



An den
Ausschussvorsitzenden des AMV
Dr. Josef Cramer
Konrad-Adenauer-Platz 1
51465 Bergisch Gladbach

04. August 2023

Antrag zur Prüfung einer Zuflussregelung und Verkehrsoptimierung in Schildgen

Sehr geehrter Herr Dr. Cramer,

die Fraktion der SPD bittet, folgenden Antrag auf die Tagesordnung des Ausschusses für Mobilität und Verkehrsflächen am 29. August 2023 zu setzen:

1. Die Verwaltung wird beauftragt, verkehrsmengenabhängige Systeme zur Zuflussregelung und Optimierung des Verkehrsflusses, sowie den Einfluss von Abbiegespuren und angepassten Ampelschaltungen in Schildgen und Katterbach mittels Computersimulationen prüfen zu lassen. Mit der Prüfung sind Ergebnisse und Parameter zu ermitteln, mit denen die folgenden Ziele erreicht werden:
 - Eine Verbesserung der Aufenthaltsqualität durch geringere Standzeiten des durchquerenden Verkehrs in Schildgen, insbesondere zu Zeiten mit höherem Verkehrsaufkommen von motorisiertem, Schildgen passierendem Individualverkehr
 - Eine Stauvermeidung in den Zufahrtsbereichen der zentralen Kreuzung Schildgens, bspw. durch Ampelschaltungen mit variierenden Rotphasen, und evtl. neue Lichtsignalanlagen
 - Eine Verbesserung der Ampelschaltungen zur Verringerung von Gefahrensituationen, sowie Förderung von nicht motorisiertem Individualverkehr
 - Eine Stauvermeidung auf der Altenberger-Dom-Straße im Zentrum Schildgens, auf der Kempener Straße ab der Ampel an der Grundschule Katterbach in Richtung des Schildgener Zentrums
 - Eine Verringerung der Umgehungsverkehre bspw. durch den Fahner Weg, den Nittumer Weg, den Hoppersheider Weg, die Voiswinkler Straße und die Katterbachstraße
 - Eine Attraktivierung des Zentrums von Schildgen durch Verbesserung der Erreichbarkeit der Nahversorgung auch zu Zeiten mit hohem Verkehrsaufkommen
 - Eine Vermeidung von Rückstau in Nachbarkommunen



2. Das Optimierungspotential der Staureduktion sowie Einfluss einzelner Parameter sind zu quantifizieren.
3. Die computergestützte Simulation ist so aufzubauen, dass sie für zukünftige weitere Fragestellungen genutzt werden kann.
4. Die Simulation soll auf Basis des dann aktuellen Planungsstandes für die Anpassungen im Zentrum Schildgens erfolgen und Optimierungspotenzial aufzeigen.

Begründung:

Bei mehreren Bürgerveranstaltungen wurde moniert, dass die Pläne zur Neugestaltung der Altenberger-Dom-Straße (ADS) bis auf die Verstetigung des Durchgangsverkehrs keinerlei Planungen enthalten, um die Wohn- und Aufenthaltsqualität zu verbessern. Darüber hinaus fehlen auch Planungen zur Verhinderung von Umgehungsverkehren über die o.g. Wege. Bei mehreren gemeinsamen Treffen der Fraktionen von SPD, Grünen, CDU, FDP und FWG mit dem Bürgerverein für Schildgen und Katterbach e.V. hat die SPD ihre im Anhang geschilderten Überlegungen vorgestellt, und eine generelle Zustimmung der Vertreterinnen und Vertreter des Bürgervereins wahrgenommen. Einige in den Diskussion angemeldeten Vorbehalte und Ideen des Bürgervereins und auch der anderen Fraktionen haben Eingang in diesen Antrag gefunden.

Die Diskussion, sowie positive Erfahrungen mit der unbeabsichtigten Zuflussregelung durch Baustellenampeln am Schildgener Ortsteingang haben die SPD bewogen, einen Antrag für eine computergestützte Simulation für eine Zuflusssteuerung, bzw. Optimierung der Ampelschaltungen in Schildgen/Katterbach zu stellen, mit dem Ziel, Verkehrsstaus in Schildgen und Umgehungsverkehr zu vermeiden, Emissionen zu reduzieren und eine Verbesserung der Lebens- und Aufenthaltsqualität der Bürgerinnen und Bürger insgesamt zu erzielen.

Mit freundlichen Grüßen,

Klaus W. Waldschmidt
Fraktionsvorsitzender
SPD

Anhang: Probleme, Lösungsideen und Argumente

Schildgen und Katterbach grenzen gleich an vier wichtige regionale Zentren an: Leverkusen, Odenthal, Dünnwald und natürlich Bergisch Gladbach. Die Verkehrsachse in und durch Schildgen verbindet Bergisch Gladbach außer mit dem Kölner Nordosten auch mit Leverkusen, insbesondere der Autobahn A1 und ist damit ist nicht nur wichtig für die Berufstätigen. Sie stellt auch eine Lebensader von Bergisch Gladbach dar. Auch das Schildgener Stadtleben und der Handel profitieren von dieser Verkehrsachse. Sie ist gleichzeitig Fluch und Segen für die Bürgerinnen und Bürger Schildgens. Die enormen Bemühungen der Stadt, die Lebensqualität in Schildgen durch eine Verkehrsneuplanung zu verbessern, werden daher sehr begrüßt. Die vorliegenden Planungen für das Zentrum Schildgens werden nach unserem Erachten jedoch nicht ausreichen. Eine Betrachtung ganz Schildgens ist notwendig. Insbesondere sind Maßnahmen zur Entzerrung der Verkehrssituation und zur Vermeidung von Staubbildung notwendig.

Der durch Schildgen führende Lasten- und motorisierte Individualverkehr (MIV) muss ohnehin erhebliche Wartezeiten in Kauf nehmen. Diese sollen jedoch dort absolviert werden, wo sie niemanden stören und wo sie wegen der Verteilung der Wartezeiten auf die Außenbezirke auch kürzer sein können, als bei einer Stauung im Ortszentrum (Entzerrungseffekt). Diese Entlastung im Zentrum ist durch Festlegung eines maximalen Zuflusses möglich. Dies wird zwar zu Rückstauungen an anderer Stelle führen, insgesamt ist das Straßennetz aber leistungsfähiger und die durchschnittliche Wartezeit für alle Verkehrsteilnehmer geringer.¹ Noch dazu erhöht sich angesichts der geringeren Verkehrsdichte die Sicherheit für Radfahrer, Fußgänger und MIV im Zentrum.

Ziele für Schildgen und Katterbach

- i. Erhöhung der Lebensqualität und Verminderung von Lärm- und Abgasimmissionen in Schildgen durch Verlagerung von Wartezeiten des motorisierten Verkehrs vom Zentrum Schildgens zu den Randgebieten, möglichst ohne Wohnbebauung. Begrenzung der Verkehrsdichte auf ein erträgliches Maß!
- ii. Erhöhung der Verkehrssicherheit auf den Schulwegen der Grundschulen Katterbach und Concordia, sowie der zentralen Kreuzung Leverkusener Str./Voiswinkeler Str./ADS (Todesfall)
- iii. die Verringerung von Wartezeiten des motorisierten Verkehrs an der zentralen Kreuzung, sowie an der Einmündung der Kempener Str.
- iv. Umgehungswege über den Nittumer Weg, den Hoppersheider Weg, den Fahner Weg, durch Katterbach unattraktiv machen
- v. Verbesserung der Verkehrsqualität und -sicherheit des Schildgener Zentrums für Fahrradfahrer, ÖPNV, Lasten- und MIV.
- vi. Verbesserung der Erreichbarkeit der Nahversorgungszentren im Zentrum, sowie um den Zehntweg/Leverkusener Str.

¹ <https://de.wikipedia.org/wiki/Zuflussregelungsanlage>

Verkehrssituation, aktuelle Planung und zusätzlich erforderliche Maßnahmen

Neben der Betrachtung des Status Quo und der vorliegenden Planung für das Schildgener Zentrum werden in den folgenden vier Punkten Anregungen für die Positionierung von Signalanlagen, den zugehörigen Messstellen, sowie andere Maßnahmen zur Prüfung vorgeschlagen und die Vor- und Nachteile gewürdigt.

1.) Durch die aktuelle ADS-Planung zu befürchtende Negativeffekte

- a) Die Verstetigung des Verkehrs führt insbesondere zu Stoßzeiten zu einer sich durch Schildgen windenden „Blechtschlange“ und somit zu einer Verschlechterung statt Verbesserung der Aufenthaltsqualität.
- b) Staus verlagern sich innerhalb Schildgens, z.B. der Linksabbieger-Stau von ADS zur Kempener auf die Folgekreuzung mit der Katterbachstr.
- c) Der Wegfall des Linksabbiegers von der ADS in die Voiswinkeler Straße führt zu einem Abbiegen des entsprechenden MIV an der davorliegenden Einmündung in den Fahner Weg. Eine Umwandlung des Fahner Wegs auf eine Anliegerstraße wird nur bedingt helfen.

2.) Stauschwerpunkte und Verzögerungen für den MIV

Die Stauungen des motorisierten Individualverkehrs (MIV) in Schildgen bilden sich an immer gleichen Stellen mit im Tagesverlauf schwankenden Intensitäten aus:

- a) Auf der Leverkusener Straße von Westen kommend vor der Ampelanlage der zentralen Kreuzung staut sich der Verkehr bis zu fünf Ampelphasen lang. Die Länge reicht bis zu 250 m vor die Ampelkreuzung (Höhe Schuhland). Der Stau verhindert Radverkehr auf dieser Strecke fast vollständig und behindert den Anwohnerverkehr sowie den Einkaufsverkehr zu Netto, Aldi, u.v.m.
- b) Auf der ADS von Norden kommend vor der Ampelanlage der zentralen Kreuzung bis zu vier Ampelphasen lang. Die Länge reicht bis zu 300m vor die Ampelkreuzung (Postfiliale Dinter). Auch der Linksabbieger ist aufgestaut.
- c) Auf der Voiswinkeler Str. von Osten kommend vor der zentralen Kreuzung drei Ampelphasen lang. Die Länge reicht in dieser engsten der betroffenen Straßen bis zu 150 m vor die Ampelkreuzung.
- d) Auf dem zentralen Stück der ADS von Süden kommend vor der zentralen Kreuzung. Die Länge des Staus erstreckt sich auf den Linksabbieger und beginnt oft noch vor dem Beginn des Linksabbiegers, sodass der Geradeausverkehr und der Busverkehr zum Teil des Staus und im Fluss behindert werden (Höhe Parkpalette vor der Herz-Jesu-Kirche, es wird also die Hälfte des zentralen Teils der ADS in dieser Richtung durch Stop-and-Go-Fahrzeuge belegt). Hier sind für eine Weiterfahrt nach links, in Richtung Leverkusen dann vier Ampelphasen notwendig. Für die Weiterfahrt geradeaus, nach Norden in Richtung Schlebuscher Str. sind es zwei.

- e) Auf dem zentralen Stück der ADS von Norden für den in Richtung Paffrath/BG Zentrum abbiegenden Verkehr vor der Einmündung in die Kempener Straße benötigt ein Fahrzeug drei bis vier Ampelphasen. Hier werden die geplanten Änderungen Verbesserungen bringen.
- f) Auf der Kempener Str. von Süden kommend zur Einmündung in die ADS. Der Stau bergauf ist hier bis zu drei Ampelphasen lang.

3.) Lösung: verkehrsdichteabhängige Zuflussbegrenzungen für den motorisierten Verkehr nach Schildgen

Die sich im Zentrum Schildgens ergebenden Standzeiten der Fahrzeuge müssen auf die Außenbezirke verteilt werden. Die für die Transit-Verkehrsteilnehmer ohnehin nicht vermeidbaren Wartezeiten werden, statt im Zentrum, an unkritischen Orten „absolviert“. Die Durchfahrt durch das Zentrum ist dafür erheblich flüssiger und erfolgt in kürzerer Zeit.² Da sich der zentrale Stau auf mehrere Stellen außerhalb Schildgens verteilt, ist auch eine für die durchfahrenden Verkehrsteilnehmer geringere Wartezeit an den Signalanlagen („Pfortnerampeln“) im Vergleich zu den Wartezeiten innerhalb Schildgens zu erwarten. Eine solche Zuflussbegrenzung wird bspw. in Richtung Schlebusch erfolgreich eingesetzt, s.u. Wir denken hierbei nicht an Pfortnerampeln, bei denen die Verkehrsteilnehmer selber zählen müssen (z.B. „Bei grün drei Fahrzeuge“), sondern an Lichtsignalanlagen, die die Einfahrt für eine, idealerweise durch Anzeigen dargestellte Zeit verhindern (z.B. „Zeit bis grün: X Sekunden.“).

Der erwartete Effekt einer Zuflussregelung wurde unbeabsichtigt bereits im Frühjahr 2023 bestätigt, als eine Baustellenampel den Verkehrsfluss am Ortseingang Leverkusener Straße hemmte. An der zentralen Kreuzung betrug die Wartezeit für alle drei Richtungen weniger als eine Ampelphase oder entfiel komplett.

Auch die Fahrten innerhalb Schildgens für die Schildgener selbst werden angesichts einer geringeren Verkehrsdichte angenehmer und leichter. Die Nahversorgungsunternehmen werden leichter und stressfreier erreicht. Der Umstieg auf das Rad wird erheblich attraktiver. Der Parkplatz am Schild kann ohne Wartezeit im Stau erreicht werden. Das Einkaufen innerhalb Schildgens wird attraktiver. Die Autofahrten für Besorgungen werden kürzer, was der Treibhausgasvermeidung zu Gute kommt. Die aus den Planungen bekannten Veränderungen für die ADS werden durch eine Zuflusssteuerung unterstützt.

Das dazu erforderliche System an Signalanlagen mit geeigneten Messstellen zur Steuerung des maximalen Zuflusses wird im Folgenden beispielhaft beschrieben und diskutiert (siehe auch Abbildung):

- a) im Westen Schildgens:

² <https://de.wikipedia.org/wiki/Zuflussregelungsanlage>

Es wird am unbebauten Ortseingang auf der Leverkusener Straße, von Schlebusch kommend auf der Höhe Dünnwalder Weg, eine verkehrsabhängig geschaltete Signalanlage (S1) benötigt, um die Staubildung an der Westseite der zentralen Kreuzung zu verringern. Als Messpunkt bietet sich hierfür der Ort M1 an. Unterstützend könnte hier häufig die neue mobile Geschwindigkeitsmesseinheit eingesetzt werden.

Alternativ zu S1 kann die LSA auch bei S1' gesetzt und durch Veränderungen der Spuren eine Busspur eingerichtet werden. Dadurch staut sich der zufließende Verkehr einerseits nicht in die Nachbarkommune und der Busverkehr kann den Stau ungehindert passieren.

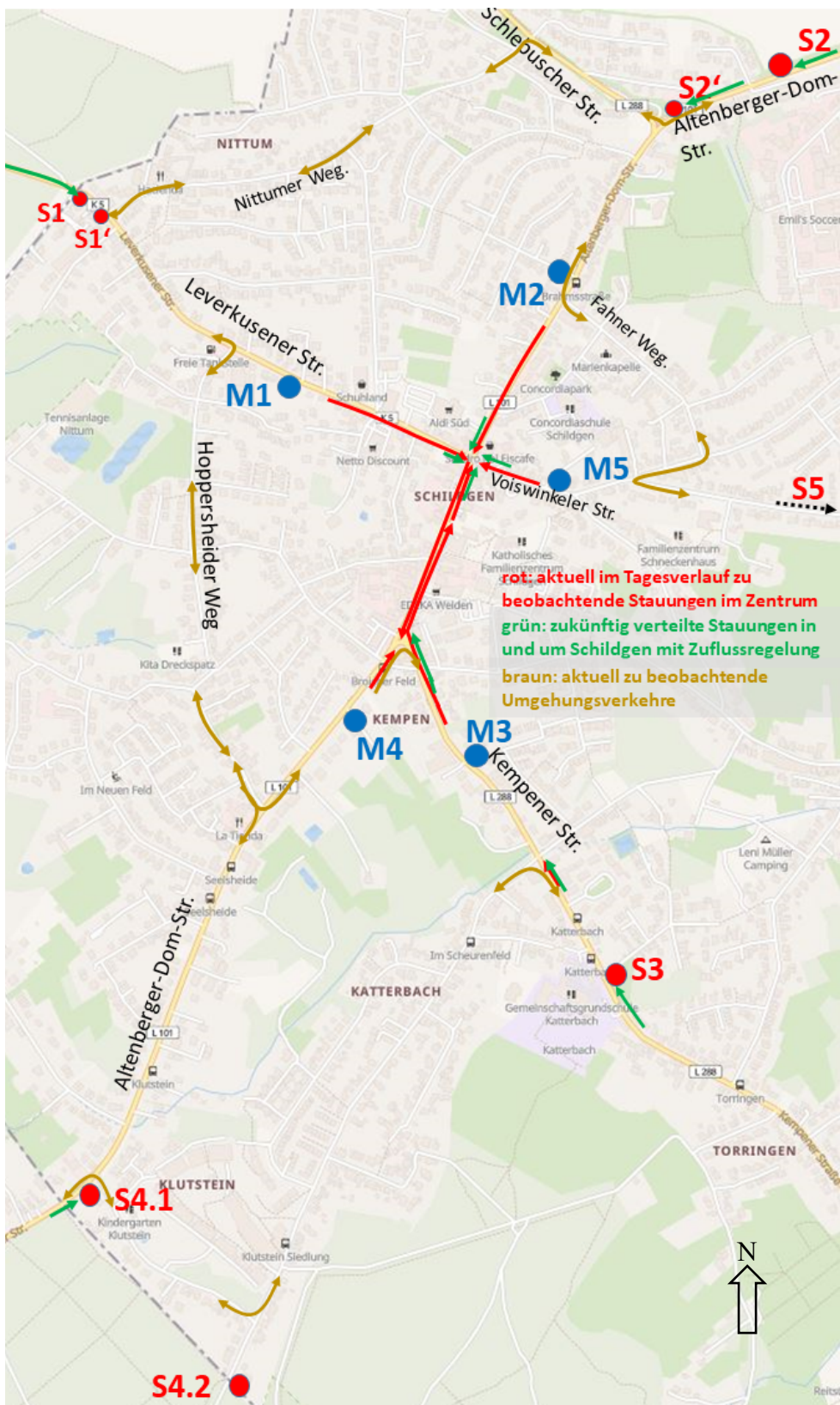
In der Gegenrichtung findet man bereits seit Jahren eine identische, gut funktionierende Lösung: Die Signalanlage am Ortseingang von Schlebusch bei Am Scherfenbrand staut den aus Schildgen kommenden Verkehr noch im Wald so auf, dass die folgende große Kreuzung in Schlebusch mit nur einer Ampelphase Wartezeit überfahren werden kann (vermutl. Messpunkt 200 m vor der Kreuzung zwischen Einmündungen Lortzing- und Robert-Medemwald-Str. auf einer Querungshilfe). Die Transitdauer durch Schlebusch ist trotz der langen Strecke angenehm gering. Die Stadt Leverkusen unterstützt dies mit einem Starenkasten in Nähe der Bushaltestelle Am Märchen, sowie gelegentlichen Geschwindigkeitskontrollen auf dem Willy-Brandt-Ring hinter der Kreuzung.

Die positiven Effekte von S1 bzw. S1':

- Der Stau kann an der Westseite um geschätzte 70% reduziert werden, was eine erhebliche Verbesserung der Lebensqualität im Umfeld der zentralen Kreuzung bedeutet.
- Für den MIV entfällt das emissionsintensive Stop-And-Go an der Rampe vor der zentralen Ampel weitestgehend
- Der Verkehr wartet im Waldgebiet vor Schildgen statt im Wohngebiet, bzw. an einem breiten Straßenbereich, sodass die Lärmbelästigung gering ausfällt.
- Die zentrale Kreuzung wird bei entsprechender Steuerung von S1/S1' von Westen kommend mit nur einer Ampelphase überfahren werden können, was den Verkehrsfluss in Schildgen erleichtert.
- Das kleine Nahversorgungszentrum um Schuhland, Otter, Aldi, Netto, etc. profitiert angesichts der erheblich besseren Erreichbarkeit.
- Der Umgehungsverkehr Richtung Odenthal über den Nittumer und Weg und Richtung Bergisch Gladbach Zentrum/ Katterbach/Dünnwald über den Hoppersheider Weg wird angesichts der schnelleren Verbindung über die zentrale Kreuzung der ADS unattraktiver.
- Die geringere Verkehrsdichte verbessert die Verhältnisse für den Radverkehr auf und über die Kreuzung erheblich.
- Gleiches gilt für den Radverkehr auf der Leverkusener Str. in hohem Maße



- Der Verkehr staut sich in einem unbebauten oder breit ausgebauten Straßenbereich.
- Eine günstigere Ampeltaktung der zentralen Kreuzung ist denkbar.
- Eine Vollstauung Schildgens, wie bei einer Vollsperrung der ADS im zentralen Teil, wie bereits mehrfach erlebt, kann im Verbund mit den anderen Signalanlagen verhindert werden.



Verkehrssituation in Schildgen: Status Quo und mit Zuflussregelung

Die negativen Effekte von S1/S1':

- Auch die Anwohner im Bereich Nittum und Hoppersheider Weg, die bisher zügig in ihre Wohngebiete kamen, erleiden die Wartezeit, wenn auch nur in den Tageszeiten, zu denen die Ampel überhaupt aktiv ist. Sie werden jedoch durch weniger Durchgangsverkehr zu den Stoßzeiten belohnt.

Die Vermeidung des Umgehungverkehrs war auf mehreren Versammlungen des Bürgervereins ein Hauptanliegen der BürgerInnen, weshalb die zusätzliche Wartezeit der Betroffenen sicherlich in Kauf genommen werden wird!

Kein Gegenargument:

- „Es dauert nun viel länger durch Schildgen zu fahren.“ Das ist bei richtiger Steuerung der Signalanlage nicht richtig, **da lediglich die Wartezeiten an anderer Stelle absolviert werden.** Die Durchfahrtzeit kann sogar kürzer sein, s. ³
- „Die Einfahrt in die Waldschule wird durch den Rückstau der Signalanlage blockiert.“ Dies ist falsch. Die Einfahrt ist 600m vom Ortseingang entfernt. Der Rückstau fällt erheblich geringer aus.
- „Der Bus wird länger brauchen.“ Da Busse der Linie 227 wegen der kurzen Rechtsabbiegerspur an der zentralen Kreuzung ohnehin im Rückstau stehen, ändert sich durch die Stauung vor S1 nichts an Fahrtdauer. Lediglich die erste Haltestelle in Schildgen wird etwas später erreicht.
- Bei Wahl des Standortes S1' kann der Bus mittels eigener Busspur sogar den Stau passieren.
- „Der Radverkehr nach Schildgen hinein wird behindert.“ Dies ist falsch. Der Radverkehr wird über einen kombinierten Geh-/Radwegen nach Schildgen hereingeführt, der sich an einer LSA vorbeiführen ließe.

b) im Nordosten Schildgens

Es wird direkt am unbebauten Ortseingang auf der ADS, von Odenthal kommend kurz vor In den Wiesen, eine zuflussabhängig geschaltete Signalanlage (S2) benötigt, um die Staubildung an der Nordseite der zentralen Kreuzung zu verringern. Als Messpunkt bietet sich hierfür der Ort M2 an. Es ist zu prüfen, ob für den ÖPNV eine an S2 vorbeiführende Busspur angelegt werden kann, um die Wartezeit für die Wupsi-Busse zu verringern.

Alternativ kann die vorhandene Lichtsignalanlage S2' an der Einmündung der Schlebuscher Str. genutzt werden, um eine Rückstaubildung in das Gebiet Odenthals zu vermeiden, die S2 zur Folge haben könnte.

Die positiven Effekte:

³ <https://de.wikipedia.org/wiki/Zuflussregelungsanlage>

- Die Menge an wartendem Verkehr an der Nordseite der zentralen Kreuzung kann erheblich reduziert werden. Auch hier verbessern sich die Lebensqualität und verringern sich die Immissionen erheblich.
- Der Verkehr wartet statt im Wohngebiet im Zentrum Schildgens neben dem Feld vor Schildgen, bzw. an der Einmündung Schlebuscher Str.
- Die Wartezeit des ankommenden Verkehrs wird bei entsprechender Steuerung von S2, bzw. der vorhandenen Ampel S2' auf eine Ampelphase reduziert, sodass die Umgehung der Kreuzung für den nach Osten strebenden Verkehr über den engen Fahner Weg unattraktiv wird.
- Für den MIV entfällt das emissionsintensive Stop-And-Go an der Rampe vor der zentralen Ampel weitestgehend.
- Die durch die schmalere Linksabbiegemöglichkeit verringerte Aufstellfläche für Abbieger in die Voiswinkeler Straße wird durch die Zuflusssteuerung kompensiert.
- Der Verkehrsfluss in die Schlebuscher Str. und auch in die Leverkusener Str. wird entsprechend gesteuert.
- Der Schulweg von und zur Concordia-Grundschule wird sicherer
- Der Umgehungsverkehr Richtung Leverkusener Straße/Schlebusch über den Nittumer Weg wird durch die Zuflussregelung ebenfalls behindert. Für diesen Verkehr wird der schnelleren Verbindung über die ADS attraktiver und die Lebensqualität für die Anwohner der Nittumer Straße wird besser
- Es gelten die gleichen Vorteile für den Radverkehr und die Ampeltaktung im Zentrum Schildgens wie durch S1/S1'

Die negativen Effekte von S2:

- Auch die Anwohner im Bereich Nittumer Weg, die bisher von Odenthal kommen zügig ihr Wohngebiet erreichten, erleiden die Wartezeit, wenn auch nur in den Tageszeiten, zu denen die Ampel überhaupt aktiv ist. Sie werden jedoch durch weniger Durchgangsverkehr zu den Stoßzeiten belohnt, s.o.

c) im Südosten Schildgens

Die vorhandene Signalanlage an der Bushaltestellen Katterbach von Südosten kommend (mit dem vorgezogenen Haltestreifen vor der Straße Eichen) auf der Kempener Straße ist abhängig vom Zufluss an der Einmündung der Kempener auf die ADS zu schalten (S3). Als Messpunkt bietet sich der Ort M3 an.

Die positiven Effekte von S3:

- Die Menge an wartendem Verkehr an der Einmündung der Kempener Str. in die ADS und insbesondere im weiteren Verlauf auch an der Südseite der zentralen Kreuzung – also mitten im Zentrum Schildgens - kann erheblich reduziert werden. Auch hier verbessert sich die Lebensqualität erheblich.

- Der Transit-Verkehr absolviert seine Wartezeit statt im Wohngebiet neben dem Waldstück bei der Straße Eichen.
- Die Geradeausfahrt des vom Zentrum Schildgens nach Odenthal führenden Verkehrs wird an der zentralen Kreuzung nicht mehr durch den rückgestauten Linksabbiegerverkehr in die Leverkusener Str. behindert.
- Die Wartezeit des ankommenden Verkehrs an der Einmündung der Kempener in die ADS wird bei entsprechender Steuerung von S3 auf eine Ampelphase reduziert.
- Für den MIV entfällt das emissionsintensive Stop-And-Go an der Rampe der Kempener Str. vor der Einmündung in die ADS.
- Die künstliche Verkehrsberuhigung durch S3 an den nahegelegenen Bushaltestellen und der Ampelquerung **erhöht die Verkehrssicherheit der auf dem sehr schmalen Fußweg an der Kempener Straße, oft mit Fahrrad und Roller verkehrenden Kinder!**
- Ein Umgehungsverkehr für den nach Westen strebenden Verkehr über die Siedlung Katterbach könnte an der folgenden Kreuzung Katterbachstraße durch eine zusätzliche Linksabbieger-Ampel mit gegenüber dem Geradeausverkehr verzögerter Grünschalung vermieden werden. Mit Hilfe entsprechender Beschilderung können die Wupsi-Busse auf der Geradeausspur an den wartenden Linksabbiegern vorbeifahren und links abbiegen.
- Es gelten die gleichen Vorteile für den Radverkehr und die Ampeltaktung im Zentrum Schildgens wie durch die anderen Signalanlagen

Kein Gegenargument:

- „S3 stört den Schulbetrieb und gefährdet die Kinder auf dem Schulweg.“ Dies ist nicht zu erwarten, da die Stauung des Verkehrs durch S3 ausreichend weit vor den Bushaltestellen und der Signalampel-Querung erfolgt. Der Parkplatz ist für den elterlichen Hol- und Bringverkehr weiterhin erreichbar. Durch S3 wird bei einer Aktivierung sogar eine künstliche Beruhigung des Verkehrsflusses an dieser Stelle bewirkt, die die Verkehrssicherheit der oft mit Roller und Fahrrad auf dem schmalen Fußweg entlang der Kempener Straße verkehrenden Kinder sogar noch erhöht! Schon diese Tatsache macht eine verbesserte Taktung der Ampel erforderlich.

4.) Weitere Maßnahmen

- Weitere Zuflussbegrenzungen sind denkbar, S4 und S5. s. Grafik, werden jedoch im Vergleich zum Effekt als zu aufwändig eingeschätzt.
- Um überhöhte Geschwindigkeiten im Zentrum Schildgens zu vermeiden, wird um Maßnahmen zur Geschwindigkeitsüberwachung gebeten.



- Der Fahner Weg soll in eine Anliegerstraße umgewandelt werden.
- Eine Auswertung der Messwerte an zentraler Stelle kann zur automatisierten Feststellung eines dauerhaften Staus in Schildgen und entsprechenden Signalisierungen auf zusätzliche aufzustellenden Hinweistafeln – auch in den Nachbarkommunen - genutzt werden. So wären sinnvolle Warnhinweise an Verkehrsteilnehmer außerhalb Schildgens für die Nutzung von Alternativrouten machbar.
