Sitzungsunterlagen

Sitzung des Ausschusses für Mobilität und Verkehrsflächen

01.12.2026

Inhaltsverzeichnis

Sitzungsdokumente

Einladung 5

Vorlagendokumente

TOP Ö 4 Bericht über die Durchführung der Beschlüsse aus der letzten Sitzung vom 29.09.2026 - öffentlicher Teil

Mitteilungsvorlage 0502/2026 9

TOP Ö 7 Offene Beschlüsse

Mitteilungsvorlage 0553/2026 11

Anlage1_2612_AMV_Sachstand_offeneBeschlüsse 0553/2026 13

TOP Ö 8 S-Bahnausbau

Mitteilungsvorlage 0554/2026 81

Anlage 1: Baustellenjahresvorschau_2027 Zweckverband go.Rheinland 0554/2026 83

TOP Ö 9 S-Bahnausbau, Vorstellung Visualisierung Abstellanlage

Mitteilungsvorlage 0501/2026 91

TOP Ö 10 Aktionsplan Inklusion 2026 - 2031 der Stadt Bergisch Gladbach

Beschlussvorlage 0633/2026 93

GL_Aktionsplan-Inklusion finale Version 0633/2026 97

TOP Ö 11 Sachstand Tempo 30 - Lärmaktionsplan

Mitteilungsvorlage 0655/2026 137

TOP Ö 12 Stellungnahme der Stadt Bergisch Gladbach zum ÖPNV Maßnahmenpaket 2026 des Rheinisch-Bergischen Kreises

Beschlussvorlage 0749/2026 139

Anlage 1 - Unterlagen RBK zur Vorlage 0749-2026 0749/2026 141

TOP Ö 13 RadPendlerRoute - Hauptroute - Arbeitspaket 01

Beschlussvorlage 0652/2026 177

Anlage 1_RadPendlerRoute AP01_V1_1 0652/2026 197

Anlage 2_Planunteragen RPR_V2_1 0652/2026 207

Anlage 3_Parkraumuntersuchung Bergisch Gladbach 0652/2026 213

Anlage 4_Verkehrsuntersuchung RPR Gierather Straße 0652/2026 297

Anlage 5_Dokumentation_ÖV RPR 25022026 0652/2026 355

Anlage 6_Dokumentation_ÖV RPR 23062026 0652/2026 363

TOP Ö 14 Verkehrsuntersuchung und Empfehlung Radroute F2

Mitteilungsvorlage 0678/2026 371

Anlage1_261106_Gutachten_Ergebnisse_F2 0678/2026 375

TOP Ö 15 Beanstandung des Beschlusses zum erweiterten Antrag der CDU-Fraktion gemäß § 54 Abs. 3 Gemeindeordnung NRW (Go NRW)

Beschlussvorlage 0677/2026 439

Anlage 1: Vorlage 0663-2026 für Rat 13.10.2026 0677/2026 441

TOP Ö 16 Ergebnisse zum Beschluss 0385/2026 - "Einbahnstraßenregelung vordere Schloßstraße sowie Nikolausstraße" aus dem AMV am 30.06.2026

Mitteilungsvorlage 0706/2026 449

TOP Ö 17.1 Antrag der CDU-Fraktion vom 08.08.2026 - Verkehrssicherheit in Herrenstrunden und Herkenrath verbessern

Antrag 0656/2026 451

Anlage 1 - CDU-Antrag zum AMV am 29.09.2026 - Verkehrssicherheit in Herrenstunden und Herkenrath verbessern 0656/2026 453

TOP Ö 17.2 Antrag der CDU-Fraktion vom 08.11.2026 - Modifizierung des Beschlusses vom 23. Februar 2024 bzgl. der konkreten Einrichtung von Fahrradstraßen
Antrag 0751/2026 455
Anlage 1_ 26 11 08 CDU-Antrag - Modifizierung des Beschlusses vom 23. Februar 2024 bzgl. der konkreten Einrichtung von Fahrradstraßen 0751/2026 459
TOP Ö 17.3 Antrag der CDU-Fraktion vom 08.11.2026 - Rückbau ehemalige Fahrradstraße Hasenweg - Nachtigallenweg - Parkstraße umsetzen
Antrag 0750/2026 479
Anlage 1_26 11 08 CDU-Antrag - Rückbau ehemalige Fahrradstraße Hasenweg Nachtigallenstraße Parkstraße umsetzen 0750/2026 481
TOP Ö 18.1 Anfrage der CDU-Fraktion vom 06.11.2026 - Fahrbahnsanierung der Frankenforster Straße
Anfrage 0752/2026 483
Anlage 1_26 11 06 CDU-Anfrage zur Fahrbahnsanierung der Frankenforster Straße 0752/2026 487
TOP Ö 18.2 Anfrage der CDU-Fraktion vom 09.11.2026 - Markierungen auf der Altenberger-Dom-Straße (Abschnitt 2) und weitere Fragen
Anfrage 0760/2026 489
Anlage 1 - CDU-Anfrage - Markierungen auf der Altenberger-Dom-Straße (Abschnitt 2) und weitere Fragen 0760/2026 491
TOP Ö 18.3 Anfrage der CDU-Fraktion vom 10.11.2026 - Baustellenplanung 2027 im Bereich Schildgen - Zeitplan, Verkehrsumleitungen und Bürgerinformation
Anfrage 0769/2026 499
Anlage 1_ CDU-Anfrage - Baustellenplanung 2027 im Bereich Schildgen Zeitplan Verkehrsumleitungen und Bürgerinformation 0769/2026 501

Stadt Bergisch Gladbach

Datum
11.11.2026
Ausschussbetreuender Fachbereich
Zentraler Dienst 6-10
Sachbearbeitung
Cornelia Türk
Telefon-Nr.
02202-141856

Tag und Beginn der Sitzung
Dienstag, 01.12.2026, 17:00 Uhr

Einladung

zur 6. 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 29.09.2026- öffentlicher Teil**

4 **Bericht über die Durchführung der Beschlüsse aus der letzten Sitzung vom 29.09.2026 - öffentlicher Teil**
Vorlage: 0502/2026

5 **Mitteilungen der/des Ausschussvorsitzenden**

6 **Mitteilungen des Bürgermeisters**

7 **Offene Beschlüsse**
Vorlage: 0553/2026

8 **S-Bahnausbau**
Vorlage: 0554/2026

9 **S-Bahnausbau, Vorstellung Visualisierung Abstellanlage**
Vorlage: 0501/2026

10 **Aktionsplan Inklusion 2026 - 2031 der Stadt Bergisch Gladbach**
Vorlage: 0633/2026

11 **Sachstand Tempo 30 - Lärmaktionsplan**
Vorlage: 0655/2026

12 **Stellungnahme der Stadt Bergisch Gladbach zum ÖPNV Maßnahmenpaket 2026 des Rheinisch-Bergischen Kreises**
Vorlage: 0749/2026

13 **RadPendlerRoute - Hauptroute - Arbeitspaket 01**
Vorlage: 0652/2026

14 **Verkehrsuntersuchung und Empfehlung Radroute F2**
Vorlage: 0678/2026

15 **Beanstandung des Beschlusses zum erweiterten Antrag der CDU-Fraktion gemäß § 54 Abs. 3 Gemeindeordnung NRW (Go NRW)**
Vorlage: 0677/2026

16 **Ergebnisse zum Beschluss 0385/2026 - "Einbahnstraßenregelung vordere Schloßstraße sowie Nikolausstraße" aus dem AMV am 30.06.2026**
Vorlage: 0706/2026

17 **Anträge der Fraktionen**

17.1 **Antrag der CDU-Fraktion vom 08.08.2026 - Verkehrssicherheit in Herrenstrunden und Herkenrath verbessern**
Vorlage: 0656/2026

17.2 **Antrag der CDU-Fraktion vom 08.11.2026 - Modifizierung des Beschlusses vom 23. Februar 2024 bzgl. der konkreten Einrichtung von Fahrradstraßen**
Vorlage: 0751/2026

17.3 **Antrag der CDU-Fraktion vom 08.11.2026 - Rückbau ehemalige Fahrradstraße Hasenweg - Nachtigallenweg - Parkstraße umsetzen**
Vorlage: 0750/2026

18 **Anfragen der Ausschussmitglieder**

18.1 **Anfrage der CDU-Fraktion vom 06.11.2026 - Fahrbahnsanierung der Frankenforster Straße**
Vorlage: 0752/2026

18.2 **Anfrage der CDU-Fraktion vom 09.11.2026 - Markierungen auf der Altenberger-Dom-Straße (Abschnitt 2) und weitere Fragen**
Vorlage: 0760/2026

18.3 **Anfrage der CDU-Fraktion vom 10.11.2026 - Baustellenplanung 2027 im Bereich Schildgen - Zeitplan, Verkehrsumleitungen und Bürgerinformation**
Vorlage: 0769/2026

N **Nicht öffentlicher Teil**

1 **Genehmigung der Niederschrift der vergangenen Sitzung vom 29.09.2026 - nicht öffentlicher Teil**

2 **Mitteilungen der/des Ausschussvorsitzenden**

3 **Mitteilungen des Bürgermeisters**

4 **Anträge der Fraktionen**

5 **Anfragen der Ausschussmitglieder**

gez. Kraus
Vorsitzender

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

Mitteilungsvorlage

Drucksachen-Nr. 0502/2026
öffentlich

Gremium	Sitzungsdatum	Art der Behandlung
Ausschuss für Mobilität und Verkehrsflächen	01.12.2026	zur Kenntnis

Tagesordnungspunkt

Bericht über die Durchführung der Beschlüsse aus der letzten Sitzung vom 29.09.2026 - öffentlicher Teil

Inhalt der Mitteilung:

In der Sitzung am 29.09.2026 wurde zu folgenden Punkten ein Beschluss gefasst, über den zu berichten ist:

Ö11 Parkleitsystem Bensberg
Das Thema wird in zwei Jahren wieder in den AMV eingebracht.

Ö13 Sonderprogramm Fahrbahndeckensanierung – Kriterien für eine Priorisierung

Das vorgesehene Budget wird im Zuge der Haushaltsplanerstellung für 2027 und die Folgejahre wie geplant angemeldet. Für die ersten drei Fahrbahndecken gemäß der Prioritätsliste sollen in der Dezembersitzung bereits die erforderlichen Maßnahmenbeschlüsse gefasst werden.

Ö14 Umgestaltung Buchmühlenstraße

Geplant ist eine Umsetzung noch in diesem Jahr. Derzeit läuft die Angebotsheranziehung für die externe Beauftragung der Asphaltarbeiten. Von deren Ergebnis sowie in Abhängigkeit von der erforderlichen Genehmigung gemäß den Regularien der Haushaltssperre wird dann der Umbau eingeplant.

Ö15 Änderung der Gebührenordnung für Parkscheinautomaten in der Stadt Bergisch Gladbach (Parkgebührenordnung) zum 01.01.2027

Die Gebührenordnung für Parkscheinautomaten in der Stadt Bergisch Gladbach wird in der

vorliegenden Form beschlossen.

Ö16.1 Erweiterter Antrag der CDU-Fraktion vom 26.08.2026 – Rückbau ehemalige Fahrradstraße Nachtigallenstraße

Der Beschluss des Ausschusses für Mobilität und Verkehrsflächen vom 29.09.2026 wurde durch den Bürgermeister mit Schreiben vom 08.10.2026 an den Vorsitzenden des Ausschusses für Mobilität und Verkehrsflächen beanstandet (s. Drucksachennummer 0663/2026). Demzufolge steht der Tagesordnungspunkt erneut auf der Tagesordnung der Sitzung des Ausschusses für Mobilität und Verkehrsflächen am 01.12.2026

Ö16.2 Antrag der CDU-Fraktion vom 08.09.2026 - Verkehrssicherheit in Herrenstrunden und Herkenrath verbessern

Der Antrag wird in der Sitzung am 01.12.2026 beantwortet.

Stadt Bergisch Gladbach
Der Bürgermeister
Federführender Fachbereich
Stadtentwicklung

Mitteilungsvorlage

Drucksachen-Nr. 0553/2026
öffentlich

Gremium	Sitzungsdatum	Art der Behandlung
Ausschuss für Mobilität und Verkehrsflächen	01.12.2026	zur Kenntnis

Tagesordnungspunkt

Offene Beschlüsse

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 und der letzten 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.

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: 02.09.2026

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

InHK Bensberg | Maßnahme Fußweg Wohnpark Bensberg zum Zentrum; hier: Beschluss über die Ausführung der Planung 15

Weiteres Vorgehen Verlängerung Linie 1 16

Gemeinsamer Antrag vom 08.05.2023 zur Steigerung der Attraktivität des ÖPNV in Schildgen 17

Gemeinsamer Antrag der Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN und der SPD Fraktion vom 06.08.2023 zum Straßenbauprogramm 19

Radverkehrsnetz (im Zusammenhang mit dem Fahrradstraßenkonzept) 21

RadPendlerRoute-Zubringerroute 24

Antrag der CDU „Verkehrssicherheit des ÖPNV auf der Katterbachstraße 28

RadPendlerRoute - Hauptroute 29

S11 Fuß- und Radverkehr Tannenbergstraße 31

S-Bahnausbau - Buchholzstraße 33

InHK Bensberg | Beleuchtung und Umgestaltung der Fußgängertunnel an der Steinstraße – hier: Maßnahmenbeschluss 34

Antrag der CDU-Fraktion – Änderung Signalprogramm der Lichtzeichenanlage „Buddestraße/Kölner Straße/Falltorstraße“ 35

Dr.-Robert-Koch-Straße 36

2. Abschnitt Paffrather Straße - Vorplanung 37
Ergebnisse Parksuch- und Ausweichverkehre Schildgen 39
KGS In der Auen – Schulstraße 41
Erweiterter Maßnahmenbeschluss Leverkusener Straße 43
Gemeinsamer Antrag der Fraktionen Bündnis 90/Die Grünen und SPD vom 15.05.2025 zur Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf Tempo 30 im Straßenzug Moitzfeld 44
Maßnahmenbeschluss Altenberger-Dom-Straße - 1. Abschnitt 45
S-Bahnausbau: Brücke Britanniahütte und Straßenanbindung 46
Friesenstraße - Vorplanung 47
Antrag der CDU-Fraktion - Mehr Sicherheit an der Kreuzung „Schlebuscher Straße - Nittumer Weg - In den Wiesen“ für alle Verkehrsteilnehmer schaffen 48
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 49
Antrag der CDU-Fraktion vom 11.08.2025 - Mehr Sicherheit für Fußgänger an der Bushaltestelle "Scharrenberg" in Schildgen 50
Ferdinand-Stucker-Straße 51
Rad macht Schule - Beschluss der Routenführung 52
Ausbau der Laurentiusstraße| hier: Bildung eines beitragsrechtlichen Abrechnungsabschnitts 53
Gemeinsamer Antrag der Fraktionen BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und SPD vom 07.08.2025 zur Verkehrsberuhigung in Moitzfeld-Löhe 54
Verlängerung Linie 1 - Konkretisierung Trassenführung 56
Rahmenvertrag für Asphaltarbeiten zur Verbesserung der Straßenzustände in Bergisch Gladbach 57
Lerbacher Weg - Vorplanung 58
Buchholzstraße - Vorplanung 60
Erhebung von Erschließungsbeiträgen nach §§ 127 ff. BauGB für ein Teilstück der Erschließungsanlage Steinbacher Weg / Silberkauler Weg | hier: Abschnittsbildung 61
Schmidt-Blegge-Straße Vorplanung 62
Barrierefreie Bushaltstellen – Vergabe Haltestellenpakete Kategorie C und D 63
Antrag der CDU-Fraktion vom 21.05.2026 - Einbahnstraßenregelung vordere Schloßstrasse sowie Nikolausstraße 64
Parkleitsystem Bensberg 65
Umgestaltung Buchmühlenstraße 66

Antrag der CDU-Fraktion vom 08.09.2026 - Verkehrssicherheit in Herrenstrunden und Herkenrath verbessern..... 67

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	IV. 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 3: Siehe separate Vorlage Nr. 0283/2024	
25.07.2024	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.	
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.	
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.	
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.	
26.08.2026	Punkt 4: Für den Bahnhofsbereich liegt der Planfeststellungsbeschluss vor. Die Stadt wird nun Kontakt zur DB aufnehmen, zur Arrondierung der Grundstücksgrenze an der Nordseite des Bahnhofs.	
14.10.2026	Ein Termin zur Arrondierung der Grundstücksgrenze wurde angefragt, hat allerdings noch nicht stattgefunden.	

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.	
24.07.2024	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 3: Der Gestattungsvertrag liegt aktuell beim Rechtsamt zur Prüfung. Wenn diese positiv ausfällt, wird er mit der DB InfraGO abgeschlossen.	
09.01.2025	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 3: Der Gestattungsvertrag befindet sich in juristischer Prüfung. Konkrete Gespräche zur Klärung offener Sachverhalte mit der DB InfraGO wurden aufgenommen.	
07.05.2025	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.	
19.03.2026	Zwischenzeitliche Nachfragen bei der DB blieben unbeantwortet. Die Verwaltung fasst weiter nach.	

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.	
24.08.2026	Siehe Drucksachennummer 0490/2026	
14.10.2026	Die Vorlage wurde um 2 Jahre vertagt.	

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.	

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.	
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.	
05.08.2025	Die Stilllegung des Gleises 19 ist beschlossen. Die erforderlichen Schritte für die Freistellung werden nun geprüft.	
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.	
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.	
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.	
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 6-64	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.	
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.	
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.	

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.	
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).	
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.	

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.	
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.	
18.02.2025	Die Umsetzung der Maßnahmen ist gemäß Maßnahmenprogramm Mobilität und Verkehr für 2027 vorgesehen.	

Thema:	Weiteres Vorgehen Verlängerung Linie 1	
Beschluss AMV Drucksachennummer 0158/2023 am 18.04.2023		Status
Abteilung 6-60	V. 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.	
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.“	
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.	

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.	
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.	

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.	
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.	
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.	
26.08.2026	Aufgrund fehlender personeller Kapazitäten verzögerte sich die Erarbeitung der geeigneten Maßnahmen. Die Bearbeitung soll daher im Zuge einer Vergabe an ein externes Büro gemeinsam mit mehreren weiteren Kleinmaßnahmen erfolgen, um die internen Kapazitäten zu entlasten. Sofern bauliche Anpassungen erforderlich werden, wird dieses Projekt in der Fortschreibung des Maßnahmenprogramms aufgenommen. Wann die Beauftragung erfolgt, kann zurzeit noch nicht gesagt werden.	

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).	
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	
26.08.2026	Zum Teilstück Kastanienallee und Waldgürtel siehe Drucksachennummer 0322/2026.	
14.10.2026	Der Beschluss vom 29.09.2026, die Punkte II und III. aufzuheben, wurde beanstandet und muss erneut im AMV beraten werden.	

Thema:	RadPendlerRoute-Zubringerroute	
Beschluss AMV Drucksachennummer 0119/2024 am 09.04.2024		Status
Abteilung 6-60	1. 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	2. 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.	
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.	
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	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.	
26.08.2026	AP01: - Brandroster: Die Maßnahmen sollen mit der Deckensanierung (Sofortprogramm) umgesetzt werden - Halbenmorgen/Dolmannstraße/ Alt-Refrath: eine Bürgerbeteiligung hat von 15.07. bis 16.08. stattgefunden. Die Eingaben sind auf der Webseite veröffentlicht. Aktuell beginnen die Planungen durch ein externes Büro. AP02: - Erste Planungsvarianten bestehen. Dabei wurden Rückmeldungen der digitalen Beteiligung von Anwohnenden im Rahmen der Grundlagenermittlung berücksichtig. Für den 23.09.26 ist eine weitere Beteiligung der Anwohnenden vorgesehen.	

	AP 03: - Die Planung der Golfplatzstraße wird aktuell fortgeführt. - Der Bahndamm-Parallelweg Obersaal bis Saaler Straße muss aufgrund von Wurzelbeständen intensiver untersucht und vorbereitet werden. Die Umsetzung ist für 2027 angestrebt. AP 04: - Querung Saaler Straße: Die Planungen für eine signalisierte Querungsstelle wurden abgeschlossen und verkehrsrechtlich angeordnet. Die Umsetzung erfolgt nun in Abhängigkeit der Kapazitäten der ausführenden Abteilung. AP 05: - Die Ergebnisse der rechtlichen Überprüfung Hasenweg, Nachtigallenstraße werden abgewartet, bevor die Planungen im Bereich Kaule und Gartenstraße fortgesetzt werden.	

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.	

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.	
24.08.2026	Nach der Öffentlichkeitsinformation zum Abschnitt Gierather Straße bis Refrather Weg (AP 01) haben sich noch einige Prüfaufträge ergeben. Die Planung wird in diesem Zusammenhang noch einmal überarbeitet und im Detail angepasst. Zudem werden zur Prüfung der verkehrsrechtlichen Voraussetzungen einzelner Maßnahmen noch weitere Grundlagendaten erhoben. Die finale Vorplanung wird im AMV am 01.12.2026 vorgestellt.	
14.10.2026	Siehe Drucksachennummer 0652/2026	

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.	
03.01.2025	Zu 2: Im Dezember wurde eine Planungsvereinbarung für die Unterführung für Radfahrende und zu Fußgehende unterzeichnet.	
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.	
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.	
19.03.2026	Zu 2: Die Kreuzungsvereinbarung wird erst nach Genehmigung des Planfeststellungsverfahrens für die Unterführung unterzeichnet.	

Thema:	S-Bahnausbau - Buchholzstraße	
Beschluss AMV Drucksachennummer 0093/2025 am 27.03.2025		Status
Abteilung 6-60	1. 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.	

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.	
26.08.2026	Die gestalterische Aufwertung befindet sich in der Vorbereitung und wird im Herbst 2026 beginnen.	

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.	
24.08.2026	Die modifizierte Schaltung wurde Mitte August verkehrsrechtlich angeordnet und wird nun in das System übernommen. Die Änderungen werden demnächst in Betrieb gehen.	

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.	
14.10.2026	Vor dem Vollausbau muss die Rheinenergie noch Leitungen neu verlegen.	

Thema:	2. Abschnitt Paffrather Straße - Vorplanung	
Beschluss AMV Drucksachennummer 0056/2025 am 10.07.2025		Status
Abteilung 6-64	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.	
26.08.2026	Zu IV: 3a) Die Maßnahmen wurden verkehrsrechtlich angeordnet und befinden sich in Vorbereitung zur Ausführung. 3b) Die Planungen befinden sich aktuell im internen Abstimmungslauf zwischen den Abteilungen. Die Vorstellung ist für den AMV im Dezember 2026 angestrebt.	
14.10.2026	3b) Die Vorstellung im AMV verschiebt sich ins Jahr 2027.	

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	
24.08.2026	Die dauerhafte Einrichtung wird vorgenommen. Die Teileinziehung wurde im Amtsblatt veröffentlich, die Anordnung der dauerhaften Verkehrszeichen ist in Bearbeitung.	

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.	

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.	

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	

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.	

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.	
26.10.2026	Die Umsetzung der Maßnahme kann wegen einer geplanten Neuverlegung von Versorgungsleitungen (Strom) erst 2028 erfolgen, sodass die Entwurfsplanung, die Anliegerinformation und der Maßnahmenbeschluss erst für Mitte 2027 vorgesehen sind.	

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.	
26.08.2026	Eine Planungsidee wird derzeit mit dem Landesbetrieb Straßen NRW, Fachabteilungen der Stadtverwaltung und der Polizei abgestimmt. Es wird geprüft, ob in Fahrtrichtung Schildgen ein Ortseingangsbereich durch Verschwenkung der Fahrbahn eingerichtet werden kann.	

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.	
26.08.2026	Eine Reduzierung auf 30km/h kann nach eingehender verkehrsrechtlicher Prüfung und Ermittlung der konkreten Lärmwerte nicht angeordnet werden. Es wurde angeordnet, die Ortstafeln beidseitig aufzustellen, um den Beginn der Ortsdurchfahrt deutlicher zu gestalten. Bauliche Veränderungen sollen darüber hinaus der Geschwindigkeitsreduzierung und Verbesserung der Verkehrssicherheit dienen, siehe hierzu den Sachstand zu Drucksachennummer 0551/2025.	

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.	

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	
24.08.2026	Der Baumbestand und dessen Wurzeln stellen eine große Herausforderung für die Maßnahme dar. Die Leistungsphase 2 wird aktuell hinsichtlich der technischen Machbarkeit in Abstimmung mit verschiedenen Fachabteilungen und externen Experten überarbeitet. Der Übergang in die nächsten Leistungsphasen wird damit vorbereitet.	

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.	
26.08.2026	Aufgrund der personellen Auslastung können die Maßnahmen aktuell nur im Zusammenhang mit dem Radverkehrsnetz geplant werden. Es muss daher geprüft werden, ob einzelne Maßnahmen oder Routen durch ein externes Büro überprüft und geplant werden können, um die internen Kapazitäten zu entlasten. Ein Zeitplan kann noch nicht genannt werden.	

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.	
26.10.2026	Die abschließende Bepflanzung ist zum Jahresende 2026 eingeplant. Nach Vorlage der Schlussrechnung wird der Antrag bei der NRW-Bank voraussichtlich Mitte 2027 eingereicht werden können.	

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.	

24.08.2026	Die Markierungen und Beschilderungen wurden erarbeitet und auf dieser Basis wird derzeit die verkehrsrechtliche Anordnung erstellt.	
05.11.2026	Die verkehrsrechtliche Anordnung ist erfolgt.	

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.	

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.	
26.08.2026	Nach Genehmigung des Haushaltes wurde der Rahmenvertrag ausgeschrieben.	

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. 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.	In Bearbeitung
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.	
26.08.2026	Zu I und II : Eine Benutzungspflicht des Gehwegs in Fahrtrichtung Ost (TÜV) wird verkehrsrechtlich nicht angestrebt. Grund hierfür sind die Vielzahl an Einfahrten, Parkständen und die Wartefläche der Haltestelle welche zu Konflikten mit dem Radverkehr führen. Gleichzeitig ist die Führung im Mischverkehr mit der bestehenden Verkehrsbelastung vereinbar. Eine regelkonforme, baulich gesicherte Ausleitung vom Seitenraum	

	auf die Fahrbahn ist aufgrund der Flächenverfügbarkeit im Bereich der Fahrbahn zudem nicht möglich. Der Radverkehr wird daher auf der Fahrbahn in Kombination mit der Freigabe auf dem Gehweg geführt. Die weiteren Maßnahmen (Piktogrammketten und ggf. Ergänzende verkehrsberuhigende Maßnahmen) werden im Planungsprozess geprüft.	

Thema:	Buchholzstraße - Vorplanung	
Beschluss AMV Drucksachennummer 0819/2025 am 05.05.2026		Status
Abteilung 6-64	1. Die Verwaltung wird beauftragt die Planungsvariante 1 zur Umgestaltung der Buchholzstraße in den weiteren Planungsphasen auszuarbeiten und umzusetzen.	In Bearbeitung
Abteilung 6-64	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”.	
26.08.2026	Die Vorplanung wurde übergeben und wird nun zur Entwurfsplanung ausgearbeitet. Der Radverkehr kann an der Handstraße auf einem nicht benutzungspflichtigen Radweg auf dem Hochbord bis zur nächsten Kreuzung weiterfahren.	

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.	
26.10.2026	Die Beitragsbescheide werden wie geplant noch 2026 verschickt.	

Thema:	Schmidt-Blegge-Straße Vorplanung	
Beschluss AMV Drucksachennummer 0820/2025 am 30.06.2026		Status
Abteilung 6-60	Der Ausschuss beschließt, die Variante 2 als Grundlage für die weitere Planung und Umsetzung der Sanierung der Schmidt-Blegge-Straße heranzuziehen.	In Bearbeitung
Sachstand		
24.08.2026	Die Vorplanungsvariante 2 wird nun noch einem externen Sicherheitsaudit unterzogen und nach Anpassung der ggf. dokumentierten Defizite in die nächste Leistungsphase überführt.	

Thema:	Barrierefreie Bushaltstellen – Vergabe Haltestellenpakete Kategorie C und D	
Beschluss AMV Drucksachennummer 0036/2026 am 30.06.2026		Status
Abteilung 6-60	Der Ausschuss beschließt die Übergabe der Bushaltestellen der Kategorien C und D an die IGPL. Die IGPL übernimmt die Planung und Umsetzung des barrierefreien Ausbaus der Haltestellen – inklusive der Vermessungsleistungen, der Förderanmeldung für das Folgejahr 2027 und der baulichen Ausführung – in enger Abstimmung mit der Stadt Bergisch Gladbach. Bei den Haltestellen, die auch Mobilstation werden sollen, werden gleichzeitig die dafür erforderlichen Infrastrukturen mitgeplant.	In Bearbeitung
Sachstand		
26.08.2026	Nach der Genehmigung des Haushalts kann nun die Beauftragung der IPGL erfolgen. Die Verwaltung bereit dies gerade vor.	
04.11.2026	Die Bushaltestellen der Prio A sind an die IPGL vergeben. Die weiteren Kategorien B, C und D sind nicht an die IPGL vergeben, da aufgrund der Haushaltslage aktuell kostengünstigerer Alternativen geprüft werden.	

Thema:	Antrag der CDU-Fraktion vom 21.05.2026 - Einbahnstraßenregelung vordere Schloßstrasse sowie Nikolausstraße	
Beschluss AMV Drucksachennummer 0385/2026 am 30.06.2026		Status
Abteilung 6-60	Die Verwaltung wird beauftragt zu prüfen mit dem Ziel, den Verkehr in der vorderen Schloßstraße (ab Ende Gladbacher Straße bis Nikolausstraße) künftig als Einbahnverkehr zu führen, 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.	erledigt
Sachstand		
26.08.2026	Die Anpassung der Einbahnstraßenregelung wird überprüft. Aktuell liegt noch kein Ergebnis vor.	
03.11.2026	Siehe Drucksachennummer 0706/2026	

Thema:	Parkleitsystem Bensberg	
Beschluss AMV Drucksachennummer 0490/2026 am 29.9.2026		Status
Abteilung 6-60	Der Ausschuss für Mobilität und Verkehr beantragt die Vertagung des Tagesordnungspunktes auf das Jahr 2028. Anmerkung: Der ursprüngliche Beschlussvorschlag lautete: Die Verwaltung wird beauftragt, für die Bensberger Innenstadt ein statisches Parkleitsystem zu planen und umzusetzen. Die hierfür erforderlichen Haushaltsmittel sind im Haushalt 2027 bei 7-66 einzustellen. Die Umsetzung erfolgt vorbehaltlich der Genehmigungsfähigkeit des Haushaltes durch die Kommunalaufsicht.	In Bearbeitung
Sachstand		
14.10.2026	Der Tagesordnungspunkt wird in 2028 wieder auf die Tagesordnung gesetzt.	

Thema:	Umgestaltung Buchmühlenstraße	
Beschluss AMV Drucksachennummer 0542/2026 am 29.9.2026		Status
Abteilung 7-66	1) Die Verwaltung wird beauftragt, eine dauerhafte Reparatur gemäß der Sachdarstellung in aufgehelltem Asphalt auszuführen.	In Bearbeitung
Abteilung 7-66	2) Der AMV beauftragt die Verwaltung, vor Beginn der Reparaturarbeiten die Beschilderung der Tempo 20-Zone im Bereich der Buchmühlenstraße zu korrigieren und weitere Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung (z.B. Bremsschwellen) zu prüfen.	In Bearbeitung
Sachstand		
04.11.2026	Geplant ist eine Umsetzung in diesem Jahr noch. Derzeit läuft die Angebotsheranziehung für die externe Beauftragung der Asphaltarbeiten. Vom Ergebnis und der Genehmigung gemäß den Regularien der Haushaltssperre abhängig wird der Umbau eingeplant Das Zone 20 Schild wurde durch die Baumaßnahme mit Versetzen der dortigen Straßenleuchte entfernt und leider nicht wieder aufgestellt. Das wurde zwischenzeitlich wieder ergänzt. Fahrbahnschwellen hält die Verwaltung für nicht erforderlich, da sich erfahrungsgemäß der Verkehr dort an die Regeln hält. Fahrbahnschwellen sind wartungsintensiv und rechtlich sehr umstritten, weshalb diese nicht mehr verwendet werden.	

Thema:	Antrag der CDU-Fraktion vom 08.09.2026 - Verkehrssicherheit in Herrenstrunden und Herkenrath verbessern	
Beschluss AMV Drucksachennummer 0596/2026 am 29.9.2026		Status
Abteilung 6-60	1) Die Verwaltung wird beauftragt, auf der Kürtener Straße vor der Einmündung „Hombacher Weg“ die Geschwindigkeit auf 50 km/h reduzieren und ein Verkehrsschild „gefährliche Kreuzung“ (Verkehrszeichen 102) aufzustellen; 2) die Randstreifen an der „Kürtener Straße“ vor den Einmündungen „Hombacher Weg“ und „Asselborner Weg“ vom Bewuchs freihalten, so dass eine Sichtachse erhalten bleibt; 3) vor der Einmündung von „Hombacher Weg“ in die „Kürtener Straße“ und „Asselborner Weg“ in die „Kürtener Straße“ das Verkehrszeichen „Vorfahrt achten“ (Verkehrszeichen 205) durch ein „Stoppschild“ ersetzen: 4) vor der Einmündung der „Strunder Delle“ ebenfalls das „Vorfahrt achten“ -Schild durch ein „Stopp-Schild“ (Verkehrszeichen 206) ersetzen; 5) mit den Behörden und der Kreisverwaltung eine Gestaltung des Radwegs entlang der Straße zu erreichen, die ihn wirklich nutzbar macht (Asphaltierung).	offen
Sachstand		
14.10.2026	Siehe Drucksachennummer 0656/2026	

Stadt Bergisch Gladbach
Der Bürgermeister
Federführender Fachbereich
Stadtentwicklung

Mitteilungsvorlage

Drucksachen-Nr. 0554/2026
öffentlich

Gremium	Sitzungsdatum	Art der Behandlung
Ausschuss für Mobilität und Verkehrsflächen	01.12.2026	zur Kenntnis

Tagesordnungspunkt

S-Bahnausbau

Inhalt der Mitteilung:

Kreuzungsvereinbarungen Eisenbahnüberführungen (EÜ) Franz-Hitze-Straße, Damaschkestraße und Buchholzstraße

Für alle drei im noch nicht planfestgestellten Abschnitt PFA 2.1. gelegenen Eisenbahnüberführungen hat die DB InfraGO AG nach Änderung der gesetzlichen Vorgaben im Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG) zur Kostentragung der sog. Kreuzungsbeteiligten (in allen Fällen zu Gunsten der Stadt) Entwürfe für abzuschließende Kreuzungsvereinbarungen vorgelegt. Diese werden derzeit sowohl in technischer wie auch in rechtlicher Hinsicht durch externe Fachbüros geprüft, so dass der DB InfraGO AG hierzu zeitnah eine Rückmeldung gegeben werden kann.

Baustellenvorschau Zweckverband go.Rheinland 2027

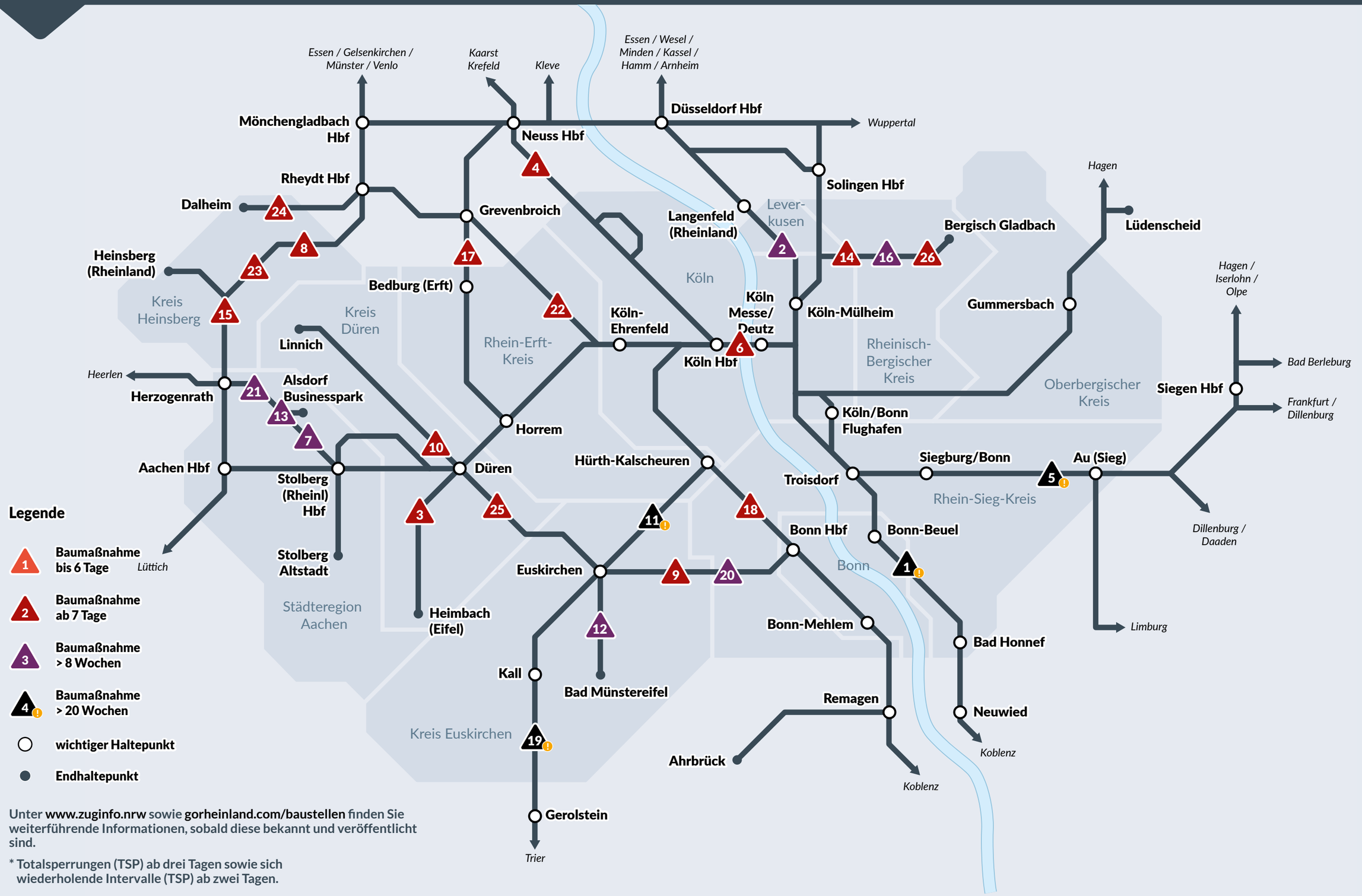
Dieser Vorlage ist als Anlage die aktuelle Baustellenvorschau des Zweckverbandes go.Rheinland mit den auswirkungsstärksten Baumaßnahmen für das Fahrplanjahr 2027 beigefügt. Die Informationen beziehen sich auf Baumaßnahmen ab einer Totalsperrung von mindestens drei vollen Tagen bzw. ab einer Totalsperrung von mindestens zwei vollen Tagen bei sich wiederholenden Intervallen. Die Jahresvorschau basiert auf den aktuell verfügbaren Daten der Eisenbahninfrastrukturbetreiber und umfasst überwiegend keine detaillierten Ersatzkonzepte – diesbezüglich verweist der Zweckverband go.Rheinland auf seine Regelkommunikation, wie z.B. die 12-Wochen-Vorschau oder die bekannten Print- und Onlinemedien der Vorankündigungen.

Weitere Mitteilungen zum Sachstand werden ggf. mündlich in der Sitzung vorgetragen.

Die auswirkungsstärksten* Baumaßnahmen im Rheinland 11/2026 – 12/2027

Ö 8

In der Desktop-Ansicht öffnen sich durch Klick auf die Baumaßnahmen weitere Informationen.



Unter **www.zuginfo.nrw** sowie **gorheinland.com/baustellen** finden Sie weiterführende Informationen, sobald diese bekannt und veröffentlicht sind.

* Totalsperrungen (TSP) ab drei Tagen sowie sich wiederholende Intervalle (TSP) ab zwei Tagen.

Die auswirkungsstärksten Baumaßnahmen im Rheinland 11/2026 – 12/2027

Nr.	Start	Ende	Streckenabschnitt	Linien	Baumaßnahme und Einschränkung
1	**10.07.2026**	**13.12.2026**	Troisdorf – Koblenz Hbf	RE 8, RB 27, RB 30, RB 48	Totalsperrung aufgrund der Korridorsanierung der Strecke Troisdorf – Wiesbaden. Seit dem 10.09. Ausfall der Linien RE 8 und RB 27 zwischen Köln Messe/Deutz und Koblenz Hbf. Aufgrund von Umleiterverkehren im Güterverkehr entfallen auf der linken Rheinstrecke die Züge der Linie RB 30 zwischen Bonn Hbf und Remagen sowie die HVZ-Verstärkerzüge der RB 48 zwischen Köln Hbf und Bonn Hbf. Auf der Siegstrecke wird seit 10.09. die Linie S 19 zwischen Troisdorf und Blankenberg (Sieg) auf einen Stundentakt ausgedünnt, sämtliche Fahrten der S 19 zwischen Blankenberg (Sieg) und Au (Sieg) entfallen im Gesamtzeitraum durchgehend. An Sonntagen werden zudem die Fahrten der S 12 zwischen Blankenberg (Sieg) und Au (Sieg) auf einen Stundentakt ausgedünnt. Weitere Infos finden Sie unter **zuginfo.nrw**
2	**04.09.2026**	**04.12.2026**	Düsseldorf-Oberbilk – Köln-Mülheim	S 6	Totalsperrung der S-Bahnstrecke zwischen Düsseldorf-Oberbilk und Köln-Mülheim aufgrund von Gleisarbeiten. Ausfall der S 6 zwischen Düsseldorf Hbf und Köln-Mülheim. Die Züge der S 6 verkehren ab Köln-Mülheim weiter nach Köln-Dellbrück. Der Regionalverkehr verkehrt in Richtung Düsseldorf planmäßig. In Fahrtrichtung Köln kommt es jedoch zu Haltausfällen in Düsseldorf-Benrath (RE 1 (RRX)) bzw. in Köln-Mülheim (RE 5 (RRX)). Weitere Infos finden Sie unter **zuginfo.nrw**
3	**02.11.2026**	**15.11.2026**	Untermaubach-Schlagstein – Düren	RB 21 Süd	Totalsperrung aufgrund von Gleis- und Oberbauarbeiten. Ausfall der Linie RB 21 Süd zwischen Untermaubach-Schlagstein und Düren. Weitere Infos finden Sie unter **zuginfo.nrw**
4	**27.11.2026**	**11.12.2026**	Neuss Hbf – Nievenheim (VRR)	RE 6 (RRX), RE 7, S 6, S 11	Totalsperrung aufgrund von Gleisarbeiten. Im Zeitraum 27.11. bis 04.12. Umleitung der Linie RE 6 (RRX) zwischen Düsseldorf Hbf und Köln Messe/Deutz mit Haltausfall in Düsseldorf-Bilk, Neuss Hbf, Dormagen und Köln Hbf und Ersatzhalt in Leverkusen-Manfort. Im Zeitraum 04.12. bis 11.12. halten die Züge tagsüber ersatzweise in Leverkusen Mitte bzw. entfallen in Tagesrandlagen zwischen Düsseldorf Hbf und Köln/Bonn Flughafen. Zudem entfällt durchgehend die Linie RE 7 zwischen Neuss Hbf und Köln Hbf und die S 11 zwischen Neuss Hbf und Köln-Worringen. Weitere Infos finden Sie unter **zuginfo.nrw** **Hinweis: Die Baumaßnahme liegt vollständig im Raum des Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR). Aufgrund der verkehrlichen Betroffenheiten im Raum von go.Rheinland ist diese Maßnahme in die Betrachtung mitaufgenommen worden.**

Alle Angaben mit Stand vom Oktober 2026 und unter Vorbehalt sich verändernder Bau- und Sperrzustände seitens der Eisenbahninfrastrukturbetreiber.
Über weiterführende Informationen informieren wir Sie bei Vorliegen der Daten unter **www.zuginfo.nrw** sowie **gorheinland.com/baustellen**

Nr.	Start	Ende	Streckenabschnitt	Linien	Baumaßnahme und Einschränkung
5	**13.12.2026**	**07.09.2027**	Troisdorf / Siegburg/Bonn / Hennef (Sieg) – Siegen Hbf	RE 9, S 12, S 19	Totalsperrung aufgrund umfangreicher Sanierungsarbeiten an der Siegstrecke. Ausfall der Linie RE 9 zwischen Köln Messe/Deutz und Siegen Hbf sowie der Linien S 12 und S 19 zwischen Hennef (Sieg) und Au (Sieg). An Sonntagen entfallen die Züge des RE 9 zwischen Hennef (Sieg) und Siegen Hbf. Zusätzlich kommt es in diversen Zeiträumen (18.12.-21.12.2026, 15.01.-18.01.2027, 07.02.-12.02.2027, 15./16.02.2027, 17.04.-20.04.2027, 01.05.-08.05.2027, 28.05.-02.06.2027) zu Sperrausweitungen bis Siegburg/Bonn mit Ausfall der Linien S 12 und S 19 zwischen Siegburg/Bonn und Au (Sieg). Im Zeitraum vom 06.06. bis 26.06.2027 erfolgt eine weitere Sperrausweitung bis Troisdorf mit entsprechenden Ausfällen auf den Linien S 12 und S 19. Weitere Infos finden Sie unter **zuginfo.nrw** **Hinweis: Bitte beachten Sie die auch die weiteren Auswirkungen im Bereich des SPNV-Nord und des NWL.**
6	**08.01.2027**	**19.01.2027**	Köln Hbf – Köln Messe/Deutz	RE 1 (RRX), RE 5 (RRX), RE 6 (RRX), RE 7, RE 8, RE 9, RE 12, RE 22, RB 24, RB 26, RB 27, RB 38, RB 48	Totalsperrung der Fern- und Regionalgleise in Köln Hbf und Köln Messe/Deutz (nur Gleise 1-8) aufgrund der Inbetriebnahme des Elektronischen Stellwerks Köln Hbf. Im gesamten Knoten Köln wird es zu umfangreichen Auswirkungen im Regionalverkehr kommen. Die S-Bahn wird vsl. nur in der Nacht 14./15.01.2027 betroffen sein.
7	**11.01.2027**	**10.05.2027**	Eschweiler-St. Jöris – Stolberg (Rheinl) Hbf	RB 20	Totalsperrung aufgrund von Oberleitungsarbeiten. Vsl. Ausfall der Linie RB 20 zwischen Eschweiler-St. Jöris und Stolberg (Rheinl) Hbf. **Hinweis: Bitte beachten Sie die nachfolgenden Sperrungen auf der RB 20 ab 25.08. (s. Meldung 13).**
8	**29.01.2027**	**05.02.2027**	Mönchengladbach Hbf – Geilenkirchen	RE 4, RB 33	Totalsperrung aufgrund von Arbeiten an der Leit- und Sicherungstechnik. Vsl. Ausfall der Linien RE 4 zwischen Mönchengladbach Hbf und Aachen Hbf sowie der RB 33 zwischen Möchengladbach Hbf bzw. Heinsberg (Rheinl) und Aachen Hbf. Zeitgleich kommt es zu eingleisigen Sperrungen im Abschnitt zwischen Herzogenrath und Aachen Hbf mit vsl. weiteren Auswirkungen auf den Linien RE 18 und RB 20.

Alle Angaben mit Stand vom Oktober 2026 und unter Vorbehalt sich verändernder Bau- und Sperrzustände seitens der Eisenbahninfrastrukturbetreiber.
Über weiterführende Informationen informieren wir Sie bei Vorliegen der Daten unter **www.zuginfo.nrw** sowie **gorheinland.com/baustellen**

Nr.	Start	Ende	Streckenabschnitt	Linien	Baumaßnahme und Einschränkung
9	**01.02.2027**	**01.03.2027**	Euskirchen – Bonn Hbf	S 23	Totalsperrung aufgrund von Oberleitungsarbeiten. Vsl. Ausfall der Linie S 23 zwischen Euskirchen und Bonn Hbf.
10	**Februar 2027**	**März 2027**	Düren – Huchem-Stammeln	RB 21	Totalsperrung für vsl. vier Wochen aufgrund von Untergrundarbeiten. Der genaue Sperrzeitraum befindet sich derzeit noch in Abstimmung und wird nach aktuellem Planungsstand von Februar bis März stattfinden. Vsl. Ausfall der Linie RB 21 zwischen Düren und Huchem-Stammeln.
11	**01.03.2027**	**09.08.2027**	Hürth-Kalscheuren – Euskirchen / Gerolstein	RE 12, RE 22 / RB 22, RB 24	Totalsperrung aufgrund von Oberleitungsarbeiten. Vom 01.03. bis 19.03. vsl. Ausfall der Linien RE 12, RE 22 und RB 24 zwischen Köln Messe/Deutz und Euskirchen. Im Zeitraum vom 19.03. bis 09.08. erfolgt eine Vergrößerung des Sperrabschnitts bis Gerolstein mit vsl. Ausfall der Linien RE 12, RE 22 / RB 22 zwischen Köln Messe/Deutz und Gerolstein sowie vsl. Ausfall der RB 24 auf dem gesamten Linienweg. **Hinweis: Bitte beachten Sie die nachfolgenden Sperrungen auf der Eifelstrecke ab 09.08. (s. Meldung 19).**
12	**19.03.2027**	**04.04.2027**	Bad Münstereifel – Swisttal-Odendorf	S 23	Totalsperrung aufgrund von Oberleitungsarbeiten. Vsl. Ausfall der Linie S 23 zwischen Bad Münstereifel und Swisttal-Odendorf.
13	**10.05.2027**	**25.08.2027**	Alsdorf-Kellersberg – Alsdorf Mariagrube / Eschweiler-St. Jöris	RB 20	Totalsperrung aufgrund von Oberleitungsarbeiten. Vsl. Ausfall der Züge der Linie RB 20 mit Fahrtziel/Fahrtbeginn Stolberg (Rheinl) Hbf zwischen Alsdorf Annapark und Stolberg (Rheinl) Hbf. Die Züge mit Fahrtziel/Fahrtbeginn Alsdorf Businesspark verkehren vsl. ohne Einschränkungen. **Hinweis: Bitte beachten Sie die nachfolgenden Sperrungen auf der RB 20 ab 25.08. (s. Meldung 21).**
14	**14.05.2027**	**21.05.2027**	Köln-Mülheim – Bergisch Gladbach	S 11	Totalsperrung aufgrund von Arbeiten am künftigen Digitalen Stellwerk Köln-Mülheim. Vsl. Ausfall der Linie S 11 zwischen Köln-Mülheim und Bergisch Gladbach. Die Züge verkehren ab Köln-Mülheim vsl. weiter nach Leverkusen Mitte.
15	**14.05.2027**	**09.07.2027**	Mönchengladbach Hbf – Herzogenrath	RE 4, RE 8, RB 27, RB 33, RB 34	Totalsperrung aufgrund umfangreicher Sanierungsarbeiten. Vsl. Ausfall der Linie RE 4 zwischen Mönchengladbach Hbf und Aachen Hbf, der Linien RE 8 und RB 27 zwischen Mönchengladbach Hbf und Rheydt-Odenkirchen, der RB 33 zwischen Mönchengladbach Hbf bzw. Heinsberg (Rheinl) und Aachen Hbf sowie der RB 34 zwischen Dalheim und Mönchengladbach Hbf. Zeitgleich kommt es zu eingleisigen Sperrungen im Abschnitt zwischen Kohlscheid und Aachen West mit vsl. weiteren Auswirkungen auf den Linien RE 18 und RB 20.

Alle Angaben mit Stand vom Oktober 2026 und unter Vorbehalt sich verändernder Bau- und Sperrzustände seitens der Eisenbahninfrastrukturbetreiber.
Über weiterführende Informationen informieren wir Sie bei Vorliegen der Daten unter **www.zuginfo.nrw** sowie **gorheinland.com/baustellen**

Nr.	Start	Ende	Streckenabschnitt	Linien	Baumaßnahme und Einschränkung
16	**09.07.2027**	**15.10.2027**	Köln-Mülheim – Bergisch Gladbach	S 11	Totalsperrung aufgrund von Arbeiten am künftigen Digitalen Stellwerk Köln-Mülheim sowie aufgrund von Weichen- und Bahnsteigarbeiten. Vsl. Ausfall der Linie S 11 zwischen Köln-Mülheim und Bergisch Gladbach. Die Züge verkehren ab Köln-Mülheim vsl. weiter nach Leverkusen Mitte.
17	**16.07.2027**	**28.07.2027**	Grevenbroich / Gustorf – Bedburg (Erft)	RB 39	Totalsperrung aufgrund von Arbeiten an Bahnübergängen. Vom 16.07. bis 23.07. vsl. Ausfall der Linie RB 39 zwischen Grevenbroich und Bedburg (Erft). Im Zeitraum vom 23.07. bis 28.07. erfolgt eine Verkleinerung des Sperrabschnitts mit vsl. Ausfall der Linie RB 39 zwischen Gustorf und Bedburg (Erft).
18	**30.07.2027**	**11.10.2027**	Hürth-Kalscheuren – Koblenz-Lützel	RE 5 (RRX), RB 26, RB 30, RB 48	Vorarbeiten für die für 2028 vorgesehene Korridorsanierung der linken Rheinstrecke. Totalsperrung **jeweils an den Wochenenden** zwischen Hürth-Kalscheuren und Koblenz-Lützel. Vsl. Ausfall der Linie RE 5 (RRX) zwischen Köln Süd und Koblenz Hbf, der RB 26 zwischen Köln Messe/Deutz bzw. Köln/Bonn Flughafen und Koblenz Hbf, der RB 30 zwischen Bonn Hbf und Remagen sowie der RB 48 zwischen Köln Hbf und Bonn-Mehlem. Während der gamescom 2027 vom 26.08. bis 29.08.2027 werden die Bauarbeiten vsl. unterbrochen. **Hinweis: Bitte beachten Sie weitere Auswirkungen auf den Linien im Bereich des SPNV-Nord in Rheinland-Pfalz.**
19	**09.08.2027**	**30.11.2027**	Weilerswist-Derkum / Euskirchen – Gerolstein	RE 12, RE 22 / RB 22, RB 24	Totalsperrung aufgrund von Oberleitungsarbeiten. Im Zeitraum vom 09.08. bis 01.09. sowie vom 22.10. bis 08.11. vsl. Ausfall der Linie RE 12 auf dem gesamten Linienweg, der Linie RE 22 / RB 22 zwischen Weilerswist-Derkum und Gerolstein sowie der RB 24 vsl. zwischen Weilerswist-Derkum und Kall. In den Zeiträumen vom 01.09. bis 22.10. sowie vom 08.11. bis 30.11. verringert sich der Ausfallabschnitt jeweils auf den Abschnitt Euskirchen bis Gerolstein mit entsprechend verkürzten Ausfallabschnitten. In den letzten zwei Novemberwochen erfolgt vsl. eine Sperrerweiterung über Gerolstein hinaus bis Trier.
20	**09.08.2027**	**13.12.2027**	Euskirchen – Bonn Hbf	S 23	Totalsperrung aufgrund von Oberleitungsarbeiten. Vsl. Ausfall der Linie S 23 zwischen Euskirchen und Bonn Hbf.
21	**25.08.2027**	**01.12.2027**	Herzogenrath – Stolberg (Rheinl) Hbf	RB 20	Totalsperrung aufgrund von Oberleitungsarbeiten. Vsl. Ausfall der Linie RB 20 zwischen Herzogenrath und Stolberg (Rheinl) Hbf bzw. Alsdorf Businesspark.

Alle Angaben mit Stand vom Oktober 2026 und unter Vorbehalt sich verändernder Bau- und Sperrzustände seitens der Eisenbahninfrastrukturbetreiber.
Über weiterführende Informationen informieren wir Sie bei Vorliegen der Daten unter **www.zuginfo.nrw** sowie **gorheinland.com/baustellen**

Nr.	Start	Ende	Streckenabschnitt	Linien	Baumaßnahme und Einschränkung
22	**17.09.2027**	**04.10.2027**	Pulheim – Köln-Ehrenfeld	RE 8, RB 27	Sperrung aufgrund von Weichenarbeiten **jeweils an den Wochenenden.** Vsl. Ausfall der Linien RE 8 und RB 27 zwischen Pulheim und Köln Hbf.
23	**08.10.2027**	**15.10.2027**	Mönchengladbach Hbf – Hückelhoven-Baal	RE 4, RB 33	Totalsperrung aufgrund von Arbeiten an der Leit- und Sicherungstechnik. Vsl. Ausfall der Linien RE 4 und RB 33 zwischen Mönchengladbach Hbf und Hückelhoven-Baal. Parallel erfolgen eingleisige Sperrungen zwischen Kohlscheid und Aachen West mit weiteren Auswirkungen auf den Linien RE 4, RE 18, RB 20 und RB 33.
24	**15.10.2027**	**05.11.2027**	Dalheim – Rheydt Hbf	RB 34	Totalsperrung aufgrund von Gleis- und Bahnsteigarbeiten. Vsl. Ausfall der Linie RB 34 zwischen Dalheim und Mönchengladbach Hbf.
25	**Oktober 2027**	**November 2027**	Nörvenich-Binsfeld – Vettweiß-Jakobwüllesheim	RB 28	Totalsperrung für vsl. zwei Wochen aufgrund von Arbeiten am künftigen Kreuzungsbahnhof Nörvenich-Rommelsheim. Der genaue Sperrzeitraum befindet sich derzeit noch in Abstimmung und wird nach aktuellem Planungsstand von Oktober bis November stattfinden. Vsl. Ausfall der Linie RB 28 zwischen Nörvenich-Binsfeld und Vettweiß-Jakobwüllesheim.
26	**03.12.2027**	**10.12.2027**	Köln-Mülheim – Bergisch Gladbach	S 11	Totalsperrung aufgrund von Arbeiten am künftigen Digitalen Stellwerk Köln-Mülheim. Vsl. Ausfall der Linie S 11 zwischen Köln-Mülheim und Bergisch Gladbach. Die Züge verkehren ab Köln-Mülheim vsl. weiter nach Leverkusen Mitte.

Alle Angaben mit Stand vom Oktober 2026 und unter Vorbehalt sich verändernder Bau- und Sperrzustände seitens der Eisenbahninfrastrukturbetreiber.
Über weiterführende Informationen informieren wir Sie bei Vorliegen der Daten unter **www.zuginfo.nrw** sowie **gorheinland.com/baustellen**

go.Rheinland GmbH
Deutzer Allee 4
50679 Köln
Telefon: 0221 / 20 80 8 – 0
E-Mail: info@gorheinland.com

Alle Angaben mit Stand vom Oktober 2026 und unter Vorbehalt sich verändernder Bau- und Sperrzustände seitens der Eisenbahninfrastrukturbetreiber.
Über weiterführende Informationen informieren wir Sie bei Vorliegen der Daten unter **www.zuginfo.nrw** sowie **gorheinland.com/baustellen**

Stadt Bergisch Gladbach
Der Bürgermeister
Federführender Fachbereich
Stadtentwicklung

Mitteilungsvorlage

Drucksachen-Nr. 0501/2026
öffentlich

Gremium	Sitzungsdatum	Art der Behandlung
Ausschuss für Mobilität und Verkehrsflächen	01.12.2026	Kenntnisnahme

Tagesordnungspunkt

S-Bahnausbau, Vorstellung Visualisierungen Abstellanlage

Inhalt der Mitteilung:

Die DB InfraGO wurde beauftragt, im Rahmen des Ausbaus der Strecke S11 sowie des Bahnhofes in Bergisch Gladbach auch zusätzliche Abstellgleise in die Planung aufzunehmen. Diese dienen der Bereitstellung der Züge ab Bergisch Gladbach.

Vertreter:innen von go.Rheinland und DB InfraGO erläutern dem Ausschuss im Rahmen einer Präsentation den Bedarf der Anlage, ihre Bestandteile, sowie die geplanten Positionierungen.

Am 02.12.2026 soll zudem die Öffentlichkeit im Rahmen einer Veranstaltung im Bergischen Löwen über die Planungen informiert werden.

Ö 10

Stadt Bergisch Gladbach
Der Bürgermeister
Federführender Fachbereich
Stabsstelle Inklusion/Beauftragte für Menschen mit Behinderung VV II-2

Beschlussvorlage

Drucksachen-Nr. 0633/2026
öffentlich

Gremium	Sitzungsdatum	Art der Behandlung
Ausschuss für Schule und Gebäudewirtschaft	15.10.2026	Beratung
Ausschuss für Chancengerechtigkeit und Integration	17.11.2026	Beratung
Ausschuss für Soziales, Wohnungswesen, Demografie und Gleichstellung von Frau und Mann	19.11.2026	Beratung
Ausschuss für Bildung, Kultur und Sport	26.11.2026	Beratung
Ausschuss für Mobilität und Verkehrsflächen	01.12.2026	Beratung
Jugendhilfeausschuss	02.12.2026	Beratung
Stadtentwicklungs- und Planungsausschuss	03.12.2026	Beratung
Ausschuss für Infrastruktur und Umwelt, Sicherheit und Ordnung	08.12.2026	Beratung
Hauptausschuss	09.12.2026	Beratung
Ausschuss für Finanzen, Beteiligungen und Liegenschaften	10.12.2026	Beratung
Rat der Stadt Bergisch Gladbach	15.12.2026	Entscheidung

Tagesordnungspunkt

Aktionsplan Inklusion 2026 - 2031 der Stadt Bergisch Gladbach

Beschlussvorschlag:

Der Rat der Stadt beschließt den Aktionsplan Inklusion 2026 – 2031 der Stadt Bergisch Gladbach in der vorgelegten Fassung

Sachdarstellung/Begründung:

Mit dem Aktionsplan Inklusion 2026–2031 bekräftigt die Stadt Bergisch Gladbach ihr Bekenntnis zur UN-Behindertenrechtskonvention (UN-BRK) und überführt die daraus erwachsenden Verpflichtungen in konkrete kommunale Maßnahmen. Ziel ist es, Menschen mit Behinderungen eine volle, gleichberechtigte und selbstbestimmte Teilhabe am gesellschaftlichen Leben zu ermöglichen sowie Diskriminierungen und Barrieren im Alltag systematisch abzubauen. Trotz der bereits erzielten Fortschritte bestehen weiterhin Hindernisse – unter anderem in öffentlichen Gebäuden und Räumen, im Verkehr, beim Zugang zu Informationen sowie in den Bereichen Bildung, Gesundheit, Arbeit, Kultur und Freizeit. Diese Barrieren erschweren vielen Menschen ein selbstbestimmtes Leben und ihre aktive Mitwirkung am gesellschaftlichen Leben. Der Aktionsplan setzt hier gezielt an. Für den Zeitraum von fünf Jahren formuliert der Aktionsplan Ziele und Zuständigkeiten in sechs zentralen Handlungsfeldern:

- Bewusstseinsbildung und Selbstvertretung
- Bauen und Wohnen
- Verkehr und Mobilität
- Gesundheit
- Bildung und Arbeit
- Freizeit

Zu den vorgesehenen Maßnahmen zählen insbesondere die frühzeitige Beteiligung des Inklusionsbeirats und der Inklusionsbeauftragten an Planungsprozessen, der Ausbau barrierearmer öffentlicher Räume und Angebote, die Bereitstellung zugänglicher Informationen, die Förderung inklusiver Bildungs- und Beschäftigungsmöglichkeiten sowie Beratungsangebote und Barriere-Checks.

Für die wirksame und eigenständige Arbeit der Inklusionsbeauftragten und des Inklusionsbeirats sieht der Aktionsplan ein jährliches Budget von 60.000 Euro als notwendig und angemessen an. Ein großer Kostenfaktor bildet hier das Honorar für Gebärdensprachdolmetscher. Sofern diese im Zusammenhang mit einer Verwaltungsaufgabe oder einer Beratungsleistung in Anspruch genommen werden (müssen), besteht eine Kostenübernahmeverpflichtung aus dem Kommunikationsunterstützungsgesetz. Aber auch das Thema Bewusstseinsbildung und einhergehend Maßnahmen, um in der Öffentlichkeit auf das Thema Inklusion aufmerksam zu machen, bedarf eines finanziellen Spielraumes.

Als Querschnittsaufgabe betrifft die Umsetzung des Aktionsplans sämtliche Fachbereiche und Stabsstellen der Stadtverwaltung. Sie umfasst die Planung und Gestaltung öffentlicher Gebäude, Plätze, Spielplätze und Verkehrsanlagen ebenso wie die Bereiche Mobilität, Gesundheit, Bildung, Arbeit, Kultur und Freizeit. Darüber hinaus berührt sie die Öffentlichkeitsarbeit, digitale Informationsangebote und Beteiligungsverfahren. Viele Maßnahmen können daher nicht isoliert umgesetzt werden. Sie erfordern eine frühzeitige und verbindliche Abstimmung zwischen den jeweils zuständigen Organisationseinheiten sowie die kontinuierliche Einbindung des Inklusionsbeirats und der Inklusionsbeauftragten.

Der Aktionsplan 2026 – 2031 wurde am 15.09.2026 in die Verwaltungskonferenz eingebracht und dort einstimmig beschlossen. In einem weiteren Schritt wird der Aktionsplan nun den zuständigen Fachausschüssen zur Beratung vorgelegt. Abschließend entscheidet der Rat der Stadt Bergisch Gladbach über den Aktionsplan. Mit dem Ratsbeschluss soll er als verbindlicher Handlungsrahmen für die Arbeit des Inklusionsbeirats und für die fachbereichsübergreifende Umsetzung der vereinbarten Maßnahmen dienen.

Der Aktionsplan wurde zudem noch in Leichte Sprache übersetzt. Inhaltlich unterscheidet sich dieser nicht von der hier beigefügten Fassung in Alltagssprache. Er dient ausschließlich der Verständlichkeit für alle Menschen. In der Anlage wird daher aus Übersichtsgründen auf die Fassung in leichter Sprache verzichtet.

Aktionsplan Inklusion 2026 – 2031

Gemeinsam für Vielfalt, Teilhabe und eine Gesellschaft ohne Barrieren

Stadt Bergisch Gladbach

Inklusionsbeirat
Bergisch Gladbach

Aktionsplan Inklusion 2026 – 2031
der Stadt Bergisch Gladbach

Impressum

Herausgeber:
Stadt Bergisch Gladbach

Gestaltung:
Thurm Design, Bergisch Gladbach

Inhalt

Vorworte **5**

Impressionen aus der Stadt **7**

Präambel **10**

Struktur des Aktionsplans **10**

Die Handlungsfelder **11**

Bewusstseinsbildung und Selbstvertretung **12**

Mehr Bewusstseinsbildung durch Öffentlichkeitsarbeit

Mehr Bewusstseinsbildung durch Kooperation mit dem Pressebüro der Stadt Bergisch Gladbach

Mehr Bewusstseinsbildung durch eigene Veranstaltungen des Inklusionsbeirates

Mehr Bewusstseinsbildung durch verstärkte Gremienarbeit in städtischen Strukturen

Bauen und Wohnen **16**

Zugänglichkeit zu Gebäuden

Gestaltungsbeirat

Zugänglichkeit Freizeitanlagen

Zugänglichkeit zu Arztpraxen/Apotheken

Denkmalschutz und Barrierefreiheit

Spielplätze

Verkehr und Mobilität **21**

Barrierearmer ÖPNV

Barrierefreie Verkehrsanlagen

Das Mobilitätskonzept (MoBiK)

Barrierefreie und zugängliche Toilettenanlagen / Pflegemöglichkeiten

Gesundheit **25**

Schutz vor Auswirkungen des Klimawandels, auch im Hinblick auf die Gesundheit

Prävention/Rehabilitation

Bildung und Arbeit **29**

Weniger Arbeit in Werkstätten, mehr Arbeit auf dem ersten Arbeitsmarkt

Zugang zu non-formaler und informeller Bildung

Freizeit **33**

Teilhabe am politischen Geschehen

Teilhabe von Menschen mit Behinderung in Freizeit und Kultur

Zugang zur Gastronomie

Einschätzung des Inklusionsbeirates / Evaluation und Fortschreibung des Aktionsplans **37**

Vorworte



Liebe Bürgerinnen und Bürger
von Bergisch Gladbach,

der neu aufgelegte Aktionsplan Inklusion 2026–2031 ist ein weiterer und bedeutender Schritt in Richtung einer gerechteren und inklusiveren Stadtgesellschaft.

Inklusion ist ein zentrales Anliegen und die Teilhabe ist das große Ziel. Jeder Mensch sollte die Möglichkeit haben, aktiv am gesellschaftlichen Leben teilzuhaben. Dies erfordert nicht nur Barrierefreiheit, sondern auch eine Kultur des Miteinanders, in der Vielfalt geschätzt wird.

Mit dem Aktionsplan hat der Inklusionsbeirat für unterschiedliche Handlungsfelder Ziele formuliert, die es in den kommenden 5 Jahren umzusetzen gilt. Aber nicht nur der Inklusionsbeirat, sondern wir alle können ebenfalls dazu beitragen, Barrieren abzubauen und ein Bewusstsein zu schaffen. Dazu gehört die Verbesserung der Zugänglichkeit öffentlicher Räume, die Förderung inklusiver Bildung und die Unterstützung von Projekten, die das Miteinander in Bergisch Gladbach stärken.

Inklusion ist nicht nur die Aufgabe der Verwaltung, der Politik oder des Inklusionsbeirates, sondern ein gemeinsames Anliegen von uns allen. Lassen Sie uns gemeinsam daran arbeiten, eine Stadt zu schaffen, in der jeder Mensch die gleichen Chancen hat und in der wir uns gegenseitig unterstützen. Gemeinsam können wir eine inklusive Zukunft gestalten, in der Vielfalt als Stärke angesehen wird.

Ich lade Sie ein, sich an diesem Prozess zu beteiligen und Ihre Ideen und Anregungen einzubringen und den Inklusionsbeirat bei der Umsetzung des Aktionsplanes zu unterstützen.

Herzliche Grüße

Marcel Kreutz
Bürgermeister der Stadt Bergisch Gladbach

Vorworte



Vorwort der Inklusionsbeauftragten,
Monika Hiller:

In einer Stadt wie Bergisch Gladbach, die für ihre Vielfalt und ihren Gemeinschaftssinn bekannt ist, ist es das Ziel des Inklusionsbeirates und mein Ziel, eine inklusive Gesellschaft zu schaffen, in der alle Menschen, unabhängig von ihren Fähigkeiten, die gleichen Chancen und Möglichkeiten haben. Der Aktionsplan Inklusion 2026–2031 ist ein bedeutender Schritt in diese Richtung und spiegelt unser Engagement wider, Barrieren abzubauen und die Teilhabe aller Bürgerinnen und Bürger zu fördern.

In den kommenden fünf Jahren werden wir uns auf sechs zentrale Handlungsfelder konzentrieren, die die Grundlage für eine inklusive Stadt bilden:

Um die Bedeutung dieser Handlungsfelder zu verdeutlichen, werden wir Bilder aus unserem Stadtgebiet verwenden, die die Fortschritte und Herausforderungen in der Umsetzung der Inklusion dokumentieren. Diese visuellen Beispiele sollen nicht nur auf Missstände hinweisen, sondern auch inspirieren und motivieren, gemeinsam an einer inklusiven Zukunft zu arbeiten.

1. Bewusstseinsbildung und Selbstvertretung:
Durch gezielte Maßnahmen werden wir das Bewusstsein für Inklusion und Vielfalt in unserer Stadtgesellschaft stärken. Es ist entscheidend, Vorurteile abzubauen und die Selbstvertretung von Menschen mit Behinderungen zu fördern. Wir möchten, dass jeder Mensch gehört wird und aktiv an der Gestaltung seines Lebens teilnehmen kann.

2. Bauen und Wohnen:
Die Stadt Bergisch Gladbach setzt sich aktiv für Barrierefreiheit in öffentlichen Gebäuden und auf Plätzen ein. Unser Ziel ist es, allen Menschen ein selbstbestimmtes und gleichberechtigtes Leben zu ermöglichen, indem wir eine inklusive Infrastruktur schaffen, die den Bedürfnissen aller gerecht wird.

3. Verkehr und Mobilität:
Der Ausbau barrierefreier Verkehrsmittel und Infrastrukturen wird sicherstellen, dass Menschen mit Behinderungen uneingeschränkt mobil sind und am öffentlichen Leben teilhaben können. Mobilität ist ein Schlüssel zur Teilhabe und zur Integration in unsere Gemeinschaft.

4. Gesundheit:
Die Förderung inklusiver Gesundheitsangebote sowie der Zugang zu medizinischer Versorgung stehen im Fokus dieses Handlungsfeldes. Jeder Mensch hat das Recht auf eine angemessene Gesundheitsversorgung, und wir setzen uns dafür ein, dass diese für alle zugänglich ist.

5. Bildung und Arbeit:
Die Schaffung inklusiver Bildungs- und Arbeitsangebote gibt allen Menschen die Möglichkeit, ihre Fähigkeiten zu entfalten und gleichberechtigt am Arbeitsmarkt teilzunehmen. Bildung ist eine Voraussetzung für ein selbstbestimmtes Leben und einer aktiven Teilnahme an der Gesellschaft.

6. Freizeit:
Die Förderung inklusiver Freizeitangebote und kultureller Veranstaltungen ermöglicht allen Bürgerinnen und Bürgern die selbstbestimmte Teilhabe an kulturellen und gesellschaftlichen Aktivitäten. Wir wollen sicherstellen, dass jeder die Möglichkeit hat, seine Freizeit aktiv und nach eigenen Wünschen zu gestalten.

Mit diesem Aktionsplan setzen wir ein starkes Zeichen für eine inklusive Zukunft in Bergisch Gladbach. Lassen Sie uns gemeinsam daran arbeiten, eine Stadt zu schaffen, in der Vielfalt nicht nur akzeptiert, sondern gefeiert wird. Jeder Mensch zählt und gemeinsam können wir eine Gesellschaft gestalten, in der alle die gleichen Chancen und Möglichkeiten haben.

Impressionen aus der Stadt

Hier zeigen wir Fotos aus unserer Stadt. Manche Hindernisse erschweren Menschen mit Behinderung den Alltag. Dazu gehören zum Beispiel hohe Bordsteine. Es gibt aber auch gute Lösungen. Man hat hier entweder von Anfang an Barrierefreiheit bedacht oder nachträglich angepasst.



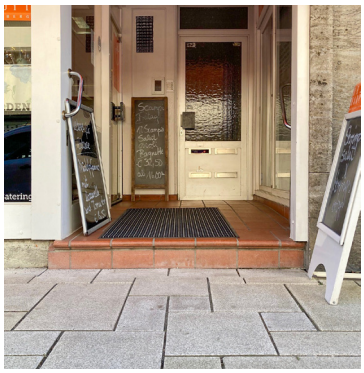
Für mobilitätseingeschränkte Personen schwer bis unpassierbare Situationen.

▸ Hier der Anstieg vor dem Technischen Rathaus

▾ sowie öffentliche Plätze rund um die 2020 fertiggestellte Schloßtreppe in Bensberg.







▲ Hier gibt es keine Alternative zu den Stufen im Eingangsbereich.

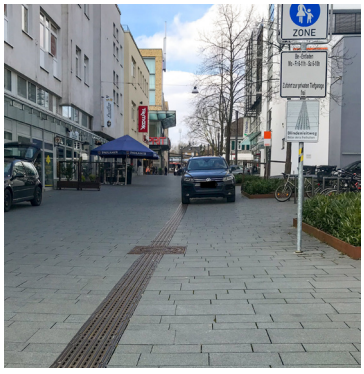




▸ Nicht für alle Personen erreichbar – hier ein Infoschalter an einer Haltestelle sowie ein Parkscheinautomat.



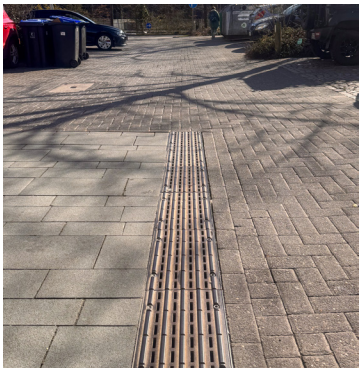
◂ Das Dilemma mit dem Blindenleitweg – regelmäßig wird dieser zugeparkt oder zugestellt. An manchen Stellen wurde er unbedacht bebaut, führt ins Nichts oder direkt auf die Straße.















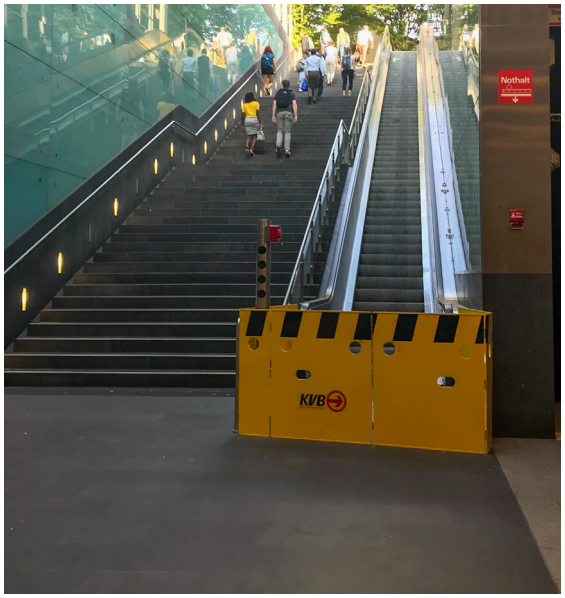


▲ Das Bedienfeld eines Fahrstuhls in der Bensberger Schlossgalerie kurz nach der Fertigstellung im Jahr 2020. Rechts daneben das selbe Feld im Jahr 2025.



▲ Zudem verfügt die Rückwand der Fahrstuhlkabine nicht über einen rückseitig verbauten Spiegel.





▲ Treppe der U-Bahn-Station in Bensberg.

◂ Ladesäule mit Hindernissen – Prellböcke schränken die Bedienbarkeit ein.





▲ So sollte es gemacht werden – zwei Positivbeispiele:
Nachträglich angebrachte Handläufe im historischen Rathaus und rechts daneben, ein Eingangsbereich mit Rollstuhlrampe in der Stadtmitte.

Präambel

Die UN-Behindertenrechtskonvention (UN-BRK) ist ein völkerrechtlicher Vertrag, der die Rechte von Menschen mit Behinderungen schützt und fördert. Sie wurde 2006 von den Vereinten Nationen verabschiedet und von zahlreichen Ländern ratifiziert, in Deutschland im Jahre 2009. Die UN-BRK zielt darauf ab, die volle und gleichberechtigte Teilhabe von Menschen mit Behinderungen in allen Lebensbereichen zu gewährleisten und Diskriminierung zu bekämpfen.

Ein Aktionsplan im Zusammenhang mit der UN-BRK ist ein konkreter Plan, der Maßnahmen und Ziele festlegt, um die Umsetzung der Konvention auf nationaler oder regionaler Ebene voranzutreiben. Ein solcher Aktionsplan kann beispielsweise Maßnahmen zur Barrierefreiheit, zur Verbesserung des Zugangs zu Bildung und Beschäftigung oder zur Stärkung der Rechte von Menschen mit Behinderungen enthalten.

Die Bedeutung eines Aktionsplans im Zusammenhang mit der UN-BRK liegt darin, dass er als Instrument dient, die Konvention in der Praxis umzusetzen. Er ermöglicht es, konkrete Schritte zu planen und umzusetzen, die Rechte von Menschen mit Behinderungen zu stärken und ihre Teilhabe am gesellschaftlichen Leben zu fördern. Ein Aktionsplan kann dazu beitragen, Fortschritte zu messen, Hindernisse zu identifizieren und Maßnahmen zu ergreifen, um die Situation von Menschen mit Behinderungen zu verbessern.

Die Stadt Bergisch Gladbach bekennt sich zur Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention (UN-BRK) und hat einen Aktionsplan Inklusion erarbeitet, um die Chancengleichheit und Teilhabe aller Menschen in der Stadt zu fördern.

Konkrete Maßnahmen, wie beispielsweise die Schaffung barrierefreier Zugänge zu öffentlichen Gebäuden und Einrichtungen, die Förderung von inklusiven Bildungsangeboten, die Unterstützung bei der Arbeitsplatzintegration von Menschen mit Behinderungen und die Sensibilisierung der Bevölkerung für die Bedürfnisse und Rechte von Menschen mit Behinderungen sind in dem Aktionsplan enthalten.

Der vorliegende Aktionsplan ist für fünf Jahre gültig. Er umfasst sechs Handlungsfelder, die darauf abzielen, Barrieren abzubauen und eine inklusive Stadtgesellschaft in Bergisch Gladbach zu schaffen.

Struktur des Aktionsplans

Jedes Handlungsfeld basiert auf den **gesetzlichen Grundlagen** der UN-Behindertenrechtskonvention (jeweils unterhalb der Zielvorgaben dargestellt) und den daraus abgeleiteten Zielen.

Nach der **Skizzierung des Ist-Zustandes** folgt der eigentliche Aktionsplan mit der Spezifizierung für die Stadt Bergisch Gladbach. **Die Themen/Maßnahmen benennen die Teilbereiche, die realistisch in den kommenden fünf Jahren erreichbar sind.**

Somit spielt dieser Aktionsplan für die Stadt Bergisch Gladbach eine bedeutende Rolle für die **Stärkung der Rechte und die Teilhabe von Menschen mit Behinderung in der Stadt.**

Um die im Aktionsplan genannten Ziele auch tatsächlich erreichen zu können, ist **ein jährliches finanzielles Budget von 60.000 €** notwendig und angemessen. Das Budget verleiht den Verantwortlichen im Bereich Inklusion sowie dem Inklusionsbeirat den notwendigen Spielraum sowie die Möglichkeit des eigenständigen Handelns.

Durch die Umsetzung des Aktionsplans wird **Bergisch Gladbach zu einer inklusiven und vorbildlichen Stadt,** die die Rechte und die Würde aller Menschen respektiert und fördert.

Die Handlungsfelder



Bewusstseinsbildung und Selbstvertretung

Durch gezielte Maßnahmen wird das Bewusstsein für Inklusion und Vielfalt in der Stadtgesellschaft gestärkt, um Vorurteile abzubauen und die Selbstvertretung von Menschen mit Behinderungen zu fördern.



Bauen und Wohnen

Die Stadt setzt sich für Barrierefreiheit in öffentlichen Gebäuden und auf Plätzen ein, um allen Menschen ein selbstbestimmtes und gleichberechtigtes Leben zu ermöglichen.



Verkehr und Mobilität

Der Ausbau barrierefreier Verkehrsmittel und Infrastrukturen stellt sicher, dass Menschen mit Behinderungen uneingeschränkt mobil sind und am öffentlichen Leben teilhaben können.



Gesundheit

Die Förderung von inklusiven Gesundheitsangeboten, sowie der Zugang zu medizinischer Versorgung stehen im Fokus dieses Handlungsfeldes.



Bildung und Arbeit

Die Schaffung inklusiver Bildungs- und Arbeitsangebote gibt allen Menschen die Möglichkeit, ihre Fähigkeiten zu entfalten und gleichberechtigt am Arbeitsmarkt teilzunehmen.



Freizeit

Die Förderung inklusiver Freizeitangebote und kultureller Veranstaltungen ermöglicht allen Bürgern und Bürgerinnen die selbstbestimmte Teilhabe an kulturellen und gesellschaftlichen Aktivitäten.



Handlungsfeld 1

Bewusstseinsbildung und Selbstvertretung

Zielvorgabe UN-BRK

Durch Öffentlichkeitsarbeit und Sensibilisierung für die Belange von Menschen mit Behinderung wird das Bewusstsein für inklusive Themen gesteigert. Menschen mit Behinderung werden gestärkt, um eigene Interessen zu vertreten.

Neben der Inklusionsbeauftragten übernimmt auch der Inklusionsbeirat der Stadt Bergisch Gladbach eine zentrale Rolle bei der Bewusstseinsbildung (vgl. UN-BRK, Art 8).

§

Artikel 8
Bewusstseinsbildung

(1) Die Vertragsstaaten verpflichten sich, sofortige, wirksame und geeignete Maßnahmen zu ergreifen, um
   a) in der gesamten Gesellschaft, einschließlich auf der Ebene der Familien, das Bewusstsein für Menschen mit Behinderungen zu schärfen und die Achtung ihrer Rechte und ihrer Würde zu fördern;
   b) Klischees, Vorurteile und schädliche Praktiken gegenüber Menschen mit Behinderungen, einschließlich aufgrund des Geschlechts oder des Alters, in allen Lebensbereichen zu bekämpfen;
   c) das Bewusstsein für die Fähigkeiten und den Beitrag von Menschen mit Behinderungen zu fördern.

(2) Zu den diesbezüglichen Maßnahmen gehören:
   a) die Einleitung und dauerhafte Durchführung wirksamer Kampagnen zur Bewusstseinsbildung in der Öffentlichkeit mit dem Ziel,
      I) die Aufgeschlossenheit gegenüber den Rechten von Menschen mit Behinderungen zu erhöhen,
      II) eine positive Wahrnehmung von Menschen mit Behinderungen und ein größeres gesellschaftliches Bewusstsein ihnen gegenüber zu fördern,
      III) die Anerkennung der Fertigkeiten, Verdienste und Fähigkeiten von Menschen mit Behinderungen und ihres Beitrags zur Arbeitswelt und zum Arbeitsmarkt zu fördern;
   b) die Förderung einer respektvollen Einstellung gegenüber den Rechten von Menschen mit Behinderungen auf allen Ebenen des Bildungssystems, auch bei allen Kindern von früher Kindheit an;
   c) die Aufforderung an alle Medienorgane, Menschen mit Behinderungen in einer dem Zweck dieses Übereinkommens entsprechenden Weise darzustellen;
   d) die Förderung von Schulungsprogrammen zur Schärfung des Bewusstseins für Menschen mit Behinderungen und für deren Rechte.

Ist-Zustand

Die Mitglieder des Inklusionsbeirates bringen vielfältige Kompetenzen und wichtige Erfahrungen für die umfassende Teilhabe aller Bürger*innen in Bergisch Gladbach ein. Doch sowohl der Inklusionsbeirat als Ganzes, als auch seine einzelnen Mitglieder haben Schwierigkeiten bei Politik und Verwaltung Gehör zu finden. Die Expertise der Gruppe wird nur selten genutzt. Dabei könnten ihre Fachkenntnisse in den Bereichen Teilhabe, Inklusion und Barrierefreiheit sowie ihr Wissen aus persönlicher Erfahrung weit mehr Wirkung entfalten – wenn sie entsprechend angefragt würden.

In der Vergangenheit wurde dieses Wissen nur vereinzelt genutzt, etwa durch Kultureinrichtungen wie die Stadtbücherei Bensberg oder das Museum für Handwerk, Bergbau und Gewerbe. Hier konnten Mitglieder des Beirats wertvolle Hinweise zur barrierefreien Gestaltung der Websites oder zur inklusiven Darstellung der Exponate geben.

Es ist daher entscheidend, das Bewusstsein für diese Expertise in Verwaltung, Politik und Stadtgesellschaft zu stärken. Nur wenn die Kompetenzen von Menschen mit Behinderung bekannt sind und gezielt genutzt werden, wird ihre Stimme gehört und ihre Teilhabe in allen Lebensbereichen selbstverständlich werden. Um eine deutliche Steigerung der Bekanntheit des Inklusionsbeirates und der Expertise der Mitglieder zu erreichen, werden diese zentralen, strukturellen Verbesserungen geplant.

Mehr Bewusstseinsbildung durch Öffentlichkeitsarbeit

ZUSTÄNDIGKEIT	LAUFZEIT	FINANZIERUNG
Inklusionsbeirat und Inklusionsbeauftragte	fortlaufend	bei Bedarf, Budget

Ziele

- Der Beirat wird als kompetenter Ansprechpartner für Inklusionsfragen in der Öffentlichkeit und bei Veranstaltungen wahrgenommen.
- In der Kommune wissen die Verantwortlichen des öffentlichen Lebens, in Politik und Verwaltung von dem Experten-Wissen im Beirat und fragen es entsprechend ab.

Maßnahmen

- Es wird eine Übersicht über vorhandene Expertise und mögliche Fachthemen erstellt und diese Übersichten werden sodann an geeigneter Stelle bereitgestellt (z.B. Fachbereiche, Homepage, Ausschüsse).
- In regelmäßigen Abständen werden Berichte und Artikel über die Arbeit des Beirates (siehe auch Evaluation und Fortschreibung) veröffentlicht.
- Es werden Diskussionsforen zu spezifischen Themen gebildet, um den Austausch zwischen Experten und Interessierten zu fördern.
- Es erfolgt einmal jährlich (z.B. am 5. Mai) eine Einladung zu einer Sondersitzung an alle Menschen mit und ohne Behinderung, mit dem Ziel, ein Forum für entsprechende Anliegen anzubieten.

Mehr Bewusstseinsbildung durch Kooperation mit dem Pressebüro der Stadt Bergisch Gladbach

ZUSTÄNDIGKEIT	LAUFZEIT	FINANZIERUNG
Verantwortliche im Beirat sind zu benennen (Experten in eigener Sache), Arbeitsgruppe	fortlaufend	bei Bedarf, Budget

Ziele

- Das Bewusstsein für die Anliegen der Menschen mit Behinderung in der Öffentlichkeit wird nachhaltig gestärkt.

Maßnahmen

- Der Beirat informiert das Pressebüro und die Öffentlichkeit in regelmäßigen Abständen zu aktuellen Themen und Arbeitsschwerpunkten.
- Der Beirat unterstützt das Pressebüro bei der fairen und respektvollen Berichterstattung über Menschen mit Behinderung.
- Der Beirat überprüft gemeinsam mit dem Pressebüro in regelmäßigen Abständen die Homepage der Stadt im Hinblick auf Barrierefreiheit.

Mehr Bewusstseinsbildung durch eigene Veranstaltungen des Inklusionsbeirates

ZUSTÄNDIGKEIT	LAUFZEIT	FINANZIERUNG
Inklusionsbeirat und Arbeitsgruppen	fortlaufend	bei Bedarf, Budget

Ziele

- Der Beirat führt regelmäßig, zweimal im Jahr, Veranstaltungen durch.

Maßnahmen

- Es werden eigene Stände und Infoveranstaltungen bei Festen und Veranstaltungen organisiert z.B.: 5. Mai / Stadtfest.

Mehr Bewusstseinsbildung durch verstärkte Gremienarbeit in städtischen Strukturen

ZUSTÄNDIGKEIT	LAUFZEIT	FINANZIERUNG
Alle	fortlaufend	bei Bedarf, Budget

Ziele

- Die gewählten Vertretungen des Beirats sind in Ausschüssen und Gremien sichtbar und wirksam.
- Menschen mit Behinderung können an der kommunalpolitischen Arbeit teilnehmen.

Maßnahmen

- Es werden verpflichtende Standards für die Gremienarbeit erstellt.
- Menschen mit Behinderung werden mit Hilfe eines Patensystems von Mitgliedern des Inklusionsbeirates an die kommunalpolitische Arbeit herangeführt.



Handlungsfeld 2

Bauen und Wohnen

Zielvorgabe UN-BRK

Die Stadt Bergisch Gladbach sorgt durch Um- und Neubauten von öffentlichen Gebäuden, Plätzen und Einrichtungen für mehr Barrierefreiheit. Somit können Menschen ihr Leben selbstbestimmt führen (vgl. UN-BRK, Art. 9, 19 und 28).

§

Artikel 9
Zugänglichkeit

(1) Um Menschen mit Behinderungen eine unabhängige Lebensführung und die volle Teilhabe in allen Lebensbereichen zu ermöglichen, treffen die Vertragsstaaten geeignete Maßnahmen mit dem Ziel, für Menschen mit Behinderungen den gleichberechtigten Zugang zur physischen Umwelt, zu Transport mitteln, Information und Kommunikation, einschließlich Informations- und Kommunikationstechnologien und -systemen, sowie zu anderen Einrichtungen und Diensten, die der Öffentlichkeit in städtischen und ländlichen Gebieten offenstehen oder für sie bereitgestellt werden, zu gewährleisten. Diese Maßnahmen, welche die Feststellung und Beseitigung von Zugangshindernissen und -barrieren einschließen, gelten unter anderem für
   a) Gebäude, Straßen, Transportmittel sowie andere Einrichtungen in Gebäuden und im Freien, einschließlich Schulen, Wohnhäusern, medizinischer Einrichtungen und Arbeitsstätten;
   b) Informations-, Kommunikations- und andere Dienste, einschließlich elektronischer Dienste und Notdienste.

(2) Die Vertragsstaaten treffen außerdem geeignete Maßnahmen,
   a) um Mindeststandards und Leitlinien für die Zugänglichkeit von Einrichtungen und Diensten, die der Öffentlichkeit offenstehen oder für sie bereitgestellt werden, auszuarbeiten und zu erlassen und ihre Anwendung zu überwachen;
   b) um sicherzustellen, dass private Rechtsträger, die Einrichtungen und Dienste, die der Öffentlichkeit offenstehen oder für sie bereitgestellt werden, anbieten, alle Aspekte der Zugänglichkeit für Menschen mit Behinderungen berücksichtigen;
   c) um betroffenen Kreisen Schulungen zu Fragen der Zugänglichkeit für Menschen mit Behinderungen anzubieten;
   d) um in Gebäuden und anderen Einrichtungen, die der Öffentlichkeit offenstehen, Beschilderungen in Brailleschrift und in leicht lesbarer und verständlicher Form anzubringen;
   e) um menschliche und tierische Hilfe sowie Mittelspersonen, unter anderem Personen zum Führen und Vorlesen sowie professionelle Gebärdensprachdolmetscher und -dolmetscherinnen, zur Verfügung zu stellen mit dem Ziel, den Zugang zu Gebäuden und anderen Einrichtungen, die der Öffentlichkeit offenstehen, zu erleichtern;
   f) um andere geeignete Formen der Hilfe und Unterstützung für Menschen mit Behinderungen zu fördern, damit ihr Zugang zu Informationen gewährleistet wird.
   g) um den Zugang von Menschen mit Behinderungen zu den neuen Informations- und Kommunikationstechnologien und -systemen, einschließlich des Internets, zu fördern;
   h) um die Gestaltung, die Entwicklung, die Herstellung und den Vertrieb zugänglicher Informations- und Kommunikationstechnologien und -systeme in einem frühen Stadium zu fördern, sodass deren Zugänglichkeit mit möglichst geringem Kostenaufwand erreicht wird.

Artikel 19
Unabhängige Lebensführung und Einbeziehung in die Gemeinschaft

Die Vertragsstaaten dieses Übereinkommens anerkennen das gleiche Recht aller Menschen mit Behinderungen, mit gleichen Wahlmöglichkeiten wie andere Menschen in der Gemeinschaft zu leben, und treffen wirksame und geeignete Maßnahmen, um Menschen mit Behinderungen den vollen Genuss dieses Rechts und ihre volle Einbeziehung in die Gemeinschaft und Teilhabe an der Gemeinschaft zu erleichtern, indem sie unter anderem gewährleisten, dass
   a) Menschen mit Behinderungen gleichberechtigt die Möglichkeit haben, ihren Aufenthaltsort zu wählen und zu entscheiden, wo und mit wem sie leben, und nicht verpflichtet sind, in besonderen Wohnformen zu leben;
   b) Menschen mit Behinderungen Zugang zu einer Reihe von gemeindenahen Unterstützungsdiensten zu Hause und in Einrichtungen sowie zu sonstigen gemeindenahen Unterstützungsdiensten haben, einschließlich der persönlichen Assistenz, die zur Unterstützung des Lebens in der Gemeinschaft und der Einbeziehung in die Gemeinschaft sowie zur Verhinderung von Isolation und Absonderung von der Gemeinschaft notwendig ist;
   c) gemeindenahe Dienstleistungen und Einrichtungen für die Allgemeinheit Menschen mit Behinderungen auf der Grundlage der Gleichberechtigung zur Verfügung stehen und ihren Bedürfnissen Rechnung tragen.

Artikel 28
Angemessener Lebensstandard und sozialer Schutz

(1) Die Vertragsstaaten anerkennen das Recht von Menschen mit Behinderungen auf einen angemessenen Lebensstandard für sich selbst und ihre Familien, einschließlich angemessener Ernährung, Bekleidung und Wohnung, sowie auf eine stetige Verbesserung der Lebensbedingungen und unternehmen geeignete Schritte zum Schutz und zur Förderung der Verwirklichung dieses Rechts ohne Diskriminierung aufgrund von Behinderung.

(2) Die Vertragsstaaten anerkennen das Recht von Menschen mit Behinderungen auf sozialen Schutz und den Genuss dieses Rechts ohne Diskriminierung aufgrund von Behinderung und unternehmen geeignete Schritte zum Schutz und zur Förderung der Verwirklichung dieses Rechts, einschließlich Maßnahmen, um
   a) Menschen mit Behinderungen gleichberechtigten Zugang zur Versorgung mit sauberem Wasser und den Zugang zu geeigneten und erschwinglichen Dienstleistungen, Geräten und anderen Hilfen für Bedürfnisse im Zusammenhang mit ihrer Behinderung zu sichern;
   b) Menschen mit Behinderungen, insbesondere Frauen und Mädchen sowie älteren Menschen mit Behinderungen, den Zugang zu Programmen für sozialen Schutz und Programmen zur Armutsbekämpfung zu sichern;
   c) in Armut lebenden Menschen mit Behinderungen und ihren Familien den Zugang zu staatlicher Hilfe bei behinderungsbedingten Aufwendungen, einschließlich ausreichender Schulung, Beratung, finanzieller Unterstützung sowie Kurzzeitbetreuung, zu sichern;
   d) Menschen mit Behinderungen den Zugang zu Programmen des sozialen Wohnungsbaus zu sichern;
   e) Menschen mit Behinderungen gleichberechtigten Zugang zu Leistungen und Programmen der Altersversorgung zu sichern.

Ist-Zustand

In der Stadt Bergisch Gladbach bestehen zahlreiche bauliche Hindernisse. Sie schränken die soziale und kulturelle Teilhabe von Menschen mit Behinderung erheblich ein. Viele städtische Gebäude und öffentliche Einrichtungen sind nur unzureichend barrierefrei zugänglich. So fehlen häufig Aufzüge, Rampen und taktile Leitlinien für sehbehinderte Menschen, was den Zugang zu Verwaltungsgebäuden, Kultureinrichtungen und anderen wichtigen Anlaufstellen erschwert.

Darüber hinaus gibt es zu wenige öffentliche Toilettenanlagen, die für Menschen mit Behinderung zugänglich sind und es fehlt eine „Toilette für Alle" mit Pflegemöglichkeiten im Zentrum. Auch die bestehenden barrierefreien Toiletten befinden sich oftmals an schwer erreichbaren Orten oder sind nicht ausreichend gekennzeichnet. Diese Barrieren machen es vielen Menschen mit Behinderung unmöglich, das vielfältige Angebot der Stadt uneingeschränkt zu nutzen und am öffentlichen Leben, an Festen und Märkten teilzunehmen.

Die Stadtgesellschaft verliert dadurch wertvolle Impulse und Perspektiven.

Um eine deutliche Steigerung der Barrierefreiheit in Bergisch Gladbach zu erreichen, werden diese zentralen, strukturellen Verbesserungen geplant:

Zugänglichkeit zu Gebäuden

ZUSTÄNDIGKEIT	LAUFZEIT	FINANZIERUNG
Inklusionsbeirat und Inklusionsbeauftragte und Hinzuziehung von Experten in eigener Sache bei speziellen Themen	fortlaufend	entfällt

Ziele

- Politik und Verwaltung beteiligen den Inklusionsbeirat frühzeitig und unaufgefordert bei der Planung von Neu- und Erweiterungsbauten der Stadt bzw. von öffentlichen Gebäuden.

Maßnahmen

- Die Beiratsmitglieder nehmen an den jeweiligen Fachausschüssen teil. Die einschlägigen DIN-Normen werden entsprechend kontrolliert.

Gestaltungsbeirat

ZUSTÄNDIGKEIT	LAUFZEIT	FINANZIERUNG
Inklusionsbeauftragte	fortlaufend	entfällt

Ziele

- Die Besetzung des Gestaltungsbeirats berücksichtigt mindestens ein Mitglied mit Behinderung.

Maßnahmen

- Es wird ein entsprechender Antrag an den Ausschuss für Anregungen und Beschwerden gestellt.

Zugänglichkeit Freizeitanlagen

ZUSTÄNDIGKEIT	LAUFZEIT	FINANZIERUNG
Inklusionsbeauftragte	fortlaufend	entfällt

Ziele

- Alle Freizeitanlagen sind barrierearm gestaltet und zugänglich.
- Den Menschen in Bergisch Gladbach ist bekannt, wie die Freizeitanlagen gestaltet sind.
- In den Veröffentlichungen der Stadt im Geoportal und in den Apps (z.B. für Spielplätze) sind Hinweise zur Zugänglichkeit enthalten.

Maßnahmen

- Die Homepage der Stadt wird um konkrete Angaben über die örtliche Zugänglichkeit der Freizeitanlagen erweitert.
- Es werden detaillierte, stadtweit einheitliche Kriterien definiert und der Verwaltung zur Beachtung und Umsetzung“ vorgelegt. Die Einhaltung der Kriterien wird von den Beiratsmitgliedern nachverfolgt und ggf. ergänzt.

Zugänglichkeit zu Arztpraxen/Apotheken

ZUSTÄNDIGKEIT	LAUFZEIT	FINANZIERUNG
Inklusionsbeirat	fortlaufend	bei Bedarf, Budget

Ziele

- Ein barrierefreier Zugang zu Arztpraxen und Apotheken wird nach Möglichkeit eingerichtet.

Maßnahmen

- Der Beirat sammelt systematisch Hinweise zu Barrieren, berät und gibt gegebenenfalls Hinweise zu Fördermöglichkeiten von Umbauten.

Denkmalschutz und Barrierefreiheit

ZUSTÄNDIGKEIT	LAUFZEIT	FINANZIERUNG
Inklusionsbeauftragte	unmittelbar	entfällt

Ziele

- Beim Denkmalschutz werden immer die Belange der Barrierefreiheit mitgedacht und berücksichtigt.

Maßnahmen

- Das Amt für Denkmalschutz und die Inklusionsbeauftragte treffen eine Zielvereinbarung über die Vereinbarkeit von Barrierefreiheit, Zugänglichkeit und Denkmalschutz.

Spielplätze

ZUSTÄNDIGKEIT	LAUFZEIT	FINANZIERUNG
Inklusionsbeauftragte und Inklusionsbeirat	fortlaufend	entfällt

Ziele

- In allen Stadtteilen gibt es Spielplätze, die von Kindern und Jugendlichen mit Behinderung genutzt werden können.

Maßnahmen

- Es werden Gespräche mit Stadtgrün und Fachbereich 5 geführt.
- Der Fachbereich 5 wird entsprechend sensibilisiert und es werden Vorschläge gemacht, wie inklusive Spielplätze mit „Spaßfaktor“ für alle Kinder aussehen können.



Handlungsfeld 3

Verkehr und Mobilität

Zielvorgabe UN-BRK

In einem inklusiven Bergisch Gladbach können alle Bürger und Bürgerinnen selbstbestimmt mobil sein. Dafür müssen die Gesamtstadt und ihre Stadtteile barrierefrei werden (vgl. UN-BRK, Art. 20 und 30).

§

Artikel 20
Persönliche Mobilität

Die Vertragsstaaten treffen wirksame Maßnahmen, um für Menschen mit Behinderungen persönliche Mobilität mit größtmöglicher Unabhängigkeit sicherzustellen, indem sie unter anderem

a) die persönliche Mobilität von Menschen mit Behinderungen in der Art und Weise und zum Zeitpunkt ihrer Wahl und zu erschwinglichen Kosten erleichtern;
b) den Zugang von Menschen mit Behinderungen zu hochwertigen Mobilitätshilfen, Geräten, unterstützenden Technologien und menschlicher und tierischer Hilfe sowie Mittelspersonen erleichtern, auch durch deren Bereitstellung zu erschwinglichen Kosten;
c) Menschen mit Behinderungen und Fachkräften, die mit Menschen mit Behinderungen arbeiten, Schulungen in Mobilitätsfertigkeiten anbieten;
d) Hersteller von Mobilitätshilfen, Geräten und unterstützenden Technologien ermutigen, alle Aspekte der Mobilität für Menschen mit Behinderungen zu berücksichtigen.

Artikel 30
Teilhabe am kulturellen Leben sowie an Erholung, Freizeit und Sport

(1) Die Vertragsstaaten anerkennen das Recht von Menschen mit Behinderungen, gleichberechtigt mit anderen am kulturellen Leben teilzunehmen, und treffen alle geeigneten Maßnahmen, um sicherzustellen, dass Menschen mit Behinderungen
a) Zugang zu kulturellem Material in zugänglichen Formaten haben;
b) Zugang zu Fernsehprogrammen, Filmen, Theatervorstellungen und anderen kulturellen Aktivitäten in zugänglichen Formaten haben;
c) Zugang zu Orten kultureller Darbietungen oder Dienstleistungen, wie Theatern, Museen, Kinos, Bibliotheken und Tourismusdiensten, sowie, so weit wie möglich, zu Denkmälern und Stätten von nationaler kultureller Bedeutung haben.

(2) Die Vertragsstaaten treffen geeignete Maßnahmen, um Menschen mit Behinderungen die Möglichkeit zu geben, ihr kreatives, künstlerisches und intellektuelles Potenzial zu entfalten und zu nutzen, nicht nur für sich selbst, sondern auch zur Bereicherung der Gesellschaft.

(3) Die Vertragsstaaten unternehmen alle geeigneten Schritte im Einklang mit dem Völkerrecht, um sicherzustellen, dass Gesetze zum Schutz von Rechten des geistigen Eigentums keine ungerechtfertigte oder diskriminierende Barriere für den Zugang von Menschen mit Behinderungen zu kulturellem Material darstellen.

(4) Menschen mit Behinderungen haben gleichberechtigt mit anderen Anspruch auf Anerkennung und Unterstützung ihrer spezifischen kulturellen und sprachlichen Identität, einschließlich der Gebärdensprachen und der Gehörlosenkultur.

(5) Mit dem Ziel, Menschen mit Behinderungen die gleichberechtigte Teilnahme an Erholungs-, Freizeit- und Sportaktivitäten zu ermöglichen, treffen die Vertragsstaaten geeignete Maßnahmen,
a) um Menschen mit Behinderungen zu ermutigen, so umfassend wie möglich an breitensportlichen Aktivitäten auf allen Ebenen teilzunehmen, und ihre Teilnahme zu fördern;
b) um sicherzustellen, dass Menschen mit Behinderungen die Möglichkeit haben, behinderungsspezifische Sport- und Erholungsaktivitäten zu organisieren, zu entwickeln und an solchen teilzunehmen, und zu diesem Zweck die Bereitstellung eines geeigneten Angebots an Anleitung, Training und Ressourcen auf der Grundlage der Gleichberechtigung mit anderen zu fördern;
c) um sicherzustellen, dass Menschen mit Behinderungen Zugang zu Sport-, Erholungs- und Tourismusstätten haben;
d) um sicherzustellen, dass Kinder mit Behinderungen gleichberechtigt mit anderen Kindern an Spiel-, Erholungs-, Freizeit- und Sportaktivitäten teilnehmen können, einschließlich im schulischen Bereich;
e) um sicherzustellen, dass Menschen mit Behinderungen Zugang zu Dienstleistungen der Organisatoren von Erholungs-, Tourismus-, Freizeit- und Sportaktivitäten haben.

Ist-Zustand

Für Menschen mit Behinderung ist die Nutzung des öffentlichen Raums in Bergisch Gladbach durch eine Vielzahl von Barrieren erschwert. Menschen mit Mobilitätseinschränkungen, die auf Rollstuhl oder Rollator angewiesen sind, stoßen auf erhebliche Hindernisse durch Kopfsteinpflaster und unzureichende Absenkungen an Kreuzungen. Solche Oberflächen und Höhenunterschiede erschweren ihnen eine sichere und komfortable Fortbewegung. Gerade an Kreuzungen und Übergängen sind Absenkungen oder alternative Bodenbeläge dringend erforderlich, damit sich alle Menschen unabhängig und ohne Risiko fortbewegen können.

Auch Menschen mit Sehbeeinträchtigungen und blinde Personen sind im öffentlichen Raum stark eingeschränkt. Häufig sind die Leitsystemplatten für sie bruchstückhaft oder falsch verlegt, sodass sie Orientierungspunkte verlieren und quasi „im Nichts“ stehen. Das Fehlen von akustischen Signalen an vielen Ampeln verstärkt dieses Problem und macht Überquerungen von Straßen gefährlich.

An den Bus- und Bahnhaltestellen wird das Problem besonders deutlich: Der oft große Abstand zwischen Fahrzeug und Bordstein stellt eine ernsthafte Hürde dar. Zudem sind Hilfseinrichtungen wie der Knopf für die Vorlesefunktion der Haltestellenankündigungen oft so hoch angebracht, dass sie für viele Menschen nicht erreichbar sind. Diese Mängel hindern Menschen mit Behinderung daran, sich im öffentlichen Raum frei und selbstbestimmt zu bewegen und den öffentlichen Nahverkehr vollumfänglich zu nutzen.

Eine konsequente Umgestaltung des öffentlichen Raums unter Beteiligung von Expertinnen und Experten in eigener Sache ist notwendig. Dies ist ein entscheidender Schritt zu mehr Inklusion und Sicherheit. Dazu sind diese Maßnahmen zu ergreifen:

Barrierearmer ÖPNV

ZUSTÄNDIGKEIT	LAUFZEIT	FINANZIERUNG
AG ÖPNV und Inklusionsbeirat	fortlaufend	entfällt

Ziele

- Der ÖPNV ist weitgehend barrierefrei. Entscheidungsträger der zuständigen Verkehrsbetriebe sind in Bezug auf die Nutzung von Verkehrsmitteln durch Menschen mit Behinderung problembewusst, erkennen und beseitigen Barrieren.

Maßnahmen

- Die AG ÖPNV des Inklusionsbeirates informiert und berät die zuständigen Stellen über Barrierefreiheit im ÖPNV und gibt Anregungen der Bürger und Bürgerinnen weiter.
- Es erfolgen regelmäßige Besuche in Einrichtungen der Behindertenarbeit (z.B. Werkstätten), mit dem Ziel des Austausches zum ÖPNV.
- Es wird ein Workshop entwickelt und ggfs. zertifizierte Fortbildungen für Fahrerinnen und Fahrern von Bussen und Bahnen angeboten.
- Aktive Begleitung der AG ÖPNV bei weiterem Ausbau der barrierearmen Haltestellen, sowie regelmäßige Überprüfung der Prioritätenliste zu deren Ausbau.
- Mitarbeit in der Projektgruppe „Barrierefreiheit beim Ausbau der S11“ von „GO Rheinland“.

Barrierefreie Verkehrsanlagen

ZUSTÄNDIGKEIT	LAUFZEIT	FINANZIERUNG
Inklusionsbeauftragte und Inklusionsbeirat	fortlaufend	entfällt

Ziele

- Fußverkehr und Verkehrsanlagen sind sicher und barrierefrei.
- Sie werden regelmäßig auf Barrierefreiheit geprüft.

Maßnahmen

- In Kooperation mit dem Inklusionsbeirat werden Neuanlagen barrierefrei gebaut, bestehende entsprechend ausgebaut und regelmäßig gewartet.
- Hinweise zur Absenkung von Bordsteinen werden aufgenommen und weitergeleitet.
- Das den AMV (Ausschuss für Mobilität und Verkehr) beratende Mitglied des Inklusionsbeirates trifft sich regelmäßig mit Fachbereich 6 und 7 (Verkehrsanlagen) zum Austausch.

Das Mobilitätskonzept (MoBiK)

ZUSTÄNDIGKEIT	LAUFZEIT	FINANZIERUNG
Beirat in Zusammenarbeit mit Fachbereich 6-60	fortlaufend	entfällt

Ziele

- Das seit 2016 beschlossene Mobilitätskonzept für Bergisch Gladbach ist erneuert und enthält Hinweise zur Barrierefreiheit.

Maßnahmen

- Die AG ÖPNV des Inklusionsbeirates überprüft das Dokument hinsichtlich der rechtlichen und notwendigen Vorgaben für Barrierefreiheit. Die Ergebnisse werden in die entsprechenden Ausschüsse eingebracht und zur Umsetzung angeregt.

Barrierefreie und zugängliche Toilettenanlagen / Pflegemöglichkeiten

ZUSTÄNDIGKEIT	LAUFZEIT	FINANZIERUNG
Inklusionsbeirat / Inklusionsbeauftragte	fortlaufend	entfällt

Ziele

- Eine „Toilette für alle“ ist im Zentrum von Bergisch Gladbach eingerichtet, es gibt darin eine Pflegemöglichkeit für Jugendliche und erwachsene Menschen.

Maßnahmen

- Entsprechende Anträge des Inklusionsbeirates werden in die zuständigen Ausschüsse gestellt.



Handlungsfeld 4

Gesundheit

Zielvorgabe UN-BRK

Inklusion in den Bereichen Gesundheit, Prävention, Reha und Pflege bedeutet, Menschen mit bestehenden oder drohenden Behinderungen oder (chronischen) Erkrankungen bestmöglichen Zugang zu medizinischer Versorgung zu gewähren. Eine passgenaue Beratung und Behandlung soll Behinderungen oder (chronische) Erkrankungen abmildern (vgl. UN-BRK, Art. 25 sowie Art. 26). Präventionsangebote für alle sollen insbesondere für Menschen mit Behinderung zugänglich sein und die eventuell auftretenden körperlichen und seelischen Belastungen vermeiden oder mildern.

§

Artikel 25
Gesundheit

Die Vertragsstaaten anerkennen das Recht von Menschen mit Behinderungen auf das erreichbare Höchstmaß an Gesundheit ohne Diskriminierung aufgrund von Behinderung. Die Vertragsstaaten treffen alle geeigneten Maßnahmen, um zu gewährleisten, dass Menschen mit Behinderungen Zugang zu geschlechtsspezifischen Gesundheitsdiensten, einschließlich gesundheitlicher Rehabilitation, haben. Insbesondere

a) stellen die Vertragsparteien Menschen mit Behinderungen eine unentgeltliche oder erschwingliche Gesundheitsversorgung in derselben Bandbreite, von derselben Qualität und auf demselben Standard zur Verfügung wie anderen Menschen, einschließlich sexual- und fortpflanzungsmedizinischer Gesundheitsleistungen und der Gesamtbevölkerung zur Verfügung stehender Programme des öffentlichen Gesundheitswesens;
b) bieten die Vertragsstaaten die Gesundheitsleistungen an, die von Menschen mit Behinderungen speziell wegen ihrer Behinderungen benötigt werden, soweit angebracht, einschließlich Früherkennung und Frühintervention, sowie Leistungen, durch die, auch bei Kindern und älteren Menschen, weitere Behinderungen möglichst geringgehalten oder vermieden werden sollen;
c) bieten die Vertragsstaaten diese Gesundheitsleistungen so gemeindenah wie möglich an, auch in ländlichen Gebieten;
d) erlegen die Vertragsstaaten den Angehörigen der Gesundheitsberufe die Verpflichtung auf, Menschen mit Behinderungen eine Versorgung von gleicher Qualität wie anderen Menschen angedeihen zu lassen, namentlich auf der Grundlage der freien Einwilligung nach vorheriger Aufklärung, indem sie unter anderem durch Schulungen und den Erlass ethischer Normen für die staatliche und private Gesundheitsversorgung das Bewusstsein für die Menschenrechte, die Würde, die Autonomie und die Bedürfnisse von Menschen mit Behinderungen schärfen;
e) verbieten die Vertragsstaaten die Diskriminierung von Menschen mit Behinderungen in der Krankenversicherung und in der Lebensversicherung, soweit eine solche Versicherung nach innerstaatlichem Recht zulässig ist; solche Versicherungen sind zu fairen und angemessenen Bedingungen anzubieten;
f) verhindern die Vertragsstaaten die diskriminierende Vorenthaltung von Gesundheitsversorgung oder -leistungen oder von Nahrungsmitteln und Flüssigkeiten aufgrund von Behinderung.

Artikel 26
Habilitation und Rehabilitation

(1) Die Vertragsstaaten treffen wirksame und geeignete Maßnahmen, einschließlich durch die Unterstützung durch andere Menschen mit Behinderungen, um Menschen mit Behinderungen in die Lage zu versetzen, ein Höchstmaß an Unabhängigkeit, umfassende körperliche, geistige, soziale und berufliche Fähigkeiten sowie die volle Einbeziehung in alle Aspekte des Lebens und die volle Teilhabe an allen Aspekten des Lebens zu erreichen und zu bewahren. Zu diesem Zweck organisieren, stärken und erweitern die Vertragsstaaten umfassende Habilitations- und Rehabilitationsdienste und -programme, insbesondere auf dem Gebiet der Gesundheit, der Beschäftigung, der Bildung und der Sozialdienste, und zwar so, dass diese Leistungen und Programme

a) im frühestmöglichen Stadium einsetzen und auf einer multidisziplinären Bewertung der individuellen Bedürfnisse und Stärken beruhen;
b) die Einbeziehung in die Gemeinschaft und die Gesellschaft in allen ihren Aspekten sowie die Teilhabe daran unterstützen, freiwillig sind und Menschen mit Behinderungen so gemeindenah wie möglich zur Verfügung stehen, auch in ländlichen Gebieten.

(2) Die Vertragsstaaten fördern die Entwicklung der Aus- und Fortbildung für Fachkräfte und Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen in Habilitations- und Rehabilitationsdiensten.

(3) Die Vertragsstaaten fördern die Verfügbarkeit, die Kenntnis und die Verwendung unterstützender Geräte und Technologien, die für Menschen mit Behinderungen bestimmt sind, für die Zwecke der Habilitation und Rehabilitation.

Ist-Zustand

In Bergisch Gladbach gibt es für die Teilhabe im Bereich Prävention und Gesundheit für Menschen mit Behinderung noch erheblichen Nachholbedarf. Viele Arztpraxen sind für Menschen mit Gehbehinderung schwer oder gar nicht zugänglich, da häufig Rampen, Aufzüge oder ebenerdige Eingänge fehlen. Damit wird bereits der Zugang zu grundlegender medizinischer Versorgung für viele Menschen mit Mobilitätseinschränkungen erschwert.

Auch beim Zugang zu wichtigen Informationen und präventiven Angeboten gibt es Hürden: So ist das Klimaschutzkonzept der Stadt nicht in Einfacher Sprache verfügbar. Das schließt Menschen mit Lernschwierigkeiten oder Sprachbarrieren vom Verständnis und der aktiven Teilnahme aus. Zudem sind viele Angebote der Volkshochschule (VHS) im Bereich Gesundheit, wie Yoga- oder Präventionskurse, nicht für Menschen mit Behinderung ausgelegt. Die Kurse könnten durch angepasste Formate oder spezielle Assistenzangebote inklusiver gestaltet werden, sodass alle Bürger und Bürgerinnen die Möglichkeit haben, diese gesundheitsfördernden Maßnahmen zu nutzen.

Auch in den örtlichen Sportvereinen fehlen inklusive Angebote und insbesondere Reha-Sportkurse, die speziell auf die Bedürfnisse von Menschen mit Behinderung zugeschnitten sind. Mehr Angebote in diesem Bereich würden es Menschen mit Behinderung ermöglichen, regelmäßig aktiv zu sein und ihre Gesundheit durch Bewegung zu fördern.

Insgesamt braucht es ein stärkeres Bewusstsein für die Bedeutung barrierefreier Gesundheitsangebote und gezielte Investitionen in deren Umsetzung. Mit diesen Maßnahmen schafft Bergisch Gladbach auch für Menschen mit Behinderung ein Umfeld, das ihre Gesundheit und Prävention umfassend unterstützt.

Schutz vor Auswirkungen des Klimawandels, auch im Hinblick auf die Gesundheit

ZUSTÄNDIGKEIT	LAUFZEIT	FINANZIERUNG
Inklusionsbeirat und Arbeitsgemeinschaft Gesundheit	fortlaufend	entfällt, evtl. Budget

Ziele

- Menschen mit Behinderung haben die Möglichkeit, sich gleichberechtigt mit Klimawandel und Naturereignissen auseinandersetzen.

Maßnahmen

- Die Maßnahmen des Klimaschutzkonzeptes und des Hitzeaktionsplans werden vom Inklusionsbeirat auf Barrieren überprüft. Die Konzepte werden in Einfacher Sprache übersetzt und in Einrichtungen der Behindertenhilfe durch Workshops kommuniziert.

Prävention/Rehabilitation

ZUSTÄNDIGKEIT	LAUFZEIT	FINANZIERUNG
Inklusionsbeirat unter Zuhilfenahme einer Arbeitsgemeinschaft	fortlaufend	bei Bedarf, Budget

Ziele

- Menschen mit Behinderung können an Reha- und Breitensportangeboten gleichberechtigt teilnehmen.
- Frauen und Mädchen mit Behinderung können Beratungsangebote zur Gewaltprävention wahrnehmen.

Maßnahmen

- Es werden Gespräche, sowie eine Beratung zur umfassenden Barrierefreiheit bei Sportangeboten und Sportstätten, sowie zu finanziellen Förderungsmöglichkeiten geführt.
- Zudem werden Gespräche mit den städtischen Einrichtungen geführt, um die Notwendigkeit bedarfsgerechter Angebote für Menschen mit Behinderung zu thematisieren.
- **Hinweis: Siehe auch „Freizeit" auf Seite 33!**
- Des Weiteren werden Barriere Checks, sowie Workshops mit den Einrichtungen „Frauen stärken Frauen e.V.", Mädchenberatungsstelle und dem Kinderschutzbund durchgeführt.



Handlungsfeld 5

Bildung und Arbeit

Zielvorgabe UN-BRK

Gleichberechtigter Zugang zu Bildung ist ein Prinzip, das für alle Stationen des Lebens gilt. Von der frühkindlichen Bildung zur Erwachsenenbildung - Lebenslanges Lernen muss inklusiv gestaltet sein (vgl. UN-BRK, Art. 24).

§

Artikel 24
Bildung

(1) Die Vertragsstaaten anerkennen das Recht von Menschen mit Behinderungen auf Bildung. Um dieses Recht ohne Diskriminierung und auf der Grundlage der Chancengleichheit zu verwirklichen, gewährleisten die Vertragsstaaten ein integratives Bildungssystem auf allen Ebenen und lebenslanges Lernen mit dem Ziel,
   a) die menschlichen Möglichkeiten sowie das Bewusstsein der Würde und das Selbstwertgefühl des Menschen voll zur Entfaltung zu bringen und die Achtung vor den Menschenrechten, den Grundfreiheiten und der menschlichen Vielfalt zu stärken;
   b) Menschen mit Behinderungen ihre Persönlichkeit, ihre Begabungen und ihre Kreativität sowie ihre geistigen und körperlichen Fähigkeiten voll zur Entfaltung bringen zu lassen;
   c) Menschen mit Behinderungen zur wirklichen Teilhabe an einer freien Gesellschaft zu befähigen.

(2) Bei der Verwirklichung dieses Rechts stellen die Vertragsstaaten sicher, dass
   a) Menschen mit Behinderungen nicht aufgrund von Behinderung vom allgemeinen Bildungssystem ausgeschlossen werden und dass Kinder mit Behinderungen nicht aufgrund von Behinderung vom unentgeltlichen und obligatorischen Grundschulunterricht oder vom Besuch weiterführender Schulen ausgeschlossen werden;
   b) Menschen mit Behinderungen gleichberechtigt mit anderen in der Gemeinschaft, in der sie leben, Zugang zu einem integrativen, hochwertigen und unentgeltlichen Unterricht an Grundschulen und weiterführenden Schulen haben;
   c) angemessene Vorkehrungen für die Bedürfnisse des Einzelnen getroffen werden;
   d) Menschen mit Behinderungen innerhalb des allgemeinen Bildungssystems die notwendige Unterstützung geleistet wird, um ihre erfolgreiche Bildung zu erleichtern;
   e) in Übereinstimmung mit dem Ziel der vollständigen Integration wirksame individuell angepasste Unterstützungsmaßnahmen in einem Umfeld, das die bestmögliche schulische und soziale Entwicklung gestattet, angeboten werden.

(3) Die Vertragsstaaten ermöglichen Menschen mit Behinderungen, lebenspraktische Fertigkeiten und soziale Kompetenzen zu erwerben, um ihre volle und gleichberechtigte Teilhabe an der Bildung und als Mitglieder der Gemeinschaft zu erleichtern. Zu diesem Zweck ergreifen die Vertragsstaaten geeignete Maßnahmen; unter anderem
   a) erleichtern sie das Erlernen von Brailleschrift, alternativer Schrift, ergänzenden und alternativen Formen, Mitteln und Formaten der Kommunikation, den Erwerb von Orientierungs- und Mobilitätsfertigkeiten sowie die Unterstützung durch andere Menschen mit Behinderungen und das Mentoring;
   b) erleichtern sie das Erlernen der Gebärdensprache und die Förderung der sprachlichen Identität der Gehörlosen;
   c) stellen sie sicher, dass blinden, gehörlosen oder taubblinden Menschen, insbesondere Kindern, Bildung in den Sprachen und Kommunikationsformen und mit den Kommunikationsmitteln, die für den Einzelnen am besten geeignet sind, sowie in einem Umfeld vermittelt wird, das die bestmögliche schulische und soziale Entwicklung gestattet.

(4) Um zur Verwirklichung dieses Rechts beizutragen, treffen die Vertragsstaaten geeignete Maßnahmen zur Einstellung von Lehrkräften, einschließlich solcher mit Behinderungen, die in Gebärdensprache oder Brailleschrift ausgebildet sind, und zur Schulung von Fachkräften sowie Mitarbeitern und Mitarbeiterinnen auf allen Ebenen des Bildungswesens. Diese Schulung schließt die Schärfung des Bewusstseins für Behinderungen und die Verwendung geeigneter ergänzender und alternativer Formen, Mittel und Formate der Kommunikation sowie pädagogische Verfahren und Materialien zur Unterstützung von Menschen mit Behinderungen ein.

(5) Die Vertragsstaaten stellen sicher, dass Menschen mit Behinderungen ohne Diskriminierung und gleichberechtigt mit anderem Zugang zu allgemeiner Hochschulbildung, Berufsausbildung, Erwachsenenbildung und lebenslangem Lernen haben. Zu diesem Zweck stellen die Vertragsstaaten sicher, dass für Menschen mit Behinderungen angemessene Vorkehrungen getroffen werden.

Ist-Zustand

Viele Menschen erkennen zunehmend, dass lebenslanges Lernen in unserer Gesellschaft von zentraler Bedeutung ist. Entsprechend gibt es zahlreiche Bildungs- und Fortbildungsangebote, die sich an Menschen in unterschiedlichen Lebensphasen und mit verschiedenen Bedürfnissen richten.

Unsere Bildungseinrichtungen in Bergisch Gladbach sind für Menschen mit Behinderung immer leichter zugänglich. Es gibt aber noch Defizite in unseren non-formalen und informellen Bildungseinrichtungen: VHS, Büchereien, Einrichtungen der Jugendsozialarbeit und Offenen Jugendhilfe. Das Maß an Barrierefreiheit ist stark abhängig von der Lage und Zugänglichkeit der Einrichtung, den Schwerpunkten des jeweiligen Trägers sowie dem persönlichen Engagement der Mitarbeitenden vor Ort. Dadurch ist für Außenstehende oft schwer erkennbar, ob und in welchem Umfang ein Bildungsangebot im Einzelfall für Menschen mit Behinderung tatsächlich nutzbar ist.

Es ist schwierig für Menschen mit Behinderung Arbeit außerhalb der Werkstätten zu finden. Derzeit richten sich Stellenausschreibungen und Rekrutierungsprozesse der Stadt Bergisch Gladbach nicht ausreichend an Menschen mit Behinderung. Es fehlt an gezielten Maßnahmen, um diese Zielgruppe aktiv anzusprechen und sie in den Bewerbungsprozess einzubeziehen. Oft werden keine inklusiven oder diesen Personenkreis ansprechenden Formulierungen verwendet und es mangelt an sichtbaren Hinweisen, dass Menschen mit Behinderung ausdrücklich willkommen sind und unterstützt werden.

Die Bereiche Bildung und Arbeit sollen mit folgenden Maßnahmen mehr Teilhabe und Inklusion ermöglichen:

Weniger Arbeit in Werkstätten, mehr Arbeit auf dem ersten Arbeitsmarkt

ZUSTÄNDIGKEIT	LAUFZEIT	FINANZIERUNG
Inklusionsbeauftragte, Inklusionsbeirat	fortlaufend	entfällt

Ziele

- Menschen mit Behinderung haben gleichberechtigten Zugang zum ersten Arbeitsmarkt.

Maßnahmen

- Die Personalabteilung wird bei Formulierungen von Stellenausschreibungen unterstützt.
- Stellenausschreibungen der Stadt sowie Recruiting-Prozesse berücksichtigen die Bedarfe von Menschen mit Behinderung und sprechen diese gezielt an.
- Die Stadt als Arbeitgeber etabliert besondere Modelle wie z.B. Job-Carving. (Beim Job-Carving wird die Arbeitsstelle den individuellen Fähigkeiten, Kenntnissen und Erfahrungen des Menschen angepasst – und nicht der passende Mensch für die Arbeitsstelle gesucht.)
- Es wird eine Beratung bezüglich der Einstellung von Menschen mit Behinderung z.B. inklusive Stellenbörsen angeboten.

Zugang zu non-formaler und informeller Bildung

ZUSTÄNDIGKEIT	LAUFZEIT	FINANZIERUNG
Inklusionsbeirat und Arbeitsgemeinschaft Bildung	fortlaufend	Bei Bedarf Zahlung von Hilfsmitteln oder Assistenz

Ziele

- Menschen mit Behinderung können gleichberechtigt an sämtlichen Bildungsangeboten der Stadt teilnehmen. Eine umfassende und transparente Beratung wird überall ermöglicht, um die bestmögliche Unterstützung und Teilnahme an Bildungsangeboten sicherzustellen.

Maßnahmen

- Es wird bei der Erstellung von Informationen und Angeboten in Leichter, Einfacher und Gebärdensprache unterstützt.
- Entsprechende Hilfsmittel zum gemeinsamen Lernen werden angeschafft und zur Ausleihe angeboten.
- Jede städtische Bildungseinrichtung benennt eine Ansprechperson für Barrierefreiheit und Inklusion.



Handlungsfeld 6

Freizeit

Zielvorgabe UN-BRK

Alle Menschen – mit und ohne Behinderung – sollen an Angeboten des öffentlichen und politischen Lebens sowie im Bereich Kultur, Freizeit und Sport partizipieren können. Deswegen ist eine umfassend barrierefreie Gestaltung der Angebote und die Förderung eines diskriminierungsfreien Umfelds oberstes Ziel. (UN-BRK Artikel 29, 30)

§

Artikel 29
Teilhabe am politischen und öffentlichen Leben

(1) Die Vertragsstaaten garantieren Menschen mit Behinderungen die politischen Rechte sowie die Möglichkeit, diese gleichberechtigt mit anderen zu genießen, und verpflichten sich,
   a) sicherzustellen, dass Menschen mit Behinderungen gleichberechtigt mit anderen wirksam und umfassend am politischen und öffentlichen Leben teilhaben können, sei es unmittelbar oder durch frei gewählte Vertreter oder Vertreterinnen, was auch das Recht und die Möglichkeit einschließt, zu wählen und gewählt zu werden; unter anderem
      I) stellen sie sicher, dass die Wahlverfahren, -einrichtungen und -materialien geeignet, zugänglich und leicht zu verstehen und zu handhaben sind;
      II) schützen sie das Recht von Menschen mit Behinderungen, bei Wahlen und Volksabstimmungen in geheimer Abstimmung ohne Einschüchterung ihre Stimme abzugeben, bei Wahlen zu kandidieren, ein Amt wirksam innezuhaben und alle öffentlichen Aufgaben auf allen Ebenen staatlicher Tätigkeit wahrzunehmen, indem sie gegebenenfalls die Nutzung unterstützender und neuer Technologien erleichtern;
      III) garantieren sie die freie Willensäußerung von Menschen mit Behinderungen als Wähler und Wählerinnen und erlauben zu diesem Zweck im Bedarfsfall auf Wunsch, dass sie sich bei der Stimmabgabe durch eine Person ihrer Wahl unterstützen lassen;
   b) aktiv ein Umfeld zu fördern, in dem Menschen mit Behinderungen ohne Diskriminierung und gleichberechtigt mit anderen wirksam und umfassend an der Gestaltung der öffentlichen Angelegenheiten mitwirken können, und ihre Mitwirkung an den öffentlichen Angelegenheiten zu begünstigen, unter anderem
      I) die Mitarbeit in nichtstaatlichen Organisationen und Vereinigungen, die sich mit dem öffentlichen und politischen Leben ihres Landes befassen, und an den Tätigkeiten und der Verwaltung politischer Parteien;
      II) die Bildung von Organisationen von Menschen mit Behinderungen, die sie auf internationaler, nationaler, regionaler und lokaler Ebene vertreten, und den Beitritt zu solchen Organisationen.

Artikel 30
Teilhabe am kulturellen Leben sowie an Erholung, Freizeit und Sport

(1) Die Vertragsstaaten anerkennen das Recht von Menschen mit Behinderungen, gleichberechtigt mit anderen am kulturellen Leben teilzunehmen, und treffen alle geeigneten Maßnahmen, um sicherzustellen, dass Menschen mit Behinderungen
   a) Zugang zu kulturellem Material in zugänglichen Formaten haben;
   b) Zugang zu Fernsehprogrammen, Filmen, Theatervorstellungen und anderen kulturellen Aktivitäten in zugänglichen Formaten haben;
   c) Zugang zu Orten kultureller Darbietungen oder Dienstleistungen, wie Theatern, Museen, Kinos, Bibliotheken und Tourismusdiensten, sowie, so weit wie möglich, zu Denkmälern und Stätten von nationaler kultureller Bedeutung haben.

(2) Die Vertragsstaaten treffen geeignete Maßnahmen, um Menschen mit Behinderungen die Möglichkeit zu geben, ihr kreatives, künstlerisches und intellektuelles Potenzial zu entfalten und zu nutzen, nicht nur für sich selbst, sondern auch zur Bereicherung der Gesellschaft. 26

(3) Die Vertragsstaaten unternehmen alle geeigneten Schritte im Einklang mit dem Völkerrecht, um sicherzustellen, dass Gesetze zum Schutz von Rechten des geistigen Eigentums keine ungerechtfertigte oder diskriminierende Barriere für den Zugang von Menschen mit Behinderungen zu kulturellem Material darstellen.

(4) Menschen mit Behinderungen haben gleichberechtigt mit anderen Anspruch auf Anerkennung und Unterstützung ihrer spezifischen kulturellen und sprachlichen Identität, einschließlich der Gebärdensprachen und der Gehörlosenkultur.

(5) Mit dem Ziel, Menschen mit Behinderungen die gleichberechtigte Teilnahme an Erholungs-, Freizeit- und Sportaktivitäten zu ermöglichen, treffen die Vertragsstaaten geeignete Maßnahmen,
   a) um Menschen mit Behinderungen zu ermutigen, so umfassend wie möglich an breitensportlichen Aktivitäten auf allen Ebenen teilzunehmen, und ihre Teilnahme zu fördern;
   b) um sicherzustellen, dass Menschen mit Behinderungen die Möglichkeit haben, behinderungsspezifische Sport- und Erholungsaktivitäten zu organisieren, zu entwickeln und an solchen teilzunehmen, und zu diesem Zweck die Bereitstellung eines geeigneten Angebots an Anleitung, Training und Ressourcen auf der Grundlage der Gleichberechtigung mit anderen zu fördern;
   c) um sicherzustellen, dass Menschen mit Behinderungen Zugang zu Sport-, Erholungs- und Tourismusstätten haben;
   d) um sicherzustellen, dass Kinder mit Behinderungen gleichberechtigt mit anderen Kindern an Spiel-, Erholungs-, Freizeit- und Sportaktivitäten teilnehmen können, einschließlich im schulischen Bereich;
   e) um sicherzustellen, dass Menschen mit Behinderungen Zugang zu Dienstleistungen der Organisatoren von Erholungs-, Tourismus-, Freizeit- und Sportaktivitäten haben.

Ist-Zustand

In Bergisch Gladbach wird das Bewusstsein für die Belange der Menschen mit Behinderung zunehmend besser. Vieles wird heute mitbedacht. Und doch ist der Bereich Kultur, Freizeit und Sport für Menschen mit Behinderung noch mit erheblichen Barrieren verbunden. Obwohl das Ziel einer inklusiven Teilhabe aller Menschen – mit und ohne Behinderung – an diesen Angeboten immer mehr in den Fokus rückt, fehlt es aktuell an einer umfassend barrierefreien Gestaltung.

So gibt es beispielsweise keine inklusiven Spielplätze, auf denen Kinder mit und ohne Behinderung gemeinsam spielen können. Die vorhandenen Spielplätze sind in ihrer Gestaltung nicht an die Bedürfnisse von Kindern mit Mobilitätseinschränkungen oder sensorischen Beeinträchtigungen angepasst und bieten kaum geeignete Spielgeräte. Auch die Schwimmbäder der Stadt sind bislang nicht barrierefrei ausgestattet – Lifte, die Rollstuhlfahrern den Zugang zum Wasser ermöglichen würden, fehlen weitgehend. Hinzu kommt, dass viele Gaststätten und andere öffentliche Einrichtungen ihre Verantwortung zur Barrierefreiheit vernachlässigen. Oft sind Eingänge, sanitäre Anlagen und Sitzbereiche nicht zugänglich, und die Betreiber scheuen die notwendigen Umbaumaßnahmen, um dies zu ändern. Auch öffentliche Toiletten für alle fehlen in der Stadt: Barrierefreie Sanitäranlagen sind selten und meist schlecht erreichbar.

Insgesamt zeigt sich, dass die Belange von Menschen mit Behinderung im Bereich Kultur, Freizeit und Sport bislang nur unzureichend berücksichtigt werden. Das wollen wir mit diesen Zielen erreichen:

Teilhabe am politischen Geschehen

ZUSTÄNDIGKEIT	LAUFZEIT	FINANZIERUNG
Inklusionsbeirat	fortlaufend	Bei Bedarf Zahlung von Hilfsmitteln oder Assistenz

Ziele

- Es wird eine gleichberechtigte Teilhabe von Menschen mit Behinderung am politischen und öffentlichen Leben ermöglicht.

Maßnahmen

- Menschen mit Behinderung wird es ermöglicht, sich selbst in der Stadtgesellschaft zu vertreten:
  - Die Beiratsmitglieder bieten sich als Paten zur Unterstützung an.
  - Der Beirat regt an, die Dokumente im Allgemeinen Ratsinformationssystem in einfacher Sprache einzustellen.
  - Der Beirat berät die Organisatoren von Bürgerbeteiligungen hinsichtlich der Teilnahme von Menschen mit Behinderung.
- Der Beirat unterstützt das Wahlbüro bei der Aufklärung zum Thema Wahlrecht und der Durchführung einer Wahl.
- Der Inklusionsbeirat motiviert die Parteien, ihre Programme in Leichter Sprache zu verfassen.

Teilhabe von Menschen mit Behinderung in Freizeit und Kultur

ZUSTÄNDIGKEIT	LAUFZEIT	FINANZIERUNG
Inklusionsbeirat und Arbeitsgemeinschaft	fortlaufend	bei Bedarf, Budget

Ziele

- Die Zugänglichkeit und Nutzbarkeit von städtischen Einrichtungen sowie Kultureinrichtungen wird gesichert.

Maßnahmen

- Der Beirat unterstützt und berät Anbieter bei einer inklusiven und barrierefreien Gestaltung ihrer Freizeitangebote.
- Der Inklusionsbeirat bietet Workshops rund um das Thema Barrierefreiheit an und führt entsprechende Barrierechecks durch.

Zugang zur Gastronomie

ZUSTÄNDIGKEIT	LAUFZEIT	FINANZIERUNG
Inklusionsbeauftragte, Auszubildende der Stadt Bergisch Gladbach in Zusammenarbeit mit der Fachhochschule für öffentliche Verwaltung	fortlaufend	Budget

Ziele

- Der Zugang und die Nutzung von Gastronomieangeboten ist für alle Menschen möglich.
  Der Inklusionsbeirat ist hierbei auf freiwillige Kooperation angewiesen, weil es die Privatwirtschaft betrifft.

Maßnahmen

- Beratungsangebote und Barriere-Checks sollen ebenfalls für die kommerzielle Gastronomie erstellt werden.
- Es wird ein Label als Auszeichnung für „nach Möglichkeit barrierefreie Gaststätte“ entwickelt.

Einschätzung des Inklusionsbeirates / Evaluation und Fortschreibung des Aktionsplans

Der Inklusionsbeirat begrüßt die im Aktionsplan formulierten Ziele und Handlungsfelder zur Förderung der Inklusion in Bergisch Gladbach einstimmig und betrachtet diese als wichtige Grundlage, um eine gleichberechtigte Teilhabe aller Bürger und Bürgerinnen zu ermöglichen. Die geplanten Maßnahmen decken zentrale Bereiche ab und stellen wesentliche Schritte hin zu einer inklusiveren Stadt dar.
Der Inklusionsbeirat sieht seine Rolle nicht nur in der Mitgestaltung, sondern auch in der fortlaufenden Begleitung und Bewertung des Aktionsplans. Um den Plan als wirksames Steuerungsinstrument zu verankern, ist eine regelmäßige Evaluation der umgesetzten Maßnahmen unerlässlich. Hierbei sollten sowohl erfolgreiche Umsetzungen als auch noch bestehende Herausforderungen dokumentiert und analysiert werden. Die Identifikation von guten Beispielen kann helfen, bewährte Praktiken zu stärken und in weiteren Bereichen anzuwenden. Gleichzeitig gilt es, weiterhin bestehende Handlungsbedarfe klar zu benennen und entsprechende Lösungen zu entwickeln.
Für eine effektive Fortschreibung des Aktionsplans schlägt der Inklusionsbeirat vor, jährliche Fortschrittsberichte zu erstellen und die betroffenen Personengruppen regelmäßig in den Evaluationsprozess einzubeziehen. Die Ergebnisse dieser Evaluationen sollten als Grundlage für notwendige Anpassungen und Erweiterungen des Aktionsplans dienen. Eine transparente Berichterstattung, die auch öffentlich zugänglich ist, fördert nicht nur die Akzeptanz, sondern stärkt auch das Bewusstsein für die Bedeutung der Inklusion in unserer Stadtgesellschaft.
Durch eine kontinuierliche Anpassung und Überprüfung der Maßnahmen kann der Aktionsplan langfristig als lebendiges Instrument dienen, das gezielt auf die Bedürfnisse der Menschen mit Behinderung eingeht und die Inklusion in Bergisch Gladbach nachhaltig voranbringt.

Stadt Bergisch Gladbach

Inklusionsbeirat
Bergisch Gladbach

Ö 11

Stadt Bergisch Gladbach
Der Bürgermeister
Federführender Fachbereich
Stadtentwicklung

Mitteilungsvorlage

Drucksachen-Nr. 0655/2026
öffentlich

Gremium	Sitzungsdatum	Art der Behandlung
Ausschuss für Mobilität und Verkehrsflächen	01.12.2026	zur Kenntnis

Tagesordnungspunkt

Sachstand Tempo 30 - Lärmaktionsplan

Inhalt der Mitteilung:

Basierend auf der Priorisierung der zahlreichen Prüfaufträge auf eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h, die aus dem städtischen Lärmaktionsplan hervorgehen, hat die Verwaltung weitere Einzelfallprüfungen abgeschlossen, fortgeführt und begonnen. Nachfolgend wird der aktuelle Sachstand erläutert.

Im **Refrather Weg**, zwischen der Einmündung des Gudrunwegs und der Kreuzung mit der Richard-Zanders-Straße, überschreiten die berechneten Lärmwerte die Grenzwerte der Lärmschutz-Richtlinien Straßenverkehr, wodurch die Stadt zur Umsetzung von Maßnahmen zur Reduzierung des Straßenverkehrslärm verpflichtet wird. Zudem ist die Fahrbahndecke in diesem Streckenbereich teilweise in einem schlechten Zustand. Eine hinreichende Reparatur der Decke, welche durch eine bessere Oberfläche auch den Verkehrslärm reduzieren würde, ist nicht kurzfristig möglich. Deshalb ist vorgesehen zeitnah Tempo 30 anzuordnen, um sowohl die Lärmsituation zu verbessern als auch das Unfallrisiko beim Befahren der Fahrbahndecke mit hohen Geschwindigkeiten zu minimieren.

Auch in der **Hauptstraße**, zwischen Schnabelsmühle und dem Kreisverkehr Hauptstraße/Heiligenstock/Kürtener Straße konnte die verkehrsrechtliche Prüfung abgeschlossen werden. Auch in diesem Fall sind die Lärmwerte unverhältnismäßig hoch und eine Geschwindigkeitsreduzierung bildet die einzige kurzfristig umsetzbare Maßnahme, diese zu senken. Die entsprechende Anordnung und Umsetzung ist in diesem Fall ebenfalls vorgesehen.

Zuletzt ist im Verlauf der Achse **Bensberger Straße/Gladbacher Straße/Buddestraße** festzuhalten, dass an vielen Gebäuden die Grenzwerte der Lärmschutz-Richtlinien Straßenverkehr überschritten werden. Aufgrund der Länge der Strecke wurde die verkehrsrechtliche Prüfung hier in verschiedene Abschnitte unterteilt. Für den ersten Abschnitt, von der Einmündung An der Jüch bis zur Kreuzung Bensberger Straße/Richard-Zanders-Straße/Lerbacher Weg, wurde die Einzelfallprüfung ebenfalls mit dem Ergebnis der Erforderlichkeit einer Einführung von Tempo 30 abgeschlossen. Die notwendige Beteiligung der Polizei und der Verkehrsbetriebe steht in diesem Fall noch aus. Weiterhin befindet sich der folgende Abschnitt von der genannten Kreuzung bis zum Ende der Bebauung in Heidkamp in der Prüfung.

Auch die **Kölner Straße** weist angesichts der dortigen Verkehrsbelastung und -bedeutung die nächsthöhere Priorisierung in der Liste der nach dem LAP zu prüfenden Straßen auf. Daher wird auch dort die Einzelfallprüfung eingeleitet. Hierfür werden zunächst die erforderlichen Datengrundlagen ermittelt und anschließend ausgewertet.

Ö 12

Stadt Bergisch Gladbach
Der Bürgermeister
Federführender Fachbereich
Mobilität und Stadtentwicklung

Beschlussvorlage

Drucksachen-Nr. 0749/2026
öffentlich

Gremium	Sitzungsdatum	Art der Behandlung
Ausschuss für Mobilität und Verkehrsflächen	01.12.2026	Entscheidung

Tagesordnungspunkt

Stellungnahme der Stadt Bergisch Gladbach zum ÖPNV Maßnahmenpaket 2026 des Rheinisch-Bergischen Kreises

Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss für Mobilität und Verkehrsflächen des Rates der Stadt Bergisch Gladbach nimmt die von Seiten des Rheinisch-Bergischen Kreises vorgeschlagenen Maßnahmen B2, B3, B6, B7, C24-1 sowie G1 zur Kenntnis und begrüßt diese ausdrücklich.

Die Verwaltung wird gebeten, gegenüber dem Rheinisch-Bergischen Kreis fristgemäß eine entsprechende Stellungnahme vor Beschlussfassung durch den Kreistag am 10.12.2026 abzugeben.

Sachdarstellung/Begründung:

Mit Schreiben vom 05.11.2026, beigefügt als Anlage 1 zu dieser Vorlage, bat der Rheinisch-Bergische Kreis als Aufgabenträger für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) die Stadt Bergisch Gladbach als zuständige Gebietskörperschaft bis zum 03.12.2026 um Stellungnahme zur geplanten Umsetzung von Maßnahmen aus dem sog. „Maßnahmepaket ÖPNV 2026“, welche am 10.12.2026 vom Kreistag des Rheinisch-Bergischen Kreises beschlossen werden sollen.

Vor dem Hintergrund des Einsparpotentials auf Seiten des Kreises sowie den vergleichsweise geringen Einschränkungen auf den ÖPNV für Bergisch Gladbach (da lediglich einzelne Fahrten in Randlagen betroffen sind) empfiehlt die Verwaltung, den Vorschlägen des Kreises zuzustimmen und hierzu nach einem entsprechenden Beschluss des Ausschusses für Mobilität und Verkehrsflächen am 01.12.2026 fristgemäß eine entsprechende Stellungnahme gegenüber dem Kreis abzugeben.

Positiv bewertet die Verwaltung ausdrücklich das Bestreben des Kreises, eine effizienzgesteigerte Fortführung des Car-Sharing Modells Wupsi-Car als individuelle Lösung außerhalb des liniengebundenen ÖPNV bis zum Jahr 2031 anzubieten.

(Anmerkungen zur Anlage 1:
In dem Schreiben sind die Verknüpfungen teils nicht funktionsfähig. Anbei erhalten Sie die korrekten Verknüpfungen:

- Maßnahmenpaket ÖPNV 2027: https://rbk4.rbkdv.de/vorgang/?__=UGhVM0hpd2NXNFdFcExjZT8ibDHB4ffXnXFt3F3gXbo
- Maßnahmenpaket ÖPNV 2026: https://rbk4.rbkdv.de/vorgang/?__=UGhVM0hpd2NXNFdFcExjZdrjFfk-gLaAGkzcf8rLxlk
- Beschlussvorlage wupsiCar: https://rbk4.rbkdv.de/vorgang/?__=UGhVM0hpd2NXNFdFcExjZS4wv4NXRnQuAKqWOWV2Jp0
- Weitere Beschlussvorschläge: https://rbk4.rbkdv.de/vorgang/?__=UGhVM0hpd2NXNFdFcExjZQJZa2GXin-H6TndQNEQSPE)

Rheinisch-Bergischer Kreis

Der Landrat

Dienststelle: **Dezernat IV**
Umwelt, Mobilität, Bau
Kreishaus Heidkamp
Trakt G / 1. Etage

Buslinie: 227, 400, 421, 423
Haltestelle Kreishaus

Bearbeiter/in: **Heiko Krause**
Dezernent

E-Mail: heiko.krause@rbk-online.de

Zeichen:
Datum: 05.11.2026

Bürgermeister
Marcel Kreutz
Konrad-Adenauer Platz 1
51465 Bergisch Gladbach

Sehr geehrter Herr Bürgermeister Kreutz,

im Zuge der Bestrebungen des Rheinisch-Bergischen Kreises zur Haushaltskonsolidierung hat der Ausschuss für Mobilität und Verkehrsinfrastruktur des Kreistags am 17.09.2026 die Kreisverwaltung damit beauftragt, verschiedene weitere Einsparmaßnahmen vertieft auszuarbeiten.

Dieses „Maßnahmenpaket ÖPNV 2027“ können Sie hier abrufen: https://rbk4.rbkdv.de/vorgang/? =UGhVM0hpd2NXNFdFcExjZT8ibDHB4ffXnXFt3F3gXbo

Verschiedene Maßnahmen sowohl dieses Pakets als auch des „Maßnahmenpakets ÖPNV 2026“ werden dem Kreistag am 10.12.2026 zur Beschlussfassung vorgelegt. Folgende Maßnahmen dieser anstehenden Beschlussfassung betreffen unmittelbar die Stadt Bergisch Gladbach:

- B2: Externe Mitfinanzierung oder Einstellung Bergischer Wanderbus (Abänderung des Beschlusses)
- B3: Entfall letzte Nachtbusfahrt (entspricht ursprünglichem Vorschlag)
- B6: Zusammenführung Linien N41/N42 (entspricht ursprünglichem Vorschlag)
- B7: Zusammenführung Linien N45/N46 (entspricht ursprünglichem Vorschlag)
- C24-1 (Teilmaßnahme): Optimierung Linie 454 im Spätverkehr (neuer Vorschlag)
- G1: Effizienzgesteigerte Fortführung wupsiCar (neuer Vorschlag)

Die entsprechenden Beschlussvorlagen können Sie hier abrufen:

- wupsiCar
- Weitere Beschlussvorschläge

Sofern Sie eine **Stellungnahme** abgeben oder Ihre Stellungnahme aus dem Frühjahr ergänzen bzw. aktualisieren möchten, bitte ich Sie, diese **bis zum 03.12.2026** an die E-Mail-Adresse nahverkehrsplan@rbk-online.de zu übersenden.

Eine Beschlussfassung zu weiteren Maßnahmen ist erst für das zweite Quartal 2027 vorgesehen. Diesbezüglich werde ich zu einem späteren Zeitpunkt mit konkretisierten Informationen erneut auf Sie zukommen. Gerne können Sie uns jedoch auch bereits jetzt eine erste Rückmeldung zu den weiteren Maßnahmen des Paket 2027 zukommen lassen.

Für fachliche Rückfragen stehen Ihnen die Mitarbeitenden meines Fachamts gerne zur Verfügung. Sie sind erreichbar unter Telefon 02202/13-2479 sowie über die oben aufgeführte E-Mail-Adresse.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag

Heiko Krause

Rheinisch-Bergischer Kreis

Vorlage

Drucksachennummer

KT-11/0109

[X] öffentlich [ ] nichtöffentlich verantwortlich: Dez. IV / Mobilität und Klimaschutz

Beratungsfolge	Termin
Ausschuss für Mobilität und Verkehrsinfrastruktur	12.11.2026
Kreisausschuss	26.11.2026
Kreistag	10.12.2026

Gegenstand

Haushaltskonsolidierung
hier: Maßnahmenpakete ÖPNV - Sachstand und Beschlussfassung zu weiteren Maßnahmen

☒ **Beschlussvorschlag** ☐ **Mitteilung**

1. Der Kreistag nimmt den Sachstand zur Haushaltskonsolidierung ÖPNV zur Kenntnis.

2. Der Kreistag beschließt die Umsetzung der in Anlage 2 mit dem Status „Beschlussvorschlag" gekennzeichneten Maßnahmen entsprechend den dort formulierten maßnahmenspezifischen Beschlussvorschlägen. Die Umsetzung der Maßnahmen soll jeweils zum nächstmöglichen Zeitpunkt erfolgen, wobei dort, wo es zielführend ist, auf möglichst einheitliche Umsetzungstermine hingewirkt werden soll.

3. Der Kreistag beauftragt die Verwaltung, alle für die Umsetzung erforderlichen Schritte einschließlich notwendiger Anpassungen an den Öffentlichen Dienstleistungsaufträgen vorzunehmen.

Vorlage(n)/ Informationen zur o.g. Thematik in zurückliegenden Gremiensitzungen

- KT-Beschluss zum Maßnahmenpaket ÖPNV 2026, März 2026 (KT-11/0037c)
- KT-Beschluss zur Maßnahme E2 des Maßnahmenpakets 2026, Juni 2026 (KT-11/0084)
- MOVI-Beschluss zum Maßnahmenpaket ÖPNV 2027, September 2026 (MOVI-11/0019)

Ergebnis der Beratung im *(abschließend entscheidenden)* Gremium:

☐ Zustimmung ☐ Ablehnung ☐ Kenntnisnahme
☐ einstimmig ☐ gem. Beschlussvorschlag
☐ mit Mehrheit ☐ abweichend: _____
____ ja
____ nein
____ Enthaltung

für die Richtigkeit:

_____
Schriftführer/in

Vorbericht / Vorbemerkung / Zusammenfassung des Sachverhaltes

Die Vorlage gibt den Sachstand in Bezug auf die Maßnahmenpakete 2026 und 2027 wieder und legt Beschlussvorschläge für fünf weitere Maßnahmen vor. Das Einsparvolumen beläuft sich auf ca. 160.000 € pro Jahr. Für eine Maßnahme (Bergischer Wanderbus) wird ein geändertes Vorgehen vorgeschlagen.

Erläuterungen

Sachstand Maßnahmenpakete ÖPNV 2026 und 2027

Mit den Beschlüssen zu den Maßnahmenpaketen ÖPNV 2026 (KT-11/0037c) sowie 2027 (MOVI-11/0019) sowie dem Einzelbeschluss zu Maßnahme E2 (KT-11/0084) haben der Kreistag bzw. der Ausschuss für Mobilität und Verkehrsinfrastruktur die Umsetzung verschiedener Maßnahmen sowie die beschlussreife Vertiefung weiterer Maßnahmenvorschläge beauftragt. Der Sachstand zu den Maßnahmen ist **Anlage 1** zu entnehmen.

Beschlussfassung zu weiteren Maßnahmen

Die folgenden Maßnahmen wurden beschlussreif ausgearbeitet:

B3/B6/B7 Nachtverkehre: Wie mit Vorlage MOVI-11/0019 bereits angekündigt, werden die Maßnahmen in der ursprünglichen Form zum Beschluss vorgelegt, da die Prüfung von Alternativen negativ ausgefallen ist.

C8 Optimierung der Linie 238: Die zur Streichung vorgesehenen Fahrten außerhalb des Schülerverkehrs werden durch eine Verlängerung der TaxiBus-Linie 239 nach Odenthal kompensiert. Der Fahrplanentwurf der verlängerten Linie wird in **Anlage 4** dargestellt.

C24 – Teilmaßnahme C24-1: Optimierung der Linie 454 im Spätverkehr: Entfall einer abendlichen Fahrt von Bensberg nach Bechen.

Zur Maßnahme B2 Externe Mitfinanzierung Bergischer Wanderbus wird ein abgeänderter Beschluss vorgeschlagen, der unter Beibehaltung des Einsparziels auf die Erstellung und Umsetzung eines Konzepts zur mittelfristigen Fortführung des Wanderbusses abzielt. Zur Einordnung wird mit **Anlage 3** die Jahresauswertung zum Bergischen Wanderbus für das Jahr 2026 vorgelegt.

Die genannten Maßnahmen und die damit verbundenen Beschlussvorschläge werden in **Anlage 2** ausführlich dargestellt.

Darüber hinaus wird für Maßnahme G1 Effizienzgesteigerte Fortführung wupsiCar ein Beschlussvorschlag mit separater Vorlage KT-11/0115 eingebracht.

Finanzielle Auswirkungen

Die mit dieser Vorlage vorgesehenen Beschlüsse bewirken bei vollständiger Umsetzung eine Einsparung von ca. 160.000 € pro Jahr. Für den Betrachtungszeitraum 2027 bis 2029 summiert sich die Einsparung auf ca. 480.000 €. Unter Hinzurechnung von Maßnahme G1 (wupsiCar) erhöht sich diese Summe auf 510.000 €.

Beteiligung der kreisangehörigen Kommunen

Die Maßnahmen B3, B6 und B7 haben den Kommunen bereits in der bestehenden Form vorgelegen. Die damaligen Stellungnahmen können Anlage 2 entnommen werden.

Die angepassten Maßnahmen B2 und C8 adressieren direkt die in den damaligen Stellungnahmen geäußerten Anliegen der Kommunen. Sie wurden den Kommunen gemeinsam mit den neu hinzugekommenen Maßnahmen C24-1 und G1 mit der Möglichkeit zur Stellungnahme vorgelegt. Eventuelle Rückmeldungen werden im weiteren Prozess mittels a-Vorlage eingebracht.

Anlage(n)

(1) Sachstand Maßnahmenpakete 2026-2027
(2) Beschlussvorschläge Haushaltskonsolidierung ÖPNV 4. Quartal 2026
(3) Jahresbericht Bergischer Wanderbus 2026
(4) Fahrplanentwurf Linie 239 Hilgen-Odenthal

Finanzielle Auswirkungen

☒ Ja ☐ Nein

Die Maßnahme ist überwiegend	☒	konsumtiv	☐	investiv	☐	pflichtig	☒ freiwillig

Die Mittel stehen im Haushaltsplan zur Verfügung ☐ Ja, Produktgruppe ☐ Nein

Falls nein: ☐ Die Mittel können aus der betroffenen Produktgruppe zur Verfügung gestellt werden.

☐ Die Mittel können aus Produktgruppe zur Verfügung gestellt werden.

☐ Die Mittel verursachen über- bzw. außerplanmäßige(n) Aufwand / Ausgabe

Die Maßnahme ist refinanziert zu ca. % Die Maßnahme verursacht:

☐ keine Folgekosten ☐ Folgekosten in Höhe von Euro

☐ Die Mittel sollen im / in folgendem/n Haushaltsjahr/en veranschlagt werden.

Haushaltsjahr	Euro		
Haushaltsjahr + 1	Euro	Haushaltsjahr + 2	Euro
Haushaltsjahr + 3	Euro	Haushaltsjahr + 4	Euro

Heiko Krause

Rheinisch-Bergischer Kreis

Haushaltskonsolidierung Rheinisch-Bergischer Kreis

Maßnahmenpakete ÖPNV 2026 + 2027

Beschlussvorschläge 4. Quartal 2026

KT-11/0109, Anlage 2

Stand: 16.10.2026

Inhalt

Änderungsdokumentation 2
B2: Externe Mitfinanzierung oder Einstellung Bergischer Wanderbus 3
B3: Entfall letzte Nachtbusfahrt 6
B6: Zusammenführung Linien N41/N42 8
B7: Zusammenführung Linien N45/N46 10
C8: Optimierung Linie 238 12
C24-1 (Teilmaßnahme): Optimierung Linie 454 im Spätverkehr 15

Änderungsdokumentation

Version	Änderungen
16.10.2026	Erste Version für Veröffentlichung

B2: Externe Mitfinanzierung oder Einstellung Bergischer Wanderbus	
Kategorie	Optimierung Freizeitverkehre
Betrifft	Bergisch Gladbach, Odenthal, Wermelskirchen
Einsparpotenzial (p.a.)	40.000 €
(Mögliche) Umsetzung	2027 ff
Status	Beschlussvorschlag
Beschlussvorschlag (Aktualisierung)	Der Kreistag hebt den Beschluss zu Maßnahme B2 vom 26.03.2026 auf und beauftragt die Verwaltung, **unter Beibehaltung des Einsparziels** gemeinsam mit den betreffenden kreisangehörigen Kommunen, der RVK und der Das Bergische GmbH ein Konzept für die mittelfristige, kostenreduzierte Fortführung des Bergischen Wanderbusses (Linie 267) zu erarbeiten und umzusetzen. Das Konzept soll neben einer externen Mitfinanzierung insbesondere die Themen Sponsoring, Marketing und Betrieb berücksichtigen. Darüber hinaus soll das Konzept in Bezug auf die langfristige Ausrichtung touristischer Verkehre in die Erarbeitung des Nahverkehrsplans einfließen. Die Verwaltung wird den Kreistag über den weiteren Fortgang informieren. ~~Der Kreistag beauftragt die Verwaltung mit dem Abschluss einer Kooperationsvereinbarung, welche eine externe Finanzierung des Bergischen Wanderbusses (Linie 267) zu mindestens 80 % sicherstellt.~~ ~~Der Kreistag beauftragt die Verwaltung mit der Einstellung des Bergischen Wanderbusses ab 2027, sofern der Abschluss einer solchen Kooperationsvereinbarung bis zum 31.01.2027 nicht erfolgt ist und zwischenzeitlich keine abweichenden Beschlüsse gefasst wurden.~~ ~~Der Kreistag beauftragt die Verwaltung, im 4. Quartal zum Umsetzungsstand zu berichten.~~

Änderungsverlauf	
18.03.2026	• Stellungnahmen ergänzt
13.10.2026	• Aktualisierung der Maßnahme

Maßnahmenbeschreibung (Aktualisierung)

Linie 267 (Bergischer Wanderbus)

- Erarbeitung und Umsetzung eines Konzepts zur kostenreduzierten Fortführung des Bergischen Wanderbusses ab 2027

Der Bergische Wanderbus verzeichnete im Jahr 2026 erneut deutlich ansteigende Fahrgastzahlen. Anders als in früheren Jahren, in denen die Nachfrage zum Saisonende hin sukzessive abfiel, konnten in 2026 weitestgehend konstante Fahrgastzahlen über den gesamten Betriebszeitraum hinweg verzeichnet werden. Neben einer günstigen Witterungslage ist von einem positiven Effekt der intensiven Marketingmaßnahmen insbesondere zur Saisonmitte auszugehen. Nähere Angaben sind Anlage 3 zur Vorlage KT-11/0109 zu entnehmen.

Die Bewertung des Wanderbusses als lokales Zusatzangebot hat zwar weiterhin Bestand. Der Austausch mit den beteiligten Akteuren sowie die sich bereits unterjährig abzeichnende, fortgesetzte positive Entwicklung hat jedoch dazu geführt, dass im Rahmen der Maßnahmenbearbeitung neben der bekannten Zielsetzung einer externen Mitfinanzierung auch weitere Möglichkeiten zur Senkung des Zuschussbedarfs in den Blick genommen wurden. Neben

einer erneuten Prüfung von betrieblichen Einsparpotenzialen ist dabei vor allem auch das Thema Sponsoring in den Fokus gerückt. Die Bearbeitung dieses Themenblocks erfordert eine größere Tiefe als ursprünglich geplant, um einerseits attraktive Sponsorenpakete zu definieren und andererseits eine rechtssichere Umsetzung zu gewährleisten. Auch das bereits intensiv bearbeitete Handlungsfeld Marketing bietet weiteres Potenzial, etwa durch eine noch stärkere Emotionalisierung des touristischen Produkts (Vermarktung von Erlebnissen statt Bewerbung des Beförderungsangebots).

Soll diesen Themen hinreichend Rechnung getragen werden, kann die im bisherigen Beschluss definierte Frist für den Abschluss einer Kooperationsvereinbarung voraussichtlich nicht eingehalten werden. Die Verwaltung schlägt dem Kreistag daher vor, den Beschluss zum Bergischen Wanderbus vom 26.03.2026 aufzuheben und die Verwaltung stattdessen mit der Erstellung und Umsetzung eines Konzepts zur mittelfristigen kostenreduzierten Fortführung des Wanderbusses zu beauftragen. Das Einsparziel soll dabei unverändert beibehalten werden.

Der angepasste Vorschlag berücksichtigt auch die Einschätzung der Verwaltung, dass eine Einstellung zum jetzigen Zeitpunkt einen nachhaltigen Imageschaden für das Produkt Wanderbus verursachen würde, der auch negative Auswirkungen auf die im Rahmen der Neuaufstellung des Nahverkehrsplans geplante grundsätzliche Neuausrichtung touristischer Verkehre haben könnte. Das angestrebte Konzept ist daher auch als weiterer (nicht bindender) Input für den Nahverkehrsplan zu verstehen.

- Nachstehend wird die Historie zu Maßnahme B2 aus der Vorlage KT-11/0037c dargestellt -

Stellungnahmen der kreisangehörigen Kommunen		
Kommune	**Stellungnahme**	**Bewertung Verwaltung**
Bergisch Gladbach	Keine spezifische Stellungnahme	-
Odenthal	Weiterführung ist strategische Entscheidung; Einstellung würde Attraktivität als Tourismusregion deutlich schwächen; Gestaltung einer finanziellen Beteiligung ist gemeinsam abzuklären	Abstimmungen sind geplant; das von den Kommunen beauftragte Marketing sollte ebenfalls auf Wirksamkeit und Optimierungspotenziale hin geprüft werden, es bestehen Redundanzen zu den Aktivitäten von „Das Bergische" und der Kommunen selbst – hier könnten ggf. Ressourcen freigesetzt werden, welche wiederum den Spielraum für eine Mitfinanzierung des Angebots erhöhen könnten
Wermelskirchen	Klärungsbedarf; Verweis auf vollständige Finanzierung der Bewerbung durch die Kommunen, die wirtschaftliche Relevanz und den besonderen Wert für einen nachhaltigen Tourismus	

Maßnahmenbeschreibung

Linie 267 (Bergischer Wanderbus)

- Fortführung in 2027 nur, wenn eine externe Kofinanzierung von mindestens 80 % erreicht werden kann

Der Bergische Wanderbus stellt zwar ein Vorzeigeprodukt des RBK mit positiven Effekten für Image und Tourismus dar und verzeichnete in 2025 leicht ansteigende Fahrgastzahlen (vgl. Vorlage MOVI-11/0008). Er erfüllt jedoch keine Aufgaben der Daseinsvorsorge, sondern kann als lokales Bonus-Add-on betrachtet werden. Daher sollte eine Fortführung des Angebots an eine überwiegende Finanzierung durch die profitierenden Kommunen und ggf. „Das Bergische" geknüpft werden.

B3: Entfall letzte Nachtbusfahrt	
Kategorie	Optimierung Freizeitverkehre
Betrifft	Bergisch Gladbach, Burscheid, Kürten, Leichlingen, Odenthal, Wermelskirchen
Einsparpotenzial (p.a.)	80.000 €
(Mögliche) Umsetzung	Zum nächstmöglichen Zeitpunkt
Status	Beschlussvorschlag
Beschlussvorschlag	Der Kreistag beschließt, auf den Nachtbuslinien N26, N28, N41, N42, N43, N44, N45, N46 an allen Betriebstagen die Fahrten zur Stunde 3 entfallen zu lassen.

Änderungsverlauf	
18.03.2026	• „Betrifft" korrigiert (zuvor „RBK") • Stellungnahmen ergänzt
24.03.2026	• Umsetzungszeitpunkt angepasst (zuvor „2027") • Status angepasst zu „Planung" (zuvor „Beschlussvorschlag")
13.10.2026	• Aktualisierung der Maßnahme • Status angepasst zu „Beschlussvorschlag" (zuvor „Planung") • Beschlussvorschlag ergänzt

Maßnahmenbeschreibung (Aktualisierung)

Nachtbuslinien im RBK

Nacht auf Samstag/Sonntag/Feiertag

- Entfall der Nachtbusfahrten zur Stunde 3

Die letzten Nachtbusfahrten verzeichnen eine im Vergleich zu den vorherigen Fahrten deutlich geringere Nachfrage (ca. 40 % der Nachfrage der ersten beiden Fahrten; siehe Historie unten). Dem stehen hohe Kosten gegenüber. Die Fahrten sollten daher eingespart werden.

Aus dem interfraktionellen Arbeitskreis Nahverkehrsplanung am 19.03.2026 resultierten verschiedene Prüfaufträge in Bezug auf Alternativen zu den Maßnahmen B3, B6 und B7:

- Einsatz von Taxen: Es kann keine Einsparung im Vergleich zum Einsatz von Bussen realisiert werden.
- „Alternierende Ringverkehre": Eine Zusammenführung von gegenläufigen Linien zu einem Ringverkehr mit wechselnder Fahrtrichtung wäre grundsätzlich möglich, aber äußerst schwierig zu vermitteln und würde für eine Mehrheit der Fahrgäste eine größere Verschlechterung bringen als durch die Maßnahmen B6 und B7.
- Entfall der ersten statt der letzten Fahrt: Die Einsparung würde sich von 80.000 € auf ca. 20.000 € reduzieren. Gleichzeitig wäre die Lücke zwischen der letzten Regelfahrt und der ersten Nachtbusfahrt insbesondere samstags auf manchen Linien sehr groß. Die erste Fahrt ist darüber hinaus die am stärksten nachgefragte Fahrt.

Die Verwaltung ist der fachlichen Auffassung, dass die Alternativen dem Produkt Nachtbus bei gleichzeitig reduziertem Einsparpotenzial weitaus mehr schaden würden als die bisher eingebrachten Vorschläge. Daher werden die Vorschläge nun unverändert zum Beschluss vorgelegt.

- Nachstehend wird die Historie zu Maßnahme B3 aus der Vorlage KT-11/0037c dargestellt -

Stellungnahmen der kreisangehörigen Kommunen		
Kommune	Stellungnahme	Bewertung Verwaltung
Bergisch Gladbach	Keine spezifische Stellungnahme	-
Burscheid	Keine spezifische Stellungnahme	-
Kürten	Maßnahmen werden gesamthaft mitgetragen	Kenntnisnahme
Leichlingen	Sorgfältig prüfen und Alternativen (z.B. TaxiBus) erwägen, um Auswirkungen auf die nächtliche Erreichbarkeit möglichst gering zu halten	Prüfung zusätzlicher abrufbasierter Angebote kann nachgelagert erfolgen
Odenthal	Prüfung, ob erste statt letzter Fahrt entfallen kann; differenzierte Prüfung gewünscht	Argument zwar nachvollziehbar. Wegfall der ersten Fahrt ist jedoch betrieblich äußerst ungünstig, reduziert die Einsparung erheblich und wird daher abgelehnt.
Wermelskirchen	Keine spezifische Stellungnahme	-

Maßnahmenbeschreibung

Nachtbuslinien im RBK

Nacht auf Samstag/Sonntag/Feiertag

- Entfall der Nachtbusfahrten zur Stunde 3

Die letzten Nachtbusfahrten verzeichnen eine im Vergleich zu den vorherigen Fahrten deutlich geringere Nachfrage (ca. 40 % der Nachfrage der ersten beiden Fahrten). Dem stehen hohe Kosten gegenüber. Die Fahrten sollten daher eingespart werden.

Ergänzende Informationen

Durchschnittliche Einsteiger der Nachtlinien je Fahrt

Linie	freitags				samstags				gesamt
	Stunde 0	Stunde 1	Stunde 2	Stunde 3	Stunde 0	Stunde 1	Stunde 2	Stunde 3	
N26		16,3	10,3	5,7		18,6	10,5	8,0	69,4
N28	9,7	8,0	3,6	3,9	12,6	8,6	5,9	3,0	55,3
N41	10,7	10,1	5,4	6,2	17,3	13,3	11,6	5,1	79,7
N42	11,3	9,1	6,4	2,7	10,4	7,9	9,5	3,9	61,2
N43	12,4	10,6	7,9	1,7	17,9	17,7	13,2	4,7	86,1
N44	16,9	13,5	6,7	4,0	14,4	6,7	8,8	1,6	72,6
N45	16,2	15,2	10,5	11,2	21,0	15,8	11,1	10,7	111,7
N46	12,7	10,8	10,6	7,9	15,5	10,3	9,5	8,5	85,8
N47	8,8	8,5	8,1		9,4	6,9	6,7		48,4
gesamt	98,7	102,1	69,5	43,3	118,5	105,8	86,8	45,5	670,2

B6: Zusammenführung Linien N41/N42	
Kategorie	Optimierung Freizeitverkehre
Betrifft	Bergisch Gladbach, Odenthal
Einsparpotenzial (p.a.)	15.000 € (höher, wenn Maßnahme B3 nicht umgesetzt wird)
(Mögliche) Umsetzung	Zum nächstmöglichen Zeitpunkt
Status	Beschlussvorschlag
Beschlussvorschlag	Der Kreistag beschließt, die Linie N42 einzustellen und den Linienweg der Linie N41 wie nachfolgend beschrieben anzupassen.

Änderungsverlauf	
18.03.2026	• Stellungnahmen ergänzt
24.03.2026	• Status angepasst zu „Planung“ (zuvor „Beschlussvorschlag“)
13.10.2026	• Aktualisierung der Maßnahme • Status angepasst zu „Beschlussvorschlag“ (zuvor „Planung“) • Beschlussvorschlag ergänzt

Maßnahmenbeschreibung

Nachtbuslinien N41/N42

Nacht auf Samstag/Sonntag/Feiertag

- Aufgabe der Linie N42
- Integration der bisher nicht von der Linie N41 bedienten Streckenabschnitte der Linie N42 in die Linie N41

Die bisher in einem Ringverkehr in jeweils entgegengesetzter Richtung verkehrenden Linien N41 und N42 werden zusammengeführt. Der Linienweg der N41 wird beibehalten; ab Odenthal wird die Fahrt über Glöbusch, Blecher, Altenberg, Voiswinkel und Hebborn zurück nach Bergisch Gladbach (S) geführt.

Zur erfolgten Prüfung von alternativen Einsparmöglichkeiten im Nachtverkehr siehe Maßnahme B3.

- Nachstehend wird die Historie zu Maßnahme B6 aus der Vorlage KT-11/0037c dargestellt -

Stellungnahmen der kreisangehörigen Kommunen		
Kommune	**Stellungnahme**	**Bewertung Verwaltung**
Bergisch Gladbach	Keine spezifische Stellungnahme	-
Odenthal	Deutliche Verschlechterung für Blecher und Voiswinkel; Orientierung der Linienplanung an S11 wichtig	Kenntnisnahme; Abfahrten der Nachtbusse sind alle auf S11 abgestimmt

Maßnahmenbeschreibung

Nachtbuslinien N41/N42

Nacht auf Samstag/Sonntag/Feiertag

- Aufgabe der Linie N42
- Integration der bisher nicht von der Linie N41 bedienten Streckenabschnitte der Linie N42 in die Linie N41

Die bisher in einem Ringverkehr in jeweils entgegengesetzter Richtung verkehrenden Linien N41 und N42 werden zusammengeführt. Der Linienweg der N41 wird beibehalten; ab Odenthal wird die Fahrt über Glöbusch, Blecher, Altenberg, Voiswinkel und Hebborn zurück nach Bergisch Gladbach (S) geführt.

B7: Zusammenführung Linien N45/N46	
Kategorie	Optimierung Freizeitverkehre
Betrifft	Bergisch Gladbach
Einsparpotenzial (p.a.)	20.000 € (höher, wenn Maßnahme B3 nicht umgesetzt wird)
(Mögliche) Umsetzung	Zum nächstmöglichen Zeitpunkt
Status	Beschlussvorschlag
Beschlussvorschlag	Der Kreistag beschließt, die Linie N46 einzustellen.

Änderungsverlauf	
18.03.2026	• Stellungnahmen ergänzt
24.03.2026	• Status angepasst zu „Planung“ (zuvor „Beschlussvorschlag“)
13.10.2026	• Maßnahmenbeschreibung aktualisiert • Status angepasst zu „Beschlussvorschlag“ (zuvor „Planung“) • Beschlussvorschlag ergänzt

Maßnahmenbeschreibung

Nachtbuslinien N45/N46

Nacht auf Samstag/Sonntag/Feiertag

- Aufgabe der Linie N46

Die Linien N45 und N46 verkehren bisher in einem Ringverkehr. Die Linie N46 wird zugunsten der Linie N45 aufgegeben, um zuerst die Hauptachse von Bergisch Gladbach (S) nach Bensberg zu bedienen. Da in Bensberg weiterhin auch der Umstieg von der Linie 1 auf die Linie N45 besteht, halten sich die tatsächlichen Fahrtzeitverluste für von Köln kommende Fahrgäste im Bereich Herkenrath/Sand in Grenzen.

Zur erfolgten Prüfung von alternativen Einsparmöglichkeiten im Nachtverkehr siehe Maßnahme B3.

- Nachstehend wird die Historie zu Maßnahme B7 aus der Vorlage KT-11/0037c dargestellt -

Stellungnahmen der kreisangehörigen Kommunen		
Kommune	**Stellungnahme**	**Bewertung Verwaltung**
Bergisch Gladbach	Keine spezifische Stellungnahme	-

Maßnahmenbeschreibung

Nachtbuslinien N45/N46

Nacht auf Samstag/Sonntag/Feiertag

- Aufgabe der Linie N46

Die Linien N45 und N46 verkehren bisher in einem Ringverkehr. Die Linie N46 wird zugunsten der Linie N45 aufgegeben, um zuerst die Hauptachse von Bergisch Gladbach (S) nach Bensberg zu bedienen. Da in Bensberg weiterhin auch der Umstieg von der Linie 1 auf die Linie N45 besteht, halten sich die tatsächlichen Fahrtzeitverluste für von Köln kommende Fahrgäste im Bereich Herkenrath/Sand in Grenzen.

C24: Weitere linienbezogene nachfrageorientierte Optimierungen **C24-1 (Teilmaßnahme): Optimierung Linie 454 im Spätverkehr**	
Kategorie	Betriebliche oder nachfrageorientierte Optimierung
Betrifft	Bergisch Gladbach, Kürten
Einsparpotenzial (p.a.)	11.000 €
(Mögliche) Umsetzung	Zum nächstmöglichen Zeitpunkt
Status	Beschlussvorschlag
Beschlussvorschlag	Der Kreistag beschließt, an der Linie 454 die nachstehend beschriebenen Änderungen vorzunehmen.

Änderungsverlauf	
13.10.2026	• Teilmaßnahme ergänzt

Maßnahmenbeschreibung

Linie 454

Montags bis freitags

- Richtung Kürten-Bechen:
  - Entfall Fahrt 20:13 Uhr

Wechsel auf einen Stundentakt ab 20 Uhr. Das Fahrzeug hat keine Folgefahrt mehr.

Ergänzende Informationen

Durchschnittliche Ein-/Aussteiger der Linie 454 Fahrtrichtung Bechen montags bis freitags an Schultagen (Fahrten 19:43 und 20:43 Uhr informativ)

Zeit	Abschnitt	Einsteiger	Aussteiger
19:43	Bensberg – Herkenrath Ball	7,22	4,59
19:43	Herkenrath Ball – Spitze	1,40	3,30
19:43	Spitze - Bechen	0,73	2,68
19:43	Gesamter Linienweg: Haltestellen, die von keiner anderen Linie bedient werden	0,16	1,60
20:13	Bensberg – Herkenrath Ball	5,82	3,16
20:13	Herkenrath Ball – Spitze	0,58	2,00
20:13	Spitze - Bechen	0,24	2,16
20:13	Gesamter Linienweg: Haltestellen, die von keiner anderen Linie bedient werden	0,00	1,00
20:43	Bensberg – Herkenrath Ball	6,62	3,81
20:43	Herkenrath Ball – Spitze	0,85	1,92
20:43	Spitze - Bechen	0,50	2,42
20:43	Gesamter Linienweg: Haltestellen, die von keiner anderen Linie bedient werden	0,08	1,17

- Nachstehend wird die Historie zu Maßnahme C24 aus der Vorlage MOVI-11/0019 dargestellt -

Maßnahmenbeschreibung

Im Rahmen des Maßnahmenpakets 2026 wurden bereits zahlreiche linienbezogene, betrieblich oder nachfrageorientiert bedingte Anpassungen vorgeschlagen. Die Prüfung solcher punktuellen Eingriffe wird vervollständigt, wobei neben Tagesrandlagen und Wochenenden nun auch die einbrechenden Linien der benachbarten Aufgabenträger in den Blick genommen werden sollen, welche im ersten Schritt zunächst noch zurückgestellt worden waren.

Zu den bereits für eine Prüfung vorgesehenen Maßnahmen zählen:

- Optimierung der Linie 454 in Tagesrandlagen
- Erneute Prüfung einer Einkürzung Linie 335 auf Biesfeld
- Prüfung einer Beschleunigung der Linie 436

Weitere Maßnahmen können sich ggf. aus der Mobilitätssimulation der ioki GmbH ergeben, sofern diese im Vergleich von Angebot und Potenzial Hinweise auf ein deutliches Überangebot liefert.

Alle potenziellen Maßnahmenvorschläge werden vor einer Beteiligung der kreisangehörigen Kommunen noch näher ausgearbeitet.

Rheinisch-Bergischer Kreis

Vorlage

Drucksachennummer

KT-11/0115

[X] öffentlich [ ] nichtöffentlich verantwortlich: Dez. IV / Mobilität und Klimaschutz

Beratungsfolge	Termin
Ausschuss für Mobilität und Verkehrsinfrastruktur	12.11.2026
Kreisausschuss	26.11.2026
Kreistag	10.12.2026

Gegenstand

Umsetzung des Integrierten Mobilitätskonzeptes für den Rheinisch-Bergischen Kreis
hier: Weiterführung des E-Carsharingsystems wupsiCar im Rahmen der Mobilstationen im Rheinisch-Bergischen Kreis

☒ **Beschlussvorschlag** ☐ **Mitteilung**

1. Der Kreistag stimmt der in den Erläuterungen beschriebenen Weiterführung des E-Carsharingsystems „wupsiCar" für den Zeitraum vom 20.10.2027 bis zum 31.12.2031 unter der Maßgabe zu, dass der Kreishaushalt nicht über den dargestellten Kostenrahmen von rund 75.000 Euro je Betriebsjahr hinaus belastet wird und die in der Vorlage MOVI-11/0019 (Maßnahme G1) angestrebten Ziele zur Haushaltskonsolidierung erreicht werden.
2. Bei positiver Beschlussfassung zu 1. wird die zum 01.01.2027 vorgesehene Anpassung des Anhangs 1.2 der Anlage 9 zum öffentlichen Dienstleistungsauftrag (ÖDA) in Bezug auf die Betrauung der wupsi GmbH (wupsi) mit der Erbringung multimodaler Mobilitätsangebote als Dienstleistung von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse (DAWI-Betrauung) zur Kenntnis genommen (vgl. **Anlage 1**).
3. Der Kreistag ermächtigt die Verwaltung, mit potenziellen Kooperationspartnern vertragliche Vereinbarungen über vollständig fremdfinanzierte Erweiterungen des E-Carsharingsystems abzuschließen.

Vorlage(n)/ Informationen zur o.g. Thematik in zurückliegenden Gremiensitzungen

- Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags (ÖDA) für ÖPNV-Verkehre und die Betrauung mit multimodalen Mobilitätsangeboten, Juni 2026 (KT-11/0064)

Ergebnis der Beratung im *(abschließend entscheidenden)* Gremium:

☐ Zustimmung ☐ Ablehnung ☐ Kenntnisnahme
☐ einstimmig ☐ gem. Beschlussvorschlag
☐ mit Mehrheit ☐ abweichend: _____
___ ja _____
___ nein _____
___ Enthaltung _____

für die Richtigkeit:

_____
Schriftführer/in

- KT-Beschluss zum Feinkonzept Mobilstationen, Juni 2026 (KT-11/0059)
- KT-Beschluss zur formalen Antragsstellung Förderprojekt Mobilstationen, Dezember 2018 (KT-9/0370)

Vorbericht / Vorbemerkung / Zusammenfassung des Sachverhaltes

Das E-Carsharingsystem „wupsiCar" ergänzt als Bestandteil der Mobilstationen und des „Feinkonzeptes Mobilstationen 2.0" das Mobilitätsangebot im Rheinisch-Bergischen Kreis. Es fördert die Multimodalität sowie die Nutzung des Umweltverbundes und ermöglicht sowohl den bewussten Verzicht auf einen eigenen Pkw als auch zusätzliche Mobilität für Menschen, die sich kein eigenes Auto leisten können.

Die Vorlage betrachtet die bisherige Entwicklung und die Perspektiven des Angebots und legt die Grundlage für dessen gezielte Weiterentwicklung und Fortführung über die bisherige Förderbindung hinaus. Vorgesehen ist, „wupsiCar" als multimodales Verkehrsangebot auf Grundlage der Anlage 9 des am 13.12.2026 in Kraft tretenden ÖDA über den 20.10.2027 hinaus bis zum 31.12.2031 fortzuführen. Die Erkenntnisse aus dem Carsharing-Konzept und der im Rahmen der Neuaufstellung des Nahverkehrsplanes (NVP) vorgesehenen Gesamtevaluation werden wechselseitig bei der weiteren Ausgestaltung des Mobilitätsangebotes berücksichtigt.

Erläuterungen

Ausgangslage

Das stationsgebundene Carsharingsystem „wupsiCar" wurde seit März 2022 im Rahmen des Förderprojektes „Mobilstationen im Rheinisch-Bergischen Kreis" schrittweise aufgebaut. Heute ergänzen 13 Elektrofahrzeuge und ein Fahrzeug mit Verbrennungsmotor an 14 Standorten in allen kreisangehörigen Kommunen rund um die Uhr das bestehende Mobilitätsangebot. Weitere Informationen zum Angebot, zu den Standorten und Tarifen sind **Anlage 1** zu entnehmen.

Die politischen Beschlüsse zur Umsetzung des „Feinkonzeptes Mobilstationen 2.0" und zur Neuaufstellung des Nahverkehrsplanes bilden den strategischen Rahmen für die Weiterentwicklung des Carsharings als Bestandteil eines integrierten, verkehrsmittelübergreifenden Mobilitätsangebotes. Dabei gilt es, das bestehende Angebot, seine Entwicklungsmöglichkeiten und seine Verknüpfung mit anderen Mobilitätsangeboten zu betrachten und daraus Ansätze für eine bedarfsgerechte Weiterentwicklung abzuleiten. Im Zuge der Neuaufstellung des NVP wird das Mobilitätsangebot im Rheinisch-Bergischen Kreis einer Gesamtevaluation unterzogen. Die Erkenntnisse aus dem Carsharing-Konzept werden in diesen Prozess eingebracht. Umgekehrt werden die Ergebnisse der Gesamtevaluation bei der weiteren Ausrichtung und Optimierung des Carsharing-Angebotes berücksichtigt.

Die Zweckbindungsfrist der Förderung aus dem Programm „KommunalerKlimaschutzNRW" endet am 20.10.2027. Mit ihrem Ablauf entfällt die bisherige Förderbindung. Die Verwaltung beabsichtigt, das Carsharing-Angebot für die Bürgerinnen und Bürger über diesen Zeitpunkt hinaus bis zum 31.12.2031 fortzuführen und auf Grundlage der gewonnenen Erkenntnisse gezielt weiterzuentwickeln und zu optimieren.

Nutzungsanalyse

Die nachfolgend dargestellten Kennzahlen sprechen für eine gezielte Weiterentwicklung des bestehenden Carsharing-Angebots, um die Auslastung der vorhandenen Fahrzeuge weiter zu steigern und das System insgesamt zu optimieren. Mit der bestehenden Kundenbasis sind hierfür gute Voraussetzungen gegeben. Zugleich zeigen die Nutzungsdaten weiteres Potenzial bei der Auslastung und Nutzungsintensität. Bereits heute leisten die Fahrzeuge einen Beitrag zu einer flexiblen und bedarfsgerechten Mobilität.

Die in **Anlage 2** dargestellten Kennzahlen lassen sich wie folgt einordnen und bewerten:

- Kundenbasis: Die 14 Fahrzeuge werden von 880 Kunden genutzt. Damit entfallen durchschnittlich 63 Kunden auf ein Fahrzeug. Dieser Wert liegt deutlich über dem Bundesdurchschnitt von 53 Kunden je Fahrzeug (laut Bundesverband für Carsharing) und belegt eine solide Nutzerbasis.
- Buchungshäufigkeit: Im Jahr 2025 wurde jedes Fahrzeug durchschnittlich 130-mal gebucht, gegenüber 113 Buchungen im Vorjahr. Die durchschnittliche Buchungshäufigkeit je aktivem Kunden lag bei 5,6 Buchungen pro Jahr. Die Kennzahlen verdeutlichen, dass neben der bestehenden Nachfrage weiteres Potenzial besteht, die Auslastung und Nutzungsintensität durch geeignete Maßnahmen zu erhöhen.
- Nutzungsdauer: Die durchschnittliche Nutzungsdauer je Buchung beträgt 8,26 Stunden. Die Fahrzeuge werden überwiegend für Strecken zwischen 20 und 100 km genutzt. Bei insgesamt 1.828 Buchungen im Jahr 2025 (2024: 1.587) summieren sich die Nutzungszeiten rechnerisch auf rund 15.100 Stunden. Dies entspricht durchschnittlich etwa rund 2,96 Stunden je Fahrzeug und Tag. Zum Vergleich: Ein privater Pkw wird in Deutschland durchschnittlich rund eine Stunde täglich genutzt.

Abbildung 3 in **Anlage 2** zeigt einen kontinuierlichen Anstieg der Buchungszahlen von 2023 bis 2025. Für das Jahr 2026 wird eine Fortsetzung dieses Trends erwartet. Insgesamt hat die wupsiCar-Flotte bislang rund 7.000 Buchungen verzeichnet. Den zugrunde gelegten Berechnungen[1] zufolge wurden dadurch etwa 80 Tonnen CO_2 eingespart. Dies entspricht ungefähr den CO_2-Emissionen, die ein Pkw mit Verbrennungsmotor auf einer Strecke von 530.000 km verursacht hätte.

Die höchste Nachfrage verzeichneten 2025 die Stationen[2] Bergisch Gladbach S-Bahnhof, Rösrath-Hoffnungsthal Rathaus und Wermelskirchen Busbahnhof. Die geringste Nutzung entfiel auf die Stationen Bergisch Gladbach-Herkenrath Ball, Overath Bahnhof und Kürten Karlheinz-Stockhausen-Platz.

Konzept zur Weiterführung

Ein von der wupsi erarbeitetes und mit Kreis und Kommunen abgestimmtes Konzept sieht für den Zeitraum vom 01.01.2027 bis zum 31.12.2031 grundsätzlich die Beibehaltung der Anzahl der Standorte und der bestehenden Fahrzeugflotte vor. Durch gezielte Standortverlegungen sollen wenig genutzte Stationen an Standorte mit höherem Nachfragepotenzial verlagert werden. Entsprechende Standorte wurden dabei mit Hilfe einer Korrelationsanalyse unter Berücksichtigung von Kriterien, wie z. B. Einwohnerzahlen und Pkw-Dichte innerhalb des Einzugsgebietes, ermittelt. Eine Reduzierung der Standorte kommt nur in Betracht, wenn betriebliche oder wirtschaftliche Gründe dies erfordern. Ergänzend sollen Vertrieb und Marketing, insbesondere durch die Gewinnung von Ankerkunden, gestärkt werden. Erste Maßnahmen zur Wirtschaftlichkeitsverbesserung wurden mit Preisanpassungen und verstärkten Marketing-aktivitäten bereits umgesetzt.

Die vorhandenen Fahrzeuge sollen zunächst weiterbetrieben werden. Eine Erneuerung der Flotte wird voraussichtlich ab 2030 erforderlich, insbesondere in Abhängigkeit der Ergebnisse der Zwischenevaluation. Die Wirkung der Optimierungsmaßnahmen wird anhand festgelegter Kennzahlen überprüft. Nach zwei Jahren werden insbesondere die Standortverlegungen evaluiert. Die Ergebnisse fließen in die weitere Standort- und Flottenplanung ein. Anpassungen erfolgen bedarfsorientiert und in enger Abstimmung zwischen Kreis, Kommunen und wupsi.

[1] 150 g CO_2 pro gefahrenem Kilometer

[2] Die Höhe der Nutzung hängt von verschiedenen Faktoren ab, z.B. der Fahrtlänge oder der Anzahl der Buchungen.

Auf Grundlage der bisherigen Entwicklung und des von der wupsi erarbeiteten Konzeptes befürwortet die Verwaltung die fünfjährige Fortführung des Systems. Damit wird zugleich an die Zielsetzungen des „Feinkonzeptes Mobilstationen 2.0" angeknüpft.

Mehrwerte einer optimierten Fortführung des „wupsiCar"

Carsharing ergänzt den öffentlichen Personennahverkehr sowie den Rad- und Fußverkehr und schafft insbesondere im ländlichen und suburbanen Raum flexible Mobilitätsangebote. Es ergänzt das bestehende Mobilitätsangebot insbesondere für Personengruppen, die sich keinen eigenen Pkw oder Zweitwagen leisten können oder möchten und kann so zur Verringerung des privaten Fahrzeugbestands und des Parkraumbedarfs beitragen.

Die Fortführung des E-Carsharingsystems sichert die weitere Nutzung der bereits geförderten Infrastruktur. Durch bedarfsgerechte Standortanpassungen, gezielte Marketingmaßnahmen und eine höhere Fahrzeugauslastung sollen zusätzliche Nutzergruppen erschlossen und der kommunale Zuschussbedarf gesenkt werden. Gleichzeitig ermöglichen die gewonnenen Betriebserfahrungen eine fundierte Weiterentwicklung des Systems als Bestandteil eines integrierten Mobilitätsangebotes.

Weiteres Vorgehen und Finanzierung

Die Fortführung verbindet die Weiterentwicklung des Angebotes mit dem Ziel der Haushaltskonsolidierung (vgl. MOVI-11/0019). Der Zuschussbedarf des Kreises soll von 81.000 Euro im Jahr 2025 schrittweise und planvoll reduziert werden. Für 2027 kalkuliert die wupsi mit einem Zuschussbedarf von rund 75.000 Euro, welcher in den Folgejahren weiter nachhaltig reduziert werden soll. Ab dem Jahr 2030 ist eine schrittweise Erneuerung der Fahrzeugflotte vorgesehen. Im Zuge dieser Modernisierung kann es zu entsprechenden Anpassungen beim Zuschussbedarf kommen, der aufgrund des sukzessiven Austauschs der Fahrzeuge allerdings immer unterhalb des Kostendeckels von 75.000 Euro bleiben wird. Erste Standortverlegungen sollen bei positiver Beschlussfassung bereits im ersten Quartal 2027 erfolgen (vgl. **Anlage 1**).

Die wupsi übernimmt im Rahmen sowohl der bestehenden als auch der ab dem 13.12.2026 geltenden DAWI-Betrauung die betrieblichen Aufgaben einschließlich der erforderlichen Genehmigungen (z. B. Sondernutzungserlaubnisse) und Verträge (z.B. mit den Energieversorgern) zur Sicherstellung der Ladeinfrastruktur. Die wirtschaftliche Entwicklung wird anhand festgelegter Kennzahlen, insbesondere der Annäherung an den Break-even-Punkt[3], regelmäßig überprüft. Halbjährliche Abstimmungstermine mit den Kommunen und der wupsi dienen dazu, Entwicklungen zu bewerten und gegebenenfalls weitere Maßnahmen zu vereinbaren.

Eine Ausweitung des Systems aus Kreismitteln ist angesichts der haushalterischen Rahmenbedingungen nur begrenzt möglich. Zusätzliche Standorte sollen daher auch durch Kommunen oder andere Akteure eigenfinanziert und nach Abstimmung mit Kreis, Kommune und wupsi umgesetzt werden können.

Die Umsetzung erfolgt innerhalb der bestehenden Zuständigkeiten und Strukturen. Für die Standortverlegungen und Optimierungsmaßnahmen wird vorübergehend ein erhöhter Aufwand erwartet; dauerhaft zusätzliche Personalressourcen sind nach derzeitiger Einschätzung nicht erforderlich. Die Laufzeit und die Finanzierung des Angebots sollen gemäß Beschlussvorschlag in der DAWI-Betrauung bis zum 31.12.2031 fortgeschrieben werden. Die tatsächliche Entwicklung des Zuschussbedarfs wird weiterhin regelmäßig überprüft.

[3] Zeitpunkt bzw. Auslastungsniveau, ab dem die Einnahmen die anfallenden Kosten decken und kein Zuschuss mehr erforderlich ist.

Die Erkenntnisse aus dem Betrieb und der Evaluation des „wupsiCar“ werden zudem in den Prozess zur Neuaufstellung des Nahverkehrsplanes eingebracht, um die strategische Weiterentwicklung der Mobilitätsangebote abgestimmt und effizient zu gestalten.

Anlage(n)

(1) KT-11_0115_A n l a g e_1_Anhang 1.2 ÖDA_Stationsgebundenes Carsharing
(2) KT-11_0115_A n l a g e_2_Evaluation_wupsiCar

Finanzielle Auswirkungen

☒ Ja ☐ Nein

Die Maßnahme ist überwiegend	☒	konsumtiv	☐	investiv	☐	pflichtig	☒ freiwillig

Die Mittel stehen im Haushaltsplan zur Verfügung ☒ Ja, Produktgruppe 12.840.01 ☐ Nein

Falls nein: ☐ Die Mittel können aus der betroffenen Produktgruppe zur Verfügung gestellt werden.

☐ Die Mittel können aus Produktgruppe zur Verfügung gestellt werden.

☐ Die Mittel verursachen über- bzw. außerplanmäßige(n) Aufwand / Ausgabe

Die Maßnahme ist refinanziert zu ca. % Die Maßnahme verursacht:

☐ keine Folgekosten ☐ Folgekosten in Höhe von Euro

☐ Die Mittel sollen im / in folgendem/n Haushaltsjahr/en veranschlagt werden.

Haushaltsjahr	Euro		
Haushaltsjahr + 1	Euro	Haushaltsjahr + 2	Euro
Haushaltsjahr + 3	Euro	Haushaltsjahr + 4	Euro

Heiko Krause

ANLAGE 1 zu KT-11/0115

Anhang 1.2
zu Anlage 9 ÖDA wupsi GmbH, Betrauung mit multimodalen Mobilitätsangeboten

<table>
<tr><td>Bezeichnung</td><td>Stationsgebundenes Carsharing im Rheinisch-Bergischen Kreis</td></tr>
<tr><td>Kurzbeschreibung</td><td>Stationsgebundenes Carsharing bezeichnet eine Form der gemeinschaftlichen Fahrzeugnutzung, bei der Autos an festen Standorten bereitstehen. Nutzer reservieren das Fahrzeug im Voraus für einen bestimmten Zeitraum und bringen es nach der Fahrt wieder zur ursprünglichen Station zurück. Das Angebot steht sowohl Privatkundinnen und -kunden als auch Unternehmen und Institutionen zur Verfügung.</td></tr>
<tr><td>Zielsetzung</td><td>Hauptziel der Beauftragung des Carsharing-Angebots als Bestandteil der Umsetzung des Integrierten Mobilitätskonzeptes für den Rheinisch-Bergischen Kreis ist eine nachhaltige Förderung der klimafreundlichen Mobilität innerhalb des Kreisgebietes.
In diesem Zuge sind folgende Ziele maßgeblich:
Stärkung des Umweltverbundes (Fußgängerverkehr, Radverkehr, ÖPNV) durch Reduzierung des privaten PKW-Besitzes
Attraktivitätssteigerung des ÖPNV durch mehr Wahlmöglichkeiten in der Mobilität
Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs
Entlastung von Straßen und Parkraum sowie Verbesserung der Luftqualität durch Verzicht auf einen eigenen PKW</td></tr>
<tr><td>Angebotsumfang</td><td>Die Carsharing-Flotte im Rheinisch-Bergischen Kreis umfasst im Grundsatz 13 vollelektrische Fahrzeuge, die an Mobilstationen im gesamten Kreisgebiet positioniert sind. Zusätzlich wird ein weiteres Fahrzeug mit Verbrennungsmotor eingesetzt. Folgende Standorte werden bedient:
<table>
<tr><th>Gemeinde / Mobilstation</th><th>Standort</th></tr>
<tr><td colspan="2">Bergisch Gladbach</td></tr>
<tr><td>S-Bahnhof</td><td>Stationsstraße 3,
51465 Bergisch Gladbach</td></tr>
<tr><td>Bensberg (Schlossstraße)</td><td>Schlossstr. 78,
51429 Bergisch Gladbach</td></tr>
<tr><td>Duckterath</td><td>Damaschkestr. / Franz-Hitze-Str.,
51469 Bergisch Gladbach</td></tr>
<tr><td>Schildgen</td><td>Am Schild 23,
51467 Bergisch Gladbach</td></tr>
<tr><td>Herkenrath (Ball)</td><td>Ball 14 / Höhe Johanniterstraße,
51429 Bergisch Gladbach
(Verlegung nach Refrath vorgesehen)</td></tr>
<tr><td>Paffrath</td><td>Höffenstraße 13,
51469 Bergisch Gladbach</td></tr>
<tr><td colspan="2">Burscheid</td></tr>
<tr><td>Rathaus / Bgm-Schmidt-Str.</td><td>Erwald-Sträßer-Weg 2-8,
51399 Burscheid</td></tr>
<tr><td colspan="2">Kürten</td></tr>
<tr><td>Karlheinz-Stockhausen-Platz (Rathaus)</td><td>Karlheinz-Stockhausen-Platz,
51515 Kürten
(Verlegung innerhalb Kürten vorgesehen)</td></tr>
<tr><td colspan="2"></td></tr>
</table>
</td></tr>
</table>

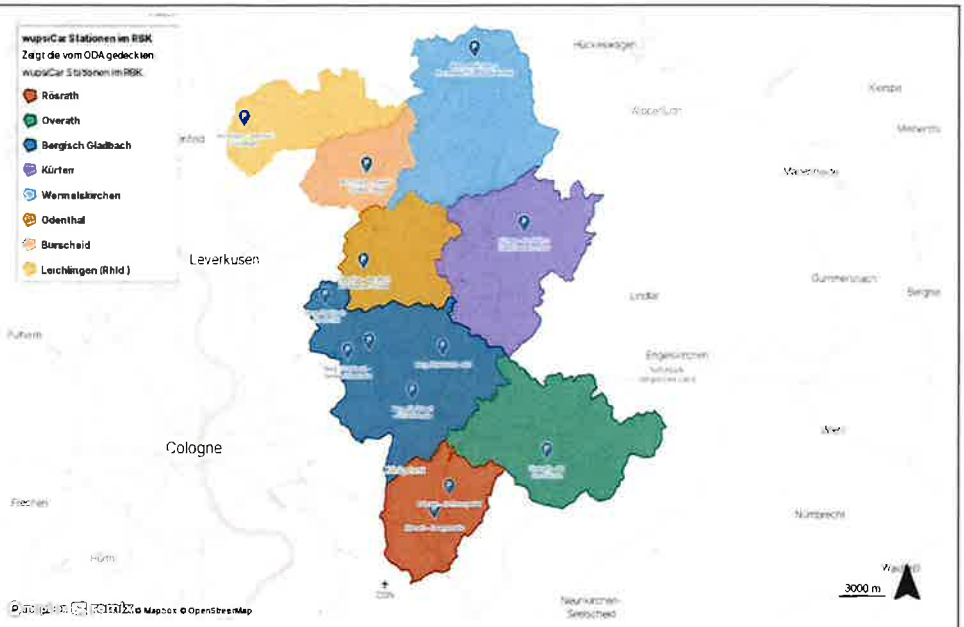
Odenthal	
Herzogenfeld	Bergisch-Gladbacher-Straße 2, 51519 Odenthal
Overath	
Bahnhof	An den Gärten 13, 51491 Overath (Verlegung innerhalb Overath vorgesehen)
Leichlingen	
Bahnhof	Am Bahnhof 31a, 42799 Leichlingen
Rösrath	
Bahnhof	Hauptstraße 75, 51503 Rösrath
Hoffnungsthal	Hauptstraße 246, 51503 Rösrath
Wermelskirchen	
Busbahnhof	Bahnhofstraße 6B, 42929 Wermelskirchen

Das Vorhandensein und der Betrieb der erforderlichen Ladeinfrastruktur liegen in der Verantwortung des Verkehrsunternehmens. Es wird hierzu entsprechende Nutzungsverträge mit den jeweiligen Betreibern der Ladeinfrastruktur abschließen.

Zur laufenden Optimierung des Angebotes, insbesondere im Falle einer zu geringen Auslastung oder aus anderen betrieblichen Gründen, können Standorte im Rahmen der straßenverkehrs-rechtlichen Vorschriften und in enger Abstimmung zwischen dem Rheinisch-Bergischen Kreis, der betreffenden Kommune und dem Verkehrsunternehmen verlegt werden. Zudem kann das Carsharing-Angebot im Einvernehmen zwischen dem Kreis, der betreffenden Kommune und dem Verkehrsunternehmen sowie im Rahmen der straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften während der Laufzeit um weitere Fahrzeuge bzw. Standorte angepasst werden, ohne dass es einer Aktualisierung dieses Anhangs bedarf. Eine Erweiterung des Angebotes setzt voraus, dass das in diesem Anhang 1.2 angegebene Budgetvolumen nicht überschritten wird. Die Anpassung von Standorten ist schriftlich zu dokumentieren. Um Investitionsrisiken im Zusammenhang mit der Errichtung von Ladeinfrastruktur zu vermeiden, dürfen an neu bzw. probeweise eingerichteten Standorten für einen Übergangszeitraum bis zur endgültigen Etablierung als Carsharing-Standort vorübergehend auch Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor eingesetzt werden. Langfristig besteht jedoch das Ziel einer vollständig elektrifizierten Flotte.

ANLAGE 1 zu KT-11/0115

Anhang 1.2
zu Anlage 9 ÖDA wupsi GmbH, Betrauung mit multimodalen Mobilitätsangeboten

Bediengebiet Internetansicht	 – eventuelle Verlegungen sind hier noch nicht berücksichtigt –
Qualitätsanforderungen & Nutzungsmerkmale	• Stationsgebundenes System mit geordneter Abstellung der Fahrzeuge • Abholung und Rückgabe an derselben Station (A-A Verkehre) • Tageszeitenunabhängiges Angebot in allen kreisangehörigen Gemeinden (Verfügbarkeit 24/7) • Einfache, intuitive Ausleihe und Rückgabe (App, Karte, telefonisch), einfache Registrierung • Abrechnung der Nutzung zeit- & kilometerbasiert • Möglichkeit der Vorabbuchung • Nutzung nur mit gültigem Führerschein • Intuitive Bedienung und hohe Benutzerfreundlichkeit der Fahrzeuge • Zuverlässige Technik durch regelmäßige Wartung der Fahrzeuge • Integration in den ÖPNV durch tarifliche Vergünstigungen für ÖPNV-Kunden und Positionierung der Fahrzeuge an Mobilstationen
Nutzungsentgelte und -bedingungen	Für Privatkundinnen und -kunden des Carsharing-Angebots stehen ein Basis-Tarif sowie ein Aktiv-Tarif zur Verfügung. Die Entgelte setzen sich aus zeit- und kilometerabhängigen Kosten zusammen. Der Aktiv-Tarif beinhaltet zusätzlich eine monatliche Grundgebühr, bietet dafür jedoch reduzierte Nutzungsentgelte. Bei der Registrierung fallen im Privatkunden-Tarif 10,00 € Registrierungsgebühr an. Kunden mit einem gültigen ÖPNV-Abonnement aus dem VRS nutzen das Angebot zu vergünstigten Konditionen. Sie erhalten 10 % Rabatt auf den Zeittarif je Buchung und die Registrierungsgebühr entfällt.

Privatkunden

Basis-Tarif

Fahrzeugklasse	pro Stunde	pro Tag	pro Woche	pro km
Komfort	5,85 €	44,50 €	244,00 €	0,33 €

Aktiv-Tarif*

Fahrzeugklasse	pro Stunde	pro Tag	pro Woche	pro km
Komfort	4,60 €	39,00 €	220,00 €	0,30 €
* zzgl. monatlicher Grundgebühr 9,00 €				

Stand:06/26

Für Businesskundinnen und -kunden des Carsharing-Angebots stehen ebenfalls ein Basis Business-Tarif sowie ein Profi Business-Tarif zur Verfügung. Die Entgelte setzen sich aus zeit- und kilometerabhängigen Kosten zusammen und variieren je nach Fahrzeugklasse. Der Profi Business-Tarif beinhaltet zusätzlich eine monatliche Grundgebühr, bietet dafür jedoch reduzierte Nutzungsentgelte. Die Registrierungsgebühr im Businesskunden-Tarif variiert je nach Anzahl der Mitarbeiter:

Anzahl Mitarbeiter	Kosten
1 - 3	kostenfrei
4 - 10	50,00 € pauschal
11 – 30	120,00 €pauschal
Jeder weitere Mitarbeiter	3,00 € pro Mitarbeiter

Stand:06/26

Businesskunden

Basis-Business Tarif

Fahrzeugklasse	pro Stunde	pro Tag	pro Woche	pro km
Komfort	5,40 €	43,00 €	240,00 €	0,33 €

Stand:06/26

Profi-Business Tarif*

Fahrzeugklasse	pro Stunde	pro Tag	pro Woche	pro km
Komfort	4,30 €	39,00 €	216,00 €	0,30 €
* zzgl. Monatlicher Grundgebühr für den Erstnutzer 9,00 €; jeder weiter Nutzer 2,50 €				

Stand:06/26

Die wupsi GmbH kann weitere spezielle Servicegebühren (z.B. für Verschmutz des Fahrzeugs, Technikereinsätze etc.) nach eigenem unternehmerischem Ermessen erheben. Die Fahrzeuge können nach vorheriger Registrierung und Führerscheinprüfung genutzt werden. Mindestalter 18 Jahre.

Einnahmen	Die Einnahmen aus dem Verleih der Fahrzeuge verbleiben beim Verkehrsunternehmen und dienen zur Finanzierung des Angebots.
Unterauftragnehmer/ Dienstleister	-

Anhang 1.2
zu Anlage 9 ÖDA wupsi GmbH, Betrauung mit multimodalen Mobilitätsangeboten

Sonstiges	Erfordernis der Erteilung von Sondernutzungserlaubnissen nach §§ 18a ff. des Straßen- und Wegegesetzes des Landes Nordrhein-Westfalen sowie § 5 des Carsharing Gesetzes des Landes Nordrhein-Westfalen für alle Flächen im öffentlichen Raum, ausgestellt durch jede kreisangehörige Kommune.
Fördermittel	Das Carsharing Angebot im Rheinisch-Bergischen Kreis wurde als Teil des Förderprojektes „Mobilstationen im Rheinisch-Bergischen-Kreis – Das Bausteinsystem“ aus dem EFRE-Projektaufruf „KommunalerKlimaschutz.NRW“ / EFRE-Förderkennzeichen: EFRE-0500110 finanziell gefördert: Ausgezahlte Zuwendung für den Baustein Carsharing: 117.647,88 € Förderquote: 80% Nach Ablauf der Zweckbindungsfrist am 20.10.2027 werden im Falle der Einrichtung eines neuen Standortes mögliche Förderzugänge für eine Inanspruchnahme geprüft.
Budgetvolumen	75.000 Euro/Jahr (Prognose; die finale Abrechnung erfolgt gemäß Ziffer 3 der Betrauung auf Basis der tatsächlich anfallenden Nettokosten)
Laufzeit	01.01.2027 bis 31.12.2031

Kennzahl	
Einwohner	ca. 280.000
Kommunen	8
Organisationsform	Betrieb durch Verkehrsunternehmen
Fahrzeugflotte	14, vorwiegend reine E-Fahrzeuge (Peugeot e208)
Fahrzeuge je 100.000 Einwohner	5
Kunden / Fahrberechtigte	880
Kunden / Fahrberechtigte je Fahrzeug	62,9 (bundesweit: 53)
Kunden / Fahrberechtigte je 1.000 Einwohner	3,1
Aktive Kunden (mindestens 1 Fahrt in 2025)	327
Fahrten / Buchungen	1.828 / Jahr
Fahrten / Buchungen je Fahrzeug	130 / Jahr
Fahrten / Buchungen je aktiver Kunde	5,6 / Jahr
Ø Ausleihdauer	8,26 Std.
Nutzungsstunden je Fahrzeug	ca. 1.080 Std./Jahr
Nutzungsstunden je Fahrzeug/Tag	2,96

Abbildung 1: Kennzahlen zum wupsiCar (2025) [Quelle: wupsi GmbH, 2026]

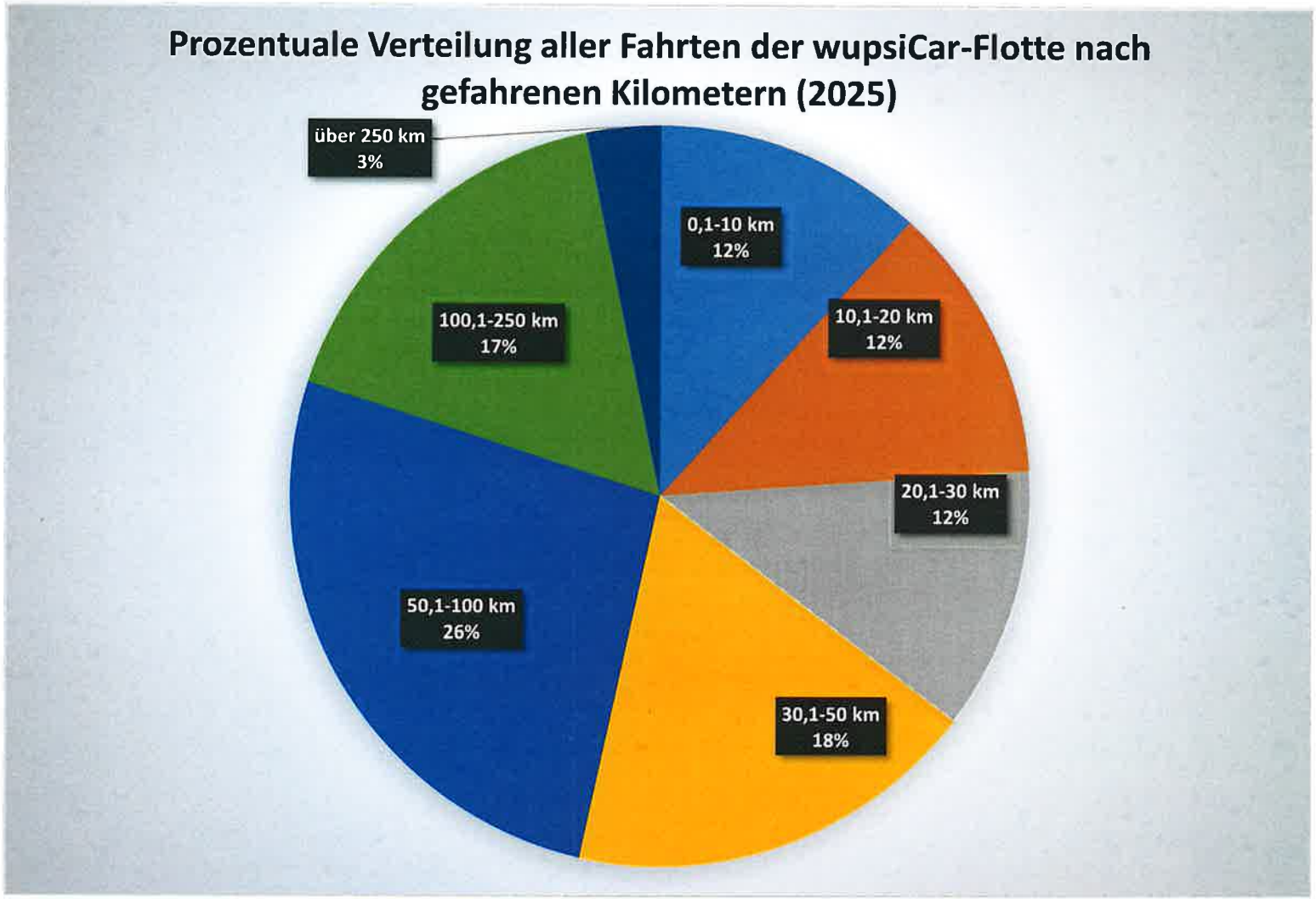


Abbildung 2: Prozentuale Verteilung aller Fahrten der wupsiCar-Flotte nach gefahrenen Kilometern (2025) [Quelle: wupsi GmbH, 2026]

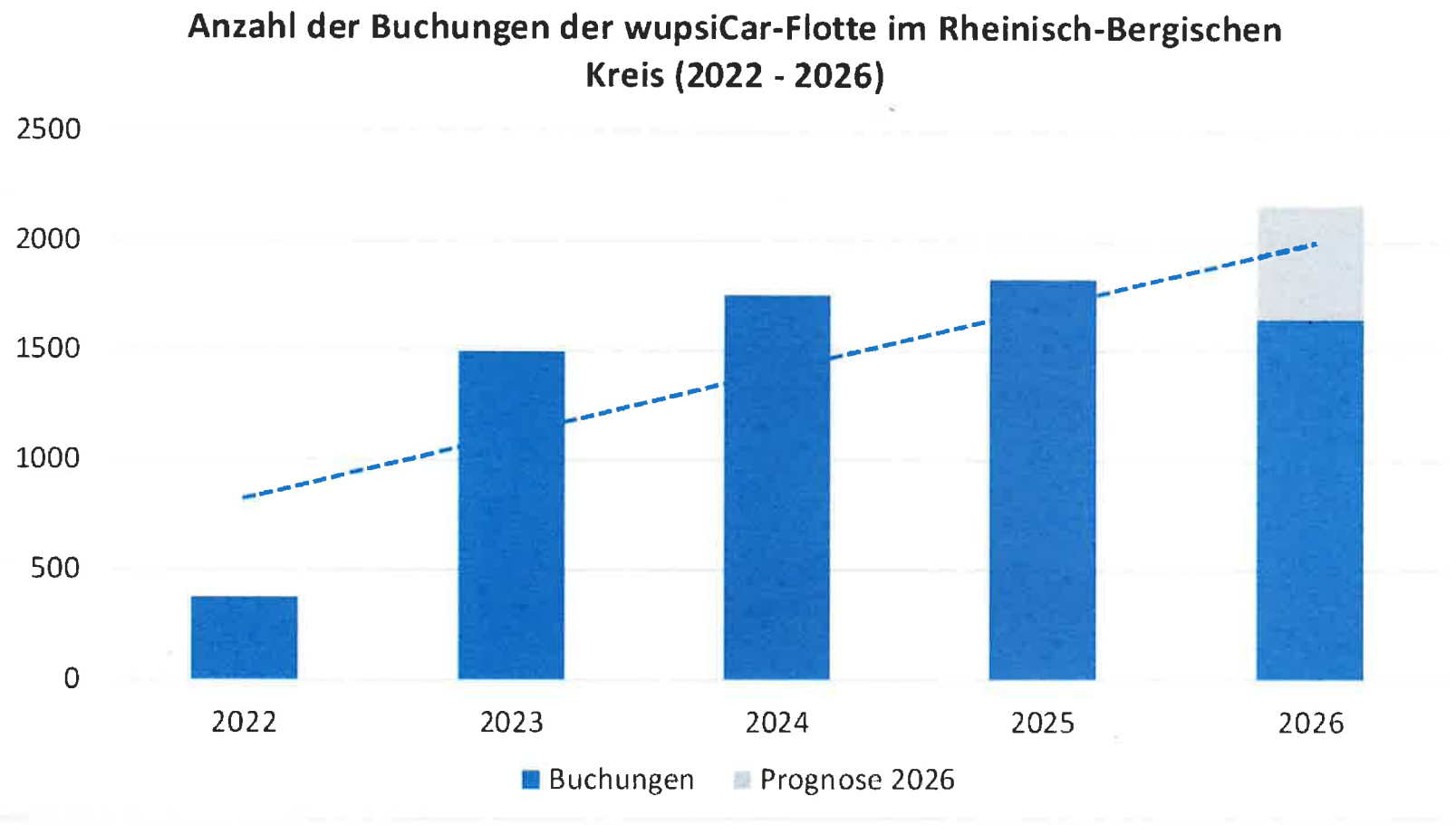


Abbildung 3: Anzahl der Buchungen der wupsiCar-Flotte im Rheinisch-Bergischen Kreis (2022-2026) [Quelle: wupsi GmbH, 2026, Stand: 30.09.2026]

Stadt Bergisch Gladbach
Der Bürgermeister
Federführender Fachbereich
Stadtentwicklung

Beschlussvorlage

Drucksachen-Nr. 0652/2026
öffentlich

Gremium	Sitzungsdatum	Art der Behandlung
Ausschuss für Mobilität und Verkehrsflächen	01.12.2026	Entscheidung

Tagesordnungspunkt

RadPendlerRoute - Hauptroute - Arbeitspaket 01

Beschlussvorschlag:

1. Der Ausschuss für Mobilität und Verkehrsflächen beschließt für den Abschnitt 1 Gierather Straße (Stadtgrenze – Schlodderdicher Weg) die empfohlene Planungsvariante 1 der Leistungsphase 2 und beauftragt die Verwaltung diese in den weiteren Leistungsphasen auszuarbeiten.

2. Der Ausschuss für Mobilität und Verkehrsflächen beschließt für den Abschnitt 2 Gierather Straße (Schlodderdicher Weg – Am Dännekamp) die vorliegende Planung der Leistungsphase 2 und beauftragt die Verwaltung diese in den weiteren Leistungsphasen auszuarbeiten.

   oder

   Der Ausschuss für Mobilität und Verkehrsflächen beschließt für den Abschnitt 2 Gierather Straße (Schlodderdicher Weg – Am Dännekamp) die vorliegende Planung zzgl. Option 1 und/oder 2.

3. Der Ausschuss für Mobilität und Verkehrsflächen beschließt für den Knotenpunkt Gierather Straße - Am Dännekamp die vorliegenden Planungsvariante 2 der

Leistungsphase 2 und beauftragt die Verwaltung, diese in den weiteren Leistungsphasen auszuarbeiten.

4. Der Ausschuss für Mobilität und Verkehrsflächen beschließt für den Abschnitt 5 Am Rodenbach (Parallelweg am Regenrückhaltebecken) die Planungsvariante 2 und beauftragt die Verwaltung diese in den weiteren Leistungsphasen auszuarbeiten.

Kurzzusammenfassung:

Kurzbegründung:
Die RadPendlerRoute (RPR) zwischen Bergisch Gladbach und Köln ist ein zentrales Projekt zur Förderung des Alltags- und Pendlerverkehrs mit dem Fahrrad. Das vorliegende Arbeitspaket AP01 umfasst die Abschnitte der Gierather Straße, Rodemich sowie den Weg „Am Rodenbach“. Ziel der Planung ist die Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur durch eine sichere, attraktive und möglichst durchgängige Führung des Radverkehrs. Die Abschnitte wurden so gegliedert, dass sie unabhängig voneinander geplant und umgesetzt werden können und bereits einzeln einen verkehrlichen Nutzen entfalten.

Für die Abschnitte 3 (Gierather Straße zwischen Am Dännekamp und Rodemich) und 4 (Rodemich) wird derzeit eine alternative Trassenführung geprüft. Da hierfür noch Abstimmungen auf Kreisebene erforderlich sind, werden diese Bereiche vorerst nicht weiterverfolgt und nur informativ dargestellt.

Die Planung wurde durch eine umfassende Öffentlichkeitsbeteiligung begleitet. Im Jahr 2026 fanden hierzu mehrere Informations- und Beteiligungsveranstaltungen statt. Ergänzend wurde eine Parkraumanalyse durchgeführt. Dabei wurden rund 320 öffentliche Stellplätze sowie weitere private Stellplatzkapazitäten untersucht. Die Erhebung zeigte keine flächendeckenden Parkraumengpässe. Selbst zu Spitzenzeiten lag die Auslastung der öffentlichen Stellplätze bei maximal 64 %, sodass insgesamt ausreichende Kapazitäten und Verlagerungspotenziale vorhanden sind.

Die Vorplanung sieht vor, die bestehenden Straßenräume überwiegend durch Deckensanierungen sowie punktuelle bauliche Maßnahmen fahrradfreundlicher zu gestalten. Aufgrund der räumlichen Randbedingungen können die idealtypischen Standards gemäß des Planungsleitfadens für RadPendlerRouten nicht durchgängig umgesetzt werden. Stattdessen werden Maßnahmen wie geordnetes und alternierendes Parken, Begrünungen, angepasste Einmündungsradien, Querungshilfen und punktuelle Verkehrsberuhigungen vorgesehen. Hierdurch sollen:

- die Verkehrssicherheit erhöht,
- Fahrgeschwindigkeiten reduziert und
- die Attraktivität des Radverkehrs verbessert werden.

Für den Abschnitt 2 der Gierather Straße wurde ergänzend die Möglichkeit einer Einrichtung als Fahrradstraße verkehrsrechtlich untersucht. Diese würde die Funktionalität der RadPendlerRoute stärken und ermöglichte zudem eine Förderung von bis zu 70 % der zuwendungsfähigen Kosten. Daneben wurde die Einrichtung einer “unechten Einbahnstraße” geprüft, um den Kfz-Verkehr auf der Route zu reduzieren.

Für den Weg „Am Rodenbach“ empfiehlt die Verwaltung eine wirtschaftliche Ausbauvariante mit einer Wegebreite von überwiegend 3,50 m. Diese gewährleistet eine verkehrssichere Radverkehrsführung bei gleichzeitig reduzierten Eingriffen und geringeren Baukosten.

Die Gesamtkosten der betrachteten Maßnahmen belaufen sich nach erster Kostenschätzung auf rund 1,2 Mio. € netto. Für einzelne Maßnahmen bestehen Fördermöglichkeiten von bis

zu 70 % bzw. beim barrierefreien Ausbau von Bushaltestellen von bis zu 100 % der zuwendungsfähigen Kosten. Die Vorplanung bildet die Grundlage für die weitere Ausarbeitung der Entwurfsplanung und die spätere Realisierung der RadPendlerRoute.

Risikobewertung:

(…)

Auswirkungsübersicht Klimarelevanz:

keine Klimarelevanz:	positive Klimarelevanz:	negative Klimarelevanz:
	x	

Weitere notwendige Erläuterungen:

Die fünf hier beschriebenen Abschnitte sind Teil der RadPendlerRoute und sind in sich als verkehrswerte Radverkehrsanlage zu errichten. Auch losgelöst voneinander tragen sie dazu bei, den regionalen Radverkehr zwischen Köln und Bergisch Gladbach sicher, schnell und bequem zu leiten, sowie den Umstieg auf das umweltfreundliche Fahrrad zu erleichtern und zu ermöglichen. Um eine ganzheitliche Verbesserung hervorzurufen, werden Anpassungen des ruhenden Verkehrs, Flächenentsiegelung, Gehweganpassungen und der barrierefreie Ausbau punktuell vorgenommen. Aufgrund laufender Prozesse werden einzelne Abschnitte zum Beschluss vorgelegt.

Finanzielle Auswirkungen:

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

Weitere notwendige Erläuterungen:

Auf Grundlage der aktuellen Kostenschätzung belaufen sich die Kosten für Abschnitt 1 auf 292.000 €, für Abschnitt 2 auf 170.000 € bzw. 56.000 € bei einer 70-%igen Förderung und für Abschnitt 5 auf 245.000 € bzw. 101.000 € bei einer 70-%igen Förderung.

Personelle Auswirkungen:

	keine Auswirkungen:	Einsparungen:	Einstellungen:
planmäßig	x		
außerplanmäßig:			

kurzfristig:			
mittelfristig:			
langfristig:			

Weitere notwendige Erläuterungen:

(…)

Sachdarstellung/Begründung:

Die RadPendlerRouten (RPR) im Rechtsrheinischen sind von hoher verkehrlicher Bedeutung für die Mobilität in der Region. Die Verbindung zwischen Bergisch Gladbach und Köln stellt hierbei die maßgebliche Radverkehrsverbindung für den Pendler- und Alltagsverkehr dar und übernimmt eine wichtige Erschließungsfunktion zwischen den beiden Städten. Durch die Umsetzung der RPR sollen das stark belastete Verkehrsnetz entlastet, der Umweltverbund gestärkt sowie attraktive Rahmenbedingungen für ein zügiges und klimafreundliches Pendeln geschaffen werden. Die verbesserte Infrastruktur soll insbesondere den Radverkehr auf längeren Strecken fördern und somit zu einer Verlagerung von Verkehren zugunsten des Radverkehrs beitragen.

Die RadPendlerRoute 2 (Hauptroute) zwischen Bergisch Gladbach und Köln führt von der Stadtgrenze Köln über die Gierather Straße – Rodemich – Am Rodenbach – Refrather Weg – Cederstraße – Cederwaldstraße – Hauptstraße und Stationsstraße zum S-Bahnhof Bergisch Gladbach. Aufgrund der Länge und Komplexität der insgesamt 3,3 km langen Hauptroute sind die Planungsaufgaben in Arbeitspakete gebunden und in Abschnitte unterteilt, sodass die einzelnen Abschnitte einen unabhängigen Arbeitsfortschritt, losgelöst von anderen infrastrukturellen Projekten oder vorhergehenden Arbeitspakete, ermöglichen. Die hier thematisierten Abschnitte gehören zum Arbeitspaket AP01 und sind folgendermaßen unterteilt:

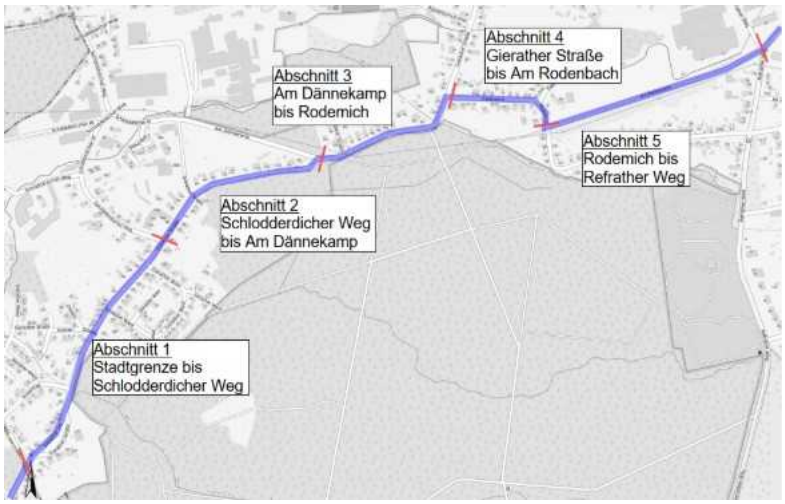


Abbildung 1: Abschnittbildung RadPendlerRoute AP01 (Quelle: eigene Darstellung, Geobasisdaten RBK)

Arbeitspaket 01 wird in folgende Abschnitte eingeteilt:

Abschnitt 1: Gierather Straße (Stadtgrenze – Schlodderdicher Weg)

Abschnitt 2: Gierather Straße (Schlodderdicher Weg – Am Dännekamp)

Abschnitt 3: Gierather Straße (Am Dännekamp – Rodemich)

Abschnitt 4: Rodemich

Abschnitt 5: Weg Am Rodenbach

Insgesamt sind die vorgesehenen Abschnitte als verkehrswerte Radverkehrsanlage angelegt, was bedeutet, dass jeder einzelne Abschnitt in sich funktioniert, da auch bei einer abschnittsweisen Umsetzung der verkehrliche Nutzen der Maßnahme erhalten bleibt. Jeder Abschnitt leistet einen Beitrag zur Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur und ist gleichzeitig Bestandteil eines übergeordneten Gesamtsystems. In der Gesamtbetrachtung sind alle Abschnitte aufeinander abgestimmt und bilden gemeinsam eine durchgängige Radverkehrsverbindung. Die Abschnittsbildung dient darüber hinaus einer effizienten Projektabwicklung, indem die Planung und Umsetzung der Teilabschnitte unabhängig voneinander erfolgen können. Hierdurch wird vermieden, dass Hemmnisse in einzelnen Abschnitten die Realisierung der Gesamtmaßnahme verzögern.

Hinweis zu Abschnitt 3 und 4

Für die in Abschnitt 3 und 4 von Am Dännekamp bis Rodemich dargestellten Bereich wird derzeit eine alternative Trassenführung geprüft. Hierzu besteht noch Abstimmungsbedarf auf Kreisebene. Bis zum Abschluss dieser Abstimmungen werden die Abschnitte 3 (Gierather Straße zwischen Am Dännekamp und Rodemich) sowie Abschnitt 4 (Rodemich) derzeit ***nicht weiterverfolgt*.** Die Planung dieser Abschnitte ruht bis zur Klärung der

naturschutzrechtlichen Rahmenbedingungen. Die nachfolgend dargestellten Maßnahmen dienen daher ausschließlich der Information.

Weitere Details zur vorgesehenen Ausgestaltung und den planerischen Überlegungen sind den jeweiligen Abschnittsbeschreibungen zu entnehmen.

Kommunikation

Für das Arbeitspaketes 01 wurden in einer mehrstufigen Kampagne insgesamt drei Öffentlichkeitsveranstaltungen, sowohl in Präsenz als auch in digitaler Form, im ersten Halbjahr 2026, durchgeführt. Am 25.02.2026 wurden interessierte Bürgerinnen und Bürger in einer Auftaktveranstaltung und auf einer Onlineplattform eingeladen, sich in einem dreiwöchigen Zeitraum zu den insgesamt fünf Abschnitten zu beteiligen (Anlage 5). Für einen transparenten Arbeitsablauf wurden die Bürgerinnen und Bürger in einem Onlineupdate am 04.05.2026 über Zwischenergebnis informiert und Einblicke in die Datenverarbeitung der Beteiligung gegeben. Am 23.06.2026 wurden die erarbeitet Planungsvarianten, basierend auf den Eingaben und verkehrsplanerischen Rahmenbedingungen, in einer Abschlussinformationsveranstaltung in Präsenz der Öffentlichkeit vorgestellt (Anlage 6).

Parkraumerhebung

Im Zuge der Grundlagenermittlung und Vorplanung wurde im September 2026 eine großflächige Parkraumanalyse durch ein externes Fachbüro durchgeführt, um das vorhandene Parkangebot und die tatsächliche Nachfrage mit den Planungszielen abzugleichen. Die Erhebung erfolgte gemäß den Empfehlungen für Verkehrserhebungen (EVE) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) an drei repräsentativen Tagen: Dienstag, den 15.09.2026, Donnerstag, den 17.09.2026, und Samstag, den 19.09.2026. Die angewandte Methodik stellt ein fachlich anerkanntes und bewährtes Verfahren zur Untersuchung der Parkraumauslastung dar.
Der vollständige Ergebnisbericht ist als **Anlage 3** beigefügt. Das Untersuchungsgebiet umfasst die von der Planung betroffenen Straßenzüge Gierather Straße und Rodemich sowie die angrenzenden Nebenstraßen. Die Abgrenzung des Untersuchungsgebietes ist der Abbildung 2 zu entnehmen.



Abbildung 2: Untersuchungsraum Parkraum Gierather Straße (Quelle: Planersocietät, 2026)

Im Untersuchungsgebiet wurden rund 320 öffentlich zugängliche Parkmöglichkeiten erfasst. Zusätzlich stehen etwa 340 private Garagenstellplätze sowie schätzungsweise 450 weitere Stellplätze auf Zufahrten, Höfen und privaten Grundstücken zur Verfügung.

Die Erhebungen an den drei Untersuchungstagen zeigen insgesamt eine moderate Parkraumauslastung ohne flächendeckenden Parkdruck. Die höchste Auslastung im gesamten Untersuchungsgebiet lag bei 64 %, sodass selbst zu Spitzenzeiten rechnerisch rund 36 % der öffentlichen Stellplätze frei blieben.

Lokal treten entlang der Gierather Straße vereinzelt höhere Belegungen auf. Gleichzeitig bestehen in angrenzenden Seitenstraßen und anderen Teilbereichen weiterhin freie Kapazitäten. Insgesamt konnte kein Parkraummangel festgestellt werden. Die Untersuchung zeigt vielmehr, dass Verlagerungspotenziale vorhanden sind, insbesondere durch die Nutzung privater Stellplätze und Garagen.

Die Auswertung der Nutzergruppen zeigt zudem, dass der Parkraum überwiegend von Anwohnenden genutzt wird und ein relevanter Anteil der Fahrzeuge über längere Zeiträume im Gebiet verbleibt.

Vorplanung

Ziel des Projektes ist die Umgestaltung der bestehenden Straßen- und Wegeabschnitte der Gierather Straße, Rodemich und Am Rodenbach zu einer verkehrswerten Radverkehrsanlage (Drucksachnr. 0277/2024). Hierdurch soll die Radinfrastruktur auf der Radvorrangroute künftig sicherer und attraktiver gestaltet, sowie die Anforderungen des Planungsleitfadens (Drucksachnr. 0430/2022) bestmöglich umgesetzt werden. Für die regionale Radverbindung sollen komfortable und durchgängige Verbindungen geschaffen werden, die den Umstieg vom Kfz auf das Fahrrad ermöglich.

Im Rahmen der Vorplanung wurden auf Basis der Vorgaben einer RadPendlerRoute und unter Berücksichtigung der Eingaben aus der Beteiligung für die einzelnen Abschnitte jeweils bis zu drei Varianten untersucht. Aufbauend auf der vorgeschalteten Routenuntersuchung aus dem Jahr 2024 (Drucksachennummer: 0277/2024) wurde die dort empfohlene Radverkehrsinfrastruktur im weiteren Planungsprozess vertieft und bildet damit die konzeptionelle Grundlage des Projekts. In der darauf aufbauenden Leistungsphase 3 (Entwurfsplanung) wird die ausgewählte Vorzugsvariante detailliert ausgearbeitet, technisch konkretisiert und hinsichtlich Kosten, Flächenbedarf und Umsetzbarkeit vertieft.

Aufgrund der bestehenden Rahmenbedingungen konnte jedoch je Abschnitt nur eine Vorzugsvariante entwickelt werden. Gleichzeitig können die Standards einer RadPendlerRoute bei der Sanierung der Fahrbahn überwiegend nicht eingehalten werden. Es sind die Anforderungen an die Begegnung von Linienbussen sowie die bestehende unterirdische Leitungsinfrastruktur zu berücksichtigen, die beispielsweise die Anlage zusätzlicher Baumstandorte ausschließt. Die derzeitige Annahme einer Deckensanierung basiert auf dem aktuellen Planungsstand und steht unter dem Vorbehalt der weiteren planerischen Konkretisierung. Im Rahmen der Leistungsphase 3 kann nicht ausgeschlossen werden, dass die vertiefende Planung die Notwendigkeit eines Fahrbahnvollausbaus aufzeigt. Über Art und Umfang der umzusetzenden Maßnahme wird nach Vorliegen der Ergebnisse der Leistungsphase 3 entschieden.

Die Sanierung der Fahrbahn wird ergänzt durch kleine bauliche Maßnahmen. Auch wenn diese Maßnahmen punktuell und vergleichsweise geringfügig erscheinen, stellen sie den entscheidenden Faktor für die Ausbildung einer verbesserten Radverkehrsführung und damit für die Funktionsfähigkeit der RadPendlerRoute als zusammenhängende und attraktive Verbindung, dar.

Durch die gezielte Anordnung eines **alternierenden Parkens** wird eine

geschwindigkeitsdämpfende Wirkung erzielt, ohne dass zusätzliche bauliche Hindernisse im Fahrbahnbereich erforderlich sind. Gleichermaßen wird hierdurch die Gradlinigkeit der Fahrbahn unterbrochen und schnelles Fahren ist weniger intuitiv. Um diese Wirkung dauerhaft sicherzustellen, werden die Parkstände als Parkbuchten ausgebildet. Diese werden jeweils am Anfang und Ende durch begrünte Flächen eingefasst. Neben der verkehrlichen Funktion, dass auch bei unbelegten Parkständen, durch die **Grünflächen** die Parkbuchten geschwindigkeitsdämpfend wirken, tragen diese Flächen zur Entsiegelung des Straßenraums sowie zu einer gestalterischen Aufwertung bei. Vorgesehen ist eine Bepflanzung mit geringen Pflegeaufwand.

Ergänzend werden die **Einmündungsradien** angepasst. Dadurch wird ein langsameres Ein- und Ausfahren in die Straße begünstigt und die Aufmerksamkeit auf den bevorrechtigten Verkehr erhöht. Gleichzeitig verkürzen sich die Querungswege für den Fußverkehr, was insbesondere Kindern, älteren Menschen und mobilitätseingeschränkten Personen zugutekommt.

Die für die Verkehrssicherheit **erforderlichen Sichtdreiecke** wurden im Rahmen der Planung berücksichtigt und freigehalten.

Die beschriebenen Maßnahmen werden entlang des gesamten Streckenabschnitts in wiederkehrender Form umgesetzt. Hierdurch entsteht ein einheitliches und gut wiedererkennbares Gestaltungsbild, das den Charakter der RadPendlerRoute prägt. Eine Visualisierung der Gierather Straße mit den zuvor beschriebenen Elementen wird bis zur Ausschusssitzung oder als Tischvorlage nachgereicht.

Die konsistente Ausgestaltung unterstützt eine intuitive Orientierung und stärkt die Wahrnehmbarkeit der Radverkehrsführung auch unabhängig von einer ergänzenden Beschilderung.

Abschnitt 1 Gierather Straße - zwischen Stadtgrenze & Schlodderdicher Weg

(Lageplan 1 – 3, Anlage 1 und 2)

Abschnitt 1 beginnt an der Stadtgrenze Köln und verläuft für 550,00 m über die Gierather Straße. Er endet an der Einmündung Schlodderdicher Weg. Der Querschnitt weist eine 7,00 – 7,50 m breite Fahrbahn auf und beidseitige Gehweganlagen.

Variante 1:

Entlang der Route wird die Gierather Straße im Wesentlichen durch eine Deckensanierung in

Kombination mit den zuvor beschriebenen Maßnahmen fahrradfreundlich umgestaltet. Die Anlage einer separaten Radverkehrsinfrastruktur ist innerhalb des vorhandenen Straßenraums aufgrund der Raumaufteilung und fehlenden Breiten nicht möglich, sodass der Radverkehr weiterhin im Mischverkehr geführt wird. Die Führung der Route wird dabei durch eine Fahrradpiktogrammkette verdeutlicht.

Das neu geordnete Parken wird durch begrünte Flächen eingefasst und gestalterisch aufgewertet. Gleichermaßen dient die Einfassung der Einhaltung dieser Parkbuchten. Die Anordnung der Parkstände basiert auf den erforderlichen Sichtbeziehungen, die entsprechend der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h im gesamten Streckenabschnitt geprüft und freigehalten wurden. Insgesamt verbleiben somit 9 Stellplätze (vorher 25 Stellplätze). Darüber hinaus trägt die alternierende Anordnung der Parkstände zu einer Reduzierung der gefahrenen Geschwindigkeiten bei, ohne den Verkehrsfluss wesentlich zu beeinträchtigen.

Die Anpassung der Einmündungsradien erfolgt an den Straßen Gierather Mühlenweg, Rosenhag, Gierath, Gierather Wald sowie Schlodderdicher Weg. Dadurch wird die Ein- und Ausfahrt in die Gierather Straße verlangsamt und die Aufmerksamkeit auf den bevorrechtigten Verkehr erhöht.

Des weiteren wird die Bushaltestelle „Gierath“ barrierefrei ausgebaut. Hierfür ist in Fahrtrichtung Köln eine Verlegung der Haltestelle erforderlich. Der barrierefreie Ausbau wird über die Richtlinie des Zweckverbandes go.Rheinland für die Weiterleitung von Zuwendung gemäß 12 ÖPNVG NRW zur Förderung und Investitionen im öffentlichen Personennahverkehr im Gebiet des Zweckverbandes go.Rheinland", mit 100 % der zuwendungsfähigen Kosten, gefördert. Eine Querungshilfe, wie sie im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung vielfach angeregt wurde, kann nicht umgesetzt werden. Aufgrund der Vielzahl an Grundstückszufahrten sowie der im Untergrund vorhandenen Leitungsinfrastruktur bestehen an diesem Standort keine ausreichenden Voraussetzungen für die Einrichtung einer gesicherten oder ungesicherten Querungsstelle.

Kosten: 292.300,00 €

Die derzeitige Annahme einer Deckensanierung basiert auf dem aktuellen Planungsstand und steht unter dem Vorbehalt der weiteren planerischen Konkretisierung. Im Rahmen der Leistungsphase 3 kann nicht ausgeschlossen werden, dass die vertiefende Planung die Notwendigkeit eines Vollausbaus aufzeigt. Über Art und Umfang der umzusetzenden Maßnahme wird nach Vorliegen der Ergebnisse der Leistungsphase 3 entschieden.

Variante 2: **(nicht gefolgt)**

In einer zweiten Variante ist auf Höhe der Hausnummern 240 bis 252 die Anlage eines Mittelstreifens auf einer Länge von rund 85 m vorgesehen, der die Fahrbahn in zwei Richtungsfahrbahnen unterteilt (**Anlage 2** – Lageplan 1). Dadurch wird ein Überholen des Radverkehrs in diesem Abschnitt verhindert. Gleichzeitig entsteht eine zusätzliche Querungsmöglichkeit für den Fußverkehr. Der Mittelstreifen kann analog zu Variante 1 als begrünte Fläche ausgebildet werden. Neben einer gestalterischen Aufwertung des Straßenraums trägt dies zur Wiedererkennbarkeit der RadPendlerRoute bei und stärkt deren einheitliches Erscheinungsbild entlang des Streckenverlaufs. Alternativ ist eine befestigte Ausführung des Mittelstreifens möglich.

Aufgrund der für den Mittelstreifen erforderlichen Flächen kann in diesem Bereich keine Anordnung von Parkständen erfolgen. Insgesamt verbleiben somit 3 Stellplätze (vorher 25 Stellplätze). **Aufgrund der entfallenden Parkmöglichkeiten durch den Mittelstreifen entfällt diese Variante.**

Ansonsten analog zu Variante 1.

Kosten: 302.400,00 €

Abschnitt 2 Gierather Straße - zwischen Schlodderdicher Weg & Am Dännekamp
(Lageplan 4 – 5, Anlage 1 und 2)
Abschnitt 2 beginnt an der Einmündung Schlodderdicher Weg und verläuft für 380,00 m über die Gierather Straße. Er endet am Knotenpunkte Am Dännekamp – Gierather Straße. Der Querschnitt weist eine 7,00 – 7,50 m breite Fahrbahn auf und beidseitige Gehweganlagen.

Variante 1:

Analog zum ersten Abschnitt sind auch im zweiten Abschnitt eine Deckensanierung sowie kleinere bauliche Maßnahmen vorgesehen. Die derzeitige Annahme einer Deckensanierung basiert auf dem aktuellen Planungsstand und steht unter dem Vorbehalt der weiteren planerischen Konkretisierung. Im Rahmen der Leistungsphase 3 kann nicht ausgeschlossen werden, dass die vertiefende Planung die Notwendigkeit eines Vollausbaus aufzeigt. Über Art und Umfang der umzusetzenden Maßnahme wird nach Vorliegen der Ergebnisse der Leistungsphase 3 entschieden.

Auch in diesem Bereich können die baulichen Standards der RadPendlerRoute nicht

umgesetzt werden. Dennoch kann neben dem alternierenden Parken (16 neue Stellplätze; 27 vorhandene Parkplätze) mit Grünflächen, unmittelbar hinter der Einmündung Schlodderdicher Weg die Einrichtung einer Querungshilfe für den Fußverkehr umgesetzt werden, wie in der Bürgerbeteiligung angeregt wurde. Eine Visualisierung dieses Bereiches wird bis zur Ausschusssitzung oder als Tischvorlage nachgereicht.

Ergänzend zu den baulichen Maßnahmen können verkehrsrechtliche Regelungen angeordnet werden, die eine Radverkehrsinfrastruktur gemäß den Standards der Radvorrangroute ermöglichen. Die nachfolgend dargestellten Varianten priorisieren den Radverkehr, ohne andere Verkehrsteilnehmende von der Nutzung des Straßenzuges auszuschließen. Sie können sowohl einzeln als auch kombiniert sowie im Rahmen eines Verkehrsversuchs umgesetzt werden, jedoch immer als Ergänzung zu den baulichen Maßnahmen.

Kosten: 201.700,00 €

Option 1: Fahrradstraße
Die Fahrradstraße ist eine bundesweit etablierte und bewährte Radverkehrsinfrastruktur, die dem Radverkehr Vorrang einräumt, die Verkehrssicherheit erhöht, die Attraktivität des Radfahrens steigert und durch eine bessere Bündelung des Radverkehrs zu einer komfortablen und gut erkennbaren Führung für Radfahrende beiträgt.
Auf Grundlage der vorliegenden Rahmenbedingungen ist die verkehrsrechtliche Anordnung einer Fahrradstraße im Zuge der RadPendlerRoute rechtlich möglich.
Darüber hinaus fördert das Land Nordrhein-Westfalen im Rahmen der Förderrichtlinie Nahmobilität den Ausbau nachhaltiger Mobilität mit bis zu 70 % der zuwendungsfähigen Kosten. Für diesen Abschnitt besteht eine Förderfähigkeit allerdings ausschließlich bei der Einrichtung einer Fahrradstraße. Im Umkehrschluss ist eine Förderung der Deckensanierung ohne die Ausweisung einer Fahrradstraße nicht möglich.

Option 2: Unechte Einbahnstraße
Um die Kfz-Fahrten auf diesem Abschnitt zu reduzieren und die Funktion der Radvorrangroute stärker hervorzuheben, wurde untersucht, welche Verkehrsverlagerungen sich durch unterschiedliche Verkehrsregelungen ergeben (**Anlage 4**). Dabei empfiehlt das Gutachten die **unechte Einbahnstraße ohne abknickende Vorfahrt** (Variante 2a). Diese Variante kombiniert die verkehrliche Entlastung der Gierather Straße mit Vorteilen für Anliegerinnen und Anlieger, da Ausfahrten aus der Gierather Straße weiterhin möglich bleiben. Gleichzeitig bleibt die Vorfahrt der Gierather Straße erhalten, wodurch Nachteile für

den Radverkehr vermieden und die Querungsmöglichkeiten für den Fußverkehr verbessert werden. Damit unterstützt Variante 2a am besten das Ziel einer attraktiven und leistungsfähigen RadPendlerRoute. Die Entlastung der Gierather Straße geht mit einer Verlagerung von Kfz-Verkehren auf den Schlodderdicher Weg und Am Dännekamp einher, wobei die Untersuchung keine verkehrstechnischen Probleme oder Einschränkungen der Leistungsfähigkeit des Straßennetzes erwarten lässt.

Die unechte Einbahnstraße würde mittels Verkehrszeichen 267 („Verbot der Einfahrt“) mit dem Zusatzzeichen „Radverkehr frei“ eingerichtet. Dadurch wäre die Einfahrt in die Gierather Straße für den Kfz-Verkehr ausschließlich aus nördlicher Richtung (Bergisch Gladbach) zulässig, während der Radverkehr die Strecke weiterhin in beiden Fahrtrichtungen nutzen kann. Kfz-Verkehre aus Fahrtrichtung Köln würden über den Schlodderdicher Weg und die Mülheimer Straße umgeleitet. Die Ausfahrt in Fahrtrichtung Bergisch Gladbach bleibt weiterhin möglich.

Die nachfolgende Grafik dient der Verdeutlichung der Verkehrsführung:



Der Vorteil dieser Variante liegt in der Reduzierung der Kfz-Fahrten auf der Radvorrangroute sowie in der Verlagerung des motorisierten Verkehrs auf das dafür vorgesehene Hauptverkehrsnetz.

Optionenabwägung

	Basis Baulich	Option 1 Fahrradstraße	Option 2 unechte Einbahnstraße
RadPendlerRouten Standard	-	✓	o
Förderung	- / KAG möglich bei Vollausbau	✓	-

Knotenpunkt Gierather Straße - Am Dännekamp

(Lageplan 5, Anlage 1 und 2)

Der Knotenpunkt Gierather Straße / Am Dännekamp sollte mit umgebaut werden, auch wenn hierfür noch Abstimmungen auf Kreisebene erforderlich sind, da bereits jetzt ein Handlungsbedarf am Knotenpunkt besteht. Insbesondere fehlen regelkonforme Querungsmöglichkeiten für den Fußverkehr und darüber hinaus weist der Knotenpunkt aufgrund seiner großzügigen Flächenaufteilung Potenziale zur Verbesserung der Radverkehrsführung auf. Der Knotenpunkt befindet sich in einem baulich sanierungsbedürftigen Zustand.

Nicht auszuschließen ist, dass die Abstimmung auf Kreisebene und die dadurch mögliche veränderte Routenführung zu kleinen baulichen Anpassungen am Knotenpunkt in Zukunft führen kann.

Variante 1:

In Variante 1 wird der Knotenpunkt als Kreisverkehr mit einem Radius von 22,00 m ausgebildet. An sämtliche Querungsstellen der Zu- und Ausfahrten sind barrierefreie Fußgängerüberwege vorgesehen. Zusätzlich sind in den Zufahrten der Gierather Straße (Ost) sowie der Straße Am Dännekamp Mittelinseln als Querungshilfen angeordnet. Für die Umsetzung des Kreisverkehrs ist eine Erweiterung der Verkehrsfläche auf der Nordseite erforderlich. Die hierfür benötigten Flächen befinden sich bereits im Eigentum der Stadt.

Kosten: 224.700,00 €

Variante 2:

In Variante 2 wird der Knotenpunkt Gierather Straße / Am Dännekamp als signalfreie Kreuzung ausgebildet. Für den Fußverkehr werden sichere und regelkonforme

Querungsmöglichkeiten geschaffen. Die östlichen und westlichen Knotenpunktarme können dabei mithilfe von Mittelinseln in zwei Zügen gequert werden, während am südlichen Knotenpunktarm ein Fußgängerüberweg vorgesehen ist. Die Vorfahrtsregelung orientiert sich an den bestehenden Kfz-Verkehrsstärken, sodass die Relation Gierather Straße (Ost) – Am Dännekamp als bevorrechtigte Fahrbeziehung geführt wird.
Zur sicheren Führung des Radverkehrs auf der RadPendlerRoute zwischen der Gierather Straße (Ost) und der Gierather Straße (Süd) wird zwischen den Querungshilfen eine Radaufstellfläche angeordnet. Diese ermöglicht dem Radverkehr ein sicheres Einordnen und erleichtert das Queren des Knotenpunktes.

Kosten: 224.700,00 €

Aufgrund des schlechten baulichen Zustands sowie der fehlenden regelkonformen Querungsmöglichkeiten für den Fußverkehr empfiehlt die Verwaltung die Sanierung des Knotenpunktes und den Umbau gemäß Variante 2 zu einem signalfreien Knotenpunkt mit regelkonformen Querungshilfen.

Abschnitt 3 Gierather Straße - zwischen Am Dännekamp & Rodemich
(Lageplan 6, Anlage 1)

Der Ausbau dieses Abschnittes wird zunächst **zurückgestellt** (siehe oben).

Abschnitt 3 beginnt am Knotenpunkte Am Dännekamp – Gierather Straße und verläuft für 310,00 m über die Gierather Straße. Er endet an der Einmündung Rodemich. Der Querschnitt weist eine 5,00 - 5,50 m breite Fahrbahn auf und einem einseitigen Gehweg, sowie einem separat geführten Gehweg entlang des Waldes.

Falls diese Streckenführung kommt, ist für diesen Abschnitt eine Deckensanierung (ggf. ein Vollausbau) mit wiederholenden verkehrsberuhigenden Elementen, zur Reduzierung der Fahrgeschwindigkeiten vorgesehen. Diese können gepflastert oder begrünt werden. Insbesondere im Kurvenbereich soll eine mittig geführte Trennung (taktil oder markiert) geschaffen werden, sodass die Fahrgeschwindigkeit reduziert wird und das Schneiden der Kurve verhindert wird, wie es ein Wunsch aus der Bürgerschaft war.

Kosten: 137.500,00 € (Deckensanierung)

Abschnitt 4 Rodemich

(Lageplan 7, Anlage 1 und 2)

Der Ausbau dieses Abschnittes wird zunächst **zurückgestellt**. Hintergrund ist die derzeit laufende Überprüfung der Routenführung durch den Rheinisch-Bergischen Kreis.
Abschnitt 4 umfasst die Straße Rodemich bis über den Platz am Ende der Sackgasse hinweg. Insgesamt ist dieser Abschnitt 240,00 m lang. Der Querschnitt weist eine 5,00 - 5,05 m breite Fahrbahn auf mit einem einseitig geführten schmalen Gehweg.

Variante 1:

In dieser Variante ist eine Deckensanierung vorgesehen, jedoch ohne spezielle Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs. Das Parken erfolgt weiterhin am Fahrbahnrand und wird nicht gesondert geregelt. Dabei ist durch die parkenden Kraftfahrzeuge sicherzustellen, dass eine für Rettungsfahrzeuge erforderliche Restfahrbahnbreite von mindestens 3,05 m jederzeit erhalten bleibt.

Zur Vermeidung des Kurvenschneidens im Bereich des Platzes wird ein verkehrsberuhigendes Element angeordnet, das gegebenenfalls durch eine Baumpflanzung ergänzt werden kann. Die Führung des fließenden Verkehrs wird im Platzbereich durch eine klare Linienführung geordnet, während die Schrägparkstände im Seitenraum angeordnet werden.

Kosten: 99.400,00 €

Variante 2:

Variante 2 erfolgt analog zu Variante 1, jedoch ergänzt durch Markierungen der zulässigen Parkbereiche. Dabei werden Stellplätze ausschließlich dort ausgewiesen, wo trotz parkender Fahrzeuge eine Restfahrbahnbreite von mindestens 3,05 m für die Durchfahrt von Rettungsfahrzeugen gewährleistet werden kann.

Kosten: 103.100,00 €

Abschnitt 5 Am Rodenbach

(Lageplan 8 – 9, Anlage 1 und 2)

Abschnitt 5 startet mit der Fahrbahneinengung am Rodemich und umfasst den gesamten Weg entlang des Regenrückhaltebeckens von 470,00 m. Er mündet in den Refrather Weg. Der Querschnitt weist eine Wegebreite von etwa 3,00 – 3,50 m. Aufgrund des Ausbaus nachhaltiger Mobilität ist eine 70%ige Förderung vorgesehen über die Förderrichtlinie Nahmobilität.

Variante 1:

Für die gesamte Strecke entlang des Regenrückhaltebeckens ist der Ausbau des Weges auf 4,00 m in asphaltbauweise vorgesehen. Um Höhendifferenzen in den Böschungsbereichen zu den Kleingärten zu überwinden, werden Stützmauern eingebaut. Gleichzeitig werden Flächen zum Verweilen oder Spielen im Zuge des StEKs ausgearbeitet. Um die Nutzung des Weges auf den Radverkehr sowie die Betriebsfahrzeuge des Regenrückhaltebeckens zu beschränken, sind an den Zufahrten Fahrbahneinengungen vorgesehen. Entlang der RadPendlerRoute zwischen Rodemich und dem Parallelweg wird die Fahrbahn durch Grünflächen optisch und baulich verschmälert. Von Norden kommend, über die Straße Am Rodenbach, wird die Einengung zusätzlich mit Pollern ausgestattet. Diese können für Betriebs- und Wartungsfahrzeuge bei Bedarf entfernt werden. Am östlichen Ende des Weges werden Umlaufsperren vorgesehen. Sie sorgen dafür, dass Radfahrende ihre Geschwindigkeit reduzieren, bevor sie auf den anschließend wieder für den Kfz-Verkehr freigegebenen Wegabschnitt treffen. Die Befahrbarkeit dieses Abschnitts bleibt aufgrund der bestehenden Erschließung einer angrenzenden Pachtfläche erforderlich.

Kosten: 277.800,00 €

Variante 2:

Analog zu Variante 1 wird der Weg entlang des Rückhaltebeckens in Asphaltbauweise ausgebaut. Zur Verdeutlichung des erforderlichen Sicherheitsraums zum nördlich gelegenen Zaun wird die Wegebreite auf 3,50 m begrenzt und durch einen begleitenden Grünstreifen vom Zaun abgesetzt.

Darüber hinaus werden punktuelle Engstellen in Bereichen in Kauf genommen, in denen zur Einhaltung größerer Breiten eine aufwendige Stützmauer zur Sicherung der Böschung erforderlich wäre. Auf diese Weise kann auf zusätzliche bauliche Eingriffe in die Topografie verzichtet werden, während gleichzeitig ein ausreichend leistungsfähiger und verkehrssicherer Wegeverlauf gewährleistet bleibt.

Kosten: 253.000,00 €

Die Verwaltung empfiehlt die Umsetzung der Variante 2, da diese im Vergleich zu Variante 1 eine wirtschaftlichere Lösung darstellt. Durch die Begrenzung der Ausbaubreite auf 3,50 m sowie den Verzicht auf aufwendige Stützbauwerke in einzelnen Engstellen können die erforderlichen Eingriffe und Baukosten reduziert werden. Gleichzeitig wird eine verkehrssichere und funktionale Wegeführung gewährleistet, sodass die wesentlichen Anforderungen an die Verbindung weiterhin erfüllt werden.

Kostenzusammenfassung

Auf Basis der Vorplanung wurde eine erste Kostenschätzung vorgenommen:

Abschnitt 1 Gierather Straße - zwischen Stadtgrenze & Schlodderdicher Weg

Variante 1: 292.300,00 € (Vorzugsvariante)

Variante 2: 302.400,00 €

Abschnitt 2 Gierather Straße - zwischen Schlodderdicher Weg & Am Dännekamp

Variante 1: 201.700,00 €

Förderung von 70 % bei Einrichtung einer Fahrradstraße möglich

Knotenpunkt Gierather Straße - Am Dännekamp

Variante 1: 224.700,00 €

Variante 2: 224.700,00 €

Abschnitt 3 Gierather Straße - zwischen Am Dännekamp & Rodemich (zurückgestellt)

Variante 1: 137.500,00 €

Abschnitt 4 Rodemich (zurückgestellt)

Variante 1: 99.400,00 €

Variante 2: 103.100,00 €

Abschnitt 5 Am Rodenbach

Variante 1: 277.800,00 €

Variante 2: 253.000,00 € (Vorzugsvariante)

Förderung von 70 %

Die Werte beziehen sich auf die Nettogesamtkosten.

Anlagen

Anlage 1 – Planungsunterlagen Variante 1 (Lageplan 1 – 9)

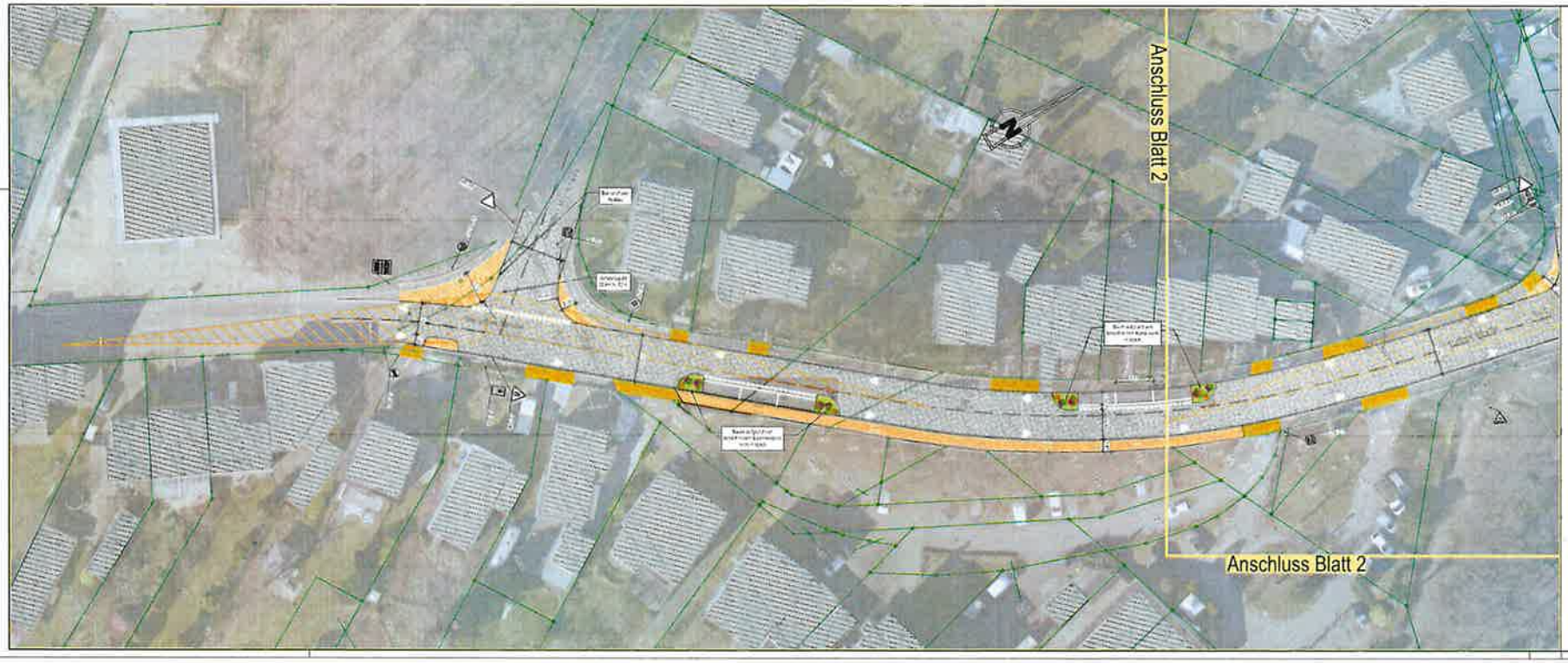
Anlage 2 – Planungsunterlagen Variante 2 (Lageplan 1, 5, 7 – 9)

Anlage 3 – Parkraumuntersuchung

Anlage 4 – Verkehrsuntersuchung RPR Gierather Straße

Anlage 5 – Dokumentation der Öffentlichkeitsbeteiligung 26.02.2026

Anlage 6 – Dokumentation der Öffentlichkeitsinformation 23.06.2026





Zeichenerklärung

Vorplanung

FISCHER TEAMPLAN

Stadt Bergisch Gladbach

RadPendlerRoute Bergisch Gladbach AP1

Lageplan 1 Variante 1

1:250

1001695 /

1

197

O: 13





Zeichenerklärung

Vorplanung

FISCHER TEAMPLAN

Stadt Bergisch Gladbach

RadPendlerRoute Bergisch Gladbach AP1

Lageplan 2 Variante 1

1:250

2

198





Zeichenerklärung

Vorplanung

FISCHER TEAMPLAN

Stadt Bergisch Gladbach

RadPendlerRoute Bergisch Gladbach AP1

Lageplan 3 Variante 1

1:250

1001696 /

3

199





Zeichenerklärung

Vorplanung

FISCHER TEAMPLAN

Stadt Bergisch Gladbach

RadPendlerRoute Bergisch Gladbach AP1

Lageplan 4 Variante 1

1:250

4

200





Zeichenerklärung

Vorplanung

FISCHER

Stadt Bergisch Gladbach

RadPendlerRoute Bergisch Gladbach AP1

Lageplan 5 Variante 1

1:250

5

201





Zeichenerklärung

Vorplanung

FISCHER Ingenieure

Stadt Bergisch Gladbach

RadPendlerRoute Bergisch Gladbach AP1

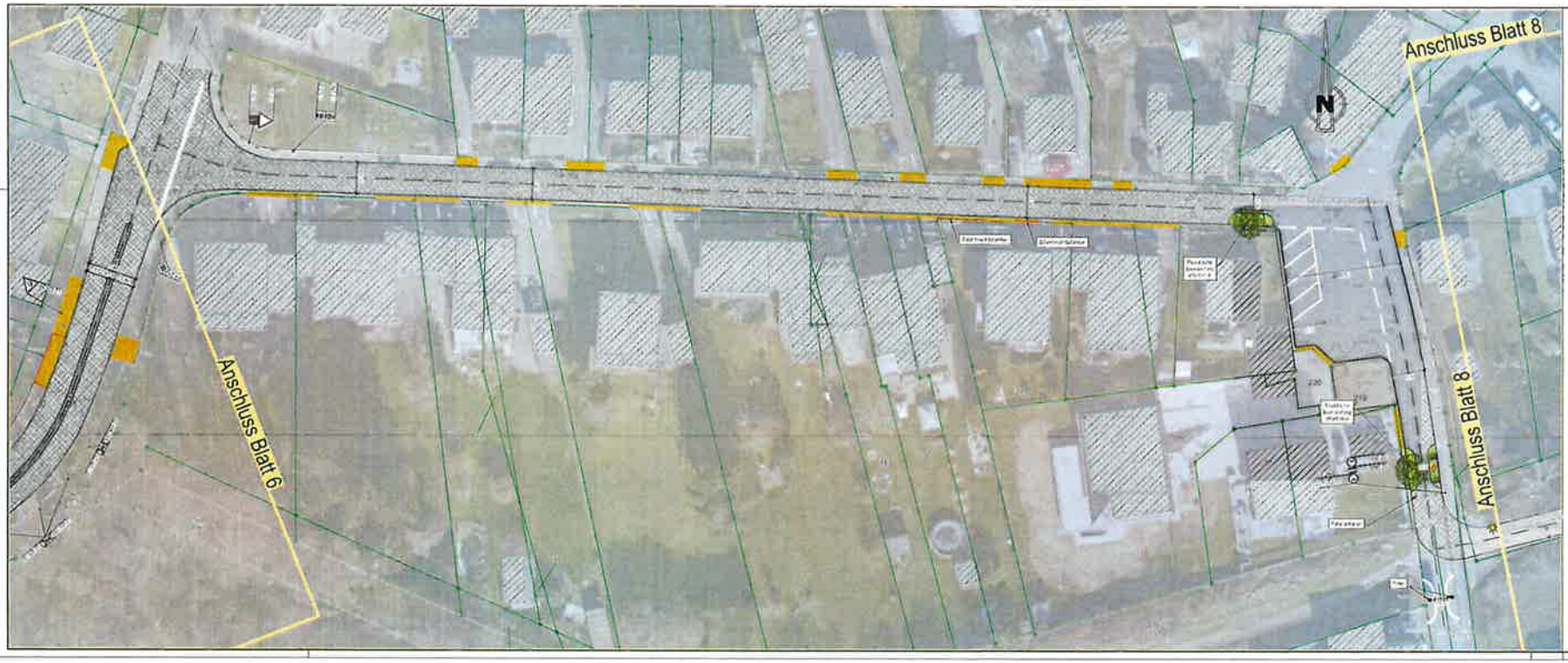
Lageplan 6 Variante 1

1:250

1001696 /

6

202





Zeichenerklärung

Vorplanung

FISCHER TEAMPLAN

Stadt Bergisch Gladbach

RadPendlerRoute Bergisch Gladbach AP1

Lageplan 7 Variante 1

1:250

7





Zeichenerklärung

Vorplanung

FISCHER TECHNIK AG

Stadt Bergisch Gladbach

RadPendelRoute Bergisch Gladbach AP1

Lageplan 8 Variante 1

1:250

1001696 /

8





Zeichenerklärung

Vorplanung

FISCHER TEAMPLAN

Kreative Ingenieurleistungen für eine lebbare Umwelt

Stadt Bergisch Gladbach

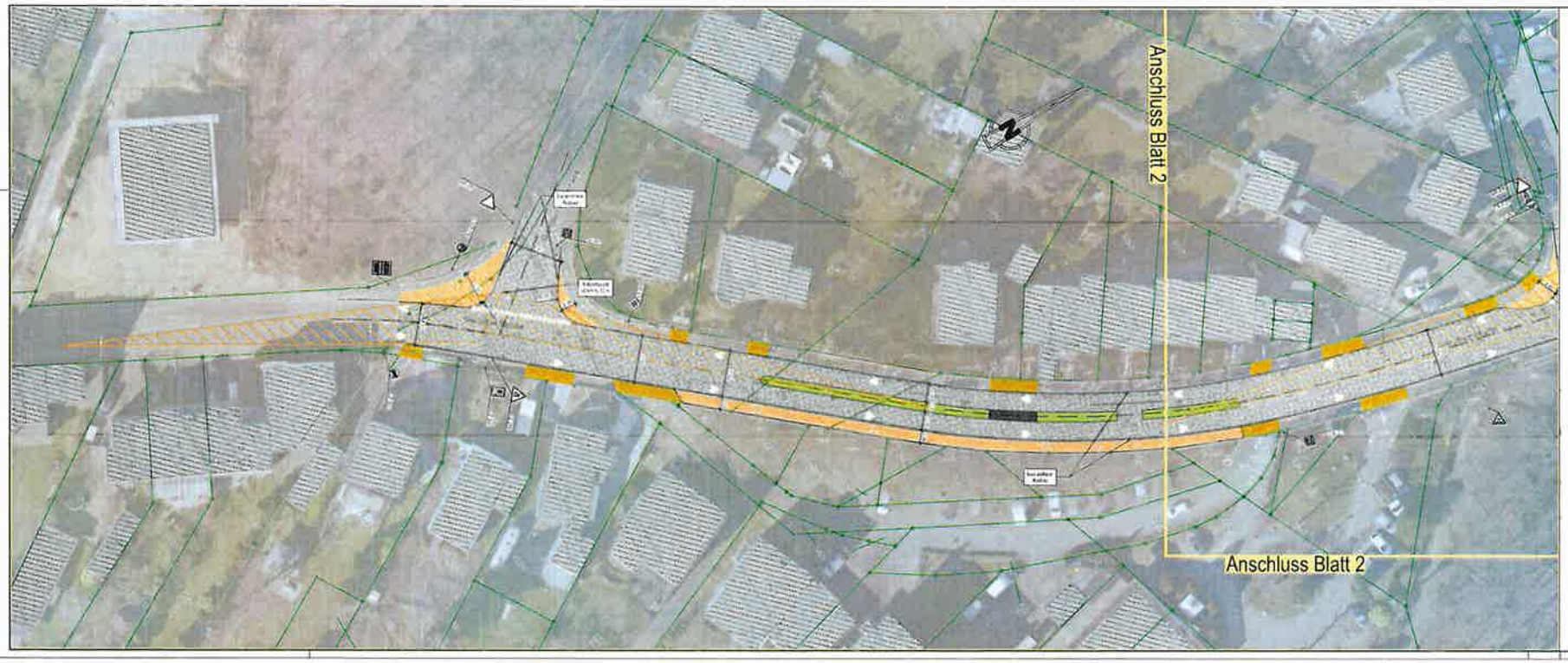
RadPendlerRoute Bergisch Gladbach AP1

Lageplan 9 Variante 1

1:250

1001696 /

9





Zeichenerklärung

Vorplanung

FISCHER

Stadt Bergisch Gladbach

RadPendlerRoute Bergisch Gladbach AP1

Lageplan 1 Variante 2

1:250

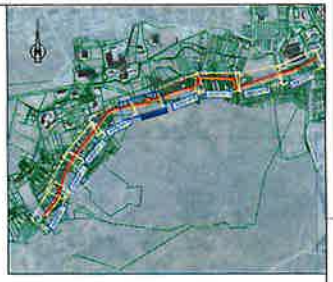
1001696 /

1

207

O: 13





Zeichenerklärung

Vorplanung

FISCHER

Stadt Bergisch Gladbach

RadPendlerRoute Bergisch Gladbach AP1

Lageplan 5 Variante 2

1:250

1001596 /

5

208





Zeichenerklärung

Vorplanung

FISCHER TEAMPLAN

Stadt Bergisch Gladbach

RadPendlerRoute Bergisch Gladbach AP1

Lageplan 7 Variante 2

1:250

7





Zeichenerklärung

Vorplanung

FISCHER TEAMPLAN

Kreative Ingenieurlösungen

Stadt Bergisch Gladbach

RadPendlerRoute Bergisch Gladbach AP1

Lageplan 8 Variante 2

1:250

8

210





Zeichenerklärung

Vorplanung

FISCHER

Stadt Bergisch Gladbach

RadPendlerRoute Bergisch Gladbach AP1

Lageplan 9 Variante 2

1:250

1001696 /

9

Planersocietät
Mobilität. Stadt. Dialog.

www.planersocietaet.de



Parkraumuntersuchung

Zur RadPendlerRoute/ Gierather Straße

Ergebnisbericht

06. Oktober 2026



Wieviel Parkmöglichkeiten gibt es?

Analysen und Daten

Gesamtangebot

rd. 320 öffentlich-zugängliche Parkmöglichkeiten im gesamten Untersuchungsgebiet

- Davon alle Parkmöglichkeiten ohne Bewirtschaftung („freies Parken“)
- Parkstände sind nur abschnittsweise markiert; bspw. entlang der Gierather Straße werden Fahrzeuge vielfach auch außerhalb markierter Flächen abgestellt.
- Eine Beschilderung, die das Parken auf die markierten Flächen beschränkt, ist dabei nicht vorhanden. Das Parken außerhalb markierter Flächen ist ebenfalls zulässig.



Gesamtangebot

rd. 320 öffentlich-zugängliche Parkmöglichkeiten im gesamten Untersuchungsgebiet

- Davon alle Parkmöglichkeiten ohne Bewirtschaftung („freies Parken“)
- Parkstände sind nur abschnittsweise markiert; bspw. entlang der Gierather Straße werden Fahrzeuge vielfach auch außerhalb markierter Flächen abgestellt.
- Eine Beschilderung, die das Parken auf die markierten Flächen beschränkt, ist dabei nicht vorhanden. Das Parken außerhalb markierter Flächen ist ebenfalls zulässig.



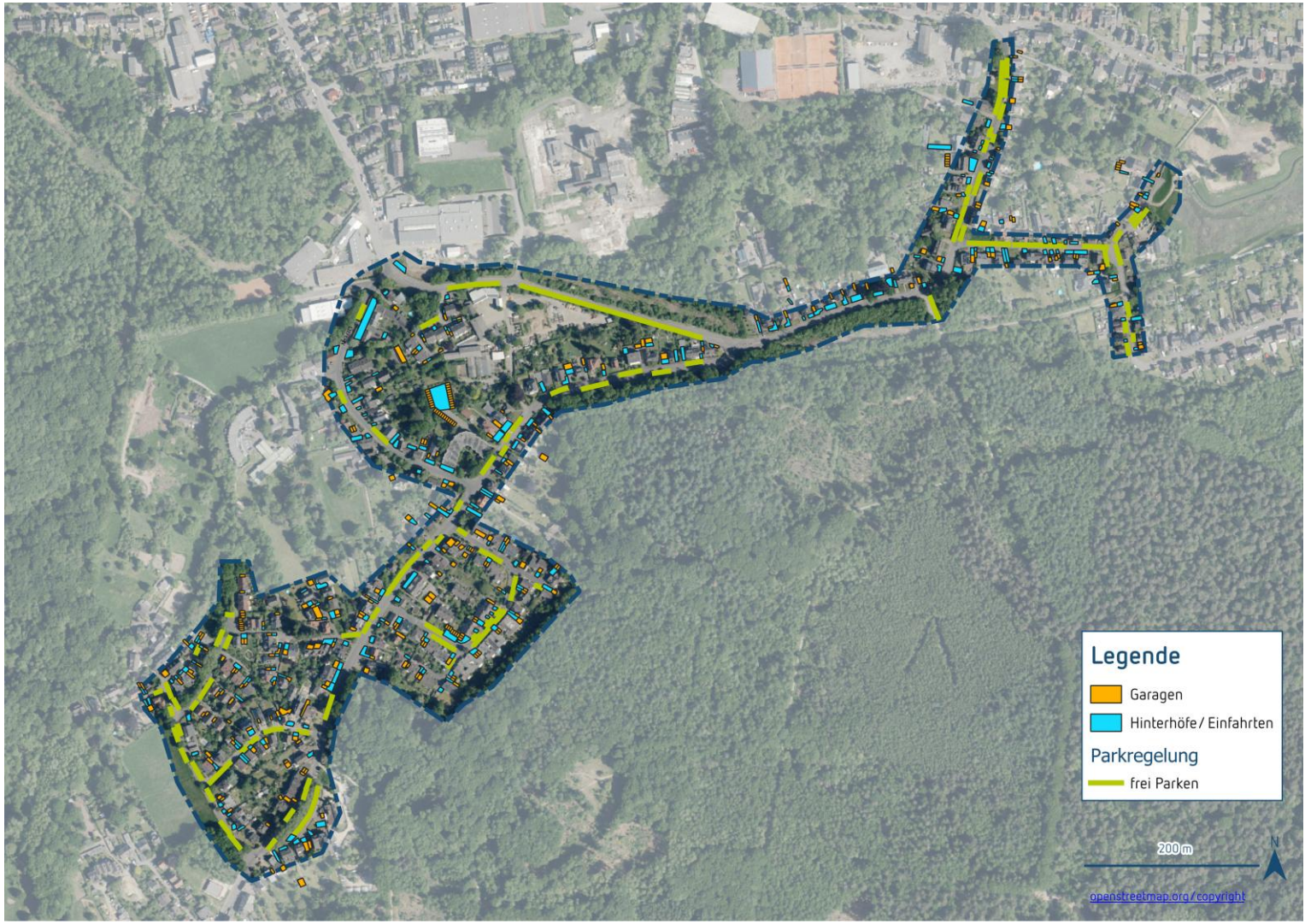
Parken an der Gierather Straße

Gesamtangebot

rd. 320 öffentlich-zugängliche Parkmöglichkeiten im gesamten Untersuchungsgebiet

- Die genaue Abgrenzung des Parkangebots ist daher schwierig; die ermittelte Anzahl ist als Näherungswert zu verstehen.

- zusätzlich **private Parkmöglichkeiten:** rd. **340 Plätze in Garagen**, schätzungsweise mind. **450 weitere auf Zufahrten, Höfen, Grundstücken**





Wer parkt eigentlich wo?

Analysen und Daten

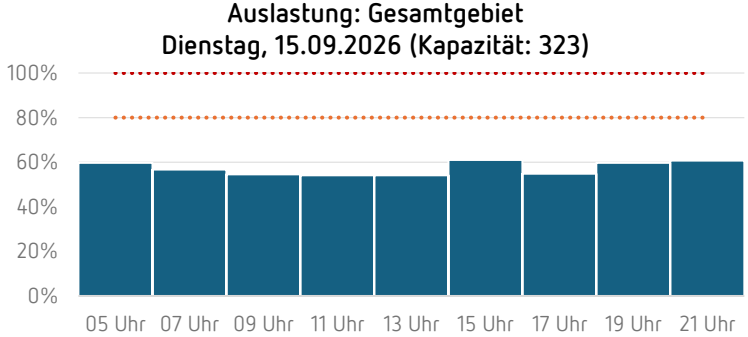
Methodik und Analyse

- Die Erhebung und Auswertung erfolgen gemäß den **Empfehlungen für Verkehrserhebungen (EVE) der FGSV**.
- Erhebungen an drei Tagen: **Dienstag**, 15.09., **Donnerstag**, 17.09., **Samstag**, 19.09.2026
- Belegungskarten im **2-Stunden-Takt** von 05 bis 21 Uhr
- Betrachtet werden **öffentlich zugängliche** Parkmöglichkeiten.

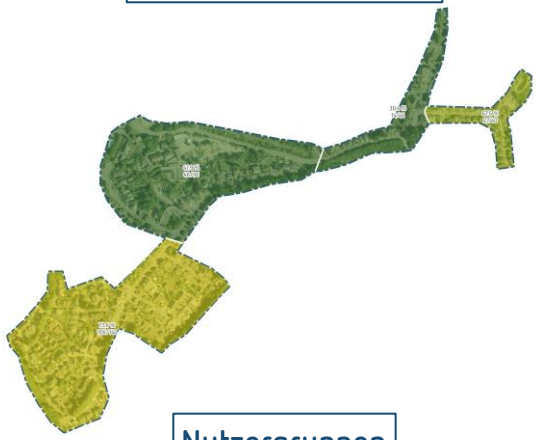
- **Einstufung des Parkdrucks**
  - Bis 60 %: kein Parkdruck
  - Über 60 bis 70 %: geringer Parkdruck
  - Über 70 bis 80 %: mittlerer Parkdruck
  - Über 80 bis 90 %: hoher Parkdruck
  - Über 90 bis 100 %: sehr hoher Parkdruck
  - Über 100 %: überbelegt

- **Darstellung der Ergebnisse**
  - **Gesamtgebiet:** aggregierte Auslastung nach Tag und Uhrzeit
  - **Räumliche Aufteilung in vier Abschnitte:** räumliche Unterschiede der Belegung
  - **Straßenabschnitte:** kleinräumige Belegungsschwerpunkte und lokale Engstellen
  - **Parkdauer/Nutzergruppen:** ergänzende Auswertung anhand der Kennzeichendaten

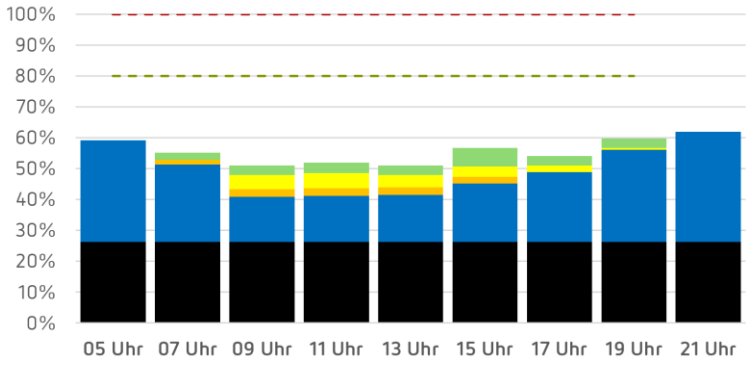
Tagesverlauf



Räumliche Verteilung



Nutzergruppen



Wie voll ist es?

Dienstag, 15.09.2026

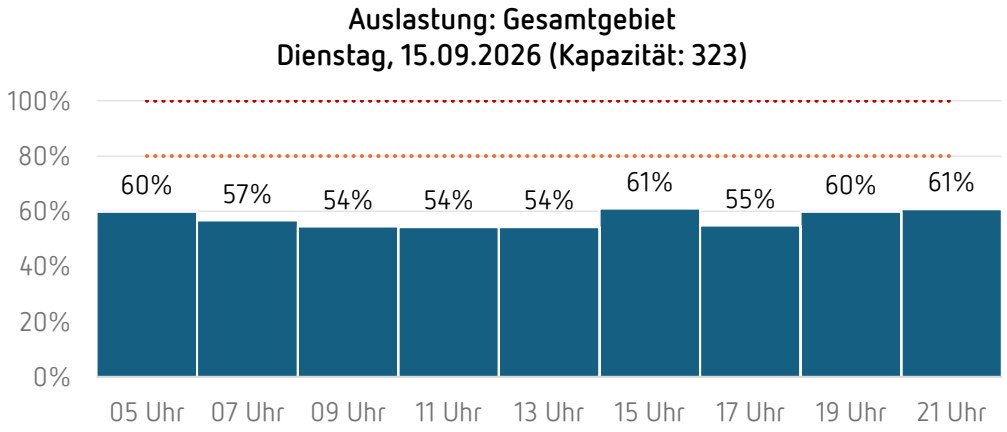
- Die Auslastung bewegt sich zwischen **54 und 61 %**; der Höchstwert wird um 15 Uhr und um 21 Uhr erreicht.
- Alle Werte liegen unter 70 % und fallen damit in die Kategorie **„kein bis geringer Parkdruck"**.

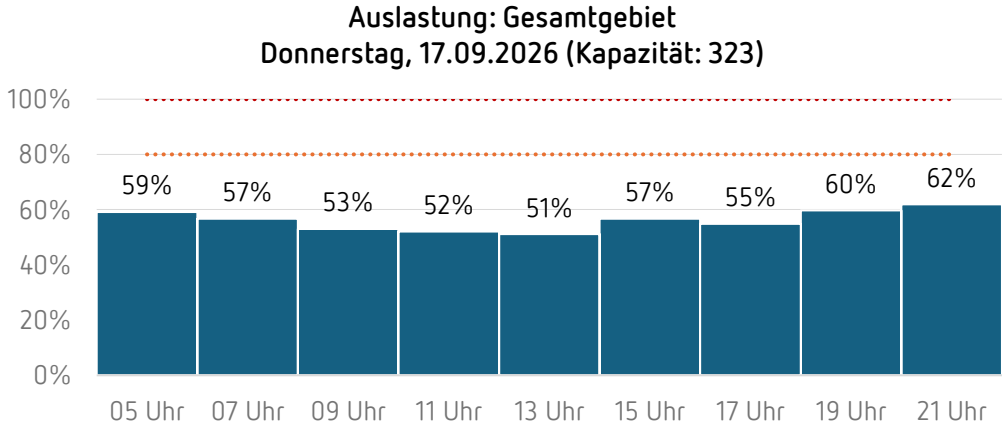
Donnerstag, 17.09.2026

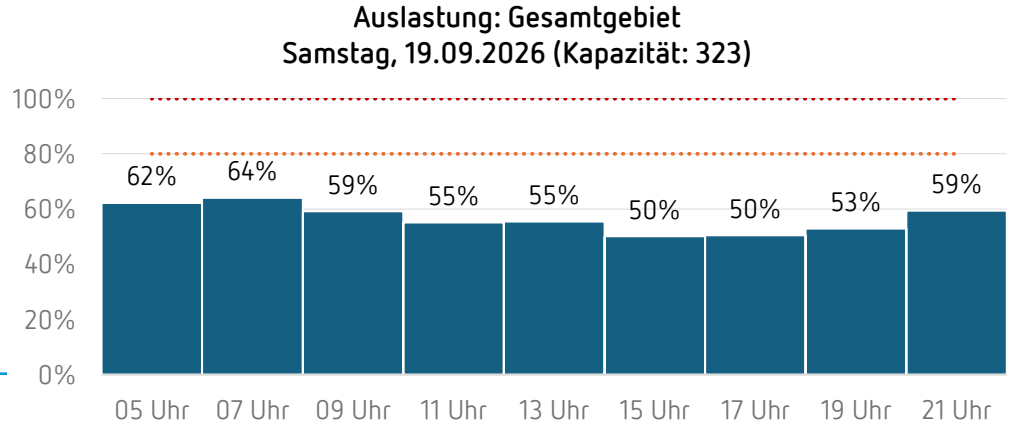
- Die Auslastung beträgt **51 bis 62 %** und erreicht ihren niedrigsten Wert um 13 Uhr.
- Auch an diesem Tag wird die 70-%-Schwelle durchgehend unterschritten: **kein bis geringer Parkdruck**.

Samstag, 19.09.2026

- Mit **64 %** um 7 Uhr wird der höchste Einzelwert der drei Erhebungstage erreicht.
- Im weiteren Tagesverlauf sinkt die Auslastung auf bis zu 50 %; sämtliche Werte entsprechen der Kategorie **„kein bis geringer Parkdruck"**.







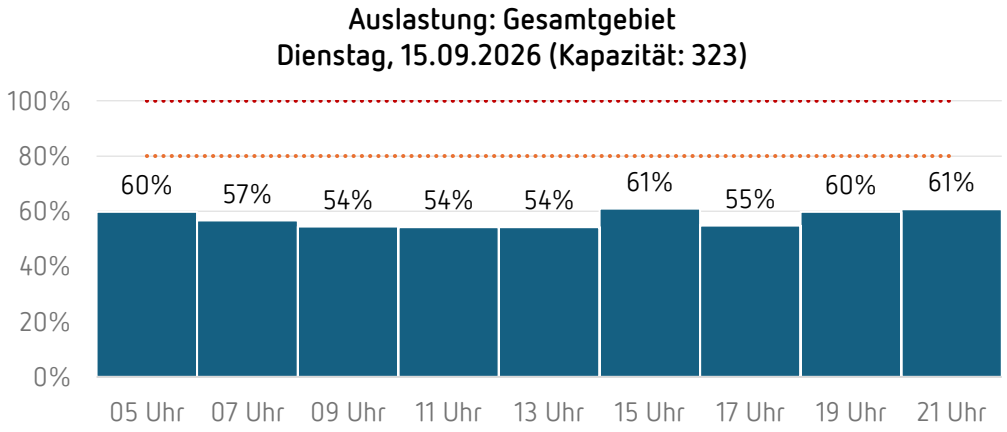
Wie voll ist es?

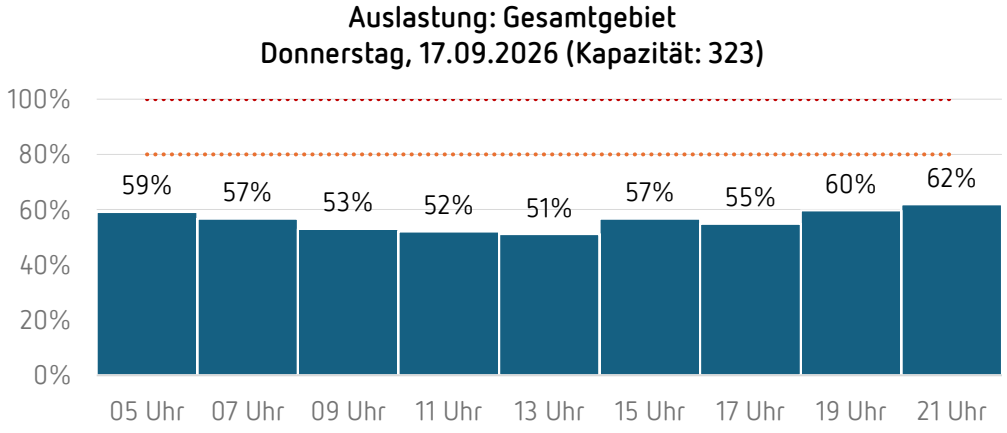
Fazit im Tagesvergleich

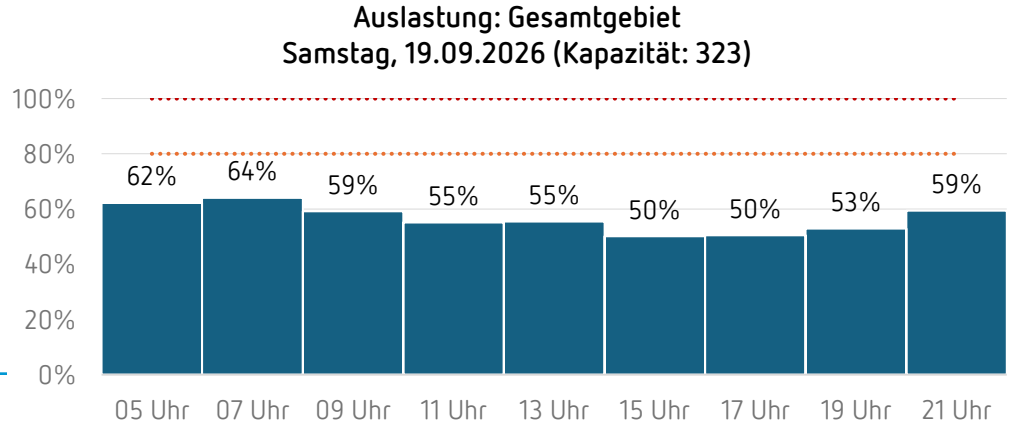
- An **keinem** der drei Tage wird die 70-%-Schwelle zum mittleren Parkdruck erreicht. Die **höchste Auslastung** beträgt **64 %,** zum Spitzenzeitpunkt bleiben rechnerisch rund **36 % der öffentlichen Parkplätze unbelegt**.

- Insgesamt deutet dies auf ein **ausreichendes Parkraumangebot** im Untersuchungsgebiet während der Erhebungszeiten hin. Der erhöhte Wert am Samstagmorgen spricht für eine zeitweise stärkere Nachfrage, jedoch nicht für einen ausgeprägten Engpass.

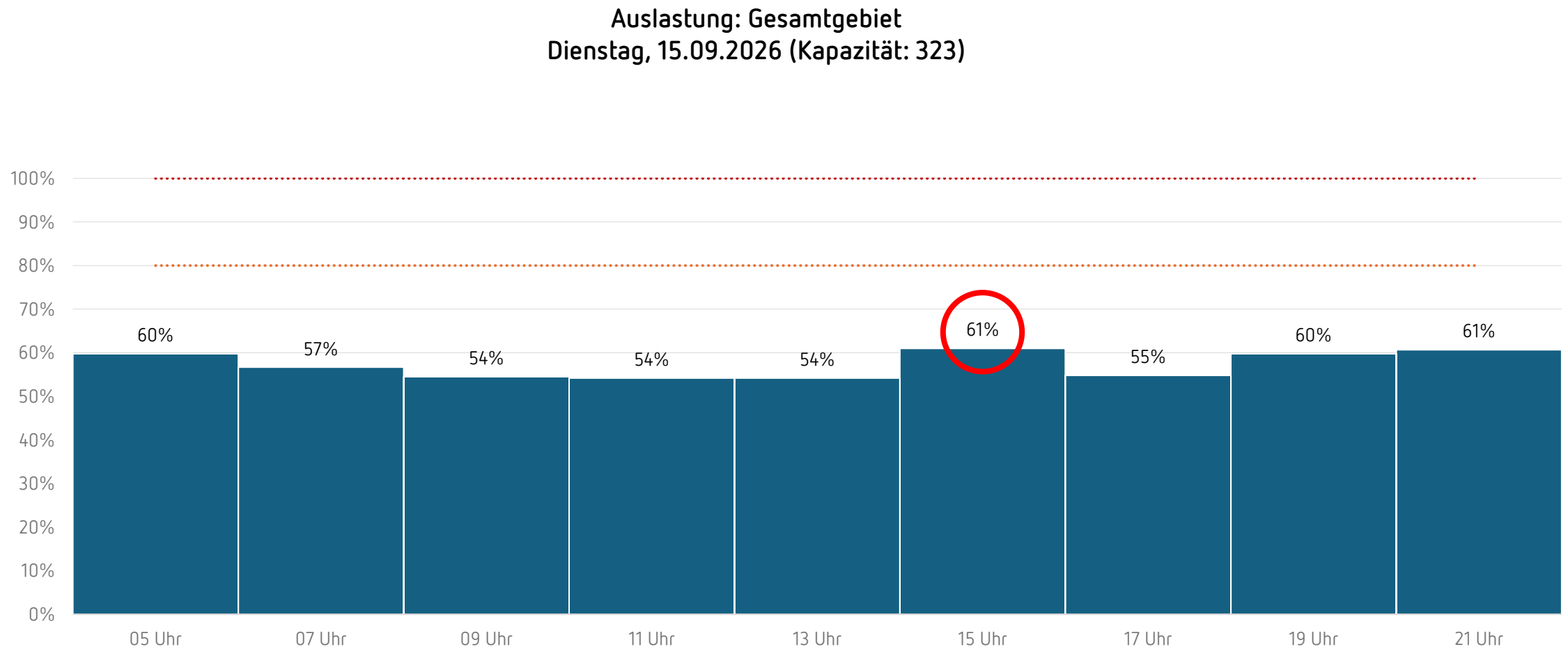
- Da die Werte das Gesamtgebiet abbilden, können lokale Unterschiede oder stärker ausgelastete Teilbereiche darin unberücksichtigt bleiben.



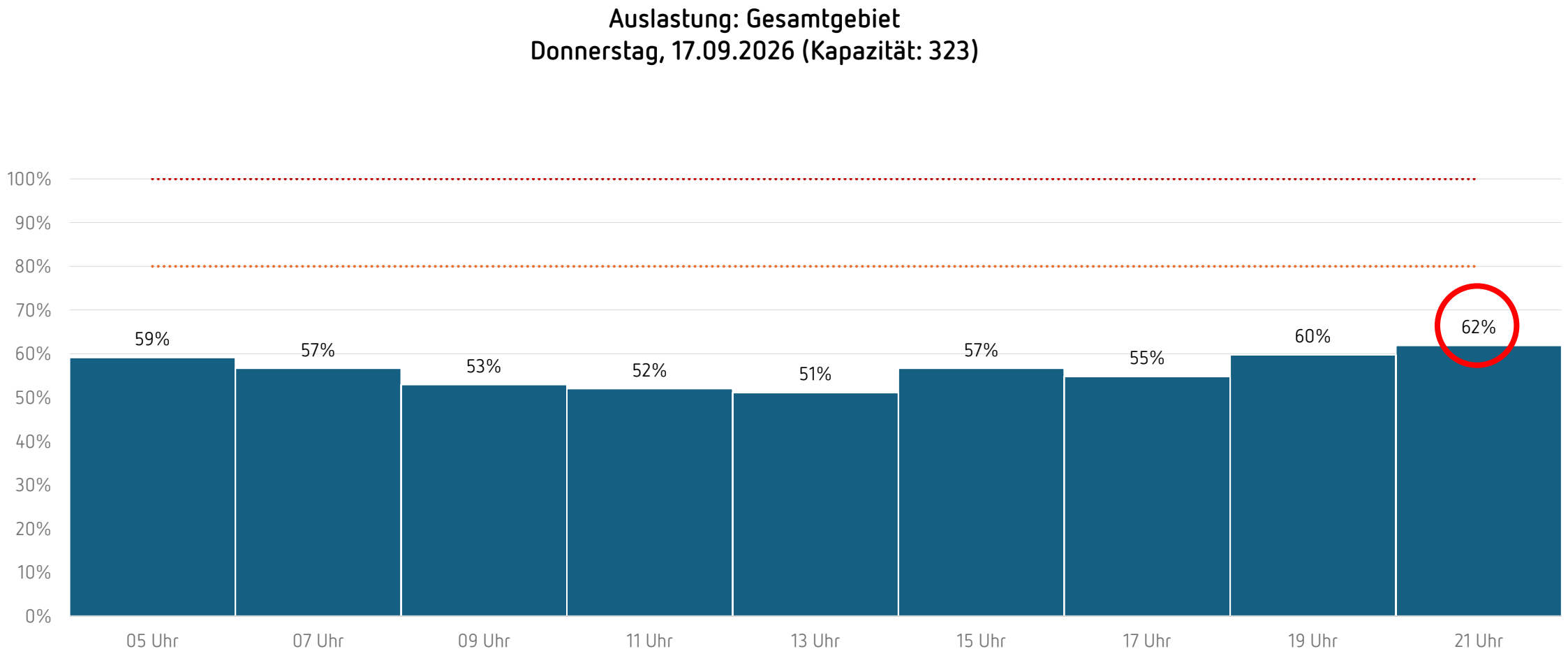




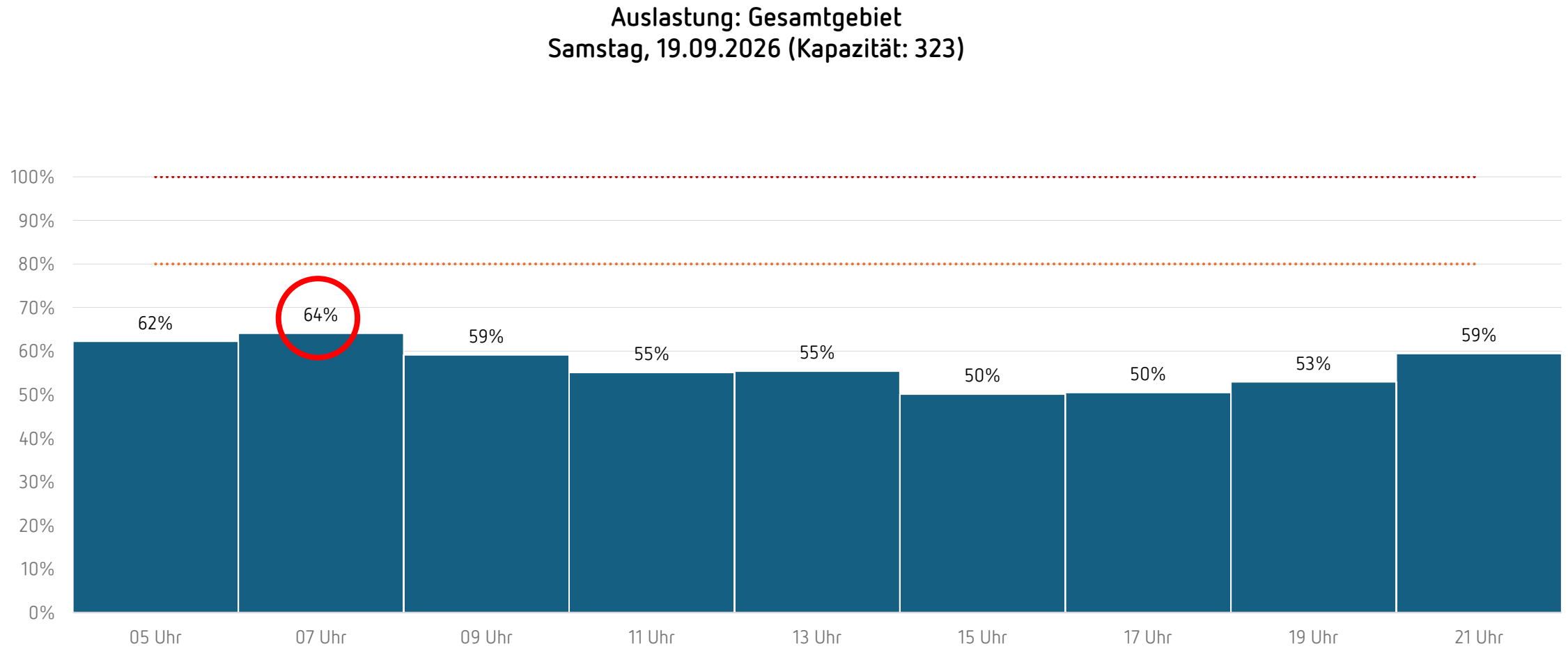
Wie voll ist es? – Dienstag



Wie voll ist es? – Donnerstag



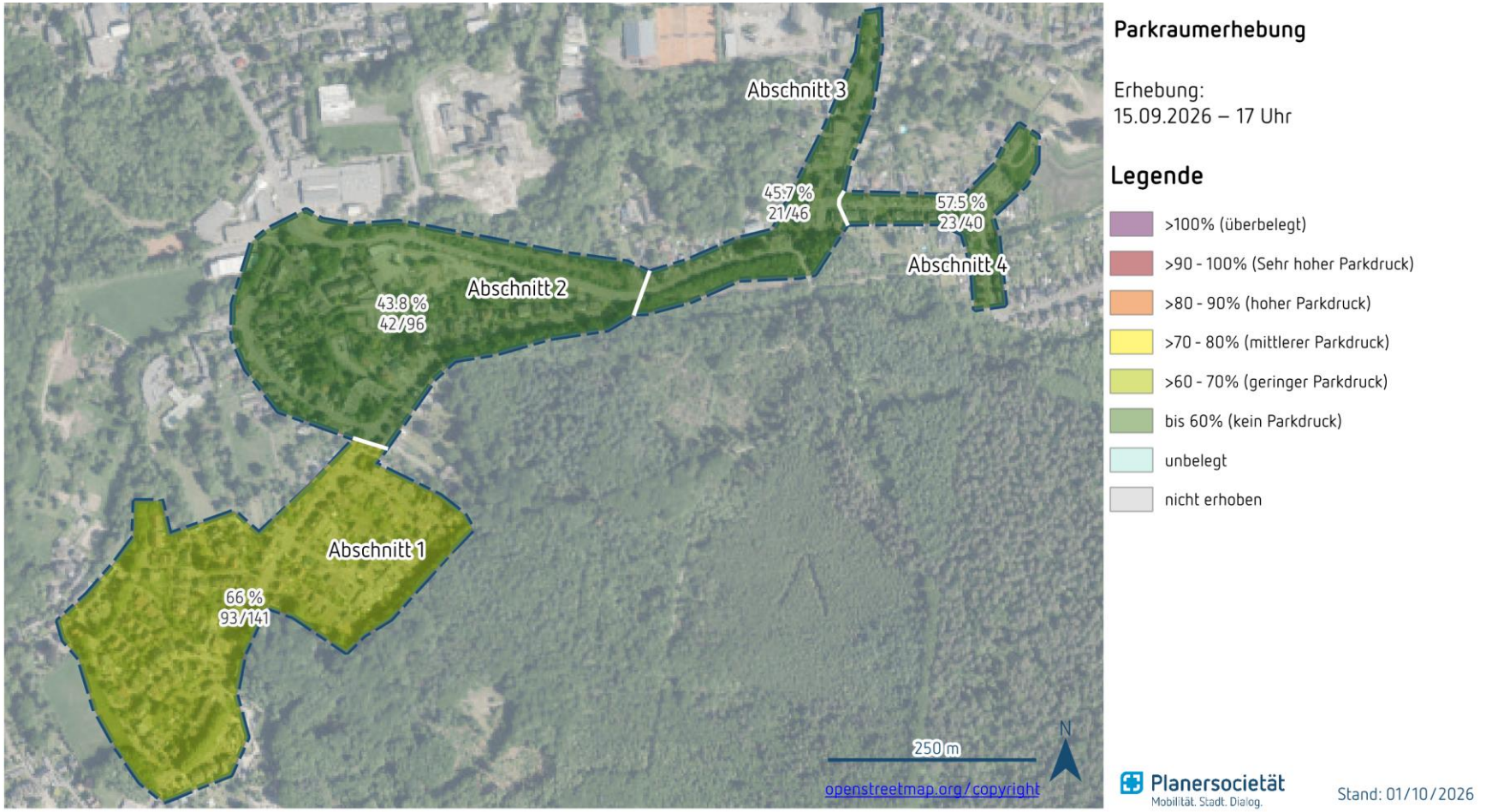
Wie voll ist es? – Samstag



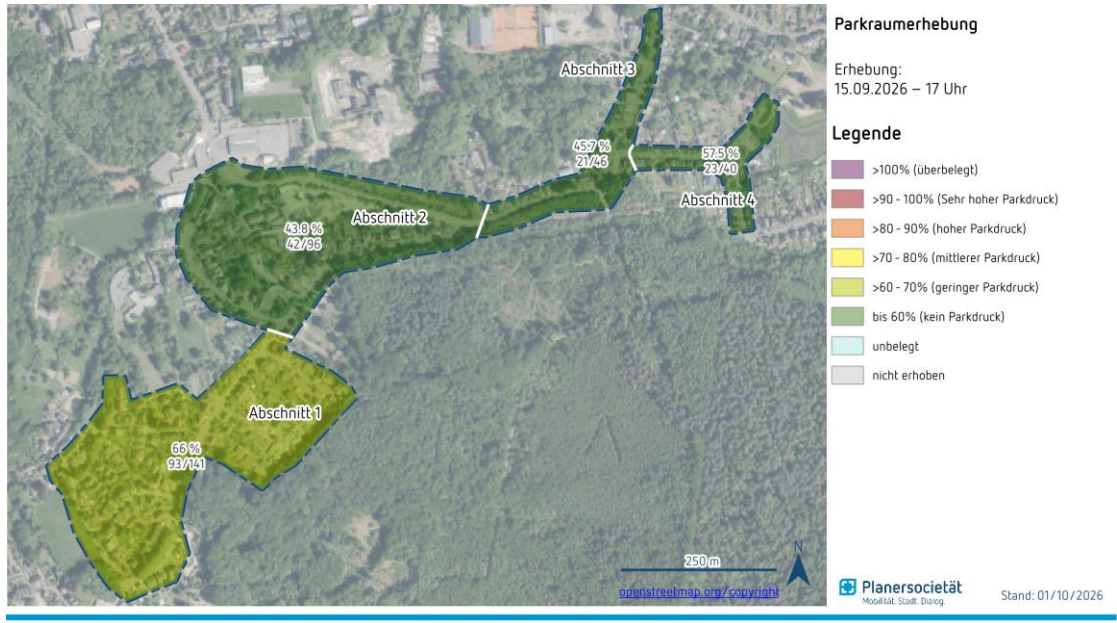
Wie voll ist es? Wo wird geparkt?

Beispielauszug der Darstellungen
Dienstag, 17 Uhr

- **Aggregation in mehrere Teilgebiete**
- 5-21 Uhr; Dienstag, Donnerstag und Samstag
- Darstellung von zeitlichen Auslastungen und räumlichen Belegungsschwerpunkten



Wie voll ist es? Wo wird geparkt?



- **Abschnitt 1 – Süd (141 Plätze):**
  - **Höchste Auslastung**, besonders am Dienstag und Donnerstagmorgen. Am Dienstag werden bis zu **79,4 %** erreicht; am Donnerstag sinkt die Belegung von 75,2 % am frühen Morgen auf **56,7 % um 13 Uhr**. Samstag: **73 % um 7 Uhr**, 61 % um 9 Uhr.
- **Abschnitt 2 – West (96 Plätze):**
  - Durchgehend vergleichsweise gering ausgelastet: **Dienstag etwa 44–48 %**, **Donnerstag Nachmittag am stärksten mit 51–60 %.** Samstag ca. 55–59, aber **weiterhin ohne Parkdruck**.
- **Abschnitt 3 – Nord (46 Plätze):**
  - **Überwiegend niedrigste Belegung**: **Dienstag etwa 30–46 %, Donnerstag 28–41 %.** Samstagvormittags steigt sie von 47,8 % auf 57 %, **bleibt aber unter 60 %.**
- **Abschnitt 4 – Ost (40 Plätze):**
  - Meist mittlere Auslastung im Vergleich der Abschnitte: Dienstag etwa 48–68 %, Donnerstag 48–75 %, Samstagvormittags 63–68 %. Am **Donnerstag** um **19 Uhr** steigt sie jedoch auf **75 %** (30 von 40 Stellplätzen) und erreicht damit **mittleren Parkdruck**.

Wie voll ist es? Wo wird geparkt?

Abschnitt 1: Dienstagabend – höchste Auslastung

- Im südlichen Abschnitt wird mit 79,4 % (112 von 141 Stellplätzen) der höchste Abschnittswert erreicht. Das entspricht mittlerem Parkdruck.
  Die kleinräumige Karte zeigt zugleich, dass die Belegung ungleich verteilt ist: Straßenabschnitte entlang der Gierather Straße sind überwiegend vollständig belegt, während in Seitenstraßen noch freie Plätze bestehen. Der hohe Abschnittswert bedeutet daher keinen flächendeckenden Engpass, weist aber auf lokale Engstellen auf der Hauptstraße hin. In den Seitenstraßen ist allerdings Verlagerungspotential.



Wie voll ist es? Wo wird geparkt?

Abschnitt 2: Donnerstagnachmittag – höchste Auslastung

- Im westlichen Abschnitt wird am Donnerstagnachmittag mit 60,4 % (58 von 96 Stellplätzen) die höchste Auslastung erfasst. Das entspricht geringem Parkdruck; rechnerisch sind noch 38 Stellplätze frei. Die kleinräumige Betrachtung zeigt eine ungleichmäßige Belegung: Die Gierather Straße ist stärker ausgelastet, während die Nebenstraßen und insbesondere die längere Parkfläche entlang der Straße „Am Dännekamp" weniger stark genutzt werden. Dabei ist zu berücksichtigen, dass sich in der Nähe der geringer ausgelasteten Bereiche kaum oder keine Wohnbebauung befindet. Die dort freien Stellplätze sind daher nicht ohne Weiteres als Ausweichangebot für andere Wohnlagen zu bewerten.



Wie voll ist es? Wo wird geparkt?

Abschnitt 3: Samstagvormittag – höchste Auslastung

- Im nördlichen Abschnitt sind am Samstagvormittag 56,5 % (26 von 46 Stellplätzen) belegt. Laut Legende besteht damit kein Parkdruck; rechnerisch sind 20 Stellplätze frei.Die kleinräumige Karte zeigt dennoch eine ungleichmäßige Belegung entlang der Gierather Straße: Einzelne kurze Straßenabschnitte sind vollständig belegt, während andere unbelegt sind. Dies könnte mit der unterschiedlichen Markierung der Parkflächen zusammenhängen. Nur einzelne Flächen sind markiert. An vielen Stellen, an denen grundsätzlich geparkt werden kann, fehlen Markierungen. Eine Beschilderung, die das Parken auf markierte Flächen beschränkt, ist nicht vorhanden.



Wie voll ist es? Wo wird geparkt?

Abschnitt 4: Donnerstagabend – höchste Auslastung

- Im östlichen Abschnitt sind am Donnerstagabend 75 % (30 von 40 Stellplätzen) belegt. Das entspricht mittlerem Parkdruck; rechnerisch bleiben zehn Stellplätze frei. Die kleinräumige Karte zeigt eine weitgehend hohe Auslastung im gesamten östlichen Abschnitt: Fast alle Abschnitte sind gut bis vollständig belegt; nur einzelne Abschnitte weisen noch freie Kapazitäten auf. In einem Abschnitt übersteigt die Zahl der abgestellten Fahrzeuge sogar die rechnerische Stellplatzkapazität. Die zehn rechnerisch freien Stellplätze verteilen sich somit nicht gleichmäßig. Der Abschnittswert von 75 % verdeckt daher, dass es neben einer Ausnahme nur geringe Ausweichmöglichkeiten gibt.

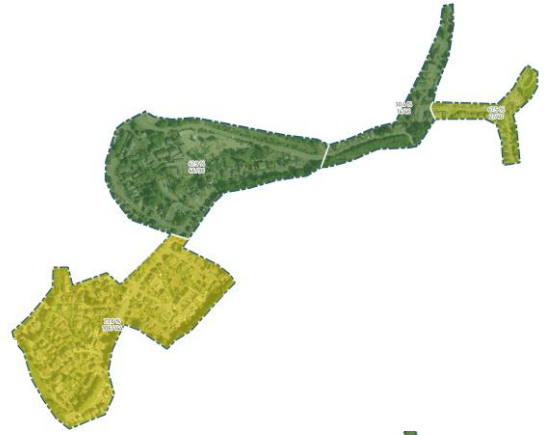


Parkraumauslastung - Dienstag

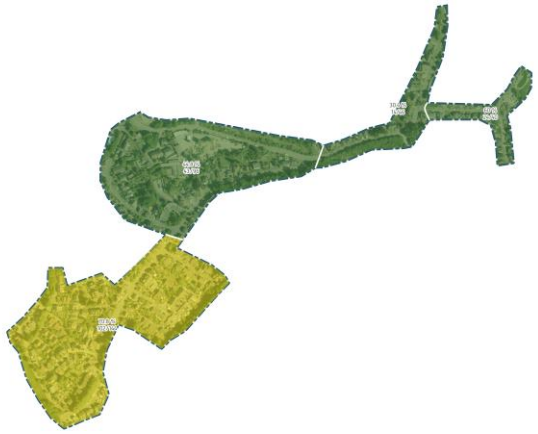
Legende

- >100% (überbelegt)
- >90 - 100% (Sehr hoher Parkdruck)
- >80 - 90% (hoher Parkdruck)
- >70 - 80% (mittlerer Parkdruck)
- >60 - 70% (geringer Parkdruck)
- bis 60% (kein Parkdruck)
- unbelegt
- nicht erhoben

5 Uhr



7 Uhr



9 Uhr



11 Uhr



13 Uhr



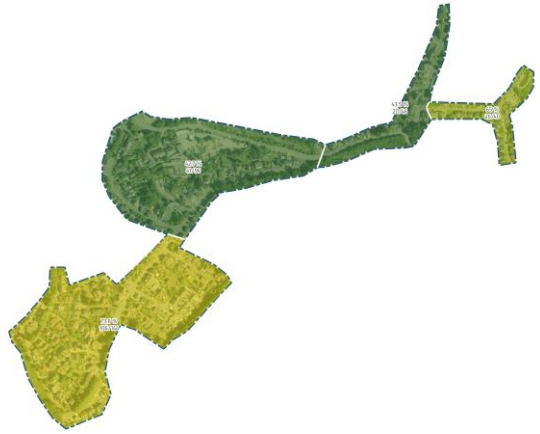
15 Uhr



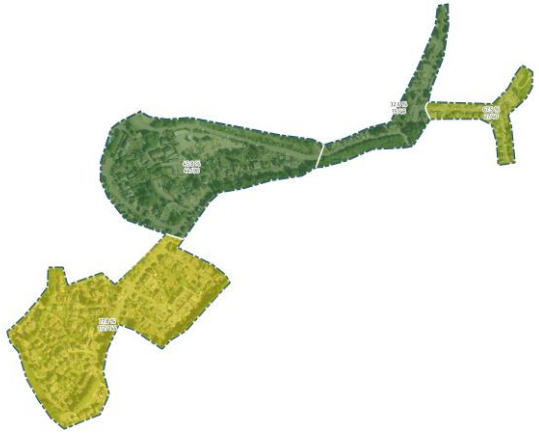
17 Uhr



19 Uhr



21 Uhr

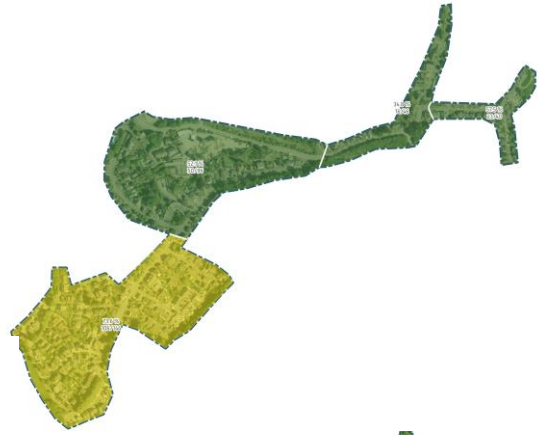


Parkraumauslastung - Donnerstag

Legende

- >100% (überbelegt)
- >90 - 100% (Sehr hoher Parkdruck)
- >80 - 90% (hoher Parkdruck)
- >70 - 80% (mittlerer Parkdruck)
- >60 - 70% (geringer Parkdruck)
- bis 60% (kein Parkdruck)
- unbelegt
- nicht erhoben

5 Uhr



7 Uhr



9 Uhr



11 Uhr



13 Uhr



15 Uhr



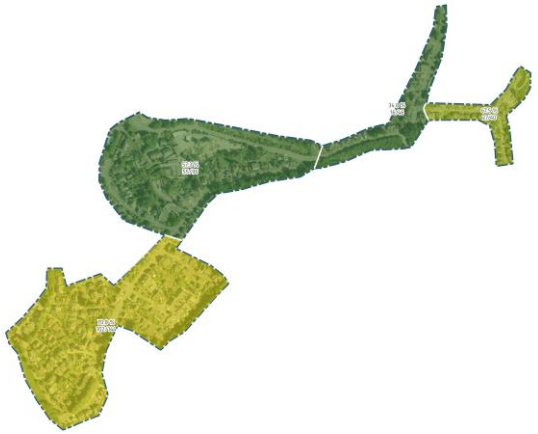
17 Uhr



19 Uhr



21 Uhr



Parkraumauslastung - Samstag

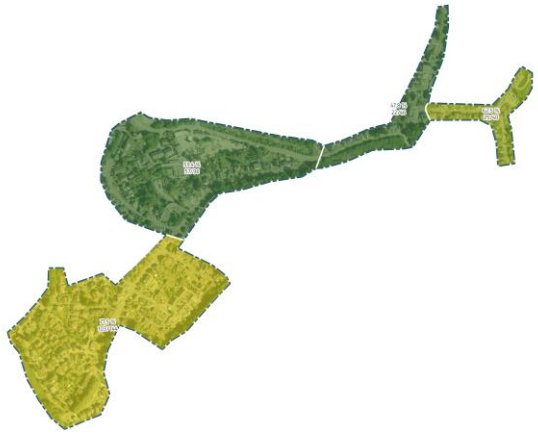
Legende

- >100% (überbelegt)
- >90 - 100% (Sehr hoher Parkdruck)
- >80 - 90% (hoher Parkdruck)
- >70 - 80% (mittlerer Parkdruck)
- >60 - 70% (geringer Parkdruck)
- bis 60% (kein Parkdruck)
- unbelegt
- nicht erhoben

5 Uhr



7 Uhr



9 Uhr



11 Uhr



13 Uhr



15 Uhr



17 Uhr



19 Uhr



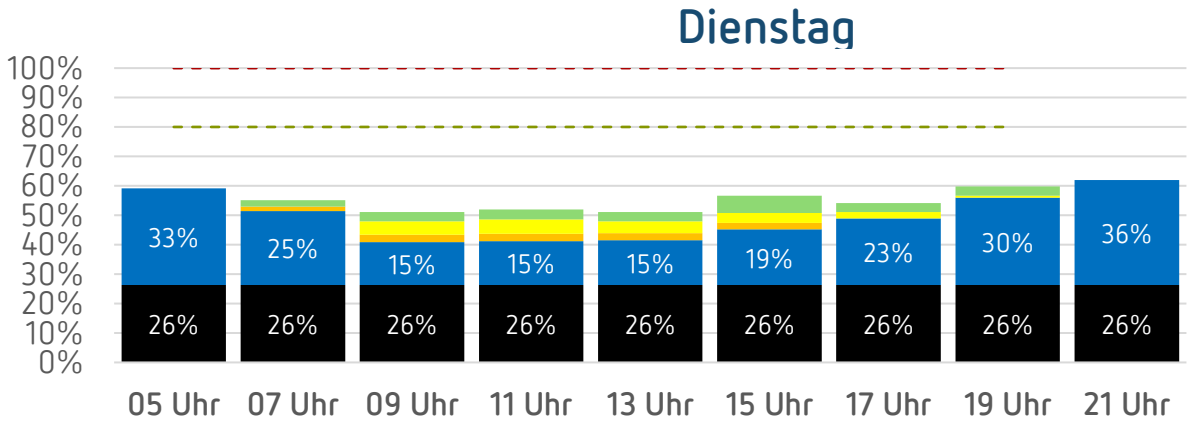
21 Uhr

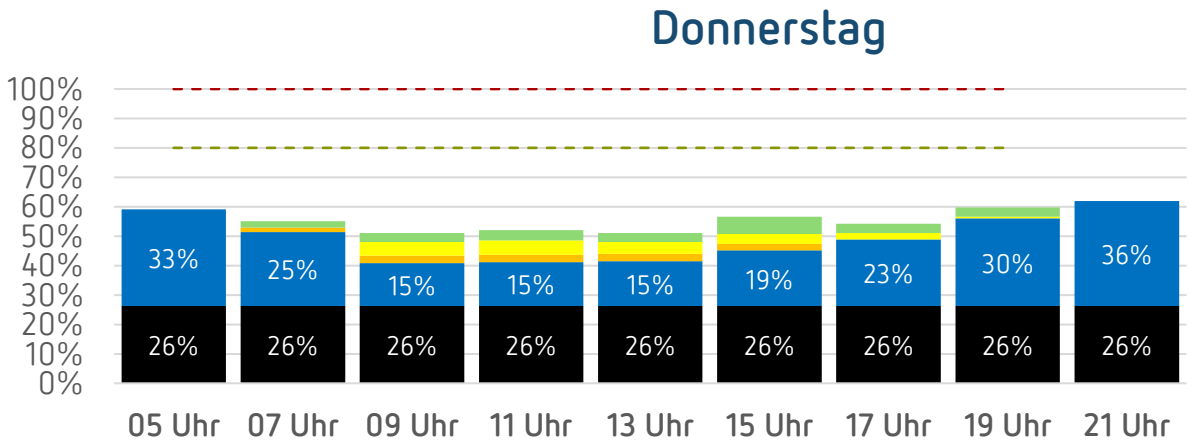


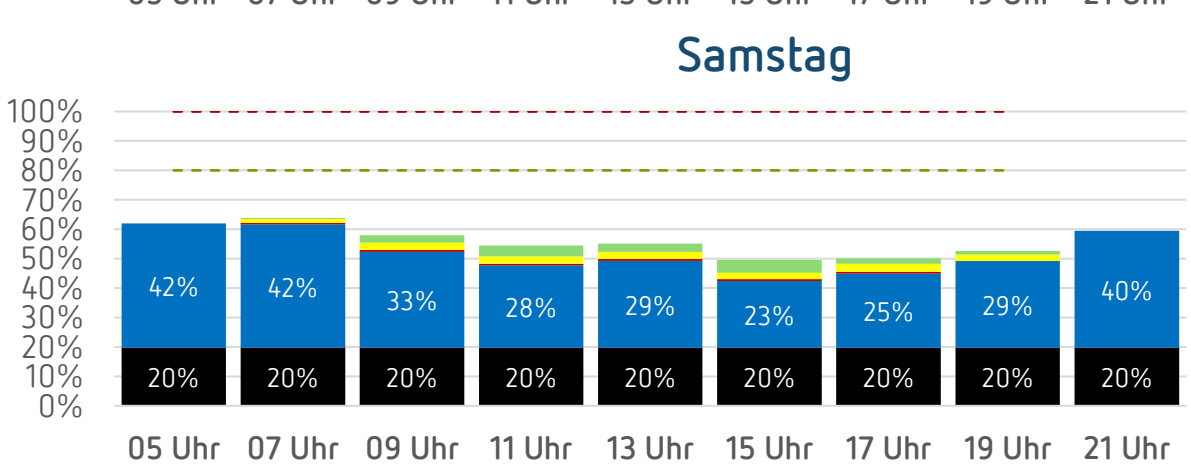
Wer nutzt das Parken?

- Auswertung der Parkdauer der Fahrzeuge am Straßenrand und auf den Parkplätzen
- über Kennzeichendaten
- Rückschlüsse auf Nutzer-gruppen
- Fahrzeuge wurden als Bewohner gewertet, wenn sie um 5 Uhr oder um 21 Uhr im Gebiet aufgenommen wurden



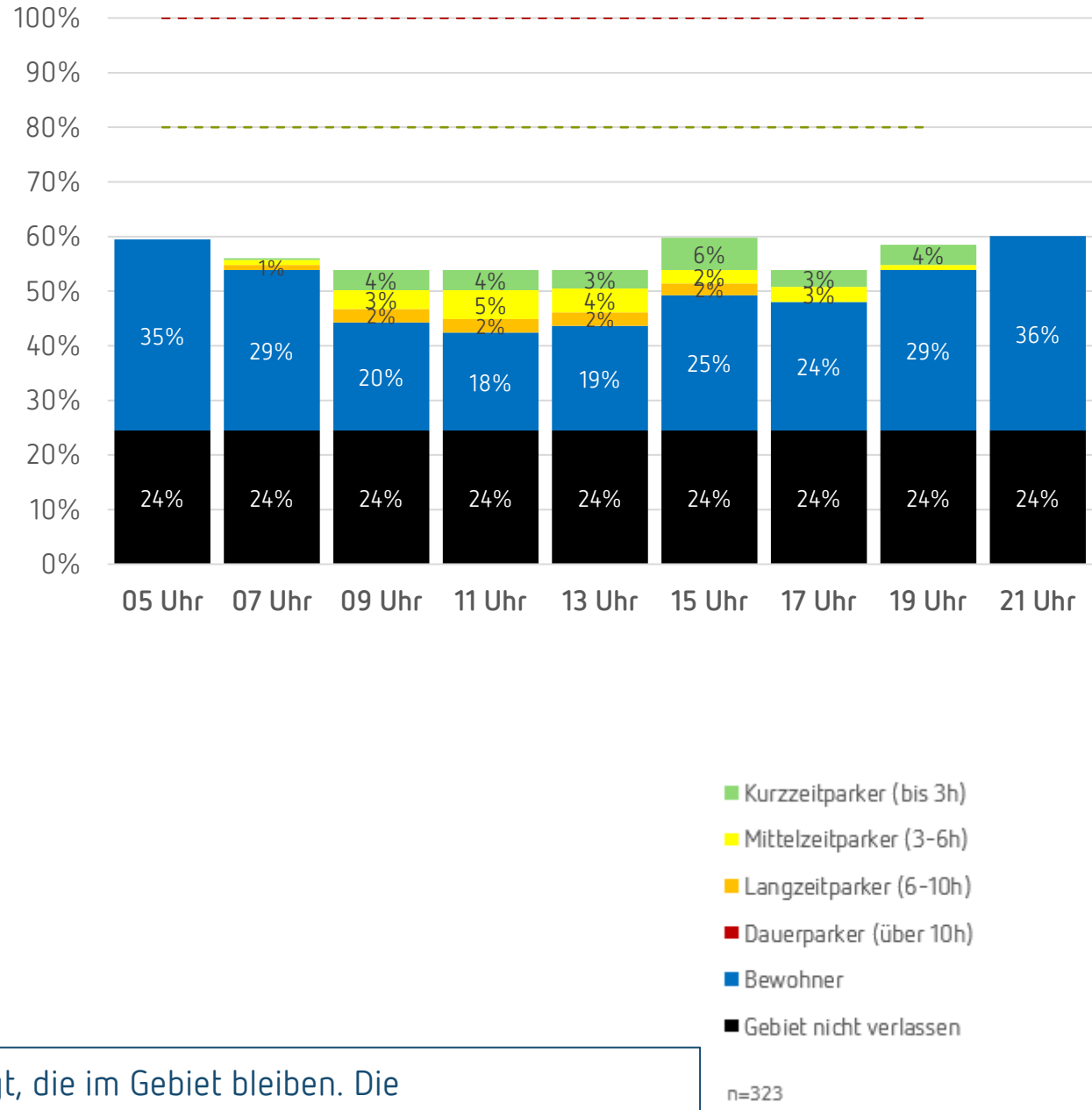






Wer nutzt das Parken? – Dienstag

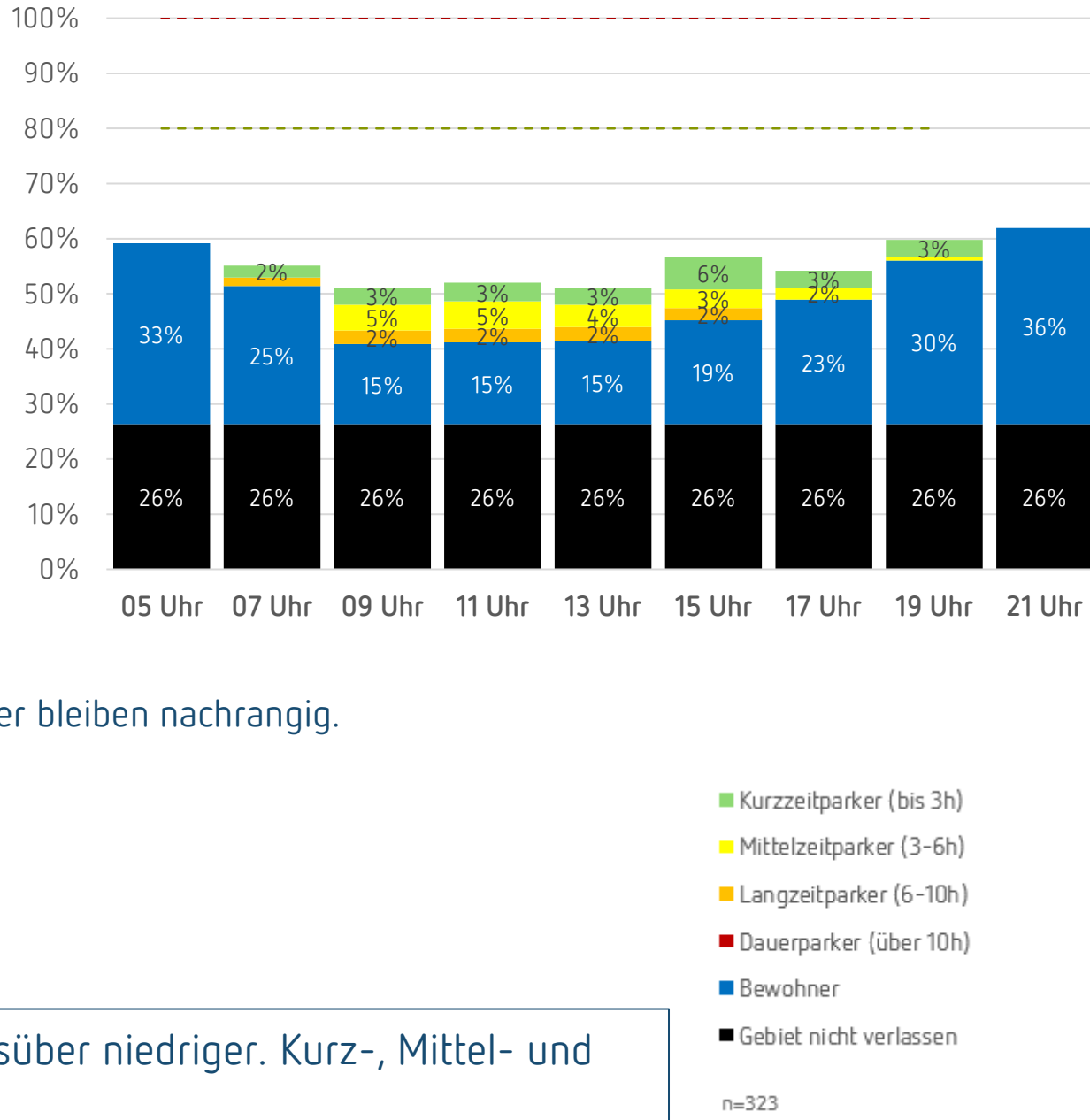
- **Bewohner prägen das Bild:**
  - morgens mit 35 % am stärksten; mittags sinkt ihr Anteil auf 18–20 %, nachmittags steigt er wieder und erreicht abends 29–36 %.
- **Ein Viertel bleibt im Gebiet:**
  - Der Anteil „Gebiet nicht verlassen" liegt bei 24 %. Dabei handelt es sich größtenteils um Fahrzeuge, die während des Erhebungszeitraums **nicht bewegt wurden** und somit öffentliche Stellplätze ganztägig belegen. Dadurch wird Parkraum gebunden, obwohl möglicherweise private Stellplätze oder Garagen zur Verfügung stehen.
- **Parkende Besucher ergänzen die Nutzung:**
  - Kurzzeitparker erreichen abends um 18 Uhr mit 6 % ihren Höchstwert.
- **Mittlere Parkdauer vor allem tagsüber:**
  - Mittelzeitparker liegen mittags und nachmittags bei bis zu 5 %.
- **Langzeit- und Dauerparker spielen eine geringe Rolle:**
  - Langzeitparker bleiben bei etwa 2 %, Dauerparker sind kaum vertreten.



Fazit: Die Nutzung wird vor allem durch Bewohnende und Personen geprägt, die im Gebiet bleiben. Die Besucherparkplätze werden überwiegend kurz- bis mittelzeitig genutzt; abends nimmt die Bewohnernutzung wieder zu.

Wer nutzt das Parken? – Donnerstag

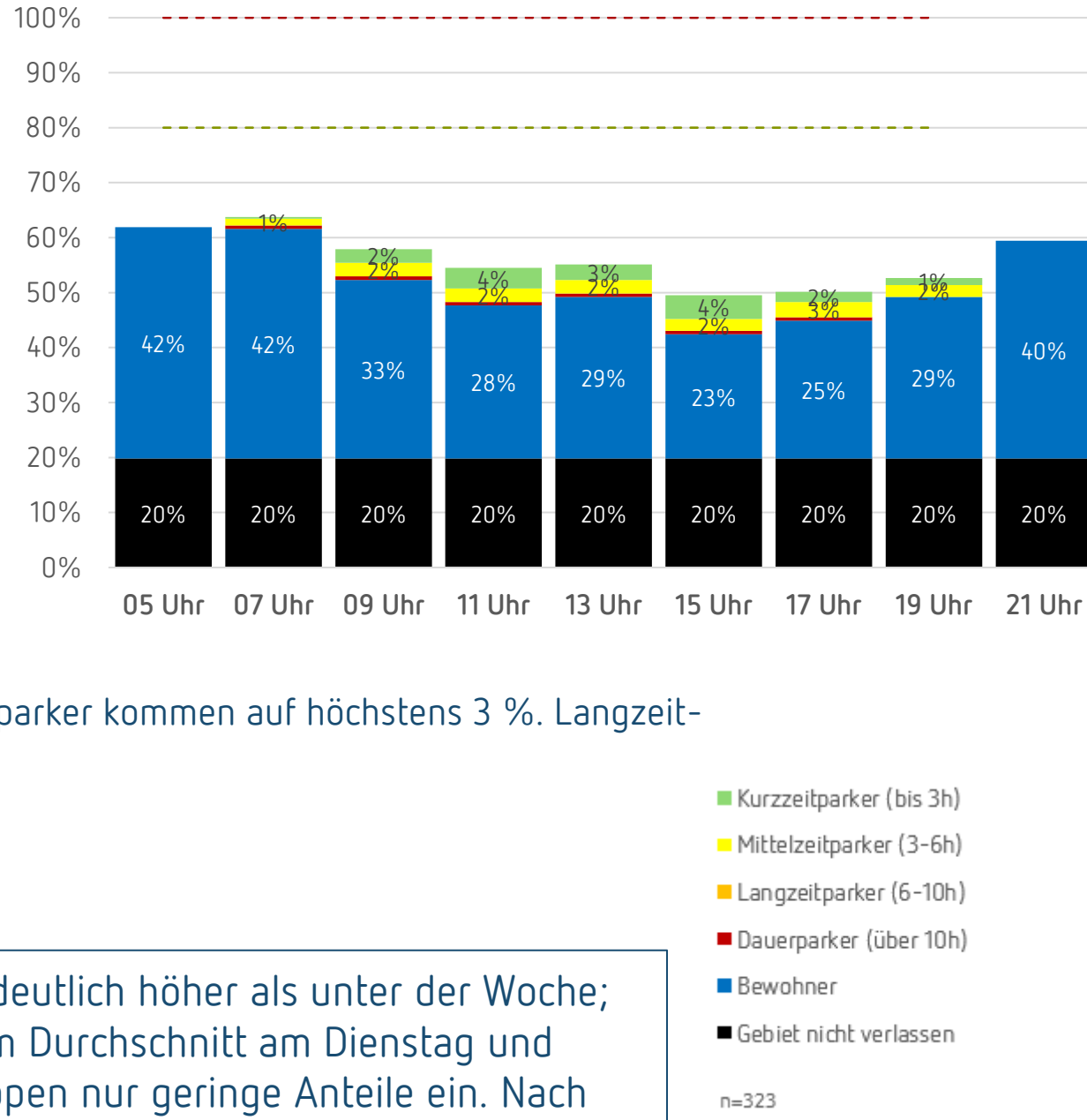
- **Bewohnernutzung mit deutlichem Abendhoch:**
  - Der Anteil fällt von 33 % um 5 Uhr auf 15 % am Vormittag und steigt bereits ab 15 Uhr wieder bis 21 Uhr auf 36 %.
- **Parken konzentriert sich auf den Tag:**
  - Mittelzeitparker erreichen vormittags bis zu 5 %, Kurzzeitparker am Nachmittag 6 %.
- **Konstante Basis im Gebiet:**
  - 26 % der Fahrzeuge bleiben unbewegt; Langzeit- und Dauerparker bleiben nachrangig.



Fazit: Im Vergleich zum Dienstag sind die Bewohneranteile tagsüber niedriger. Kurz-, Mittel- und Langzeitparkende sind ähnlich häufig vertreten.

Wer nutzt das Parken? – Samstag

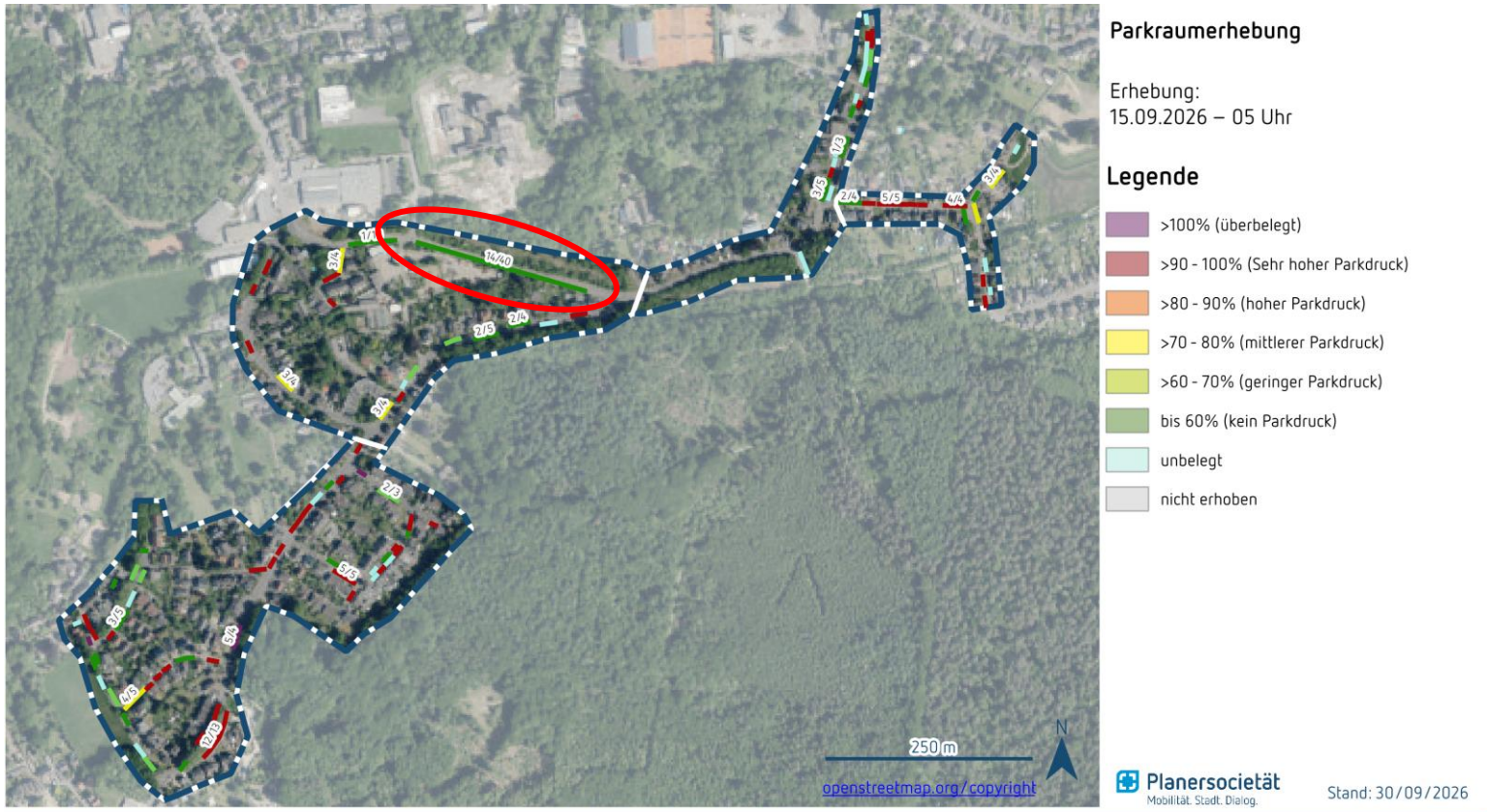
- **Bewohner stellen durchgehend die größte Nutzergruppe:**
  - Ihr Anteil beträgt frühmorgens 42 %, sinkt bis 15 Uhr auf 23 % und steigt am Abend wieder auf 40 %.
- **Gebietsnutzung bleibt stabil:**
  - Der Anteil der Personen, die das Untersuchungsgebiet nicht verlassen, liegt bei 20 %.
- **Parken durch Besucher bleibt nachrangig:**
  - Kurzzeitparker erreichen um 11 und 15 Uhr jeweils 4 %; Mittelzeitparker kommen auf höchstens 3 %. Langzeit- und Dauerparker sind kaum vertreten.
- **Langzeit- und Dauerparker sind kaum vertreten.**



Fazit: Der Anteil von Bewohnenden ist am gesamten Samstag deutlich höher als unter der Woche; zur Tagesmitte nimmt deren Anteil ab, bleibt dennoch über dem Durchschnitt am Dienstag und Donnerstag. Auch am Samstag nehmen die übrigen Nutzergruppen nur geringe Anteile ein. Nach einem Rückgang zeigt sich um 21 Uhr erneut ein deutlicher Anstieg.

Wer nutzt das Parken?

- **Nutzung von Wohnwagen von Anhängern:**
  - An allen drei Erhebungstagen wurden entlang der Straße **Am Dännekamp** auffällig viele Wohnwagen und abgestellte Anhänger (ohne Zugfahrzeug) erfasst.
    (s. Markierung).
  - Bei den wiederholten Erhebungen wurden diese Fahrzeuge an denselben Standorten vorgefunden, zwischen den Erhebungstagen wurde **keine Bewegung** beobachtet.
  - Im übrigen Untersuchungsgebiet wurden **keine weiteren Fahrzeugarten** in auffälligem Umfang festgestellt.



- **<u>Rechtlicher Hinweis:</u>** Abgekoppelte Kraftfahrzeuganhänger dürfen im öffentlichen Verkehrsraum grundsätzlich nicht länger als zwei Wochen geparkt werden. Ausgenommen sind entsprechend gekennzeichnete Parkplätze. (§ 12 Abs. 3b StVO). Ein bloßes Versetzen um wenige Meter setzt die Frist nicht automatisch neu in Gang, der bisherige Stellplatz muss tatsächlich freigegeben werden.

Fazit: Angebot und Nachfrage

Die Erhebungen zeigen im Gesamtgebiet eine insgesamt **moderate Parkraumauslastung**. Der dargestellte Spitzenwert liegt bei 64 %, selbst zu diesem Zeitpunkt bleibt rechnerisch **rund ein Drittel des öffentlichen Angebots unbelegt**.

Die räumliche Betrachtung zeigt jedoch Unterschiede zwischen den Teilgebieten: Der höchste Parkdruck eines Gebiets beträgt 79,4 % und grenzt damit an hohen Parkdruck. Ein **flächendeckender oder ausgeprägter lokaler Parkraummangel** ist ansonsten für die **erfassten Zeitpunkte nicht erkennbar.**

Zugleich weisen die niedriger belegten Teilgebiete auf **mögliche Reserven** hin. Insbesondere die vielen **privaten Stellplätze und Garagen** bieten **viel Verlagerungspotenzial**, die Kennzeichenauswertung weist **Bewohnende** als **wichtige Nutzergruppe** aus.

Potenzial besteht zudem in einer **einheitlichen Markierung der Parkflächen**. Eine gut erkennbare und durchgängige Kennzeichnung kann verdeutlichen, wo das Parken zulässig ist und wie viel Raum dafür vorgesehen ist. Das erleichtert die Orientierung, reduziert Unsicherheiten bei der Nutzung und schafft eine verlässlichere Grundlage für die Erfassung des verfügbaren Angebots


Anhang



Parkraumerhebung

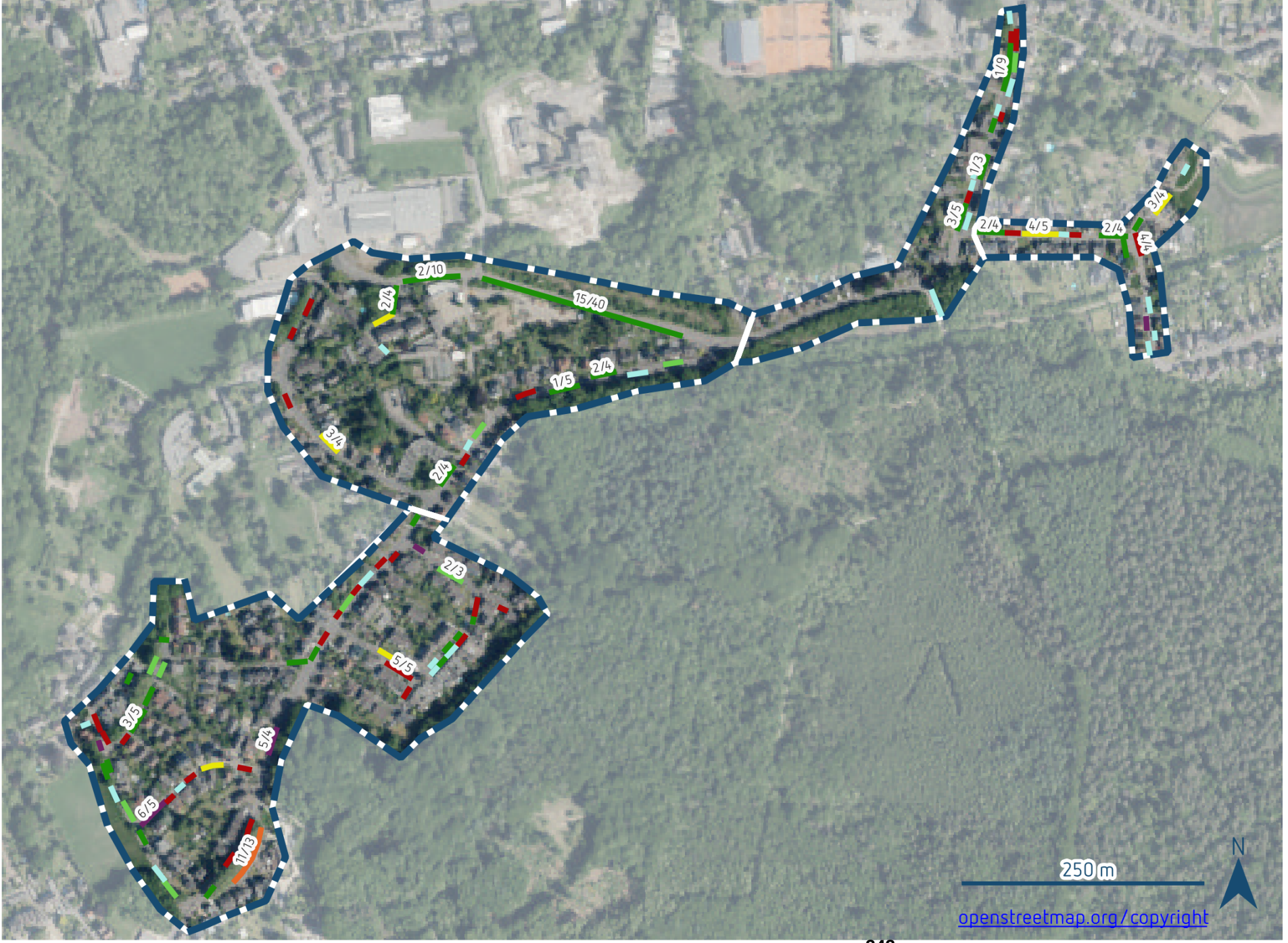
Erhebung:
15.09.2026 – 05 Uhr

Legende

- >100% (überbelegt)
- >90 - 100% (Sehr hoher Parkdruck)
- >80 - 90% (hoher Parkdruck)
- >70 - 80% (mittlerer Parkdruck)
- >60 - 70% (geringer Parkdruck)
- bis 60% (kein Parkdruck)
- unbelegt
- nicht erhoben

Planersocietät
Mobilität. Stadt. Dialog.

Stand: 30/09/2026



Parkraumerhebung

Erhebung:
15.09.2026 – 07 Uhr

Legende

- >100% (überbelegt)
- >90 - 100% (Sehr hoher Parkdruck)
- >80 - 90% (hoher Parkdruck)
- >70 - 80% (mittlerer Parkdruck)
- >60 - 70% (geringer Parkdruck)
- bis 60% (kein Parkdruck)
- unbelegt
- nicht erhoben

Planersocietät
Mobilität. Stadt. Dialog.

Stand: 30/09/2026



Parkraumerhebung

Erhebung:
15.09.2026 – 09 Uhr

Legende

- >100% (überbelegt)
- >90 - 100% (Sehr hoher Parkdruck)
- >80 - 90% (hoher Parkdruck)
- >70 - 80% (mittlerer Parkdruck)
- >60 - 70% (geringer Parkdruck)
- bis 60% (kein Parkdruck)
- unbelegt
- nicht erhoben

Planersocietät
Mobilität. Stadt. Dialog.

Stand: 30/09/2026



Parkraumerhebung

Erhebung:
15.09.2026 – 11 Uhr

Legende

- >100% (überbelegt)
- >90 - 100% (Sehr hoher Parkdruck)
- >80 - 90% (hoher Parkdruck)
- >70 - 80% (mittlerer Parkdruck)
- >60 - 70% (geringer Parkdruck)
- bis 60% (kein Parkdruck)
- unbelegt
- nicht erhoben

Planersocietät
Mobilität. Stadt. Dialog.

Stand: 30/09/2026



Parkraumerhebung

Erhebung:
15.09.2026 – 13 Uhr

Legende

- >100% (überbelegt)
- >90 - 100% (Sehr hoher Parkdruck)
- >80 - 90% (hoher Parkdruck)
- >70 - 80% (mittlerer Parkdruck)
- >60 - 70% (geringer Parkdruck)
- bis 60% (kein Parkdruck)
- unbelegt
- nicht erhoben

Planersocietät
Mobilität. Stadt. Dialog.

Stand: 30/09/2026



Parkraumerhebung

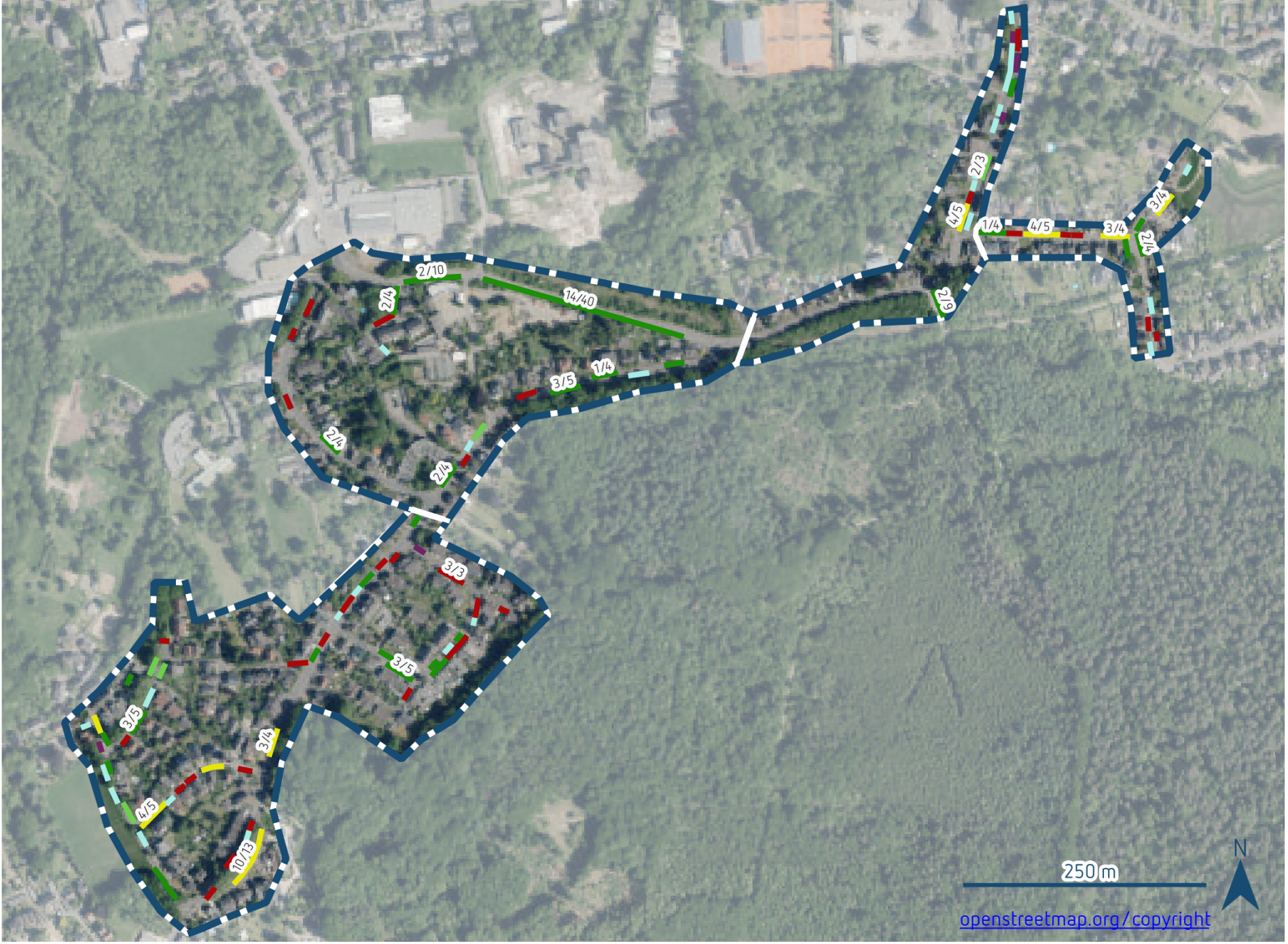
Erhebung:
15.09.2026 – 15 Uhr

Legende

- >100% (überbelegt)
- >90 - 100% (Sehr hoher Parkdruck)
- >80 - 90% (hoher Parkdruck)
- >70 - 80% (mittlerer Parkdruck)
- >60 - 70% (geringer Parkdruck)
- bis 60% (kein Parkdruck)
- unbelegt
- nicht erhoben

Planersocietät
Mobilität. Stadt. Dialog.

Stand: 30/09/2026



Parkraumerhebung

Erhebung:
15.09.2026 – 17 Uhr

Legende

- >100% (überbelegt)
- >90 - 100% (Sehr hoher Parkdruck)
- >80 - 90% (hoher Parkdruck)
- >70 - 80% (mittlerer Parkdruck)
- >60 - 70% (geringer Parkdruck)
- bis 60% (kein Parkdruck)
- unbelegt
- nicht erhoben

Planersocietät
Mobilität. Stadt. Dialog.

Stand: 30/09/2026



Parkraumerhebung

Erhebung:
15.09.2026 – 19 Uhr

Legende

- >100% (überbelegt)
- >90 - 100% (Sehr hoher Parkdruck)
- >80 - 90% (hoher Parkdruck)
- >70 - 80% (mittlerer Parkdruck)
- >60 - 70% (geringer Parkdruck)
- bis 60% (kein Parkdruck)
- unbelegt
- nicht erhoben

Planersocietät
Mobilität. Stadt. Dialog.

Stand: 30/09/2026



Parkraumerhebung

Erhebung:
15.09.2026 – 21 Uhr

Legende

- >100% (überbelegt)
- >90 - 100% (Sehr hoher Parkdruck)
- >80 - 90% (hoher Parkdruck)
- >70 - 80% (mittlerer Parkdruck)
- >60 - 70% (geringer Parkdruck)
- bis 60% (kein Parkdruck)
- unbelegt
- nicht erhoben

Planersocietät
Mobilität. Stadt. Dialog.

Stand: 30/09/2026



Parkraumerhebung

Erhebung:
17.09.2026 – 05 Uhr

Legende

- >100% (überbelegt)
- >90 - 100% (Sehr hoher Parkdruck)
- >80 - 90% (hoher Parkdruck)
- >70 - 80% (mittlerer Parkdruck)
- >60 - 70% (geringer Parkdruck)
- bis 60% (kein Parkdruck)
- unbelegt
- nicht erhoben

Planersocietät
Mobilität. Stadt. Dialog.

Stand: 30/09/2026



Parkraumerhebung

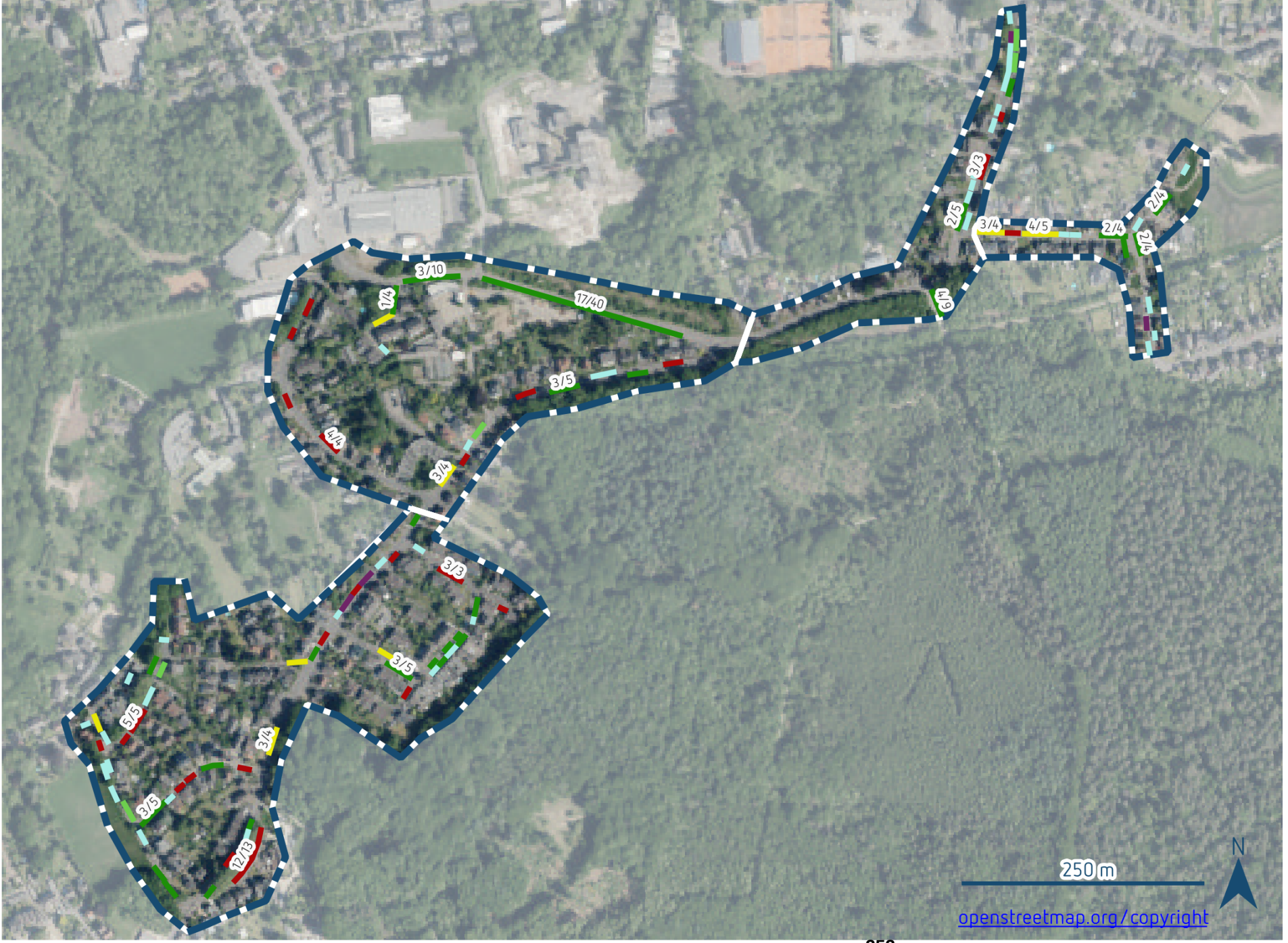
Erhebung:
17.09.2026 – 07 Uhr

Legende

- >100% (überbelegt)
- >90 - 100% (Sehr hoher Parkdruck)
- >80 - 90% (hoher Parkdruck)
- >70 - 80% (mittlerer Parkdruck)
- >60 - 70% (geringer Parkdruck)
- bis 60% (kein Parkdruck)
- unbelegt
- nicht erhoben

Planersocietät
Mobilität. Stadt. Dialog.

Stand: 30/09/2026



Parkraumerhebung

Erhebung:
17.09.2026 – 09 Uhr

Legende

- >100% (überbelegt)
- >90 - 100% (Sehr hoher Parkdruck)
- >80 - 90% (hoher Parkdruck)
- >70 - 80% (mittlerer Parkdruck)
- >60 - 70% (geringer Parkdruck)
- bis 60% (kein Parkdruck)
- unbelegt
- nicht erhoben

Planersocietät
Mobilität. Stadt. Dialog.

Stand: 30/09/2026



Parkraumerhebung

Erhebung:
17.09.2026 – 11 Uhr

Legende

- >100% (überbelegt)
- >90 - 100% (Sehr hoher Parkdruck)
- >80 - 90% (hoher Parkdruck)
- >70 - 80% (mittlerer Parkdruck)
- >60 - 70% (geringer Parkdruck)
- bis 60% (kein Parkdruck)
- unbelegt
- nicht erhoben

Planersocietät
Mobilität. Stadt. Dialog.

Stand: 30/09/2026



Parkraumerhebung

Erhebung:
17.09.2026 – 13 Uhr

Legende

- >100% (überbelegt)
- >90 - 100% (Sehr hoher Parkdruck)
- >80 - 90% (hoher Parkdruck)
- >70 - 80% (mittlerer Parkdruck)
- >60 - 70% (geringer Parkdruck)
- bis 60% (kein Parkdruck)
- unbelegt
- nicht erhoben

Planersocietät
Mobilität. Stadt. Dialog.

Stand: 30/09/2026



Parkraumerhebung

Erhebung:
17.09.2026 – 15 Uhr

Legende

- >100% (überbelegt)
- >90 - 100% (Sehr hoher Parkdruck)
- >80 - 90% (hoher Parkdruck)
- >70 - 80% (mittlerer Parkdruck)
- >60 - 70% (geringer Parkdruck)
- bis 60% (kein Parkdruck)
- unbelegt
- nicht erhoben

Planersocietät
Mobilität. Stadt. Dialog.

Stand: 30/09/2026



Parkraumerhebung

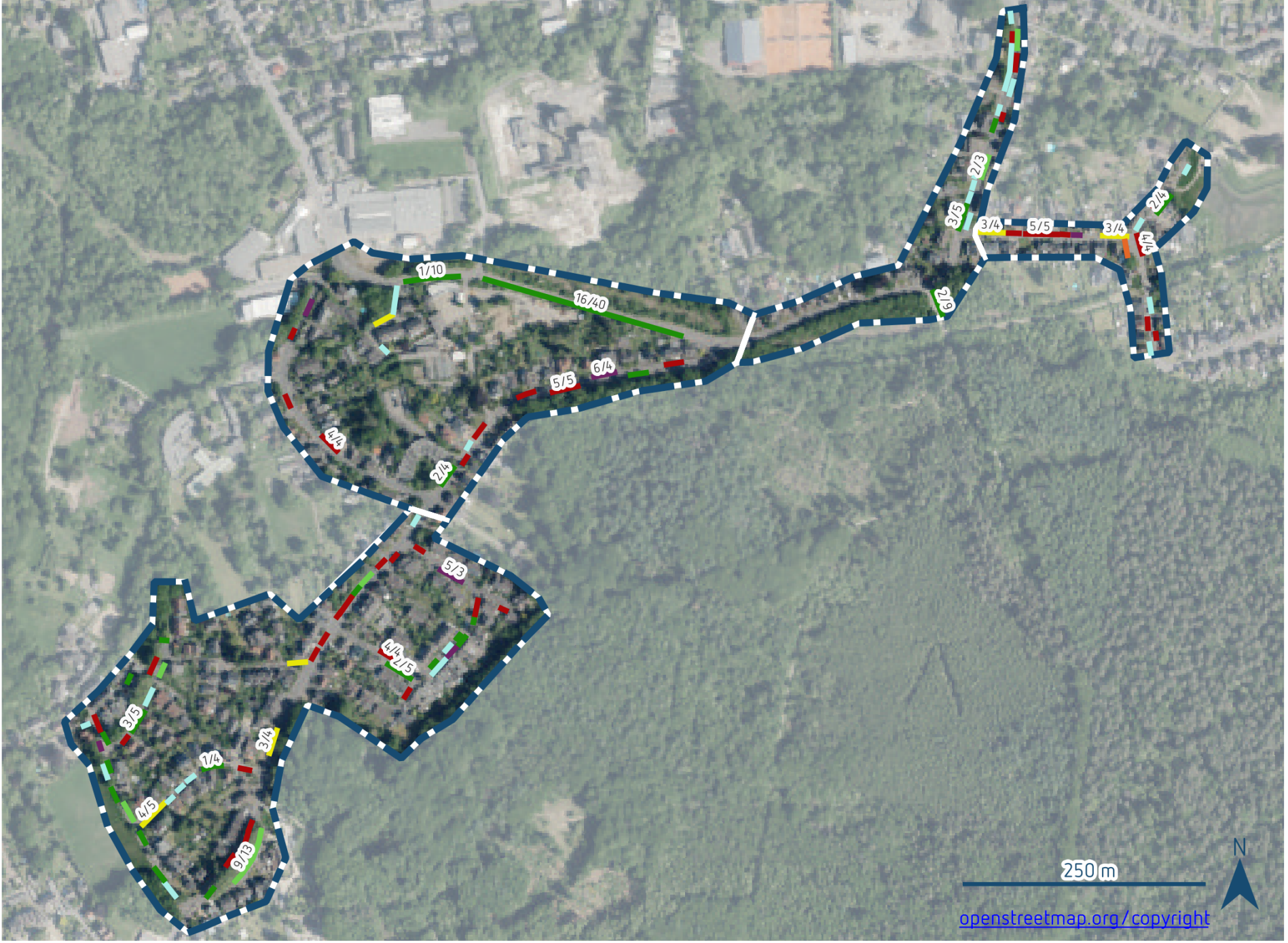
Erhebung:
17.09.2026 – 17 Uhr

Legende

- >100% (überbelegt)
- >90 - 100% (Sehr hoher Parkdruck)
- >80 - 90% (hoher Parkdruck)
- >70 - 80% (mittlerer Parkdruck)
- >60 - 70% (geringer Parkdruck)
- bis 60% (kein Parkdruck)
- unbelegt
- nicht erhoben

Planersocietät
Mobilität. Stadt. Dialog.

Stand: 30/09/2026



Parkraumerhebung

Erhebung:
17.09.2026 – 19 Uhr

Legende

- >100% (überbelegt)
- >90 - 100% (Sehr hoher Parkdruck)
- >80 - 90% (hoher Parkdruck)
- >70 - 80% (mittlerer Parkdruck)
- >60 - 70% (geringer Parkdruck)
- bis 60% (kein Parkdruck)
- unbelegt
- nicht erhoben

Planersocietät
Mobilität. Stadt. Dialog.

Stand: 30/09/2026



Parkraumerhebung

Erhebung:
17.09.2026 – 21 Uhr

Legende

- >100% (überbelegt)
- >90 - 100% (Sehr hoher Parkdruck)
- >80 - 90% (hoher Parkdruck)
- >70 - 80% (mittlerer Parkdruck)
- >60 - 70% (geringer Parkdruck)
- bis 60% (kein Parkdruck)
- unbelegt
- nicht erhoben

Planersocietät
Mobilität. Stadt. Dialog.

Stand: 30/09/2026



Parkraumerhebung

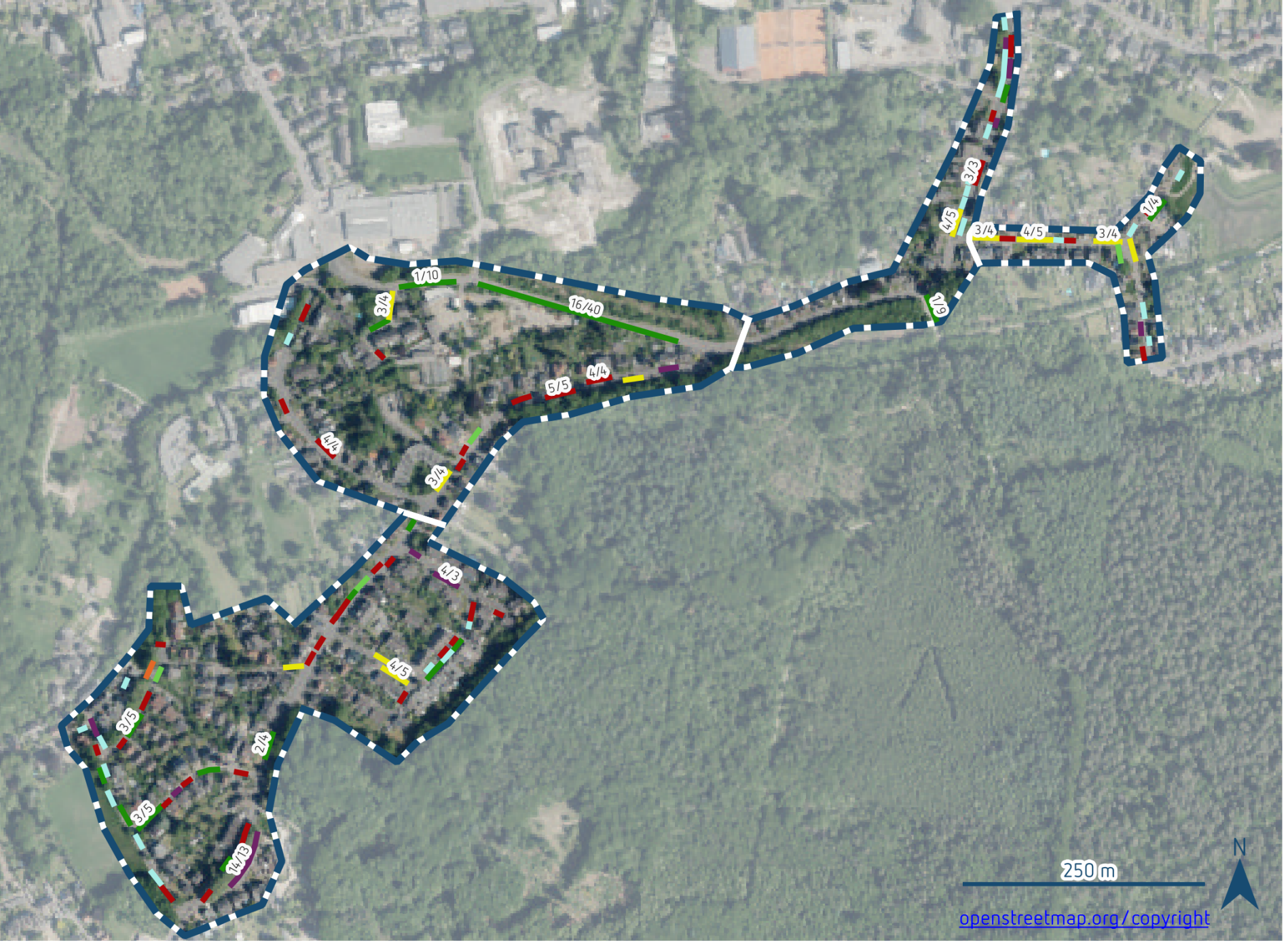
Erhebung:
19.09.2026 – 05 Uhr

Legende

- >100% (überbelegt)
- >90 - 100% (Sehr hoher Parkdruck)
- >80 - 90% (hoher Parkdruck)
- >70 - 80% (mittlerer Parkdruck)
- >60 - 70% (geringer Parkdruck)
- bis 60% (kein Parkdruck)
- unbelegt
- nicht erhoben

Planersocietät
Mobilität. Stadt. Dialog.

Stand: 01/10/2026



openstreetmap.org/copyright

Parkraumerhebung

Erhebung:
19.09.2026 – 07 Uhr

Legende

- >100% (überbelegt)
- >90 - 100% (Sehr hoher Parkdruck)
- >80 - 90% (hoher Parkdruck)
- >70 - 80% (mittlerer Parkdruck)
- >60 - 70% (geringer Parkdruck)
- bis 60% (kein Parkdruck)
- unbelegt
- nicht erhoben

Planersocietät
Mobilität. Stadt. Dialog.

Stand: 01/10/2026



Parkraumerhebung

Erhebung:
19.09.2026 – 09 Uhr

Legende

- >100% (überbelegt)
- >90 - 100% (Sehr hoher Parkdruck)
- >80 - 90% (hoher Parkdruck)
- >70 - 80% (mittlerer Parkdruck)
- >60 - 70% (geringer Parkdruck)
- bis 60% (kein Parkdruck)
- unbelegt
- nicht erhoben

Planersocietät
Mobilität. Stadt. Dialog.

Stand: 01/10/2026



Parkraumerhebung

Erhebung:
19.09.2026 – 11 Uhr

Legende

- >100% (überbelegt)
- >90 - 100% (Sehr hoher Parkdruck)
- >80 - 90% (hoher Parkdruck)
- >70 - 80% (mittlerer Parkdruck)
- >60 - 70% (geringer Parkdruck)
- bis 60% (kein Parkdruck)
- unbelegt
- nicht erhoben

Planersocietät
Mobilität. Stadt. Dialog.

Stand: 01/10/2026



Parkraumerhebung

Erhebung:
19.09.2026 – 13 Uhr

Legende

- >100% (überbelegt)
- >90 - 100% (Sehr hoher Parkdruck)
- >80 - 90% (hoher Parkdruck)
- >70 - 80% (mittlerer Parkdruck)
- >60 - 70% (geringer Parkdruck)
- bis 60% (kein Parkdruck)
- unbelegt
- nicht erhoben

Planersocietät
Mobilität. Stadt. Dialog.

Stand: 01/10/2026



openstreetmap.org/copyright

Parkraumerhebung

Erhebung:
19.09.2026 – 15 Uhr

Legende

- >100% (überbelegt)
- >90 - 100% (Sehr hoher Parkdruck)
- >80 - 90% (hoher Parkdruck)
- >70 - 80% (mittlerer Parkdruck)
- >60 - 70% (geringer Parkdruck)
- bis 60% (kein Parkdruck)
- unbelegt
- nicht erhoben

Planersocietät
Mobilität. Stadt. Dialog.

Stand: 01/10/2026



Parkraumerhebung

Erhebung:
19.09.2026 – 17 Uhr

Legende

- >100% (überbelegt)
- >90 - 100% (Sehr hoher Parkdruck)
- >80 - 90% (hoher Parkdruck)
- >70 - 80% (mittlerer Parkdruck)
- >60 - 70% (geringer Parkdruck)
- bis 60% (kein Parkdruck)
- unbelegt
- nicht erhoben

Planersocietät
Mobilität. Stadt. Dialog.

Stand: 01/10/2026



openstreetmap.org/copyright

Parkraumerhebung

Erhebung:
19.09.2026 – 19 Uhr

Legende

- >100% (überbelegt)
- >90 - 100% (Sehr hoher Parkdruck)
- >80 - 90% (hoher Parkdruck)
- >70 - 80% (mittlerer Parkdruck)
- >60 - 70% (geringer Parkdruck)
- bis 60% (kein Parkdruck)
- unbelegt
- nicht erhoben

Planersocietät
Mobilität. Stadt. Dialog.

Stand: 01/10/2026



Parkraumerhebung

Erhebung:
19.09.2026 – 21 Uhr

Legende

- >100% (überbelegt)
- >90 - 100% (Sehr hoher Parkdruck)
- >80 - 90% (hoher Parkdruck)
- >70 - 80% (mittlerer Parkdruck)
- >60 - 70% (geringer Parkdruck)
- bis 60% (kein Parkdruck)
- unbelegt
- nicht erhoben

Planersocietät
Mobilität. Stadt. Dialog.

Stand: 01/10/2026



Parkraumerhebung

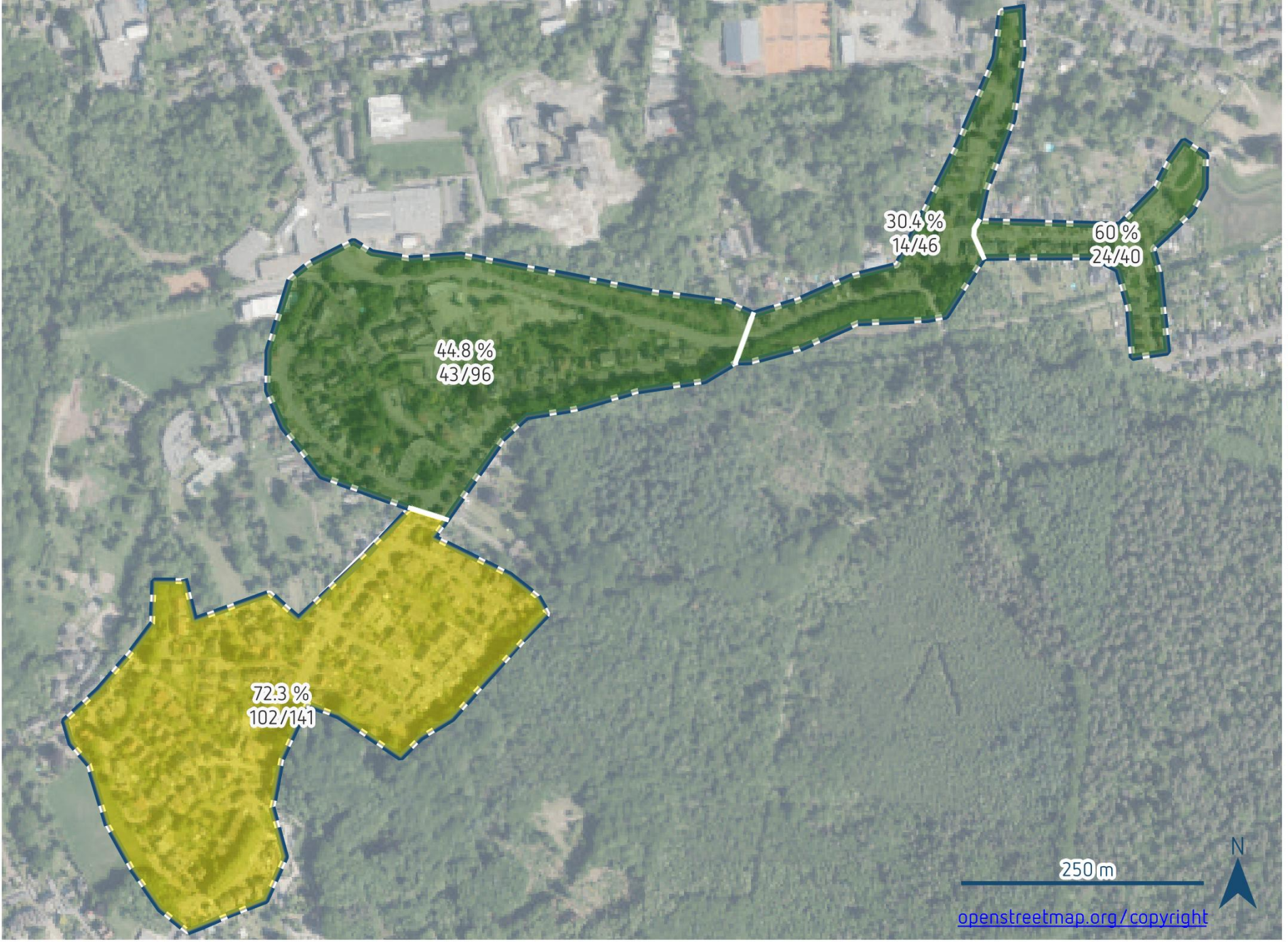
Erhebung:
15.09.2026 – 05 Uhr

Legende

- >100% (überbelegt)
- >90 - 100% (Sehr hoher Parkdruck)
- >80 - 90% (hoher Parkdruck)
- >70 - 80% (mittlerer Parkdruck)
- >60 - 70% (geringer Parkdruck)
- bis 60% (kein Parkdruck)
- unbelegt
- nicht erhoben

Planersocietät
Mobilität. Stadt. Dialog.

Stand: 30/09/2026



Parkraumerhebung

Erhebung:
15.09.2026 – 07 Uhr

Legende

- >100% (überbelegt)
- >90 - 100% (Sehr hoher Parkdruck)
- >80 - 90% (hoher Parkdruck)
- >70 - 80% (mittlerer Parkdruck)
- >60 - 70% (geringer Parkdruck)
- bis 60% (kein Parkdruck)
- unbelegt
- nicht erhoben

Planersocietät
Mobilität. Stadt. Dialog.

Stand: 30/09/2026



Parkraumerhebung

Erhebung:
15.09.2026 – 09 Uhr

Legende

- >100% (überbelegt)
- >90 - 100% (Sehr hoher Parkdruck)
- >80 - 90% (hoher Parkdruck)
- >70 - 80% (mittlerer Parkdruck)
- >60 - 70% (geringer Parkdruck)
- bis 60% (kein Parkdruck)
- unbelegt
- nicht erhoben

Planersocietät
Mobilität. Stadt. Dialog.

Stand: 30/09/2026



Parkraumerhebung

Erhebung:
15.09.2026 – 11 Uhr

Legende

- >100% (überbelegt)
- >90 - 100% (Sehr hoher Parkdruck)
- >80 - 90% (hoher Parkdruck)
- >70 - 80% (mittlerer Parkdruck)
- >60 - 70% (geringer Parkdruck)
- bis 60% (kein Parkdruck)
- unbelegt
- nicht erhoben

Planersocietät
Mobilität. Stadt. Dialog.

Stand: 30/09/2026



Parkraumerhebung

Erhebung:
15.09.2026 – 13 Uhr

Legende

- >100% (überbelegt)
- >90 - 100% (Sehr hoher Parkdruck)
- >80 - 90% (hoher Parkdruck)
- >70 - 80% (mittlerer Parkdruck)
- >60 - 70% (geringer Parkdruck)
- bis 60% (kein Parkdruck)
- unbelegt
- nicht erhoben

Planersocietät
Mobilität. Stadt. Dialog.

Stand: 30/09/2026



Parkraumerhebung

Erhebung:
15.09.2026 – 15 Uhr

Legende

- >100% (überbelegt)
- >90 - 100% (Sehr hoher Parkdruck)
- >80 - 90% (hoher Parkdruck)
- >70 - 80% (mittlerer Parkdruck)
- >60 - 70% (geringer Parkdruck)
- bis 60% (kein Parkdruck)
- unbelegt
- nicht erhoben

Planersocietät
Mobilität. Stadt. Dialog.

Stand: 30/09/2026



Parkraumerhebung

Erhebung:
15.09.2026 – 17 Uhr

Legende

- >100% (überbelegt)
- >90 - 100% (Sehr hoher Parkdruck)
- >80 - 90% (hoher Parkdruck)
- >70 - 80% (mittlerer Parkdruck)
- >60 - 70% (geringer Parkdruck)
- bis 60% (kein Parkdruck)
- unbelegt
- nicht erhoben

Planersocietät
Mobilität. Stadt. Dialog.

Stand: 30/09/2026



Parkraumerhebung

Erhebung:
15.09.2026 – 19 Uhr

Legende

- >100% (überbelegt)
- >90 - 100% (Sehr hoher Parkdruck)
- >80 - 90% (hoher Parkdruck)
- >70 - 80% (mittlerer Parkdruck)
- >60 - 70% (geringer Parkdruck)
- bis 60% (kein Parkdruck)
- unbelegt
- nicht erhoben

Planersocietät
Mobilität. Stadt. Dialog.

Stand: 30/09/2026



Parkraumerhebung

Erhebung:
15.09.2026 – 21 Uhr

Legende

- >100% (überbelegt)
- >90 - 100% (Sehr hoher Parkdruck)
- >80 - 90% (hoher Parkdruck)
- >70 - 80% (mittlerer Parkdruck)
- >60 - 70% (geringer Parkdruck)
- bis 60% (kein Parkdruck)
- unbelegt
- nicht erhoben

Planersocietät
Mobilität. Stadt. Dialog.

Stand: 30/09/2026



Parkraumerhebung

Erhebung:
17.09.2026 – 05 Uhr

Legende

- >100% (überbelegt)
- >90 - 100% (Sehr hoher Parkdruck)
- >80 - 90% (hoher Parkdruck)
- >70 - 80% (mittlerer Parkdruck)
- >60 - 70% (geringer Parkdruck)
- bis 60% (kein Parkdruck)
- unbelegt
- nicht erhoben

Planersocietät
Mobilität. Stadt. Dialog.

Stand: 30/09/2026



Parkraumerhebung

Erhebung:
17.09.2026 – 07 Uhr

Legende

- >100% (überbelegt)
- >90 - 100% (Sehr hoher Parkdruck)
- >80 - 90% (hoher Parkdruck)
- >70 - 80% (mittlerer Parkdruck)
- >60 - 70% (geringer Parkdruck)
- bis 60% (kein Parkdruck)
- unbelegt
- nicht erhoben

Planersocietät
Mobilität. Stadt. Dialog.

Stand: 30/09/2026



Parkraumerhebung

Erhebung:
17.09.2026 – 09 Uhr

Legende

- >100% (überbelegt)
- >90 - 100% (Sehr hoher Parkdruck)
- >80 - 90% (hoher Parkdruck)
- >70 - 80% (mittlerer Parkdruck)
- >60 - 70% (geringer Parkdruck)
- bis 60% (kein Parkdruck)
- unbelegt
- nicht erhoben

Planersocietät
Mobilität. Stadt. Dialog.

Stand: 30/09/2026



Parkraumerhebung

Erhebung:
17.09.2026 – 11 Uhr

Legende

- >100% (überbelegt)
- >90 - 100% (Sehr hoher Parkdruck)
- >80 - 90% (hoher Parkdruck)
- >70 - 80% (mittlerer Parkdruck)
- >60 - 70% (geringer Parkdruck)
- bis 60% (kein Parkdruck)
- unbelegt
- nicht erhoben

Planersocietät
Mobilität. Stadt. Dialog.

Stand: 30/09/2026



Parkraumerhebung

Erhebung:
17.09.2026 – 13 Uhr

Legende

- >100% (überbelegt)
- >90 - 100% (Sehr hoher Parkdruck)
- >80 - 90% (hoher Parkdruck)
- >70 - 80% (mittlerer Parkdruck)
- >60 - 70% (geringer Parkdruck)
- bis 60% (kein Parkdruck)
- unbelegt
- nicht erhoben

Planersocietät
Mobilität. Stadt. Dialog.

Stand: 30/09/2026



Parkraumerhebung

Erhebung:
17.09.2026 – 15 Uhr

Legende

- >100% (überbelegt)
- >90 - 100% (Sehr hoher Parkdruck)
- >80 - 90% (hoher Parkdruck)
- >70 - 80% (mittlerer Parkdruck)
- >60 - 70% (geringer Parkdruck)
- bis 60% (kein Parkdruck)
- unbelegt
- nicht erhoben

Planersocietät
Mobilität. Stadt. Dialog.

Stand: 30/09/2026



Parkraumerhebung

Erhebung:
17.09.2026 – 17 Uhr

Legende

- >100% (überbelegt)
- >90 - 100% (Sehr hoher Parkdruck)
- >80 - 90% (hoher Parkdruck)
- >70 - 80% (mittlerer Parkdruck)
- >60 - 70% (geringer Parkdruck)
- bis 60% (kein Parkdruck)
- unbelegt
- nicht erhoben

Planersocietät
Mobilität. Stadt. Dialog.

Stand: 30/09/2026



Parkraumerhebung

Erhebung:
17.09.2026 – 19 Uhr

Legende

- >100% (überbelegt)
- >90 - 100% (Sehr hoher Parkdruck)
- >80 - 90% (hoher Parkdruck)
- >70 - 80% (mittlerer Parkdruck)
- >60 - 70% (geringer Parkdruck)
- bis 60% (kein Parkdruck)
- unbelegt
- nicht erhoben

Planersocietät
Mobilität. Stadt. Dialog.

Stand: 30/09/2026



Parkraumerhebung

Erhebung:
17.09.2026 – 21 Uhr

Legende

- >100% (überbelegt)
- >90 - 100% (Sehr hoher Parkdruck)
- >80 - 90% (hoher Parkdruck)
- >70 - 80% (mittlerer Parkdruck)
- >60 - 70% (geringer Parkdruck)
- bis 60% (kein Parkdruck)
- unbelegt
- nicht erhoben

Planersocietät
Mobilität. Stadt. Dialog.

Stand: 30/09/2026



Parkraumerhebung

Erhebung:
19.09.2026 – 05 Uhr

Legende

- >100% (überbelegt)
- >90 - 100% (Sehr hoher Parkdruck)
- >80 - 90% (hoher Parkdruck)
- >70 - 80% (mittlerer Parkdruck)
- >60 - 70% (geringer Parkdruck)
- bis 60% (kein Parkdruck)
- unbelegt
- nicht erhoben

Planersocietät
Mobilität. Stadt. Dialog.

Stand: 01/10/2026



Parkraumerhebung

Erhebung:
19.09.2026 – 07 Uhr

Legende

- >100% (überbelegt)
- >90 - 100% (Sehr hoher Parkdruck)
- >80 - 90% (hoher Parkdruck)
- >70 - 80% (mittlerer Parkdruck)
- >60 - 70% (geringer Parkdruck)
- bis 60% (kein Parkdruck)
- unbelegt
- nicht erhoben

Planersocietät
Mobilität. Stadt. Dialog.

Stand: 01/10/2026



Parkraumerhebung

Erhebung:
19.09.2026 – 09 Uhr

Legende

- >100% (überbelegt)
- >90 - 100% (Sehr hoher Parkdruck)
- >80 - 90% (hoher Parkdruck)
- >70 - 80% (mittlerer Parkdruck)
- >60 - 70% (geringer Parkdruck)
- bis 60% (kein Parkdruck)
- unbelegt
- nicht erhoben

Planersocietät
Mobilität. Stadt. Dialog.

Stand: 01/10/2026



Parkraumerhebung

Erhebung:
19.09.2026 – 11 Uhr

Legende

- >100% (überbelegt)
- >90 - 100% (Sehr hoher Parkdruck)
- >80 - 90% (hoher Parkdruck)
- >70 - 80% (mittlerer Parkdruck)
- >60 - 70% (geringer Parkdruck)
- bis 60% (kein Parkdruck)
- unbelegt
- nicht erhoben

Planersocietät
Mobilität. Stadt. Dialog.

Stand: 01/10/2026



Parkraumerhebung

Erhebung:
19.09.2026 – 13 Uhr

Legende

- >100% (überbelegt)
- >90 - 100% (Sehr hoher Parkdruck)
- >80 - 90% (hoher Parkdruck)
- >70 - 80% (mittlerer Parkdruck)
- >60 - 70% (geringer Parkdruck)
- bis 60% (kein Parkdruck)
- unbelegt
- nicht erhoben

Planersocietät
Mobilität. Stadt. Dialog.

Stand: 01/10/2026



Parkraumerhebung

Erhebung:
19.09.2026 – 15 Uhr

Legende

- >100% (überbelegt)
- >90 - 100% (Sehr hoher Parkdruck)
- >80 - 90% (hoher Parkdruck)
- >70 - 80% (mittlerer Parkdruck)
- >60 - 70% (geringer Parkdruck)
- bis 60% (kein Parkdruck)
- unbelegt
- nicht erhoben

Planersocietät
Mobilität. Stadt. Dialog.

Stand: 01/10/2026



Parkraumerhebung

Erhebung:
19.09.2026 – 17 Uhr

Legende

- >100% (überbelegt)
- >90 - 100% (Sehr hoher Parkdruck)
- >80 - 90% (hoher Parkdruck)
- >70 - 80% (mittlerer Parkdruck)
- >60 - 70% (geringer Parkdruck)
- bis 60% (kein Parkdruck)
- unbelegt
- nicht erhoben

Planersocietät
Mobilität. Stadt. Dialog.

Stand: 01/10/2026



Parkraumerhebung

Erhebung:
19.09.2026 – 17 Uhr

Legende

- >100% (überbelegt)
- >90 - 100% (Sehr hoher Parkdruck)
- >80 - 90% (hoher Parkdruck)
- >70 - 80% (mittlerer Parkdruck)
- >60 - 70% (geringer Parkdruck)
- bis 60% (kein Parkdruck)
- unbelegt
- nicht erhoben

Planersocietät
Mobilität. Stadt. Dialog.

Stand: 01/10/2026



Parkraumerhebung

Erhebung:
19.09.2026 – 19 Uhr

Legende

- >100% (überbelegt)
- >90 - 100% (Sehr hoher Parkdruck)
- >80 - 90% (hoher Parkdruck)
- >70 - 80% (mittlerer Parkdruck)
- >60 - 70% (geringer Parkdruck)
- bis 60% (kein Parkdruck)
- unbelegt
- nicht erhoben

Planersocietät
Mobilität. Stadt. Dialog.

Stand: 01/10/2026



Parkraumerhebung

Erhebung:
19.09.2026 – 21 Uhr

Legende

- >100% (überbelegt)
- >90 - 100% (Sehr hoher Parkdruck)
- >80 - 90% (hoher Parkdruck)
- >70 - 80% (mittlerer Parkdruck)
- >60 - 70% (geringer Parkdruck)
- bis 60% (kein Parkdruck)
- unbelegt
- nicht erhoben

Planersocietät
Mobilität. Stadt. Dialog.

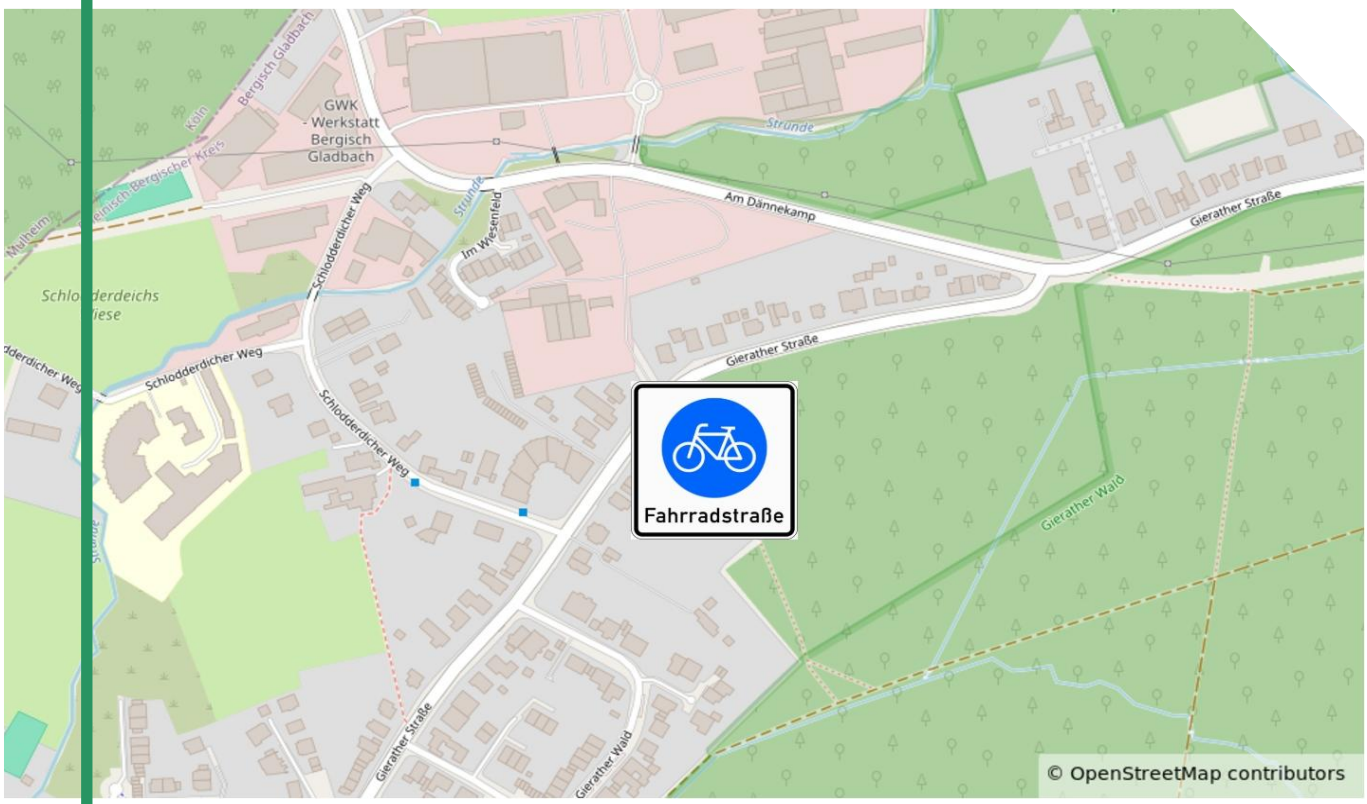
Stand: 01/10/2026

PLANUNGS BÜRO VÖA 13 Verkehrsplanung Wegweisung Beratung

Verkehrsuntersuchung RadPendlerRoute / Gierather Straße in Bergisch Gladbach

Bericht

im Auftrag der Stadt Bergisch Gladbach



Verkehrsuntersuchung RadPendlerRoute/ Gierather Straße in Bergisch Gladbach

Stadt Bergisch Gladbach

FB 6-60 Mobilität und Stadtentwicklung
Rad- und Fußverkehrsbeauftragte
Rathaus Bensberg
Wilhelm-Wagener-Platz
51429 Bergisch Gladbach

Ansprechpartnerin: Maren Hesselmann
Mail: m.hesselmann@stadt-gl.de
Tel.: 02202 / 14-1602

Planungsbüro VIA eG

Marspfortengasse 6
D–50667 Köln
Tel. 0221 / 789 527-20
Fax 0221 / 789 527-99
Mail viakoeln@viakoeln.de
www.viakoeln.de

Bearbeitet von:
Dirk Stein

Fotos und Grafiken:
Planungsbüro VIA eG, wenn nicht anders gekennzeichnet

16. April 2026

Inhaltsverzeichnis

1 Zielsetzung 5
2 Verkehrsführungsvarianten 7
2.1 Verkehrszählung und Bestandsvariante 7
2.2 Bestandsverkehrsstärke 10
2.3 Annahmen für die künftige Radverkehrsstärke 10
2.4 Ergebnisse für die Varianten 11
2.4.1 Variante 1a – Einbahnstraße 11
2.4.2 Variante 1b – Einbahnstraße mit abknickender Vorfahrt 13
2.4.3 Variante 2a – Unechte Einbahnstraße 14
2.4.4 Variante 2b – Unechte Einbahnstraße mit abknickender Vorfahrt 16
2.5 Variantenvergleich 18
3 Qualität des Verkehrsablaufs 20
4 Bewertung und Empfehlung 21
4.1 Bewertung 21
4.2 Empfehlung 22
5 Literaturverzeichnis 23
6 Anhang 24
6.1 Ergebnisse der Verkehrszählung 24
6.1.1 Gesamttag 24
6.1.2 Morgenspitzenstunde 27
6.1.3 Nachmittagsspitzenstunde 30
6.2 Erläuterung der Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs 33
6.3 Ergebnisse für die Qualität des Verkehrsablaufs 34

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1-1: Übersicht der RadPendlerRoute im Bereich Gierather Straße (Quelle: Stadt Bergisch Gladbach) 5
Abbildung 2-1: Ergebnis der Verkehrszählung am 8.10.2025 – KFZ insgesamt, 0:00–24:00 Uhr 8
Abbildung 2-2: Ergebnis der Verkehrszählung am 8.10.2025 – Radverkehr, 0:00–24:00 Uhr 9
Abbildung 2-3: Verkehrsstärke im Bestand 10
Abbildung 2-4: Für die Prognose angenommene Radverkehrsstärke (Fahrräder/24 Stunden) 11
Abbildung 2-5: Verkehrsstärke in der Variante 1a 12
Abbildung 2-6: Verkehrsstärke in der Variante 1a – Differenz zum Bestand 12
Abbildung 2-7: Verkehrsstärke in der Variante 1b 13
Abbildung 2-8: Verkehrsstärke in der Variante 1b – Differenz zum Bestand 14
Abbildung 2-9: Verkehrsstärke in der Variante 2a 15
Abbildung 2-10: Verkehrsstärke in der Variante 2a – Differenz zum Bestand 15
Abbildung 2-11: Verkehrsstärke in der Variante 2b 16
Abbildung 2-12: Verkehrsstärke in der Variante 2b – Differenz zum Bestand 17
Abbildung 6-1: KFZ insgesamt, 0:00–24:00 Uhr 24
Abbildung 6-2: Schwerverkehr, 0:00–24:00 Uhr 25
Abbildung 6-3: Radverkehr, 0:00–24:00 Uhr 26
Abbildung 6-4: KFZ insgesamt, 7:30–8:30 Uhr 27
Abbildung 6-5: Schwerverkehr, 7:30–8:30 Uhr 28
Abbildung 6-6: Radverkehr, 7:30–8:30 Uhr 29
Abbildung 6-7: KFZ insgesamt, 14:45–15:45 Uhr 30
Abbildung 6-8: Schwerverkehr, 14:45–15:45 Uhr 31
Abbildung 6-9: Radverkehr, 14:45–15:45 Uhr 32

1 Zielsetzung

Die RadPendlerRoute Bergisch Gladbach – Köln soll zukünftig Radpendlerbewegungen gebündelt zwischen den Städten sicher und schnell führen. Auf Grundlage der Routenuntersuchung aus dem Jahr 2024 wurde 2025 ein Ingenieurbüro für die Planung der Leistungsphasen 1 und 2 gemäß HOAI beauftragt. Im Zuge dessen sind erste Aufschläge alternativer Verkehrsführungen zur Umsetzung der Radvorrangroute gemacht worden und sollen nun hinsichtlich der Machbarkeit und Verkehrsverlagerungen auf das umliegende Straßennetz geprüft werden. Für eine prioritäre Führung des Radverkehrs auf dieser Achse ist eine Reduzierung der KFZ-Verkehre vorteilhaft und wird mittels unterschiedlicher verkehrsrechtlicher Änderungen vorgesehen. Diese sollen auf deren Verlagerungspotenzial auf die umliegenden Straße Schlodderdicher Weg, Am Dännekamp und Gierather Straße untersucht werden. Als Grundlage sollen die Verkehrszahlen des Verkehrsmodells herangezogen werden.

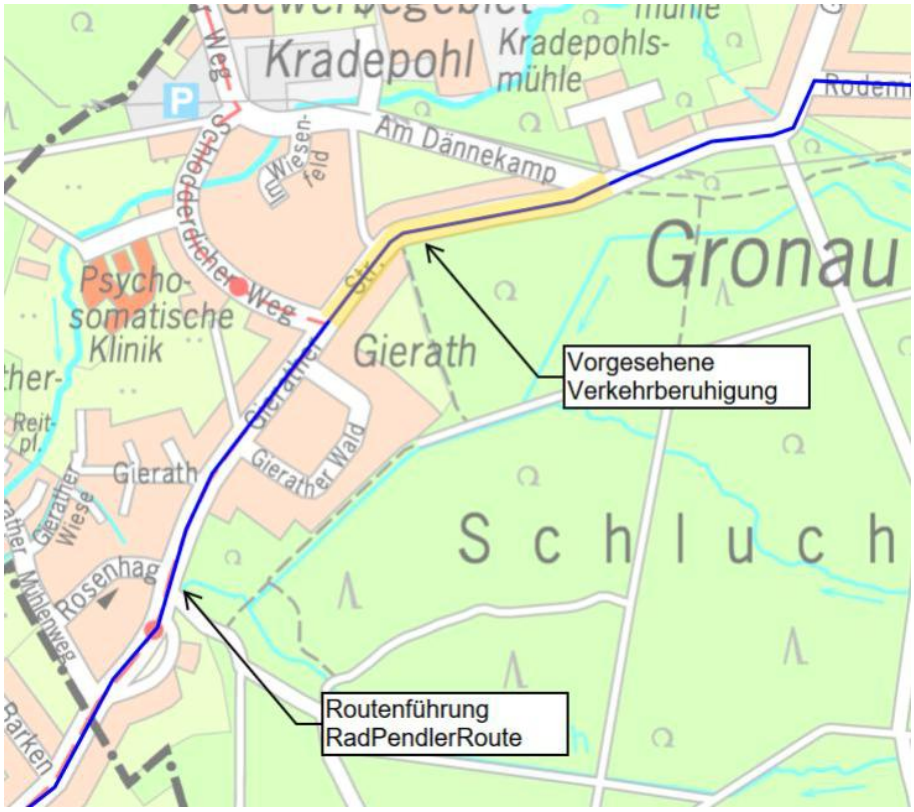


Abbildung 1-1: Übersicht der RadPendlerRoute im Bereich Gierather Straße (Quelle: Stadt Bergisch Gladbach)

Im Folgenden werden zwei Szenarien aufgeführt mit je einer Untervariante, die hinsichtlich der verlagerten Verkehrsströme analysiert werden sollen. Anhand der potenziellen Verlagerungen sollen Maßnahmenempfehlungen abgeleitet werden, die schlussendlich zu einer Empfehlung führen soll.

- Variante 1a: Einbahnstraße in Fahrtrichtung Südwesten
- Variante 1b: wie 1a, mit abknickender Vorfahrt in den Schlodderdicher Weg
- Variante 2a: Unechte Einbahnstraße in Fahrtrichtung Südwesten
- Variante 2b: wie 2a, mit abknickender Vorfahrt in den Schlodderdicher Weg

In allen Varianten wird angenommen, dass der Einbahnstraßenabschnitt der Gierather Straße als Fahrradstraße ausgewiesen wird, was unter anderem eine Begrenzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h beinhaltet.

2 Verkehrsführungsvarianten

2.1 Verkehrszählung und Bestandsvariante

Gierather Straße/ Am Dännekamp

Am Mittwoch, den 8. Oktober 2025 wurde am Knotenpunkt Gierather Straße/ Am Dännekamp im Zeitraum 0:00–24:00 Uhr eine Verkehrszählung mit Hilfe von Videoerfassungsgeräten der Firma *miovision* durchgeführt. Das Wetter am Erhebungstag war morgens von Nieselregen geprägt, während es im weiteren Tagesverlauf bewölkt, aber trocken bei einer Höchsttemperatur von 15 °C war. In Bezug auf den KFZ-Verkehr war mit einem normalen Verkehrsaufkommen zu rechnen, während das Radverkehrsaufkommen niederschlagsbedingt möglicherweise leicht unterdurchschnittlich ausgeprägt war.
Die Gesamttageswerte für den KFZ- und den Radverkehr sind in den folgenden Abbildungen dargestellt (Abbildung 2-1 und Abbildung 2-2). Die Ergebnisse für den Schwerverkehr und die Spitzenstunden befinden sich im Anhang (Kapitel 6.1).
Deutlich wird, dass die Hauptströme entlang der Gierather Straße fließen, während nur ein geringer Teil der Fahrzeuge die Straße „Am Dännekamp“ befährt.

Mülheimer Straße/ Schlodderdicher Weg

Für die vorliegende Untersuchung wurde zusätzlich eine Verkehrszählung am Knotenpunkt Mülheimer Straße/ Schlodderdicher Weg/ Duckterather Weg aus dem Jahr 2022 herangezogen. Für die Zufahrt Schlodderdicher Weg ergaben sich damals im Querschnitt die folgenden Verkehrsstärken:

- 4.705 KFZ/24 Stunden
- 177 LKW und Busse/24 Stunden
- 219 Fahrräder/24 Stunden.

Gierather Straße/ Am Dännekamp - Knotenpunkt(e)
Mi. 8 Oktober 2025
Gesamtdauer (00-00 Uhr (+1))
Busse, Lkw mit Anhänger, Krad, Lkw ohne Anhänger, Lieferwagen, Pkw
Alle Abbiegebeziehungen
ID: 1356953, Standort: 50.979185, 7.106712

Erstellt durch: Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, Köln, NW, 50667, DE

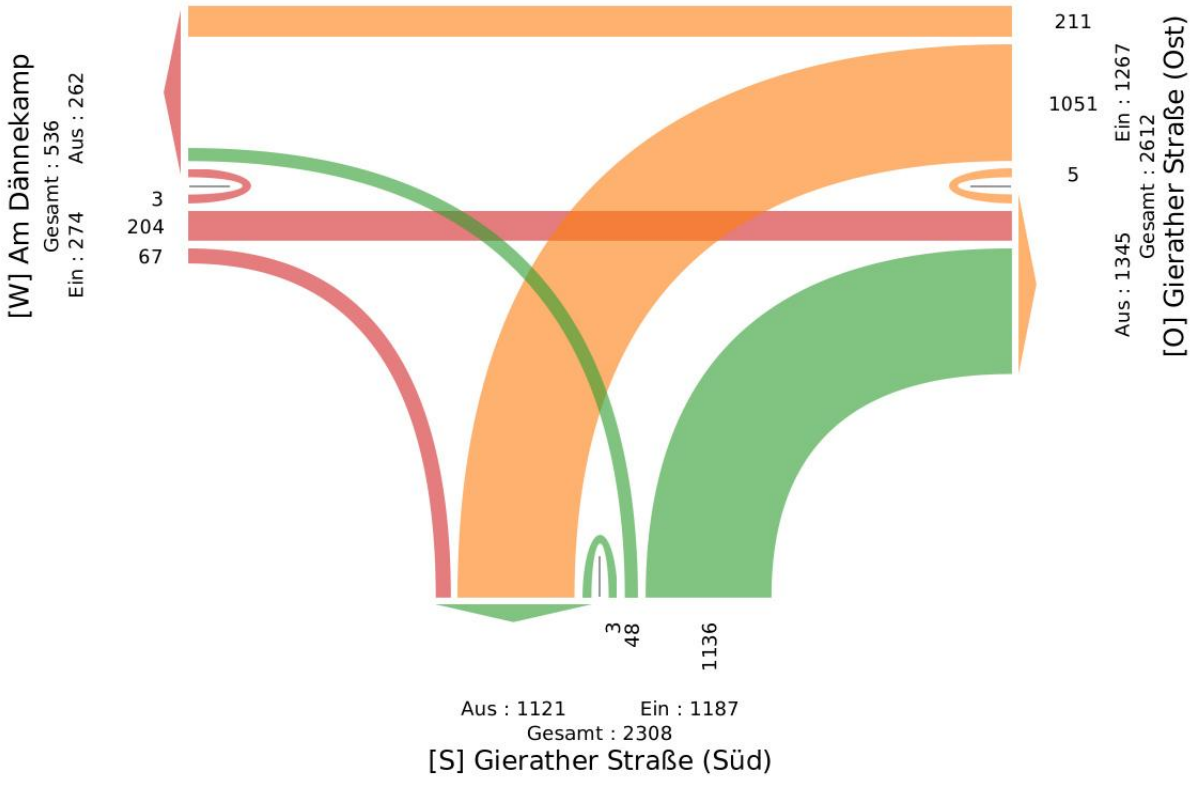


Abbildung 2-1: Ergebnis der Verkehrszählung am 8.10.2025 – KFZ insgesamt, 0:00–24:00 Uhr

Gierather Straße/ Am Dännekamp - Knotenpunkt(e)
Mi. 8 Oktober 2025
Gesamtdauer (00-00 Uhr (+1))
Fahrräder auf der Straße
Alle Abbiegebeziehungen
ID: 1356953, Standort: 50.979185, 7.106712

Erstellt durch: Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, Köln, NW, 50667, DE

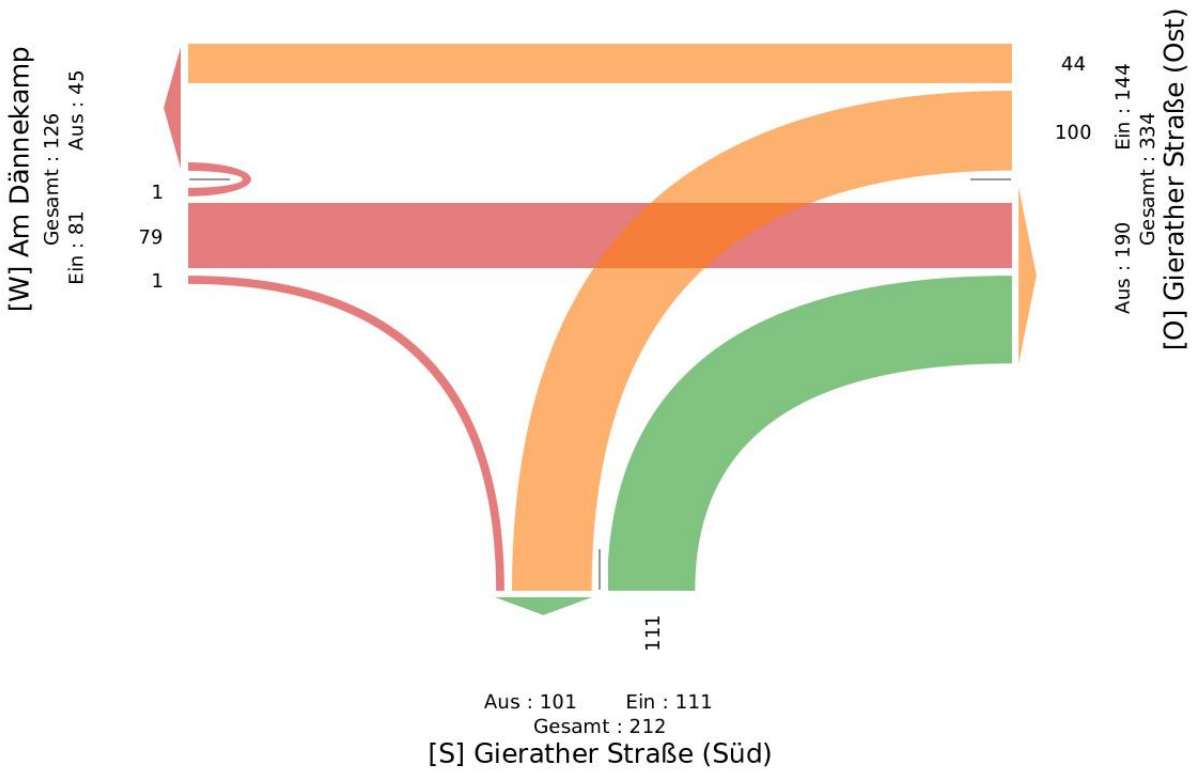


Abbildung 2-2: Ergebnis der Verkehrszählung am 8.10.2025 – Radverkehr, 0:00–24:00 Uhr

2.2 Bestandsverkehrsstärke

Die folgende Abbildung 2-3 zeigt die Verkehrsstärke im Bestandsverkehrsmodell.



Abbildung 2-3: Verkehrsstärke im Bestand

2.3 Annahmen für die künftige Radverkehrsstärke

Für die künftige Radpendlerroute im Verlauf der Gierather Straße liegt keine Prognoseverkehrsstärke vor. Auf der 14,2 km langen Route vom Bahnhof Köln-Deutz zum Bahnhof Bergisch Gladbach soll ein Verlagerungspotenzial von 2.200 Radfahrenden am Tag bestehen (Lindschulte + Kloppe, SSP Consult, 2019). Es kann davon ausgegangen werden, dass sich auf dem Gebiet der Stadt Köln aufgrund des dort größeren Längenanteils und der höheren Einwohner- und Arbeitsplatzzahl im Einzugsgebiet der Großteil des Verlagerungspotenzials verorten lässt. Die Radverkehrsstärke auf dem hier relevanten Streckenabschnitt wurde deshalb optimistisch abgeschätzt, wobei angenommen wurde, dass sich auch auf den abzweigenden Strecken eine Steigerung gegenüber dem Bestand einstellt. Insbesondere ist für Pendler:innen die Verbindung zur Endhaltestelle der Stadtbahnlinien 3 und 18 in Köln-Thielenbruch interessant, die über die Trasse der im Jahr 1958 auf diesem Abschnitt eingestellten Vorortbahnlinie G verläuft.

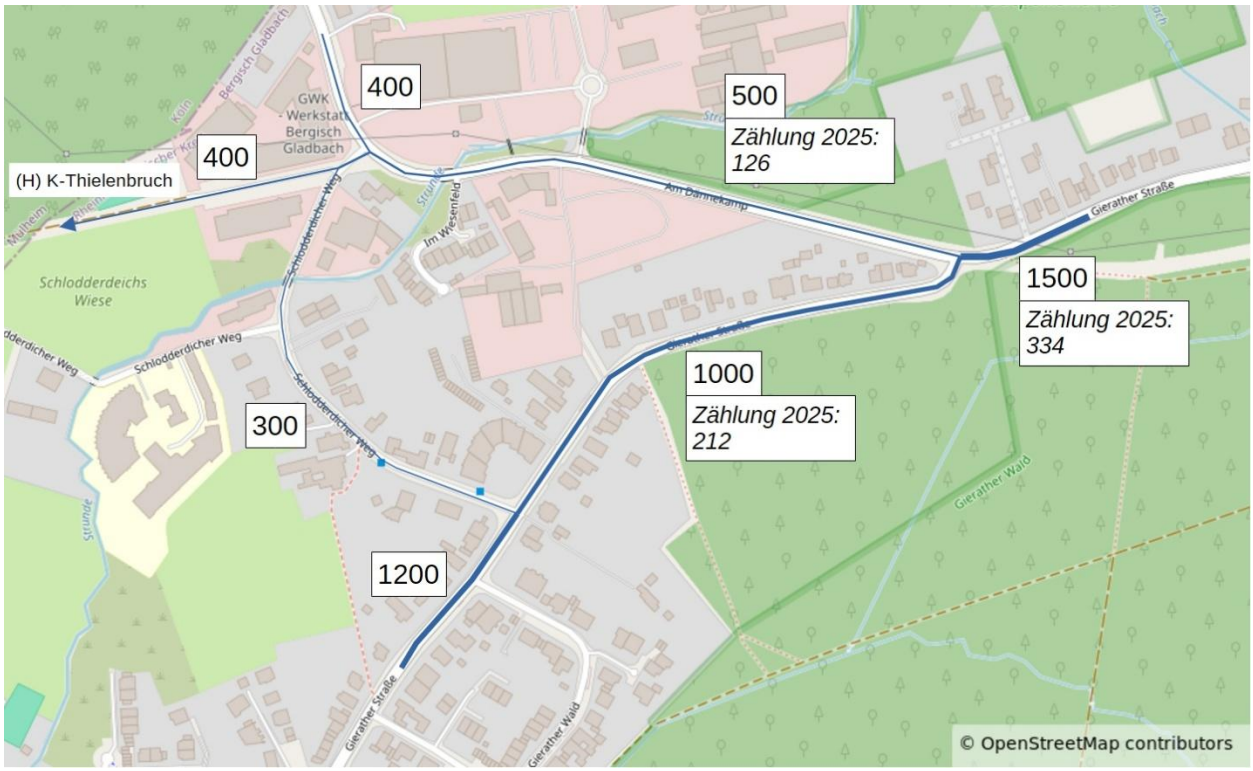


Abbildung 2-4: Für die Prognose angenommene Radverkehrsstärke (Fahrräder/24 Stunden)

2.4 Ergebnisse für die Varianten

2.4.1 Variante 1a – Einbahnstraße

Nach der Einführung der Einbahnstraßenregelung in Fahrtrichtung Südwesten verbleiben voraussichtlich 800 KFZ-Fahrten auf der Gierather Straße. Auch östlich des Einbahnstraßenabschnitts wird die Gierather Straße um ca. 1.000 KFZ-Fahrten entlastet. Ca. 700 KFZ-Fahrten werden auf den gesamten Schlodderdicher Weg verlagert und Ca. 400 KFZ-Fahrten auf die Route über „Am Dännekamp“ und Schlodderdicher Weg, so dass sich auf dem Schlodderdicher Weg zwischen „Am Dännekamp“ und Gierather Straße eine Mehrbelastung von ca. 1.200 KFZ-Fahrten ergibt. Etwa 300 KFZ-Fahrten werden großräumig auf andere Routen verdrängt. Die Gierather Straße südlich des Schlodderdicher Wegs wird entsprechend entlastet.



Abbildung 2-5: Verkehrsstärke in der Variante 1a

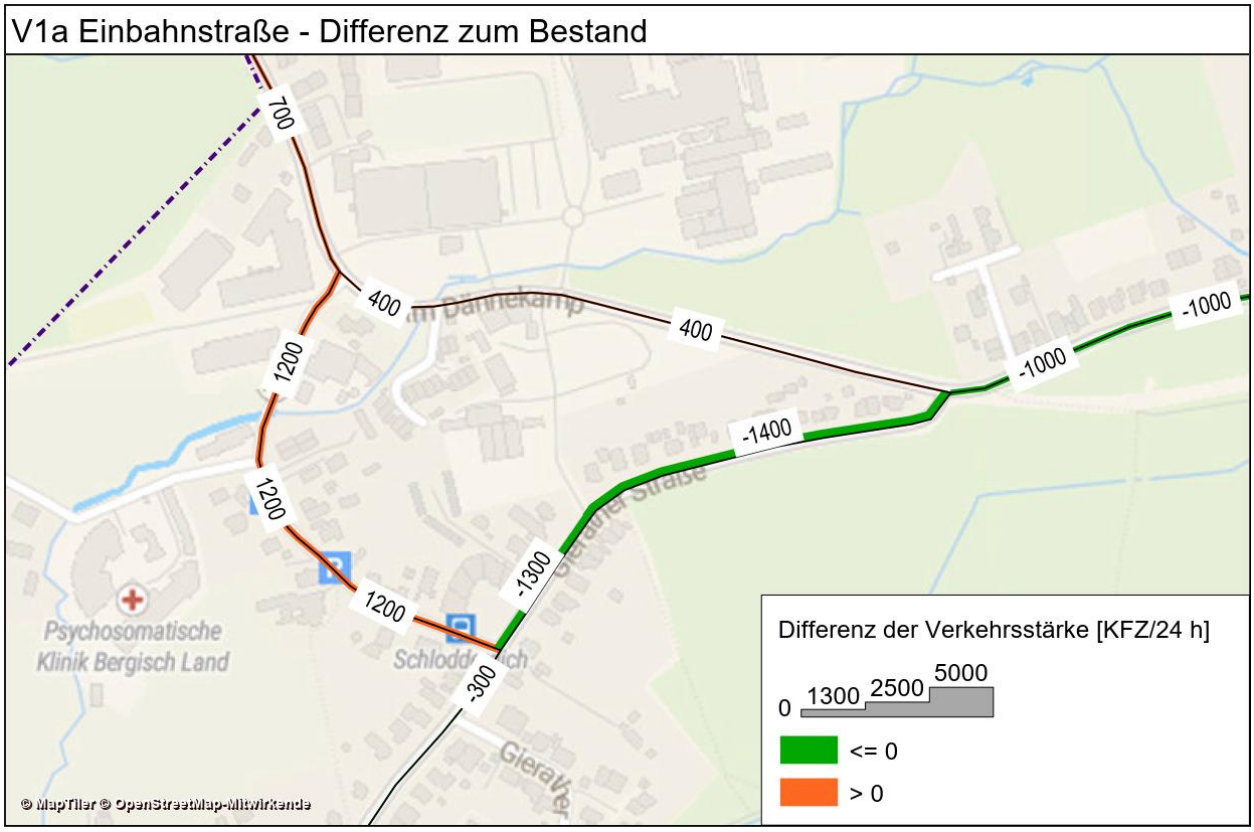


Abbildung 2-6: Verkehrsstärke in der Variante 1a – Differenz zum Bestand

2.4.2 Variante 1b – Einbahnstraße mit abknickender Vorfahrt

Nach der Einführung der Einbahnstraßenregelung in Fahrtrichtung Südwesten verbleiben voraussichtlich 800 KFZ-Fahrten auf der Gierather Straße. Auch östlich des Einbahnstraßenabschnitts wird die Gierather Straße um ca. 1.100 KFZ-Fahrten entlastet. Ca. 900 KFZ-Fahrten werden auf den gesamten Schlodderdicher Weg verlagert und Ca. 400 KFZ-Fahrten auf die Route über „Am Dännekamp“ und Schlodderdicher Weg, so dass sich auf dem Schlodderdicher Weg zwischen „Am Dännekamp“ und Gierather Straße eine Mehrbelastung von ca. 1.400 KFZ-Fahrten ergibt. Etwa 200 KFZ-Fahrten werden großräumig auf andere Routen verdrängt. Die Gierather Straße südlich des Schlodderdicher Wegs wird entsprechend entlastet.



Abbildung 2-7: Verkehrsstärke in der Variante 1b

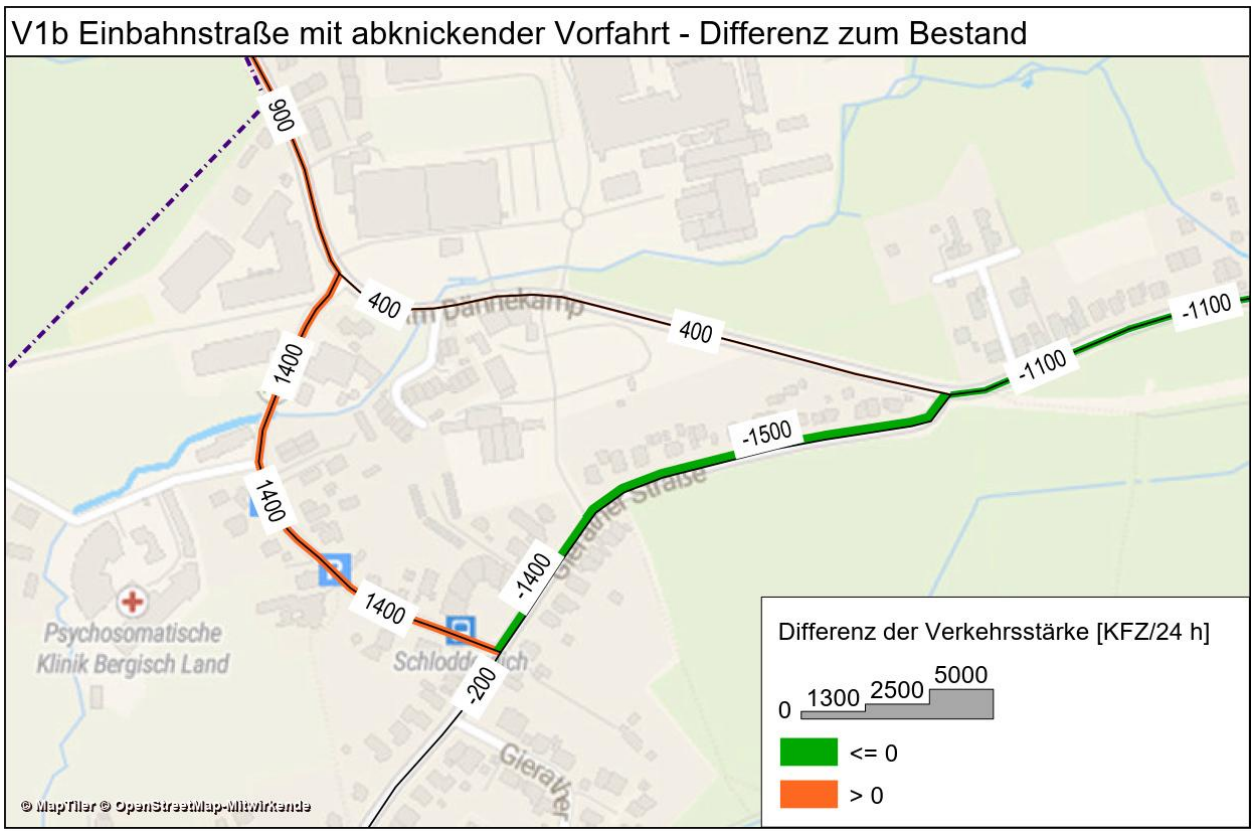


Abbildung 2-8: Verkehrsstärke in der Variante 1b – Differenz zum Bestand

2.4.3 Variante 2a – Unechte Einbahnstraße

Nach der Einführung der Einbahnstraßenregelung in Fahrtrichtung Südwesten verbleiben voraussichtlich 900 KFZ-Fahrten auf der Gierather Straße. Auch östlich des Einbahnstraßenabschnitts wird die Gierather Straße um ca. 1.000 KFZ-Fahrten entlastet. Ca. 700 KFZ-Fahrten werden auf den gesamten Schlodderdicher Weg verlagert und Ca. 400 KFZ-Fahrten auf die Route über „Am Dännekamp“ und Schlodderdicher Weg, so dass sich auf dem Schlodderdicher Weg zwischen „Am Dännekamp“ und Gierather Straße eine Mehrbelastung von ca. 1.100 KFZ-Fahrten ergibt. Etwa 300 KFZ-Fahrten werden großräumig auf andere Routen verdrängt. Die Gierather Straße südlich des Schlodderdicher Wegs wird entsprechend entlastet.



Abbildung 2-9: Verkehrsstärke in der Variante 2a

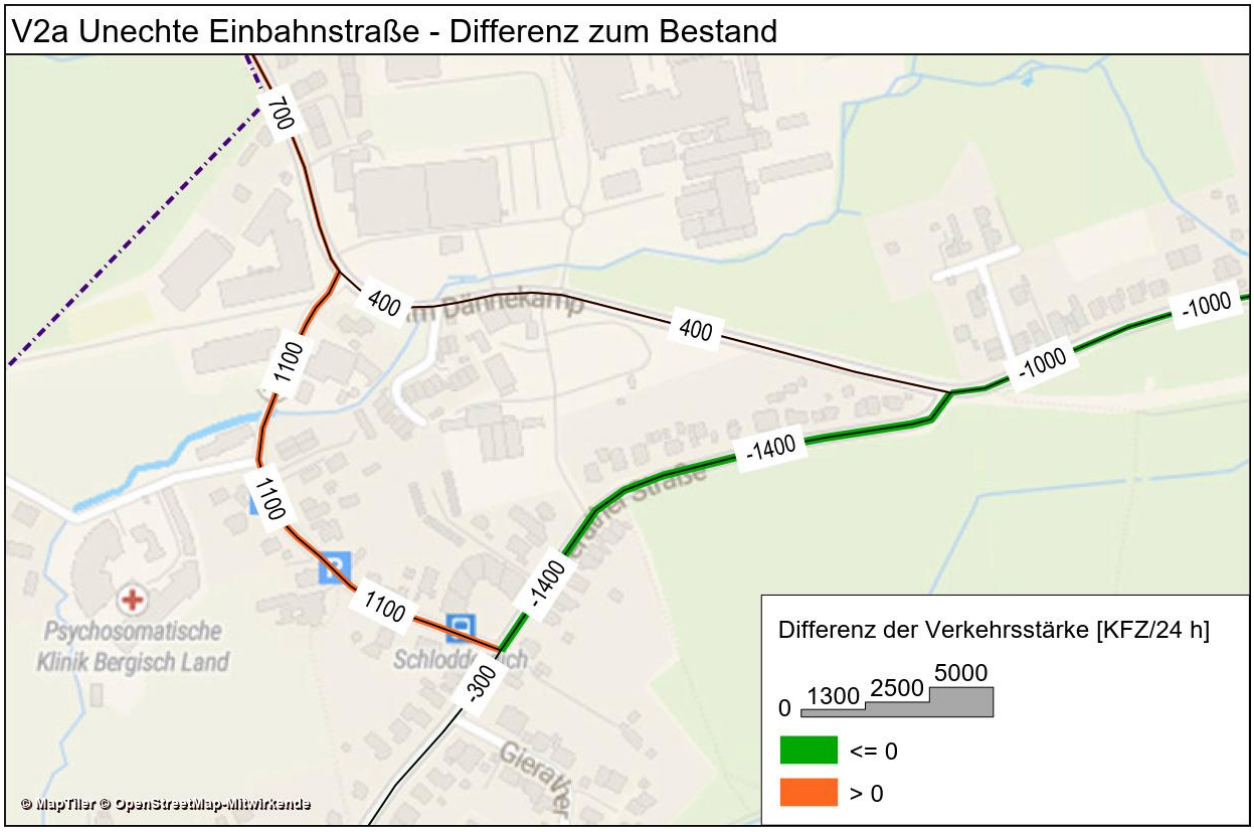


Abbildung 2-10: Verkehrsstärke in der Variante 2a – Differenz zum Bestand

2.4.4 Variante 2b – Unechte Einbahnstraße mit abknickender Vorfahrt

Nach der Einführung der Einbahnstraßenregelung in Fahrtrichtung Südwesten verbleiben voraussichtlich 900 KFZ-Fahrten auf der Gierather Straße. Auch östlich des Einbahnstraßenabschnitts wird die Gierather Straße um ca. 1.000 KFZ-Fahrten entlastet. Ca. 900 KFZ-Fahrten werden auf den gesamten Schlodderdicher Weg verlagert und Ca. 400 KFZ-Fahrten auf die Route über „Am Dännekamp“ und Schlodderdicher Weg, so dass sich auf dem Schlodderdicher Weg zwischen „Am Dännekamp“ und Gierather Straße eine Mehrbelastung von ca. 1.300 KFZ-Fahrten ergibt. Etwa 200 KFZ-Fahrten werden großräumig auf andere Routen verdrängt. Die Gierather Straße südlich des Schlodderdicher Wegs wird entsprechend entlastet.



Abbildung 2-11: Verkehrsstärke in der Variante 2b

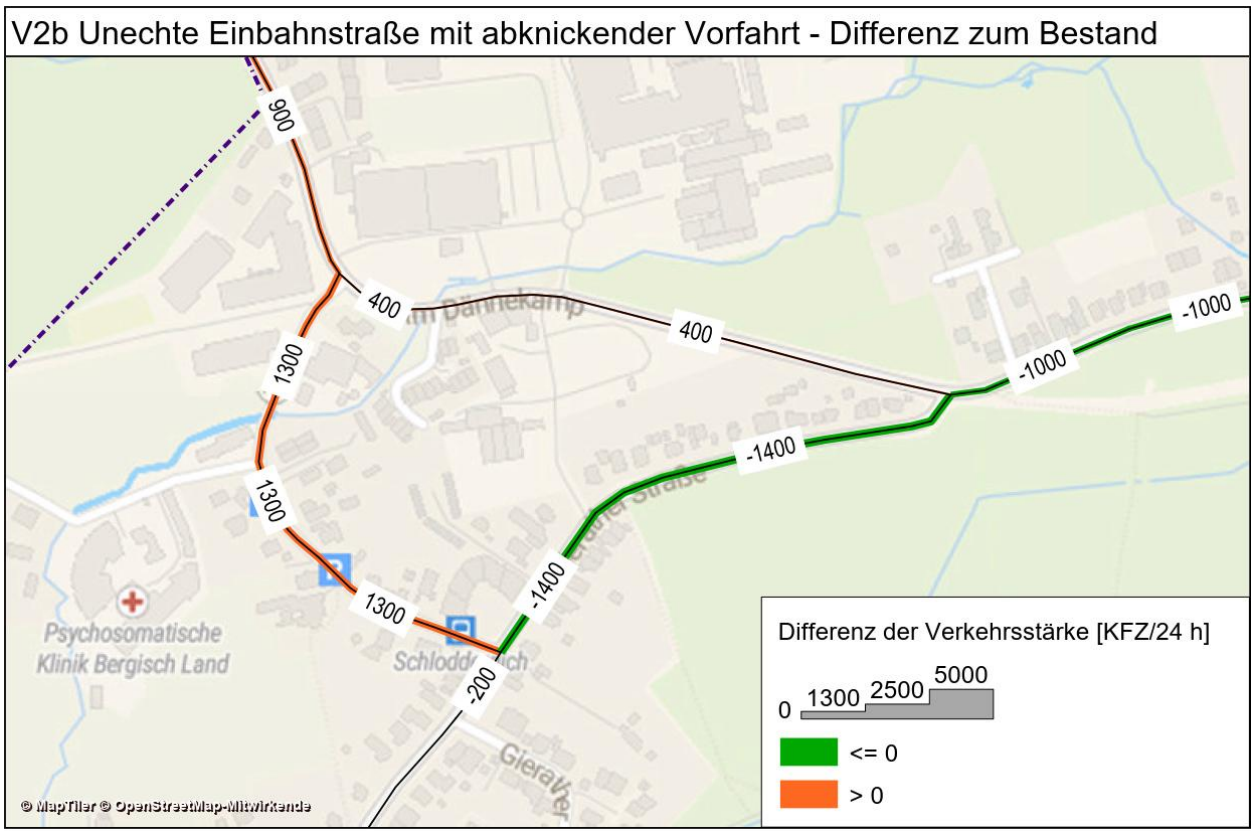


Abbildung 2-12: Verkehrsstärke in der Variante 2b – Differenz zum Bestand

2.5 Variantenvergleich

Die folgende Tabelle 2-1 zeigt die verkehrliche Wirkung der Varianten im Vergleich.

Straßenzug:		Analyse	Variante 1a	1b	2a	2b
Schlodderdicher Weg	KFZ/24h	4.400	5.100	5.300	5.100	5.300
nördlich "Am Dännekamp"	Veränderung		700	900	700	900
	Differenz in %		**16%**	**20%**	**16%**	**20%**
Schlodderdicher Weg	KFZ/24h	4.200	5.400	5.600	5.400	5.500
Strundebrücke	Veränderung		1.200	1.400	1.200	1.300
	Differenz in %		**29%**	**33%**	**29%**	**31%**
Gierather Straße	KFZ/24h	6.300	6.000	6.100	6.000	6.100
südlich Schlodderdicher Weg	Veränderung		-300	-200	-300	-200
	Differenz in %		**-5%**	**-3%**	**-5%**	**-3%**
Gierather Straße	KFZ/24h	2.300	800	800	900	900
südlich "Am Dännekamp"	Veränderung		-1.500	-1.500	-1.400	-1.400
	Differenz in %		**-65%**	**-65%**	**-61%**	**-61%**
Gierather Straße	KFZ/24h	2.500	1.500	1.400	1.500	1.500
östlich "Am Dännekamp"	Veränderung		-1.000	-1.100	-1.000	-1.000
	Differenz in %		**-40%**	**-44%**	**-40%**	**-40%**
Am Dännekamp	KFZ/24h	500	900	900	900	900
	Veränderung		400	400	400	400
	Differenz in %		**80%**	**80%**	**80%**	**80%**

Abnahme um 25% und mehr
Abnahme um 10 bis 24%
9 % Abnahme bis 9% Zunahme
Zunahme um 10 bis 24%
Zunahme um 25% und mehr

Tabelle 2-1: Verkehrsstärke auf ausgewählten Streckenabschnitten im Variantenvergleich

- Der Schlodderdicher Weg nördlich „Am Dännekamp“ wird voraussichtlich um 700–900 KFZ/24 h (16–20 %) mehr belastet.
- Der Schlodderdicher Weg südlich „Am Dännekamp“ wird voraussichtlich um 1.200–1.400 KFZ/24 h (29–33 %) mehr belastet.
- Die Gierather Straße wird auf dem verkehrsberuhigten Abschnitt zwischen „Am Dännekamp“ und Schlodderdicher Weg um 1.400–1.500 KFZ/24 h (61–65 %) entlastet.
- Östlich „Am Dännekamp“ befahren 1.000–1.100 KFZ/24 h (40–44 %) weniger die Gierather Straße als im Bestand.
- Die Straße „Am Dännekamp“ wird von 400 KFZ/24 h zusätzlich befahren, was bei der sehr geringen Ausgangsverkehrsstärke eine Steigerung um 80 % ausmacht.

Die Unterschiede zwischen den Varianten sind nur gering ausgeprägt. In den b-Varianten mit abknickender Vorfahrt werden die südliche Gierather Straße und der Schlodderdicher Weg geringfügig mehr belastet als in den a-Varianten ohne abknickende Vorfahrt.

3 Qualität des Verkehrsablaufs

Das Bewertungsverfahren für die Qualität des Verkehrsablaufs gemäß dem Handbuch zur Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen [FGSV], 2015) kann wie folgt beschrieben werden:

- Die Verkehrsqualität der einzelnen Fahrstreifen und Querungen wird mit Qualitätsstufen (QSV) von A bis F analog zu Schulnoten bewertet. QSV A bedeutet hierbei eine „sehr gute" Verkehrsqualität, während QSV F eine „ungenügende" Verkehrsqualität bedeutet.
- Die Qualitätsstufen bemessen sich im Wesentlichen nach der Wartezeit der Verkehrsteilnehmenden. Für den KFZ-Verkehr wird die *mittlere* Wartezeit je Fahrzeug als Kriterium zugrunde gelegt, während für den Fuß- und Radverkehr die *maximale* Wartezeit maßgeblich ist.
- Maßgebend für die Beurteilung der Verkehrsqualität eines Knotenpunkts insgesamt ist die schlechteste Qualitätsstufe, die sich für einen einzelnen Fahrstreifen im Kfz-Verkehr, im ÖPNV oder für einen Strom des Fußgänger- und Radverkehrs bei der Querung einer Zufahrt ergibt.
- In der Regel wird mindestens die Qualitätsstufe D („ausreichend") angestrebt.
- Sind einzelne Kfz-, Fußgänger- oder Radverkehrsströme am Knotenpunkt aufgrund ihrer geringen Verkehrsstärke von nachrangiger Bedeutung, so können sie bei der Bewertung der Verkehrsqualität des gesamten Knotenpunkts vernachlässigt werden und es ist die schlechteste Qualitätsstufe, die sich für einen der übrigen Verkehrsströme ergibt, für die Beurteilung der Verkehrsqualität des Knotenpunkts maßgebend.

Ergebnisse

Die Qualität des Verkehrsablaufs wurde sowohl für die Morgen- als auch für die Nachmittagsspitzenstunde berechnet.

- Am **Knotenpunkt Gierather Straße/ Am Dännekamp** wird in allen Varianten die Qualitätsstufe A („sehr gut") erreicht, was bedeutet, dass die mittlere Wartezeit je Fahrzeug auf allen Abbiegebeziehungen 10 Sekunden nicht überschreitet.
- Am **Knotenpunkt Gierather Straße/ Schlodderdicher Weg** wird in fast allen Varianten die Qualitätsstufe A („sehr gut") erreicht, was bedeutet, dass die mittlere Wartezeit je Fahrzeug auf allen Abbiegebeziehungen 10 Sekunden nicht überschreitet. Eine Ausnahme bildet die Nachmittagsspitzenstunde in den Varianten 1b und 2b mit abknickender Vorfahrt. Dort wird die Qualitätsstufe B („gut") erreicht, da die mittlere Wartezeit für die Radfahrenden, die die Gierather Straße in Richtung Südwesten befahren, die Grenze von 10 s leicht überschreitet.
- Am Knotenpunkt **Schlodderdicher Weg/ Am Dännekamp** wird in allen Varianten die Qualitätsstufe A („sehr gut") erreicht, was bedeutet, dass die mittlere Wartezeit je Fahrzeug auf allen Abbiegebeziehungen 10 Sekunden nicht überschreitet.

4 Bewertung und Empfehlung

4.1 Bewertung

Die vorgeschlagene Konzeption führt zu einer Konzentration der KFZ-Verkehrsströme auf die Achse Gierather Straße (Süd) – Schlodderdicher Weg, während die Gierather Straße nordöstlich des Schlodderdicher Wegs deutlich entlastet wird. Die Verlagerung führt zu einer Mehrbelastung von 1.200 bis 1.400 KFZ-Fahrten auf dem südlichen Schlodderdicher Weg, so dass dort künftig eine Verkehrsstärke von ca. 5.500 KFZ am Werktag erreicht würde.
Der Straßenraum des südlichen Schlodderdicher Wegs ist mit dem der Gierather Straße vergleichbar. Der Fahrbahnquerschnitt des ca. 350 m langen Abschnitts beträgt 6 m; abschnittsweise sind kurze Einengungen durch einseitig angeordnete Parkstreifen vorhanden. Die Gierather Straße weist einen Querschnitt von 7 m auf; hier sind ebenfalls abschnittsweise kurze Einengungen durch einseitige Parkstreifen vorhanden. Die Begegnung von PKW ist in beiden Fällen auch an den Einengungen möglich, wobei auf dem südlichen Schlodderdicher Weg wegen des eingeschränkten Querschnitts an diesen Stellen besonders langsam gefahren werden muss. Insofern stellt dort die Zunahme der Verkehrsstärke kein verkehrstechnisches Problem dar, zumal sich die Spitzenstunden-Verkehrsstärke im Bereich von nur 500 KFZ/h im Querschnitt bewegt.
Auch die Verkehrsqualität an den Knotenpunkten bleibt überall in den Spitzenstunden im Bereich der Qualitätsstufen A und B, kann also mindestens als „gut“ bewertet werden.
Hinsichtlich der Verkehrsstärke und der Verkehrsqualität sind die Unterschiede zwischen den Verkehrsführungsvarianten nur gering ausgeprägt.
Die b-Varianten mit abknickender Vorfahrt schaffen zwar für den entlang der Hauptrichtung fahrenden KFZ-Verkehr etwas geringere Wartezeiten, jedoch sind sie für den Rad- und Fußverkehr entlang der Gierather Straße nachteilig. Der sich auf der Fahrbahn in Richtung Südosten bewegende Radverkehr muss etwas längere Wartezeiten in Kauf nehmen als in den a-Varianten, bei denen er bevorrechtigt ist. Der Fußverkehr, der die Einmündung des Schlodderdicher Wegs quert, wäre gegenüber den in den Schlodderdicher Weg einbiegenden KFZ nicht mehr bevorrechtigt. Die Querung des Schlodderdicher Wegs stellt in den b-Varianten eine potenzielle Gefahrenquelle dar.
Ein weiterer Unterschied zwischen den Varianten besteht in der Art der Einbahnstraßenregelung. In der Variante 2 mit „unechter“ Einbahnstraße ist lediglich die Einfahrt aus der südlichen Gierather Straße in den verkehrsberuhigten Abschnitt untersagt. Der Anlieger-Quellverkehr kann aus der Gierather Straße in Fahrtrichtung Norden ausfahren, so dass für diesen keine Umwegfahrten entstehen, die das umgebende Straßennetz belasten. Es besteht allerdings im Gegensatz zu einer echten Einbahnstraße (V1) die Gefahr, dass einige KFZ-Fahrende das Einfahrverbot in den verkehrsberuhigten Abschnitt missachten.

4.2 Empfehlung

Aufgrund der erhöhten Wartezeiten für den Radverkehr und der potenziellen Gefahr für den querenden Fußverkehr wird die Beibehaltung der Vorfahrtberechtigung für die Gierather Straße empfohlen, die zudem eine etwas geringere Verkehrsstärke auf dem Schlodderdicher Weg zur Folge hat. Dies entspricht auch dem erklärten Ziel der Förderung des Radverkehrs. Da die Einführung einer „unechten" Einbahnstraßenregelung Vorteile für den Anlieger-Quell-verkehr bietet und Umwegfahrten vermieden werden, wird diese Regelung empfohlen. Es sollte jedoch darauf geachtet werden, dass durch eine bauliche Gestaltung der Ausfahrt aus dem verkehrsberuhigten Abschnitt der Gierather Straße das Einfahrverbot für KFZ deutlich wahrnehmbar gestaltet und unterstützt wird.

In der Gesamtschau ergibt sich eine Empfehlung für die Verkehrsführungsvariante 2a.

5 Literaturverzeichnis

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen [FGSV]. (2015). Handbuch zur Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS), Teil S - Stadtstraßen. Köln.

Lindschulte + Kloppe, SSP Consult. (31. 1 2019). Machbarkeitsstudie "Leistungsfähige RadPendlerRouten im Rechtsrheinischen". Düsseldorf/Köln.

6 Anhang

6.1 Ergebnisse der Verkehrszählung

6.1.1 Gesamttag

Gierather Straße/ Am Dännekamp - Knotenpunkt(e)
Mi. 8 Oktober 2025
Gesamtdauer (00-00 Uhr (+1))
Busse, Lkw mit Anhänger, Krad, Lkw ohne Anhänger, Lieferwagen, Pkw
Alle Abbiegebeziehungen
ID: 1356953, Standort: 50.979185, 7.106712

Erstellt durch: Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, Köln, NW, 50667, DE

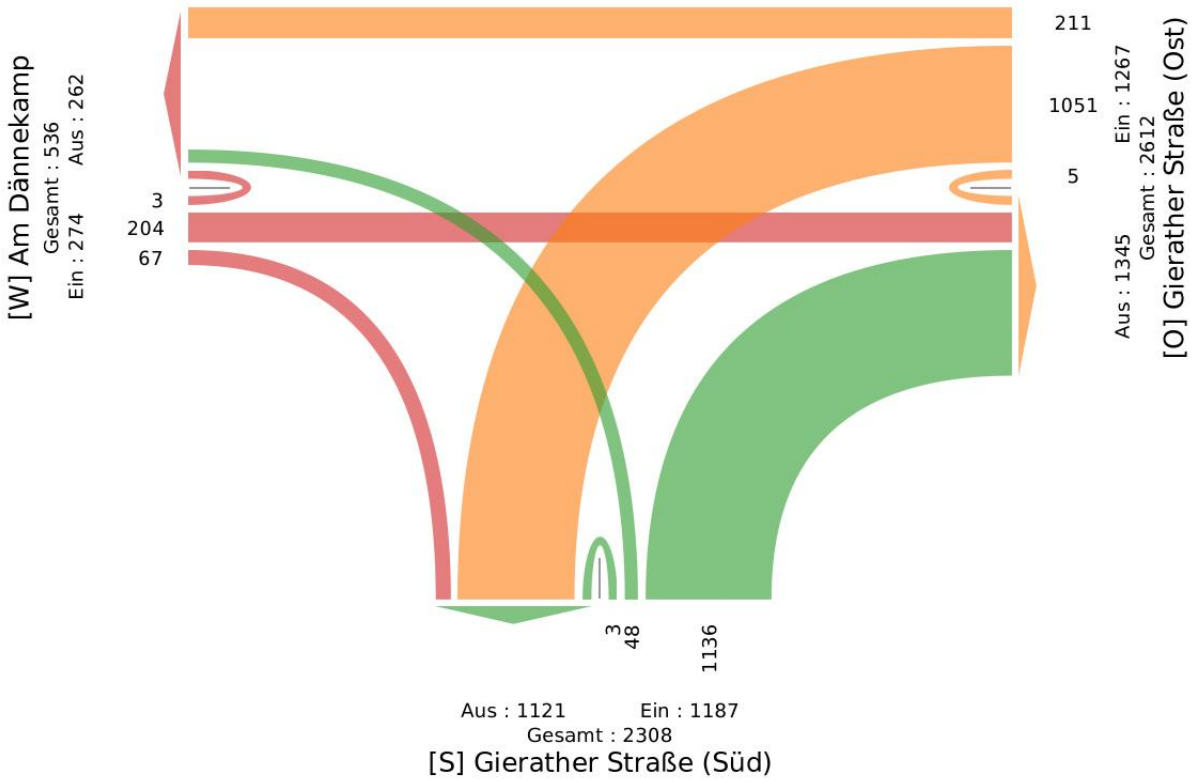


Abbildung 6-1: KFZ insgesamt, 0:00–24:00 Uhr

Gierather Straße/ Am Dännekamp - Knotenpunkt(e)
Mi. 8 Oktober 2025
Gesamtdauer (00-00 Uhr (+1))
Busse, Lkw mit Anhänger, Lkw ohne Anhänger
Alle Abbiegebeziehungen
ID: 1356953, Standort: 50.979185, 7.106712

Erstellt durch: Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, Köln, NW, 50667, DE

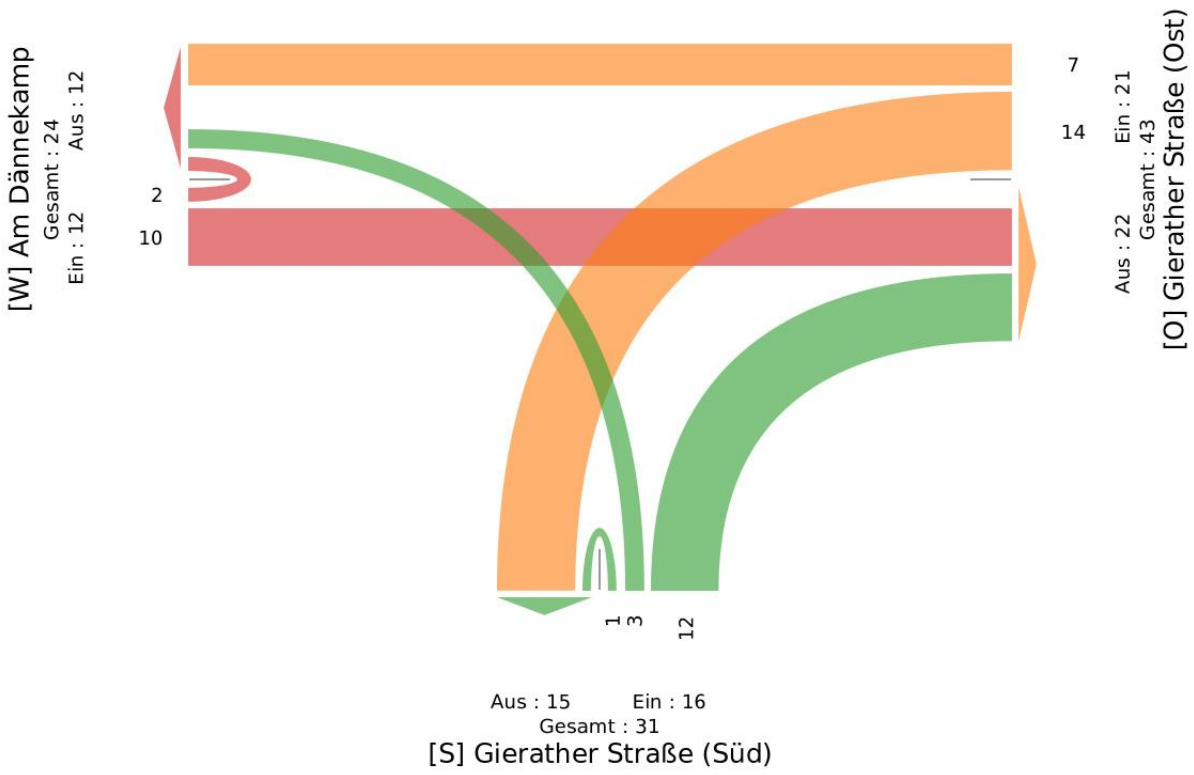


Abbildung 6-2: Schwerverkehr, 0:00–24:00 Uhr

Gierather Straße/ Am Dännekamp - Knotenpunkt(e)
Mi. 8 Oktober 2025
Gesamtdauer (00-00 Uhr (+1))
Fahrräder auf der Straße
Alle Abbiegebeziehungen
ID: 1356953, Standort: 50.979185, 7.106712

Erstellt durch: Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, Köln, NW, 50667, DE

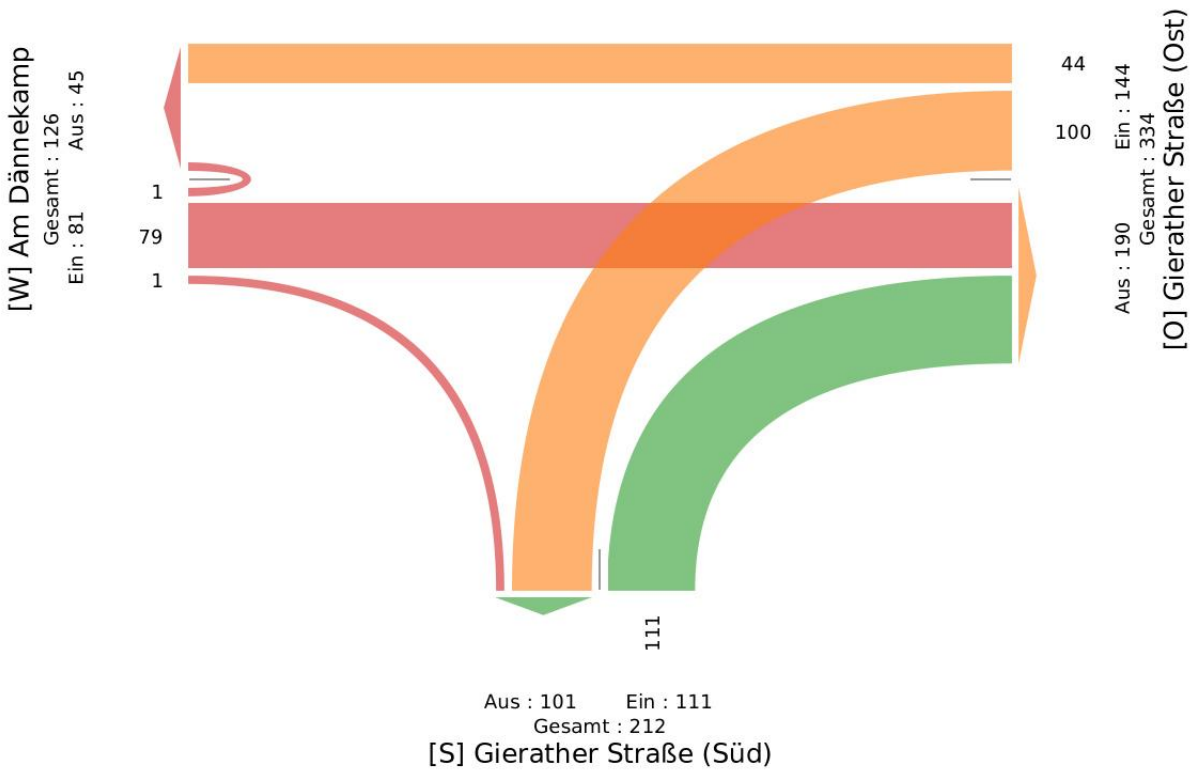


Abbildung 6-3: Radverkehr, 0:00–24:00 Uhr

6.1.2 Morgenspitzenstunde

Gierather Straße/ Am Dännekamp - Knotenpunkt(e)
Mi. 8 Oktober 2025
Spitzenstunde, morgens (07:30 - 08:30 Uhr)
Busse, Lkw mit Anhänger, Krad, Lkw ohne Anhänger, Lieferwagen, Pkw
Alle Abbiegebeziehungen
ID: 1356953, Standort: 50.979185, 7.106712

Erstellt durch: Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, Köln, NW, 50667, DE

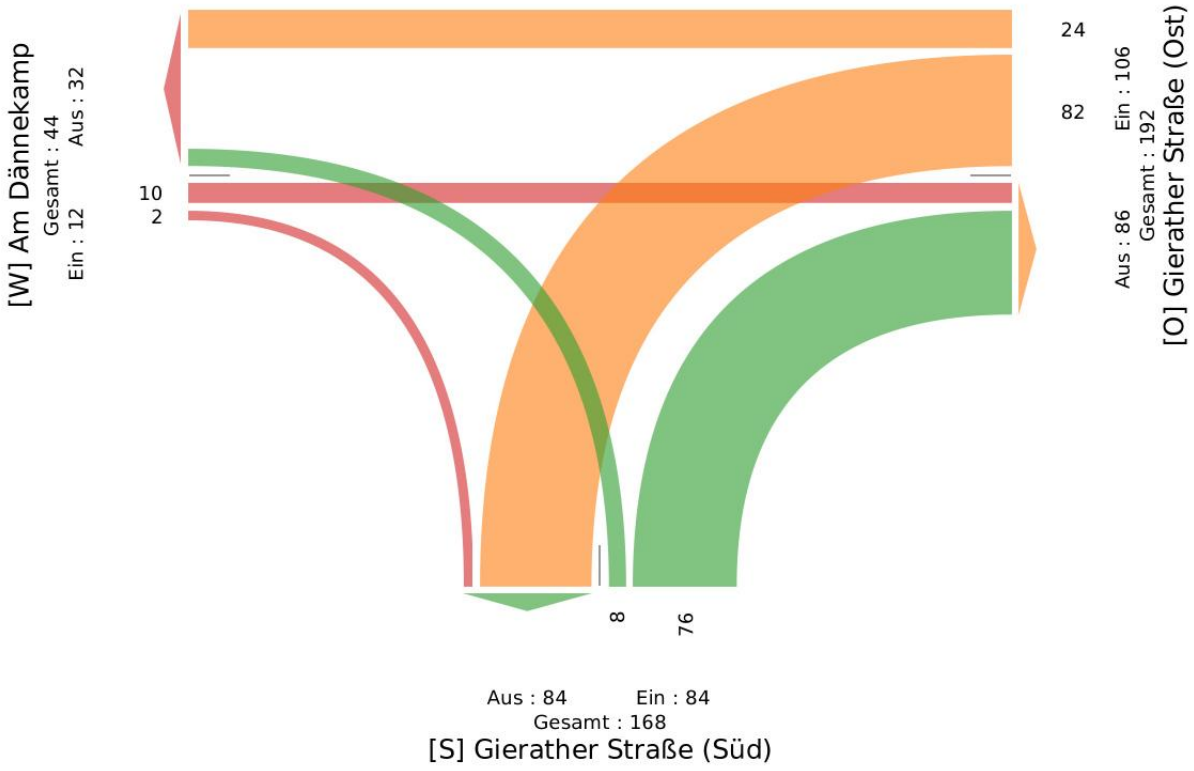


Abbildung 6-4: KFZ insgesamt, 7:30–8:30 Uhr

Gierather Straße/ Am Dännekamp - Knotenpunkt(e)
Mi. 8 Oktober 2025
Spitzenstunde, morgens (07:30 - 08:30 Uhr)
Busse, Lkw mit Anhänger, Lkw ohne Anhänger
Alle Abbiegebeziehungen
ID: 1356953, Standort: 50.979185, 7.106712

Erstellt durch: Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, Köln, NW, 50667, DE

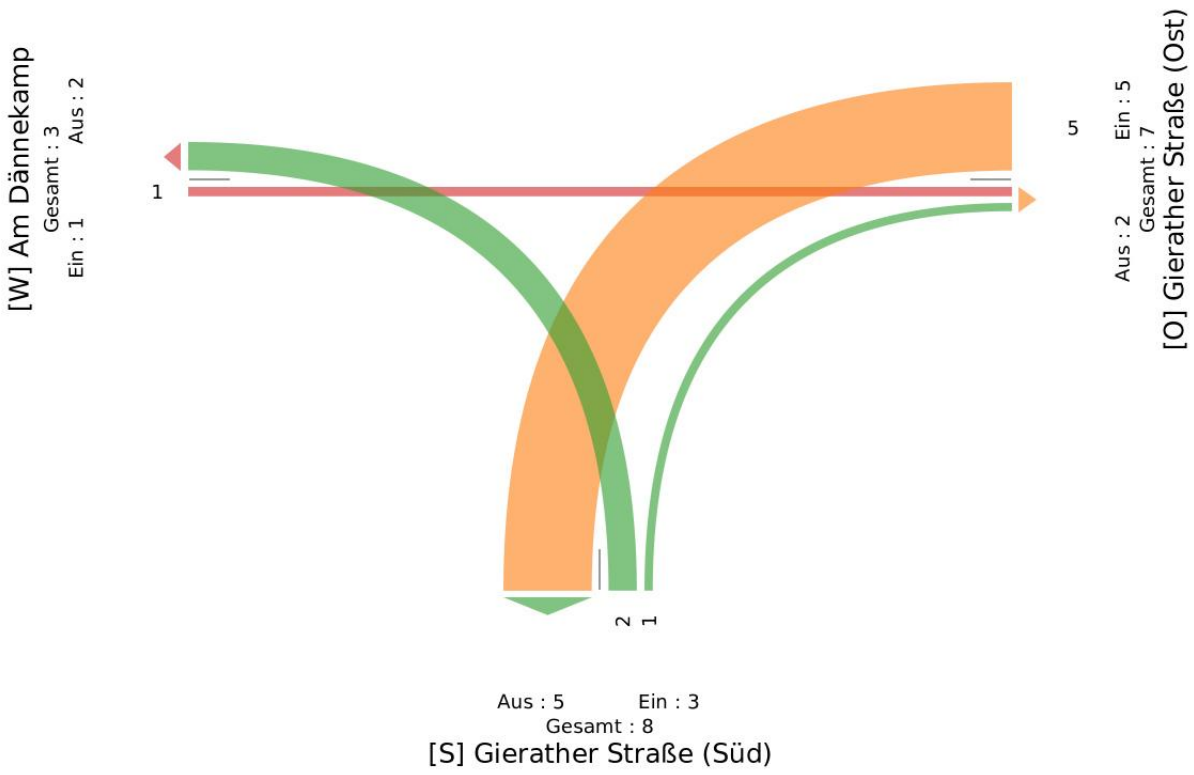


Abbildung 6-5: Schwerverkehr, 7:30–8:30 Uhr

Gierather Straße/ Am Dännekamp - Knotenpunkt(e)
Mi. 8 Oktober 2025
Spitzenstunde, morgens (07:30 - 08:30 Uhr)
Fahrräder auf der Straße
Alle Abbiegebeziehungen
ID: 1356953, Standort: 50.979185, 7.106712

Erstellt durch: Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, Köln, NW, 50667, DE

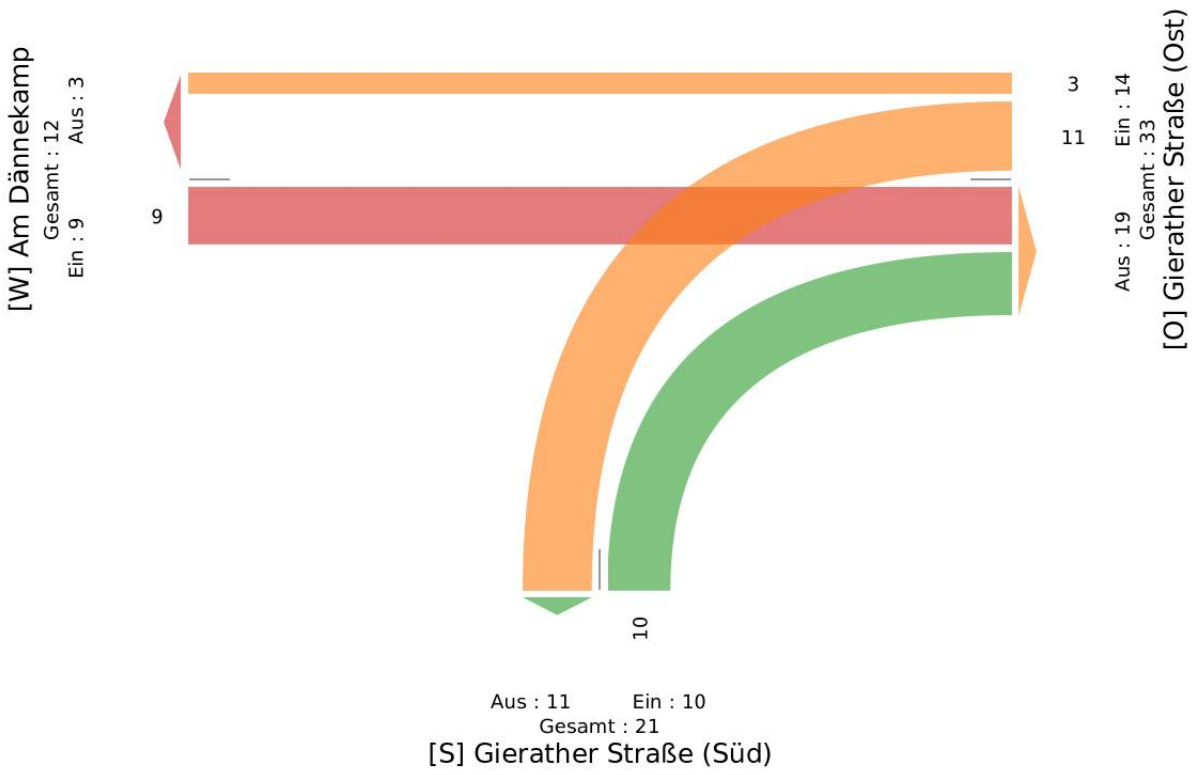


Abbildung 6-6: Radverkehr, 7:30–8:30 Uhr

6.1.3 Nachmittagsspitzenstunde

Gierather Straße/ Am Dännekamp - Knotenpunkt(e)
Mi. 8 Oktober 2025
Spitzenstunde, abends (14:45 - 15:45 Uhr) - Gesamtspitzenstunde
Busse, Lkw mit Anhänger, Krad, Lkw ohne Anhänger, Lieferwagen, Pkw
Alle Abbiegebeziehungen
ID: 1356953, Standort: 50.979185, 7.106712

Erstellt durch: Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, Köln, NW, 50667, DE

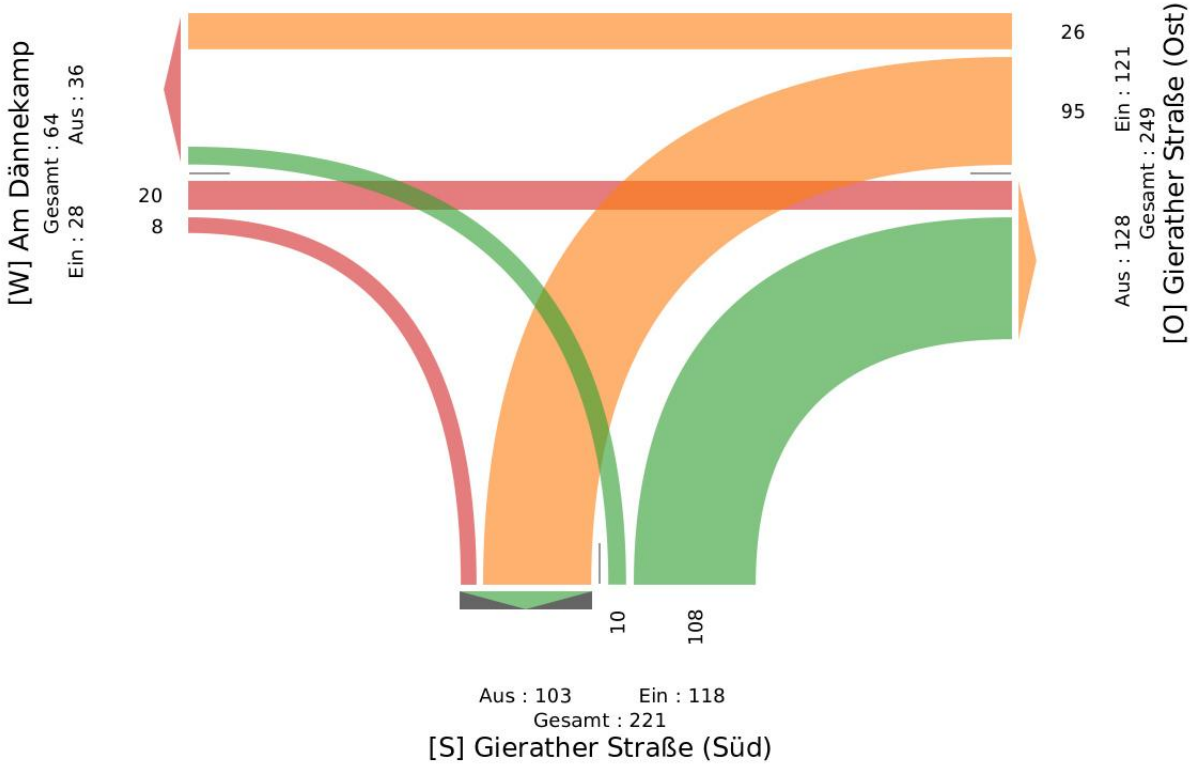


Abbildung 6-7: KFZ insgesamt, 14:45–15:45 Uhr

Gierather Straße/ Am Dännekamp - Knotenpunkt(e)
Mi. 8 Oktober 2025
Spitzenstunde, abends (14:45 - 15:45 Uhr) - Gesamtspitzenstunde
Busse, Lkw mit Anhänger, Lkw ohne Anhänger
Alle Abbiegebeziehungen
ID: 1356953, Standort: 50.979185, 7.106712

Erstellt durch: Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, Köln, NW, 50667, DE

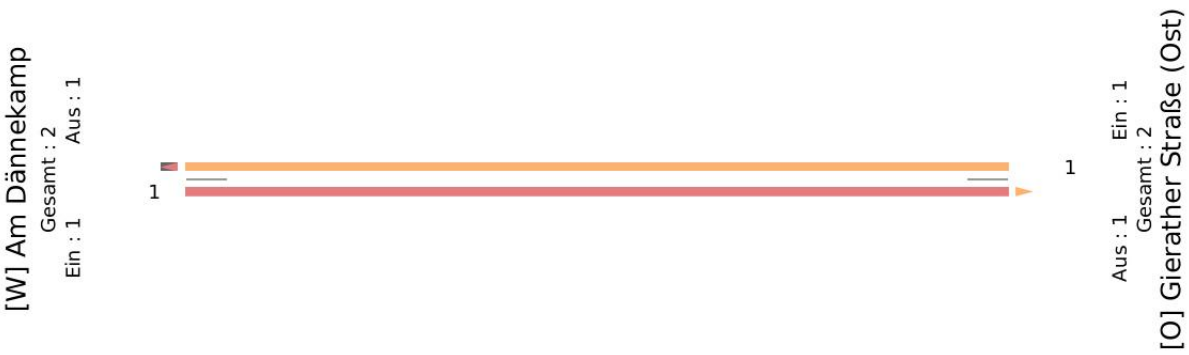


Abbildung 6-8: Schwerverkehr, 14:45–15:45 Uhr

Gierather Straße/ Am Dännekamp - Knotenpunkt(e)
Mi. 8 Oktober 2025
Spitzenstunde, abends (14:45 - 15:45 Uhr) - Gesamtspitzenstunde
Fahrräder auf der Straße
Alle Abbiegebeziehungen
ID: 1356953, Standort: 50.979185, 7.106712

Erstellt durch: Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, Köln, NW, 50667, DE

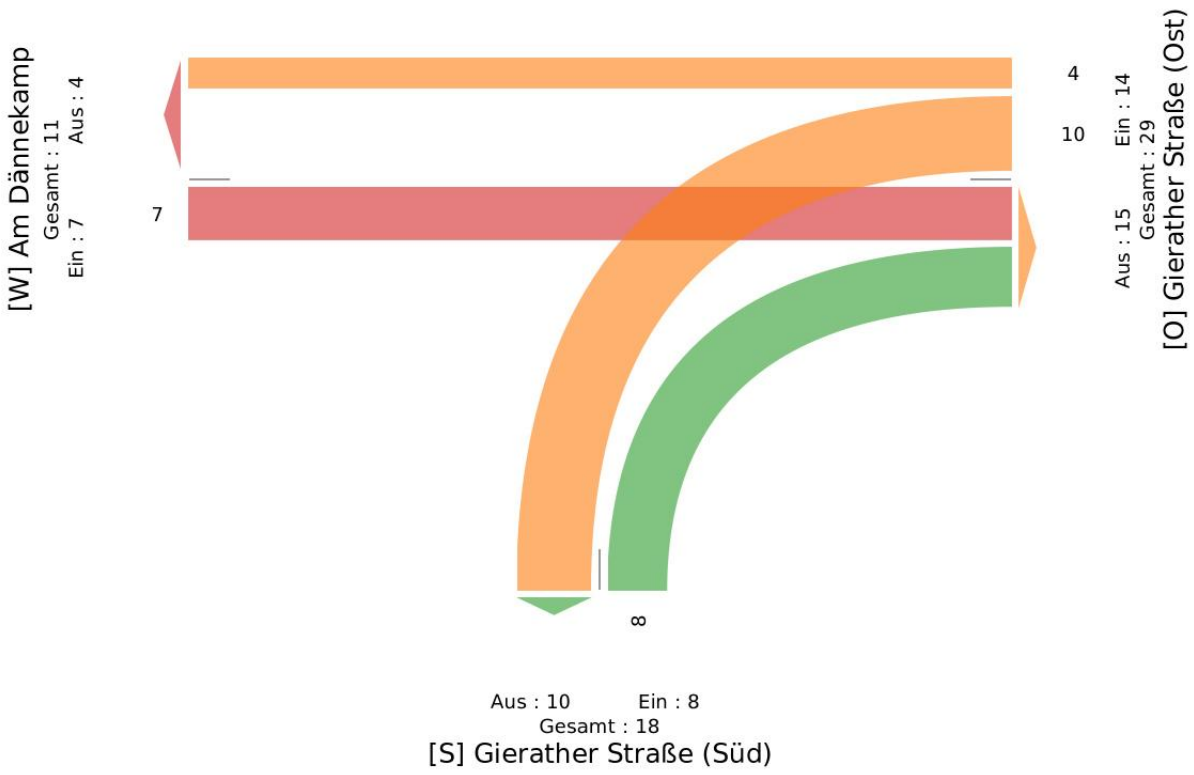


Abbildung 6-9: Radverkehr, 14:45–15:45 Uhr

6.2 Erläuterung der Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs

Das HBS 2015 (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen [FGSV], 2015) beschreibt die einzelnen Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs (QSV) für **Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage** wie folgt:

QSV A:

Die Mehrzahl der Verkehrsteilnehmer kann nahezu ungehindert den Knotenpunkt passieren. Die Wartezeiten sind sehr gering.

QSV B:

Die Abflussmöglichkeiten der wartepflichtigen Verkehrsströme werden vom bevorrechtigten Verkehr beeinflusst. Die dabei entstehenden Wartezeiten sind gering.

QSV C:

Die Verkehrsteilnehmer in den Nebenströmen müssen auf eine merkbare Anzahl von bevorrechtigten Verkehrsteilnehmern achten. Die Wartezeiten sind spürbar. Es kommt zur Bildung von Stau, der jedoch weder hinsichtlich seiner räumlichen Ausdehnung noch bezüglich der zeitlichen Dauer eine starke Beeinträchtigung darstellt.

QSV D:

Die Mehrzahl der Verkehrsteilnehmer in den Nebenströmen muss Haltevorgänge, verbunden mit deutlichen Zeitverlusten, hinnehmen. Für einzelne Verkehrsteilnehmer können die Wartezeiten hohe Werte annehmen. Auch wenn sich vorübergehend ein merklicher Stau in einem Nebenstrom ergeben hat, bildet sich dieser wieder zurück. Der Verkehrszustand ist noch stabil.

QSV E:

Es bilden sich Staus, die sich bei der vorhandenen Belastung nicht mehr abbauen. Die Wartezeiten nehmen sehr große und dabei stark streuende Werte an. Geringfügige Verschlechterungen der Einflussgrößen können zum Verkehrszusammenbruch (d.h. ständig zunehmende Staulänge) führen. Die Kapazität wird erreicht.

QSV F:

Die Anzahl der Verkehrsteilnehmer, die in einem Verkehrsstrom dem Knotenpunkt je Zeiteinheit zufließen, ist über eine Stunde größer als die Kapazität für diesen Verkehrsstrom. Es bilden sich lange, ständig wachsende Staus mit besonders hohen Wartezeiten. Diese Situation löst sich erst nach einer deutlichen Abnahme der Verkehrsstärken im zufließenden Verkehr wieder auf. Der Knotenpunkt ist überlastet.

QSV	mittlere Wartezeit t_W [s]			
	Regelung durch Vorfahrtbeschilderung		Regelung „rechts vor links“ Kraftfahrzeugverkehr	
	Fahrzeugverkehr auf der Fahrbahn	Radverkehr auf Radverkehrsanlagen und Fußgänger	Kreuzung	Einmündung
A	≤ 10	≤ 5	≤ 10	≤ 10
B	≤ 20	≤ 10	≤ 10	≤ 10
C	≤ 30	≤ 15	≤ 15	≤ 15
D	≤ 45	≤ 25	≤ 20	≤ 15
E	> 45	≤ 35	≤ 25	≤ 20
F	– [1]	> 35	> 25 [2]	> 20 [2]

1) Die QSV F ist erreicht, wenn die nachgefragte Verkehrsstärke q_i über der Kapazität C_i liegt ($q_i > C_i$).
2) In diesem Bereich funktioniert die Regelungsart „rechts vor links“ nicht mehr.

Tabelle 6-1: Grenzwerte der mittleren Wartezeit für die Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs (QSV)

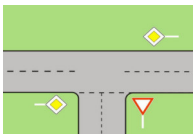
Beurteilung der Gesamtqualität am Verkehrsknoten:

Bei Knotenpunkten mit Vorfahrtbeschilderung wird die mittlere Wartezeit für jeden einzelnen Nebenstrom sowie für Radverkehrsströme auf Radverkehrsanlagen und für Fußgängerströme getrennt berechnet. Bei der zusammenfassenden Bewertung der Verkehrsqualität eines solchen Knotenpunkts für den Fahrzeugverkehr ist die schlechteste Verkehrsqualität der betroffenen einzelnen Nebenströme oder Mischströme maßgebend.

Bei Einmündungen und Kreuzungen mit der Regelungsart „rechts vor links“ wird die in den Knotenpunktzufahrten größte mittlere Wartezeit der zufahrenden Kraftfahrzeuge bestimmt.

6.3 Ergebnisse für die Qualität des Verkehrsablaufs

Projekt : BGLGIE26
Knotenpunkt : Gierather Straße/ Am Dännekamp
Stunde : Morgenspitzenstunde
Datei : PROGNOSE V1A Gierather Str - Am Dännekamp MOSPI.kob



Strom -Nr.	Strom	q-vorh [PWE/h]	tg [s]	tf [s]	q-Haupt [Fz/h]	q-max [PWE/h]	Misch-strom	W [s]	N-95 [Pkw-E]	N-99 [Pkw-E]	QSV
2	→	54				1800					A
3	↘	3				1600					A
4	↰	0	6,5	3,2	212	783					
6	↱	25	5,9	3,0	68	1105		1,7	1	1	A
Misch-N		24,5				1105	4 + 6	1,7	1	1	A
8	←	24				1800					A
7	↙	85	5,5	2,8	69	1189		2,6	1	1	A
Misch-H		109				1507	7 + 8	2,0	1	1	A

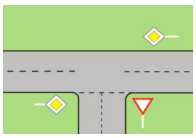
Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **A**
Lage des Knotenpunkte : Innerorts
Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :
Hauptstrasse : Am Dännekamp
Gierather Straße (Ost)
Nebenstrasse : Gierather Straße (Süd)

HBS 2015 S5

KNOBEL Version 7.1.10

Projekt : BGLGIE26
Knotenpunkt : Gierather Straße/ Am Dännekamp
Stunde : Nachmittagsspitzenstunde
Datei : PROGNOSE V1A Gierather Str - Am Dännekamp NASPI.kob



Strom -Nr.	Strom	q-vorh [PWE/h]	tg [s]	tf [s]	q-Haupt [Fz/h]	q-max [PWE/h]	Misch-strom	W [s]	N-95 [Pkw-E]	N-99 [Pkw-E]	QSV
2	→	63				1800					A
3	↘	4				1600					A
4	↰	0	6,5	3,2	214	773					
6	↱	17	5,9	3,0	73	1098		1,7	1	1	A
Misch-N		16,5				1098	4 + 6	1,7	1	1	A
8	←	22				1800					A
7	↙	95	5,5	2,8	75	1180		2,8	1	1	A
Misch-H		117				1437	7 + 8	2,3	1	1	A

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **A**
Lage des Knotenpunkte : Innerorts
Alle Einstellungen nach : HBS 2015

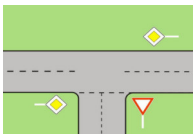
Strassennamen :
Hauptstrasse : Am Dännekamp
Gierather Straße (Ost)
Nebenstrasse : Gierather Straße (Süd)

HBS 2015 S5

KNOBEL Version 7.1.10

HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : BGLGIE26
Knotenpunkt : Gierather Straße/ Am Dännekamp
Stunde : Morgenspitzenstunde
Datei : PROGNOSE V1B Gierather Str - Am Dännekamp MOSPI.kob



Strom -Nr.	Strom	q-vorh [PWE/h]	tg [s]	tf [s]	q-Haupt [Fz/h]	q-max [PWE/h]	Misch-strom	W [s]	N-95 [Pkw-E]	N-99 [Pkw-E]	QSV
2	→	53				1800					A
3	↘	3				1600					A
4	↰	0	6,5	3,2	206	793					
6	↱	25	5,9	3,0	67	1106		1,7	1	1	A
Misch-N		24,5				1106	4 + 6	1,7	1	1	A
8	←	24				1800					A
7	↙	79	5,5	2,8	68	1190		2,5	1	1	A
Misch-H		103				1533	7 + 8	1,9	1	1	A

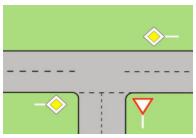
Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **A**
Lage des Knotenpunkte : Innerorts
Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :
Hauptstrasse : Am Dännekamp
Gierather Straße (Ost)
Nebenstrasse : Gierather Straße (Süd)

HBS 2015 S5

KNOBEL Version 7.1.10

Projekt : BGLGIE26
Knotenpunkt : Gierather Straße/ Am Dännekamp
Stunde : Nachmittagsspitzenstunde
Datei : PROGNOSE V1B Gierather Str - Am Dännekamp NASPI.kob



Strom -Nr.	Strom	q-vorh [PWE/h]	tg [s]	tf [s]	q-Haupt [Fz/h]	q-max [PWE/h]	Misch-strom	W [s]	N-95 [Pkw-E]	N-99 [Pkw-E]	QSV
2	→	62				1800					A
3	↘	4				1600					A
4	↰	0	6,5	3,2	208	783					
6	↱	17	5,9	3,0	72	1099		1,7	1	1	A
Misch-N		16,5				1099	4 + 6	1,7	1	1	A
8	←	22				1800					A
7	↙	90	5,5	2,8	74	1182		2,8	1	1	A
Misch-H		112				1455	7 + 8	2,2	1	1	A

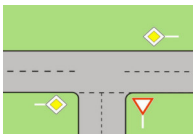
Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **A**
Lage des Knotenpunkte : Innerorts
Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :
Hauptstrasse : Am Dännekamp
Gierather Straße (Ost)
Nebenstrasse : Gierather Straße (Süd)

HBS 2015 S5

KNOBEL Version 7.1.10

Projekt : BGLGIE26
Knotenpunkt : Gierather Straße/ Am Dännekamp
Stunde : Morgenspitzenstunde
Datei : PROGNOSE V2A Gierather Str - Am Dännekamp MOSPI.kob



Strom -Nr.	Strom	q-vorh [PWE/h]	tg [s]	tf [s]	q-Haupt [Fz/h]	q-max [PWE/h]	Misch-strom	W [s]	N-95 [Pkw-E]	N-99 [Pkw-E]	QSV
2	→	51				1800					A
3	↘	3				1600					A
4	↰	0	6,5	3,2	209	786					
6	↱	30	5,9	3,0	65	1109		1,8	1	1	A
Misch-N		29,5				1109	4 + 6	1,8	1	1	A
8	←	24				1800					A
7	↙	85	5,5	2,8	66	1193		2,6	1	1	A
Misch-H		109				1512	7 + 8	1,9	1	1	A

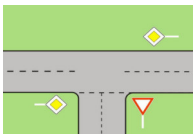
Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **A**
Lage des Knotenpunkte : Innerorts
Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :
Hauptstrasse : Am Dännekamp
Gierather Straße (Ost)
Nebenstrasse : Gierather Straße (Süd)

HBS 2015 S5

KNOBEL Version 7.1.10

Projekt : BGLGIE26
Knotenpunkt : Gierather Straße/ Am Dännekamp
Stunde : Nachmittagsspitzenstunde
Datei : PROGNOSE V2A Gierather Str - Am Dännekamp NASPI.kob



Strom -Nr.	Strom	q-vorh [PWE/h]	tg [s]	tf [s]	q-Haupt [Fz/h]	q-max [PWE/h]	Misch-strom	W [s]	N-95 [Pkw-E]	N-99 [Pkw-E]	QSV
2	→	59				1800					A
3	↘	4				1600					A
4	↰	0	6,5	3,2	210	777					
6	↱	24	5,9	3,0	69	1103		2,0	1	1	A
Misch-N		23,5				1103	4 + 6	2,0	1	1	A
8	←	22				1800					A
7	↙	95	5,5	2,8	71	1186		2,8	1	1	A
Misch-H		117				1444	7 + 8	2,2	1	1	A

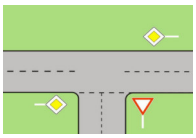
Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **A**
Lage des Knotenpunkte : Innerorts
Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :
Hauptstrasse : Am Dännekamp
Gierather Straße (Ost)
Nebenstrasse : Gierather Straße (Süd)

HBS 2015 S5

KNOBEL Version 7.1.10

Projekt : BGLGIE26
Knotenpunkt : Gierather Straße/ Am Dännekamp
Stunde : Morgenspitzenstunde
Datei : PROGNOSE V2B Gierather Str - Am Dännekamp MOSPI.kob



Strom -Nr.	Strom	q-vorh [PWE/h]	tg [s]	tf [s]	q-Haupt [Fz/h]	q-max [PWE/h]	Misch-strom	W [s]	N-95 [Pkw-E]	N-99 [Pkw-E]	QSV
2	→	51				1800					A
3	↘	3				1600					A
4	↰	1	6,5	3,2	204	795		4,5	1	1	A
6	↱	30	5,9	3,0	65	1109		1,8	1	1	A
Misch-N		30,5				1095	4 + 6	1,9	1	1	A
8	←	24				1800					A
7	↙	79	5,5	2,8	66	1193		2,5	1	1	A
Misch-H		103				1537	7 + 8	1,9	1	1	A

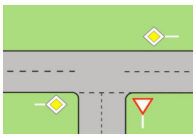
Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **A**
Lage des Knotenpunkte : Innerorts
Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :
Hauptstrasse : Am Dännekamp
Gierather Straße (Ost)
Nebenstrasse : Gierather Straße (Süd)

HBS 2015 S5

KNOBEL Version 7.1.10

Projekt : BGLGIE26
Knotenpunkt : Gierather Straße/ Am Dännekamp
Stunde : Nachmittagsspitzenstunde
Datei : PROGNOSE V2B Gierather Str - Am Dännekamp NASPI.kob



Strom -Nr.	Strom	q-vorh [PWE/h]	tg [s]	tf [s]	q-Haupt [Fz/h]	q-max [PWE/h]	Misch-strom	W [s]	N-95 [Pkw-E]	N-99 [Pkw-E]	QSV
2	→	58				1800					A
3	↘	4				1600					A
4	↰	1	6,5	3,2	204	787		4,6	1	1	A
6	↱	24	5,9	3,0	68	1104		2,0	1	1	A
Misch-N		24,5				1086	4 + 6	2,0	1	1	A
8	←	22				1800					A
7	↙	90	5,5	2,8	70	1187		2,8	1	1	A
Misch-H		112				1461	7 + 8	2,2	1	1	A

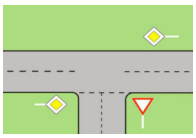
Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **A**
Lage des Knotenpunkte : Innerorts
Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :
Hauptstrasse : Am Dännekamp
Gierather Straße (Ost)
Nebenstrasse : Gierather Straße (Süd)

HBS 2015 S5

KNOBEL Version 7.1.10

Projekt : BGLGIE26
Knotenpunkt : Gierather Straße/ Schlodderdicher Weg
Stunde : Morgenspitzenstunde
Datei : Prognose 1a Gierather Str - Schlodderdicher Weg MoSpi.kob



Strom -Nr.	Strom	q-vorh [PWE/h]	tg [s]	tf [s]	q-Haupt [Fz/h]	q-max [PWE/h]	Misch-strom	W [s]	N-95 [Pkw-E]	N-99 [Pkw-E]	QSV
2	→	90				1800					A
3	↘	10				1600					A
4	↰	3	6,5	3,2	443	471		3,8	1	1	A
6	↱	179	5,9	3,0	126	1029		4,2	1	1	A
Misch-N											
8	←	30				1800					A
7	↙	256	5,5	2,8	132	1106		4,2	1	2	A
Misch-H		285				1213	7 + 8	3,5	1	2	A

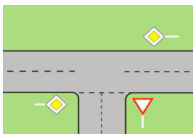
Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **A**
Lage des Knotenpunkte : Innerorts
Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :
Hauptstrasse : Gierather Straße (Nord)
Gierather Straße (Süd)
Nebenstrasse : Schlodderdicher Weg

HBS 2015 S5

KNOBEL Version 7.1.10

Projekt : BGLGIE26
Knotenpunkt : Gierather Straße/ Schlodderdicher Weg
Stunde : Nachmittagsspitzenstunde
Datei : PROGNOSE V1A GIERATHER STR - SCHLODDERDICHER WEG NASPI.kob



Strom -Nr.	Strom	q-vorh [PWE/h]	tg [s]	tf [s]	q-Haupt [Fz/h]	q-max [PWE/h]	Misch-strom	W [s]	N-95 [Pkw-E]	N-99 [Pkw-E]	QSV
2	→	97				1800					A
3	↘	11				1600					A
4	↰	2	6,5	3,2	485	411		4,4	1	1	A
6	↱	223	5,9	3,0	123	1033		4,4	1	2	A
Misch-N		225,2				1042	4 + 6	4,4	1	2	A
8	←	20				1800					A
7	↙	323	5,5	2,8	129	1110		4,6	2	2	A
Misch-H		343				1164	7 + 8	4,1	2	2	A

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **A**
Lage des Knotenpunkte : Innerorts
Alle Einstellungen nach : HBS 2015

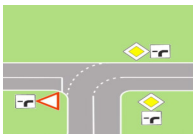
Strassennamen :
Hauptstrasse : Gierather Straße (Nord)
Gierather Straße (Süd)
Nebenstrasse : Schlodderdicher Weg

HBS 2015 S5

KNOBEL Version 7.1.10

Abknickende Vorfahrt

Projekt : BGLGIE26
Knotenpunkt : Gierather Straße/ Schlodderdicher Weg
Stunde : Morgenspitzenstunde
Datei : PROGNOSE V1B GIERATHER STR - SCHLODDERDICHER WEG MOSPI.kob



Strom-Nr.	Strom	q-vorh [PWE/h]	tg [s]	tf [s]	q-Haupt [Fz/h]	q-max [PWE/h]	Misch-strom	W [s]	N-95 [Pkw-E]	N-99 [Pkw-E]	QSV
1											
2	→	84	6,6	3,8	489	499	512	8,6	1	1	A
3	↓	10	6,5	3,7	297	663					
4	↰	3	5,5	2,6	326	947	1428	2,8	0	1	A
5											
6		182	Haupt-	Strom							
9											
8	←	29	Haupt-	Strom							
7	↙	263	Haupt-	Strom							
10											
11											
12											

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **A**

Lage des Knotenpunkte : Innerorts

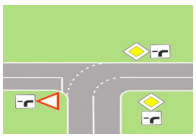
Berechnung der 'Abknickenden Vorfahrt' nach Brilon, Weinert 2002 i. Vbdg. mit HBS 2009

Strassennamen :

Gierather Straße (Nord)		Gierather Straße (Süd)
	Schlodderdicher Weg	

Abknickende Vorfahrt

Projekt : BGLGIE26
Knotenpunkt : Gierather Straße/ Schlodderdicher Weg
Stunde : Nachmittagsspitzenstunde
Datei : PROGNOSE V1B GIERATHER STR - SCHLODDERDICHER WEG NASPI.kob



Strom-Nr.	Strom	q-vorh [PWE/h]	tg [s]	tf [s]	q-Haupt [Fz/h]	q-max [PWE/h]	Misch-strom	W [s]	N-95 [Pkw-E]	N-99 [Pkw-E]	QSV
1											
2	→	92	6,6	3,8	588	439	453	10,2	1	1	B
3	↓	11	6,5	3,7	354	616					
4	↰	2	5,5	2,6	373	896	1432	2,9	1	1	A
5											
6		229	Haupt-	Strom							
9											
8	←	19	Haupt-	Strom							
7	←	333	Haupt-	Strom							
10											
11											
12											

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **B**

Lage des Knotenpunkte : Innerorts

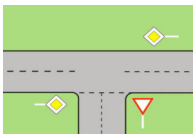
Berechnung der 'Abknickenden Vorfahrt' nach Brilon, Weinert 2002 i. Vbdg. mit HBS 2009

Strassennamen :

Gierather Straße (Nord)		Gierather Straße (Süd)
	Schlodderdicher Weg	

KNOBEL Version 7.1.10

Projekt : BGLGIE26
Knotenpunkt : Gierather Straße/ Schlodderdicher Weg
Stunde : Morgenspitzenstunde
Datei : PROGNOSE V2A GIERATHER STR - SCHLODDERDICHER WEG MOSPI.kob



Strom -Nr.	Strom	q-vorh [PWE/h]	tg [s]	tf [s]	q-Haupt [Fz/h]	q-max [PWE/h]	Misch-strom	W [s]	N-95 [Pkw-E]	N-99 [Pkw-E]	QSV
2	→	89				1800					A
3	↘	5				1600					A
4	↰	3	6,5	3,2	437	478		3,8	1	1	A
6	↱	178	5,9	3,0	122	1034		4,1	1	1	A
Misch-N											
8	←	30				1800					A
7	↙	251	5,5	2,8	126	1114		4,1	1	2	A
Misch-H		281				1225	7 + 8	3,4	1	2	A

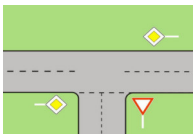
Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **A**
Lage des Knotenpunkte : Innerorts
Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :
Hauptstrasse : Gierather Straße (Nord)
Gierather Straße (Süd)
Nebenstrasse : Schlodderdicher Weg

HBS 2015 S5

KNOBEL Version 7.1.10

Projekt : BGLGIE26
Knotenpunkt : Gierather Straße/ Schlodderdicher Weg
Stunde : Nachmittagsspitzenstunde
Datei : PROGNOSE V2A GIERATHER STR - SCHLODDERDICHER WEG NASPI.kob



Strom -Nr.	Strom	q-vorh [PWE/h]	tg [s]	tf [s]	q-Haupt [Fz/h]	q-max [PWE/h]	Misch-strom	W [s]	N-95 [Pkw-E]	N-99 [Pkw-E]	QSV
2	→	97				1800					A
3	↘	4				1600					A
4	↰	2	6,5	3,2	478	419		4,3	1	1	A
6	↱	222	5,9	3,0	119	1038		4,4	1	2	A
Misch-N		224				1047	4 + 6	4,3	1	2	A
8	←	20				1800					A
7	↓	318	5,5	2,8	122	1119		4,5	2	2	A
Misch-H		337				1175	7 + 8	4,0	2	2	A

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **A**
Lage des Knotenpunkte : Innerorts
Alle Einstellungen nach : HBS 2015

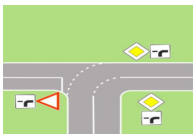
Strassennamen :
Hauptstrasse : Gierather Straße (Nord)
Gierather Straße (Süd)
Nebenstrasse : Schlodderdicher Weg

HBS 2015 S5

KNOBEL Version 7.1.10

Abknickende Vorfahrt

Projekt : BGLGIE26
Knotenpunkt : Gierather Straße/ Schlodderdicher Weg
Stunde : Morgenspitzenstunde
Datei : PROGNOSE GIERATHER STR - SCHLODDERDICHER WEG V2b MOSPI.kob



Strom-	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	
1											
2	→	84	6,6	3,8	489	499	505	8,6	1	1	A
3	↓	4	6,5	3,7	297	663					
4	↰	3	5,5	2,6	326	947	1428	2,8	0	1	A
5											
6	↱	182	Haupt-	Strom							
9											
8	←	29	Haupt-	Strom							
7	↙	263	Haupt-	Strom							
10											
11											
12											

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **A**

Lage des Knotenpunkte : Innerorts

Berechnung der 'Abknickenden Vorfahrt' nach Brilon, Weinert 2002 i. Vbdg. mit HBS 2009

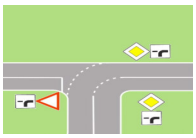
Strassennamen :

Gierather Straße (Nord)		Gierather Straße (Süd)
	Schlodderdicher Weg	

KNOBEL Version 7.1.10

Abknickende Vorfahrt

Projekt : BGLGIE26
Knotenpunkt : Gierather Straße/ Schlodderdicher Weg
Stunde : Nachmittagsspitzenstunde
Datei : PROGNOSE GIERATHER STR - SCHLODDERDICHER WEG V2b NASPI.kob



Strom-Nr.	Strom	q-vorh [PWE/h]	tg [s]	tf [s]	q-Haupt [Fz/h]	q-max [PWE/h]	Misch-strom	W [s]	N-95 [Pkw-E]	N-99 [Pkw-E]	QSV
1											
2	→	91	6,6	3,8	589	438	444	10,3	1	1	B
3	↓	4	6,5	3,7	354	616					
4	↰	2	5,5	2,6	373	896	1433	2,9	1	1	A
5											
6		230	Haupt-	Strom							
9											
8	←	19	Haupt-	Strom							
7	↙	333	Haupt-	Strom							
10											
11											
12											

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **B**

Lage des Knotenpunkte : Innerorts

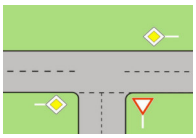
Berechnung der 'Abknickenden Vorfahrt' nach Brilon, Weinert 2002 i. Vbdg. mit HBS 2009

Strassennamen :

Gierather Straße (Nord)		Gierather Straße (Süd)
	Schlodderdicher Weg	

KNOBEL Version 7.1.10

Projekt : BGLGIE26
Knotenpunkt : Schlodderdicher Weg/ Am Dännekamp
Stunde : Morgenspitzenstunde
Datei : Prognose V1a Schlodderdicher Weg - Am Dännekamp MoSpi.kob



Strom -Nr.	Strom	q-vorh [PWE/h]	tg [s]	tf [s]	q-Haupt [Fz/h]	q-max [PWE/h]	Misch-strom	W [s]	N-95 [Pkw-E]	N-99 [Pkw-E]	QSV
2	→	13				1800					A
3	↘	183				1600					A
4	↰	232	6,5	3,2	152	900		5,3	2	2	A
6	↱	51	5,9	3,0	110	1049		2,9	1	1	A
Misch-N		282,5				924	4 + 6	5,3	2	3	A
8	←	11				1800					A
7	↙	16	5,5	2,8	204	1019		2,1	1	1	A
Misch-H		11				1800					

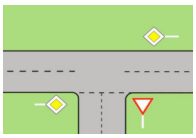
Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **A**
Lage des Knotenpunkte : Innerorts
Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :
Hauptstrasse : Schlodderdicher Weg (Nord)
Am Dännekamp
Nebenstrasse : Schlodderdicher Weg (Süd)

HBS 2015 S5

KNOBEL Version 7.1.10

Projekt : BGLGIE26
Knotenpunkt : Schlodderdicher Weg/ Am Dännekamp
Stunde : Nachmittagsspitzenstunde
Datei : PROGNOSE V1A SCHLODDERDICHER WEG - AM DÄNNEKAMP NASPI.kob



Strom -Nr.	Strom	q-vorh [PWE/h]	tg [s]	tf [s]	q-Haupt [Fz/h]	q-max [PWE/h]	Misch-strom	W [s]	N-95 [Pkw-E]	N-99 [Pkw-E]	QSV
2		15				1800					A
3		226				1600					A
4		290	6,5	3,2	167	884		6,0	2	3	A
6		58	5,9	3,0	131	1022		3,3	1	1	A
Misch-N		348,2				905	4 + 6	6,3	2	3	A
8		13				1800					A
7		13	5,5	2,8	245	973		2,3	1	1	A
Misch-H		13				1800					

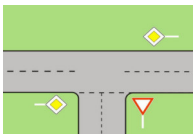
Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **A**
Lage des Knotenpunkte : Innerorts
Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :
Hauptstrasse : Schlodderdicher Weg (Nord)
Am Dännekamp
Nebenstrasse : Schlodderdicher Weg (Süd)

HBS 2015 S5

KNOBEL Version 7.1.10

Projekt : BGLGIE26
Knotenpunkt : Schlodderdicher Weg/ Am Dännekamp
Stunde : Morgenspitzenstunde
Datei : PROGNOSE V1B SCHLODDERDICHER WEG - AM DÄNNEKAMP MOSPI.kob



Strom -Nr.	Strom	q-vorh [PWE/h]	tg [s]	tf [s]	q-Haupt [Fz/h]	q-max [PWE/h]	Misch-strom	W [s]	N-95 [Pkw-E]	N-99 [Pkw-E]	QSV
2		13				1800					A
3		188				1600					A
4		242	6,5	3,2	156	896		5,4	2	2	A
6		51	5,9	3,0	113	1046		2,9	1	1	A
Misch-N		292,5				919	4 + 6	5,4	2	3	A
8		12				1800					A
7		16	5,5	2,8	209	1013		2,1	1	1	A
Misch-H		12				1800					

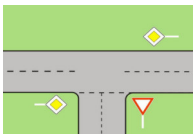
Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **A**
Lage des Knotenpunkte : Innerorts
Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :
Hauptstrasse : Schlodderdicher Weg (Nord)
Am Dännekamp
Nebenstrasse : Schlodderdicher Weg (Süd)

HBS 2015 S5

KNOBEL Version 7.1.10

Projekt : BGLGIE26
Knotenpunkt : Schlodderdicher Weg/ Am Dännekamp
Stunde : Nachmittagsspitzenstunde
Datei : PROGNOSE V1B SCHLODDERDICHER WEG - AM DÄNNEKAMP NASPI.kob



Strom -Nr.	Strom	q-vorh [PWE/h]	tg [s]	tf [s]	q-Haupt [Fz/h]	q-max [PWE/h]	Misch-strom	W [s]	N-95 [Pkw-E]	N-99 [Pkw-E]	QSV
2		15				1800					A
3		233				1600					A
4		302	6,5	3,2	171	880		6,2	2	3	A
6		57	5,9	3,0	135	1018		3,3	1	1	A
Misch-N		359,2				899	4 + 6	6,5	2	4	A
8		13				1800					A
7		13	5,5	2,8	252	965		2,3	1	1	A
Misch-H		13				1800					

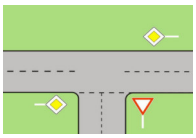
Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **A**
Lage des Knotenpunkte : Innerorts
Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :
Hauptstrasse : Schlodderdicher Weg (Nord)
Am Dännekamp
Nebenstrasse : Schlodderdicher Weg (Süd)

HBS 2015 S5

KNOBEL Version 7.1.10

Projekt : BGLGIE26
Knotenpunkt : Schlodderdicher Weg/ Am Dännekamp
Stunde : Morgenspitzenstunde
Datei : PROGNOSE V2A SCHLODDERDICHER WEG - AM DÄNNEKAMP MOSPI.kob



Strom -Nr.	Strom	q-vorh [PWE/h]	tg [s]	tf [s]	q-Haupt [Fz/h]	q-max [PWE/h]	Misch-strom	W [s]	N-95 [Pkw-E]	N-99 [Pkw-E]	QSV
2		13				1800					A
3		183				1600					A
4		229	6,5	3,2	153	899		5,2	2	2	A
6		49	5,9	3,0	110	1049		2,9	1	1	A
Misch-N		277,5				922	4 + 6	5,3	2	2	A
8		12				1800					A
7		16	5,5	2,8	204	1019		2,1	1	1	A
Misch-H		12				1800					

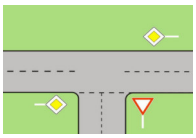
Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **A**
Lage des Knotenpunkte : Innerorts
Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :
Hauptstrasse : Schlodderdicher Weg (Nord)
Am Dännekamp
Nebenstrasse : Schlodderdicher Weg (Süd)

HBS 2015 S5

KNOBEL Version 7.1.10

Projekt : BGLGIE26
Knotenpunkt : Schlodderdicher Weg/ Am Dännekamp
Stunde : Nachmittagsspitzenstunde
Datei : PROGNOSE V2A SCHLODDERDICHER WEG - AM DÄNNEKAMP NASPI.kob



Strom -Nr.	Strom	q-vorh [PWE/h]	tg [s]	tf [s]	q-Haupt [Fz/h]	q-max [PWE/h]	Misch-strom	W [s]	N-95 [Pkw-E]	N-99 [Pkw-E]	QSV
2		15				1800					A
3		226				1600					A
4		286	6,5	3,2	167	884		6,0	2	3	A
6		55	5,9	3,0	131	1022		3,2	1	1	A
Misch-N		341,2				904	4 + 6	6,2	2	3	A
8		13				1800					A
7		13	5,5	2,8	245	973		2,3	1	1	A
Misch-H		13				1800					

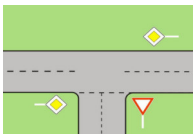
Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **A**
Lage des Knotenpunkte : Innerorts
Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :
Hauptstrasse : Schlodderdicher Weg (Nord)
Am Dännekamp
Nebenstrasse : Schlodderdicher Weg (Süd)

HBS 2015 S5

KNOBEL Version 7.1.10

Projekt : BGLGIE26
Knotenpunkt : Schlodderdicher Weg/ Am Dännekamp
Stunde : Morgenspitzenstunde
Datei : PROGNOSE V2B SCHLODDERDICHER WEG - AM DÄNNEKAMP MOSPI.kob



Strom -Nr.	Strom	q-vorh [PWE/h]	tg [s]	tf [s]	q-Haupt [Fz/h]	q-max [PWE/h]	Misch-strom	W [s]	N-95 [Pkw-E]	N-99 [Pkw-E]	QSV
2		13				1800					A
3		188				1600					A
4		239	6,5	3,2	156	896		5,3	2	2	A
6		48	5,9	3,0	113	1046		2,9	1	1	A
Misch-N		286,5				918	4 + 6	5,4	2	3	A
8		12				1800					A
7		16	5,5	2,8	209	1013		2,1	1	1	A
Misch-H		12				1800					

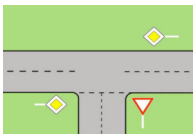
Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **A**
Lage des Knotenpunkte : Innerorts
Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :
Hauptstrasse : Schlodderdicher Weg (Nord)
Am Dännekamp
Nebenstrasse : Schlodderdicher Weg (Süd)

HBS 2015 S5

KNOBEL Version 7.1.10

Projekt : BGLGIE26
Knotenpunkt : Schlodderdicher Weg/ Am Dännekamp
Stunde : Nachmittagsspitzenstunde
Datei : PROGNOSE V2B SCHLODDERDICHER WEG - AM DÄNNEKAMP NASPI.kob



Strom -Nr.	Strom	q-vorh [PWE/h]	tg [s]	tf [s]	q-Haupt [Fz/h]	q-max [PWE/h]	Misch-strom	W [s]	N-95 [Pkw-E]	N-99 [Pkw-E]	QSV
2		15				1800					A
3		234				1600					A
4		298	6,5	3,2	172	878		6,2	2	3	A
6		54	5,9	3,0	135	1017		3,3	1	1	A
Misch-N		352,2				897	4 + 6	6,4	2	3	A
8		14				1800					A
7		13	5,5	2,8	253	964		2,3	1	1	A
Misch-H		14				1800					

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **A**
Lage des Knotenpunkte : Innerorts
Alle Einstellungen nach : HBS 2015

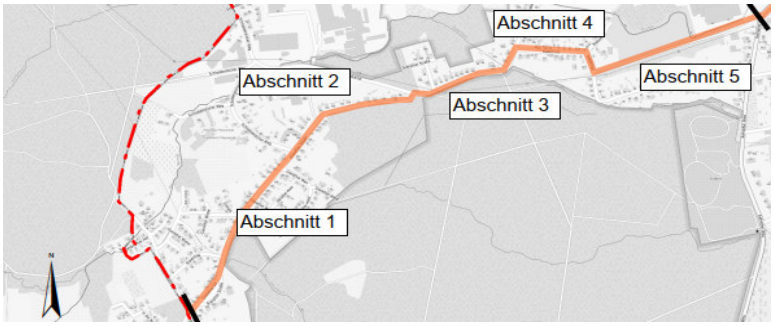
Strassennamen :
Hauptstrasse : Schlodderdicher Weg (Nord)
Am Dännekamp
Nebenstrasse : Schlodderdicher Weg (Süd)

HBS 2015 S5

KNOBEL Version 7.1.10

Dokumentation Öffentlichkeitsbeteiligung RPR Gierather Straße - Rodemich - Am Rodenbach

Präsenz: 25.02.2026 **online: 25.02. - 27.03.2026**



Form	Abschnitt	Kategorie	Inhalt
digital	Abschitt 1	Verkehrsführung	Sie haben den Vorschlag, die ehemalige Straßenbahntrasse zu nutzen abgelehnt, weil es sich um ein Naturschutzgebiet handelt. Aber früher ist die Straßenbahn dort gefahren. Damals war es wohl kein Naturschutzgebiet. Die Naturschutzgesetze sind ja nicht in Stein gemeißelt. Man kann Gebiete unter Naturschutz stellen, aber ebenso wieder aufheben. Die ehemalige Straßenbahnstrecke wäre die ideale Lösung für die Randpendlerroute. Es ist vielleicht mehr Arbeit, aber die Radfahrer werden es Ihnen danken
digital	Abschnitt 1	Sonstiges	Die SPD-Ortsverein Köln-Dellbrück fordert eine Abstimmung mit der Stadt Köln zur Beschleunigung der Umsetzung auch des wichtigen Anschlussstückes auf Kölner Seite. Grund: S 11 Ausbau
digital	Abschnitt 1	Verkehrssicherheit	Straßenraumgestaltung sollte berücksichtigen, dass hier ein Bus fährt.
digital	Abschnitt 1	Verkehrssicherheit	Aus Köln kommend schneiden einige linksabbiegende Fahrzeuge die Kurve
digital	Abschnitt 1	Verkehrssicherheit	Eine Aufpflasterung (oder auch zwei) auf der Gierather Straße, z.B. nahe der Bushaltestelle, könnten den KFZ-Verkehr effektiv ausbremsen und gleichzeitig mobilitätseingeschränkten Menschen eine sichere Querungsmöglichkeit bieten. Anderswo funktioniert das sehr gut, z.B. Neuenweg/ Dariusstraße; auch der Bus hat dort m.W. keine größeren Probleme.
digital	Abschnitt 1	Verkehrssicherheit	Einrichtung eines Zebrastreifens an der Bushaltestelle Gierath zur verkehrssicheren Überquerung auf dem Weg zu den Bussen.
digital	Abschnitt 2	Parken / Lieferverkehr	Parkplätze müssen für die Anwohner berücksichtigt und weiterhin verfügbar sein werden
digital	Abschnitt 2	Parken / Lieferverkehr	Parkplätze notwendig
digital	Abschnitt 2	Parken / Lieferverkehr	Notwendigkeit von Parkplätzen
digital	Abschnitt 2	Sonstiges	Auf Grund zunehmender Elektromobilität sollte die entsprechende Infrastruktur berücksichtigt werden. Ladesäulen in entsprechenden Parkbuchten. Ggf. Ist ein Radweg mit Sonderrechten für E Fahrzeuge denkbar.
digital	Abschnitt 2	Sonstiges	Notwendigkeit von Ladestation
digital	Abschnitt 2	Verkehrsführung	RPR sollte hier Vorfahrt erhalten.
digital	Abschnitt 2	Verkehrsführung	Vorfahrt der Gierather Straße gegenüber Am Dännekamp; Vorfahrt für die Radfahrenden
digital	Abschnitt 2	Verkehrssicherheit	Autos aus Richtung Schlodderdicher Weg fahren oft die erlaubten 50km/h. Hier würde eine 30er Zone Sinn machen, um die Radfahrer vor Unfällen zu schützen. Zudem ist die Straße hier in einem sehr schlechten Zustand.
digital	Abschnitt 2	Verkehrssicherheit	Gierather Strasse durch viele parkende Autos auf der Straße verengt (Abstand Dooring / Türunfälle) beachten, daher Parkverbot erforderlich - Ausweichparkpkätze für Anwohner suchen, wo erforderlich

Form	Abschnitt	Kategorie	Inhalt
digital	Abschnitt 2	Verkehrssicherheit	Höchstgeschwindigkeit 30 km/h auf gesamter Gierather Straße - aufgrund der starken Befahrung durch LKW und Autos sollte diese Brschränkung eingeführt werden, da wissenschaftlich erwiesen ist, dass die Zahl der tödlichen Unfälle mit Radfahrern 10fach weniger wahrscheinlich ist.
digital	Abschnitt 3	Sonstiges	Von Abschnitt 5 hierher zum Abschnitt 3 würde die Konfliktstellen am Wendeplatz Rodemich und das Kreuzungsproblem an der Gierather beheben. Dann noch die Querung am Übergang vom Weg an den Schrebergärten niveaugleich machen und nördlich und südlich abpollern. Den Bahndamm im westlichen Verlauf sehe ich kritisch, da an der Kreuzung Dännekamp kaum eine sichere Einfahrt zu Gierather-Straße realisiert werden kann.
digital	Abschnitt 3	Verkehrsführung	Gierather Strasse ist auch UmGehungsstrasse für D den Autobahnzubringer .Wird bei Berufsverkehr am Finazamt genutzt als ausweichstrecke
digital	Abschnitt 3	Verkehrsführung	Warum nicht den geraden Weg nehmen. Er ist wesentlich sicherer als das gekurve um die Ecken mit den geparkten Autos und Autoverkehr und den ganzen Grundstücksausfahrten. Außerdem ist er schon da bzw. war da.
digital	Abschnitt 3	Verkehrsführung	Der Weg über die alte Bahntrasse (Strunderadweg) ist schneller, schöner und sicherer für alle Beteiligten.
digital	Abschnitt 3	Verkehrssicherheit	Seit längerem schon massiv gefährlicher Fahruntergrund wg Schlaglöchern und Asphalt-Flickwerk
digital	Abschnitt 4	Parken / Lieferverkehr	Wir sprechen uns gegen eine Fahrradpendlerroute durch die Straße Rodemich aus.
digital	Abschnitt 4	Parken / Lieferverkehr	Gibt es hier eine Stellplatzsatzung? Verstehe nicht, warum die Stadt für private Kraftfahrzeuge im öffentlichen Raum kostenfrei Platz bereitstellen sollte, wenn viele Anwohner eine Garage haben.
digital	Abschnitt 4	Parken / Lieferverkehr	Hier parken immer wieder Kfz in der Innenkurve. Eine Neugestaltung sollte der abbiegenden Hauptrichtung Rechnung tragen indem Parken unterbunden wird, Bordsteine & weitere Stufen zurückgebaut werden sowie die Vorfahrt auf die RPR gelegt wird.
digital	Abschnitt 4	Parken / Lieferverkehr	Der Großteil der Rodemicher ist besorgt, das die Parkplätze der Anwohner die die Pendler Route wegfallen. Bisher wird sogar durch die parkenden Autos der Verkehr eingebremst. Zudem gibt es hier mehr als 30 Kinder die auch im Wendehammer spielen oder in den Einfahrten. Durch höheren Radverkehr hier steigt auch das Unfallpotential der Kinder. Eine Alternativroute über den Waldweg würde auch KFZ von Radfahrern trennen. Somit kein Unfallrisiko. Bisher hat es hier alles auch ohne Route geklappt.
digital	Abschnitt 4	Parken / Lieferverkehr	Es ist erschreckend, das bei dem Informationsabend mit Austausch der Verantwortlichen gesagt wurde, das im Zweifel die Parkplätze halt wegmüssen. Das macht es natürlich schwer einen Konsenz zu finden wenn man so etwas hört. Es leben hier Menschen, die das Auto für die Arbeit benötigen, alte Menschen die nicht mehr so mobil sind und den Einkauf damit realisieren.
digital	Abschnitt 4	Parken / Lieferverkehr	Warum nicht einfach alles so belassen am Rodemich wie es ist? Parkplätze der Anwohner im vollem Umfang erhalten, eine geteilte Fahrbahn für Radfahrer und KFZ, denn es hat all die Jahre auch so funktioniert, ohne Piktogramme, grüne, rote, gelbe, Pinke Markierungen…. Muss man alles ändern und an der Selbsständigkeit der Verkehrsteilnehmer zweifeln? All die Jahre machen die Kinder hier am Rodemich auch ihren Radfahrausweis mit der Polizei. Ich verstehe das Resourcenverbrennen nicht.
digital	Abschnitt 4	Parken / Lieferverkehr	Wie sieht es mit bewegungseingeschränkten Menschen aus? Diese benötigen vor Ort den Parkplatz. Eine Familienangehörige ist mobil eingeschränkt und kann nicht gut laufen…
digital	Abschnitt 4	Parken / Lieferverkehr	Der Rodemich ist zu schmal für eine Fahrradstrasse. Die Parkmöglichkeiten für die Anwohner müssen weiterhin bestehen bleiben. Tägliches Be- und Entladen vor den Haustüren muss erhalten bleiben. Das Ausweichen auf die Gierather Str. ist keine Option, da die Anwohner der Gierather Str. schon teilweise im Rodemich parken. Es wäre schön, wenn eine umweltverträgliche Einigung zur Nutzung des alten Trassweges, parallel des Rodemich, gefunden würde.
digital	Abschnitt 4	Sonstiges	Bei einem Streckenverlauf auf der von mir skizzierten Linie müssten weder dier Parkplätze am Rodemich wegfallen, noch wäre es nötig gleich zwei mal die Straße zu queren. Und schließlich ist es einfach schöner auf edr alten Straßenbahntrasse zu fahren als im ZickZack

Form	Abschnitt	Kategorie	Inhalt
digital	Abschnitt 4	Sonstiges	In der Straße Rodemich befindet sich eine Autowerkstatt, so dass auch der Abschleppdienst immer wieder diese Straße befahren muss. Des Weiteren gebe ich zu Bedenken, dass eine Verengung im Bereich der heutigen Poller nicht möglich ist, da ansonsten die Feuerwehr keine Durchfahrtmöglichkeit mehr hat.
digital	Abschnitt 4	Sonstiges	Mein Vorschlag: Von der Kurve Gierather Str. über oder neben dem kleinen Parkplatz auf den alten Bahndamm am Rodenbach entlang direkt zur vorgegebenen Strecke. Die Strasse Am Rodemich komplett außen vor lassen. Das Naturschutzgebiet ist nur bis zum Rodenbach ausgewiesen. Dieser Vorschlag würde den Konflikt mit den Anwohnern vermeiden und nicht in den Naturschutz eingreifen.
digital	Abschnitt 4	Umwelt / Grün	Thema Umweltschutz: Die O.-Ton Aussage der Verantwortlichen ist ja, das die Parkplätze wegfallen sollen und man ja an der Gierather Straße parken soll. Realität: Man hält vor der Tür, lädt bspw. Den Einkauf aus und muss dann das Auto weit weg parken und muss mit dem Auto umweltschädlich zum Parkplatz fahren anstatt das Auto vor der Türe zu belassen. Mehr CO2 Belastung durch KFZ holen und wegbringen.
digital	Abschnitt 4	Verkehrsführung	Im Abschnitt 4 gibt es nur einen Gehweg, auf dem keine zwei Kinderwagen aneinandervorbei geschoben werden können, so dass immer auf die Straße ausgewichen werden muss.
digital	Abschnitt 4	Verkehrsführung	Hier MUSS es gerade aus gehen sonst kann man den " Rad Schnell weg"vergessen....
digital	Abschnitt 4	Verkehrsführung	An den 90-Grad-Ecken muss stark abgebremst werden, was einen spürbaren Zeit- und Kraftverlust bedeutet. Sehr unschön auf einer zügigen "Pendlerroute".
digital	Abschnitt 4	Verkehrsführung	Schließe mich vielen Meinungen an und bitte die Planung für und über die alte Bahntrasse durchführen.
digital	Abschnitt 4	Verkehrsführung	Das Konzept Fahrradstrasse ohne Parkflächen auf dem Rodemich sollte überdacht werde.Anwohner haben keine Ausweichmöglichkeiten auf die Gierather Straße oder wegen der Sackgasse auf den Rodemich. Garagen werden nicht zur Miete freigegeben und andersweitig genutzt. Ein parken NUR für Anwohner , ohne Abstellen von PKW‘s der Nachbarstrasse sowie gewerblich genutzteTransporter würde die Parksituation maßgeblich verbessern
digital	Abschnitt 4	Verkehrsführung	Ich bin mal sehr gespannt, wenn der Radverkehr hier so viel zunimmt und somit auch das Unfall Risiko sich auch erhöht. Wenn hier die spielenden Kinder mal angefahren werden und einen Schaden davon tragen. Wie sich dann wohl die Stimmung der Rodemicher zu der Rad Pendler Route noch mehr ändert. Anstatt die Route über den Bahndamm und Waldweg zu führen und somit komplett von anderen Verkehrsteilnehmern und Anwohnern zu entkoppeln. Naturschutzgebiet hin oder her. Ist ja kein Giftmüll, die Route
digital	Abschnitt 4	Verkehrssicherheit	Wir sprechen uns gegen eine Fahrradpendlerroute durch die Straße Rodemich aus. Der Wendehammer wird täglich von Kindern als Spielbereich genutzt. Eine zusätzliche Nutzung als Pendlerroute würde hier ein erhöhtes Sicherheitsrisiko für alle darstellen. Dies wird durch die bestehenden Werkstatt im Wendehammer und den zusätzlichen Fahrzeugverkehr, unter anderem durch Abschleppwagen, verschärft. Eine alternative Streckenführung entlang der alten Bahntrasse sollte bitte mit in Betracht gezogen werden.
digital	Abschnitt 4	Verkehrssicherheit	Bitte bei Verwendung von Pollern und Fahrbahnverengungen auch die Arbeiten des Betriebsdienstes berücksichtigen - u.a. beim Winterdienst auf Radwegen, hinsichtlich der Durchfahrtsbreite vorhandener Fahrzeuge
digital	Abschnitt 4	Verkehrssicherheit	Poller entfernen, stattdessen bauliche Verengung um Autodurchfahrt zu verhindern
digital	Abschnitt 4	Verkehrssicherheit	Warum sind damals denn hier die Poller hingekommen? Da Die Rodemicher sich über Zuviel Verkehr und somit zu viel Unfällen dagegen gestellt haben. Mit den zunehmenden Radfahrern wird dieses Unfallpozential wieder erhöht. Sollen die Kinder hier jetzt anstatt von KFZ Verkehr von Autos die durch den Rodemich und Rodenbach nach refrath gefahren sind, nunmehr durch den Radverkehr abgelöst werden? Außerdem können flächenmässig mehr Radfahrer den gleichen Platz wie ein KFZ einnehmen. Also mehr Risiko

Form	Abschnitt	Kategorie	Inhalt
digital	Abschnitt 5	Parken / Lieferverkehr	Zugang zu Schrebergärten muss nicht mit eigenem PKW erfolgen. Lastenräder können das auch oder Schubkarren zum ausleihen wie auf Friedhöfen (ähnlich zu Einkaufswagen). Zufahrtsmöglichkeit für FW sollte gegeben sein.
digital	Abschnitt 5	Sonstiges	Die Fahrbahndecke wurde vor ein paar Jahren neu gemacht. Leider haben sich schon jetzt viele Vertiefungen/Pfützen gebildet. Eine Asphaltierung würde Sinn ergeben.
digital	Abschnitt 5	Sonstiges	Im Abschnitt 5 ist zu bedenken, dass dort Schrebergärten durch die Stadt Bergisch Gladbach verpachtet werden und es möglich sein muss, diese mit einem PKW zum Be- und Entladen anzufahren.
digital	Abschnitt 5	Sonstiges	Die Wegstrecke ist hier durch Fahrzeuge stark beschädigt, durch die Autos der Schrebergartennutzer. Nach der Erneuerung, sollte dieser Weg besser gesichert werden.
digital	Abschnitt 5	Verkehrsführung	Hier muss der Radschellweg über den alte Bahntrasse führen, die Strecke über Rodemich ist nicht sicher, viel parkender Verkehr und wenig Platz. Die eh schon völlig verdichtete
digital	Abschnitt 5	Verkehrsführung	Wenn 90 Grad Kurve, dann mit Einsehbarkeit der Kurve und Vorfahrt für den Radverkehr.
digital	Abschnitt 5	Verkehrsführung	Ich schließe mich vollinhaltlich einem Kommentator an, der folgendes geschrieben hat: Der Weg über die alte Bahntrasse (Strunderadweg) ist schneller, schöner und sicherer für alle Beteiligten. Das Naturschutz-Argument leuchtet an dieser Stelle überhaupt nicht ein: Die Trasse ist bereits verdichtet, liegt ganz am Rand des NSG, und ~ direkt unter einer Hochspannungsleitung.
digital	Abschnitt 5	Verkehrsführung	Zickzack am Rode.ich ist ein Unding !Wer nach Naturschutz gerufen, als die Straßenbahn genau DIESE Trasse nutzte??
digital	Abschnitt 5	Verkehrsführung	Der „Zubringer“ zur Radpendlerroute über den Refrather Weg sollte mitbedacht werden. Aus Köln kommend muss man hier erst auf der linken Seite fahren, dann an der Bahnunterführung auf die Bedarfsfußgängerampel warten, was viel Zeit kostet. Vor dem Kaufland ist der Radweg viel zu schmal, immer überwuchert und im Konflikt mit der Bushaltestelle. Wenn man hinter Kaufland nicht rechts auf die Richard-Zanders-Straße abbiegen möchte (also geradeaus oder links), Ist unklar, wie dies funktionieren soll.
digital	Abschnitt 5	Verkehrsführung	Hier ist ein echter Schwachpunkt der Verkehrsführung des Radschnellwegs. Fahrradfahrer müssen, aus Köln kommend, erstmal den linken Radweg gegen die Fahrtrichtung nutzen und dann im Verlauf den Refrather Weg an der Ampel überqueren. Es wäre toll, wenn eine andere Möglichkeit mit Priorität für Radfahrer gefunden werden kann... auch im Anschluss muss der Radfahrer am Kaufland entlang zur Innenstadt fahren. Hier müsste eigentlich ein Fahrstreifen der Autos wegfallen, damit Fahrradfahrer sicher sind
digital	Abschnitt 5	Verkehrsführung	Heutzutage fährt doch jeder über Google Maps, jede Routen die vorgeschlagen wird führt nicht über den Gierather Wald. Und selbst wenn dieser Abschnitt für ein optimales Fahrerlebnis ausgebaut wird führt er doch nur vom Finazamt nach Giehrath und dort in ein noch größeres Wirrwarr. Warum nicht die gesamte BGS mit einem vernünftig befahrbaren Belag ausrüsten ohne Absenkungen Gullis und Ampeln die den Tempo 30 Verkehr regeln ?!?
digital	Abschnitt 5	Verkehrssicherheit	Asphalt als Oberbelag, sichere Wege auch für Rennräder
digital	Abschnitt 5	Verkehrssicherheit	Hier fehlt eine Beleuchtung, da auch Spaziergänger etc. im Dunkeln unterwegs und kaum sichtbar sind.
digital	Abschnitt 5	Verkehrssicherheit	Radschnellweg benötigt Beleuchtung und Asphalt.
digital	Abschnitt 5	Verkehrssicherheit	Poller entfernen, stattdessen bauliche Verengung um Autodurchfahrt zu verhindern
digital	Abschnitt 5	Verkehrssicherheit	Poller entfernen, stattdessen bauliche Verengung um Autodurchfahrt zu verhindern

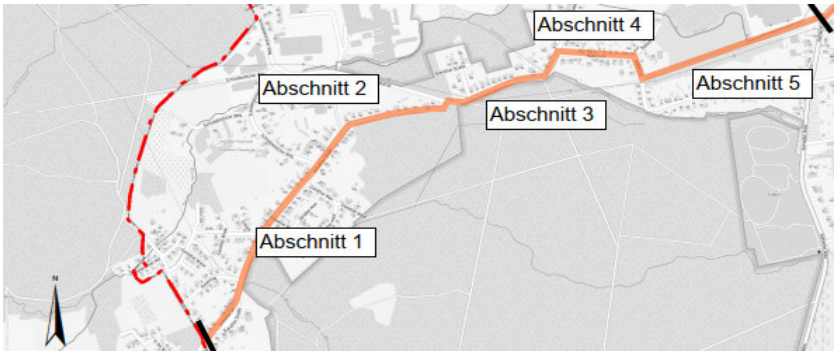
Form	Abschnitt	Kategorie	Inhalt
digital	Allgemein	Parken / Lieferverkehr	Ich lese hier zum Teil das einfach pauschal gesagt wird warum die Stadt öffentliche Parkplätze für die Anwohner bereitstellt und man solle ÖPNV nutzen?! Haben die Verfasser mal nicht den Einkauf, Kästen von Getränken, Handwerker, nicht mobile Ältere Menschen die aufs Auto in direkter Nähe angewiesen sind? Die Verfasser oder Planer der Route haben bestimmt nie den Fall das Reparaturen von Handwerkern im Haus gemacht werden müssen die Ihr Werkzeug gerne hunderte Meter weit schleppen müssen.
digital	Allgemein	Verkehrsführung	Bei einer vollständigen Nutzung der Bahntrasse könnte bis auf ein kurzes Stück Im Dännekamp (Fahrradstraße? - weil hier echt wenig Verkehr drauf ist) der Radverkehr unabhängig vom MIV zwischen Thielenbruch und Refrather Weg verlaufen. Dies wäre gegenüber Anwohnern deutlich einfacher umzusetzen, de kein Entfall von Parkplätzen erforderlich ist. Am Refrather Weg gibt es übrigens noch eine Bahntrasse die unabhängige Weiterführungen nach Refrath/Bensberg und zum Gladbacher S-Bahnhof zulassen würde!
digital	allgemein	Verkehrsführung	Bahntrasse nutzen und es müssen keine Parkplätze entfallen
digital	allgemein	Verkehrsführung	Guten Tag, wir sind gegen die Radpendler-Route. Wir müssen jeden Tag nach Köln. Die Radroute sperrt für den Autoverkehr die einzige Verbindung außer der Bergisch-Gladbacher Straße. Diese ist jetzt schon komplett überlastet. Fahrrad kommt für uns aus gesundheitlichen und Sicherheitsgründen nicht in Frage. Hier werden die Bedürfnisse der Pendler mit Füßen getreten. Die S11 ist seit Jahren zu unverlässlich und soll demnächts ganz ausfallen. Wir sind extra hierhin gezogen, weil die S11 fußläufig war
digital	allgemein	Verkehrssicherheit	Gehwege sind aktuell zu schmal. Bei Neuaufteilung des Verkehrsraums sollten sie verbreitert werden, um Fuß- und Radverkehr zu trennen.
digital	Allgemein	Verkehrssicherheit	Auch wenn diese Strecke nicht zur neuen Radpendlerroute gehört, ist sie dennoch Teil des ausgewiesenen Radwegenetzes zw. Bergisch Gladbach und Köln. Die Strecke ist insb. in der dunklen und nassen Jahreszeit schlecht zu befahren. Fast durchgängig handelt es sich um einen äußerst schlechten Bodenbelag (Rüttelpiste). im Bereich zw. Werkstätten und erste Schranke auf GL-Stadtgebiet (ca 300 Meter), ist der Weg nach Regen auf Grund des Schlammes kaum zu fahren und man "saut" sich ein.
analog	Abschnitt 1	Parken / Lieferverkehr	Parken auf Bus abstimmen
analog	Abschnitt 1	Parken / Lieferverkehr	Berücksichtigung Gewerbe / Mischgebiet
analog	Abschnitt 1	Parken / Lieferverkehr	Warenlieferung LKW / Anhänger
analog	Abschnitt 1	Parken / Lieferverkehr	einseitiges Parken + 4,50 m Fahrgasse
analog	Abschnitt 1	Parken / Lieferverkehr	enge Verkehrsführung Gierather Straße: Parken + Bus + Auto Wo ist Platz für das Fahrrad?
analog	Abschnitt 1	Sonstige	Wartehäuschen Bushaltestelle Gierath Richtung Köln
analog	Abschnitt 1	Sonstige	Subjektive und objektive Beeinträchtigung durch parkende Autos auf der Gierather Straße
analog	Abschnitt 1	Verkehrsführung	Durchgängige Vorfahrtsstraße
analog	Abschnitt 1	Verkehrsführung	Querungshilfe z.B. zur Bushaltestelle
analog	Abschnitt 1	Verkehrsführung	Sperrung für Schwerlastverkehr. Schilder?
analog	Abschnitt 1	Verkehrsführung	Sichtverhältnisse Einmündung
analog	Abschnitt 1	Verkehrsführung	Straße gefährlich durch Parkplätze Ein- und Ausparken

Form	Abschnitt	Kategorie	Inhalt
analog	Abschnitt 1	Verkehrsführung	Bei 6000 PKW durch diese Straße und überholende Autos ist Sicherheit schwer herzustellen
analog	Abschnitt 1	Verkehrsführung	Fahrradstraße in Gierather Straße Schlodderdicher Weg - Stadtgrenze
analog	Abschnitt 1	Verkehrsführung	Geschwindigkeitsreduzierung + Maßnahmen
analog	Abschnitt 1	Verkehrsführung	ÖPNV (Geschwindigkeiten Ortseinfahrt)
analog	Abschnitt 1	Verkehrssicherheit	Berücksichtigung des abbiegenden Bus-Verkehrs
analog	Abschnitt 1	Verkehrssicherheit	Kurzer Weg zur A4 für Schwerlastverkehr
analog	Abschnitt 1	Verkehrssicherheit	hier fährt auch der Bus! Durch parkende PKW muss man im Bus oft warten / das viele Anfahren ist unangenehm
analog	Abschnitt 1	Verkehrssicherheit	Wartebereich für Linksabbieger in den Wald
analog	Abschnitt 2	Parken / Lieferverkehr	Parkplätze nicht signifikant reduzieren (75% erhalten)
analog	Abschnitt 2	Sonstige	Bebauung des Wachendorfgelände mit beachten
analog	Abschnitt 2	Sonstige	Servicestation für Bikes an der Bushaltestelle
analog	Abschnitt 2	Sonstige	E-Mobilität und Ladeinfrastruktur mitdenken
analog	Abschnitt 2	Verkehrsführung	Änderung Vorfahrt entlang RPR2
analog	Abschnitt 2	Verkehrsführung	keine überflüssigen Verkehrsschilder
analog	Abschnitt 2	Verkehrsführung	Gegenverkehr Konflikt wegen Parkplatz
analog	Abschnitt 2	Verkehrsführung	Spiegel für Kurve
analog	Abschnitt 2	Verkehrsführung	Fahrbahnverengung durch parkende KFZ. Gefährliche Engstellen für Radfahrer
analog	Abschnitt 2	Verkehrsführung	Aus der Fahrradstraße über die Kreuzung an der 4000 Fahrzeuge abbiegen in den Schlodderdicher Weg -> Problem!
analog	Abschnitt 2	Verkehrssicherheit	Gierather Straße durchgehend Vorfahrt gegenüber Dännekamp
analog	Abschnitt 2	Verkehrssicherheit	Kreisverkehr
analog	Abschnitt 2	Verkehrssicherheit	Abzweig nach Thielenbruch zur U3 und U13 durch den Wald
analog	Abschnitt 3	Sonstige	Eigentümer KVB?
analog	Abschnitt 3	Sonstige	Frösche laichen
analog	Abschnitt 3	Umwelt / Grün	Hochspannungsleitung -> Grün wird regelmäßig gekürzt
analog	Abschnitt 3	Verkehrsführung	unübersichtlich. Autofahrer überholen Radfahrer in der Kurve
analog	Abschnitt 3	Verkehrsführung	Waghalsige Überholmanöver vor der Kurve mit Konflikt mit Gegenverkehr
analog	Abschnitt 3	Verkehrsführung	Verkehrsberuhigung positiv
analog	Abschnitt 3	Verkehrssicherheit	Vorfahrt -> Rechts-vor-links
analog	Abschnitt 3	Verkehrssicherheit	Aufpflasterung zum Ausbremsen des Kfz-Verkehrs
analog	Abschnitt 3	Verkehrssicherheit	Vorrang prüfen. Abknickende Vorfahrt / rechts-vor-Links?
analog	Abschnitt 3	Verkehrssicherheit	Gradlinige Führung durch den Trassweg

Form	Abschnitt	Kategorie	Inhalt
analog	Abschnitt 3	Verkehrssicherheit	Alte Stadtbahntrasse nutzen
analog	Abschnitt 4	Parken / Lieferverkehr	Parker von Gewerbe (Fremdparker)
analog	Abschnitt 4	Parken / Lieferverkehr	keine eigenen Stellplätze am Haus vorhanden! Dringend benötigt.
analog	Abschnitt 4	Parken / Lieferverkehr	Parker Kinder
analog	Abschnitt 4	Umwelt / Grün	Wildschweine und Wildtiere vorhanden
analog	Abschnitt 4	Umwelt / Grün	Wo genau ist das Naturschutzgebiet?
analog	Abschnitt 4	Umwelt / Grün	Wertigkeit Grün direkt am Weg? -> ohnehin regelmäßig komplett gerodet
analog	Abschnitt 4	Umwelt / Grün	Naturschutz?
analog	Abschnitt 4	Verkehrsführung	Entschleunigung im Kurvenbereich (insb. des RV)
analog	Abschnitt 4	Verkehrsführung	Spielende Kinder
analog	Abschnitt 4	Verkehrsführung	Verdeutlichung der Radverkehrsführung. An der Ecke Gierather Straße - Rodemich
analog	Abschnitt 4	Verkehrsführung	Garagenausfahrt. Sicherheit nicht vorhanden
analog	Abschnitt 4	Verkehrsführung	Gewerbebetrieb. Fremdparker. Fahrrinnen
analog	Abschnitt 4	Verkehrssicherheit	Spielende Kinder auf der Fahrbahn
analog	Abschnitt 4	Verkehrssicherheit	Warum Kreuzung?
analog	Abschnitt 4	Verkehrssicherheit	Sperrung des Weges für Autos um Weg zu schützen
analog	Abschnitt 4	Verkehrssicherheit	Den alten Bahndamm nutzbar machen, alt Alternativroute
analog	Abschnitt 4	Verkehrssicherheit	geregelte Führung. Flächenteilung für alle Teilnehmende
analog	Abschnitt 4	Verkehrssicherheit	deutliche Verzägerung / Zeitverlust durch 90 Grad-Ecke
analog	Abschnitt 5	Sonstige	PKW-Zufahrt beidseitig verhinden
analog	Abschnitt 5	Sonstige	Oberfläche ist ok, Asphalt nicht nötig
analog	Abschnitt 5	Sonstige	Starke Fahrradnutzung der Kinder auf dem Schulweg
analog	Abschnitt 5	Sonstige	Poller sind keine Lösung
analog	Abschnitt 5	Sonstige	großer Stein stört
analog	Abschnitt 5	Sonstige	- Wildparker - Zufahrtsmöglichkeit für PKW verringern
analog	Abschnitt 5	Verkehrsführung	Fahrbahnoberfläche ungenügend
analog	Abschnitt 5	Verkehrsführung	Beleuchtung
analog	Abschnitt 5	Verkehrsführung	Spielende Kinder
analog	Abschnitt 5	Verkehrsführung	Vorfahrt nicht mit Poller
analog	Abschnitt 5	Verkehrssicherheit	Erreichung der Schrebergärten mit dem PKW (Anlieferung)
analog	allgemein	Umwelt / Grün	Alternative Route weiter über Sieglinderweg und Zanders-Gelände statt Refrather Weg

Dokumentation Informationsveranstaltung RPR Gierather Straße - Rodemich - Am Rodenbach

Präsenz:



Abschnitt	Kategorie	Inhalt
Abschnitt 1	Parken / Lieferverkehr	Ruhender Verkehr verhindert Bus-Bus-Begegnung
Abschnitt 1	Verkehrsführung	Variante 2: zzgl. zum begrünten Mittelstreifen soll Tempo 30 angeordnet werden.
Abschnitt 1	Verkehrsführung	Begegnung Bus - Auto gewünscht. Gleichzeitig Durchfahrt unattraktiv machen.
Abschnitt 1	Verkehrssicherheit	Prüfung des Baumes an der Einmündung zu Gierather Mühlenweg.
Abschnitt 1	Verkehrssicherheit	Zebrastreifen über die Gierather Straße
Abschnitt 2	Verkehrsführung	Durch unechte Einbahnstraße verlagert sich der Verkehr auf die Straße Am Dännekamp. Hier ist eine Parkregelung zu treffen.
Abschnitt 2	Verkehrsführung	Mehrbelastung auf dem Schlodderdicherweg bei unechter Einbahnstraße prüfen.
Abschnitt 2	Sonstiges	Grünflächen auf Höhe des Waldes fragwürdig. Kosten-Nutzen-Faktor einer kleinen Grünfläche prüfen.
Abschnitt 3	Verkehrsführung	Sichtverhältnisse prüfen an der Kreuzung Gierather Straße - Rodemich
Abschnitt 3	Verkehrsführung	Radverkehrsführung an der Kreuzung Gierather Straße - Rodemich bevorrechtigen
Abschnitt 3	Sonstiges	Entwicklung des Wachendorffgelände berücksichtigen.
Abschnitt 4	Parken / Lieferverkehr	Parkplätze werden von Firmenwagen "blockiert".
Abschnitt 4	Verkehrsführung	Spielstraße oder Tempo 20 im Rodemich prüfen
Abschnitt 4	Sonstiges	Keine Grünflächen im Rodemich. Kosten-Nutzen-Faktor und Pflege einer kleinen Grünfläche prüfen.
Abschnitt 4	Verkehrssicherheit	Kinder in Planung berücksichtigen. Erhöhter Sicherheitsbedarf. Gefahren durch Parken und schnelles Fahren.
Abschnitt 4	Verkehrsführung	Rechts-vor-Links-Regelung an der Einmündung Rodemich
Abschnitt 4	Verkehrsführung	Kurve in den Rodemich wird von Radfahrenden geschnitten. Radien anpassen.
Allg.	Verkehrssicherheit	Querungsstellen Höhe Bushaltestelle Schlodderdicher Weg

Abschnitt	Kategorie	Inhalt
Allg.	Verkehrsführung	Durchgangsverkehre sollen reduziert werden
Allg.	Verkehrsführung	Tempo 30 prüfen
Allg.	Verkehrsführung	Geschwindigkeitsreduzierung für alle Verkehrsbeteiligte.
Allg.	Verkehrssicherheit	Sichtdreiecke an allen Einmündungen prüfen
Allg.	Verkehrssicherheit	Wozu dienen die Einengungen an Radien und den damit verbundenen Aufweitung der Gehwege?
Allg.	Sonstiges	Naturschutzgebiet wird teilweise gesperrt und stellt keine Alternative dadurch dar.
Allg.	Sonstiges	Gegenüberstellung von Parkenflächen vor und nach der Planung
Allg.	Verkehrssicherheit	Flächen in Sichtfeldern sollen freigehalten werden.

Abschnitt	Kategorie	Inhalt

Abschnitt	Kategorie	Inhalt

Abschnitt	Kategorie	Inhalt

Abschnitt	Kategorie	Inhalt

Abschnitt	Kategorie	Inhalt

Stadt Bergisch Gladbach
Der Bürgermeister
Federführender Fachbereich
Stadtentwicklung

Mitteilungsvorlage

Drucksachen-Nr. 0678/2026
öffentlich

Gremium	Sitzungsdatum	Art der Behandlung
Ausschuss für Mobilität und Verkehrsflächen	01.12.2026	zur Kenntnis

Tagesordnungspunkt

Verkehrsuntersuchung und Empfehlung Radroute F2

Kurzzusammenfassung:

Kurzbegründung:

Auslöser der Verkehrsuntersuchung war die Entscheidung des Verwaltungsgerichts Köln vom Mai 2026, mit der die verkehrsrechtliche Anordnung der Fahrradstraßen Hasenweg und Nachtigallenstraße aufgrund einer nicht ausreichend belastbaren Datengrundlage beanstandet wurde.

Die daraufhin durchgeführte Verkehrsuntersuchung bestätigt die hohe Bedeutung der Radroute F2 als durchgängige Radverkehrsachse und wichtige Schulwegverbindung. Gleichzeitig wurden geringe Kfz-Verkehrsbelastungen und kein flächendeckender Parkdruck festgestellt. Der Gutachter empfiehlt die Einrichtung einer abschnittsweisen Fahrradstraße auf den westlichen Streckenabschnitten der Route. Für den östlichen Abschnitt werden ergänzende Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und zur Reduzierung des Kfz-Verkehrs empfohlen.

Die vom Gericht beanstandete Datengrundlage liegt damit vor. Der AMV könnte vor diesem Hintergrund einen entsprechenden Beschluss zur Einrichtung einer Fahrradstraße fassen.

Risikobewertung: keine

Finanzielle Auswirkungen:

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

Weitere notwendige Erläuterungen: keine

Inhalt der Mitteilung:

Im Mai 2026 hat das Verwaltungsgericht Köln die verkehrsrechtliche Anordnung der Fahrradstraßen Hasenweg und Nachtigallenstraße im Eilverfahren für rechtsfehlerhaft erklärt. Das Gericht stellte dabei insbesondere fest, dass die bislang vorliegenden Datengrundlagen für die erforderliche verkehrsrechtliche Abwägung nicht ausreichend belastbar waren. Vor diesem Hintergrund hat die Verwaltung die Verkehrssituation entlang der Radroute F2 vertieft untersuchen lassen, um eine belastbare und rechtssichere Grundlage für die Bewertung und Anordnung verkehrlicher Maßnahmen zu schaffen.

Hierzu wurde das Büro Mobildenker aus Leichlingen mit der Durchführung und Auswertung der Untersuchungen des fließenden und ruhenden Verkehrs beauftragt. Der Leistungsumfang umfasste insbesondere Verkehrs- und Geschwindigkeitsmessungen, Parkraumanalysen sowie die Erstellung von Prognosen für verschiedene Entwicklungsszenarien entlang der Radroute F2 zwischen Refrath und Bensberg.

Die Beauftragung der Untersuchung erfolgte ausdrücklich ergebnisoffen. Ziel der Beauftragung war die Schaffung einer belastbaren Datengrundlage für eine verkehrsrechtliche Abwägung. Auf dieser Grundlage sollte das Fachbüro die verschiedenen Möglichkeiten der Radverkehrsführung bewerten und eine fachliche Empfehlung für die jeweils geeignetste und rechtssicher umsetzbare Führungsform des Radverkehrs auf den betrachteten Streckenabschnitten erarbeiten.

Inhaltlich wird auf das dieser Vorlage beiliegende Gutachten verwiesen. Die inhaltliche Abwägung beginnt auf Seite 46 ff.

mob!lDENKER
MOBILITÄT NACHHALTIG PLANEN

Erhebung und Auswertung von Datengrundlagen zur Prüfung und Bewertung der geeigneten Radverkehrsführung

für die Stadt Bergisch Gladbach

BERICHT (ENTWURF)

mobildenker GmbH

Birkenstraße 3g | 42799 Leichlingen

Telefon: 02175-6688090 | Fax: 02175-6688099

info@mobildenker.de | www.mobildenker.de

Geschäftsführer: Matthias Reintjes | Michael Boßhammer

ENTWURF: 6.11.2026

INHALTSVERZEICHNIS

EINLEITUNG **1**

Zielsetzung der Untersuchung **1**

Methodik der Untersuchung **1**

Querschnittszählung 1

Knotenstromzählung 2

Kordonzählung 2

Parkraumerhebung 2

Zeiträume der Erhebung 3

Untersuchungstrecke und Untersuchungsraum **4**

Richtlinien und Vorgaben **5**

ERGEBNISSE **6**

Querschnittszählung **6**

Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke 6

Durchschnittliche tägliche Radverkehrsstärke 7

Durchschnittlicher täglicher Radverkehrsanteil 7

Absolute Spitzenstunden des Gesamtverkehrs 8

Wochenganglinien 10

Tagesganglinien (Donnerstag, 17.09.2026) 14

Fahrgeschwindigkeiten (v_{85}) 20

Knotenstromzählung **20**

Zusammenfassung der Hauptstromrichtungen 26

Kordonzählung **28**

Parkraumerhebung **29**

Parkraumangebot im öffentlichen Straßenraum 29

Parkraumauslastung im öffentlichen Straßenraum 31

Parkdauer im öffentlichen Straßenraum 40

Weitere Beobachtungen **42**

Zusammenfassung **43**

Verkehrsmengen und -ströme 43

Parkraumerhebung 44

ABLEITUNGEN ZUR GESAMTSITUATION 46

Allgemeines 46

Varianten der Radverkehrsführung 48

Variante 1: Mischverkehr Tempo 30-Zone (Bestand) 50

Variante 2: Durchgängige Fahrradstraße 51

Variante 3: Abschnittsweise Fahrradstraße 53

Parkraum 54

Weitere Handlungsoptionen 55

Empfehlung 58

EINLEITUNG

Zielsetzung der Untersuchung

Ausgangspunkt der Untersuchung ist der Beschluss des Verwaltungsgerichts Köln vom Mai 2026, mit dem die verkehrsrechtliche Anordnung der Fahrradstraßen im Hasenweg und in der Nachtigallenstraße im Eilverfahren für rechtswidrig erklärt wurde. Das Gericht stellte insbesondere fest, dass die der Anordnung zugrunde liegenden Datengrundlagen für die erforderliche verkehrsrechtliche Abwägung nicht ausreichend belastbar waren.

Vor diesem Hintergrund wurde das Büro mobildenker GmbH mit der Erarbeitung einer belastbaren Datengrundlage für die erneute verkehrsrechtliche Bewertung der Radroute F2 zwischen Refrath und Bensberg beauftragt. Ziel der Untersuchung war es, die bestehende Verkehrs- und Parkraumsituation entlang der Route umfassend zu erfassen und fachlich zu bewerten. Hierzu wurden Erhebungen des fließenden und ruhenden Verkehrs, Geschwindigkeitsmessungen sowie weiterführende Analysen der Verkehrsbeziehungen durchgeführt.

Auf Grundlage der erhobenen Daten wurden die verkehrlichen Rahmenbedingungen entlang der Radroute F2 bewertet und hinsichtlich ihrer Eignung für unterschiedliche Führungsformen des Radverkehrs untersucht. Ziel der Untersuchung ist es, aus den gewonnenen Erkenntnissen fachlich begründete Empfehlungen für die zukünftige Ausgestaltung der Radroute F2 abzuleiten und die Eignung der einzelnen Streckenabschnitte für eine stärkere Priorisierung des Radverkehrs zu bewerten.

Methodik der Untersuchung

Querschnittszählung

Die Querschnittszählungen inklusive Geschwindigkeitserfassung wurden mittels Seitenradarmessgeräten an sechs Standorten über jeweils 24 Stunden an 14 aufeinanderfolgenden Tagen im Zeitraum vom 04.09.2026 bis zum 17.09.2026 durchgeführt. Erfasst wurden sämtliche Fahrzeuge getrennt nach Fahrtrichtung und den nachfolgend aufgeführten acht Fahrzeugklassen in 15-Minuten-Intervallen.

Ziel der Erhebung ist die Bestimmung der Verkehrsmengen, der Verkehrszusammensetzung sowie der Fahrgeschwindigkeiten an verschiedenen Querschnitten der Untersuchungsstrecke.

Fahrräder	Motorräder	Pkw	Lfw (2,8 bis 3,5 t)
Lkw	Busse	Lastzüge	Sattelzüge

Knotenstromzählung

Es wurden videogestützte Knotenstromzählungen an sechs Standorten über jeweils 24 Stunden an sechs Erhebungstagen im Zeitraum vom 05.09.2026 bis zum 17.09.2026 durchgeführt. Die Datenschutzbestimmungen wurden berücksichtigt und eingehalten. Erfasst wurden die Verkehrsmengen des Pkw-, Schwer-, Rad- und Fußverkehrs in 15-Minuten-Intervallen differenziert nach Fahrtrichtungen bzw. Fahrbeziehungen. Ziel der Erhebung ist die Ermittlung der Verkehrsströme an den wesentlichen Knotenpunkten entlang der Untersuchungsstrecke sowie die Analyse der Verkehrsverflechtungen im Untersuchungsgebiet.

Kordonzählung

Erläuterung: Eine Kordonzählung ist eine Verkehrszählung an allen Zu- und Ausfahrten eines abgegrenzten Untersuchungsgebiets (Kordon), um die Verkehrsströme im Gebiet zu erfassen. Primäres Ziel ist die Ermittlung von Quell-, Ziel- und Durchgangsverkehr.

Es wurde eine videogestützte Kordonzählung an sechs Standorten über jeweils 24 Stunden an einem Werktag durchgeführt. Erfasst wurden ein- und ausfahrende Fahrzeuge mittels Kennzeichenerfassung sowie deren Verweildauer innerhalb des Untersuchungsgebietes. Die Datenschutzbestimmungen wurden berücksichtigt und eingehalten. Unter Berücksichtigung der Fahrzeiten zwischen den einzelnen Messstellen können hieraus belastbare Aussagen über den Quell-, Ziel- und Durchgangsverkehr entlang der untersuchten Strecke sowie innerhalb des Untersuchungsgebietes abgeleitet werden.

Parkraumerhebung

Es wurde eine Parkraumerhebung innerhalb eines festgelegten Straßennetzes an sechs Erhebungstagen durch Bestands- und Belegungszählungen im Drei-Stunden-Intervall durchgeführt. Ziel der Erhebung war die Ermittlung der Parkraumnachfrage und Parkdauer sowie der Vergleich mit dem vorhandenen Parkraumangebot. Das Untersuchungsgebiet umfasst neben der Untersuchungsstrecke auch die angrenzenden Nebenstraßen innerhalb eines festgelegten Radius von bis zu 150 m. Dadurch können zudem Aussagen über mögliche Verlagerungseffekte und Auswirkungen von Veränderungen des Parkraumangebots getroffen werden. Der gewählte Radius entspricht den in der Fachliteratur und Planungspraxis allgemein akzeptierten fußläufigen Entfernungen des Parksuchverkehrs in bebauten urbanen Gebieten mit mäßigem Parkdruck.

Es wurden alle Kraftfahrzeuge erhoben, die, während der genannten Zeitbereiche im öffentlichen Straßenraum des Untersuchungsgebietes parkten. Dabei wurden die Kfz-Zulassungsnummern (Kennzeichen) aufgenommen und den jeweiligen Strecken zugeordnet. Darüber hinaus wurde erfasst, ob Fahrzeuge ordnungswidrig (z.B. im Haltverbot) geparkt wurden.

Zugleich wurde zu Projektbeginn eine Bestandsaufnahme des Parkraumangebotes durchgeführt. Diese umfasste eine Erhebung und Kartierung aller öffentlichen Parkstände inkl. der Art der Aufstellung (Längs-, Schräg- und Senkrechtparken), der Markierung und Beschilderung sowie der Bewirtschaftungsform der Parkflächen. Flächen im öffentlichen Straßenraum, die für den ruhenden Verkehr vorgesehen sind, sind mittels Beschilderung oder Markierung ausgewiesen bzw. gekennzeichnet. Bei fehlenden Markierungen einzelner Parkstände wurde die Anzahl der Parkstände aus der Länge des zum Parken ausgewiesenen Bereiches und den notwendigen Abmessungen von Parkständen (vgl. EAR 23[1]) bestimmt.

Zeiträume der Erhebung

Neben den Dauerzählstellen (Querschnittszählung) wurden die ergänzenden Erhebungszeiträume außerhalb der Schulferien gewählt und umfassen Tage, um eine Beurteilung verkehrlich repräsentative Bedingungen sicherzustellen. Die Erhebungen berücksichtigen sowohl Normalwerktage (Dienstag bis Donnerstag) als auch Wochenenden. Als Wochenendtage wurden Samstage gewählt, da diese in der Regel höhere Verkehrsbelastungen aufweisen als Sonntage und damit eine belastbarere Datengrundlage für die Untersuchung liefern.

	Freitag 04.09.2026	Samstag 05.09.2026	Sonntag 06.09.2026	Montag 07.09.2026	Dienstag 08.09.2026	Mittwoch 09.09.2026	Donnerstag 10.09.2026	Freitag 11.09.2026	Samstag 12.09.2026	Sonntag 13.09.2026	Montag 14.09.2026	Dienstag 15.09.2026	Mittwoch 16.09.2026	Donnerstag 17.09.2026	Freitag 18.09.2026	Samstag 19.09.2026
Querschnitt	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■		
Knotenstrom		■			■				■					■		
Kordon														■		
Parkraum					■		■		■			■		■		■

Zeiträume der Parkraumerhebung

Di./Do.	6 Uhr	9 Uhr	12 Uhr	15 Uhr	18 Uhr	21 Uhr
Sa.	8 Uhr	11 Uhr	14 Uhr	17 Uhr	20 Uhr	

[1] *Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2023): Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs*

Untersuchungstrecke und Untersuchungsraum

Die Untersuchungsstrecke verläuft parallel zur Stadtbahnlinie 1 zwischen Alt-Frankenforst und Refrath und ist Bestandteil der Radroute F2. Die Streckenlänge beträgt rund 2,1 km. Die Stadtbahntrasse stellt aufgrund ihrer Linienführung eine Barrierewirkung für den Kfz-Verkehr dar und kann lediglich an den Knotenpunkten Vürfelser Kaule, Wingertsheide und Ottostraße gequert werden. Für den Fuß- und Radverkehr bestehen zusätzliche Querungsmöglichkeiten im Bereich der Siegstraße im Westen sowie an der Parkstraße im Osten.

Das Untersuchungsgebiet umfasst neben der eigentlichen Untersuchungsstrecke auch die angrenzenden Straßenräume, um mögliche Verkehrsverlagerungen und Ausweichverkehre bewerten zu können.

Südlich des Untersuchungsgebietes verläuft die Frankenforster Straße als Bestandteil des übergeordneten Kfz-Vorrangnetzes. Die Vürfelser Kaule quert das Untersuchungsgebiet in Nord-Süd-Richtung und übernimmt als Hauptverkehrsstraße eine wichtige Verbindungsfunktion zwischen der Bergisch Gladbacher Innenstadt, Refrath und den Anschlussstellen der Bundesautobahn A 4.

Nordöstlich des Untersuchungsgebietes befindet sich das Otto-Hahn-Schulen, weshalb insbesondere zu Schulbeginn und Schulende mit erhöhten Schülerverkehren zu rechnen ist. Darüber hinaus wird das Gebiet durch die Buslinie 452 erschlossen, die über Ottostraße, Nachtigallenstraße und Taubenweg in Nord-Süd-Richtung verkehrt.

Die Bebauungsstruktur im Untersuchungsgebiet wird überwiegend durch Wohnnutzungen geprägt. Während im westlichen Teil eine vergleichsweise dichte Bebauung mit einem höheren Anteil an Mehrfamilienhäusern vorherrscht, ist der östliche Bereich stärker durch Ein- und Zweifamilienhäuser geprägt. Im Umfeld der Haltestelle Refrath befinden sich ergänzend einzelne Einzelhandels-, Gastronomie- und Gewerbenutzungen. Dort sind außerdem ein Kiosk sowie ein P+R-Parkplatz angesiedelt. Ein weiterer Kiosk befindet sich im Bereich der Haltestelle Kippekausen.

Der östliche Teil des Untersuchungsgebietes im Bereich Alt-Frankenforst weist den Charakter einer Waldsiedlung mit großkronigem Baumbestand auf. Nördlich der Stadtbahntrasse schließt eine größere Waldfläche an. Entlang dieses Abschnitts verläuft zudem zwischen Ottostraße und den Otto-Hahn-Schulen ein eigenständig geführter Geh- und Radweg parallel zur Bahnstrecke.

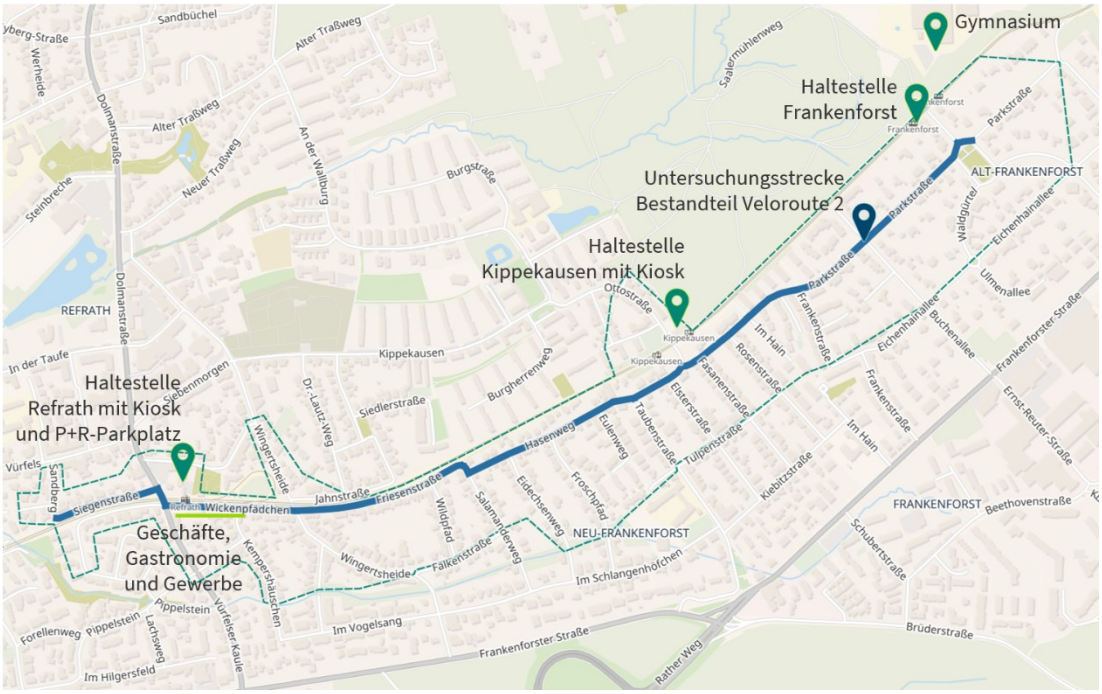


Abbildung 1: Untersuchungsgebiet (grün) und Untersuchungstrecke (blau)

Richtlinien und Vorgaben

Die wesentlichen Richtlinien der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), die bei der Durchführung, Analyse und Bewertung zur Anwendung kommen sind:

- Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06), Stand 2012
- Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA), Stand 2010 unter Berücksichtigung einer möglichen Fortschreibung (Entwurfsfassung vom 2023)
- Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA, inklusive R-FGÜ 2001), Stand 2002
- Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs (EAR 23), Stand 2023
- Empfehlungen für Verkehrserhebungen (EVE), Stand 2012

Bei Bezug auf weitergehende Erkenntnisse wird im Bericht entsprechend darauf verwiesen.

ERGEBNISSE

Querschnittszählung

Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke

Dargestellt ist die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV) aller Fahrzeuge (Kfz- und Radverkehr) über die 14 Erhebungstage. Die Werte werden sowohl für den Gesamtquerschnitt als auch getrennt nach Fahrtrichtung in [Fz./24 h] ausgewiesen.

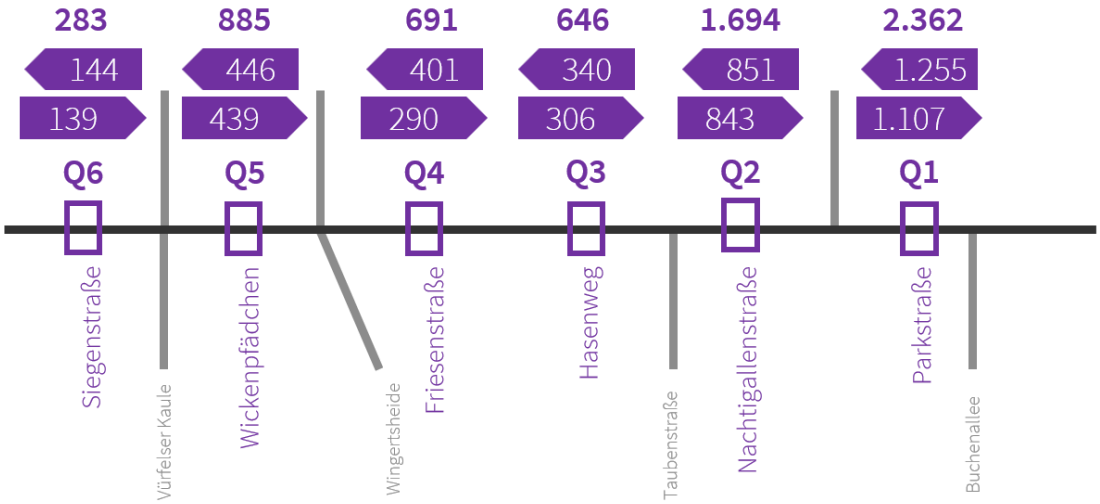


Abbildung 2: Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV) aller Fahrzeuge (Kfz- und Radverkehr) über die 14 Erhebungstage [Fz./24h]

Die höchsten Verkehrsmengen werden am östlichen Abschnitt der Untersuchungsstrecke im Bereich der Parkstraße (Q1) mit 2.362 Fz./24 h erfasst. In Richtung Westen nehmen die Verkehrsmengen abschnittsweise deutlich ab und erreichen an der Siegenstraße (Q6) mit 283 Fz./24 h ihren niedrigsten Wert.

Mit Ausnahme der Querschnitte Parkstraße (Q1) und Friesenstraße (Q4) sind die Verkehrsströme in beiden Fahrtrichtungen weitgehend ausgeglichen. Die größten richtungsbezogenen Unterschiede treten an der Parkstraße auf. Dort überwiegt die westwärts gerichtete Verkehrsmenge mit 1.255 Fz./24 h gegenüber 1.107 Fz./24 h in Gegenrichtung. An der Friesenstraße bewegt sich die Differenz mit 401 zu 290 Fz./24 h ebenfalls auf einem erhöhten Niveau. Insgesamt weisen die Querschnitte jedoch keine ausgeprägte Einrichtungsorientierung auf. Auffällig sind die deutlichen Verkehrsmengenrückgänge zwischen den Querschnitten Q1 und Q2 sowie zwischen Q2 und Q3. **Eine nähere Betrachtung dieser Beobachtungen folgen unter Berücksichtigung der Knotenströme und Kordonzählung.**

Für die verkehrstechnische Beurteilung und die Dimensionierung von Straßenverkehrsanlagen sind die Spitzenstunden maßgebend. Die Bewertung der Verkehrsbelastung erfolgt daher auf Grundlage der Spitzenstundenbelastungen.

Durchschnittliche tägliche Radverkehrsstärke

Dargestellt ist die durchschnittliche tägliche Radverkehrsstärke (DTV-Rad) über alle 14 Erhebungstage. Die Werte werden sowohl für den Gesamtquerschnitt als auch getrennt nach Fahrtrichtung in [Fahrräder/24 h] ausgewiesen.

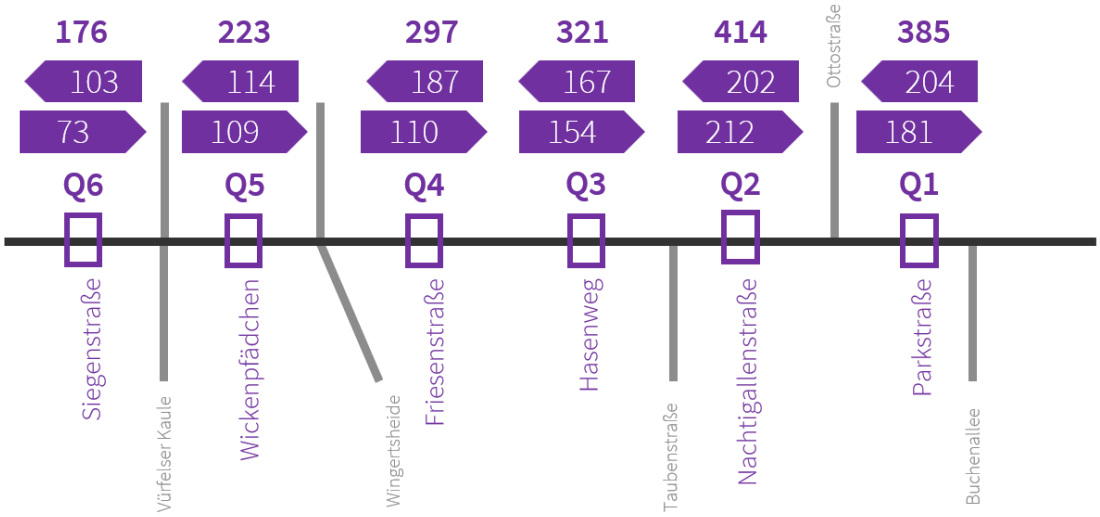


Abbildung 3: Durchschnittliche tägliche Radverkehrsstärke über die 14 Erhebungstage [Fahrräder/24h]

Die höchsten Radverkehrsmengen werden im Bereich Nachtigallenstraße (Q2) mit 414 Fahrrädern/24 h erfasst. Hier ist gleichzeitig die Gesamtverkehrsstärke am höchsten. Die niedrigsten Belastungen treten an der Siegenstraße (Q6) mit 176 Fahrrädern/24 h auf. Im Gegensatz zum Kfz-Verkehr sind die Unterschiede zwischen den einzelnen Querschnitten vergleichsweise gering. Die Radverkehrsstärke bewegt sich entlang der Untersuchungsstrecke überwiegend zwischen 223 und 414 Fahrrädern/24 h.

Die Verkehrsströme sind an allen Querschnitten weitgehend ausgeglichen. Die Richtungsanteile unterscheiden sich nur geringfügig voneinander. Der höchste Richtungsunterschied wird am Querschnitt Q4 (Friesenstraße) mit 187 Fahrrädern/24 h in westlicher und 110 Fahrrädern/24 h in östlicher Richtung festgestellt, in Analogie zum Gesamtverkehr. Insgesamt ist jedoch keine dominante Fahrtrichtung erkennbar.

Durchschnittlicher täglicher Radverkehrsanteil

Dargestellt ist der durchschnittliche tägliche Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehr über alle 14 Erhebungstage. Die Werte werden sowohl für den Gesamtquerschnitt als auch getrennt nach Fahrtrichtung in Prozent ausgewiesen. Der Radverkehrsanteil stellt einen wesentlichen Indikator für die Beurteilung von Maßnahmen zur Förderung und Sicherung des Radverkehrs dar.

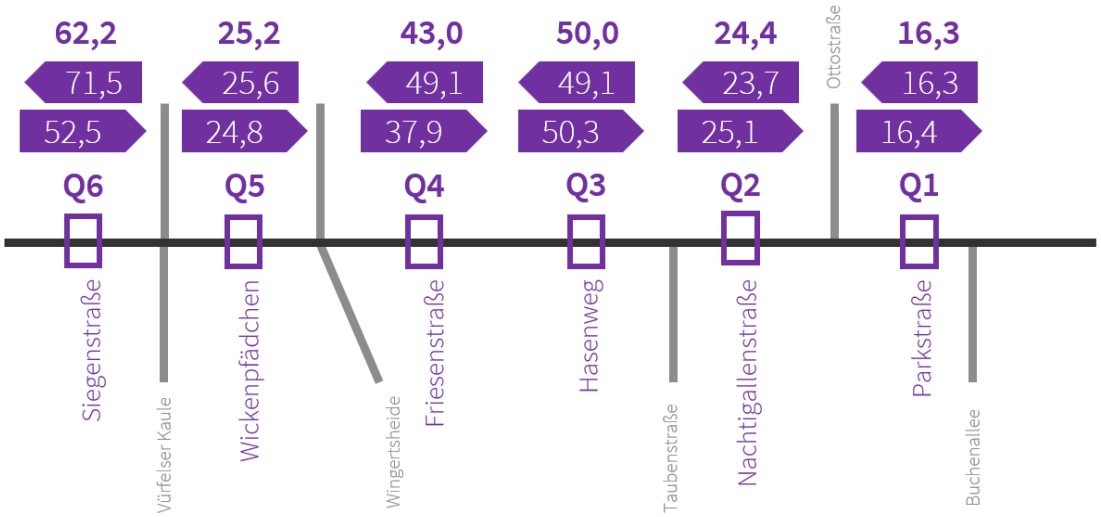


Abbildung 4: Durchschnittlicher täglicher Radverkehrsanteil [%]

Die höchsten Radverkehrsanteile werden im westlichen Abschnitt der Untersuchungsstrecke festgestellt. An der Siegenstraße (Q6) beträgt der Radverkehrsanteil 62,2 %, sodass dort bereits deutlich mehr Fahrräder als Kraftfahrzeuge verkehren. Hier ist das Gesamtverkehrsvolumen am geringsten. Auch an den Querschnitten Hasenweg (Q3) mit 50,0 % sowie Friesenstraße (Q4) mit 43,0 % erreicht der Radverkehr einen hohen Anteil am Gesamtverkehr.

Im östlichen Abschnitt der Untersuchungsstrecke liegen die Radverkehrsanteile dagegen deutlich niedriger. Sie betragen 24,4 % an der Nachtigallenstraße (Q2) und 16,3 % an der Parkstraße (Q1). Hier liegen die insgesamt höchsten Verkehrsstärken vor, deren Ursache im Rahmen der weiteren Auswertungen untersuch werden.

Zwischen den Fahrtrichtungen bestehen nur geringe Unterschiede. Die Radverkehrsanteile sind in beiden Richtungen überwiegend vergleichbar, sodass keine ausgeprägte richtungsbezogene Dominanz erkennbar ist.

Für die Beurteilung der verkehrlichen Bedeutung des Radverkehrs sind neben den Tagesdurchschnittswerten insbesondere die Spitzenstunden sowie die Zeiträume des Schüler- und Berufsverkehrs von Bedeutung. Daher erfolgt im weiteren Verlauf eine vertiefende Analyse der Tagesganglinien und Spitzenstundenbelastungen.

Absolute Spitzenstunden des Gesamtverkehrs

Dargestellt sind die absoluten Spitzenstundenbelastungen (Fahrzeuge pro Stunde) für den gesamten Erhebungszeitraum sowie die Radverkehrsanteile innerhalb dieser Spitzenstunden. Zusätzlich wird angegeben, zu welchen Tageszeiten die Spitzenstunden über die 14 Erhebungstage am häufigsten auftreten. Mit Ausnahme des Querschnitts Q6 werden die absoluten Spitzenstunden durch die Kfz-Verkehrsbelastung bestimmt.

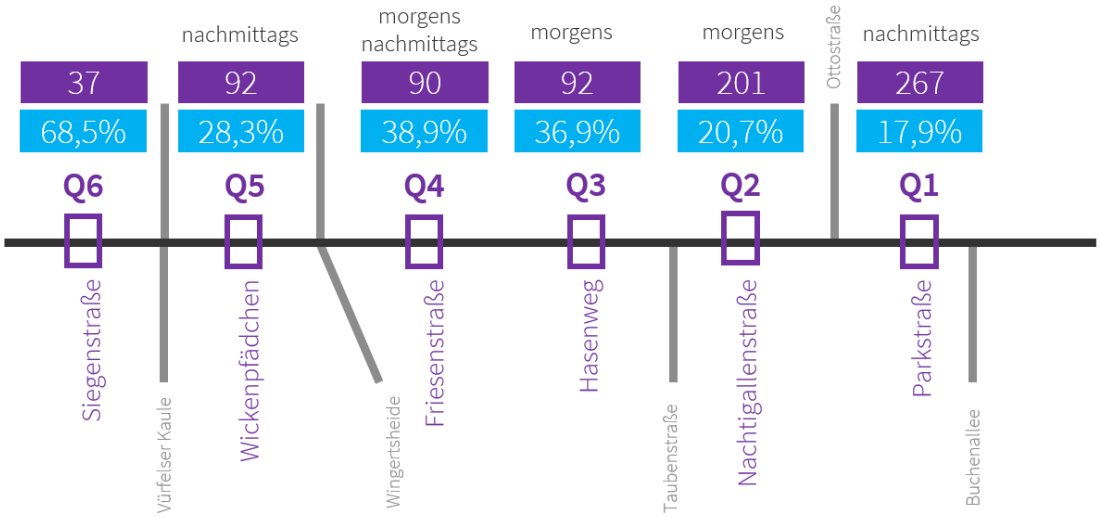


Abbildung 5: Absolute Spitzenstunde [Fz./h] und Radverkehrsanteil in dieser Spitzenstunde sowie Angabe der durchschnittlichen zeitlichen Lage

Die höchsten Spitzenstundenbelastungen werden an der Parkstraße (Q1) mit 267 Fz./h und an der Nachtigallenstraße (Q2) mit 201 Fz./h erreicht. Auf den übrigen Streckenabschnitten liegen die Spitzenstundenbelastungen zwischen 37 Fz./h und 92 Fz./h. Damit werden insgesamt sehr geringe Verkehrsbelastungen festgestellt.

Die Spitzenstunden treten überwiegend morgens oder nachmittags auf und stehen damit im Zusammenhang mit den Schul- und Pendlerverkehrszeiten. Im Bereich der Querschnitte Q2 und Q3 fallen die Spitzenstunden überwiegend in die Morgenstunden, während an den übrigen Querschnitten die Nachmittagsstunden dominieren.

Die ermittelten Spitzenstundenbelastungen liegen an sämtlichen Querschnitten in der niedrigsten Belastungsklasse der entwurfsprägenden Nutzungsansprüche des Kfz-Verkehrs gemäß RASt 06. Die Untersuchungsstrecke weist somit insgesamt nur geringe Kfz-Verkehrsbelastungen auf und entspricht hinsichtlich der Verkehrsstärke der Charakteristik von Wohn- und Erschließungsstraßen. Aus den festgestellten Belastungen ergeben sich keine verkehrstechnischen Randbedingungen, die einer auf Aufenthaltsqualität, Verkehrsberuhigung oder Radverkehrsförderung ausgerichteten Straßenraumgestaltung entgegenstehen.

Wochenganglinien

Dargestellt sind die tägliche Verkehrsstärke aller Fahrzeuge (Kfz- und Radverkehr), des Pkw- und Radverkehrs sowie der Radverkehrsanteil am Gesamtverkehr für alle 14 Erhebungstage am Gesamtquerschnitt.

Q1: Parkstraße

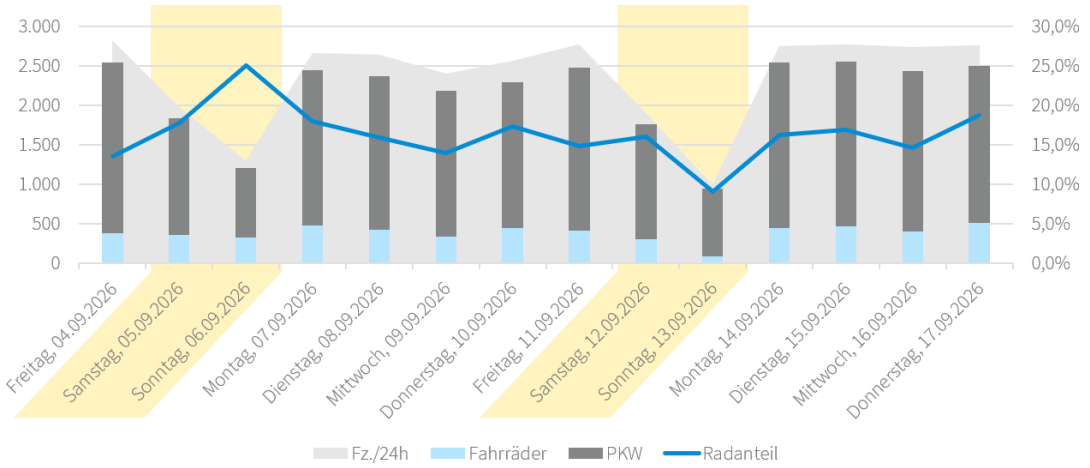


Abbildung 6: Wochenganglinie am Q1 mit Angabe der täglichen Gesamtverkehrsmenge [Fz./24h], der täglichen Pkw-Verkehrsmenge [Pkw/24h], der täglichen Radverkehrsmenge [Fahrräder/24h] und des durchschnittlichen täglichen Radverkehrsanteil [%]

Die Gesamtverkehrsmenge liegt an Werktagen überwiegend zwischen 2.300 und 2.800 Fz./24 h. An Wochenenden werden geringere Verkehrsmengen festgestellt, wobei die niedrigsten Werte an den Sonntagen auftreten.

Der Radverkehrsanteil liegt an Werktagen zwischen 13,5 % und 18,7 %. Der höchste Radverkehrsanteil wird am Sonntag, den 06.09.2026, mit rund 25 % erreicht. Am Sonntag, den 13.09.2026, wird mit rund 10 % der niedrigste Radverkehrsanteil des Untersuchungszeitraums festgestellt.

Q2: Nachtigallenstraße

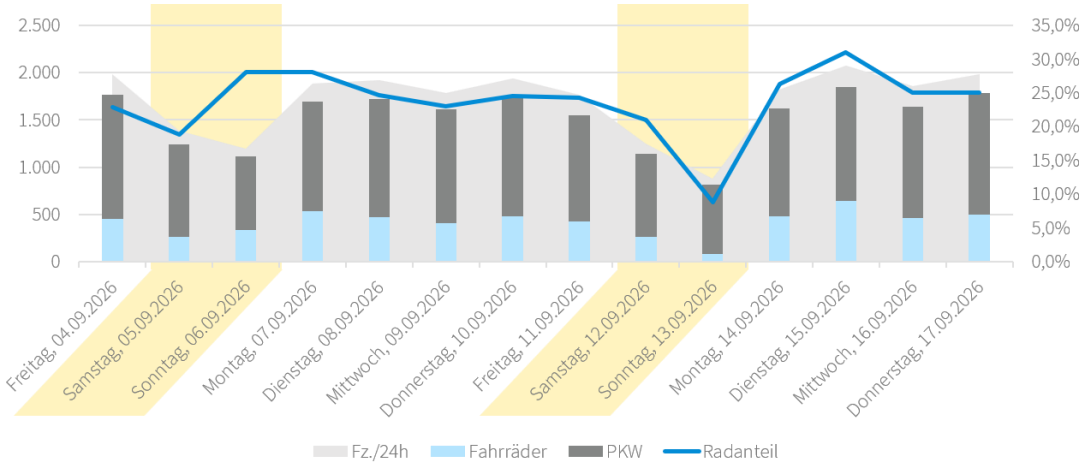


Abbildung 7: Wochenganglinie am Q2 mit Angabe der täglichen Gesamtverkehrsmenge [Fz./24h], der täglichen Pkw-Verkehrsmenge [Pkw/24h], der täglichen Radverkehrsmenge [Fahrräder/24h] und des durchschnittlichen täglichen Radverkehrsanteil [%]

Die Gesamtverkehrsmenge bewegt sich an Werktagen überwiegend zwischen 1.800 und 2.000 Fz./24 h. An Wochenenden sind geringere Verkehrsmengen zu beobachten.

Der Radverkehrsanteil liegt an Werktagen überwiegend zwischen 22 % und 30 %. Der höchste Radverkehrsanteil wird am Sonntag, den 06.09.2026, mit rund 30 % erreicht. Am Sonntag, den 13.09.2026, sinkt der Radverkehrsanteil auf etwa 10 %.

Q3: Hasenweg

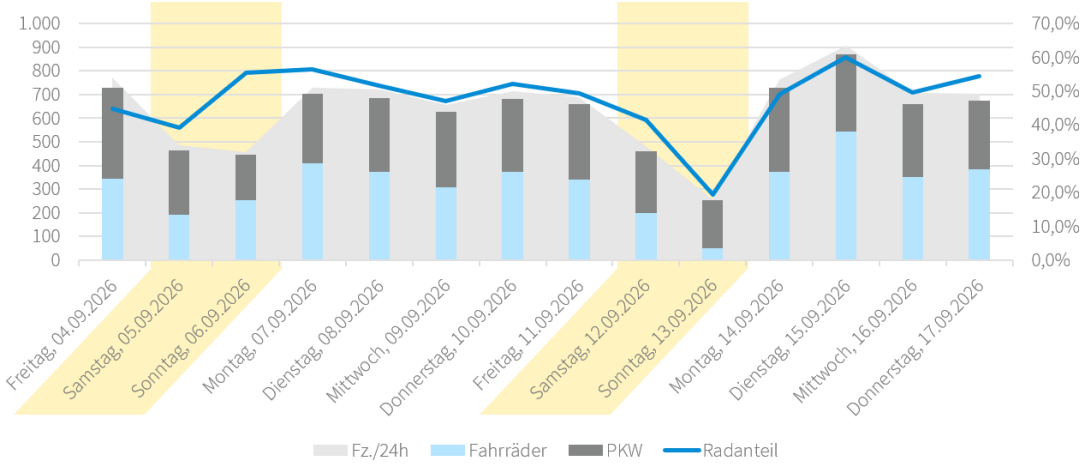


Abbildung 8: Wochenganglinie am Q3 mit Angabe der täglichen Gesamtverkehrsmenge [Fz./24h], der täglichen Pkw-Verkehrsmenge [Pkw/24h], der täglichen Radverkehrsmenge [Fahrräder/24h] und des durchschnittlichen täglichen Radverkehrsanteil [%]

Die Gesamtverkehrsmenge liegt an Werktagen überwiegend zwischen 650 und 750 Fz./24 h. An Wochenenden werden geringere Verkehrsmengen festgestellt.

Der Radverkehrsanteil bewegt sich an Werktagen überwiegend zwischen 45 % und 55 %. Der höchste Wert wird Mitte der zweiten Erhebungswoche mit rund 60 % erreicht. Am Sonntag, den 13.09.2026, sinkt der Radverkehrsanteil auf etwa 20 %.

Q4: Friesenstraße

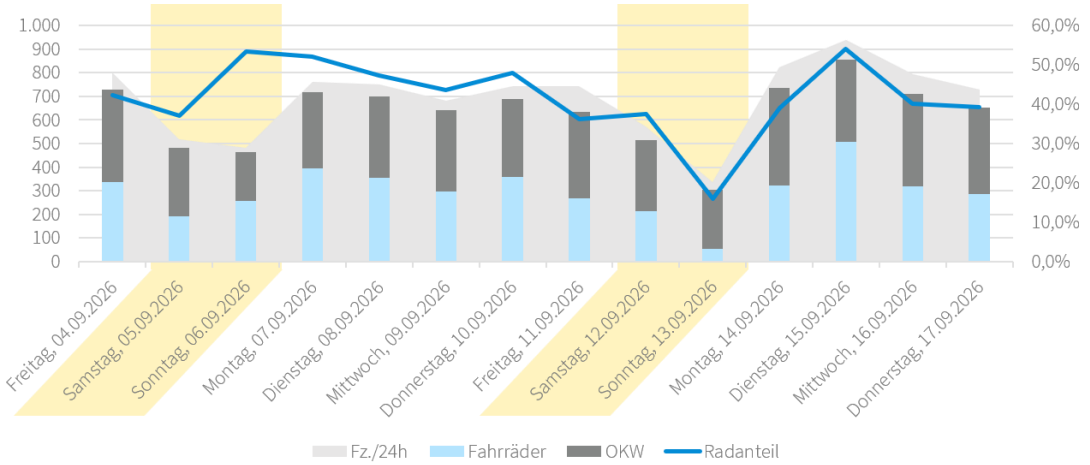


Abbildung 9: Wochenganglinie am Q4 mit Angabe der täglichen Gesamtverkehrsmenge [Fz./24h], der täglichen Pkw-Verkehrsmenge [Pkw/24h], der täglichen Radverkehrsmenge [Fahrräder/24h] und des durchschnittlichen täglichen Radverkehrsanteil [%]

Die Gesamtverkehrsmenge liegt an Werktagen überwiegend zwischen 650 und 850 Fz./24 h. Die niedrigsten Verkehrsmengen treten am Sonntag, den 13.09.2026, auf.

Der Radverkehrsanteil liegt an Werktagen überwiegend zwischen 40 % und 55 %. Die höchsten Werte werden am Wochenende sowie in der zweiten Erhebungswoche mit rund 50 % bis 55 % erreicht. Am Sonntag, den 13.09.2026, sinkt der Radverkehrsanteil auf rund 18 %.

Q5: Wickenpfädchen

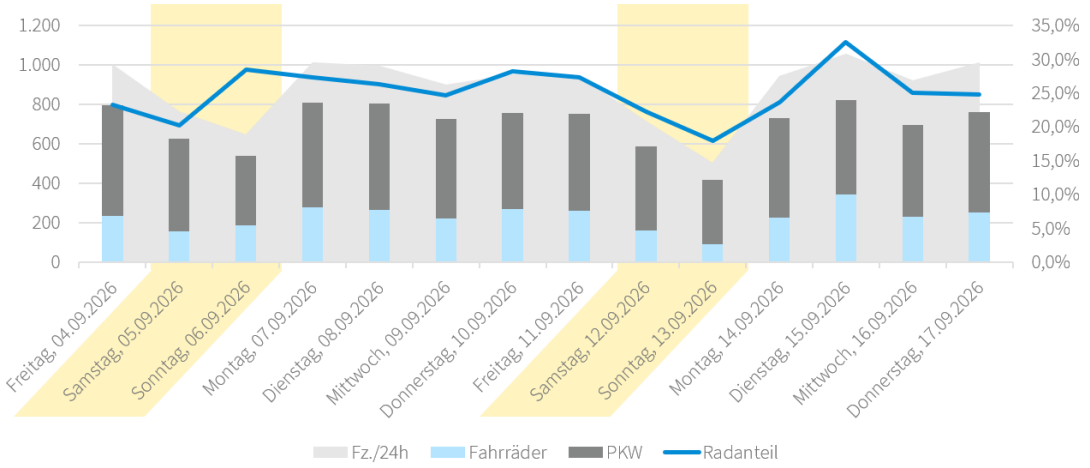


Abbildung 10: Wochenganglinie am Q5 mit Angabe der täglichen Gesamtverkehrsmenge [Fz./24h], der täglichen Pkw-Verkehrsmenge [Pkw/24h], der täglichen Radverkehrsmenge [Fahrräder/24h] und des durchschnittlichen täglichen Radverkehrsanteil [%]

Die Gesamtverkehrsmenge liegt an Werktagen überwiegend zwischen 900 und 1.050 Fz./24 h. Die niedrigsten Werte werden am Sonntag, den 13.09.2026, erfasst.

Der Radverkehrsanteil bewegt sich an Werktagen überwiegend zwischen 24 % und 30 %. Die höchsten Werte werden mit rund 30 % bis 32 % erreicht. Am Sonntag, den 13.09.2026, sinkt der Radverkehrsanteil auf etwa 18 %.

Q6: Siegenstraße

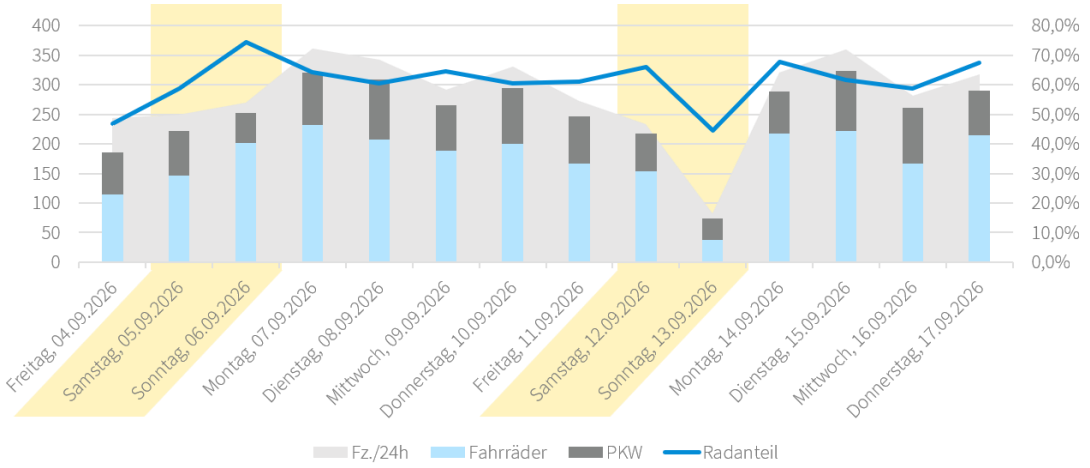


Abbildung 11: Wochenganglinie am Q6 mit Angabe der täglichen Gesamtverkehrsmenge [Fz./24h], der täglichen Pkw-Verkehrsmenge [Pkw/24h], der täglichen Radverkehrsmenge [Fahrräder/24h] und des durchschnittlichen täglichen Radverkehrsanteil [%]

Die Gesamtverkehrsmenge liegt an Werktagen überwiegend zwischen 280 und 360 Fz./24 h und ist damit die niedrigste aller untersuchten Querschnitte.

Der Radverkehrsanteil liegt an Werktagen überwiegend zwischen 55 % und 70 %. Die höchsten Werte erreichen rund 70 %. Am Sonntag, den 13.09.2026, sinkt der Radverkehrsanteil auf etwa 45 % und verbleibt damit auf einem höheren Niveau als an allen anderen Querschnitten.

Zusammenfassung

Die Tagesverläufe zeigen an allen Querschnitten ein vergleichbares Muster. An den Wochenenden gehen die Gesamtverkehrsmengen zurück, während die Radverkehrsanteile im Allgemeinen ansteigen. Auffällig ist an allen Standorten ein deutlich geringeres Radverkehrsaufkommen am Sonntag, den 13.09.2026, wodurch die Radverkehrsanteile gegenüber den übrigen Erhebungstagen sinken.

Die wesentlichen Unterschiede bestehen in der Verkehrsartenzusammensetzung. Während an den östlichen Querschnitten Q1 (Parkstraße) und Q2 (Nachtigallenstraße) der Kfz-Verkehr das Verkehrsgeschehen dominiert, erreichen Rad- und Kfz-Verkehr am Querschnitt Q3 (Hasenweg) bereits vergleichbare Größenordnungen. An den Querschnitten Q4 (Friesenstraße) und insbesondere Q6 (Siegenstraße) weist der Radverkehr hohe bis sehr hohe Anteile am Gesamtverkehr auf. Der Querschnitt Q5 (Wickenpfädchen) nimmt eine Zwischenstellung ein.

Die durchschnittlichen Radverkehrsanteile steigen von Osten nach Westen von 16,3 % (Q1) über 24,4 % (Q2), 50,0 % (Q3), 43,0 % (Q4) und 25,2 % (Q5) auf 62,2 % (Q6) an. Gleichzeitig nehmen die Gesamtverkehrsmengen entlang der Untersuchungsstrecke deutlich ab. Insgesamt zeigt sich damit eine zunehmende Radverkehrsprägung der Untersuchungsstrecke in westlicher Richtung.

Auffällige Ausreißer, die auf außergewöhnliche Verkehrssituationen, Umleitungsverkehre, Ausweichverkehre oder besondere Ereignisse schließen lassen, sind nicht erkennbar. Die festgestellten Schwankungen beschränken sich auf die üblichen Unterschiede zwischen Werktagen und Wochenenden sowie auf das am zweiten Erhebungswochenende insgesamt geringere Radverkehrsaufkommen.

Tagesganglinien (Donnerstag, 17.09.2026)

Dargestellt sind die Tagesganglinien am 17.09.2026 zwischen 4:00 und 23:00 Uhr für den Gesamtverkehr sowie nach alle Fahrzeugklassen in 15-Minuten-Intervallen. Hervorgehoben sind der Rad- und Pkw-Verkehr sowie der Radverkehrsanteil in den Zeiträumen 6:00 bis 10:00 Uhr und 14:00 bis 19:00 Uhr. Markiert sind zudem Spitzenwerte des Radverkehrsanteils.

Q1: Parkstraße

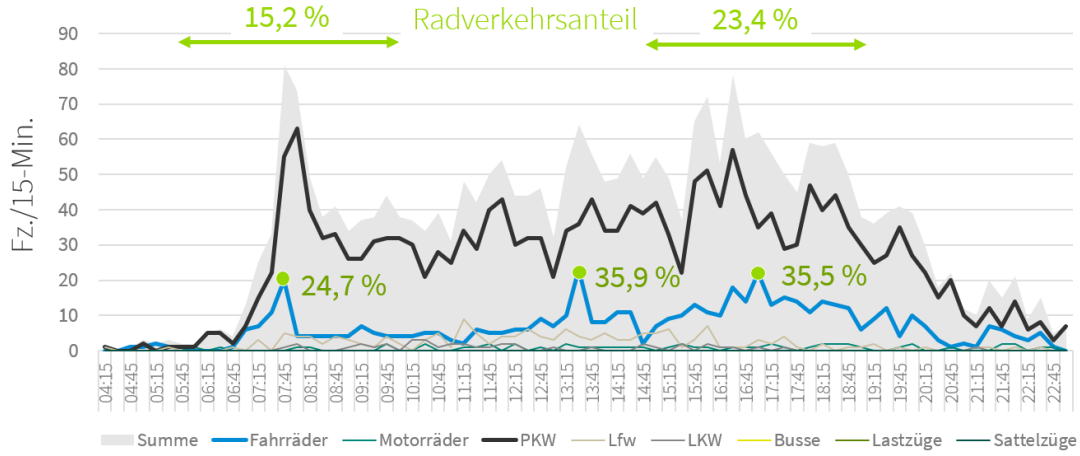


Abbildung 12: Tagesganglinie 17.09.2026 am Q1 mit Angabe der Gesamtverkehrsmenge und der Fahrzeugklassen [Fz./15-Min.] unter Angabe des Radverkehrsanteils in den Zeiträumen 6:00 bis 10:00 Uhr und 14:00 bis 19:00 Uhr. Markiert sind zudem Spitzenwerte des Radverkehrsanteils.

Die Tagesganglinie wird überwiegend durch den Kfz-Verkehr geprägt. Sowohl in der morgendlichen als auch in der nachmittäglichen Hauptverkehrszeit steigen die Verkehrsmengen deutlich an. Die höchsten Gesamtverkehrsmengen werden in den Morgen- und Nachmittagsstunden erreicht.

Der durchschnittliche Radverkehrsanteil beträgt zwischen 06:00 und 10:00 Uhr 15,2 % und zwischen 14:00 und 19:00 Uhr 23,4 %. Die höchsten Radverkehrsanteile treten außerhalb der stärksten Kfz-Spitzen auf und erreichen kurzzeitig Werte von 24,7 %, 35,9 % und 35,5 %.

Eine eigenständige, deutlich ausgeprägte Radverkehrsspitze ist nicht erkennbar. Die zeitliche Verteilung wird überwiegend durch den Kfz-Verkehr bestimmt.

Q2: Nachtigallenstraße

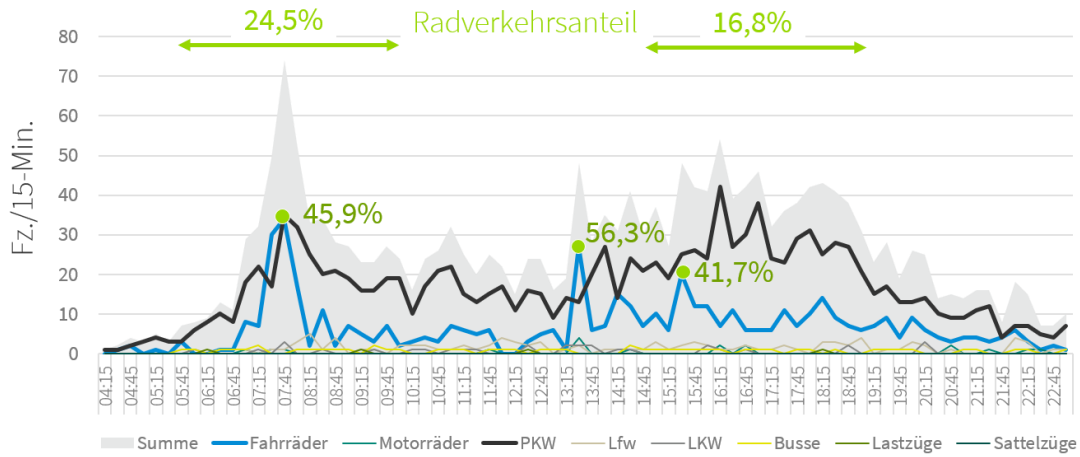


Abbildung 13: Tagesganglinie 17.09.2026 am Q2 mit Angabe der Gesamtverkehrsmenge und der Fahrzeugklassen [Fz./15-Min.] unter Angabe des Radverkehrsanteils in den Zeiträumen 6:00 bis 10:00 Uhr und 14:00 bis 19:00 Uhr. Markiert sind zudem Spitzenwerte des Radverkehrsanteils.

Die Tagesganglinie weist ein ähnliches Grundmuster wie am Querschnitt Q1 auf, jedoch bei geringeren Gesamtverkehrsmengen. Die morgendliche Verkehrsspitze fällt ausgeprägter aus als die Nachmittagsbelastung.

Der durchschnittliche Radverkehrsanteil liegt zwischen 06:00 und 10:00 Uhr bei 24,5 % und zwischen 14:00 und 19:00 Uhr bei 16,8 %. Die höchsten Radverkehrsanteile werden in einzelnen 15-Minuten-Intervallen mit 45,9 %, 56,3 % und 41,7 % erreicht.

Auffällig ist eine ausgeprägte Radverkehrsspitze am Morgen, die zeitlich vor beziehungsweise während der morgendlichen Kfz-Spitze auftritt. Dies spricht für einen erhöhten Anteil an Schul- und Ausbildungsverkehr. In den Nachmittagsstunden dominieren dagegen die Kfz-Verkehrsmengen deutlicher.

Q3: Hasenweg

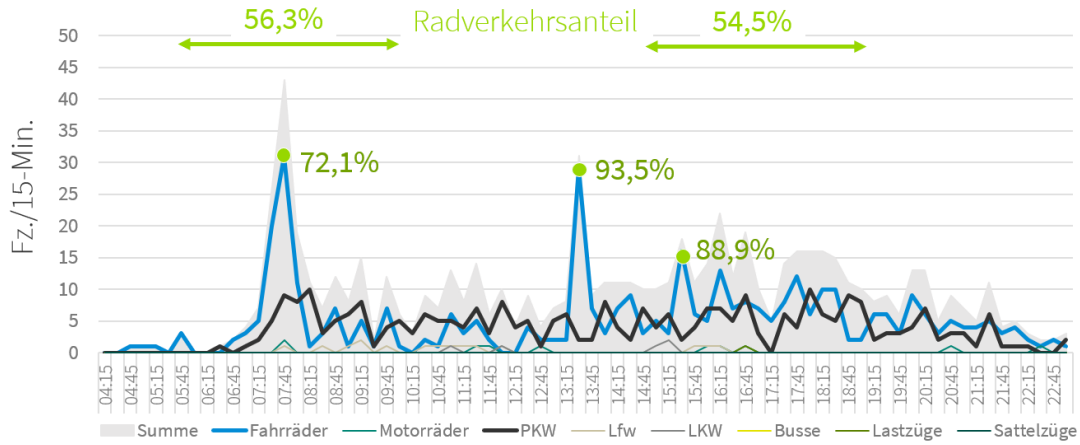


Abbildung 14: Tagesganglinie 17.09.2026 am Q3 mit Angabe der Gesamtverkehrsmenge und der Fahrzeugklassen [Fz./15-Min.] unter Angabe des Radverkehrsanteils in den Zeiträumen 6:00 bis 10:00 Uhr und 14:00 bis 19:00 Uhr. Markiert sind zudem Spitzenwerte des Radverkehrsanteils.

Die Tagesganglinie unterscheidet sich deutlich von den östlich gelegenen Querschnitten. Die Gesamtverkehrsmengen liegen auf einem insgesamt niedrigen Niveau. Der Radverkehr erreicht über weite Teile des Tages ähnliche oder höhere Werte als der Kfz-Verkehr.

Der durchschnittliche Radverkehrsanteil beträgt zwischen 06:00 und 10:00 Uhr 56,3 % und zwischen 14:00 und 19:00 Uhr 54,5 %. In einzelnen 15-Minuten-Intervallen werden Radverkehrsanteile von 72,1 %, 93,5 % und 88,9 % erreicht. Damit dominiert der Radverkehr abschnittsweise deutlich das Verkehrsgeschehen.

Die deutlich ausgeprägten Radverkehrsspitzen treten insbesondere am Morgen sowie in den frühen Nachmittagsstunden auf und liegen teilweise außerhalb der Kfz-Spitzen. Dies deutet auf eine starke Prägung durch Schulverkehr hin.

Q4: Friesenstraße

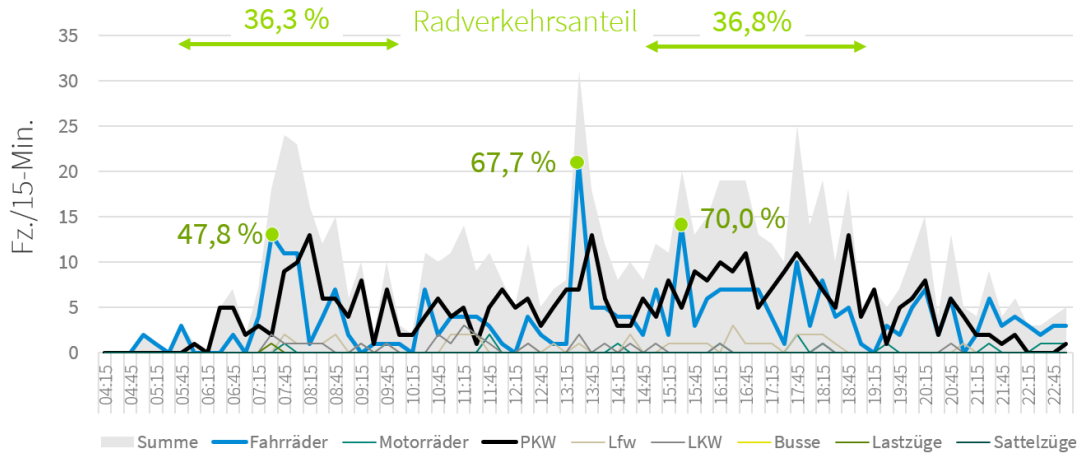


Abbildung 15: Tagesganglinie 17.09.2026 am Q4 mit Angabe der Gesamtverkehrsmenge und der Fahrzeugklassen [Fz./15-Min.] unter Angabe des Radverkehrsanteils in den Zeiträumen 6:00 bis 10:00 Uhr und 14:00 bis 19:00 Uhr. Markiert sind zudem Spitzenwerte des Radverkehrsanteils.

Die Tagesganglinie weist über den gesamten Tagesverlauf geringe Verkehrsmengen auf. Die morgendliche und nachmittägliche Spitzenstunde sind erkennbar, jedoch deutlich schwächer ausgeprägt als an den östlich gelegenen Querschnitten.

Der durchschnittliche Radverkehrsanteil beträgt zwischen 06:00 und 10:00 Uhr 36,3 % und zwischen 14:00 und 19:00 Uhr 36,8 %. In einzelnen 15-Minuten-Intervallen werden Radverkehrsanteile von 47,8 %, 67,7 % und 70,0 % erreicht.

Die größten Radverkehrsanteile treten zeitlich versetzt zu den höchsten Kfz-Belastungen auf. Besonders in den Nachmittagsstunden sind einzelne Radverkehrsspitzen erkennbar, die auf Schülerverkehre hindeuten.

Q5: Wickenpfädchen

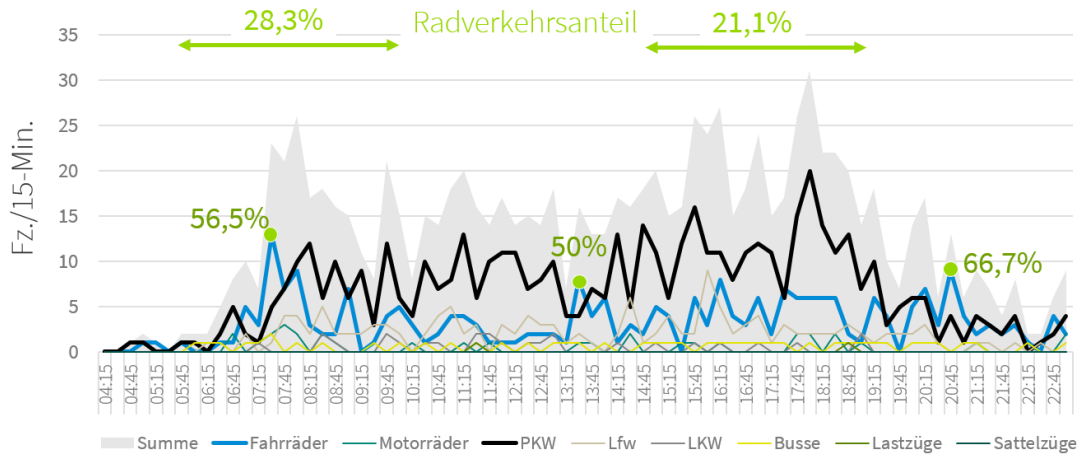


Abbildung 16: Tagesganglinie 17.09.2026 am Q5 mit Angabe der Gesamtverkehrsmenge und der Fahrzeugklassen [Fz./15-Min.] unter Angabe des Radverkehrsanteils in den Zeiträumen 6:00 bis 10:00 Uhr und 14:00 bis 19:00 Uhr. Markiert sind zudem Spitzenwerte des Radverkehrsanteils.

Die Tagesganglinie wird weiterhin überwiegend durch den Kfz-Verkehr bestimmt. Gegenüber den Querschnitten Q3 und Q4 liegen die Gesamtverkehrsmengen auf einem höheren Niveau. Die stärksten Belastungen treten in den Nachmittagsstunden auf.

Der durchschnittliche Radverkehrsanteil beträgt zwischen 06:00 und 10:00 Uhr 28,3 % und zwischen 14:00 und 19:00 Uhr 21,1 %. In einzelnen 15-Minuten-Intervallen werden Radverkehrsanteile von 56,5 %, 50,0 % und 66,7 % erreicht.

Die Radverkehrsspitzen konzentrieren sich überwiegend auf die Morgenstunden und frühe Nachmittagszeit. Sie fallen zeitlich nicht vollständig mit den Kfz-Spitzen zusammen. Dies deutet auf den Einfluss der nahegelegenen Schülerverkehre hin.

Die Verkehrsspitzen sind vergleichend zu den anderen Querschnitten weniger ausgeprägt, die Belastung ist gleichmäßiger im Tagesgang verteilt. Denkbar ist, dass der Geschäftsbesatz eine Rolle spielt und nicht nur Pendler- und Schulverkehr.

Q6: Siegenstraße

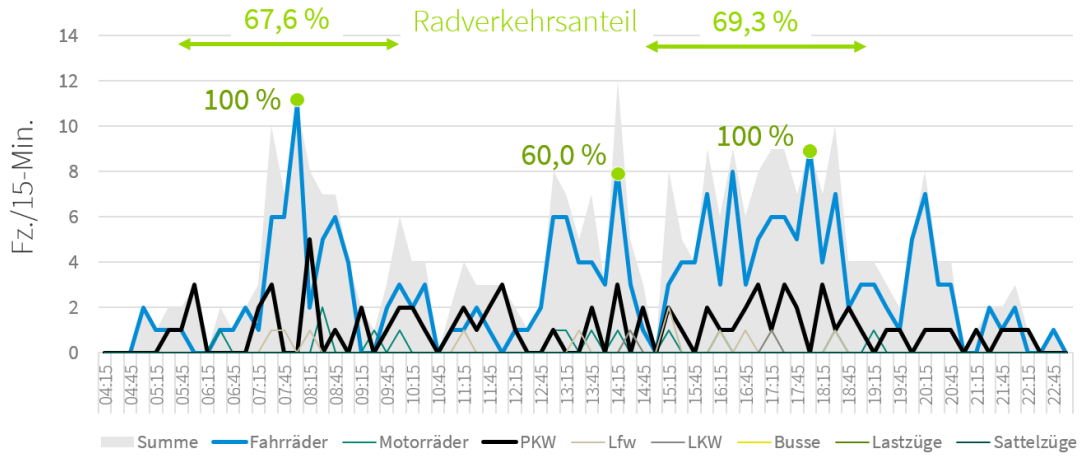


Abbildung 17: Tagesganglinie 17.09.2026 am Q6 mit Angabe der Gesamtverkehrsmenge und der Fahrzeugklassen [Fz./15-Min.] unter Angabe des Radverkehrsanteils in den Zeiträumen 6:00 bis 10:00 Uhr und 14:00 bis 19:00 Uhr. Markiert sind zudem Spitzenwerte des Radverkehrsanteils.

Die Tagesganglinie weist die geringsten Gesamtverkehrsmengen aller untersuchten Querschnitte auf. Der Radverkehr erreicht über weite Teile des Tages ähnliche oder höhere Verkehrsstärken als der Kfz-Verkehr.

Der durchschnittliche Radverkehrsanteil beträgt zwischen 06:00 und 10:00 Uhr 67,6 % und zwischen 14:00 und 19:00 Uhr 69,3 %. In einzelnen 15-Minuten-Intervallen werden Radverkehrsanteile von 100 %, 60,0 % und erneut 100 % erreicht.

Die stärksten Radverkehrsspitzen treten morgens vor Schulbeginn sowie in den Nachmittagsstunden auf. Diese Spitzen fallen nur teilweise mit den Kfz-Spitzen zusammen. In einzelnen Zeitintervallen wird ausschließlich Radverkehr erfasst.

Zusammenfassung

Die Tagesganglinien vom 17.09.2026 aller Querschnitte zeigen die für Wohn- und Erschließungsstraßen typischen Morgen- und Nachmittagsspitzen. Auffälligkeiten, die auf Umleitungsverkehre, Ausweichverkehre oder andere außergewöhnliche Verkehrssituationen hindeuten, sind nicht erkennbar. Die Tagesverläufe weisen ein über den gesamten Untersuchungsraum konsistentes Belastungsmuster auf.

Die höchsten Gesamtverkehrsmengen werden an den östlichen Querschnitten Q1 (Parkstraße) und Q2 (Nachtigallenstraße) erfasst. In westlicher Richtung nehmen die Verkehrsmengen deutlich ab. Die geringsten Belastungen treten am Querschnitt Q6 (Siegenstraße) auf.

Die Auswertung der Zeiträume 06:00 bis 10:00 Uhr und 14:00 bis 19:00 Uhr zeigt deutliche Unterschiede zwischen den Querschnitten. An den östlichen Querschnitten Q1 und Q2 liegt der Radverkehrsanteil in beiden Zeiträumen unter 25 %. Der Verkehr wird dort überwiegend durch den Kfz-Verkehr geprägt. An den Querschnitten Q3 und Q6 erreicht der

Radverkehr dagegen sowohl morgens als auch nachmittags Anteile von deutlich über 50 % und stellt damit die vorherrschende Verkehrsart dar. Die Querschnitte Q4 und Q5 nehmen hinsichtlich ihrer Verkehrsartenzusammensetzung eine Zwischenstellung ein.

Auffällig ist zudem die unterschiedliche zeitliche Ausprägung der Spitzenbelastungen. Die Kfz-Spitzen treten überwiegend in den klassischen Berufsverkehrszeiten am Morgen sowie am Nachmittag auf. Die Spitzen des Radverkehrs liegen dagegen häufig leicht versetzt und konzentrieren sich insbesondere auf die Zeiträume vor Schulbeginn, zum Schulschluss sowie in den frühen Nachmittagsstunden. Dadurch werden in einzelnen 15-Minuten-Intervallen deutlich höhere Radverkehrsanteile erreicht als im jeweiligen Durchschnitt der Zeitfenster.

Insbesondere an den Querschnitten Q5 und Q6 sind ausgeprägte Radverkehrsspitzen erkennbar. Dies steht plausibel mit den Schülerverkehren der nördlich gelegenen Otto-Hahn-Schulen in Zusammenhang. Die Radverkehrsspitzen treten dort überwiegend zu Zeiten auf, die für Schulbeginn und Schulende typisch sind. Die Kfz-Spitzen fallen demgegenüber häufig breiter aus und erstrecken sich teilweise über längere Zeiträume des Berufsverkehrs.

Die höchsten Radverkehrsanteile in einzelnen 15-Minuten-Intervallen werden an den Querschnitten Q3, Q4 und insbesondere Q6 erreicht. An Q6 werden zeitweise Radverkehrsanteile von 100 % festgestellt. Diese Werte sind auf die insgesamt sehr niedrigen Verkehrsmengen zurückzuführen, verdeutlichen jedoch die hohe Bedeutung des Radverkehrs auf diesem Streckenabschnitt.

Insgesamt bestätigen die Tagesganglinien die Ergebnisse der Tages- und Querschnittsauswertungen. Während die Kfz-Verkehrsmengen von Osten nach Westen deutlich abnehmen, steigt die Bedeutung des Radverkehrs kontinuierlich an. Besonders auf den Abschnitten Q3 (Hasenweg), Q4 (Friesenstraße) und Q6 (Siegenstraße) prägt der Radverkehr das Verkehrsgeschehen während der Schul- und Pendlerverkehrszeiten maßgeblich und stellt abschnittsweise die dominante Verkehrsart dar.

Fahrgeschwindigkeiten (v_{85})

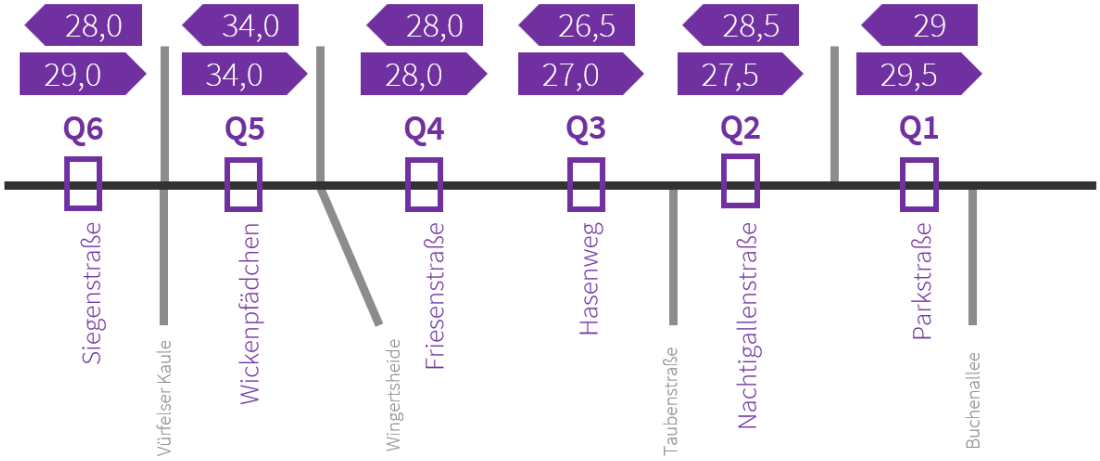


Abbildung 18: Fahrgeschwindigkeiten v_{85} im Mittel über den gesamten Erhebungszeitraum

Die Geschwindigkeit v_{85} beschreibt das tatsächliche Fahrverhalten und beschreibt die Geschwindigkeit, die von 85% der unbehindert fahrenden Pkw nicht überschritten wird.

Mit Ausnahme des Abschnittes Wickenpfädchen liegt die v85 unter der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h. Auf der gesamten Untersuchungsstrecke können keine prägnanten Unterschiede je Fahrtrichtung festgestellt werden. Ein Zusammenhang zur Verkehrsstärke oder Verkehrszusammensetzung ist nicht erkennbar. Ein Zusammenhang mit der Fahrbahnbreite kann am Wickenpfädchen vermutet werden (6,50 m gegenüber deutlich schmaleren Fahrbahnen in den anderen Abschnitten).

Knotenstromzählung

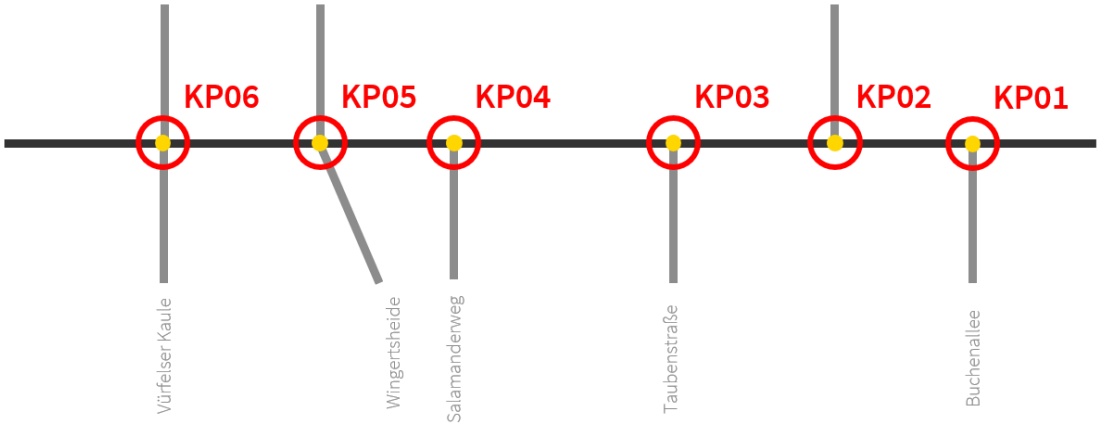


Abbildung 19: Lage der Zählstellen

Dargestellt sind die Knotenströme über 24 Stunden am 17.09.2026 für den Kfz-Verkehr [Kfz/24h] sowie für den Radverkehr [Fahrräder/24h].

KP01: Parkstraße / Buchenallee

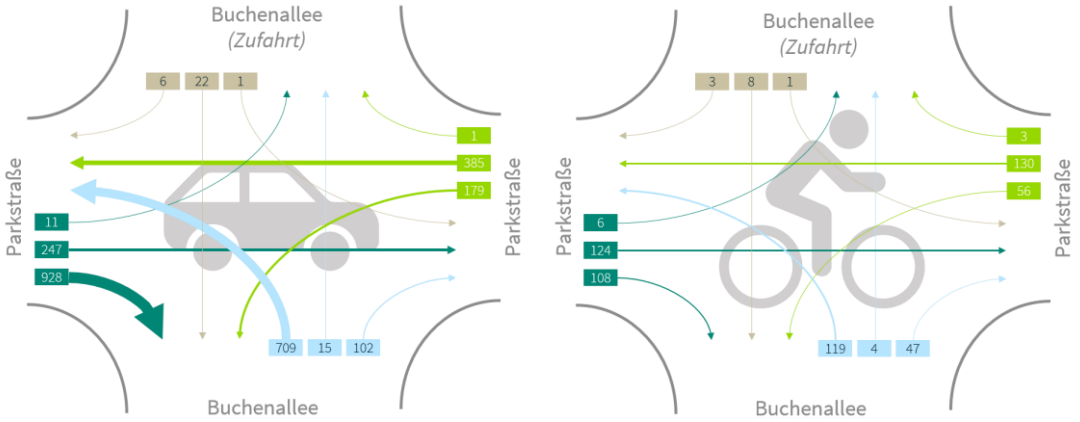


Abbildung 20: Knotenströme KP01 über 24 Stunden am 17.09.2026 für den Kfz-Verkehr (links, Kfz/24h) sowie für den Radverkehr (recht, Fahrräder/24h)

Die Hauptstromrichtung des Kfz-Verkehrs verläuft zwischen der westlichen Parkstraße und der südlichen Buchenallee. Daneben besteht ein weiterer nennenswerter Verkehrsstrom von der östlichen Parkstraße in Richtung Westen. Insgesamt dominiert eine Süd-West-Ausrichtung der Kfz-Verkehre.

Die Hauptstromrichtungen des Radverkehrs verlaufen ebenfalls zwischen der westlichen Parkstraße und der südlichen Buchenallee sowie entlang der Parkstraße in Ost-West-Richtung. Im Gegensatz zum Kfz-Verkehr weisen beide Relationen eine ähnliche Bedeutung auf. Es dominieren eine Süd-West- sowie eine West-Ost-Ausrichtung des Radverkehrs.

Die Auswertung zeigt, dass sich die Hauptbeziehungen von Kfz- und Radverkehr im Bereich des Knotens teilweise überlagern. Während beim Kfz-Verkehr die Relation zwischen Parkstraße und Buchenallee überwiegt, besitzt für den Radverkehr zusätzlich die Führung entlang der Parkstraße eine hohe Bedeutung. Damit weist der Knoten bereits unterschiedliche funktionale Schwerpunkte für Kfz- und Radverkehr auf.

KP02: Nachtigallenstraße

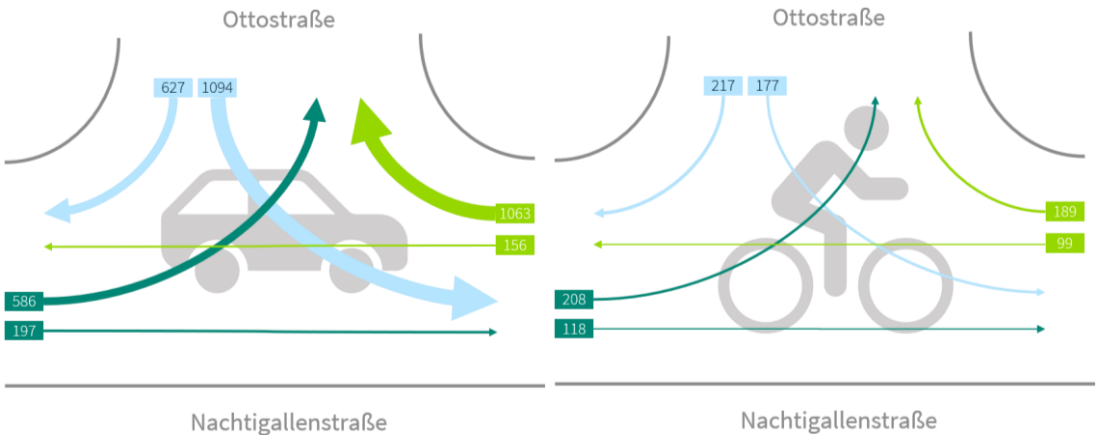


Abbildung 21: Knotenströme KP02 über 24 Stunden am 17.09.2026 für den Kfz-Verkehr (links, Kfz/24h) sowie für den Radverkehr (recht, Fahrräder/24h)

Die Hauptstromrichtungen des Kfz-Verkehrs verlaufen zwischen der Nachtigallenstraße und der Ottostraße. Die stärksten Verkehrsbeziehungen bestehen sowohl von der Nachtigallenstraße zur Ottostraße als auch in der Gegenrichtung. Es dominieren damit Nord-West- und Nord-Ost-orientierte Fahrbeziehungen. Die Ost-West-Verbindung entlang der Untersuchungsstrecke weist demgegenüber nur geringe Verkehrsmengen auf und besitzt für den Kfz-Verkehr eine untergeordnete Bedeutung.

Für den Radverkehr kann keine eindeutige Hauptstromrichtung festgestellt werden. Die Radverkehrsströme verteilen sich auf alle Fahrbeziehungen des Knotens. Sowohl Fahrten entlang der Untersuchungsstrecke als auch Relationen zwischen Nachtigallenstraße und Ottostraße weisen relevante Verkehrsmengen auf.

Der Knoten übernimmt damit für den Radverkehr eine Verknüpfungsfunktion innerhalb des Netzes. Während sich beim Kfz-Verkehr die Verkehrsbeziehungen auf die Relation Nachtigallenstraße - Ottostraße konzentrieren, verteilt sich der Radverkehr deutlich gleichmäßiger auf die verschiedenen Fahrbeziehungen.

KP03: Hasenweg / Nachtigallenstraße / Taubenstraße

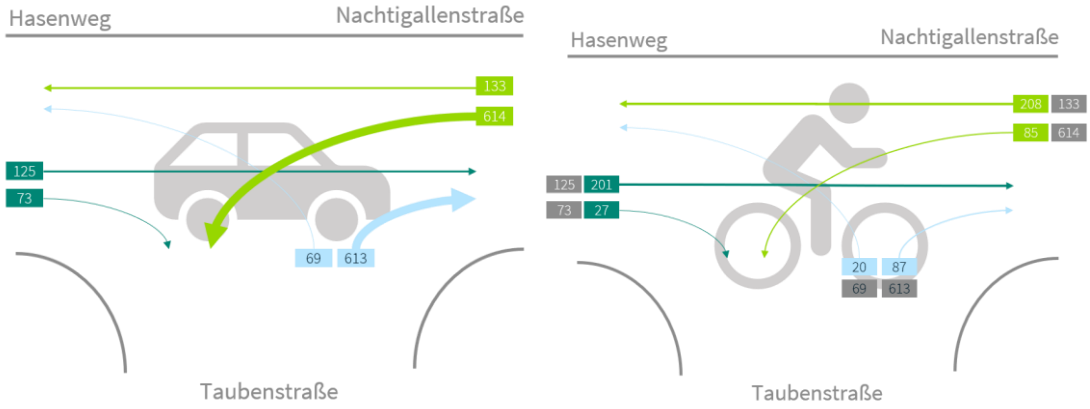


Abbildung 22: Knotenströme KP03 über 24 Stunden am 17.09.2026 für den Kfz-Verkehr (links, Kfz/24h) sowie für den Radverkehr (recht, Fahrräder/24h)

Die Hauptstromrichtung des Kfz-Verkehrs verläuft zwischen der Nachtigallenstraße und der Taubenstraße. Die stärksten Verkehrsbeziehungen bestehen sowohl von der Nachtigallenstraße zur Taubenstraße als auch in der Gegenrichtung. Es dominiert damit eine Süd-Ost-Ausrichtung des Kfz-Verkehrs. Die Ost-West-Verbindung entlang der Untersuchungsstrecke weist demgegenüber deutlich geringere Verkehrsmengen auf und besitzt für den Kfz-Verkehr eine untergeordnete Bedeutung.

Die Hauptstromrichtung des Radverkehrs verläuft entlang der Untersuchungsstrecke zwischen Nachtigallenstraße und Hasenweg. Die Verbindungen zur Taubenstraße weisen gegenüber der Ost-West-Achse geringere Verkehrsmengen auf. Damit konzentriert sich der Radverkehr überwiegend auf die Führung entlang der Untersuchungsstrecke.

Im Gegensatz zum Kfz-Verkehr bildet die Ost-West-Verbindung für den Radverkehr die dominante Relation. Der Radverkehr stellt auf dieser Verbindung mit einem Anteil von rund 61 % die vorherrschende Verkehrsart. Die Hauptverkehrsrichtungen von Kfz- und Radverkehr unterscheiden sich damit deutlich voneinander. Während der Kfz-Verkehr überwiegend die Relation Nachtigallenstraße – Taubenstraße nutzt, folgt der Radverkehr hauptsächlich dem Verlauf der Untersuchungsstrecke.

KP04: Friesenstraße / Hasenweg / Salamanderweg

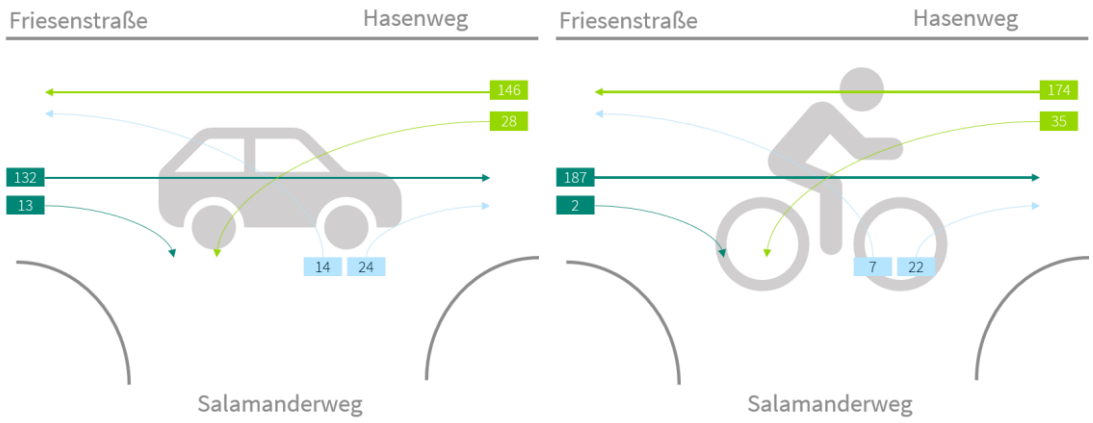


Abbildung 23: Knotenströme KP04 über 24 Stunden am 17.09.2026 für den Kfz-Verkehr (links, Kfz/24h) sowie für den Radverkehr (recht, Fahrräder/24h)

Sowohl im Kfz-Verkehr als auch im Radverkehr verlaufen die Hauptstromrichtungen entlang der Untersuchungsstrecke in Ost-West-Richtung. Die stärksten Verkehrsbeziehungen werden jeweils zwischen Hasenweg und Friesenstraße festgestellt. Fahrbeziehungen zum Salamanderweg sind sowohl im Kfz- als auch im Radverkehr von untergeordneter Bedeutung.

Der Radverkehr weist auf der Ost-West-Achse höhere Verkehrsmengen als der Kfz-Verkehr auf. Der Radverkehrsanteil beträgt auf den beiden Hauptrichtungen rund 54 % bzw. 59 % und stellt damit die dominierende Verkehrsart entlang der Untersuchungsstrecke dar.

Im Gegensatz zu den östlich gelegenen Knotenpunkten stimmen die Hauptstromrichtungen von Kfz- und Radverkehr am Knotenpunkt Friesenstraße überein. Beide Verkehrsarten folgen überwiegend dem Verlauf der Untersuchungsstrecke, wobei der Radverkehr die höheren Verkehrsmengen aufweist.

KP05: Wickenpfädchen / Wingertsheide / Friesenstraße

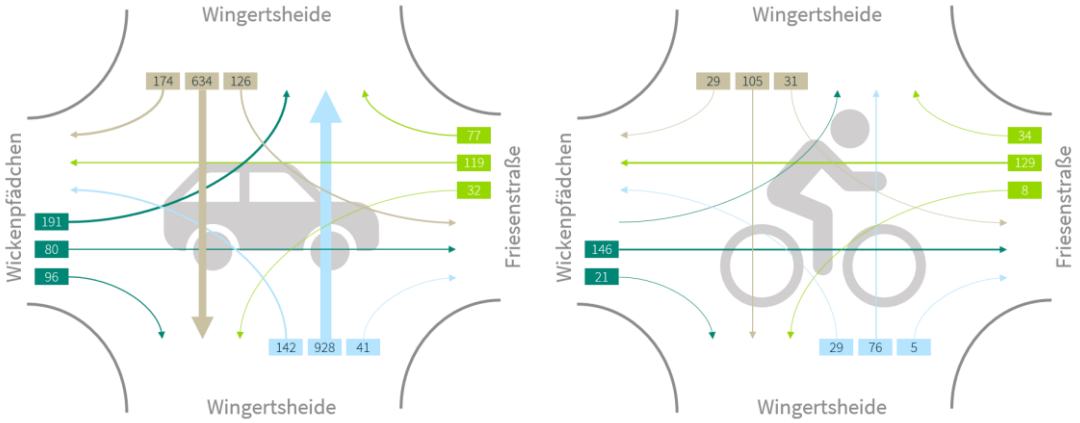


Abbildung 24: Knotenströme KP05 über 24 Stunden am 17.09.2026 für den Kfz-Verkehr (links, Kfz/24h) sowie für den Radverkehr (recht, Fahrräder/24h)

Die Hauptstromrichtung des Kfz-Verkehrs verläuft entlang der Wingertsheide in Nord-Süd-Richtung. Die stärksten Verkehrsbeziehungen bestehen zwischen dem nördlichen und südlichen Ast der Wingertsheide. Darüber hinaus weist die Relation zwischen Wickenpfädchen und Wingertsheide relevante Verkehrsmengen auf. Die Ost-West-Verbindung entlang der Untersuchungsstrecke besitzt für den Kfz-Verkehr dagegen nur eine untergeordnete Bedeutung.

Die Hauptstromrichtung des Radverkehrs verläuft entlang der Untersuchungsstrecke zwischen Friesenstraße und Wickenpfädchen. Die Verkehrsbeziehungen entlang dieser Ost-West-Achse weisen höhere Verkehrsmengen auf als die übrigen Fahrbeziehungen. Der Radverkehr stellt auf dieser Relation mit Anteilen von rund 52 % bzw. 65 % die dominierende Verkehrsart dar.

Die Hauptverkehrsrichtungen von Kfz- und Radverkehr unterscheiden sich damit deutlich voneinander. Während der Kfz-Verkehr überwiegend die Nord-Süd-Achse der Wingertsheide nutzt, konzentriert sich der Radverkehr auf die Ost-West-Verbindung entlang der Untersuchungsstrecke. Die Untersuchungsstrecke besitzt somit für den Radverkehr eine deutlich höhere verkehrliche Bedeutung als für den Kfz-Verkehr.

KP06: Siegenstraße / Wickenpfädchen / Vürfelser Kaule

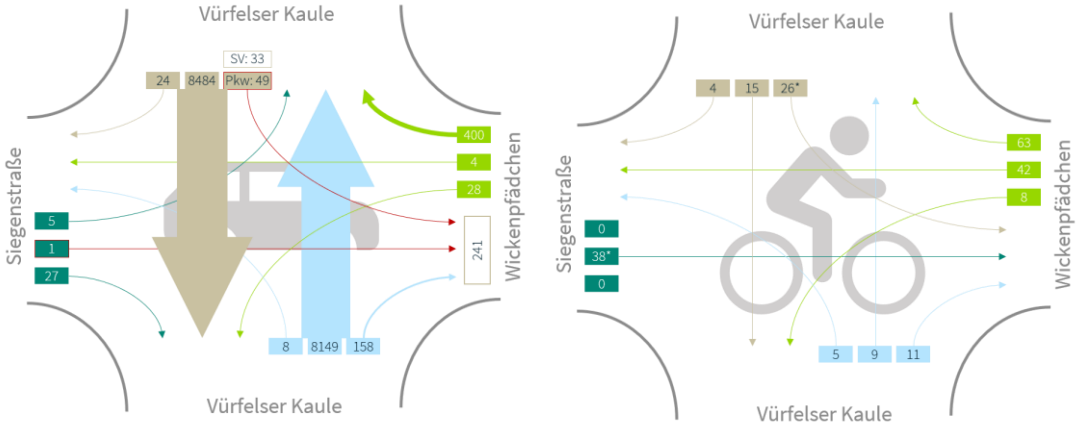


Abbildung 25: Knotenströme KP06 über 24 Stunden am 17.09.2026 für den Kfz-Verkehr (links, Kfz/24h) sowie für den Radverkehr (recht, Fahrräder/24h)

Die Hauptstromrichtung des Kfz-Verkehrs verläuft entlang der Vürfelser Kaule in Nord-Süd-Richtung. Die stärksten Verkehrsbeziehungen bestehen zwischen dem nördlichen und südlichen Ast der Vürfelser Kaule. Darüber hinaus weisen die Relationen vom Wickenpfädchen in Richtung Norden sowie von Süden in Richtung Wickenpfädchen relevante Verkehrsmengen auf. Die Ost-West-Verbindung entlang der Untersuchungsstrecke besitzt für den Kfz-Verkehr lediglich eine untergeordnete Bedeutung.

Auffällig ist, dass 49 Pkw und 33 Schwerverkehrsfahrzeuge verbotenerweise vom südlichen Ast der Vürfelser Kaule in das Wickenpfädchen einfahren. Bezogen auf die insgesamt 241 Kfz-Fahrten aus dem Wickenpfädchen entspricht dies einem Anteil von rund 21 %.

Die Hauptstromrichtung des Radverkehrs verläuft entlang der Untersuchungsstrecke zwischen Siegenstraße und Wickenpfädchen mit Querung des Bahnübergangs. Darüber hinaus stellt die Relation vom Wickenpfädchen in Richtung Norden eine relevante Verbindung dar.

Entlang der Ost-West-Verbindung der Untersuchungsstrecke ist der Radverkehr die dominierende Verkehrsart. Der motorisierte Verkehr ist auf dieser Verbindung nicht zulässig. Aufgrund der Führung über den Bahnübergang kann die Relation vom Radverkehr jedoch nur indirekt genutzt werden. Dennoch zeigen die erhobenen Verkehrsströme die hohe Bedeutung dieser Verbindung für den Radverkehr.

Die Hauptverkehrsrichtungen von Kfz- und Radverkehr unterscheiden sich damit deutlich voneinander. Während der Kfz-Verkehr nahezu ausschließlich die Nord-Süd-Achse der Vürfelser Kaule nutzt, konzentriert sich der Radverkehr auf die Ost-West-Verbindung entlang der Untersuchungsstrecke. Am Knotenpunkt zeigt sich damit besonders deutlich die unterschiedliche Netzfunktion für Kfz- und Radverkehr.

Zusammenfassung der Hauptstromrichtungen

Nachfolgend sind die Hauptstromrichtungen des Kfz- und Radverkehrs zusammenfassend und ohne Maßstab dargestellt.

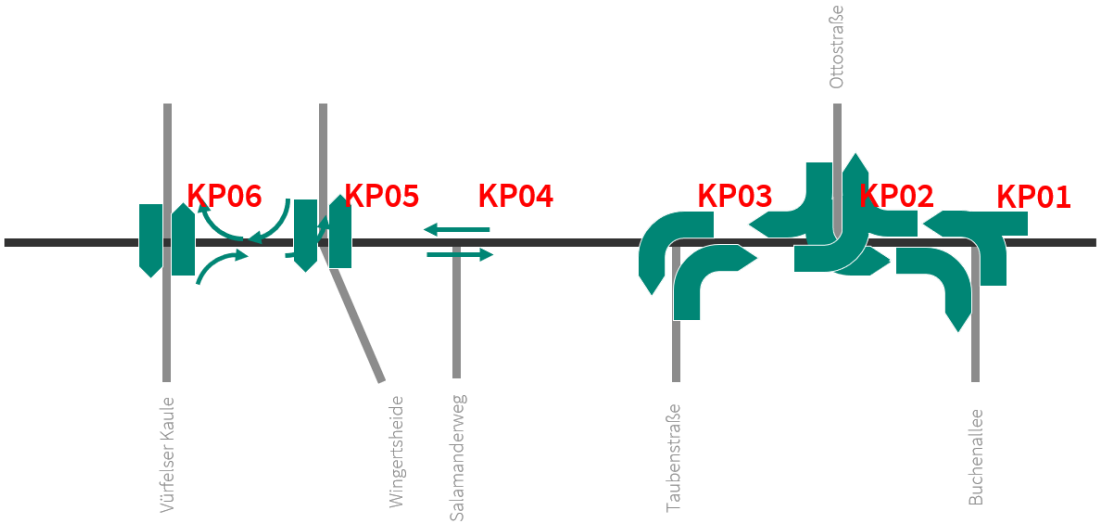


Abbildung 26: Hauptstromrichtungen (idealisierte Darstellung) Kfz-Verkehr am 17.09.2026

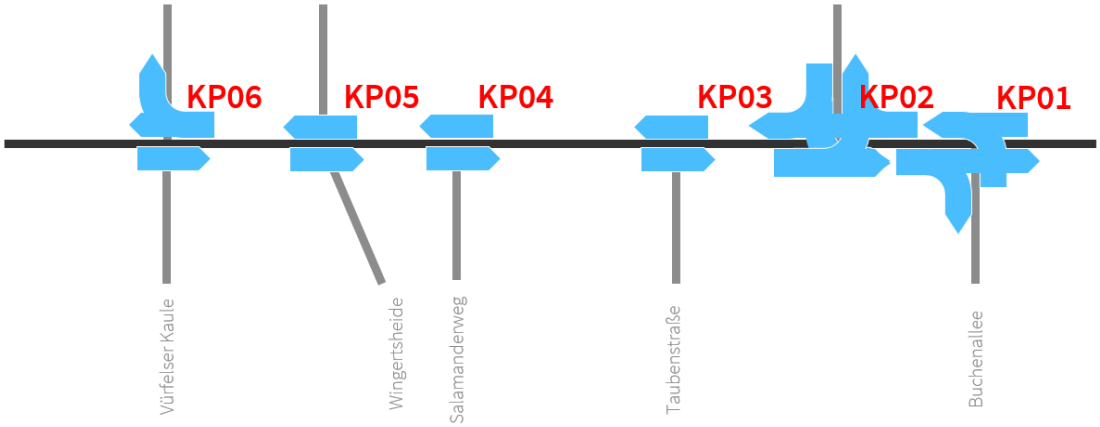


Abbildung 27: Hauptstromrichtungen (idealisierte Darstellung) Radverkehr am 17.09.2026

Die Auswertung der Knotenstromzählungen zeigt eine deutliche unterschiedliche Netznutzung durch Kfz- und Radverkehr. Während der Kfz-Verkehr überwiegend Nord-Süd-orientierte Verkehrsbeziehungen nutzt, konzentriert sich der Radverkehr auf die Ost-West-Verbindung entlang der Untersuchungsstrecke.

An den östlichen Knotenpunkten KP01 (Parkstraße) und KP02 (Nachtigallenstraße) bestehen für den Kfz-Verkehr noch mehrere relevante Verkehrsbeziehungen. Insbesondere am KP02 dominiert die Verbindung zwischen Nachtigallenstraße und Ottostraße, während die Ost-West-Verbindung entlang der Untersuchungsstrecke für den Kfz-Verkehr bereits von untergeordneter Bedeutung ist. Im Radverkehr sind am KP02 dagegen sämtliche

Fahrbeziehungen relevant, sodass der Knoten eine wichtige Verknüpfungsfunktion im Radverkehrsnetz übernimmt.

Ab dem KP03 (Hasenweg / Nachtigallenstraße / Taubenstraße) unterscheiden sich die dominierenden Hauptverkehrsrichtungen von Kfz- und Radverkehr deutlich. Während der Kfz-Verkehr überwiegend die Relation Nachtigallenstraße – Taubenstraße nutzt, verläuft die Hauptstromrichtung des Radverkehrs entlang der Untersuchungsstrecke. Der Radverkehr stellt auf dieser Relation bereits die dominante Verkehrsart dar.

Am KP04 (Friesenstraße) verlaufen die Hauptverkehrsströme beider Verkehrsarten entlang der Untersuchungsstrecke. Im Gegensatz zum Kfz-Verkehr weist der Radverkehr jedoch höhere Verkehrsmengen auf und stellt mit Anteilen von 54 % bis 59 % die dominante Verkehrsart auf der Ost-West-Verbindung dar.

An den KP05 (Wingertsheide) und KP06 (Vürfelser Kaule) zeigt sich die unterschiedliche Netzfunktion besonders deutlich. Die Hauptstromrichtungen des Kfz-Verkehrs verlaufen hier jeweils auf den übergeordneten Nord-Süd-Verbindungen Wingertsheide bzw. Vürfelser Kaule. Die Untersuchungsstrecke besitzt für den Kfz-Verkehr lediglich eine untergeordnete Bedeutung. Der Radverkehr konzentriert sich dagegen weiterhin auf die Ost-West-Verbindung entlang der Untersuchungsstrecke und stellt dort die dominante Verkehrsart dar.

Insgesamt bestätigen die Knotenstromzählungen die Ergebnisse der Querschnitts- und Tagesganglinienauswertungen. Die Untersuchungsstrecke übernimmt für den Radverkehr eine durchgehende Verbindungsfunktion entlang der Radroute F2. Für den Kfz-Verkehr ist dagegen keine durchgehende Ost-West-Verbindung erkennbar. Die maßgeblichen Kfz-Verkehrsströme orientieren sich überwiegend an den Nord-Süd-verlaufenden Hauptverkehrsachsen sowie an lokalen Quell- und Zielverkehren. Mit Ausnahme des Bereichs zwischen Ottostraße und Buchenallee kann keine relevante Ost-West-Verbindungsfunktion für den Kfz-Verkehr festgestellt werden.

Für die verkehrliche Bewertung ist insbesondere festzuhalten, dass die Hauptverkehrsrichtung des Radverkehrs auf mehreren Knotenpunkten nicht nur entlang der Untersuchungsstrecke verläuft, sondern dort zudem höhere Verkehrsmengen als der Kfz-Verkehr aufweist. Die Untersuchungsstrecke erfüllt damit bereits heute die Funktion einer zusammenhängenden Radverkehrsachse, während sie für den Kfz-Verkehr überwiegend Erschließungsfunktionen übernimmt.

Kordonzählung

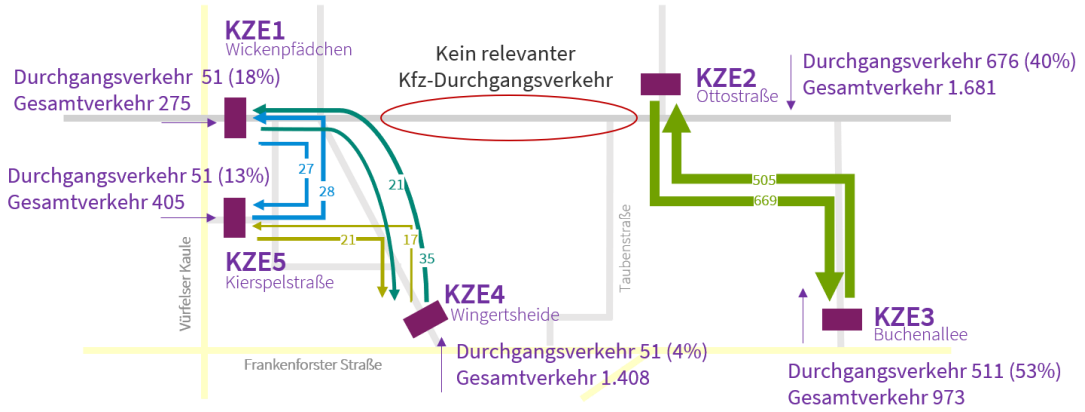


Abbildung 28: Ergebnisse der Kordonzählung – Durchgangsverkehr ab 10 Fz./24h am 17.09.2026

Ziel der Kordonzählung ist die Ermittlung des relevanten Durchgangsverkehrs auf der Untersuchungsstrecke. Dargestellt sind die Kfz-Verkehrsmengen des Erhebungstages 17.09.2026 [Kfz/24 h], die das Untersuchungsgebiet (Kordon) innerhalb einer zuvor definierten Reisezeit durchfahren haben. Die Reisezeiten wurden so festgelegt, dass ausschließlich Durchgangsverkehre erfasst werden.

Relevanter Durchgangsverkehr kann lediglich auf der Relation Ottostraße – Buchenallee nachgewiesen werden. Je nach Messstelle beträgt der Anteil des Durchgangsverkehrs dort rund 40 bis 53 %. Der ermittelte Durchgangsverkehr nutzt somit überwiegend den Streckenabschnitt zwischen Ottostraße und Buchenallee.

Der kurze Abschnitt zwischen Ottostraße und Taubenstraße wurde durch die Kordonzählung nicht erfasst. Der dortige Durchgangsverkehr kann jedoch anhand der Knotenstromzählung bestimmt werden. Auf diesem Abschnitt ist eine Nord-Süd-Ausrichtung des Kfz-Verkehrs erkennbar. Aufgrund der fehlenden alternativen Routen sowie des Fehlens relevanter Zielpunkte entlang des lediglich 115 m langen Abschnitts ist davon auszugehen, dass es sich überwiegend um Durchgangsverkehr handelt.

In den übrigen Untersuchungsbereichen treten lediglich geringe Durchgangsverkehrsanteile zwischen den Messstellen 1, 4 und 5 auf. Die dort festgestellten Verkehrsmengen sind zu niedrig, um auf nennenswerte Ausweichverkehre aus dem übergeordneten Straßennetz schließen zu können. Der Anteil des Durchgangsverkehrs liegt jeweils unter 20 % und ist daher als nicht relevant zu bewerten. Verkehrsmengen von weniger als 10 Kfz/24 h werden im Rahmen der Bewertung vernachlässigt, da sie für die Beurteilung keine relevante Größenordnung darstellen.

Parkraumerhebung

Um eine detaillierte Analyse des Parkraumangebots und der Parkraumnutzung im Untersuchungsgebiet vornehmen zu können, wurden die Straßen im Untersuchungsgebiet in Streckenabschnitte unterteilt.

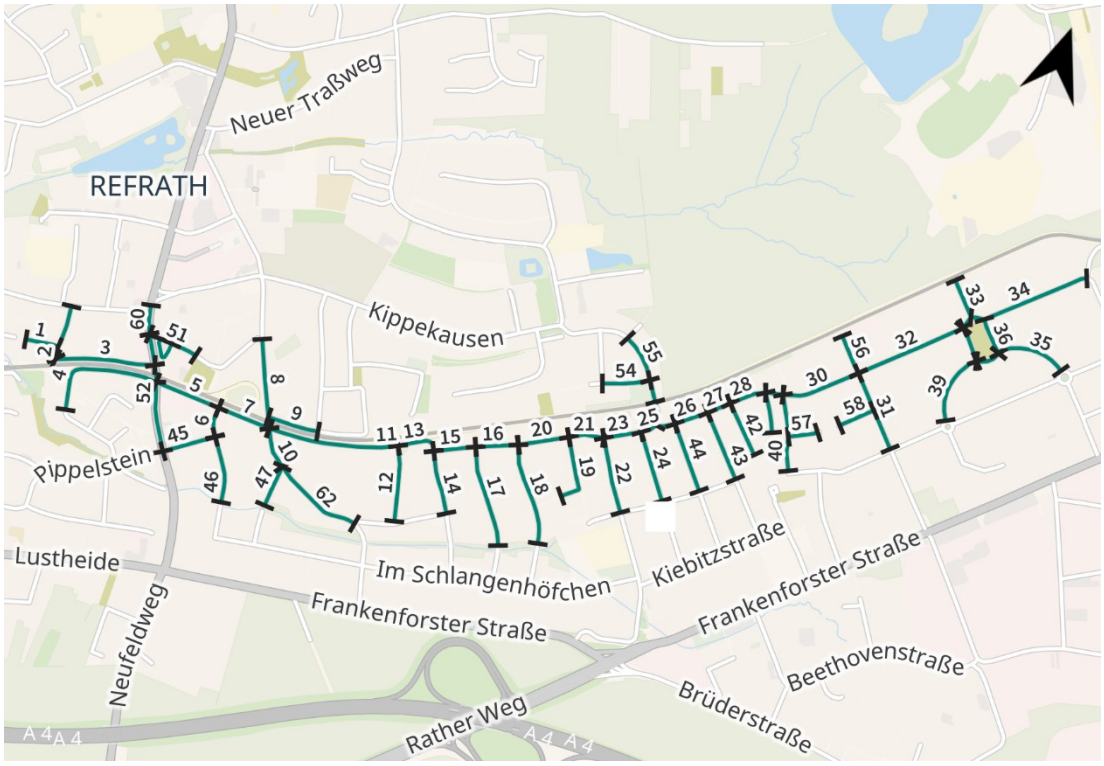


Abbildung 29: Streckeneinteilung im Untersuchungsgebiet

Parkraumangebot im öffentlichen Straßenraum

Im Untersuchungsraum stehen insgesamt **706 Parkstände** im öffentlichen Straßenraum zur Verfügung. Dazu gehört auch der P+R-Parkplatz am Stadtbahnhaltepunkt Refrath (30 Parkstände). Der öffentliche Parkraum im Untersuchungsgebiet wird aktuell nur rund um den Stadtbahnhaltepunkt Refrath bewirtschaftet. Hier ist das Parken auf 39 markierten Parkständen montags bis freitags von 9-19 Uhr und samstags von 9-14 Uhr nur unter Auslage einer Parkscheibe für zwei Stunden erlaubt.

Hinweis zum Parkraumangebot

Mehrheitlich sind einzelne Parkstände nicht markiert oder bauliche eingefasst. Die Ermittlung des Parkraumangebotes erfolgte daher über eine die vorhandenen Straßenabschnittslängen und die Fahrbahnbreiten unter Berücksichtigung eines Standardbemessungsfahrzeuges sowie von Einschränkungen nach der StVO (Einfahrten, Beschilderung, Kreuzungen, etc.). Es wurde ein Standardbemessungsfahrzeug für angesetzt[2]. Daher kann die Anzahl der tatsächlich erhobenen Kraftfahrzeuge die Zahl der

[2] *Durchschnittswert Länge eines Parkstandes in Längsaufstellung ohne Markierung: 5,50 m (EAR 23)*

ermittelten öffentlichen Parkstände übersteigen, wenn z.B. der Parkraum effektiver genutzt wird oder außerhalb der Normabmessungen geparkt wird.

Die prozentualen Angaben zur Auslastung sind für die Einordnung nach den FGSV-Regelwerken von Bedeutung. Bei Straßenabschnitten mit einem geringen Stellplatzangebot können jedoch bereits geringe Veränderungen der absoluten Belegung zu deutlichen prozentualen Veränderungen der Auslastung führen. Für eine belastbare Bewertung sind daher sowohl die absoluten Belegungszahlen als auch die prozentualen Auslastungswerte heranzuziehen.

Tabelle 1: Übersicht über die Strecken und das zugehörige Parkraumangebot

1	Am Ufer	8
2	Sandberg	2
3	Siegenstraße	29
4	Wickenpfädchen	31
5	Wickenpfädchen	10
7	Wickenpfädchen	10
6	Kempershäuschen	7
46	Kempershäuschen	21
8	Wingertsheide	12
10	Wingertsheide	11
47	Wingertsheide	6
62	Wingertsheide	19
9	Jahnstraße	15
11	Friesenstraße	35
13	Friesenstraße	7
12	Wildpfad	8
14	Salamanderweg	13
15	Hasenweg	11
16	Hasenweg	5
20	Hasenweg	8
21	Hasenweg	2
17	Eidechsenweg	25
18	Froschpfad	18
19	Eulenweg	5
22	Taubenstraße	18
23	Nachtigallenstraße	2
25	Nachtigallenstraße	2
26	Nachtigallenstraße	0
27	Nachtigallenstraße	0
24	Elsterstraße	18
28	Parkstraße	4

29	Parkstraße	0
30	Parkstraße	9
32	Parkstraße	13
33	Parkstraße	19
34	Parkstraße	57
31	Buchenallee	15
56	Buchenallee	0
58	Buchenallee	0
35	Waldgürtel	16
36	Waldgürtel	8
37	Waldgürtel	0
38	Waldgürtel	12
39	Waldgürtel	37
40	Frankenstraße	17
57	Frankenstraße	0
41	Chlodwigstraße	13
42	Im Hain	11
43	Rosenstraße	18
44	Fasanenstraße	17
45	Kierspelstraße	9
48	Vürfelser Kaule	0
50	Vürfelser Kaule	0
52	Vürfelser Kaule	0
60	Vürfelser Kaule	0
49	P&R-Parkplatz	30
51	Wilhelm-Klein-Straße	12
53	Ottostraße	0
55	Ottostraße	10
59	Ottostraße	0
54	Weidmannstraße	19
	Gesamtergebnis	**704**

Parkraumauslastung im öffentlichen Straßenraum

Hinweis

Für die Auswertung und die Bewertung der Parkraumsituation wird der 17.09.2026 (Donnerstag) als maßgeblicher Untersuchungstag herangezogen. Die Auswahl des Donnerstags erfolgt vor dem Hintergrund, dass an diesem Tag neben der Parkraumerhebung auch weitere für die Beurteilung der Einrichtung einer Fahrradstraße relevante Verkehrserhebungen durchgeführt wurden (vgl. Methodik der Untersuchung). Die Wahl eines Donnerstags als Untersuchungstag entspricht zudem der üblichen verkehrsplanerischen Praxis.

Auslastung Gesamtzeitraum

Im arithmetischen Mittel über aller sechs Zeiträume wurden im Untersuchungsgebiet am 17.09.2026 insgesamt 330 parkende Kfz erfasst. Zum Erhebungszeitpunkt um 18 Uhr wurden mit 367 parkenden Kfz die meisten abgestellten Kraftfahrzeuge gezählt. Dies entspricht einer Gesamtauslastung von 47%. In den Abendstunden (21 Uhr) liegt die Anzahl der abgestellter Kraftfahrzeuge mit 311 Kfz unterhalb des Mittelwertes (Auslastung 44%). Der Anteil von „Falschparkern“ liegt im Tagesverlauf bei 13,4 %.

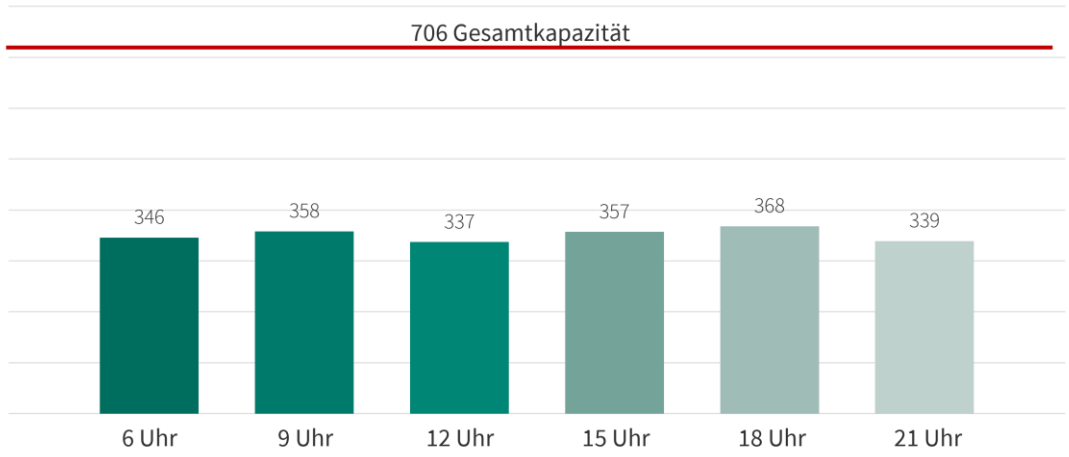


Abbildung 30: Auslastung (17.09.2026) im Untersuchungsgebiet im Vergleich zur Kapazität nach Tageszeit

In den meisten Straßenabschnitten liegt im Tagesdurchschnitt kein hoher bzw. sehr hoher Parkdruck vor. Eine hohe Parkraumauslastung wurde, neben dem P+R-Parkplatz, auf dem Wildpfad und einem Abschnitt der Wingertsheide festgestellt (vgl. Abbildung 31). Im Abschnitt Wingertsheide fällt auf, dass die Auslastung 100 % übersteigt. Dies liegt vor allem an ordnungswidrig abgestellten Fahrzeugen (z.B. Parken vor Grundstückzufahrten, vermutlich durch Bewohnende), die das maximale Parkraumangebot übersteigen lassen. In den anderen Abschnitten wurde maximal eine mittlere Parkraumauslastung festgestellt.



Abbildung 31: Auslastung am Donnerstag, 17.09.2026 im westlichen Teil des Untersuchungsgebietes



Abbildung 32: Auslastung am Donnerstag, 17.09.2026 im östlichen Teil des Untersuchungsgebietes

Kapazitätsreserven und Parksuchverkehr

Die FGSV ordnet eine Parkraumauslastung von 80 % als hohen Parkdruck ein. Bei einer Auslastung von 90 % oder mehr wird von sehr hohem Parkdruck gesprochen. Mit zunehmender Auslastung steigt zudem die Wahrscheinlichkeit von Parksuchverkehren. Zur Ermittlung der vorhandenen Kapazitätsreserven mit dem Ziel wenig Parksuchverkehr zu erzeugen, wird daher eine maximale Parkraumauslastung von 80 % als Zielwert angesetzt.

Wie Abbildung 33 zeigt, lassen sich im Tagesdurchschnitt lediglich zwei dauerhaft kritische Bereiche feststellen: ein Abschnitt der Wingertsheide sowie der Wildpfad. Bei Anwendung des Zielwerts von maximal 80 % ergeben sich ausschließlich in diesen beiden Bereichen bereits im Bestand Verlagerungsbedarfe. Ursächlich hierfür ist das geringe Angebot an öffentlichen Parkständen bei gleichzeitig hoher Nachfrage. Im betroffenen Abschnitt der Wingertsheide wird die Situation zusätzlich durch ein geringes Angebot an privaten Stellplätzen verschärft.

Demgegenüber weisen die angrenzenden Straßenabschnitte teilweise erhebliche Kapazitätsreserven auf. Dies gilt insbesondere für die an die Untersuchungsstrecke angrenzenden Bereiche, darunter der Eidechsenweg und die Elsterstraße. Die räumliche Verteilung der Parkraumnachfrage zeigt somit, dass die bestehenden Engpässe auf einzelne Abschnitte begrenzt sind und gleichzeitig ausreichend freie Kapazitäten in benachbarten Bereichen zur Verfügung stehen.

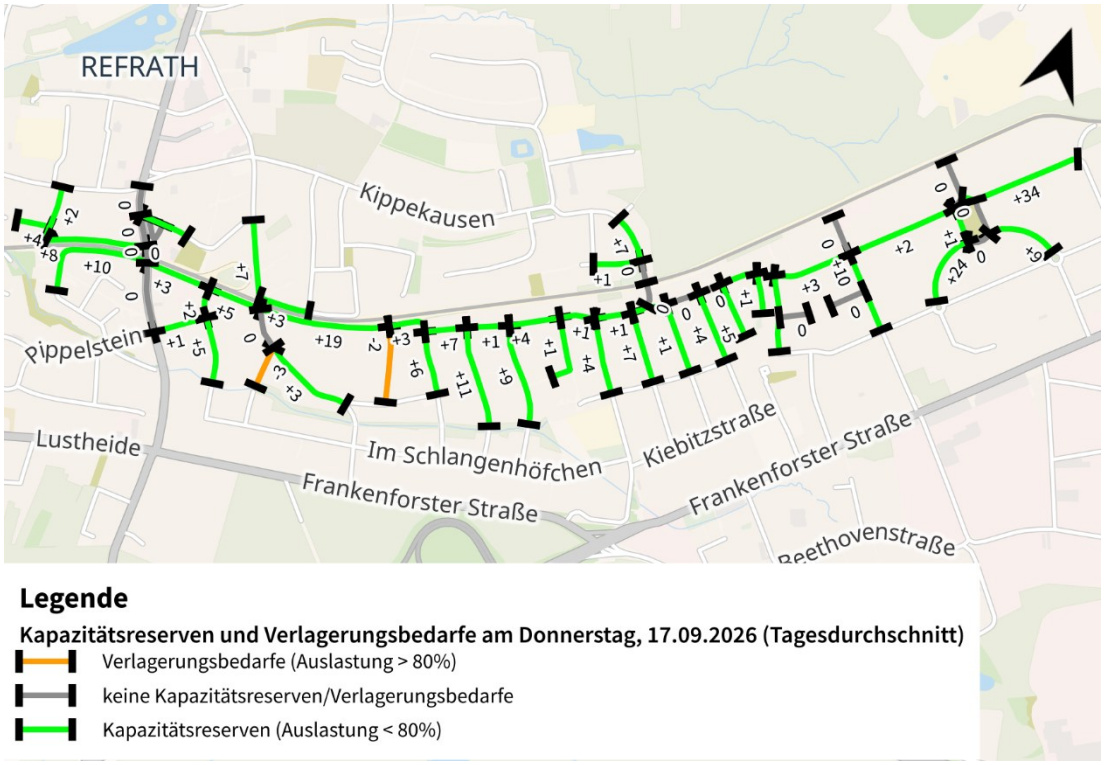


Abbildung 33: Kapazitätsreserven und Verlagerungsbedarfe im Untersuchungsgebiet am Donnerstag, 17.09.2026

Bei der Bewertung der freien Kapazitäten wurden potenzielle Stellplätze auf privatem Grund nicht einbezogen. Es kann davon ausgegangen werden, dass die tatsächlichen Kapazitätsreserven deutlich höher sind.

Im Bereich der Untersuchungsstrecke zeigt sich zudem, dass die vorhandenen Kapazitäten ausreichend sind. Eine Überschreitung des Parkraumangebotes tritt zu keinem Zeitpunkt ein (vgl. Abbildung 34).

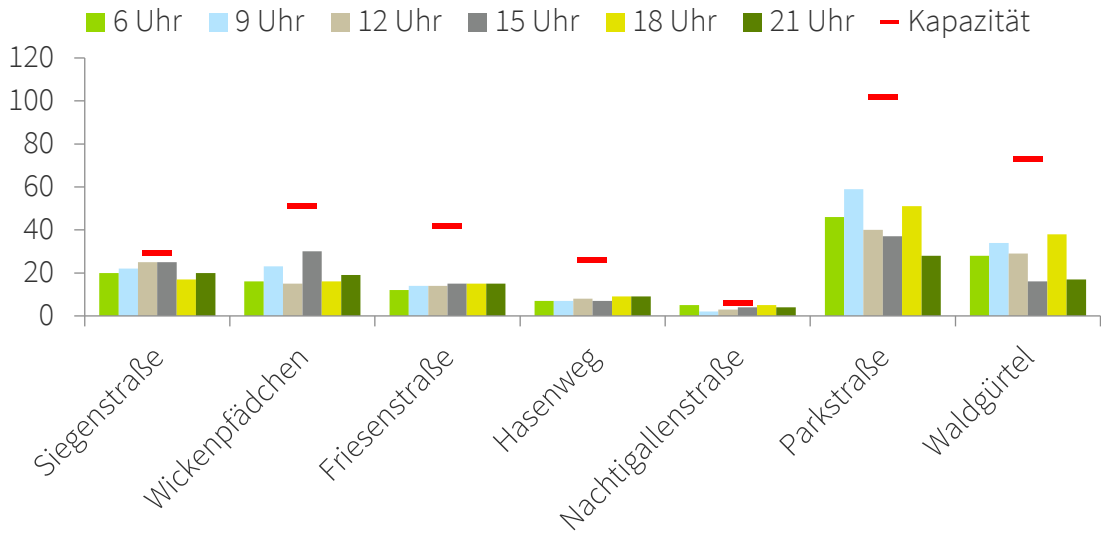


Abbildung 34: Auslastung (17.09.2026) im Vergleich zu Kapazität entlang der Untersuchungsstrecke

Zeitbereich 6:00 - 7:00 Uhr



Abbildung 35: Parkraumauslastung am Donnerstag, 17.09.2026 (6 Uhr)

Der öffentliche Parkraum im Untersuchungsgebiet ist zu Tagesbeginn (6:00 Uhr – 7:00 Uhr) gering ausgelastet. Der Auslastungsgrad der Streckenabschnitte beträgt im Durchschnitt 46 %. Gemäß der Definition der FGSV liegt daher **kein Parkdruck im Gesamtgebiet** vor[3].

Die Betrachtung auf Straßenabschnittsebene zeigt, dass es nur einzelne Bereiche mit einer hohen bzw. sehr hohen Auslastung gibt. Dazu zählt die Fasanenstraße (82 %), ein Abschnitt der Parkstraße (89 %), der Wildpfad (88 %) und ein Abschnitt der Wingertsheide (150 %). Alle anderen Bereiche weisen maximal eine mittlere Auslastung auf.

Es ist davon auszugehen, dass genügend Parkraumkapazitäten zur Verfügung stehen und es keine Parksuchverkehre gibt. Durch die geringe Auslastung ist zudem eine hohe Wahrscheinlichkeit gegeben, dass Bewohner*innen einen Parkstand in Wohnortnähe finden können.

Zeitbereich 09:00 – 10:00 Uhr



Abbildung 36: Parkraumauslastung am Donnerstag, 17.09.2026 (9 Uhr)

Am Vormittag (9:00 Uhr – 10:00 Uhr) ist der öffentliche Parkraum im Untersuchungsgebiet mit 337 Kfz (48 %) ähnlich ausgelastet, wie in der morgendlichen Erhebung. Gemäß der Definition der FGSV liegt daher **kein Parkdruck im Gesamtgebiet** vor.

Die hoch ausgelasteten Bereiche verändern sich nur geringfügig. Insbesondere rund um die Stadtbahnhaltepunkte steigt die Auslastung, was auf etwaige Pendler*innen hindeutet. Der P+R-Parkplatz am Haltepunkt Refrath weist eine Auslastung von 100 % auf.

[3] *Empfehlungen für Verkehrserhebungen (EVE12), S. 42*

Auch der Bereich um den „Belgischen Platz“ (Waldgürtel) ist vollständig ausgelastet. Hier kann von einer Inanspruchnahme durch Schülerinnen und Schüler sowie Lehrkräfte der Schulen ausgegangen werden.

Es stehen im Nahraum (bis max. 150 m, z.T. deutlich weniger) ausreichende Kapazitätsreserven für den ruhenden Verkehr zur Verfügung, d.h. es gibt in den angrenzenden Straßen ausreichend freie Parkstände.

Zeitbereich 12:00 - 13:00 Uhr



Abbildung 37: Parkraumauslastung am Donnerstag, 17.09.2027 (12 Uhr)

In der Mittagszeit (12:00 Uhr – 13:00 Uhr) ist der Parkraum insgesamt nur gering ausgelastet. Mit 322 Kfz (46 %) wurden ähnlich viele Fahrzeuge angetroffen wie in den vorherigen Zeiträumen. Gemäß der Definition der FGSV liegt daher **kein Parkdruck im Gesamtgebiet** vor

In diesem Zeitraum sind weiterhin die Bereiche rund um die Stadtbahnhaltestellen stärker ausgelastet. Insbesondere auf der West-Ost-Verbindung zwischen Vürfelser Kaule und Buchenallee ist jedoch weiterhin eine sehr geringe Auslastung zu erkennen. Auch die von dieser Achse abgehenden Seitenstraßen weisen überwiegend keinen Parkdruck auf.

Zeitbereich 15:00 - 16:00 Uhr



Abbildung 38: Parkraumauslastung am Donnerstag, 17.09.2026 (15 Uhr)

Am Nachmittag wurden insgesamt 316 parkende Kfz gezählt, was einer Auslastung von 45 % entspricht. Gemäß den Kriterien der FGSV liegt damit für das Gesamtgebiet **kein Parkdruck** vor.

In diesem Zeitraum sinkt die Parkraumauslastung in den Bereichen rund um die Stadtbahnhaltestellen. Dies ist unter anderem auf das Mobilitätsverhalten der Pendlerinnen und Pendler zurückzuführen. Gleichzeitig steigt die Parkraumauslastung in einigen anderen Bereichen wieder an. Dies betrifft insbesondere den Wildpfad sowie die Wingertsheide. Hier dürfte die Rückkehr von Bewohnerinnen und Bewohnern nach Arbeitsende zu einer höheren Nachfrage nach Stellplätzen führen.

Insgesamt bestehen im Untersuchungsgebiet weiterhin ausreichende Kapazitätsreserven, sodass kein flächendeckender Parksuchverkehr zu erwarten ist. Die über den gesamten Erhebungszeitraum ausgewerteten Auslastungen bestätigen diese Einschätzung und verdeutlichen die im Gesamtgebiet vorhandenen Reservekapazitäten.

Zeitbereich 18:00 – 19:00 Uhr



Abbildung 39: Parkraumauslastung am Donnerstag, 17.09.2026 (18 Uhr)

In der abendlichen Erhebung wurden mit insgesamt 367 parkenden Kfz die höchsten Belegungszahlen des Untersuchungstages festgestellt. Dies entspricht einer durchschnittlichen Auslastung von 52 %. Gemäß den Kriterien der FGSV liegt damit für das Gesamtgebiet weiterhin **kein Parkdruck** vor.

Während die West-Ost-Verbindung weiterhin nur eine geringe Auslastung aufweist, wurden insbesondere im Umfeld der Stadtbahnhaltestellen höhere Belegungszahlen als im Zeitraum zuvor festgestellt. Dies deutet auf eine zusätzliche Nachfrage nach Stellplätzen in den Abendstunden hin, die neben wohnbedingtem Parken auch durch Freizeit- und Freizeitverkehrsaktivitäten beeinflusst sein kann.

Trotz der höchsten ermittelten Belegung des Tages bestehen im Untersuchungsgebiet weiterhin erhebliche Kapazitätsreserven. Die Auslastung bleibt insgesamt auf einem moderaten Niveau. Auch in den stärker nachgefragten Bereichen stehen weiterhin freie Stellplätze im Nahraum zur Verfügung.

Zeitbereich 21:00 – 22:00 Uhr



Abbildung 40: Parkraumauslastung am Donnerstag, 17.09.2026 (21 Uhr)

In der letzten Erhebung des Tages wurden mit 311 Kfz die geringste Anzahl an Kfz angetroffen (44 %). Gemäß der Definition der FGSV liegt daher **kein Parkdruck im Gesamtgebiet** vor

Die Bereiche rund um die Stadtbahnhaltestellen sind in der letzten Erhebung gering ausgelastet. Lediglich die Fasanenstraße, der Wildpfad und die Wingertsheide weisen eine hohe bzw. sehr hohe Parkraumauslastung auf. Es stehen im Nahraum (bis max. 150 m, z.T. deutlich weniger) ausreichende Kapazitätsreserven für den ruhenden Verkehr zur Verfügung, d.h. es gibt in den angrenzenden Straßen ausreichend freie Parkstände.

Parkdauer im öffentlichen Straßenraum

Durch die Kennzeichenerfassung im Rahmen der Parkraumerhebung können Rückschlüsse auf die Parkdauer der im öffentlichen Straßenraum abgestellten Fahrzeuge gezogen werden. Hierzu werden die Fahrzeuge gemäß FGSV in Kurzzeit-, Mittelzeit-, Langzeit- und Dauerparker eingeteilt[4]. Ergänzend wird für die erste und letzte Erhebung die Kategorie der Nachtparker ausgewiesen. Hierbei handelt es sich um Fahrzeuge, die ausschließlich in den Randzeiten der Erhebung erfasst werden konnten und für die angenommen wird, dass sie über Nacht am jeweiligen Standort abgestellt werden.

[4] *EVE (2012), S.42*

Von den durchschnittlich 330 je Erhebungszeitpunkt erfassten Fahrzeugen konnten 108 Fahrzeuge identifiziert werden, die während aller Erhebungszeiträume im selben Straßenabschnitt abgestellt waren. Diese Dauerparker stellen einen durchschnittlichen Anteil von rund 32 % der geparkten Fahrzeuge dar.

Die Auswertung der Parkdauern zeigt, dass ein erheblicher Anteil der Stellplätze durch länger parkende Fahrzeuge belegt wird. Gleichzeitig ist jedoch auch ein relevanter Anteil von Fahrzeugen mit kürzeren Standzeiten festzustellen, wodurch eine kontinuierliche Fluktuation im Parkraum erkennbar wird. Die Zusammensetzung der Parkdauern verändert sich dabei im Tagesverlauf nur geringfügig.

In den Morgen- und Abendstunden treten dagegen höhere Anteile von Kurzzeit- und Mittelzeitparkern auf, was auf eine stärkere Fluktuation der Stellplatznutzung hinweist.

Hinweis: Die Ermittlung der Parkdauer stellt eine Abschätzung entsprechend den Empfehlungen der FGSV dar. Trotz der georeferenzierten Erfassung können Fahrzeugbewegungen zwischen zwei Erhebungszeitpunkten nicht vollständig nachvollzogen werden. Fahrzeuge, die zwischen den Erhebungen umgesetzt werden und anschließend erneut im Untersuchungsgebiet parken, können daher in Einzelfällen nicht eindeutig identifiziert werden. Die Ergebnisse liefern jedoch eine für die Beurteilung der Parkraumnutzung ausreichend belastbare Datengrundlage.

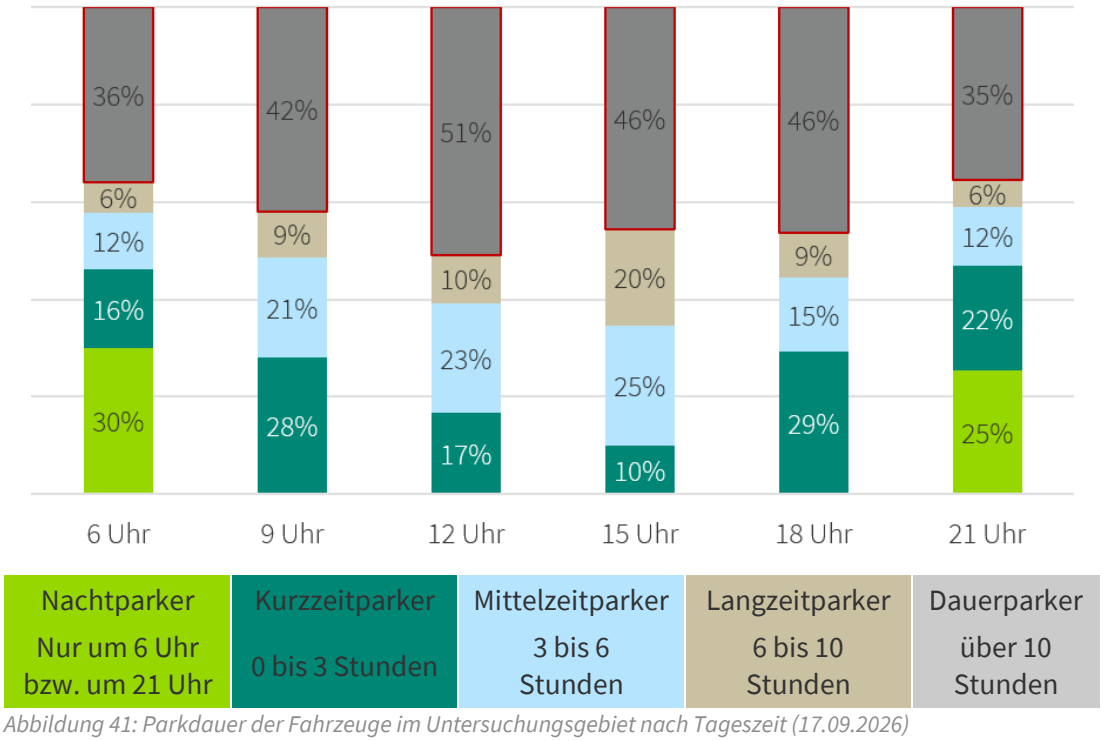


Abbildung 41: Parkdauer der Fahrzeuge im Untersuchungsgebiet nach Tageszeit (17.09.2026)

Weitere Beobachtungen

Die nachfolgenden Beobachtungen beruhen auf Vor-Ort-Begehungen und Beobachtungen während der Verkehrserhebungen. Sie stellen qualitative Einschätzungen dar und sind nicht Gegenstand der automatisierten Verkehrsdatenerfassung.

Im Bereich Parkstraße / Belgischer Platz wurden insbesondere in den morgendlichen und nachmittäglichen Spitzenzeiten ausgeprägte Hol- und Bringverkehre beobachtet. Hierdurch entstehen zeitweise unübersichtliche Verkehrssituationen. Wiederholt wurden regelwidrige Halt- und Parkvorgänge festgestellt, darunter Halten und Parken in Knotenpunktsbereichen sowie auf Flächen mit eingeschränkter Verkehrssicherheit für den Fuß- und Radverkehr.

Auch außerhalb der Unterrichtszeiten konnten erhöhte Verkehrsbelastungen festgestellt werden. So führte eine Abendveranstaltung an den Otto-Hahn-Schulen am 08.09.2026 zu einer deutlich erhöhten Parkraumnachfrage im Umfeld der Schule. In diesem Zusammenhang wurden zahlreiche regelwidrige Parkvorgänge im angrenzenden Straßenraum beobachtet.

Die Bedeutung des Schülerverkehrs wird nicht nur durch die Verkehrszahlen, sondern auch durch die Beobachtung der Verkehrsteilnehmenden bestätigt. Insbesondere in den Morgenstunden sowie nach Schulschluss wurde ein hoher Anteil jugendlicher Radfahrender festgestellt. Häufig wurden Gruppen von Schülerinnen und Schülern beobachtet, die gemeinsame Wegebeziehungen nutzten.

Von besonderer Bedeutung ist der nördlich der Stadtbahn gelegene, eigenständig geführte Geh- und Radweg zwischen Ottostraße und Otto-Hahn-Schulen. Dieser Weg wurde während der Beobachtungen intensiv genutzt und stellt offensichtlich eine wichtige Verbindung für den Schülerverkehr dar.

Darüber hinaus wurde eine regelmäßige Nutzung der Stadtbahnhaltestellen entlang der Linie 1 durch Pendler beobachtet. Insbesondere im Umfeld der Haltestellen Refrath und Kippekausen besteht ein Zusammenhang zwischen der Parkraumnachfrage und der Nutzung des öffentlichen Verkehrs. Die vorhandenen, teilweise kostenfreien Parkmöglichkeiten werden erkennbar für den Umstieg auf die Stadtbahn genutzt. Dies dürfte zu den erhöhten Verkehrsmengen im östlichen Abschnitt der Untersuchungsstrecke beitragen.

Zusammenfassung

Verkehrsmengen und -ströme

Die Verkehrszählungen zeigen, dass keine durchgehende West-Ost-Verbindung des Kfz-Verkehrs entlang der Untersuchungsstrecke besteht. Vielmehr dominiert eine Nord-Süd-Ausrichtung des Kfz-Verkehrs.

Zwischen der Siegenstraße und der Taubenstraße kann kein relevanter Kfz-Durchgangsverkehr festgestellt werden. Dies wird sowohl durch die Kordonauswertung als auch durch die Knotenstromzählungen bestätigt. Die Hauptstromrichtungen des Kfz-Verkehrs verlaufen in diesem Bereich überwiegend in Nord-Süd-Richtung über die Vürfelser Kaule beziehungsweise die Wingertsheide. Die Ost-West-Verbindung entlang der Untersuchungsstrecke besitzt für den Kfz-Verkehr lediglich eine untergeordnete Bedeutung.

Eine Besonderheit stellt der kurze Abschnitt zwischen Taubenstraße und Ottostraße dar. Auf diesem lediglich rund 115 m langen Abschnitt tritt relevanter Durchgangsverkehr auf. Die Knotenstromzählungen zeigen hier überwiegend Nord-Süd-orientierte Verkehrsbeziehungen. Aufgrund der Netzstruktur und der begrenzten Querungsmöglichkeiten der Stadtbahntrasse muss die Untersuchungsstrecke in diesem Bereich für diese Relationen zwangsläufig genutzt werden. Zusätzlich verkehrt hier die Buslinie 452. Der Abschnitt übernimmt damit eine wichtige Erschließungsfunktion für die nördlich der Stadtbahn gelegenen Wohngebiete in südliche Richtung zur Frankenforster Straße und zum übergeordneten Straßennetz.

Auch im östlichen Abschnitt zwischen Ottostraße und Buchenallee wurde relevanter Durchgangsverkehr festgestellt. Dieser Abschnitt weist zugleich die höchsten Verkehrsmengen entlang der gesamten Untersuchungsstrecke auf. Die Knotenstromzählungen zeigen jedoch auch hier keine ausgeprägte West-Ost-Verbindung, sondern überwiegend Nord-Süd-orientierte Verkehrsbeziehungen. Die erhöhten Verkehrsmengen sind daher nicht allein auf Durchgangsverkehr zurückzuführen. Vielmehr dürften die Anbindung der nördlich der Stadtbahn gelegenen Wohngebiete, die Nutzung der Stadtbahnhaltestellen sowie Hol- und Bringverkehre im Zusammenhang mit den umliegenden Schulen wesentliche Einflussfaktoren darstellen.

Besonders auffällig ist der erhebliche Rückgang der Verkehrsmengen zwischen den Querschnitten Q2 und Q3. Die Knotenstromzählungen zeigt hier eine Nord-Süd-Ausrichtung des Verkehrs, so dass die der Verkehr größtenteils vor Q3 in Richtung Süden abließt. Im Bereich Ottostraße beziehungsweise Taubenstraße verteilen sich die Kfz-Verkehre auf andere Relationen, sodass kein durchgehender Verkehrsstrom entlang der Untersuchungsstrecke erkennbar ist. Die Untersuchungsstrecke verliert dort ihre Funktion als Kfz-Verbindung und übernimmt zunehmend eine Erschließungsfunktion.

Im Gegensatz dazu zeigen die Radverkehrsdaten ein deutlich homogeneres Bild. Die absoluten Radverkehrsmengen bleiben über weite Teile der Strecke vergleichsweise konstant. Gleichzeitig weisen die Knotenstromzählungen ab KP03 eine klare Dominanz der Ost-West-Verbindung entlang der Untersuchungsstrecke auf. Während der Kfz-Verkehr überwiegend Nord-Süd-orientierte Relationen nutzt, folgt der Radverkehr der Untersuchungsstrecke als durchgehender Verbindung.

Besonders deutlich wird dies an den Knotenpunkten KP03 bis KP06. Dort stellt die Untersuchungsstrecke jeweils die Hauptrelation des Radverkehrs dar. An mehreren Knoten ist der Radverkehr entlang dieser Relation die dominierende Verkehrsart. Die Knotenstromzählungen bestätigen damit die Funktion der Strecke als durchgehende Radverkehrsachse und Bestandteil der Radroute F2.

Die Querschnittszählungen zeigen zudem einen kontinuierlichen Anstieg des Radverkehrsanteils von Osten nach Westen. Während am Querschnitt Q1 lediglich ein Radverkehrsanteil von 16,3 % festgestellt wird, steigt dieser über 24,4 % an Q2 und 50,0 % an Q3 auf bis zu 62,2 % an Q6 an. Ursache hierfür sind weniger steigende Radverkehrsmengen als vielmehr die deutlich abnehmenden Kfz-Verkehrsmengen.

Auch die Tagesganglinien bestätigen dieses Bild. Die Radverkehrsspitzen treten besonders zu Schulbeginn und Schulende auf und sind auf den westlichen Streckenabschnitten deutlich ausgeprägter als die Kfz-Spitzen. Dies spricht insbesondere im Bereich zwischen Wickenpfädchen und Siegenstraße für eine hohe Bedeutung des Schülerverkehrs zu den Otto-Hahn-Schulen.

Hinsichtlich der verkehrstechnischen Belastung weisen alle Querschnitte sehr niedrige Spitzenstundenbelastungen zwischen 37 und 267 Fahrzeugen je Stunde auf. Sämtliche Querschnitte liegen damit in der niedrigsten Klasse der entwurfsprägenden Nutzungsansprüche des Kfz-Verkehrs gemäß RASt 06. Die Verkehrsmengen sind für eine Wohn- und Erschließungsstraße verträglich.

Parkraumerhebung

Die Auslastung der öffentlichen Parkstände im Untersuchungsgebiet verändert sich im Tagesverlauf nur geringfügig. Über alle sechs Erhebungszeitpunkte hinweg liegt sie insgesamt zwischen 44 % und 52 %. Gemäß der Definition der FGSV liegt daher zu keinem Zeitpunkt ein nachweislicher Parkdruck im Gesamtgebiet vor. Damit stehen im Untersuchungsgebiet stets ausreichende Kapazitätsreserven im öffentlichen Raum zur Verfügung. Es kann davon ausgegangen werden, dass die Kapazitätsreserven unter Einbeziehung privater Stellplätze noch deutlich höher sind.

Im Tagesdurchschnitt können nur zwei dauerhaft kritische Bereiche ausgemacht werden. Setzt man einen Zielwert von einer maximalen Parkraumauslastung von 80 % an, ergeben sich lediglich in einem Abschnitt der Wingertsheide und auf dem Wildpfad Verlagerungsbedarfe. Grund dafür ist die geringe Anzahl an öffentlichen Parkständen bei

gleichzeitig hoher Nachfrage. Erschwerend kommt auf dem Abschnitt der Wingertsheide ein geringes Angebot an privaten Stellplätzen hinzu. Die anderen Bereiche, welche auch unmittelbar an den Wildpfad und den Abschnitt der Wingertsheide angrenzen, weisen teils erhebliche Kapazitätsreserven auf. Insbesondere an die West-Ost-Verbindung angrenzende Abschnitte, wie der Eidechsenweg oder die Elsterstraße zählen hierzu. Auffällig ist der hohe Anteil an Dauerparkern.

Für eine differenzierte Bewertung der Parkraumnutzung lassen sich vier räumliche Teilbereiche unterscheiden:

- Im Umfeld der Stadtbahnhaltestellen ist die Parkraumnachfrage durch Pendler*innen zu erkennen. Die Auslastung ist morgens und abends gering. Im Tagesverlauf nimmt die Parkraumnutzung zu.
- Eine Sonderrolle nimmt der Bereich um die Haltestelle Frankenforst und den Belgischen Platz ein. Die Parkraumnachfrage durch Pendler*innen wird durch die Nachfrage von Schüler*innen und Lehrkräften verstärkt. Hinzukommen messbare Nachfragspitzen bei Schulveranstaltungen.
- Entlang der Untersuchungsstrecke zwischen der Vürfelser Kaule und dem Waldgürtel ist die Auslastung über sämtliche Erhebungszeiträume hinweg gering (49 %).
- Die von der Untersuchungsstrecke abgehenden Wohnstraßen weisen hingegen eine heterogene Parkraumnutzung auf. Während u.a. in der Wingertsheide und im Wildpfad zu Zeiten, in denen üblicherweise eine hohe Anwesenheit der Bewohner*innen zu erwarten ist, eine hohe Auslastung festgestellt wird, bleiben andere Wohnstraßen auch zu diesen Zeiten gering ausgelastet. Grundsätzlich ergeben sich für die abgehenden Straßen aber deutliche Kapazitätsreserven.

In der Gesamtbetrachtung ergeben sich aus der Parkraumerhebung keine Hinweise auf einen flächendeckenden Parkraummangel im Untersuchungsgebiet. Darüber hinaus gibt es keinen Abschnitt, der nicht an einen Abschnitt mit Kapazitätsreserven angrenzt. Die geringe Gesamtauslastung und die vorhandenen Kapazitätsreserven in benachbarten Straßenabschnitten sprechen dafür, dass die Parkraumnachfrage grundsätzlich auch bei **einer veränderten Verteilung der Parkstände bedient werden kann**. Es ist davon auszugehen, dass Bewohner*innen auch bei einer hohen Auslastung einzelner Abschnitte grundsätzlich auf freie Parkstände in benachbarten Bereichen ausweichen können.

ABLEITUNGEN ZUR GESAMTSITUATION

Allgemeines

Die durchgeführten Verkehrserhebungen zeigen, dass die Untersuchungsstrecke sowohl hinsichtlich der Verkehrsbelastung als auch hinsichtlich der Kfz-Verkehrsströme überwiegend die Charakteristik einer Wohn- und Erschließungsstraße aufweist. Die Spitzenstundenbelastungen liegen mit 37 bis 267 Fahrzeugen pro Stunde auf einem niedrigen Niveau. Sämtliche Querschnitte sind der niedrigsten Klasse der entwurfsprägenden Nutzungsansprüche des Kfz-Verkehrs gemäß RASt 06 zuzuordnen. Die festgestellten Verkehrsmengen begründen damit keine Anforderungen an einen auf Leistungsfähigkeit oder Kfz-Durchsatz optimierten Straßenraum.

➔ Die Straßennetzhierarchie entspricht einer Wohn- und Erschließungsstraße. Daher wird mindestens die Beibehaltung als Tempo 30-Zone empfohlen.

Gleichzeitig zeigen die Auswertungen eine hohe Bedeutung der Strecke für den Radverkehr. Die Knotenstromzählungen weisen im westlichen Abschnitt eine klare Dominanz der Ost-West-Verbindung im Radverkehr nach. Im östlichen Teil dominiert diese Richtung ebenfalls, es treten ergänzende Ströme in nördlicher und südlicher Richtung auf. Ein Zusammenhang mit Radschulwegen ist erkennbar. Die Hauptverkehrsrichtungen des Kfz-Verkehrs sind überwiegend an Nord-Süd-Verbindungen orientiert. Die Untersuchungsstrecke erfüllt damit bereits heute eine wichtige Verbindungsfunktion im Radverkehrsnetz und bildet einen Bestandteil der Radroute F2. Damit sind die Grundvorrausetzungen erfüllt, den Radverkehr entlang der Route zu bündeln und weiter stärken.

➔ Förderung des Radverkehrs wird empfohlen

Die Querschnittszählungen zeigen zudem, dass die absoluten Radverkehrsmengen entlang der Strecke vergleichsweise konstant bleiben, während die Kfz-Verkehrsmengen von Osten nach Westen deutlich abnehmen. Dadurch steigt der Radverkehrsanteil abschnittsweise auf Werte von über 40 % und erreicht am Hasenweg sowie an der Siegenstraße Anteile von 50 % beziehungsweise über 60 %. Die Tagesganglinien verdeutlichen darüber hinaus, dass diese hohen Anteile nicht nur in verkehrsarmen Randstunden auftreten, sondern insbesondere während der schul- und pendlerverkehrsrelevanten Spitzenzeiten am Morgen und Nachmittag. Besondere Bedeutung kommt dabei dem Schülerverkehr zu. Neben den Verkehrszählungen bestätigen auch die Vor-Ort-Beobachtungen einen hohen Anteil von Schülerinnen und Schülern im Radverkehr. Die Strecke übernimmt damit nicht nur eine Funktion als Radroute, sondern gleichzeitig als bedeutende Schulwegverbindung.

➔ Bevorrechtigung und Priorisierung des Radverkehrs möglich

Aus Sicht der Verkehrssicherheit ist dieser Aspekt (Radschulweg) besonders relevant. Kinder und Jugendliche verfügen im Straßenverkehr regelmäßig über geringere Erfahrung, eine eingeschränkte Gefahrenwahrnehmung und eine höhere Sensibilität gegenüber komplexen Verkehrssituationen als Erwachsene. Für die Gestaltung von Straßenräumen mit hohem Schülerverkehr gewinnen daher Aspekte wie Übersichtlichkeit, geringe Kfz-Geschwindigkeiten, sichere Querungsmöglichkeiten, wenige Überholvorgänge sowie eine intuitive Verkehrsführung besondere Bedeutung.

➔ Eine Verbesserung des subjektives Sicherheitsempfindens und eine kinder- und jugendgerechte Gestaltung der Straßenverkehrsanlagen wird empfohlen

Der Bereich Parkstraße / Belgischer Platz zeigt erhebliche Hol- und Bringverkehre sowie eine intensive Nutzung durch P+R. Regelwidrige Halt- und Parkvorgänge, teilweise bis in Knotenpunkte hinein, führten zeitweise zu konfliktträchtigen Situationen. Die dort festgestellten höheren Verkehrsmengen sind daher nicht ausschließlich als Durchgangsverkehr zu bewerten, sondern auch auf die Überlagerung von Schulverkehr, Pendlerverkehr, ÖPNV-Nutzung und Wohnerschließung zurückzuführen. Bei der Entwicklung von Maßnahmen sind daher der Schulverkehr sowie die P+R-Nutzung zu beachten.

➔ Begleitende und ergänzende Maßnahmen in Zusammenhang mit der gewählten Radverkehrsführung sind zu untersuchen

Die Parkraumerhebung zeigt gleichzeitig, dass die heutige Nutzung des öffentlichen Parkraums einer Umgestaltung des Straßenraums grundsätzlich nicht entgegensteht. Bei konkurrierenden Nutzungsansprüchen an den öffentlichen Straßenraum sind die Anforderungen der Verkehrssicherheit, der Barrierefreiheit sowie die Belange des Umweltverbundes gegenüber dem Verkehrsfluss vorrangig zu berücksichtigen. Der ruhende Kfz-Verkehr ist entsprechend der verbleibenden Flächenkapazitäten zu organisieren. Zu keinem Erhebungszeitpunkt wurde ein flächendeckender Parkdruck festgestellt. Die Auslastung des öffentlichen Parkraums liegt im Tagesverlauf zwischen 44 % und 52 % und damit deutlich unterhalb kritischer Auslastungsbereiche. Selbst zu den Zeitpunkten mit den höchsten Belegungszahlen bestehen noch erhebliche freie Kapazitäten. Auch in den Bereichen mit vergleichsweise höheren Auslastungen konnten im unmittelbaren Umfeld stets freie Stellplätze nachgewiesen werden. Die festgestellten Auslastungsschwerpunkte führen daher nicht zu einer Unterversorgung mit Parkraum, sondern verteilen sich auf einzelne Abschnitte innerhalb eines insgesamt ausreichend versorgten Gebietes. Daraus lässt sich ableiten, dass bei Veränderungen des Parkraumangebotes entlang der Untersuchungsstrecke weiterhin ausreichende Stellplatzkapazitäten im Nahbereich zur Verfügung stehen. Eine abschnittsweise Reduzierung, Verlagerung oder Neuordnung von Stellplätzen würde somit voraussichtlich nicht zu einem Parkraummangel führen, sondern überwiegend zu kleinräumigen Verlagerungen innerhalb des Quartiers.

➔ Eine Neuordnung des ruhenden Verkehrs auf der Untersuchungsstrecke oder eine Verlagerung von Parkständen in die Nebenstraßen kann umgesetzt werden, ohne dass unzumutbare Auswirkungen für die Anlieger oder negative Auswirkungen auf das Verkehrsgeschehen zu erwarten sind.

Vor diesem Hintergrund erscheint eine stärkere Gewichtung der Aufenthalts-, Querungs- und Radverkehrsfunktionen grundsätzlich sachgerecht.

Die erhobenen Verkehrsmengen stehen Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung und Radverkehrsförderung ebenso wenig entgegen wie die Ergebnisse der Parkraumerhebung. Aus den vorliegenden Daten lässt sich weder die zwingende Notwendigkeit noch die Ungeeignetheit einer Fahrradstraße ableiten. Vielmehr zeigen die Untersuchungen, dass die Strecke hinsichtlich ihrer Netzfunktion, der hohen Radverkehrsanteile, der Bedeutung für den Schülerverkehr, der Einbindung in die Radroute F2 sowie der geringen Kfz-Belastungen grundsätzlich geeignete Voraussetzungen für eine radverkehrsorientierte Gestaltung aufweist.

Dabei ist zu berücksichtigen, dass die aktuelle Rechtslage keine festen Mindestanteile des Radverkehrs für die Anordnung einer Fahrradstraße vorgibt. Maßgeblich sind insbesondere die Netzfunktion, die verkehrliche Zielsetzung, die Schulwegfunktion, die Förderung des Umweltverbundes sowie die städtebaulichen und verkehrssicherheitsrelevanten Ziele. Die festgestellten Radverkehrsanteile von 16 % bis über 60 %, die hohe Bedeutung für den Schülerverkehr sowie die Funktion als Bestandteil der Radroute F2 stellen hierfür relevante Abwägungsaspekte dar.

Varianten der Radverkehrsführung

Eine Fahrradstraße stellt lediglich eine von mehreren denkbaren Lösungen dar. Es ergeben sich folgende Optionen/ Kombinationsmöglichkeiten zur Sicherung, Führung und Förderung des Radverkehrs auf der Untersuchungsstrecke unter Berücksichtigung der Radnetzstruktur, **jeweils mit oder ohne einer Anpassung des Parkraumangebotes**:

- Führung des Radverkehrs im Mischverkehr auf der Fahrbahn innerhalb einer Tempo 30-Zone
- Umsetzung einer Fahrradstraße
- Führung des Radverkehr über eine alternative Straßen- und Wegeverbindung

Bauliche Radverkehrsanlagen sind aufgrund der fehlenden Flächenverfügbarkeit nicht realisierbar. Schutzstreifen sind innerhalb von Tempo 30-Zonen nicht zulässig. Eine Freigabe der Gehwege ist aufgrund der Radverkehrsmengen und der schmalen Gehwege nicht umsetzbar. Ein weitergehende Verkehrsberuhigung durch verkehrsberuhigte Bereiche wäre auf den westlichen Abschnitten aufgrund der Verkehrsmengen möglich, aber nur abschnittsweise als Element zulässig. Wegen der vorgeschriebenen Schrittgeschwindigkeit in verkehrsberuhigten Bereichen ist dies auf einer Fahrradroute

nicht zu empfehlen – eine Netzumlegung wäre notwendig (siehe auch nachfolgender Abschnitt).

Durchgängige parallele Straßen- und Wegenetzstrukturen im Nahbereich der Untersuchungsstrecke, die eine vergleichbare Erschließungs- und Verbindungsfunktion für den Radverkehr übernehmen könnten, sind zwischen der Ottostraße und der Vürfelser Kaule nicht vorhanden. Lediglich parallel zur Parkstraße kann ein selbständiger Geh- und Radweg nördlich der Bahntrasse sowie entlang der Siegenstraße ein paralleler Wohnweg südlich der Bahntrasse genutzt werden.

Nördlich der Stadtbahntrasse besteht grundsätzlich die Möglichkeit einer durchgängigen Führung über einen selbständigen Geh- und Radweg unter Einbeziehung der nördlich gelegenen Straßen Ottostraße, Kippekausen und Siebenmorgen. Allerdings werden die Wohngebiete Neu-Frankenforst und Alt-Frankenforst über diese Variante nicht erschlossen. Zudem spricht der Linienverkehr auf den betreffenden Straßen gegen eine Nutzung als hochwertige Radverkehrsverbindung. Weitere denkbare Routen weisen zahlreiche Richtungswechsel und Abbiegevorgänge an Knotenpunkten auf. Da diese Varianten außerhalb des Untersuchungsraums liegen, konnten sie nicht vertieft betrachtet werden. Aus fachlicher Sicht erscheint ihre Eignung jedoch insgesamt eher eingeschränkt.

Südlich der Untersuchungsstrecke ist eine durchgängige Führung im Nebenstraßennetz ebenfalls nicht vollständig möglich. Zwischen der Eichenallee und der Kiebitzstraße fehlt eine geeignete Verbindung. In diesem Abschnitt müsste die Radverkehrsführung daher über die Frankenforster Straße verlaufen, bevor sie wieder auf die Straße Im Hain beziehungsweise die Kiebitzstraße zurückgeführt werden könnte. Die Frankenforster Straße als Hauptverkehrsstraße liegt außerhalb des Untersuchungsgebiets, so dass keine endgültige Abschätzung potenzieller Führungsformen möglich ist. Dennoch kann ihre Eignung als Bestandteil einer hochwertigen Radverkehrsroute kritisch bewertet werden. Positiv ist, dass die Wohngebiete Neu-Frankenforst und Alt-Frankenforst über diese Variante angebunden werden. Allerdings fehlt der direkte Bezug zu den wichtigen Schulwegbeziehungen in West-Ost-Richtung.

Bei beiden Alternativrouten treten darüber hinaus weitere Problemstellen auf. Hierzu zählen insbesondere abknickende Führungen des Radverkehrs an Knotenpunkten, die sowohl die Direktheit als auch die Attraktivität und Verkehrssicherheit der Verbindung beeinträchtigen können und eine Bevorrechtigung des Radverkehrs erschweren. Insgesamt ist keine der untersuchten Alternativrouten geeignet, die Erschließungs- und Verbindungsfunktion der Untersuchungsstrecke gleichwertig zu übernehmen. Hinsichtlich Direktheit, Netzfunktion, Erschließungswirkung und Führungsqualität weisen beide Varianten deutliche Defizite auf. Daher wird empfohlen, die Untersuchungsstrecke weiterhin als Hauptroute des Radverkehrs zu betrachten.

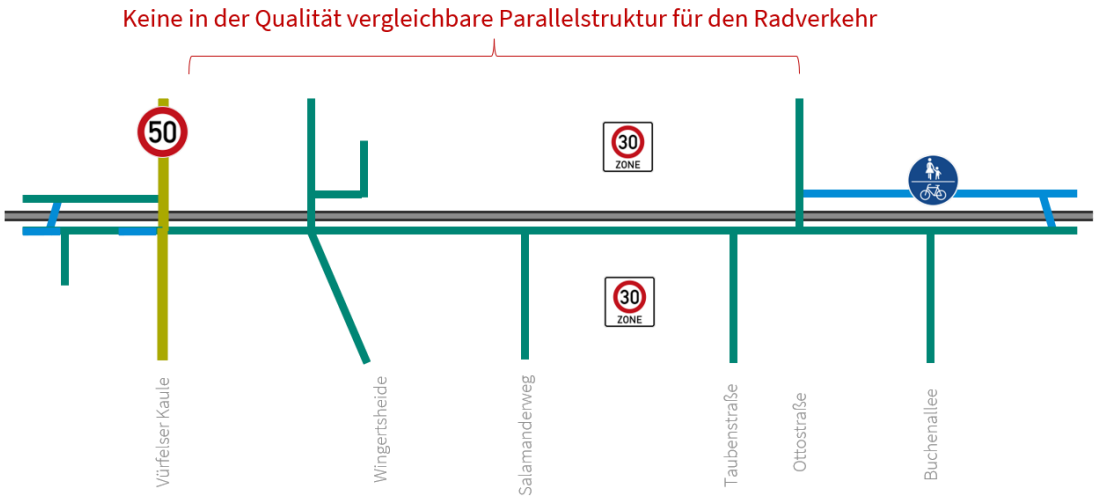


Abbildung 42: Die Variante einer durchgängigen Alternativen Radverkehrsroute ist nicht umsetzbar

Darüber hinaus können unabhängig von einer möglichen Radverkehrsführung ergänzende (punktuelle) Handlungsoptionen aufgezeigt werden, die zu Verbesserungen der Verkehrssicherheit und der Förderung des Radverkehrs beitragen können. So kommt z.B. dem Knotenpunkt Ottostraße aufgrund seiner Funktion als wichtiger Verknüpfungspunkt mehrerer Radverkehrsbeziehungen eine besondere Bedeutung zu.

Variante 1: Mischverkehr Tempo 30-Zone (Bestand)

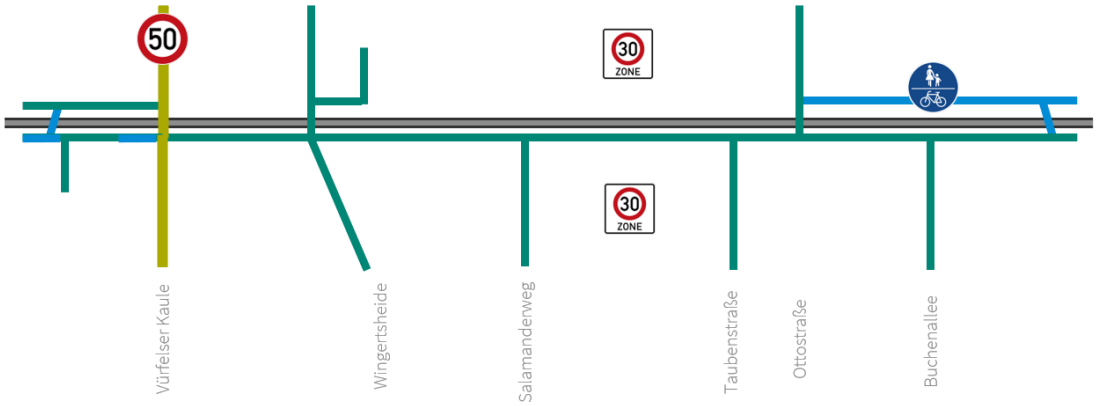


Abbildung 43: Variante mit der Führung des Radverkehrs im Mischverkehr innerhalb einer Tempo 30-Zone

Auf Grundlage der erhobenen Verkehrsbelastungen ist die Führung des Radverkehrs im Mischverkehr grundsätzlich möglich.

Die Führung des Radverkehrs im Mischverkehr innerhalb einer Tempo-30-Zone ist bei den vorliegenden Verkehrsbelastungen grundsätzlich möglich und entspricht den geltenden Regelwerken. Die Verkehrssicherheit für den Radverkehr ist bei Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h positiv zu werten.

Studien zeigen[5], dass die Führung im Mischverkehr auch bei Tempo 30 von den Verkehrsteilnehmenden kritischer bewertet wird, also bevorrechtigte und besonders als separierte Führungsformen. Darüber hinaus bietet diese Variante keine Möglichkeit, die Bedeutung der Strecke für den Radverkehr durch gestalterische oder infrastrukturelle Maßnahmen hervorzuheben. Die Route bleibt im Straßenbild als gewöhnliche Tempo-30-Straße wahrnehmbar, sodass die Funktion als wichtige Radverkehrsverbindung nur eingeschränkt erkennbar ist. Dies kann Konsequenzen haben, indem das Potential, dass der Radverkehr besitzt, nicht aktiviert wird. Ein Umstieg vom Kfz auf das Auto, besonders auch im Schulverkehr, wird nicht gefördert.

Nachteilig ist, dass das Nebeneinanderfahren als wesentliches Qualitäts- und Komfortmerkmal im Radverkehrs, besonders beim Schulverkehr, nur eingeschränkt möglich ist. Die vorhandenen Rechts-vor-Links-Regelungen führen in Fahrtrichtung Osten zu einer allgemeinen Geschwindigkeitsdämpfung. Dies wirkt sich zwar positiv auf die Verkehrssicherheit aus, kann jedoch gleichzeitig zu Reisezeitverlusten für den Radverkehr führen, womit ein Qualitätsmerkmal einer Radvorrangroute nicht erreicht wird und auch der Komfort eingeschränkt wird (wiederholtes verzögern und beschleunigen).

Als kritischer Bereich ist insbesondere die Querung der Vürfelser Kaule im Umfeld des Bahnübergangs zu bewerten. Hier bestehen aufgrund der Verkehrsabläufe und der räumlichen Situation erhöhte Anforderungen an die Verkehrssicherheit und den Komfort des Radverkehrs, die im Bestand nicht gelöst sind (vgl. weitere Handlungserfordernisse).

Variante 2: Durchgängige Fahrradstraße

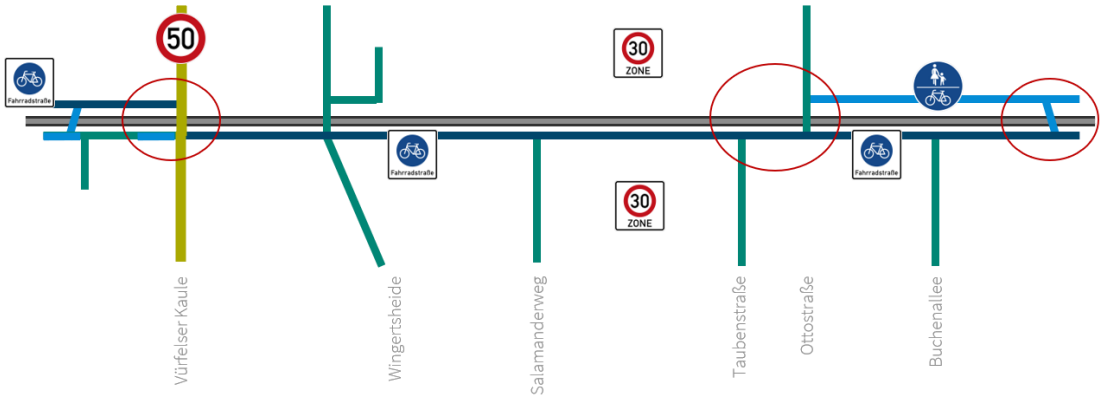


Abbildung 44: Variante einer durchgängigen Fahrradstraße

Die Ausweisung der gesamten Untersuchungsstrecke als Fahrradstraße ermöglicht ein durchgängiges und einheitliches Führungsprinzip sowie eine konsistente Gestaltung über den gesamten Streckenverlauf. Dadurch kann die hohe Bedeutung der Verbindung für den Radverkehr sichtbar gemacht und der Radverkehr auf der gesamten Route gegenüber dem Kfz-Verkehr priorisiert werden.

[5] *Radwege Check, FixMyCity, gefördert durch das BMDV und die Senatskanzlei Berlin*

Im Abschnitt westlich der Taubenstraße entspricht die Fahrradstraße den tatsächlichen Verkehrsverhältnissen, da der Radverkehr hier bereits die dominierende Verkehrsart darstellt. Östlich der Taubenstraße ist der Radverkehr zwar weniger prägend, die Netzbedeutung der Verbindung für den Radverkehr besteht jedoch durchgängig. Eine einheitliche Gestaltung der Gesamtstrecke ist daher aus Nutzenden-Sicht grundsätzlich nachvollziehbar.

Herausfordernd sind jedoch die vergleichsweise hohen Kfz-Verkehrsbelastungen in den östlichen Abschnitten. Für die Ausweisung als Fahrradstraße sind begleitende Maßnahmen zur Reduzierung beziehungsweise Bündelung des Kfz-Verkehrs zu empfehlen (vgl. weitere Handlungserfordernisse).

Der Radverkehr kann und sollte durchgängig bevorrechtigt werden. Auch hierbei sind ergänzende Maßnahmen zur Reduzierung des Kfz-Verkehrs zu empfehlen bzw. zu prüfen. Mittels einer Querschnittszählung nach Umsetzung, sind die Fahrgeschwindigkeiten zu prüfen, da eine Bevorrechtigung zu höheren Kfz-Geschwindigkeiten führen kann. Auch die Attraktivität hinsichtlich der Reisezeiten kann zu einer Zunahme der Kfz-Verkehrsmengen führen. Ergänzende Maßnahmen sollten frühzeitig berücksichtigt werden (vgl. weitere Handlungserfordernisse). Unabhängig von potentiellen negativen Auswirkungen ist eine grundsätzliche Reduktion des Kfz-Verkehrs zu empfehlen, um die Attraktivität als Fahrradroute - insbesondere mit Blick auf den Schulverkehr - zu steigern.

Als kritischer Bereich bleibt zudem die Querung der Vürfelser Kaule im Umfeld des Bahnübergangs bestehen. Unabhängig von der gewählten Führungsform stellt dieser Bereich aufgrund der Verkehrsabläufe und der Knotenpunktgeometrie besondere Anforderungen an die sichere und komfortable Führung des Radverkehrs (vgl. weitere Handlungserfordernisse).

Bei Umsetzung der Vorzugsvariante und gleichzeitiger Realisierung weiterer Handlungsschritte kann von einer positiven Entwicklung des Radverkehrsanteils ausgegangen werden. Die Ausbildung einer durchgängigen Fahrradstraße entfaltet hierbei die größten Wirkungen, da sie eine geschlossene und leicht verständliche Routenführung ermöglicht, die Wiedererkennbarkeit stärkt und dem Radverkehr eine eindeutige Priorität im Verkehrsraum einräumt.

Auswirkungen auf den Kfz-Verkehr ergeben sich durch die Ausweisung einer Fahrradstraße zunächst nicht (Freigabe für Kfz). Erst mit der Umsetzung begleitender Maßnahmen zur Reduzierung oder Verlagerung des Kfz-Verkehrs kann die Strecke für den motorisierten Durchgangsverkehr unattraktiver werden oder abschnittsweise ihre durchgängige Befahrbarkeit verlieren. Dies hat Auswirkungen auf den Netzzusammenhang.

- Für Nord-Süd-Verkehrsbeziehungen sind die Auswirkungen möglicher verkehrslenkender Maßnahmen im Einzelfall zu prüfen. Da insbesondere Sammelstraßen sowie Pendler- und Hol- bzw. Bringverkehre betroffen wären und

die Untersuchungsstrecken keine regionale Verbindungsfunktion erfüllen, erscheinen alternative Routenführungen grundsätzlich möglich. Wesentliche Auswirkungen auf die übergeordnete Netzfunktion sind daher nicht zu erwarten. Die Prüfung der konkreten Netzwirkungen liegt jedoch außerhalb des Untersuchungsgebiets.

- Im westlichen Abschnitt ist bereits heute überwiegend Quell- und Zielverkehr vorhanden, während Durchgangsverkehr kaum eine Rolle spielt. Kleinräumige Umwegfahrten erscheinen hier grundsätzlich vertretbar. Mögliche Maßnahmen und deren Auswirkungen auf einzelne Verkehrsbeziehungen sind jedoch im Rahmen einer gesonderten Betrachtung im Einzelfall zu prüfen.

Variante 3: Abschnittsweise Fahrradstraße

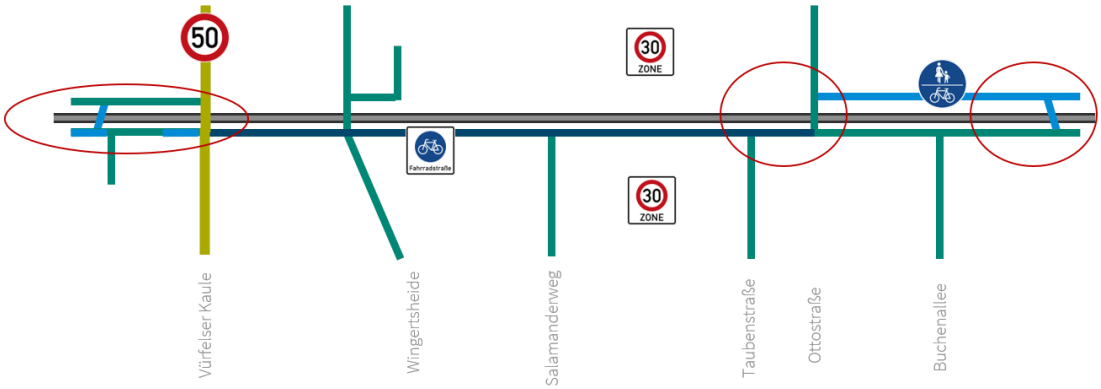


Abbildung 45: Mischvariante – im westlichen Teil als Fahrradstraße im östlichen Teil im Mischverkehr in einer Tempo 30-Zone und unter Nutzung des Geh- und Radweges nördlich der Stadtbahntrasse

In einer Mischvariante erfolgt die Führung des Radverkehrs im westlichen Teilabschnitt (bis Taubenstraße/Ottostraße) als Fahrradstraße und im östlichen Abschnitt im Mischverkehr (Tempo 30-Zone) unter Einbeziehung des Geh- und Radweges nördlich der Stadtbahntrasse. Während im westlichen Bereich die Voraussetzungen für eine Fahrradstraße erfüllt sind, ist der Radverkehr auf dem östlichen Abschnitt aktuell nicht die vorherrschende Verkehrsart. Die Netzfunktion, die Verkehrsströme wie auch die notwendige Sicherung und Förderung des Radverkehrs erlauben eine Fahrradstraße. Begleitende Maßnahmen zur Reduzierung des Kfz-Verkehrs werden empfohlen und sind in Variante 2 sowie unter den weiteren Handlungsoptionen beschrieben.

Sollten diese Maßnahmen zur Reduzierung des Kfz-Verkehrs kurzfristig nicht umsetzbar sein oder bestehen aufgrund des Kfz-Verkehrsaufkomme rechtliche Zweifel an der Umsetzbarkeit einer Fahrradstraße, kann die Fahrradstraße zunächst auf den westlichen Abschnitt beschränkt werden. Eine spätere Erweiterung auf die Gesamtstrecke bleibt grundsätzlich möglich und ist anzustreben.

Eine vollständige Verlagerung der Radroute F2 auf den Geh- und Radweg nördlich der Stadtbahntrasse ist als Dauerlösung ist kritisch zu sehen. Hierfür wären zwei zusätzliche

Querungen der Bahnstrecke erforderlich. Dies führt zu zusätzlichen Reisezeitverlusten für den Radverkehr und dürfte die Akzeptanz der Route verringern.

Die Parkstraße muss unabhängig hiervon weiterhin eine wichtige Funktion für den Schulradverkehr aus den angrenzenden Wohngebieten erfüllen. Eine vollständige Verlagerung der Radroute würde diese direkte Erschließungsfunktion nur eingeschränkt abbilden. Aus diesem Grund sollte die Parkstraße auch künftig als wichtige Radverkehrsverbindung und Schulwegachse berücksichtigt werden.

Die für die Variante 2 dargestellten Vor- und Nachteile gelten grundsätzlich auch für diese Variante. Durch die vom Kfz-Verkehr unabhängige Führung nördlich der Bahntrasse im östlichen Abschnitt kann sogar eine höhere Attraktivität und Aufenthaltsqualität für den Radverkehr erreicht werden als bei einer Führung im Straßenraum. Demgegenüber können jedoch durch die gemeinsame Führung mit dem Fußverkehr zusätzliche Konflikte auftreten. Zudem ist die soziale Kontrolle auf den durch Waldflächen verlaufenden Abschnitten geringer als im Straßenraum. Dies kann die subjektive Sicherheit insbesondere in den Abend- und Nachtstunden beeinträchtigen.

Als kritischer Bereich verbleibt die Querung der Vürfelser Kaule im Umfeld des Bahnübergangs. Eine Verbesserung der Situation könnte durch die Einbeziehung des parallel verlaufenden Weges entlang der Siegenstraße erreicht werden. Zudem ist im Bereich Taubenstraße/Ottostraße eine geeignete Übergangslösung als Anschluss an den bestehenden Geh- und Radweg erforderlich (→ vgl. weitere Handlungsoptionen).

Parkraum

Im Abschnitt zwischen Buchenallee und Wingertsheide können die bestehenden Engstellen durch parkende Kfz zu Konflikten zwischen den Verkehrsteilnehmern führen sowie den Linien- und Rettungsverkehr beeinträchtigen.

Die in der Planung zur Fahrradstraße vorgesehene Neuordnung des Parkraumangebots auf der Untersuchungsstrecke im Abschnitt zwischen Buchenallee und Wingertsheide ist unabhängig von der Umsetzung einer Fahrradstraße zu empfehlen. Hierdurch können die beschriebenen Konflikt- und Behinderungspotenziale reduziert werden. In der Variante „Fahrradstraße“ wird der Charakter der Straße auf den Radverkehr fokussiert. Die Parkraumuntersuchung zeigt zugleich, dass für die Anlieger hieraus keine relevanten Einschränkungen zu erwarten sind.

Positiv zu bewerten ist die geschwindigkeitsdämpfende Wirkung parkender Kfz. Die Geschwindigkeitsdämpfung kann im Falle einer Neuordnung durch den allgemein schmalen Straßenraum sowie die vorhandenen, beziehungsweise ergänzend möglichen Bauminseln (→ weitere Handlungsoptionen), erreicht werden.

Im Bereich Wingertsheide bis Vürfelser Kaule sind ergänzende Maßnahmen zur Reduzierung der Fahrgeschwindigkeiten jedoch empfehlenswert, da hier die höchsten V85-Werte festgestellt wurden (→ weitere Handlungsoptionen).

Im Bereich der Siegenstraße sowie im westlichen Abschnitt der Parkstraße ist der ruhende Verkehr bereits geordnet. Diese Regelungen sollten beibehalten werden.

Weitere Handlungsoptionen

Weitere Handlungsoptionen werden zusammengefasst beschrieben, da diese variantenübergreifend sinnvoll sind.

Querung der Vürfelser Kaule

Die Querung der Vürfelser Kaule im Bereich des Bahnübergangs stellt eine der wesentlichen Problemstellen innerhalb des Untersuchungsraums dar. Die Straße weist mit mehr als 10.000 Kfz/24 h eine hohe Verkehrsbelastung auf. Gleichzeitig besteht derzeit keine gesicherte Querungsmöglichkeit für den Radverkehr in West-Ost-Richtung. Ein erforderliches direktes Linksabbiegen ist aufgrund der räumlichen Situation im Zusammenhang mit dem Bahnübergang auch für den Radverkehr nicht zulässig. Die Nutzung der Seitenräume ist erlaubt, aber konfliktbehaftet (Querung, Fußverkehr).

Zur Verbesserung der Querungssituation kommen zwei Lösungsansätze in Betracht:

- Die Einrichtung von gesicherten Aufstellbereichen für links abbiegende Radfahrende ist zu prüfen. Diese können sowohl auf der Fahrbahn als auch im Seitenraum vorgesehen werden. Hierdurch könnte das Queren der Vürfelser Kaule sicherer und nachvollziehbarer gestaltet werden.
- Die Einbeziehung des westlich gelegenen Wickenpfädchens bis zum Bahnüberweg am Ende der Untersuchungstrecke ist zu prüfen. Hierfür kann eine Erweiterung der Lichtsignalanlage am Bahnübergang notwendig sein, sodass eine gesicherte Querung des Radverkehrs ermöglicht wird. Ergänzend können weitere bauliche Anpassungen erforderlich werden, um den Radverkehr zu entflechten.

Auch eine Kombination beider Ansätze ist möglich. Die konkrete Ausgestaltung bedarf jedoch einer vertieften Planung, da die Randbedingungen durch den Bahnübergang, die begrenzten Flächenverhältnisse sowie die vielfältigen Nutzungskonkurrenzen im Straßenraum geprägt sind. Unabhängig von der potentiellen Lösung kommt einer Verbesserung der Querungssituation eine hohe Bedeutung zu. Sie ist sowohl für die durchgängige Führung des Radverkehrs auf der Hauptroute als auch für die Erreichbarkeit der Radabstellanlagen an der Haltestelle Refrath von zentraler Bedeutung. Bei einer fahrradfreundlichen Gestaltung ist mit einer Steigerung des Radverkehrsanteils zu rechnen.

Es sind keine Auswirkungen auf den Kfz-Verkehr zu erwarten, wenn die Schaltung des BÜ genutzt wird.

Abschnitt Vürfelser Kaule / Wingertsheide

Der Abschnitt Vürfelser Kaule / Wingertsheide weist aufgrund der vergleichsweise breiten Fahrbahnräume, der vorhandenen Parkstände im Seitenraum sowie des Busverkehrs besondere Herausforderungen auf. Zudem wurden hier die höchsten V_{85}-Geschwindigkeiten im Untersuchungsgebiet festgestellt, die oberhalb der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h liegen.

Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit, zur Entflechtung des Radverkehrs vom Kfz- und Linienverkehr und zur Unterstützung einer Geschwindigkeitsreduzierung sind bauliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung zu prüfen. Hierzu zählen insbesondere Fahrbahneinengungen oder andere geschwindigkeitsdämpfende Elemente. Aufpflasterungen erscheinen aufgrund des Linienbusverkehrs dagegen nur eingeschränkt geeignet.

Zusätzlich sollte geprüft werden, inwieweit Kiss-and-Ride-Verkehre auf den vorhandenen P+R-Parkplatz (nördlich der Gleise) verlagert werden können. Hierdurch könnten die Kfz-Verkehrsbelastungen im unmittelbaren Umfeld reduziert und die Verkehrssituation insbesondere zu den Spitzenzeiten entschärft werden.

Darüber hinaus ist die Anlage einer separaten Radverkehrsführung entlang der Bahntrasse möglich. Ergänzend oder alternativ kann eine abschnittsweise Einbahnstraßenregelung geprüft werden, wobei die Anforderungen des Busverkehrs zu berücksichtigen sind. Hierdurch ließen sich zusätzliche Flächen für eine sichere und komfortable Radverkehrsführung gewinnen.

Die konkrete Wahl der Maßnahmen sollte im Zusammenhang mit der zukünftigen Gestaltung der Querung der Vürfelser Kaule am Bahnübergang erfolgen. Beide Themenfelder stehen in engem funktionalem Zusammenhang und sollten daher im Rahmen einer integrierten Planung betrachtet werden. Insbesondere die Erreichbarkeit der Haltestelle Refrath, die Anbindung der Radabstellanlagen sowie die Führung der Hauptradroute sind dabei gemeinsam zu bewerten, genauso wie potentielle Auswirkungen auf den Kfz-Verkehr.

Hol- und Bringverkehr Schule

Die Beobachtungen vor Ort verdeutlichen einen zusätzlichen Handlungsbedarf, der über die reine Gestaltung der Radverkehrsanlagen hinausgeht. Insbesondere die regelmäßige Inanspruchnahme von Flächen durch ordnungswidrig abgestellte Fahrzeuge sollte durch verstärkte Kontrollen des ruhenden Verkehrs begleitet werden.

Darüber hinaus wird die Durchführung eines schulischen Mobilitätsmanagements empfohlen. Hierdurch kann die Verkehrs- und Erschließungssituation im Umfeld der Schule ganzheitlich betrachtet und gemeinsam mit den relevanten Akteuren bewertet werden. Aufbauend auf den Ergebnissen können gezielte Maßnahmen zur Verbesserung

der Verkehrsorganisation und Verkehrssicherheit, aber auch zur Förderung des Radverkehrs (Bewerbung der Route, Erläuterung der Regeln etc.) entwickelt werden.

Von besonderer Bedeutung ist die Reduzierung beziehungsweise zumindest die geordnete Abwicklung des Hol- und Bringverkehrs. Hierzu bietet sich beispielsweise die Einrichtung von Elternhaltestellen an. Dadurch können die Verkehrsbelastungen unmittelbar vor der Schule reduziert sowie Konflikte zwischen Kfz-, Fuß- und Radverkehr verringert werden. Eine solche Maßnahme wäre auch kurzfristig und mit vergleichsweise geringem Aufwand (personell und finanziell) umsetzbar.

Im Zusammenhang mit einer möglichen Fahrradstraße können entsprechende Maßnahmen zudem eine wichtige verkehrslenkende Funktion übernehmen. Insbesondere die Bündelung von Hol- und Bringverkehren an geeigneten Standorten kann dazu beitragen, die Aufenthaltsqualität und Verkehrssicherheit entlang der Route nachhaltig zu verbessern und die angestrebte Priorisierung des Radverkehrs zu unterstützen.

Pendlerverkehr

Die bestehende Situation weist Parallelen zu den Herausforderungen des Hol- und Bringverkehrs auf. Vor diesem Hintergrund sollte kritisch hinterfragt werden, ob die dauerhafte kostenfreie Nutzung von P+R-Angeboten im unmittelbaren Wohnumfeld weiterhin unterstützt werden sollte. Die daraus resultierenden zusätzlichen Kfz-Verkehre führen zu Belastungen für die Anwohnerschaft und stehen den Zielen einer sicheren und attraktiven Radverkehrsförderung entgegen. Insgesamt überwiegen die negativen Auswirkungen die Vorteile einer wohngebietsnahen und unbeschränkten P+R-Nutzung.

Zur Steuerung der Parkraumnachfrage kommen verschiedene Maßnahmen des Parkraummanagements in Betracht. Hierzu zählt eine Bewirtschaftung ausgewählter Bereiche (z.B. mittels Parkscheibe). Es können Maßnahmen getroffen werden, um die Parkplatznachfrage von der Haltestelle und damit von der Radroute in angrenzende Straßen zu verlagern. Die Untersuchungen zeigen, dass hierfür grundsätzlich Kapazitätsreserven vorhanden sind.

Besonders zu prüfen ist der Stich der Parkstraße zur Haltestelle Frankenforst. Eine Sperrung für den allgemeinen Kfz-Verkehr erscheint zweckmäßig. Hierdurch könnten sowohl die Bedingungen für den Radverkehr als auch die Sicherheit des Schulradverkehrs verbessert werden. Gleichzeitig würden Konflikte mit Hol- und Bringverkehren reduziert. Eine solche Maßnahme bietet damit Potenziale für mehrere Handlungsfelder und kann synergetische Wirkungen hinsichtlich Verkehrssicherheit, Aufenthaltsqualität und Radverkehrsförderung entfalten.

Bereich Ottostraße / Taubenstraße

Der Bereich Ottostraße / Taubenstraße stellt einen funktional bedeutsamen Knotenpunkt dar. Hier überlagern sich Nord-Süd-Beziehungen des Kfz-Verkehrs, Linienverkehre sowie wichtige Verknüpfungs- und Querungsbeziehungen des Radverkehrs. Gleichzeitig

begrenzen die räumlichen Verhältnisse und die Nähe zum Bahnübergang sowie zur Stadtbahnhaltestelle die Möglichkeiten für bauliche Anpassungen.

Sofern die zuvor beschriebenen Maßnahmen zur Reduzierung beziehungsweise Verlagerung des Kfz-Verkehrs umgesetzt werden, ist davon auszugehen, dass sich die Konfliktsituation deutlich entschärft. In diesem Fall sind voraussichtlich keine weitergehenden Maßnahmen im Knotenbereich erforderlich.

Sollte eine Reduzierung des Kfz-Verkehrs hingegen nicht erreicht werden, ist die Situation aufgrund der begrenzten Flächenverhältnisse, des Bahnübergangs sowie der unterschiedlichen Nutzungsansprüche nur schwer zu lösen. Einer gestalterischen Aufwertung z.B. durch eine einheitliche Flächengestaltung zur Verdeutlichung der Verknüpfungsfunktion und zur stärkeren Wahrnehmung des Radverkehrs, stehen jedoch die erforderlichen Vorrangregelungen und Sicherheitsanforderungen des Bahnübergangs entgegen. Vor diesem Hintergrund kommt der Reduzierung des Kfz-Verkehrs eine zentrale Bedeutung zu. Sie stellt die wirksamste Möglichkeit dar, die Verkehrssituation im Bereich Ottostraße / Taubenstraße zu entschärfen und gleichzeitig die Bedingungen für den Radverkehr nachhaltig zu verbessern.

Empfehlung

Auf Grundlage der Verkehrszählungen, der Parkraumuntersuchung sowie der Bewertung der untersuchten Varianten wird empfohlen, die bereits vorgesehene Variante „abschnittsweise Fahrradstraße“ umzusetzen und die geplante Reduzierung des Parkraumangebots beizubehalten.

Die Variante ist fachlich nachvollziehbar begründbar und unter den gegebenen Randbedingungen umsetzbar. Die Parkraumuntersuchung zeigt, dass die vorgesehenen Anpassungen keine wesentlichen Einschränkungen für die Anlieger verursachen. Gleichzeitig können Konflikte im Straßenraum reduziert, die Verkehrssicherheit verbessert und die Funktion der Route für den Radverkehr gestärkt werden. Die Belange des Schulradverkehrs sowie die Förderung des Radverkehrs als nachhaltige Verkehrsart sind dabei höher zu gewichten als die heutige Funktion einzelner Parkstände oder die Aufrechterhaltung eines möglichst störungsfreien Kfz-Verkehrs.

Ergänzend zur Umsetzung der Fahrradstraße sollten weitere Maßnahmen zur Verkehrslenkung verfolgt werden. Höchste Priorität hat hierbei die Reduzierung des Kfz-Verkehrs im östlichen Abschnitt der Strecke (Pendlerverkehr, Hol-/Bringverkehr Schulen, Durchgangsverkehr). Hierdurch können die Voraussetzungen für eine spätere Erweiterung der Fahrradstraße auf die gesamte Achse geschaffen werden. Nach Umsetzung entsprechender Maßnahmen wird empfohlen, die Entwicklung der Verkehrsbelastungen zu evaluieren und auf dieser Grundlage die Weiterführung der Fahrradstraße bis in den

östlichen Abschnitt zu prüfen sowie über weitere Maßnahmen einer Verkehrsberuhigung zu entscheiden.

Ein weiteres zentrales Handlungsfeld stellt die Querung der Vürfelser Kaule im Bereich des Bahnübergangs dar. Die Verbesserung dieser Querungsstelle ist für die Durchgängigkeit und Attraktivität der Radverkehrsverbindung von hoher Bedeutung. Gleichzeitig handelt es sich um eine planerisch anspruchsvolle und kostenintensive Maßnahme, da die Randbedingungen durch den Bahnübergang, die begrenzten Flächenverhältnisse sowie vielfältige Nutzungskonkurrenzen geprägt sind. Unabhängig von der gewählten Variante sollte die Entwicklung einer tragfähigen Lösung daher als eigenständiges Handlungsfeld weiterverfolgt werden.

Ö 15

Stadt Bergisch Gladbach
Der Bürgermeister
Federführender Fachbereich
Stadtentwicklung

Beschlussvorlage

Drucksachen-Nr. 0677/2026
öffentlich

Gremium	Sitzungsdatum	Art der Behandlung
Ausschuss für Mobilität und Verkehrsflächen	01.12.2026	Entscheidung

Tagesordnungspunkt

Beanstandung der Beschlüsse zum erweiterten Antrag der CDU-Fraktion vom 26.09.2026 aus der Sitzung des Ausschusses für Mobilität und Verkehrsflächen vom 29.09.2026 gemäß § 54 Abs. 3 Gemeindeordnung NRW (GO NRW)

Beschlussvorschlag:

Aufgrund der Beanstandung durch den Bürgermeister gemäß § 54 Abs. 3 GO NRW mit Schreiben vom 08.10.2026 werden die in der Sitzung des Ausschusses für Mobilität und Verkehrsflächen aufgrund des Änderungsantrages des CDU-Fraktion vom 26.09.2026 mit Stimmenmehrheit gefassten Beschlüsse:

1. *Die Beschlusspunkte II und III des Beschlusses zum Radverkehrsnetz (im Zusammenhang mit dem Fahrradstraßenkonzept (Drucksachennummer 0710/2023) des Ausschusses für Mobilität und Verkehrsflächen vom 13.02.2024 werden aufgehoben.*
2. *Die Verwaltung wird beauftragt, die Markierungen und Beschilderungen der in Beschlusspunkt II der Drucksache-Nr. 0710/2023 genannten ehemaligen Fahrradstraßen unverzüglich, spätestens jedoch zum 31.10.2026 zurückzubauen und den ursprünglichen Zustand vor der Umwidmung zur Fahrradstraße wiederherzustellen.“*

aufgehoben.

Sachdarstellung/Begründung:

Es wird vollinhaltlich Bezug genommen auf die Vorlage Drucksachennummer 0633/2026, welche als Tischvorlage zur Sitzung des Rates am 13.10.2026 den Mitgliedern des Rates zur Kenntnis gegeben wurde und dieser Vorlage als Anlage beigefügt ist.

Vor diesem Hintergrund empfiehlt die Verwaltung dem Ausschuss für Mobilität und Verkehrsflächen des Rates der Stadt Bergisch Gladbach, die in der Sitzung des Ausschusses am 29.09.2026 aufgrund des Ergänzungsantrages der CDU-Fraktion gefassten Beschlüsse zu 1. und 2. aufzuheben bzw. zurückzunehmen.

Verbleibt indes der Ausschuss für Mobilität und Verkehrsflächen bei seinen Beschlüssen aus der Sitzung am 29.09.2026 und weist die Beanstandung zurück, ist der von Seiten des Bürgermeisters beanstandete Beschluss in Gänze gemäß § 54 Abs. 3 Satz 2 Gemeindeordnung (GO) NRW, ohne dass es einer nochmaligen Beanstandung durch den Bürgermeister bedarf, dem Rat der Stadt zur Entscheidung vorzulegen.

Bis zur endgültigen Entscheidung über die Beanstandung haben die in der Sitzung des Ausschusses für Mobilität und Verkehrsflächen am 29.09.2026 gefassten Beschlüsse aufschiebende Wirkung und dürfen gemäß der Vorgabe des § 54 Abs. 2 Satz 2 GO NRW nicht umgesetzt werden.

Stadt Bergisch Gladbach
Der Bürgermeister
Federführender Fachbereich
Ratsbüro

Mitteilungsvorlage

Drucksachen-Nr. 0663/2026
öffentlich

Gremium	Sitzungsdatum	Art der Behandlung
Rat der Stadt Bergisch Gladbach	13.10.2026	zur Kenntnis

Tagesordnungspunkt

Beanstandung eines Beschlusses aus der Sitzung des Ausschusses für Mobilität und Verkehrsflächen am 29.09.2026 durch den Bürgermeister gemäß § 54 Abs. 3 GO NRW

Inhalt der Mitteilung:

In der Sitzung des Ausschusses für Mobilität und Verkehrsflächen des Rates der Stadt Bergisch Gladbach am 29.09.2026 wurde zum TOP 16.1 „Antrag der CDU-Fraktion vom 26.08.2026 - Rückbau ehemalige Fahrradstraße Nachtigallenstraße“ seitens der CDU-Fraktion in der Sitzung ein weitergehender Antrag (als Antrag zur Sache) eingereicht, der in der Sitzung mit den Stimmen der Fraktionen CDU und AfD mehrheitlich angenommen wurde.

Beschlossen wurde:
„1. Die Beschlusspunkte II und III des Beschlusses zum Radverkehrsnetz (im Zusammenhang mit dem Fahrradstraßenkonzept (Drucksachennummer 0710/2023) des Ausschusses für Mobilität und Verkehrsflächen vom 13.02.2024 werden aufgehoben.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, die Markierungen und Beschilderungen der in Beschlusspunkt II der Drucksache-Nr. 0710/2023 genannten ehemaligen Fahrradstraßen unverzüglich, spätestens jedoch zum 31.10.2026, zurückzubauen und den ursprünglichen Zustand vor der Umwidmung zur Fahrradstraße wiederherzustellen.“

Zu diesem Beschluss liegt der Verwaltung eine Anfrage des Einzelratsmitglied Tomás M. Santillán zur Rechtmäßigkeit des zu diesem Antrag gefassten Beschlusses des AMV in Sachen „Aufhebung der Umsetzung von Fahrradstraßen“, eine entsprechende Kommunalaufsichtsbeschwerde ebenfalls durch Herrn Santillán sowie ein Einspruch gem. § 31 Geschäftsordnung gegen den Ausschussbeschluss von mehr als 1/5 der Ausschussmitglieder aus den Reihen der Fraktionen SPD, Bündnis 90/DIE GRÜNEN, Volt/Freie Wählergemeinschaft und DIE Linke GL vor (s. auch Drucksachennummer 0649/2026).

Nach Eingang der Beschwerden sowie des Einspruchs hat die städtische Rechtsabteilung die Rechtmäßigkeit des Ausschussbeschlusses zwischenzeitlich mit dem Ergebnis überprüft: „Zwar sind Änderungsanträge zu einem ordnungsgemäß aufgerufenen Tagesordnungspunkt grundsätzlich zulässig. Jedoch darf ein Änderungsantrag nicht dazu führen, dass erstmals ein qualitativ neuer Beratungsgegenstand zur Beschlussfassung gestellt wird. Entscheidend ist daher, ob ein verständiges Ausschussmitglied aufgrund der Einladung damit rechnen musste, dass über den später tatsächlich beschlossenen Regelungsgehalt entschieden werden würde. Gegenstand des angekündigten Tagesordnungspunktes war lediglich die Frage des Rückbaus der ehemaligen Fahrradstraße Nachtigallenstraße/ Hasenweg. Der beschlossene Änderungsantrag ging jedoch deutlich darüber hinaus: Er zielte auf die Aufhebung von Teilen des Fahrradstraßenkonzeptes insgesamt. Damit wurde nicht mehr nur die konkrete Verkehrssituation in einer einzelnen Straße behandelt, sondern die Fortgeltung einer bereits bestehenden konzeptionellen Beschlusslage in Frage gestellt. Daher hat der Änderungsantrag den angekündigten Beratungsgegenstand überschritten."

Gemäß § 54 Abs. 2 und 3 Gemeindeordnung NRW hat der Bürgermeister den Beschluss eines Ausschusses, welcher gegen geltendes Recht verstößt, zu beanstanden. Gemäß § 54 Abs. 3 i.V.m. Abs. 2 Satz 2 hat die Beanstandung durch den Bürgermeister aufschiebende Wirkung.

Insofern wird auf die als Anlage zu dieser Vorlage beigefügte Beanstandung vom 08.10.2026 verwiesen.

Vor diesem Hintergrund wird sich der Ausschuss für Mobilität und Verkehrsflächen in seiner kommenden Sitzung am 01.12.2026 mit der Beanstandung des Bürgermeisters befassen. Verbleibt der Ausschuss bei seinem in der Sitzung am 29.09.2026 gefassten Beschluss, hat gemäß § 54 Abs. 3 Satz 2 GO NRW der Rat über die Angelegenheit zu beschließen. Bestätigt der Rat in seiner darauffolgenden Sitzung dann ebenfalls den Beschluss, hat der Bürgermeister gemäß § 54 Abs. 2 Satz 4 unverzüglich die Entscheidung der Aufsichtsbehörde einzuholen.

Der Bürgermeister
der Stadt Bergisch Gladbach

An den Vorsitzenden des Ausschuss
für Mobilität und Verkehrsflächen
des Rates der Stadt Bergisch Gladbach
Herrn Robert-Martin Kraus
Konrad-Adenauer-Platz 1
51465 Bergisch Gladbach

Rathaus Bergisch Gladbach
Konrad-Adenauer-Platz 1

Zimmer 22
Telefon: (0 22 02) 14 22 27
Telefax: (0 22 02) 14 70 22 27
www.bergischgladbach.de
E-Mail:
buergermeister@stadt-gl.de

08.10.2026

Sitzung des Ausschuss für Mobilität und Verkehrsflächen des Rates am 29.09.2026
TOP 16.1 – Antrag der CDU-Fraktion „Rückbau ehemalige Fahrradstraße Nachtigallenstraße“
Beanstandung des Beschlusses zum erweiterten Antrag der CDU-Fraktion gemäß § 54 Abs.3 Gemeindeordnung NRW (GO NRW)

Sehr geehrter Herr Kraus,

in der Sitzung des Ausschusses für Mobilität und Verkehrsflächen des Rates der Stadt Bergisch Gladbach am 29.09.2026 wurde zum TOP 16.1 „Antrag der CDU-Fraktion vom 26.08.2026 - Rückbau ehemalige Fahrradstraße Nachtigallenstraße“ seitens der CDU-Fraktion während der Sitzung im Rahmen der Diskussion zum fristgerecht eingereichten Antrag der CDU-Fraktion ein weitergehender Antrag (als Antrag zur Sache) eingereicht, der in der Sitzung mit den Stimmen der Fraktionen CDU und AfD mehrheitlich angenommen wurde.

Beschlossen wurde:
„1. Die Beschlusspunkte II und III des Beschlusses zum Radverkehrsnetz (im Zusammenhang mit dem Fahrradstraßenkonzept (Drucksachennummer 0710/2023) des Ausschusses für Mobilität und Verkehrsflächen vom 13.02.2024 werden aufgehoben.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, die Markierungen und Beschilderungen der in Beschlusspunkt II der Drucksache-Nr. 0710/2023 genannten ehemaligen Fahrradstraßen unverzüglich, spätestens jedoch zum 31.10.2026, zurückzubauen und den ursprünglichen Zustand vor der Umwidmung zur Fahrradstraße wiederherzustellen.“

Dieser Beschluss ist rechtswidrig. Ich beanstande ihn gemäß § 54 Abs. 3 der Gemeindeordnung NRW. Ich bitte Sie, aufgrund der Beanstandung und der damit einhergehenden Zurückweisung an den Ausschuss, diesen Punkt auf die Tagesordnung der kommenden Sitzung des Ausschusses für Mobilität und Verkehrsflächen als zuständiges Gremium zu setzen.

Begründung:
Nach § 48 Abs. 1 GO NRW müssen die Beratungsgegenstände den Mitgliedern des Rates beziehungsweise des Ausschusses mit der Einladung mitgeteilt werden. Nach § 3 Abs. 1 i.V.m. § 29 der Geschäftsordnung des Rates der Stadt Bergisch Gladbach und seiner Ausschüsse der Ausschussvorsitzende die Tagesordnung fest und nimmt dabei Vorschläge auf, die schriftlich drei Wochen vor dem Sitzungstag von u.a. einer Fraktion vorgelegt werden. Dabei hat die Tagesordnung die Funktion, die Ausschussmitglieder in die Lage versetzen, sich auf die jeweils anstehende Sitzung und die dort zu beratenen Gegenstände sachgerecht vorzubereiten (VG Minden, Urteil vom 19.10.2011 – 2 K 762/10), in dem sie gemeinsam mit den zugehörigen Sitzungsvorlagen die zur Beratung und/oder Entscheidung vorgesehenen Beratungsgegenstände bestimmt und Ausschussmitglieder damit insbesondere auch vor Überrumpelungen schützt (OVG NRW, Beschluss vom 13.09.1995 - 15 B 2233/95). Sie dient ferner dem Minderheitenschutz innerhalb der kommunalen Selbstverwaltung und gewährleistet zugleich die Transparenz der kommunalen Willensbildung gegenüber Öffentlichkeit, Fraktionen und fraktionslosen Ratsmitgliedern. Das Recht zur Festsetzung der Tagesordnung erweist sich somit als ein wichtiges politisches Gestaltungsmittel des Gremienvorsitzenden.

Zwar sind Änderungsanträge zu einem ordnungsgemäß aufgerufenen Tagesordnungspunkt grundsätzlich zulässig. Jedoch darf ein Änderungsantrag nicht dazu führen, dass erstmals ein qualitativ neuer Beratungsgegenstand zur Beschlussfassung gestellt wird. Entscheidend ist daher, ob ein verständiges Ausschussmitglied aufgrund der Einladung damit rechnen musste, dass über den später tatsächlich beschlossenen Regelungsgehalt entschieden werden würde. Gegenstand des angekündigten Tagesordnungspunktes war lediglich die Frage des Rückbaus der ehemaligen Fahrradstraße Nachtigallenstraße/Hasenweg. Der beschlossene Änderungsantrag ging jedoch deutlich darüber hinaus: Er zielte auf die Aufhebung von Teilen des Fahrradstraßenkonzeptes insgesamt. Damit wurde nicht mehr nur die konkrete Verkehrssituation in einer einzelnen Straße behandelt, sondern die Fortgeltung einer bereits bestehenden konzeptionellen Beschlusslage in Frage gestellt. Daher hat der Änderungsantrag den angekündigten Beratungsgegenstand überschritten.

Vorliegend steht in der Tagesordnung des AMV vom 29.09.2026 unter Ö16 „Antrag der CDU-Fraktion vom 26.08.2026 - Rückbau ehemalige Fahrradstraße Nachtigallenstraße". Ein Änderungsantrag für den Tagesordnungspunkt muss sich folglich auf den bezeichneten Gegenstand „Markierungen und Beschilderungen Fahrradstraße Nachtigallenstraße/ Hasenweg" beziehen, er könnte etwa Ausgestaltung oder Modalitäten des Beschlusses modifizieren (z.B. „Rückbau erst in einem Jahr", „Rückbau unter Bedingungen", „nur teilweiser Rückbau derselben Straße").

Der Änderungsantrag beinhaltet aber, die Beschlusspunkte II und III des Ausschuss für Mobilität und Verkehrsflächen vom 21.01.2024 (bzw. richtigerweise 13.02.2024) aufzuheben und die Markierungen der dortigen Fahrradstraßen zurückzubauen. Dies beinhaltet die Umgestaltung der Straßen Siegenstraße, Wickenpfädchen, Friesenstraße, Hasenweg, Im Buchenkamp, Buchenkampsweg, Kaule und Gartenstraße, Alter Traßweg, Bahndamm (parallel, bis zum Golfplatz) als Fahrradstraßen.

Vorliegend fügt der Sachantrag zum einen sachlich eigenständige Vorhaben – nämlich weitere Straßen – hinzu. Zum anderen zielt er auf die Frage der Fortgeltung der gesamten bestehenden konzeptionellen Beschlusslage zu den geplanten Fahrradstraßen ab. Damit wird der Charakter der zur Entscheidung stehenden Angelegenheit wesentlich verändert und der sachliche Gegenstand des Tagesordnungspunktes ersichtlich überschritten.

Folglich handelt es sich nicht um einen zulässigen Änderungs- oder Zusatzantrag, sondern um einen neuen, nicht auf der Tagesordnung stehenden Beratungsgegenstand. Mangels der Voraussetzungen des § 48 Abs. 1 GO NRW in Verbindung mit § 3 Abs. 1 der Geschäftsordnung verstößt der Beschluss des AMV gegen geltendes Recht. Der Bürgermeister hat den Beschluss daher zu beanstanden.

Nach der § 12 Abs. 2 der Zuständigkeitsordnung entscheidet der Ausschuss für Mobilität und Verkehrsflächen über strategische Verkehrsentwicklungsplanung, über Maßnahmen des Mobilitätsmanagements und zur Umsetzung des städtischen Mobilitätskonzeptes. Vorliegend wurde das Mobilitätskonzept insgesamt als „Rahmen" vom Rat als gesamtstädtische verkehrspolitische Konzeption beschlossen, die Umsetzung eigener bzw. von Teilmaßnahmen aus dem Konzept obliegt aufgrund der vorgenannten Vorschrift der Zuständigkeitsordnung indes richtigerweise dem Ausschuss für Mobilität und Verkehrsflächen.

Mit freundlichen Grüßen

Marcel Kreutz

Anlage

CDU

CDU-Fraktion | Konrad-Adenauer-Platz 1 | 51465 Bergisch Gladbach

An den Vorsitzenden
des Ausschusses für Mobilität und Verkehrsflächen
Herrn Robert-Martin Kraus
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

26. September 2026

Änderungsantrag zur Sache beim TOP 16.1 Antrag „Rückbau ehemalige Fahrradstraße Nachtigallenstraße" bei der Sitzung des Ausschusses für Mobilität und Verkehrsflächen am 29. September 2026

Sehr geehrter Herr Kraus,

die CDU-Fraktion stellt einen Änderungsantrag zur Sache beim Tagesordnungspunkt 16.1 Antrag „Rückbau ehemalige Fahrradstraße Nachtigallenstraße" bei der Sitzung des Ausschusses für Mobilität und Verkehrsflächen am 29. September 2026

Der modifiziert Beschlussvorschlag lautet:

1. Die Beschlusspunkte II und III des Beschlusses zum „Radverkehrsnetz (in Zusammenhang mit dem Fahrradstraßenkonzept)" (Drucksachen-Nr. 0710/2023) des Ausschusses für Mobilität und Verkehrsflächen vom 21. Januar 2024 werden aufgehoben. 13. Feb 2024
2. Die Verwaltung wird beauftragt, die Markierungen und Beschilderungen der in Beschlusspunkt II der Drucksache-Nr. 0710/2023 genannten ehemaligen Fahrradstraßen unverzüglich, spätestens jedoch bis zum 31. Oktober 2026, zurückzubauen und den ursprünglichen Zustand vor der Umwidmung zur Fahrradstraße wiederherzustellen.

Begründung:

Durch den Beschluss des Landgerichts Köln vom 05. Mai 2026 ist die Stadtverwaltung verpflichtet, die eingerichtete Fahrradstraße „Hasenweg – Nachtigallenstraße – Parkstraße" sowie die entsprechenden Verkehrszeichen zurückzubauen bzw. außer Kraft zu setzen. Ein Rückbau ist bislang nicht erfolgt.

Mit dem vorliegenden Änderungsantrag soll daher sichergestellt werden, dass die entsprechenden politischen Beschlüsse aufgehoben und die daraus resultierenden Maßnahmen zeitnah und nachvollziehbar umgesetzt werden. Aus Sicht der CDU-Fraktion ist

es erforderlich, nach der inzwischen entstandenen Situation Klarheit zu schaffen und einen rechtssicheren Zustand herzustellen.

Dabei geht es ausdrücklich nicht darum, die Förderung des Radverkehrs grundsätzlich infrage zu stellen. Die CDU-Fraktion unterstützt das Ziel, den Radverkehr in Bergisch Gladbach weiterzuentwickeln und hierfür geeignete Maßnahmen zu ergreifen. Diese Maßnahmen müssen jedoch rechtssicher, nachvollziehbar und unter angemessener Berücksichtigung der Interessen der Anwohnerinnen und Anwohner sowie der übrigen Verkehrsteilnehmer entwickelt und umgesetzt werden.

Die Entwicklung rund um die Einrichtung der Fahrradstraße „Hasenweg – Nachtigallenstraße – Parkstraße" hat darüber hinaus zu erheblichen Spannungen zwischen Anwohnern, Politik und Verwaltung geführt. Die teilweise sehr kontroverse öffentliche und politische Diskussion sowie der weitere Umgang mit der Angelegenheit haben aus Sicht der CDU-Fraktion das gegenseitige Vertrauen belastet und damit auch der politischen Kultur in unserer Stadt geschadet. Gerade deshalb ist es jetzt erforderlich, die Situation nicht weiter zu verschärfen, sondern einen Beitrag zur Deeskalation zu leisten.

Unser Ziel ist eine sachorientierte und konstruktive Verkehrspolitik, die unterschiedliche Interessen miteinander in Einklang bringt. Die Förderung des Radverkehrs und die berechtigten Interessen der Anwohnerinnen und Anwohner müssen dabei kein Widerspruch sein. Entscheidend ist, dass Maßnahmen nachvollziehbar begründet, rechtssicher beschlossen und mit der notwendigen Akzeptanz in der Bürgerschaft umgesetzt werden.

Der beantragte Rückbau und die Aufhebung der entsprechenden Beschlusspunkte sollen daher auch dazu beitragen, die entstandene Konfliktsituation zu beenden und die Grundlage für einen neuen, konstruktiven Dialog zwischen Bürgerschaft, Politik und Verwaltung zu schaffen.

Nachhaltigkeit:

Mit der Anfrage werden folgende UN-Nachhaltigkeitsziele angestrebt und umgesetzt:







Mit freundlichen Grüßen

Dr. Michael Metten
Fraktionsvorsitzender

Harald Henkel
Stell.-Fraktionsvorsitzender
und Fraktionsgeschäftsführer

Dr. Oliver Schillings
Ratsmitglied und
AMV-Sprecher

Ö 16

Stadt Bergisch Gladbach
Der Bürgermeister
Federführender Fachbereich
Stadtentwicklung

Mitteilungsvorlage

Drucksachen-Nr. 0706/2026
öffentlich

Gremium	Sitzungsdatum	Art der Behandlung
Ausschuss für Mobilität und Verkehrsflächen	01.12.2026	zur Kenntnis

Tagesordnungspunkt

Ergebnisse zum Beschluss 0385/2026 - Einbahnstraßenregelung vordere Schloßstraße sowie Nikolausstraße aus dem AMV am 30.06.2026

Inhalt der Mitteilung:

Mit Beschluss des Ausschusses für Mobilität und Verkehrsflächen vom 30.06.2026 zur Einbahnstraßenregelung in der vorderen Schlossstraße sowie der Nikolausstraße (Drucksachen-Nr. 0385/2026) wurde die Verwaltung beauftragt, zu prüfen, ob die Verkehrsführung in diesen Straßen im Sinne einer Verbesserung des Verkehrsflusses verändert werden kann. Konkret ist die Prüfung der Einführung einer Einbahnstraßenregelung in der vorderen Schlossstraße und eine Umdrehung der Einbahnstraßenregelung in der Nikolausstraße beauftragt worden.

Die entsprechende verkehrsrechtliche Prüfung konnte nun durch die Straßenverkehrsbehörde abgeschlossen werden. Durch die zusätzliche Einführung einer Einbahnstraßenregelung stellt die in Rede stehende Maßnahme eine Einschränkung des fließenden Verkehrs im Sinne des § 45 Absatz 9 Satz 3 StVO dar. Daraus folgt, dass zwingende Gründe für die Einrichtung sprechen und eine konkrete Verkehrsgefährdung vorliegen müsste, um die Maßnahme zu begründen. Weiterhin müsste diese in Abwägung aller damit einhergehenden Interessenskonflikte verhältnismäßig sein.

Vorliegend stellt der Knoten Schlossstraße/Nikolausstraße eine funktionierende Straßenkreuzung dar. Zwar gab es seit der Sanierung der Schlossstraße Unsicherheiten bezüglich der Vorfahrtsregelung an dieser Stelle, diese traten jedoch von vornherein nur selten auf und haben sich in den vergangenen Monaten noch weiter reduziert. Eine in Relation mit der Verkehrsstärke auffällige Anzahl an Unfällen gab es seit der Sanierung laut Mitteilung der Polizei nicht.

Die vordere Schlossstraße wird von vielen Geschäften flankiert und von zahlreichen Fußgängern und Fahrzeugen frequentiert. Außerdem ist sie beidseitig dicht bebaut. Vor diesem Hintergrund sollte der Fokus in der Verkehrslenkung auf einer angemessenen Begrenzung der Durchfahrtsgeschwindigkeiten und der allseitigen Verkehrssicherheit liegen. Im Rahmen der jetzigen Verkehrsregelung wird zwar die Fahrbahn auch zum Halten und Wenden durch Lieferdienste, Handwerker, etc. genutzt, wodurch teilweise Wartezeiten für den Durchgangsverkehr entstehen und dieser haltenden Fahrzeuge ausweichen muss. Dies führt jedoch primär zu einer Reduzierung des Geschwindigkeitsniveaus und – ebenfalls nach Mitteilung der Kreispolizeibehörde - bislang nicht zu einer erhöhten Unfallgefahr. Die Einführung einer Einbahnstraßenregelung erhöht die vorliegenden Durchfahrtsgeschwindigkeiten dagegen, häufig auch über die geltende Höchstgeschwindigkeit hinaus. Dies würde voraussichtlich nicht zuletzt auch zu gesteigerten Lärmimmissionen für Passanten und Anwohnende führen.

Insgesamt würden sich durch die vorgeschlagene Anpassung der Einbahnstraßenregelungen nach Einschätzung der Verwaltung keine klaren Verbesserungen in der Verkehrssituation gegenüber dem Bestand ergeben. Auf der anderen Seite würde die Maßnahme durch die damit einhergehenden Beschilderungsarbeiten und die erforderliche Verkehrsüberwachung und Öffentlichkeitsarbeit zusätzliche Kosten verursachen. Rechtlich gesehen liegt kein zwingendes Erfordernis oder eine konkrete Gefahrenlage vor, auf deren Grundlage der Beidrichtungsverkehr in der vorderen Schlossstraße verboten werden könnte. Eine Erweiterung, beziehungsweise Anpassung der örtlichen Einbahnstraßenregelungen ist deshalb abzulehnen.

Ö 17.1

Absender

CDU-Fraktion

Drucksachen-Nr.

0656/2026

öffentlich

Antrag

der CDU- Fraktion

zur Sitzung:
Ausschuss für Mobilität und Verkehrsflächen am 01.12.2026

Tagesordnungspunkt

Antrag der CDU-Fraktion vom 08.08.2026 - Verkehrssicherheit in Herrenstrunden und Herkenrath verbessern

Stellungnahme der Verwaltung:

Die CDU-Fraktion beantragt zur Verbesserung der Verkehrssicherheit im Bereich Herrenstrunden und Herkenrath zusätzliche verkehrsrechtliche Maßnahmen in Form von Änderungen an der Beschilderung sowie einen Freischnitt von Sichtachsen entlang der Kürtener Straße. Außerdem soll eine Gestaltung des Radwegs entlang der Straße erreicht werden.

Der Antrag enthält bereits Beschlüsse zu konkreten verkehrsrechtlichen Maßnahmen. Die Prüfung der Rechtmäßigkeit dieser Maßnahmen sowie die Ermessensentscheidung über deren Anordnung obliegt der Straßenverkehrsbehörde und kann nicht vom fachlich zuständigen Ausschuss getroffen werden. Jedoch kann der Ausschuss Prüfaufträge für die Verkehrsbehörde beschließen, denen diese dann prioritär nachgeht.

Die Verkehrssituation an der Einmündung des Hombacher Wegs in die Kürtener Straße ist der Verwaltung durch einen Verkehrsunfall Mitte dieses Jahres bekannt. Es wurde bereits in Abstimmung zwischen Straßenverkehrs- und Straßenbaubehörde sowie der Polizei beschlossen, die dortige Verkehrssicherheit zu erhöhen. Konkret ist zunächst die erforderliche Sichtachse vom Hombacher Weg auf die Kürtener Straße sicherzustellen und der dafür erforderliche Grünschnitt häufiger durchzuführen. Auch am Asselborner Weg sowie grundsätzlich an allen anderen Straßen muss eine, in Abhängigkeit der geltenden Höchstgeschwindigkeit auf der übergeordneten Straße definierte, Sichtachse freigehalten

werden.

Da die für Tempo 70 auf der Kürtener Straße erforderliche Sichtachse vom Hombacher Weg nach links voraussichtlich aufgrund des nahen Waldrandes und der Kurvenlage der Kürtener Straße nicht gänzlich hergestellt werden kann, plant die Straßenverkehrsbehörde Straße in diesem Bereich und in Fahrtrichtung Spitze zusätzlich bereits eine Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf 50 km/h auf der Kürtener. Sie steht dazu im Austausch mit dem Landesbetrieb Straßenbau NRW als zuständigem Straßenbaulastträger. Vom Hombacher Weg nach rechts ist die Sicht bereits heute sehr gut.

Das Gefahrzeichen 102 darf in keinem Fall installiert werden, da es auf eine Kreuzung mit Rechts-vor-links-Regelung hinweist, die Kürtener Straße dem Hombacher aber übergeordnet ist. Ob zusätzlich das Verkehrszeichen 205 (Vorfahrt achten) durch 206 ("Stop-Schild") ausgetauscht werden kann, wird geprüft.

Die Einmündungen des Asselborner Wegs und der Strunder Delle sind der Verwaltung bislang nicht als gefährlich bekannt. Unter Umständen erforderliche Maßnahmen werden hier in Abstimmung mit der Polizei geprüft.

Vom Landesbetrieb Straßenbau NRW kamen in der Vergangenheit unterschiedliche Aussagen hinsichtlich eines möglichen Ausbaus eines Radwegs entlang der Kürtener Straße. Die Entscheidung über einen Ausbau liegt nicht bei der Stadt, die Verwaltung kann den Wunsch nach einer Gestaltung der Radverkehrsführung aber gegenüber dem Landesbetrieb kommunizieren.

Ö 17.1

CDU-Fraktion | Konrad-Adenauer-Platz 1 | 51465 Bergisch Gladbach

An den Vorsitzenden
des Ausschusses für Mobilität und Verkehrsflächen
Herrn Robert-Martin Kraus
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

8. September 2026

Antrag zur Sitzung des Ausschusses für Mobilität und Verkehrsflächen am 29. September 2026 – Verkehrssicherheit in Herrenstunden und Herkenrath verbessern

Sehr geehrter Herr Vorsitzender Kraus,

bitte setzen Sie folgenden Antrag auf die Tagesordnung im öffentlichen Teil der Sitzung des Ausschusses für Mobilität und Verkehrsflächen am 29. September 2026

Beschlussvorschlag:

Die Verwaltung wird beauftragt,

1. auf der Kürtener Straße vor der Einmündung „Hombacher Weg“ die Geschwindigkeit auf 50 km/h reduzieren und ein Verkehrsschild "gefährliche Kreuzung" (Verkehrszeichen 102) aufstellen;
2. die Randstreifen an der „Kürtener Straße“ vor den Einmündungen „Hombacher Weg“ und „Asselborner Weg“ vom Bewuchs freihalten, so dass eine Sichtachse erhalten bleibt;
3. vor der Einmündung von „Hombacher Weg“ in die „Kürtener Straße“ und „Asselborner Weg“ in die „Kürtener Straße“ das Verkehrszeichen "Vorfahrt achten" (Verkehrszeichen 205) durch ein "Stoppschild" ersetzen;
4. vor der Einmündung der „Strunder Delle" ebenfalls das "Vorfahrt achten“-Schild durch ein "Stopp-Schild" (Verkehrszeichen 206) ersetzen;
5. mit den Behörden und der Kreisverwaltung eine Gestaltung des Radwegs entlang der Straße zu erreichen, die ihn wirklich nutzbar macht (Asphaltierung).

Begründung:

Mehrere schwere Verkehrsunfälle auf der Kürtener Straße zwischen der Eulenburg und dem Stadtteil Herrenstrunden machen deutlich, dass die Verkehrssicherheit dringend verbessert werden muss. Die Landstraße ist stark befahren, recht kurvig und hat mehrere Zufahrtsstraßen. Da es keinen nutzbaren Radweg gibt, müssen sich die Radfahrer die Fahrbahn mit den PKW und LKW (einschließlich des Schwerlastverkehrs) sowie den Busse teilen. Bei Überholvorgängen und auch bei den Einfahrten von den Zufahrtsstraßen kommt es häufig zu Beinahe-Unfällen.

Deshalb halten wir die oben vorgeschlagenen Maßnahmen für notwendig, um die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer zu verbessern. Auch beim Strundetal-Fest und den Schreibgesprächen am dortigen CDU-Stand sind diese Punkte von Anwohnern und Besuchern deutlich gefordert worden.

Nachhaltigkeit:

Mit der Anfrage werden folgende UN-Nachhaltigkeitsziele angestrebt und umgesetzt:







Mit freundlichen Grüßen

Dr. Michael Metten
Fraktionsvorsitzender

Harald Henkel
Stell.-Fraktionsvorsitzender
und Fraktionsgeschäftsführer

Dr. Oliver Schillings
Ratsmitglied und
AMV-Sprecher

Ö 17.2

Absender

CDU-Fraktion

Drucksachen-Nr.

0751/2026

öffentlich

Antrag

der CDU-Fraktion

zur Sitzung:
Ausschuss für Mobilität und Verkehrsflächen am 01.12.2026

Tagesordnungspunkt

Antrag der CDU-Fraktion vom 08.11.2026 - Modifizierung des Beschlusses vom 23. Februar 2024 bzgl. der konkreten Einrichtung von Fahrradstraßen

Inhalt:

Die CDU-Fraktion hat mit Antrag zur Sitzung des Ausschusses für Mobilität und Verkehrsflächen am 01.12.2026 beantragt, den Beschlusspunkt II des Ausschussbeschlusses des Ausschusses für Mobilität und Verkehrsflächen vom 13.02.2024 zur Umplanung verschiedener Straßen zu Fahrradstraßen bis zu einer erneuten politischen Beratung auszusetzen. Bis zu einer entsprechenden Beschlussfassung sollen nach Auffassung der Antragsteller keine weiteren verwaltungsseitigen Aktivitäten oder durch Dritte beauftragten Planungen zur Einrichtung von Fahrradstraßen erfolgen.

Darüber hinaus wird beantragt, die rechtlichen Voraussetzungen für die Einrichtung von Fahrradstraßen im Ausschuss transparent darzustellen sowie Möglichkeiten einer angemessenen Bürgerbeteiligung im Rahmen entsprechender Planungsverfahren aufzuzeigen. Ferner soll der Schwerpunkt der weiteren Planungen auf die Erarbeitung von Lösungen für die Querung bestehender Hauptverkehrsachsen, insbesondere der Kölner Straße und der Vürfelser Kaule, gelegt werden.

Von dem Antrag ausdrücklich ausgenommen sind die Radpendlerrouten, deren Umsetzung nach Auffassung der Antragsteller weiterhin fortgeführt werden soll.

Zur Begründung wird angeführt, dass die Einrichtung der Fahrradstraße Hasenweg – Nachtigallenstraße – Parkstraße infolge des Beschlusses des Verwaltungsgerichts Köln vom 05.05.2026 gescheitert sei. Darüber hinaus wird ausgeführt, dass zukünftige Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs rechtssicher, nachvollziehbar und unter angemessener Berücksichtigung der Interessen der Anwohnerschaft sowie der übrigen Verkehrsteilnehmenden entwickelt werden sollten. Ferner wird auf die kontrovers geführte öffentliche und politische Diskussion im Zusammenhang mit der Einrichtung der Fahrradstraße verwiesen. Nach Auffassung der Antragsteller soll die Aussetzung des Beschlusses dazu beitragen, die Situation zu deeskalieren und die Grundlage für eine erneute politische Beratung zu schaffen.

Beschlussvorschlag:

Der Beschlusspunkt II des damaligen Beschlusses des Ausschusses für Mobilität und Verkehrsflächen vom 13. Februar 2024 hinsichtlich der einzurichtenden Fahrradstraßen wird ausgesetzt. Bis zur erneuten politischen Beratung und Freigabe durch den Ausschuss für Mobilität und Verkehrsflächen sollen keine weiteren verwaltungsseitigen Aktivitäten oder Maßnahmen durch Dritte zur Einrichtung von Fahrradstraßen erfolgen.

Die Verwaltung wird beauftragt, im Ausschuss die rechtlichen Voraussetzungen für die Einrichtung von Fahrradstraßen transparent darzustellen und aufzuzeigen, wie eine angemessene Bürgerbeteiligung im Rahmen entsprechender Planungsverfahren ausgestaltet werden kann. Außerdem soll die Planung ihren Schwerpunkt darauf legen, Lösungen für die Kreuzung der bestehenden Hauptverkehrsachsen wie Kölner Straße oder Vürfelser Kaule zu erarbeiten.

Stellungnahme der Verwaltung:

Die dem Antrag zugrunde liegende Fragestellung wurde zwischenzeitlich im Rahmen einer umfassenden Verkehrsuntersuchung der Radroute F2 untersucht. Anlass hierfür war die Entscheidung des Verwaltungsgerichts Köln, mit der die verkehrsrechtliche Anordnung der Fahrradstraßen Hasenweg und Nachtigallenstraße aufgrund einer aus Sicht des Gerichts nicht ausreichend belastbaren Datengrundlage beanstandet wurde.

Die Verwaltung hat daraufhin das Büro Mobildenker mit der Durchführung einer vertieften Untersuchung des fließenden und ruhenden Verkehrs entlang der Radroute F2 beauftragt. Die Ergebnisse dieser Untersuchung sowie die daraus abgeleiteten fachlichen Empfehlungen des Gutachters und die Bewertung der Verwaltung sind Gegenstand der Vorlage „Verkehrsuntersuchung und Empfehlung Radroute F2“ (Drucksachennummer 0678/2026).

Die Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass die Radroute F2 eine bedeutende Radverkehrsachse sowie eine wichtige Schulwegverbindung darstellt und die Voraussetzungen für die Einrichtung von Fahrradstraßen auf den westlichen Streckenabschnitten weiterhin vorliegen. Der Gutachter empfiehlt ausdrücklich die Umsetzung einer abschnittsweisen Fahrradstraße auf den hierfür geeigneten Streckenabschnitten der Route.

Soweit in der Antragsbegründung auf Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit verwiesen wird, lässt sich ein ursächlicher Zusammenhang zwischen dem Unfallgeschehen und der Einrichtung der Fahrradstraße anhand der der Verwaltung vorliegenden Unfalldaten der Polizei nicht erkennen. Verkehrsunfälle wurden auf den betroffenen Straßen auch bereits vor

Einrichtung der Fahrradstraße registriert. Eine Verschlechterung der Verkehrssicherheit infolge der Einrichtung der Fahrradstraße lässt sich anhand der vorliegenden Daten nicht belegen.

Mit der Vorlage „Verkehrsuntersuchung und Empfehlung Radroute F2“ liegen inzwischen sowohl die vom Gericht geforderte belastbare Datengrundlage als auch eine umfassende fachliche Bewertung der untersuchten Streckenabschnitte vor.

Die Verwaltung teilt die Auffassung, dass die Einrichtung von Fahrradstraßen auf einer belastbaren Datengrundlage erfolgen und die betroffene Öffentlichkeit frühzeitig in die Planungen einbezogen werden sollte. Bereits im Rahmen der Planungen zur Fahrradstraße Hasenweg – Nachtigallenstraße – Parkstraße wurden hierzu zwei öffentliche Informations- und Beteiligungsveranstaltungen für Anwohnende und weitere Interessierte sowie eine zusätzliche Beteiligungsveranstaltung unter Einbindung der betroffenen Schulen durchgeführt. Mit der nun vorliegenden Verkehrsuntersuchung wurde zudem die vom Verwaltungsgericht eingeforderte Datengrundlage nachträglich geschaffen.

Auch für zukünftige Planungen von Fahrradstraßen wären aus Sicht der Verwaltung sowohl eine frühzeitige Bürgerinformation und Beteiligung als auch eine belastbare verkehrliche Datengrundlage wesentliche Voraussetzungen für eine sachgerechte und rechtssichere Entscheidungsfindung. Die Ergebnisse entsprechender Untersuchungen sowie die Erkenntnisse aus Beteiligungsverfahren würden der Politik transparent zur Verfügung gestellt und in die weiteren Entscheidungsprozesse einbezogen. Ebenso würden die im Gutachten aufgezeigten Handlungsbedarfe an den Querungen wichtiger Hauptverkehrsachsen, insbesondere im Bereich der Vürfelser Kaule, im Rahmen der weiteren Planungen berücksichtigt.

Ö 17.2

CDU-Fraktion | Konrad-Adenauer-Platz 1 | 51465 Bergisch Gladbach

An den Vorsitzenden
des Ausschusses für Mobilität und Verkehrsflächen
Herrn Robert-Martin Kraus
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

8. November 2026

Antrag zur Sitzung des Ausschusses für Mobilität und Verkehrsflächen am 01. Dezember 2026 im öffentlichen Teil – Modifizierung des Beschlusses vom 23. Februar 2024 bzgl. der konkreten Einrichtung von Fahrradstraßen

Sehr geehrter Herr Kraus,

die CDU-Fraktion stellt folgenden Antrag zur Sitzung des Ausschusses für Mobilität und Verkehrsflächen am 01. Dezember 2026 im öffentlichen Teil:

Beschlussfassung:
In der Sitzung des Ausschusses für Mobilität und Verkehrsflächen am 13. Februar 2024 im öffentlichen Teil beim Tagesordnung Ö11 „Radverkehrsnetz (im Zusammenhang mit dem Fahrradstraßenkonzept)“ wurde die Drucksachen-Nr. 0710/2023 (Anlage 1) beraten und gemäß der Niederschrift (Anlage 2), wie folgt beschlossen:

„Beschlüsse: (jeweils mehrheitlich gegen die Stimme der Fraktion Freie Wählergemeinschaft)

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.
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)

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.“

Die CDU-Fraktion beantragt, den Beschlusspunkt II des damaligen Beschlusses des Ausschusses für Mobilität und Verkehrsflächen vom 13. Februar 2024 hinsichtlich der einzurichtenden Fahrradstraßen auszusetzen. Bis zur erneuten politischen Beratung und Freigabe durch den Ausschuss für Mobilität und Verkehrsflächen sollen keine weiteren verwaltungsseitigen Aktivitäten oder Maßnahmen durch Dritte zur Einrichtung von Fahrradstraßen erfolgen.

Die Verwaltung wird beauftragt, im Ausschuss die rechtlichen Voraussetzungen für die Einrichtung von Fahrradstraßen transparent darzustellen und aufzuzeigen, wie eine angemessene Bürgerbeteiligung im Rahmen entsprechender Planungsverfahren ausgestaltet werden kann. Außerdem soll die Planung ihren Schwerpunkt darauf legen, Lösungen für die Kreuzung der bestehenden Hauptverkehrsachsen wie Kölner Straße oder Vürfelser Kaule zu erarbeiten.

Die Radpendlerrouten bleiben von diesem Beschluss ausdrücklich unberührt. Ihre Umsetzung soll weiterhin mit Nachdruck und zielgerichtet vorangetrieben werden.

Begründung:

Die Einrichtung der Fahrradstraße „Hasenweg – Nachtigallenstraße – Parkstraße“ ist gescheitert und wurde durch den Beschluss des Verwaltungsgerichts Köln vom 5. Mai 2026 gestoppt.
Das ungültig Machen der umfangreichen Markierungen und Beschilderung, wie es die Verwaltung bisher durchgeführt hat, stellt aktuelle ein signifikantes Sicherheitsrisiko dar. In den letzten Monaten gab es an dieser Straße zwei Unfälle – vorher lange Jahre völlig unauffällig.

Mit dem vorliegenden Antrag sollen die entsprechenden politischen Beschlüsse des Ausschusses für Mobilität und Verkehrsflächen vom 13. Februar 2024 modifiziert werden. Dabei geht es ausdrücklich nicht darum, die Förderung des Radverkehrs grundsätzlich infrage zu stellen. Die CDU-Fraktion unterstützt das Ziel, den Radverkehr in Bergisch

Gladbach weiterzuentwickeln und hierfür geeignete Maßnahmen zu ergreifen. Diese Maßnahmen müssen jedoch rechtssicher, nachvollziehbar und unter angemessener Berücksichtigung der Interessen der Anwohnerinnen und Anwohner sowie der übrigen Verkehrsteilnehmer entwickelt und umgesetzt werden.

Die Entwicklung rund um die Einrichtung der Fahrradstraße „Hasenweg – Nachtigallenstraße – Parkstraße“ hat darüber hinaus zu erheblichen Spannungen zwischen Anwohnern, Politik und Verwaltung geführt. Die teilweise sehr kontroverse öffentliche und politische Diskussion sowie der weitere Umgang mit der Angelegenheit haben aus Sicht der CDU-Fraktion das gegenseitige Vertrauen belastet und damit auch der politischen Kultur in unserer Stadt geschadet. Gerade deshalb ist es jetzt erforderlich, die Situation nicht weiter zu verschärfen, sondern einen Beitrag zur Deeskalation zu leisten.

Unser Ziel ist eine sachorientierte, pragmatische und konstruktive Verkehrspolitik, die unterschiedliche Interessen miteinander in Einklang bringt. Die Förderung des Radverkehrs und die berechtigten Interessen der Anwohnerinnen und Anwohner müssen dabei kein Widerspruch sein. Entscheidend ist, dass Maßnahmen nachvollziehbar begründet, rechtssicher beschlossen und mit der notwendigen Akzeptanz in der Bürgerschaft umgesetzt werden.

Nachhaltigkeit:

Mit diesem Antrag werden folgende UN-Nachhaltigkeitsziele angestrebt und umgesetzt:







Mit freundlichen Grüßen

Dr. Michael Metten Fraktionsvorsitzender	Harald Henkel Stell.-Fraktionsvorsitzender und Fraktionsgeschäftsführer	Dr. Oliver Schillings Ratsmitglied und AMV-Sprecher

Anlagen:

Anlage 1: Beschlussvorlage DrsNr 0710/2023

Anlage 2: Seite 6 bis 8 der Niederschrift der AMV-Sitzung vom 13.Feb 2026

Stadt Bergisch Gladbach
Der Bürgermeister
Federführender Fachbereich
Mobilität und Stadtentwicklung

Beschlussvorlage

Drucksachen-Nr. 0710/2023
öffentlich

Gremium	Sitzungsdatum	Art der Behandlung
Ausschuss für Mobilität und Verkehrsflächen	23.01.2024	Entscheidung

Tagesordnungspunkt

Radverkehrsnetz (im Zusammenhang mit dem Fahrradstraßenkonzept)

Beschlussvorschlag:

I. Der Ausschuss für Mobilität und Verkehr beschließt die Priorisierung der Radrouten. Die Verwaltung wird beauftragt die Routen F2, F31 und F4 auf potenzielle Radverkehrsanlagen zu prüfen.

II. Der Ausschuss für Mobilität und Verkehr beauftragt die Verwaltung die Straßen Siegenstraße, Wickenpfädchen, Friesenstraße, Hasenweg, Im Buchenkamp, Buchenkampsweg, Kaule und Gartenstraße, Alter Traßweg, Bahndamm (parallel, bis zum Golfplatz) als Fahrradstraße umzuplanen.

III. Der beigeführten Tabelle mit den Anträgen zur Fahrradstraße wird zugestimmt, damit sind alle alten Prüfanträge zu Fahrradstraßen erledigt.

Kurzzusammenfassung:

Kurzbegründung:

Das hier vorliegende Radverkehrsnetz basiert auf sämtlichen Radverkehrskonzepten für die Stadt Bergisch Gladbach. Zusätzlich sind Einträge aus Politik und Öffentlichkeit eingeflossen, sodass im ersten Schritt Routen entwickelt wurden, die sich primär im Nebennetz befinden. Auf Grundlage dieser Routen können nun Radverkehrsanlagen wie beispielsweise Fahrradstraßen eingerichtet werden, sodass eine Bündelung und Förderung des Radverkehrs vorgenommen werden kann. Darüber hinaus werden erste Vorschläge zur Umsetzung von Fahrradstraßen mit zugehörigem Zeithorizont gemacht.

Risikobewertung:

(…)

Auswirkungsübersicht Klimarelevanz:

keine Klimarelevanz:	positive Klimarelevanz:	negative Klimarelevanz:
	Durch die Förderung des Radverkehrs sind positive Auswirkungen auf das Klima zu erwarten.	

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:

(…)

Hintergrund und Ziele

In den vergangenen Jahren wurden der Verwaltung seitens der Politik, Fahrradverbänden und aus der Bürgerschaft Vorschläge für Fahrradstraßen eingereicht. Aufgrund personeller Engpässe und rechtlicher Vorgaben war die Bearbeitung dieser Anträge nur bedingt möglich. Die Verwaltung ist diesen Prüfaufträgen mit der Erstellung eines Radverkehrsnetzes nun nachgekommen (Drucksachennr.: 0209/2016, 0041/2021, 0612/2021, sowie schriftliche und mündliche Anfragen in Ausschüssen). Das hier beschriebene Ergebnis stellt Radrouten im Nebennetz dar und bildet die Grundlage für weitere Prüfungen.

Basis des vorgeschlagenen Radverkehrsnetzes sind alle bereits bestehenden Radverkehrskonzepte für das Stadtgebiet Bergisch Gladbachs sowie die eingegangenen Vorschläge für Fahrradstraßen aus der durchgeführten Beteiligung im Frühjahr dieses Jahres.

Bestehende Radverkehrskonzepte:

- Mobilitätskonzept Stadt Bergisch Gladbach, 2015
- Mobilitätskonzept Rheinisch-Bergischer Kreis, Regionale 2025
- Knotenpunktnetz NRW
- Themenrouten (z.B. Agger-Sülz-Radweg, Strunde-Radweg)
- RadPendlerRouten (Haupt- und Zubringerroute)
- IGP Routen, Schlaue Wege, Bergisch Gladbach

Diese Vorarbeit war nötig, da die bisher bestehenden Radwegekonzepte für die Stadt Bergisch Gladbach größtenteils auf den Hauptverkehrsstraßen des Kfz-Verkehrs verlaufen. In den meisten Fällen stellen diese auch für den Radverkehr die direkte und schnellste Verbindung dar. Hauptstraßen sind jedoch grundsätzlich nicht als Fahrradstraßen geeignet.

Maßgeblich für das erstellte Radverkehrsnetz ist, dass sich die Routen im Nebennetz befinden und viele Ziele des täglichen Bedarfes miteinander verbinden. Die Stadtverwaltung empfiehlt daher, Fahrradstraßen auf Basis des neuen Radverkehrsnetzes umzusetzen, da sie gemäß den fachlichen Vorgaben als Bündelung des Radverkehrs auf Radrouten im Nebennetz fungieren.

Die Einrichtung der Fahrradstraßen im Nebennetz ersetzen keineswegs die Einrichtung von Radverkehrsanlagen an Hauptverkehrsstraßen, sondern ergänzen diese. Um die Ziele des

Mobilitätskonzeptes zu erreichen, ist die Umsetzung von Radinfrastruktur an Hauptverkehrsstraßen weiterhin zu gewährleisten.

Bisheriges Vorgehen der Verwaltung

1. Beiträge sammeln

Die politischen Einträge zur Prüfung von Fahrradstraßen werden in einer Tabelle (**Anhang 1**) dargestellt. Diese beinhalten insgesamt 38 Vorschläge. Zusätzlich sind Vorschläge der Fahrradverbände in dieser Tabelle aufgeführt.

Die Tabelle beschreibt die vorgeschlagenen Straßenzüge, das Datum des Eintrags sowie die Drucksachnummer des entsprechenden Ausschusses. Weitere Spalten beziehen sich auf die Auswertung, die im weiteren Vorgehen beschrieben wird.

2. Konzepte zusammentragen

In Abbildung 1 (**Anlage 2)** werden sämtliche Radverkehrskonzepte die der Verwaltung vorliegen dargestellt. Als Grundlage werden das Hauptverkehrsnetz des Kfz-Verkehrs (orange) sowie die Stadtteilzentren dargestellt.

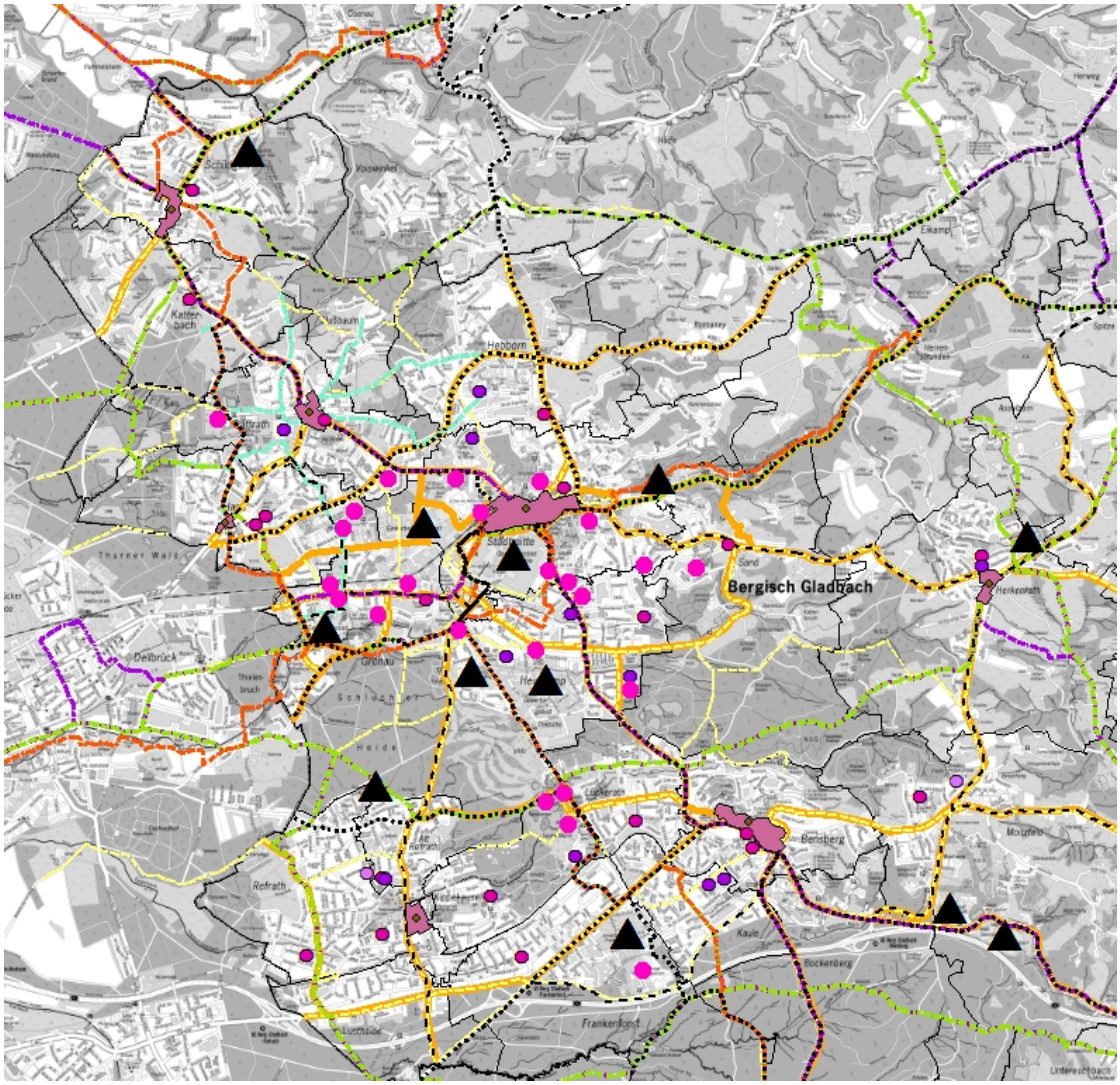


Abbildung 1: Radverkehrskonzepte für Bergisch Gladbach (Quelle: Stadt Bergisch Gladbach. Geobasisdaten: Rheinisch-Bergischer Kreis, Amt für Liegenschaftskataster und Geoinformation, eigene Darstellung 2023)

Folgende Konzepte werden dargestellt:

- Mobilitätskonzept Stadt Bergisch Gladbach, 2015
- Mobilitätskonzept Rheinisch-Bergischer Kreis, Regionale 2025
- Knotenpunktnetz NRW
- Themenrouten (z.B. Agger-Sülz-Radweg, Strunde-Radweg)
- RadPendlerRouten (Haupt- und Zubringerroute)
- IGP Routen, Schlaue Wege, Bergisch Gladbach

3. Umfrage Fahrradstraßenkonzept

Die Umfrage zum Fahrradstraßenkonzept im April 2023 diente im ersten Schritt einer vollumfänglichen Erfassung, sodass sämtliche Vorschläge, zusätzlich zu den bereits eingegangenen, gesammelt werden konnten. Die ungewichteten Meldungen aus der Bürgerschaft sind in **Anlage 7** dargestellt. Bei der Umfrage konnten zwei wesentliche Datensätze erstellt werden.

Zum einen konnte anhand der gesammelten Daten erste Ergebnisse hinsichtlich der Ziel-Quell-Verkehre erarbeitet werden. Diese sind für die Bündelung des Radverkehrs von wichtiger Bedeutung, da Ziele erkannt werden, die eine erhöhte Personengruppe anziehen. Diese Ziele sind bspw. Stadtteilzentren, Schulen, größere Arbeitgeber oder öffentliche Einrichtungen. Zum anderen geben die Umfrageergebnisse Aufschluss darüber, welche Routen befahren werden. Oft führen die Routen der Bürger:innen durch das Nebennetz, jedoch nicht gebündelt auf einer Straße sondern über parallelverlaufende Straßen. Eine Bündelung wäre demzufolge sinnvoll und möglich. Es wurden aber auch viele Routen genannt, die über das Hauptverkehrsnetz führen, wie in Abbildung 2 erkennbar.

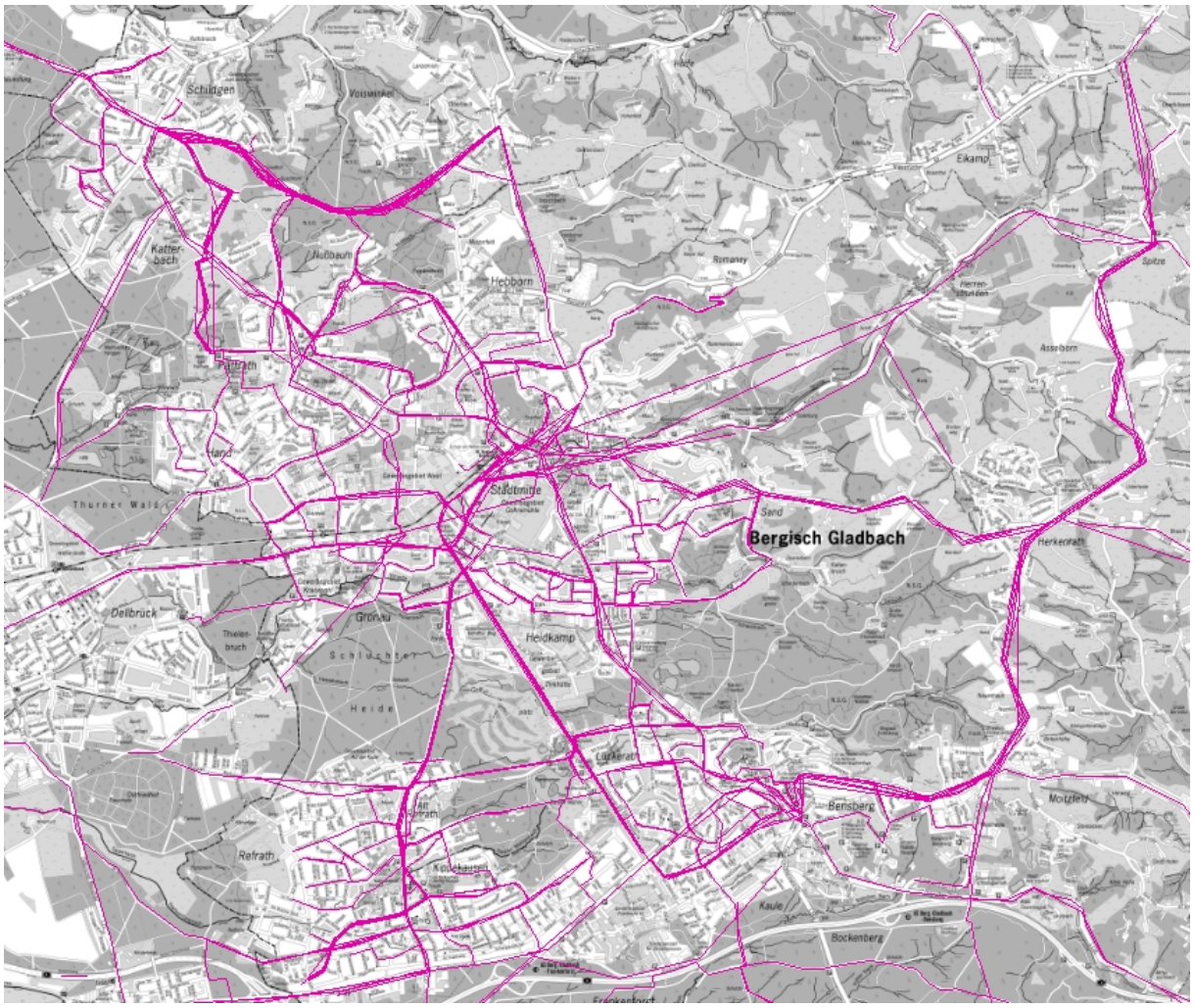


Abbildung 2: Eingaben Befragung April 2023 (n = 350) (Quelle: Stadt Bergisch Gladbach. Geobasisdaten: Rheinisch-Bergischer Kreis, Amt für Liegenschaftskataster und Geoinformation, 2023)

4. Erarbeitung der Radrouten

Die Erarbeitung der Routen ist ein dynamischer Prozess und kann stetig geändert oder ergänzt werden. Die Routen basieren rein auf der fachlichen Erarbeitung anhand der oben beschriebenen Grundlagen gemäß dem Regelwerk der Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen. Zudem fand ein Fachgespräch mit den Fahrradverbänden ADFC und ProVelo im Oktober 2023 statt. Es diente dazu, den Arbeitsstand der Verwaltung vorzustellen und Anmerkungen der Verbände einfließen zulassen.

Im Folgenden wird das systemische Vorgehen bei der Entwicklung der Radrouten erläutert und veranschaulicht:

Die Daten zu den Quell-Ziel-Verkehren (Schritt 3) geben einen ersten Aufschluss über die Bedarfe der Radfahrenden in Bergisch Gladbach. Zusätzlich wurden auch die damaligen Ergebnisse der Haushaltsbefragung für das Mobilitätskonzept 2015 herangezogen. Hierbei lag der Fokus vor allem auf den Verbindungen der Stadtteilzentren. Aufgrund von neuen

Technologien und den immer fortschreitenden Ausbau der E-Mobilität auch im Zweiradbereich ist davon auszugehen, dass die Bedarfe innerhalb der letzten acht Jahre weiter gestiegen sind.

Die oben beschriebenen Bedarfe wurden im nächsten Schritt auf die bestehende Infrastruktur gelegt. Dabei wurde vor allem die direkte Verbindung zwischen den Zielen in Betracht gezogen. Die direkten Verbindungen sind zumeist die Hauptverkehrsstraßen des Kfz-Verkehrs, was die Wichtigkeit einer Radinfrastruktur entlang dieser Straßen noch einmal hervorhebt. In Abbildung 3 (**Anlage 3)** werden sowohl die Ziele als auch das Hauptstraßennetz in Bergisch Gladbach dargestellt.

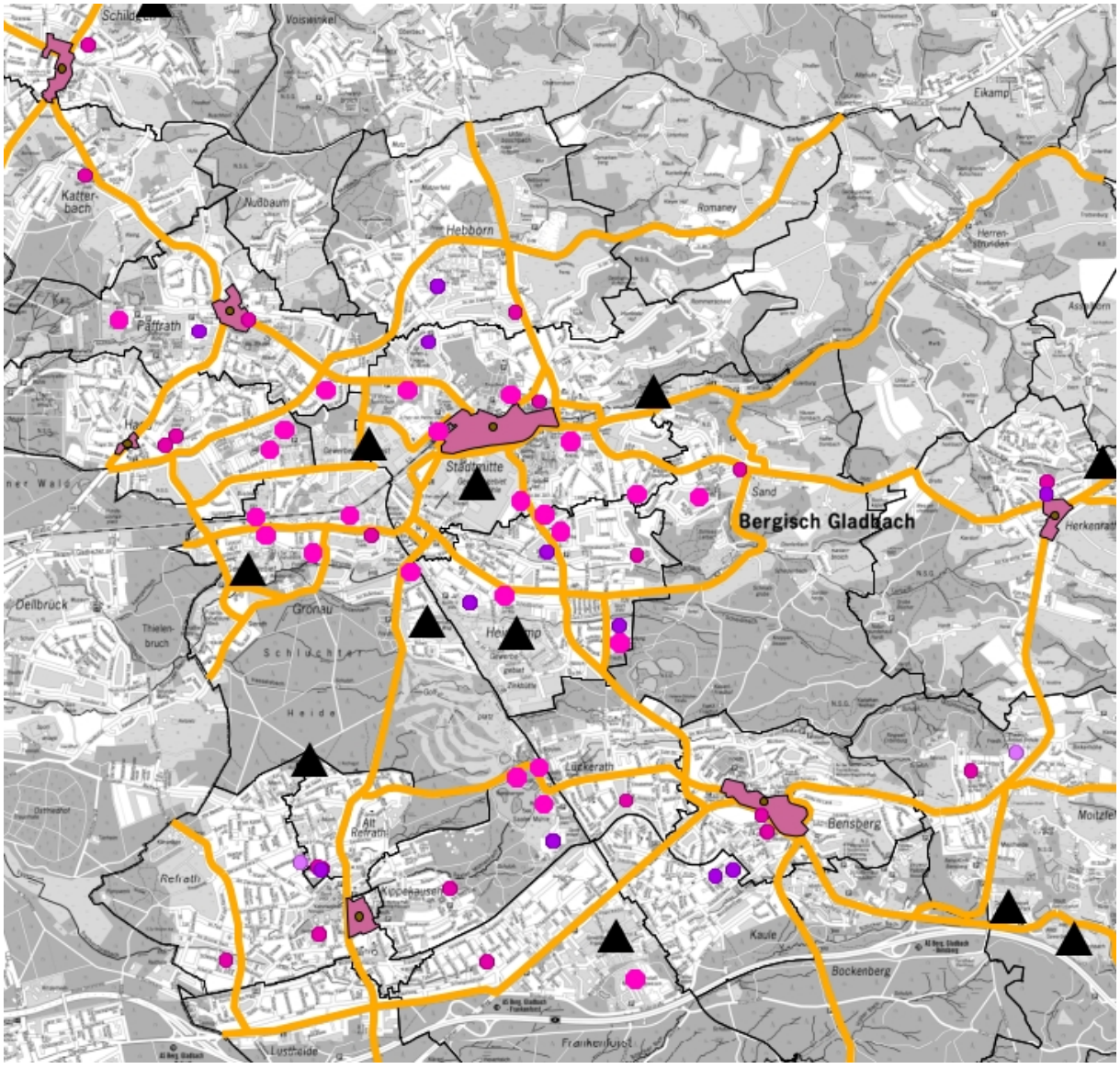


Abbildung 3: Hauptstraßennetz Bergisch Gladbach (Quelle: Stadt Bergisch Gladbach. Geobasisdaten: Rheinisch-Bergischer Kreis, Amt für Liegenschaftskataster und Geoinformation, eigene Darstellung 2023)

Für den Radverkehr sind jedoch Routen entlang des Nebennetzes oftmals attraktiver, da die Verkehrsstärken und die Geschwindigkeiten niedriger sind. Die Verkehrssicherheit ist subjektiv und objektiv besser, als bei nicht regelkonformen Radverkehrsanlagen an Hauptstraßen.

Anders als im Hauptnetz können im Nebennetz Radverkehrsanlagen wie beispielsweise Fahrradstraßen aufgrund der geringeren Verkehrsstärken des Kfz umgesetzt werden. Grundsätzlich sind Umwege insofern zu akzeptieren, solange sie den Umwegfaktor gemäß Richtlinie für integrierte Netzgestaltung (RIN 08) von 1,2 nicht überschreiten (wobei dies vor allem für Radschnellverbindungen gilt und hier somit eher als Richtwert gesehen wird). Gleichzeitig herrschen im Nebennetz reduzierte Geschwindigkeiten (30 km/h), die für mehr Sicherheit sorgen.

Die Umlegung der Routen vom Hauptnetz auf das Nebennetz hat die dargestellten Routen in Abbildung 4 (**Anlage 4)** ergeben. Diese Routen beruhen auf den Schritten 1 – 3.

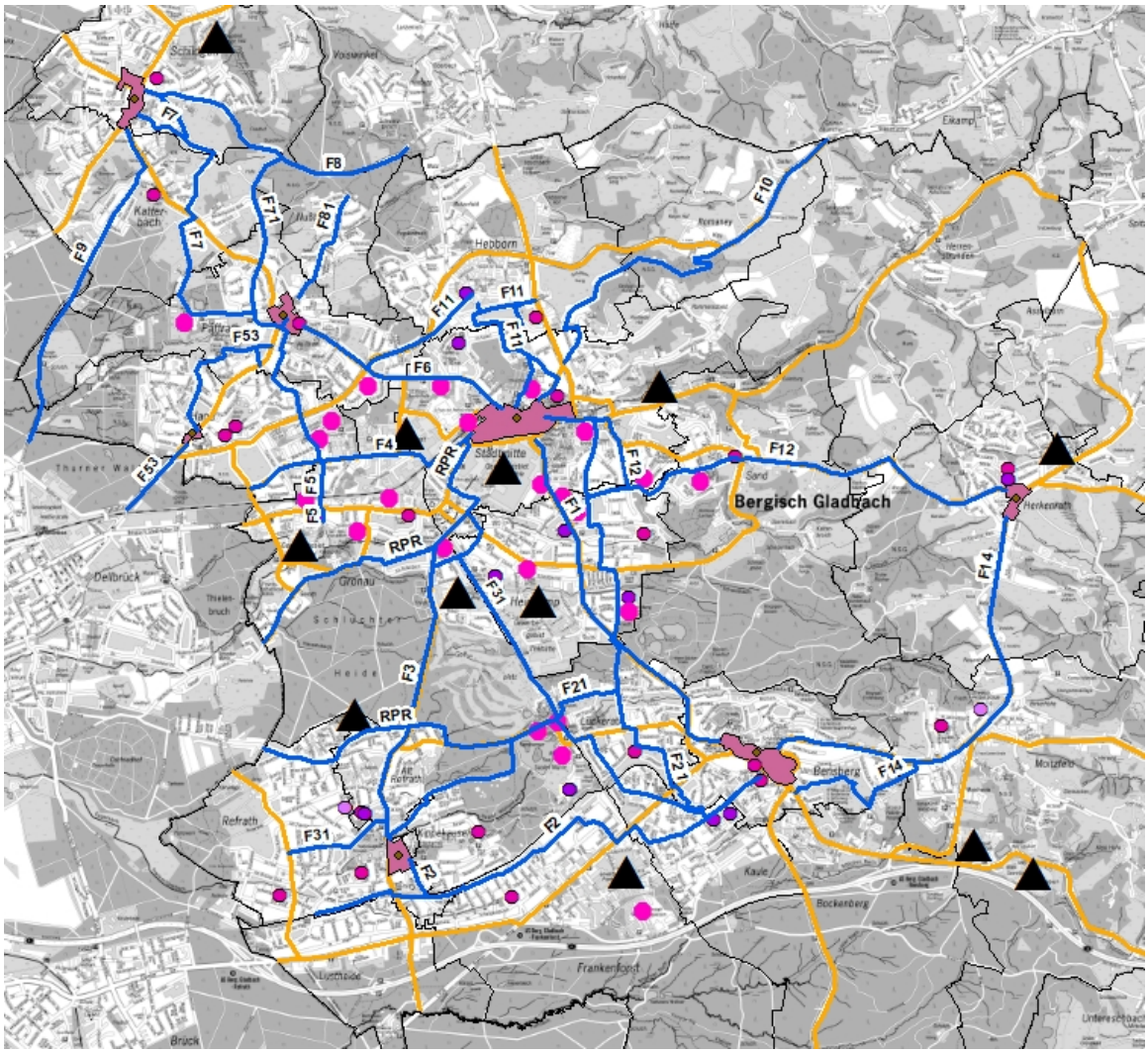


Abbildung 4: Radrouten im Nebennetz (Quelle: Stadt Bergisch Gladbach. Geobasisdaten: Rheinisch-Bergischer Kreis, Amt für Liegenschaftskataster und Geoinformation, eigene Darstellung 2023)

Mit den Radrouten ist nun die Grundlage für die Prüfung von Fahrradstraßen geschaffen. Entlang dieser Routen (blau) sind Fahrradstraßen grundsätzlich denkbar. Da es sich um wichtige Verbindungen handelt, ist von einem erhöhten Radverkehrsaufkommen auszugehen, sodass diese Verkehre hier gebündelt werden sollen.

Hinweis: Nicht alle Routen konnten ausschließlich im Nebennetz geführt werden. Gründe dafür sind die fehlende Infrastruktur, die eine umwegarme Führung verhindert oder topografische Hindernisse. Umso wichtiger ist es, dass auf den Hauptverkehrsstraßen eine regelkonforme Radverkehrsanlage geschaffen wird.

Die Prüfung und die darauffolgende Einrichtung von Fahrradstraßen ist jedoch nur eine entscheidende Maßnahme zur Stärkung des Radverkehrs.
Die Routen sind vollumfänglich zu betrachten, sodass grundsätzlich eine „Verkehrswerte Anlage“ geschaffen werden muss. D.h. vor und hinter der Fahrradstraße muss eine geeignete Radinfrastruktur anschließen. Hier können neben Fahrradstraßen auch Verkehrsberuhigung durch Tempolimits, Verminderung von Durchgangsverkehren oder Radverkehrsanlagen wie Radschutzstreifen, Radfahrstreifen oder Piktogrammketten in Frage kommen.

Alle Routen werden in der **Anlage 5** einzeln dargestellt.

Hinweis: Die Namensgebung dient einzig der Unterscheidung der Routen. Routen mit geraden Zahlen verlaufen in Ost-West-Richtung, Routen mit ungeraden Zahlen verlaufen in Nord-Süd-Richtung.

5. Priorisierung der Radrouten

Die Vielzahl an Radrouten kann nur schrittweise umgesetzt werden. Eine klare Vorgehensweise ist hierbei notwendig, **sodass die Ganzheitlichkeit der Routen gewährleistet werden kann.** Daher schlägt die Verwaltung folgende Priorisierung vor:

Priorität 1:
- Route F2 (Bensberg – Refrath)
- Route F31 (Refrath – Stadtmitte (entlang des Bahndamms))
- Route F4 (Gronau – Hand)

Zeithorizont: kurzfristig, < 3 Jahre
Je nach Aufwand können Teilabschnitte schneller umgesetzt werden. Grundsätzlich bedürfen Planung, Beteiligungsformate, politische Beratung und Beschlüsse, Stellung und Bewilligung von Förderanträgen sowie Ausschreibung, Vergabe und Bauausführung ihre Zeit.
Priorität 2:
- Route F21
- Route F5
- Route F6
- Route F7
- Route F9

Zeithorizont: mittelfristig, 3 bis 5 Jahre

Priorität 3:

- Route F1
- Route F3
- Route F53
- Route F71
- Route F8
- Route F81
- Route F10
- Route F11
- Route F12
- Route F14

Zeithorizont: langfristig, > 5 Jahre

Ausgenommen von den Prioritäten sind die RadPendlerRouten, da diese bereits bearbeitet werden.

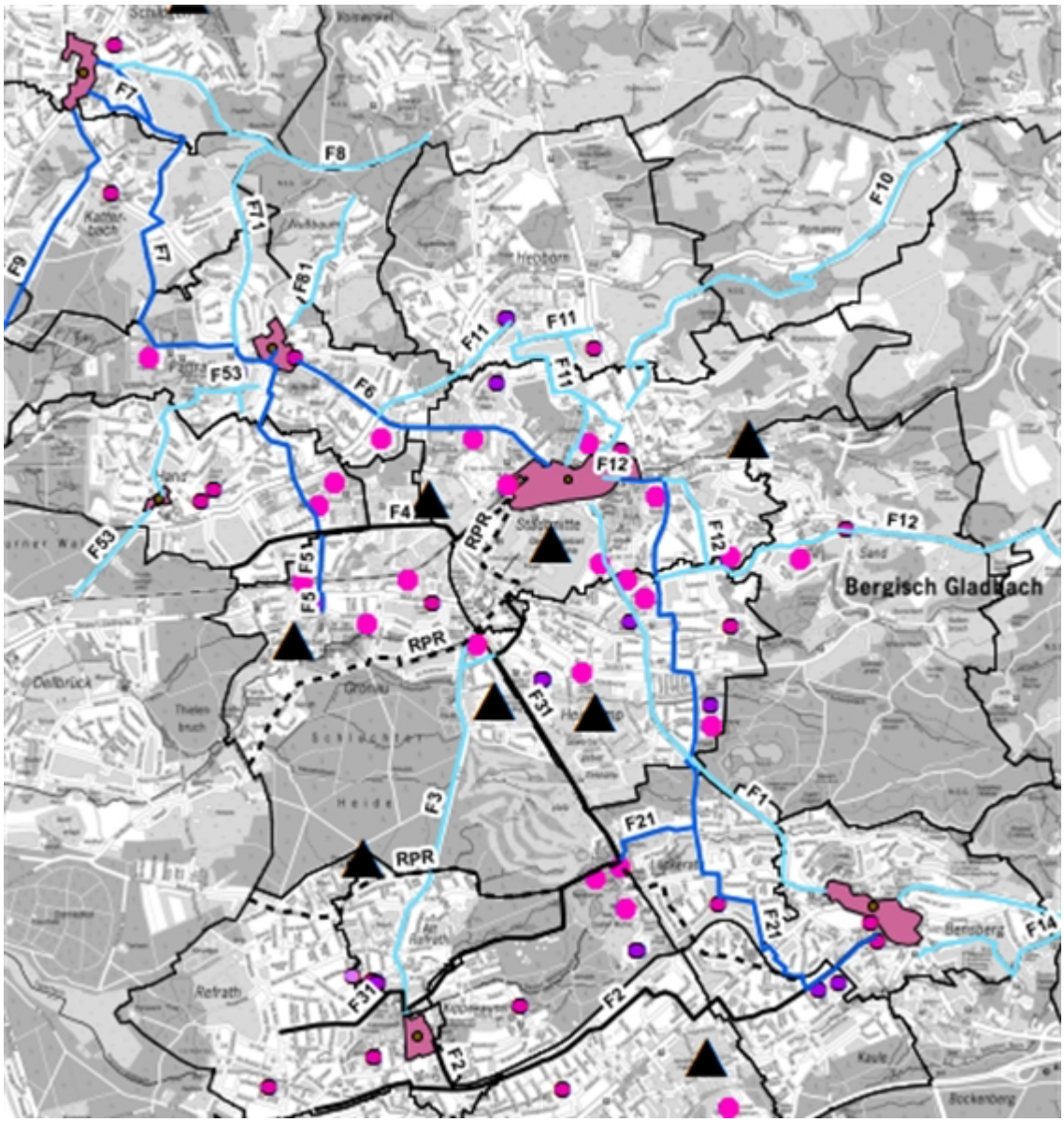


Abbildung 5: Radrouten nach Priorität (Quelle: Stadt Bergisch Gladbach. Geobasisdaten: Rheinisch-Bergischer Kreis, Amt für Liegenschaftskataster und Geoinformation, eigene Darstellung 2023)

In Abbildung 5 werden die Routen nach den oben beschriebenen Prioritäten dargestellt. Die schwarz dargestellten Routen sind der Priorität 1 zuzuordnen, dunkelblau entsprechen Priorität 2 und hellblau beschrieben die Routen der Priorität 3.

Weiteres Vorgehen der Verwaltung

6. Prüfung der Fahrradstraßen

Vornehmlich kommen Fahrradstraßen entlang der erarbeiteten Routen in Frage. Auf Grundlage dessen hat die Verwaltung nun sämtliche Anträge geprüft. Die Ergebnisse können der **Anlage 1** entnommen werden.

Die Straßen entlang der Route F2 können folglich als Fahrradstraße eingerichtet werden.

Diese werden, wenn möglich, gemäß dem Leitfaden für Fahrradstraßen (Stadt Bergisch Gladbach) geplant, sodass neben der Anordnung des Verkehrszeichen V 244.1 „Fahrradstraße“ auch Markierungsarbeiten und ggf. weitere Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung oder Reduzierung der Fahrbahnbreiten umgesetzt werden müssen.

7. Einrichtung von Fahrradstraßen

Sobald ein Beschluss für den Ausbau der einzelnen Radrouten sowie der zugehörigen Fahrradstraßen gefasst ist, wird die Verwaltung die Planung der Fahrradstraßen aufnehmen. Die bauliche Einrichtung einer Fahrradstraße wird durch einen Beschluss des Ausschusses eingeleitet Darüber hinaus werden die Fördermöglichkeiten eruiert und nach Möglichkeit Anträge auf Förderung eingereicht. Je nach Maßnahme kann die Förderhöhe bis zu 80 % betragen.

Hinweis:

Der Ausbau des Radverkehrsnetzes ist dynamisch und niemals abschließend zu betrachten. Um Ziele auch kleinräumiger für den Radverkehr zu erschließen, können weitere Routen oder Anschlüsse mittels Fahrradstraßen oder anderen Radverkehrsanlagen ausgebaut werden. Diese sind nicht unbedingt Bestandteil einer Route, stellen aber eine Verbindung zwischen Quelle und Ziel dar.

Decken- und Kanalsanierungen können losgelöst der Priorität zur Einrichtung von Fahrradstraßen oder der Schaffung sonstiger Infrastrukturen für den Radverkehr genutzt werden.

Die Dauer der Umsetzung ist eng mit den personellen Kapazitäten und dem Haushalt verbunden, sodass sich die Verwaltung Änderungen vorbehält.

Die Karten können auch im Internet auf der Seite www.bergischgladbach.de/radverkehrsnetz eingesehen werden.

Anlagen

Anlage 1 Tabelle Anträge Fahrradstraßen

Anlage 2 Übersichtslageplan, Konzepte

Anlage 3 Übersichtslageplan, Hauptverkehrsstraßen

Anlage 4 Übersichtslageplan, Radrouten nach Priorität

Anlage 5 Lageplan der Radrouten

Der Ausschuss fasst folgenden

Beschluss: (einstimmig bei Enthaltung der CDU Fraktion, der FDP Fraktion und der Fraktion Freie Wählergemeinschaft)

Der AMV empfiehlt dem Rat, den Teilhaushalts der Abteilung „7-66 Verkehrsflächen“ in der dem Rat vorliegenden Entwurfsfassung zu beschließen.

9. Personalsituation im FB 6
0708/2023

Herr Ebert bedankt sich bei der Verwaltung für die informativen Ausführungen.

10. Personalsituation im FB 7
0709/2023

Herr Hardt bestätigt, dass zwischenzeitlich ein Ingenieur der Abteilung gekündigt habe und daher eine weitere Vakanz entstanden sei.

Der Ausschuss nimmt die Mitteilung zur Kenntnis.

11. Radverkehrsnetz (im Zusammenhang mit dem Fahrradstraßenkonzept)
0710/2023

Auf Nachfrage von Herrn Dr. Cramer sagt Herr Migenda zu, dass hinsichtlich der Aufnahme einer Radwegeverbindung in das Routennetz über das Zandersgelände Gespräche mit der zuständigen Stabsstelle geführt werden.

Herr Dr. Cramer verweist auf die – allen Mitgliedern vorliegenden – Anträge der Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN mit SPD Fraktion, der CDU Fraktion und der Fraktion Freie Wählergemeinschaft.

In der Hoffnung auf eine breite(re) Mehrheit und nach Abstimmung mit der CDU Fraktion sowie der FDP Fraktion ändert Herr Dr. Ufer Ziffer 2 des gemeinsamen Antrages von Bündnis 90/DIE GRÜNEN mit der SPD Fraktion wie folgt:

Die Verwaltung wird beauftragt, die folgenden Straßen als Fahrradstraßen umzuplanen. Die Straßen sollen soweit erforderlich auch für Kfz-Verkehr 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.

I. Im Buchenkamp, Buchenkampsweg, Siegenstraße, Wickenpfädchen, Friesenstraße, Hasenweg, Kaule und Gartenstraße (Route F2)
II. Alter Traßweg, Bahndamm (Route F31‘)
III. Im Aehlemaar, Sträßchen Siefen, Herkenfelder Weg, Borngasse (Route F7)

Die Punkte 1 und 3 des Antrags bleiben unverändert.Herr Ebert bedankt sich für die guten Vorschläge und bittet um zügige Fortführung der Planungen bzw. der Umsetzung. Er würde es

begrüßen, wenn die Radverkehrsmaßnahmen – soweit möglich – an das Straßensanierungsprogramm gekoppelt werden, um Doppelarbeit zu vermeiden.

Da die Anträge der Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN mit SPD Fraktion und der CDU Fraktion weitgehend deckungsgleich sind, erklärt sich Herr Henkel mit dem geänderten Änderungsantrag der Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN einverstanden.

Er bittet jedoch darum, den ersten Satz der Ziffer 1 des Änderungsantrags wie folgt zu ergänzen:
… zu prüfen *und dem Ausschuss für Mobilität und Verkehrsflächen bei einer der nächsten Sitzungen von der Prüfung zu berichten*.

Da die Möglichkeit der KFZ Nutzung bei Fahrradstraßen beibehalten werden soll und wenn diese auch die Nutzung von Elektro-Kleinstfahrzeugen beinhaltet, hält Herr Henkel eine Abstimmung über den CDU Antrag für entbehrlich und zieht den Antrag der CDU Fraktion zurück.

Herr Wagner bittet, zur Querung der Saaler Straße im Bereich der Eissporthalle eine geeignete Lösung (auch für die Ampelstandorte) zu untersuchen.
Zudem betont Herr Wagner die Wichtigkeit einer Radwegeverbindung durch das Zandersgelände, um den Gronauer Kreisel zu entlasten.
Die Forderung der CDU Fraktion nach Beteiligung der Bürgerschaft sei zufriedenstellend im gemeinsamen Antrag der Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN mit SPD Fraktion formuliert.

Herr Dr. Nuding vermisst bei den vorgeschlagenen Maßnahmen die im Mobilitätskonzept des RBK definierte und im Klimaschutzkonzept verankerte tangentiale Radverkehrsachse (Flughafen – Rösrath – Bergisch Gladbach – Leverkusen) und verweist dementsprechend auf den Änderungsantrag seiner Fraktion. Er fordert eine zeitnahe Umsetzung dieser Radverkehrsachse.

Herr Migenda macht deutlich, dass man sich angesichts des knappen Personals zunächst auf die vorgeschlagenen Maßnahmen beschränken wolle, die sich zeitnah umsetzen lassen. Die Radverkehrsachse sei nicht vergessen worden, sondern musste aus den genannten Gründen in der Priorisierung nach hinten rücken.

Im Sinne des Netzgedankens lehnt Frau Außendorf die Bevorzugung einer einzelnen Route ab.

Auch Herr Laschet lehnt die Aufnahme der von Herrn Dr. Nuding geforderten Radtangente in die Prioritätsliste 1 ab.

Herr Wagner ergänzt, dass es sich bei der Radtangente um eine übergeordnete Route in der Zuständigkeit des Kreises bzw. der angrenzenden Gemeinden handle. Insofern sollte man sich prioritär auf die Routen beschränken, die im Einflussbereich der Stadt Bergisch Gladbach liegen.

Herr Dr. Ufer weist darauf hin, dass Teile der tangentialen Radverkehrsachse (auf Bergisch Gladbacher Stadtgebiet) bereits in den vorgeschlagenen Maßnahmen des gemeinsamen Antrags der Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN mit SPD Fraktion enthalten seien.

Sodann lässt Herr Dr. Cramer über den geänderten und erweiterten Änderungsantrag der Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN mit SPD Fraktion abstimmen.
(*Anmerkung: Der CDU Antrag wurde zurückgezogen; der Antrag der Fraktion Freie Wählergemeinschaft hat sich mit dem u.a. weiter gehenden Antrag erledigt.)*

Der Ausschuss fasst folgende

Beschlüsse: (jeweils mehrheitlich gegen die Stimme der Fraktion Freie Wählergemein - schaft)

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.

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)

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.

12. Sachstand RadPendlerRoute

0731/2023

Frau Krause teilt mit, dass in der nächsten Sitzung des AMV über die Öffentlichkeitsveranstaltung berichtet werde.

13. Straßenbauprogramm 2023/2024: Ausbau der Straße Kradepohlsmühlenweg

0716/2023

Der Ausschuss fasst folgenden

Beschluss: (einstimmig)

Der Ausschuss für Mobilität und Verkehrsflächen beschließt den Ausbau des Kradepohlsmühlenweges gemäß der in der Sitzung vorgestellten Form.

14. Nachverfolgung aller wesentlichen Maßnahmen analog zu § 5 Abs. 1 der Zuständigkeitsordnung

0711/2023

Der Ausschuss nimmt die Mitteilung zur Kenntnis.

15. Antrag der Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN und der SPD Fraktion vom 06.08.2023 zur Gierather Straße

0712/2023

Ö 17.3

Absender

CDU-Fraktion

Drucksachen-Nr.

0750/2026

öffentlich

Antrag

der CDU-Fraktion

zur Sitzung:
Ausschuss für Mobilität und Verkehrsflächen am 01.12.2026

Tagesordnungspunkt

Antrag der CDU-Fraktion vom 08.11.2026 - Rückbau ehemalige Fahrradstraße Hasenweg - Nachtigallenweg - Parkstraße umsetzen

Inhalt:

Die CDU-Fraktion hat mit Antrag vom 01.12.2026 beantragt, die Markierungen und Beschilderungen der ehemaligen Fahrradstraßen Hasenweg, Nachtigallenstraße und Parkstraße unverzüglich, spätestens jedoch bis zum 31.12.2026, zurückzubauen und den ursprünglichen Zustand vor der Umwidmung zur Fahrradstraße wiederherzustellen.

Zur Begründung wird auf die Entscheidung des Verwaltungsgerichts Köln vom 05.05.2026 verwiesen, mit der die verkehrsrechtliche Anordnung der Fahrradstraßen im Eilverfahren für rechtswidrig erklärt wurde. Darüber hinaus wird auf einen bislang nicht erfolgten Rückbau sowie auf die aus Sicht der Antragsteller bestehenden Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit und eine vermeintliche Zunahme des Unfallgeschehens verwiesen. Die Antragsteller sehen daher die Notwendigkeit, zeitnah einen rechtssicheren Zustand herzustellen und die bestehende Konfliktsituation zu beenden.

Beschlussvorschlag:

Die Verwaltung wird beauftragt, die Markierungen und Beschilderungen der ehemaligen Fahrradstraßen „Hasenweg – Nachtigallenstraße – Parkstraße“ unverzüglich, spätestens jedoch bis zum 31. Dezember 2026, zurückzubauen und den ursprünglichen Zustand vor der Umwidmung zur Fahrradstraße wiederherzustellen.

Stellungnahme der Verwaltung:

Die dem Antrag zugrunde liegende Fragestellung wurde zwischenzeitlich im Rahmen einer umfassenden Verkehrsuntersuchung der Radroute F2 untersucht. Anlass hierfür war die Entscheidung des Verwaltungsgerichts Köln, mit der die verkehrsrechtliche Anordnung der Fahrradstraßen Hasenweg und Nachtigallenstraße aufgrund einer aus Sicht des Gerichts nicht ausreichend belastbaren Datengrundlage beanstandet wurde.

Die Verwaltung hat daraufhin das Büro Mobildenker mit der Durchführung einer vertieften Untersuchung des fließenden und ruhenden Verkehrs entlang der Radroute F2 beauftragt. Die Ergebnisse dieser Untersuchung sowie die daraus abgeleiteten fachlichen Empfehlungen des Gutachters und die Bewertung der Verwaltung sind Gegenstand der Vorlage „Verkehrsuntersuchung und Empfehlung Radroute F2“ (Drucksachennummer 0678/2026).

Die Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass die Radroute F2 eine bedeutende Radverkehrsachse sowie eine wichtige Schulwegverbindung darstellt und die Voraussetzungen für die Einrichtung von Fahrradstraßen auf den westlichen Streckenabschnitten weiterhin vorliegen.

Soweit in der Antragsbegründung auf vermehrt aufgetretene Verkehrsunfälle verwiesen wird, lässt sich dies anhand der der Verwaltung vorliegenden Unfalldaten der Polizei nicht bestätigen (Stand 9.11.2026). Seit Einrichtung der Fahrradstraße wurde im betreffenden Streckenabschnitt lediglich ein Verkehrsunfall registriert. Hierbei kam eine Fahrzeugführerin ohne erkennbaren Zusammenhang von der Fahrbahn ab und kollidierte mit einer Mauer. Ein Zusammenhang zwischen dem Unfallgeschehen und der Einrichtung der Fahrradstraße ist nicht erkennbar.

Vor dem Hintergrund der nun vorliegenden Verkehrsuntersuchung sowie der daraus resultierenden fachlichen Bewertung und Empfehlung der Verwaltung wird empfohlen, den Antrag im Zusammenhang mit der Entscheidung über die zukünftige Ausgestaltung der Radroute F2 auf Grundlage der o. g. Vorlage „Verkehrsuntersuchung und Empfehlung Radroute F2“ zu beraten.

Ö 17.3

CDU-Fraktion | Konrad-Adenauer-Platz 1 | 51465 Bergisch Gladbach

An den Vorsitzenden
des Ausschusses für Mobilität und Verkehrsflächen
Herrn Robert-Martin Kraus
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

8. November 2026

Antrag zur Sitzung des Ausschusses für Mobilität und Verkehrsflächen am 01. Dezember 2026 im öffentlichen Teil – Rückbau ehemalige Fahrradstraße Hasenweg – Nachtigallenstraße – Parkstraße umsetzen

Sehr geehrter Herr Kraus,

die CDU-Fraktion stellt folgenden Antrag bei der Sitzung des Ausschusses für Mobilität und Verkehrsflächen am 01. Dezember 2026 im öffentlichen Teil:

Beschlussvorschlag:
Die Verwaltung wird beauftragt, die Markierungen und Beschilderungen der ehemaligen Fahrradstraßen „Hasenweg – Nachtigallenstraße – Parkstraße“ unverzüglich, spätestens jedoch bis zum 31. Dezember 2026, zurückzubauen und den ursprünglichen Zustand vor der Umwidmung zur Fahrradstraße wiederherzustellen.

Begründung:
Durch den Beschluss des Verwaltungsgerichts Köln vom 05. Mai 2026 ist die Stadtverwaltung verpflichtet, die eingerichtete Fahrradstraße „Hasenweg – Nachtigallenstraße – Parkstraße“ sowie die entsprechenden Verkehrszeichen zurückzubauen bzw. außer Kraft zu setzen. Ein Rückbau ist bislang jedoch nicht erfolgt.

Mit dem vorliegenden Antrag soll daher sichergestellt werden, dass der Rückbau der Maßnahme zeitnah umgesetzt wird. Die in den vergangenen Wochen vermehrt aufgetretenen Verkehrsunfälle verdeutlichen zusätzlich die Dringlichkeit eines schnellen Handelns. Aus Sicht der CDU-Fraktion ist es angesichts der inzwischen entstandenen Situation daher erforderlich, zeitnah Klarheit zu schaffen, die Verkehrssicherheit zu gewährleisten und einen rechtssicheren Zustand herzustellen. Der beantragte Rückbau soll zugleich dazu beitragen, die bestehende Konfliktsituation zu beenden und die Grundlage

für einen neuen, konstruktiven Dialog zwischen Bürgerschaft, Politik und Verwaltung zu schaffen.

Nachhaltigkeit:

Mit der Anfrage werden folgende UN-Nachhaltigkeitsziele angestrebt und umgesetzt:







Mit freundlichen Grüßen

Dr. Michael Metten
Fraktionsvorsitzender

Harald Henkel
Stell.-Fraktionsvorsitzender
und Fraktionsgeschäftsführer

Dr. Oliver Schillings
Ratsmitglied und
AMV-Sprecher

Ö 18.1

Absender

CDU-Fraktion

Drucksachen-Nr.

0752/2026

öffentlich

Anfrage

der CDU-Fraktion

zur Sitzung:
Ausschuss für Mobilität und Verkehrsflächen am 01.12.2026

Tagesordnungspunkt

Anfrage der CDU-Fraktion vom 06.11.2026 - Fahrbahnsanierung der Frankenforster Straße

Inhalt:

Mit Schreiben vom 06.11.2026 hat die CDU-Fraktion zur Sitzung des Ausschusses für Mobilität und Verkehrsflächen am 01.12.2026 eine Anfrage zur Sanierung der Frankenforster Straße im Abschnitt zwischen Brüderstraße und Vürfelser Kaule sowie zur in diesem Zusammenhang vorgesehenen Neuordnung der Verkehrsführung eingereicht.

Die Anfrage thematisiert insbesondere die Abstimmung der Planung zwischen der Stadt Bergisch Gladbach und Straßen.NRW, die Beteiligung der politischen Gremien, die Auswirkungen auf den ruhenden Verkehr sowie die Information der Anwohnerschaft.

Stellungnahme der Verwaltung:

Die Verwaltung beantwortet die Anfrage wie folgt:

Zu Frage 1: Welche Vereinbarungen wurden mit dem Landesbetrieb Straßen.NRW getroffen?

Anlass der Maßnahme ist die von Straßen.NRW geplante Fahrbahnsanierung der Landesstraße L 136. Im Zuge der Planung erfolgte eine fachliche Abstimmung zwischen Straßen.NRW, der Stadt Bergisch Gladbach und der Kreispolizeibehörde zur künftigen Verkehrsführung.

Eine gesonderte Vereinbarung zwischen der Stadt Bergisch Gladbach und Straßen.NRW wurde nicht geschlossen. Die nun umgesetzte Planung ist vielmehr das Ergebnis der gemeinsamen fachlichen Abstimmung der beteiligten Stellen.

Zu Frage 2: Warum wurden Politik und Ausschüsse nicht eingebunden?
Die Maßnahme steht im Zusammenhang mit einer Fahrbahnsanierung von Straßen.NRW auf der Landesstraße L 136. Die Ausgestaltung der Verkehrsführung erfolgte im Rahmen der fachlichen Abstimmung zwischen Straßen.NRW, der Stadtverwaltung und der Kreispolizeibehörde und wurde als laufendes Geschäft der Verwaltung behandelt. Eine gesonderte Beschlussfassung durch die politischen Gremien war daher nicht vorgesehen.

Zu Frage 3: Wer trägt für diese Vorgehensweise die Verantwortung?
Die Entscheidung, die Maßnahme als laufendes Geschäft der Verwaltung zu behandeln und nicht gesondert den politischen Gremien zur Beschlussfassung vorzulegen, erfolgte durch die Stadtverwaltung im Rahmen ihrer Zuständigkeit.

Zu Frage 4: Wurden pragmatische Lösungen für Parkmöglichkeiten der Anwohner, deren Besucher und Lieferanten gesucht und mit welchem Ergebnis?
Im Rahmen der Planung wurden die Anforderungen der Verkehrssicherheit, der Leistungsfähigkeit der Landesstraße und der Radverkehrsförderung gegeneinander abgewogen.
Die vorgesehenen Haltverbote ergeben sich unmittelbar aus der geplanten Radverkehrsführung. Durch den Radfahrstreifen wird die verfügbare Fahrbahnbreite reduziert. Ein Parken am Fahrbahnrand würde in weiten Abschnitten dazu führen, dass Begegnungsverkehr nicht mehr möglich wäre. Die Haltverbote wurden daher insbesondere von Straßen.NRW als verkehrlich erforderlich angesehen.
Auch andere geprüfte Varianten, beispielsweise die von der Polizei favorisierte beidseitige Anlage von Schutzstreifen, hätten den Wegfall der Parkmöglichkeiten entlang der Strecke zur Folge gehabt.
Die Maßnahme befindet sich bereits in der Umsetzung. Zusätzliche Parkmöglichkeiten sind in der abgestimmten Planung nicht vorgesehen. Den Belangen der Verkehrssicherheit sowie

der sicheren und leistungsfähigen Abwicklung des Verkehrs auf der Landesstraße L 136 wurde Vorrang eingeräumt.

Zu Frage 5: Wann und wie wurden die Anwohner informiert und in welcher Form wurden sie eingebunden?

Die Information der Anwohnerschaft erfolgte durch Straßen.NRW als Straßenbaulastträger der Maßnahme. Der Stadt Bergisch Gladbach liegen hierzu keine weitergehenden Erkenntnisse vor. Art, Umfang und Zeitpunkt der Information wurden durch Straßen.NRW festgelegt.

Ö 18.1

CDU-Fraktion | Konrad-Adenauer-Platz 1 | 51465 Bergisch Gladbach

An den
Bürgermeister der Stadt Bergisch Gladbach
Herrn Marcel Kreutz
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

6. November 2026

Anfrage zur Sitzung des Ausschusses für Mobilität und Verkehrsflächen am 01. Dezember 2026 im öffentlichen Teil – Fahrbahnsanierung der Frankenforster Straße

Sehr geehrter Herr Bürgermeister Kreutz,

die CDU-Fraktion stellt folgende Anfrage im öffentlichen Teil der Sitzung des Ausschusses für Mobilität und Verkehrsflächen am 01. Dezember 2026:

In Kürze beginnt die Sanierung der Frankenforster Straße im Bereich von der Kreuzung Brüderstraße bis zur Kreuzung Vürfelser Kaule. Zuständig ist der Landesbetrieb Straßen NRW.

Wie zu erfahren war, hat aber die Stadt Bergisch Gladbach hierzu dem Landesbetrieb Vorgaben gemacht, was die Fuß- und Radwege betrifft und gleichzeitig auf beiden Seiten ein Parkverbot angeordnet.

Weder die Politik noch die zuständigen Ausschüsse wurden hierüber informiert und beteiligt. Dies ist umso unverständlicher, da dies direkte Auswirkungen auf die Anwohner hat und nach unserer Auffassung die zuständigen Ausschüsse hätten beteiligt werden müssen.

Daher bitten wir um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Welche Vereinbarungen wurden mit dem Landesbetrieb Straßen NRW getroffen?

2. Warum wurden Politik und Ausschüsse nicht eingebunden?

3. Wer trägt für diese Vorgehensweise die Verantwortung?

4. Wurden pragmatische Lösungen für Parkmöglichkeiten der Anwohner, deren Besucher und Lieferanten gesucht und mit welchem Ergebnis?

5. Wann und wie wurden die Anwohner informiert und in welche Form wurden sie eingebunden?

Die CDU-Fraktion bittet ferner darum, Beschlussvorlagen in die entsprechenden Ausschüsse einzubringen. Bei diesen Vorlagen soll einerseits berücksichtigt werden, dass auf der nördlichen Seite die Übersichtlichkeit der Grundstücksausfahrten Priorität hat und eine Gefährdung der Fußgänger und Radfahrer verhindert wird.
Auf der südlichen Seite hingegen könnten sehr gut PKW-taugliche Parkbuchten und Ladezonen angelegt werden. Diese sollten so gestaltet und beschildert sein, dass ein längerfristiges Abstellen von LKW´s, Anhängern und Werbeanhängern sowie Wohnmobilen rechtssicher unterbunden wird.

Um es sehr deutlich zu sagen, die CDU-Fraktion ist froh darüber, dass die Frankenforster Straße in dem in Rede stehenden Abschnitt saniert wird. Auch haben wir uns schon seit langer Zeit dafür eingesetzt, dass dieser Bereich nicht als Ersatzparkplatz für die weggefallenen Abstellmöglichkeiten auf dem Rather Weg im Bereich der A-4 Brücke für LKW´s und Anhänger dient, welche häufig sehr stark die Sicht an den Grundstücksausfahrten und der Einmündung der Straße Wingertheide beeinträchtigen.

Die CDU-Fraktion ist der Ansicht, dass hierbei Anwohner gut informiert und die Politik mit eingebunden werden sollte, um hinterher für Alle eine gute Lösung finden zu können.

Wir bitten um schriftliche Beantwortung der Fragen.

Nachhaltigkeit:
Mit der Anfrage werden folgende UN-Nachhaltigkeitsziele angestrebt und umgesetzt:







Mit freundlichen Grüßen

Dr. Michael Metten
Fraktionsvorsitzender

Dr. Oliver Schillings
Ratsmitglied und
AMV-Sprecher

Hermann-Josef Wagner
Ratsmitglied und
AMV-Mitglied

Ö 18.2

Absender

CDU-Fraktion

Drucksachen-Nr.

0760/2026

öffentlich

Anfrage

der CDU-Fraktion

zur Sitzung:
Ausschuss für Mobilität und Verkehrsflächen am 01.12.2026

Tagesordnungspunkt

Anfrage der CDU-Fraktion vom 09.11.2026 - Markierungen auf der Altenberger-Dom-Straße (Abschnitt 2) und weitere Fragen

Stellungnahme der Verwaltung:

Aufgrund der Kürze der Zeit erfolgt die Stellungnahme der Verwaltung als Tischvorlage.

Ö 18.2

CDU-Fraktion | Konrad-Adenauer-Platz 1 | 51465 Bergisch Gladbach

An den
Bürgermeister der Stadt Bergisch Gladbach
Herrn Marcel Kreutz
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

9. November 2026

Schriftliche Anfrage zur Sitzung des Ausschusses für Mobilität und Verkehrsflächen am 01. Dezember 2026 im öffentlichen Teil – Markierungen auf der Altenberger-Dom-Straße (Abschnitt 2) und weitere Fragen

Sehr geehrter Herr Bürgermeister Kreuz,

die CDU-Fraktion bittet die Verwaltung, in der Sitzung des Ausschusses für Mobilität und Verkehrsflächen am 01. Dezember 2026 im öffentlichen Teil folgende Anfrage zu beantworten:

Die Sanierung und Neugestaltung des Abschnitts 2 der Altenberger-Dom-Straße in Schildgen (Straßenabschnitt von der Leverkusener Straße bis zum Ortsausgang in Richtung Odenthal) wurde am 30. Oktober 2026 nach einer einmonatigen Verzögerung wieder für den Verkehr freigegeben. Damit wurde die seit dem 19. Januar 2026 andauernde Baustelle (siehe Artikel „Schulweg plötzlich gesperrt“ im KStA vom 21. Januar 2026) mit ihren baustellenbedingten Einschränkungen nach insgesamt 284 Tagen abgeschlossen.

Ausstehend sind nach der Pressemitteilung der Stadtverwaltung „Altenberger-Dom-Straße: Sanierter Teilabschnitt wird planmäßig freigegeben“ vom 30. Oktober 2026 lediglich noch einzelne kleinere Arbeiten, die nicht unmittelbar den Straßenbereich betreffen.

Nach der Freigabe für den Straßenverkehr ergeben sich noch mehrere Fragestellungen:

1. Ist der Verwaltung das Schreiben „Piktogrammketten auf Fahrbahnen öffentlicher Straßen“ des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen vom 25. Januar 2023 bekannt? (siehe Anlage zu diesem Schreiben) Oder wurde dieses Schreiben zwischenzeitlich durch ein neues Schreiben oder eine andere Rechtsnorm des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen ersetzt?

2. Das Schreiben des NRW-Verkehrsministeriums vom 25. Januar 2023 regelt die Verwendung sogenannter Piktogrammketten auf öffentlichen Straßen. Diese bestehen

aus Radverkehrssinnbildern, die grundsätzlich am rechten Fahrbahnrand aufgebracht werden, um Kraftfahrzeugführer auf den Radverkehr und dessen besondere Schutzbedürftigkeit aufmerksam zu machen. Dabei ist auf einen ausreichenden Sicherheitsabstand zu angrenzenden Längsparkplätzen zu achten, um sogenannte Dooring-Unfälle durch geöffnete Fahrzeugtüren zu vermeiden. In Fahrradstraßen können die Piktogrammketten aufgrund der dort geltenden besonderen Verkehrsregeln auch mittig in der jeweiligen Fahrbahnhälfte angebracht werden.

Teilt die Verwaltung die Auffassung, dass die im Abschnitt 2 der Altenberger-Dom-Straße aufgebrachten Piktogrammketten nicht im Bereich des rechten Fahrbahnrandes, sondern mittig auf der Fahrbahn angeordnet wurden und somit von den Vorgaben des vorgenannten Schreibens des Ministeriums vom 25. Januar 2023 abweichen?



3. Im gleichen Schreiben des Ministeriums vom 25. Januar 2023 wurde festgelegt, dass der Längsabstand zwischen den einzelnen Piktogrammketten 25 bis 50 Meter betragen muss. Anhand des vorliegenden Bildes wird jedoch ersichtlich, dass der empfohlene Mindestabstand von 25 Metern deutlich unterschritten wird.

Wir bitten die Verwaltung, hierzu Stellung zu nehmen und gegebenenfalls zu erläutern, aus welchen Gründen bei der Anbringung der Piktogramme von den ministeriellen Erlass abgewichen wurde.

4. Gemäß dem Maßnahmenbeschluss zur Sanierung und Neugestaltung des Abschnitts 2 der Altenberger-Dom-Straße war auch die Installation von E-Ladesäulen vorgesehen. Diese Installation wurde bislang jedoch nicht umgesetzt. Wurden im Rahmen der Baumaßnahmen bereits die erforderlichen Elektrokabel im Erdreich verlegt? Wann ist mit der Installation und Inbetriebnahme der E-Ladesäulen zu rechnen?

5. Wann plant die Verwaltung, die entsprechenden Verkehrszeichen gemäß StVO, Zeichen 241-30 „Getrennter Geh- und Radweg“ oder ähnlich, auf dem Hochbord kommend von Odenthal in Richtung Schildgen-Mitte anzubringen?



Wir bitten die Verwaltung um schriftliche Beantwortung der Fragen.

Nachhaltigkeit:

Mit diesem Antrag werden folgende UN-Nachhaltigkeitsziele angestrebt und umgesetzt:







Mit freundlichen Grüßen

Dr. Michael Metten
Fraktionsvorsitzender

Harald Henkel
Stell.-Fraktionsvorsitzender
und Fraktionsgeschäftsführer

Dr. Oliver Schillings
Ratsmitglied und
AMV-Sprecher

**Ministerium für Umwelt,
Naturschutz und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen**

Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr NRW - 40190 Düsseldorf

Bezirksregierungen
Arnsberg, Detmold, Düsseldorf
Köln und Münster

- Dezernate 25 -

per E-Mail

Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen
Betriebssitz Gelsenkirchen
Wildenbruchplatz 1
45888 Gelsenkirchen

per E-Mail

Aktenzeichen
VII C 4 - 58.90.10

Telefon: 0211 4566-196
Telefax: 0211 4566-388
joachim.klemenz@
munv.nrw.de

Piktogrammketten auf Fahrbahnen öffentlicher Straßen

Bei Piktogrammketten handelt es sich um alleinstehende Radverkehr-Sinnbilder nach § 39 Absatz 7 StVO (mit oder ohne ergänzende Richtungspfeile), die im Bereich des rechten Fahrbahnrands öffentlicher Straßen aufgebracht werden, um den Kraftfahrzeugverkehr in besonderen Einzelfällen auf das Vorhandensein und die besondere Schutzbedürftigkeit des Radverkehrs hinzuweisen. Piktogrammketten zielen hauptsächlich darauf ab, die Verkehrssicherheit des Radverkehrs und das subjektive Sicherheitsgefühl der Radfahrenden zu verbessern; mit ihnen können aber auch Lückenschlüsse im Netz von Radverkehrsanlagen gekennzeichnet werden. Für die Aufbringung von alleinstehenden Radverkehr-Sinnbildern zu diesen Zwecken besteht im deutschen Straßenverkehrsrecht bislang keine Anordnungsgrundlage.

Grundsätzlich ist zu bedenken, dass Radverkehr auf der Fahrbahn im Mischverkehr - sofern keine gesonderte Radverkehrsanlage vorhanden ist - den Normalfall darstellt, auf den grundsätzlich nicht gesondert hingewiesen werden muss. Der Einsatz von Piktogrammketten sollte deshalb

Dienstgebäude und
Lieferanschrift:
Emilie-Preyer-Platz 1
40479 Düsseldorf
Telefon 0211 4566-0
Telefax 0211 4566-388
poststelle@mulnv.nrw.de
www.umwelt.nrw.de

Öffentliche Verkehrsmittel:
Rheinbahn Linien U78 und U79
oder Buslinie 722 (Messe)
Haltestelle Nordstraße

nur in Ausnahmefällen und dort erfolgen, wo sie eine besonders zweckdienliche Wirkung entfalten.

Geeignete Strecken können insbesondere Hauptverkehrsstraßen oder Routen mit hoher Netzbedeutung für den Radverkehr sein, an denen noch keine gesonderten Radverkehrsanlagen vorhanden oder diese nicht umsetzbar sind, z. B. aufgrund geringer Straßenbreiten oder im Bereich von Engstellen.

Zudem ist ein zweckdienlicher Einsatz denkbar nach Aufhebung der Benutzungspflicht eines parallel verlaufenden Radwegs, um zu verdeutlichen, dass sich die Verkehrssituation geändert hat und Radfahrende nunmehr auch die Fahrbahn benutzen dürfen.

Das damalige Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (VM) hatte das für Verkehr zuständige Bundesministerium (BMVI, BMDV) seit 2019 wiederholt gebeten, sich zu Piktogrammketten zu positionieren und ggf. eine entsprechende Anordnungsgrundlage in die straßenverkehrsrechtlichen Regelwerke aufzunehmen. Bislang hat sich der Bund hierzu nicht eindeutig geäußert.

Aus diesen Gründen erteile ich hiermit unter Bezug auf § 46 Absatz 2 Satz 1 StVO die Ausnahmegenehmigung zur Anordnung von alleinstehenden Radverkehr-Sinnbildern gemäß § 39 Absatz 7 StVO auf Fahrbahnen öffentlicher Straßen, bei denen der Radverkehr im Mischverkehr erfolgt.

Dabei ist Folgendes zu beachten:

- Über die Anordnung von Piktogrammketten entscheiden die örtlich zuständigen Straßenverkehrsbehörden im Rahmen ihres pflichtgemäßen Ermessens im Einzelfall und unter Beachtung der besonderen örtlichen und verkehrlichen Gegebenheiten.
- Durch die Aufbringung von Piktogrammketten darf eine zur nachhaltigen Sicherung des Radverkehrs separate Radverkehrsführung keinesfalls ersetzt oder deren Herstellung verzögert werden. Dies gilt insbesondere für Hauptverkehrsstraßen, bei denen stets auf eine räumliche Trennung von Kfz- und Radverkehr hingewirkt werden sollte.

- In Fahrradstraßen (Zeichen 244.1) dürfen alleinstehende Radverkehr-Sinnbilder bzw. Piktogrammketten zum Einsatz kommen, nicht jedoch in Tempo 30-Zonen, Tempo 20-Zonen (Zeichen 274.1) oder in verkehrsberuhigten Bereichen (Zeichen 325.1).
- Es dürfen nur die herkömmlichen Radverkehr-Sinnbilder gemäß § 39 Absatz 7 StVO verwendet werden; ergänzende Pfeilmarkierungen (Zeichen 297) sind nicht erforderlich.
- Die Kombination der Sinnbilder mit Winkelpfeilen („Sharrows“) ist unzulässig, da solche Pfeile in den straßenverkehrsrechtlichen Regelwerken nicht enthalten sind.
- Die Abmessungen der Radverkehr-Sinnbilder richtet sich nach den Richtlinien für die Markierung von Straßen (RMS) in der jeweils aktuellen Fassung.
- Der Abstand der Sinnbilder zueinander in Längsrichtung sollte zwischen 25 und 50 m betragen.
- Die Sinnbilder sollten im Bereich des rechten Fahrbahnrands aufgebracht werden. Bei angrenzenden Längsparkplätzen ist auf einen ausreichenden Abstand zum Fahrbahnrand zu achten, um die Kollisionsgefahr mit geöffneten Fahrzeugtüren ("Dooring-Unfälle") zu verringern. In Fahrradstraßen können die Sinnbilder angesichts der dort geltenden besonderen Verhaltensregeln auch mittig in der jeweiligen Fahrbahnhälfte platziert werden.
- Bei Erstaufbringung einer Piktogrammkette wird empfohlen, die Maßnahme durch eine begleitende Öffentlichkeitsarbeit zu kommunizieren.

Die im Rahmen der Niederschriften zu einzelnen Verkehrsingenieur-Besprechungen (VIB) dargelegte Bitte, in Nordrhein-Westfalen keine Radverkehr-Sinnbilder als Piktogrammketten zu verwenden, ist hiermit überholt (vgl. TOP 3 VIB I/2019, TOP 7 VIB II/2021 und TOP 12.1 VIB I/2022).

Dieser Erlass verliert seine Gültigkeit, sobald eine bundeseinheitliche straßenverkehrsrechtliche Anordnungsgrundlage für die Markierung von alleinstehenden Radverkehr-Sinnbildern bzw. Piktogrammketten auf öffentlichen Straßen mit Mischverkehr in Kraft tritt.

Die Bezirksregierungen werden gebeten, diesen Erlass an alle Straßenverkehrs- und Straßenbaubehörden ihrer Zuständigkeitsbereiche mit der Bitte um Kenntnisnahme und Beachtung weiterzuleiten.

Im Auftrag

gez.

René Usath

Ö 18.3

Absender

CDU-Fraktion

Drucksachen-Nr.

0769/2026

öffentlich

Anfrage

der CDU-Fraktion

zur Sitzung:
Ausschuss für Mobilität und Verkehrsflächen am 01.12.2026

Tagesordnungspunkt

Anfrage der CDU-Fraktion vom 10.11.2026 - Baustellenplanung 2027 im Bereich Schildgen - Zeitplan, Verkehrsumleitungen und Bürgerinformation

Stellungnahme der Verwaltung:

Aufgrund der Kürze der Zeit erfolgt die Stellungnahme der Verwaltung als Tischvorlage.

Ö 18.3

CDU-Fraktion | Konrad-Adenauer-Platz 1 | 51465 Bergisch Gladbach

An den
Bürgermeister der Stadt Bergisch Gladbach
Herrn Marcel Kreutz
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

10. November 2026

Anfrage zur Sitzung des Ausschusses für Mobilität und Verkehrsflächen am 01. Dezember 2026 im öffentlichen Teil – Baustellenplanung 2027 im Bereich Schildgen – Zeitplan, Verkehrsumleitungen und Bürgerinformation

Sehr geehrter Herr Bürgermeister Kreuz,

die CDU-Fraktion bittet die Verwaltung, folgende Anfrage in der öffentlichen Sitzung des Ausschusses für Mobilität und Verkehrsflächen (AMV) am 01. Dezember 2026 schriftlich zu beantworten:

Gemäß der Drucksache 0305/2026 (Anlage 1) ist die Fertigstellung der Baumaßnahme an der Altenberger-Dom-Straße zwischen der Leverkusener Straße und der Schlebuscher Straße bzw. dem Ortsausgang Odenthal eine Voraussetzung für den Beginn der Arbeiten auf der Leverkusener Straße. "Diese Maßnahme soll noch in diesem Jahr abgeschlossen werden (siehe hierzu auch DS-Nr. 0307/2026), sodass die von RheinEnergie/RheinNetz geplante Erneuerung einer Wassertransportleitung im ersten Halbjahr 2027 umgesetzt und die anschließende Straßenbaumaßnahme ab Mitte 2027 begonnen werden kann."

Im Laufe des letzten Sitzungsturnus wurde die Beschlussvorlage Drucksachen-Nr. 0577/2026 „01.01.444 Hydr. Sanierung KR Altenberger-Dom-Str., von Leverkusener Str. bis Kempener Str.“ (Anlage 2) sowohl im Ausschuss für Infrastruktur und Umwelt, Sicherheit und Ordnung als auch im Ausschuss für Finanzen, Beteiligungen und Liegenschaften beschlossen.

Der Beschlussvorlage war zudem zu entnehmen, dass die Ausführungsplanung und die Ausschreibungsunterlagen bereits vorliegen. Darüber hinaus hat das Abwasserwerk beschlossen, die Maßnahme gemeinsam mit einer Baumaßnahme der RheinNetz im gleichen Kreuzungsbereich während der Sommerferien 2027 auszuführen und

abzuschließen, um die Auswirkungen auf den Straßenverkehr und die Anwohnerschaft möglichst gering zu halten.

Vor diesem Hintergrund bittet die CDU-Fraktion die Verwaltung, gemeinsam mit der RheinNetz im Rahmen eines Kurzvortrags in der Sitzung des Ausschusses für Mobilität und Verkehrsflächen am 02. März 2027 die weitere Planung vorzustellen und dabei insbesondere auf folgende Punkte einzugehen:

- die detaillierte zeitliche Planung und den vorgesehenen Bauablauf,
- die Baustellenverkehrsplanung einschließlich der vorgesehenen Verkehrsumleitungen und gegebenenfalls erforderlichen Straßensperrungen,
- die geplante Kommunikationsstrategie und die vorgesehenen Informationsmaßnahmen für die Anwohnerschaft sowie die Verkehrsteilnehmer.

Nachhaltigkeit:

Mit diesem Antrag werden folgende UN-Nachhaltigkeitsziele angestrebt und umgesetzt:







Mit freundlichen Grüßen

Dr. Michael Metten
Fraktionsvorsitzender

Harald Henkel
Stell.-Fraktionsvorsitzender
und Fraktionsgeschäftsführer

Dr. Oliver Schillings
Ratsmitglied und
AMV-Sprecher