Stadt Bergisch Gladbach
Der Bürgermeister
Federführender Fachbereich
Stadtentwicklung

Beschlussvorlage

Drucksachen-Nr. 0653/2025
öffentlich

Gremium	Sitzungsdatum	Art der Behandlung
Ausschuss für Mobilität und Verkehrsflächen	02.12.2025	Entscheidung

Tagesordnungspunkt

Ferdinand-Stucker-Straße

Beschlussvorschlag:

I. **Der Ausschuss für Mobilität und Verkehrsflächen beschließt die Planungsvariante 3 und beauftragt die Verwaltung diese in den weiteren Leistungsphasen auszuarbeiten.**

II. **Der Ausschuss für Mobilität und Verkehrsflächen beschließt die Planungsvariante 3.1 und beauftragt die Verwaltung diese in den weiteren Leistungsphasen auszuarbeiten.**

Kurzzusammenfassung:

Kurzbegründung:

(…)

Risikobewertung:

(…)

Auswirkungsübersicht Klimarelevanz:

keine Klimarelevanz:	positive Klimarelevanz:	negative Klimarelevanz:
	X	X

Weitere notwendige Erläuterungen:

Mit der Maßnahmendurchführung sind bauliche Maßnahmen verbunden, mit deren Durchführung stoffliche und energetische Aufwände entstehen, die klimatisch negativ zu beurteilen sind.

Weit positiv zu bewerten ist, dass das Projekt den Ausbau der Gehwege und der Barrierefreiheit, Verbesserung der Oberfläche für den Radverkehr, Entsiegelungen im Bereich der Baumstandorte und Anpassungen zur Reduzierung von Schäden durch Starkregen beinhaltet. Damit werden einige Maßnahmen des Integrierten Klimaschutzkonzepts erfüllt: 2.4 – Optimierung der Radverkehrsinfrastruktur, 2.5 – Attraktivierung des Fußverkehrs, 3.2 – Umsetzung von Klimaanpassungsmaßnahmen, 3.3 – Stärkung und Sicherung der grün-blauen Infrastruktur im Bestand.

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 Gesamtkosten auf rund 800.000 €.

Personelle Auswirkungen:

	keine Auswirkungen:	Einsparungen:	Einstellungen:
planmäßig	X		
außerplanmäßig:			
kurzfristig:			
mittelfristig:			
langfristig:			

Weitere notwendige Erläuterungen:

(…)

Sachdarstellung/Begründung:

Anlass

Die Ferdinand-Stucker-Straße weist eine sehr marode Substanz sowohl im Bereich der Fahrbahn als auch den Gehwegen auf. Insgesamt entspricht der Verkehrsraum nicht den heutigen Anforderungen an Sicherheit, Komfort und Barrierefreiheit. Der Straßenabschnitt zwischen Kaule und der nördlichen Einmündung der Straße Freiheit wurde deshalb in das Maßnahmenprogramm Mobilität und Verkehrsflächen als Projekt zur Umsetzung im Jahr 2026 aufgenommen und im Ausschuss vom 11.02.2025 beschlossen (Drucksachennummer 0728/2024).

Bestand

Der Planungsabschnitt hat eine Länge von rund 280m und der Querschnitt der Verkehrsfläche beträgt rund 10m. Die Straße kann als Wohnstraße charakterisiert werden, die denkmalgeschützte Baumallee trägt maßgeblich zur Gestaltung bei und gibt auch für mögliche Umplanungen einen festen Rahmen vor. Die Straße befindet sich zudem innerhalb einer Tempo 30 Zone. Es besteht keine besondere Regelung für das Parken auf der Fahrbahn, sechs Parkflächen sind durch Markierung gekennzeichnet. Im südlichen Bereich besteht neben der Einmündung zur Dariusstraße ein beschrankter Bahnübergang der Stadtbahnlinie 1. Die Verkehrsbelastung wurde im Juli 2025, außerhalb der Ferienzeit an zwei Normalwerktagen, ermittelt. Dabei weisen die beiden Abschnitte Nord (Dariusstraße bis nördliche Einmündung Freiheit) und Süd (Dariusstraße bis Kaule) deutliche Unterschiede auf:

Abschnitt Nord: 667 Kfz/ 24 Stunden und 162 Fahrräder/ 24 Stunden
Abschnitt Süd: 1450 Kfz/ 24 Stunden und 245 Fahrräder/ 24 Stunden
Der Schwerverkehrsanteil am Gesamtverkehrsaufkommen wurde im Abschnitt Nord mit 6, im Abschnitt Süd mit 8 Fahrzeugen am Tag erfasst.

Die Verkehrsbelastung befindet sich in beiden Abschnitten in einem für vergleichbare Straßen üblichen Rahmen und ist als unkritisch zu betrachten. Die Ergebnisse der Erhebungen sind in Anlage 4a und 4b beigefügt.

Zielsetzung:

Auf Grundlage der im Bestand vorhandenen Defizite sind die Ziele der Sanierung und Umgestaltung die Anpassung der Verkehrsflächen an aktuelle Anforderungen und Vorgaben

aus den technischen Regelwerken. Dazu gehören unter anderem der barrierefreie Ausbau der Verkehrsanlagen, die Herstellung ausreichend breiter Gehwege, die Sanierung der Fahrbahn- und Gehwegoberflächen sowie eine grundlegende Überprüfung der Flächenverteilung im öffentlichen Raum. Dabei sind die denkmalgeschützten Bestandsbäume grundsätzlich zu erhalten und deren entsiegelte Flächen nach Möglichkeit zu erweitern. Zudem ist die zukünftige RadPendlerRoute auf dem südlichen Abschnitt zwischen Dariusstraße und Kaule zu beachten. Weiterhin sind Teile der Ferdinand-Stucker-Straße von Starkregen betroffen. Die Neugestaltung soll mit Hilfe der neuen Höhenplanung, Neigungen und Entwässerung diesen Risiken entgegenwirken. Die Verwaltung hat zur Bearbeitung dieser Zielsetzungen ein Planungsbüro beauftragt, das im Ergebnis drei Planungsvarianten und eine Untervariante erstellt hat.

Zusätzlich soll der Fußweg zur Johann-Bendel-Straße in diesem Zusammenhang erneuert werden.

Öffentlichkeitsveranstaltung

Im Planungsprozess wurde zur direkten Einbindung der Anwohnenden am 28. August 2025 eine Öffentlichkeitsveranstaltung durchgeführt. An dieser haben rund 25 Personen teilgenommen und sich sehr aktiv und konstruktiv beteiligt. Als Arbeitsgrundlage dienten zwei bereits vorbereitete Planungsvarianten. Auf Grundlage der vielen hilfreichen und spannenden Anregungen, Hinweisen und Vorschläge wurde im Anschluss eine dritte Planungsvariante erarbeitet.

Planungsvarianten Vorplanung (Leistungsphase 2) - Kurzbeschreibung

Eine ausführliche Erläuterung der Planungsvarianten ist in Anlage 1 beigefügt.

Abschnitt Süd

Variante 1 bis 3:
Der südliche Abschnitt weist eine geringe Länge von rund 90 Metern, inklusive der beiden Einmündungsbereiche auf. Die Gestaltungsmöglichkeiten im Querschnitt sind daher sehr begrenzt. Für diesen Abschnitt wurde daher nur eine Variante entwickelt. In dieser Planung sollen in erster Linie die Mindestanforderungen für den Fußverkehr in Form von angepassten Einmündungsradien und breiteren Gehwegen umgesetzt werden.

Abschnitt Nord

Variante 1:
Diese Variante orientiert sich stark am Bestand. Die Flächenverteilung bleibt nahezu gleich. Die Parkflächen werden durch bauliche Maßnahmen eingefasst und durch eine dritte Parkreihe ergänzt (insgesamt acht Stellplätze). Die Bäume erhalten etwas mehr Raum durch Entsiegelung. An der nördlichen Einfahrt Freiheit entsteht durch eine Engstelle eine Geschwindigkeitsdämpfung und Querungshilfe.

Variante 2:
Da die Verkehrsfläche durch die bestehende Baumallee bereits vorgegebene Raster aufweist, greift Variante 2 einen neuen Ansatz in der Aufteilung auf. Der Gehweg ist einseitig vorgesehen. Damit entsteht ein durchgehend nutzbarer, ausreichend breiter Gehweg neben den bestehenden Bäumen. Auf der anderen Seite bleibt so jedoch nur noch Platz für die Bäume und dazwischen angeordnete Parkflächen (insgesamt sechs Stellplätze). Die Fahrbahn wird für den Begegnungsverkehr zu eng und muss als Einbahnstraße geführt werden.

Variante 3
Die in der Öffentlichkeitsveranstaltung häufig genannte durchgehende Pflasterung bzw. der niveaugleiche Ausbau der Verkehrsfläche stellte einen deutlichen Gegensatz zu den anderen Planungsvarianten dar. Daher wird diese Anregung in Variante 3 aufgegriffen. In Kombination mit einem verkehrsberuhigten Bereich zwischen der nördlichen Einmündung Freiheit und Johann-Bendel-Straße kann eine entsprechende Gestaltung umgesetzt werden. Die Verkehrsfläche wird so einheitlich gepflastert mit einer Entwässerungsrinne etwa mittig der Verkehrsfläche. Die Bäume erhalten mehr entsiegelte Fläche und Parken kann dazwischen angeordnet werden (insgesamt sechs Stellplätze). Engstellen und zu geringe Gehwegbreiten fallen weg, die Verkehrsführung ist in beide Fahrtrichtungen möglich mit gleichzeitig deutlich reduzierter Geschwindigkeit (Schritttempo). Die Verkehrsbelastung lässt einen verkehrsberuhigten Bereich zu.

Abschnitt Süd

Variante 3.1 (nur in Verbindung mit Variante 3)
Der verkehrsberuhigte Bereich aus Variante 3 kann durch eine weitere Maßnahme noch besser umgesetzt werden. Untervariante 3.1 sieht die Abbindung des Bahnübergangs für den motorisierten Verkehr (außer Rettungsdienste und Einsatzfahrzeuge) vor. Fuß- und Radverkehr bleibt zugelassen. Damit wird der Durchgangsverkehr vollständig aus dem nördlichen Abschnitt herausgenommen und die Verkehrsbelastung deutlich reduziert. Die Sperrung kann durch Beschilderung und unterstützende Pflasterung mit entsprechendem Bordverlauf erreicht werden. Durch diese Maßnahme würde der verkehrsberuhigte Bereich bis an den Bahnübergang und die südliche Einmündung Freiheit verlängert werden können. Da aktuell nur rund 300 Fahrzeuge am Tag an dieser Stelle in die Ferdinand-Stucker-Straße einfahren, ist nicht mit einer erheblichen Verkehrsverlagerung zu rechnen.

Fußweg Johann-Bendel-Straße

Der Fußweg soll in allen Varianten mitsaniert werden. Dieser könnte mit einer neuen wassergebundenen Decke eine gute und kostengünstige Verbesserung erhalten. Weitere Anpassungen oder Änderungen sind aufgrund der sehr begrenzten Fläche nicht möglich.

Kosten

Auf Basis der Vorplanung wurde eine erste Kostenschätzung vorgenommen:

Variante 1, Abschnitt Nord + Süd: 802.000 Euro

Variante 2, Abschnitt Nord + Süd: 783.000 Euro

Variante 3, Abschnitt Nord + Süd: 789.000 Euro

Variante 3.1, Abschnitt Nord + Süd: 757.000 Euro

Die Werte beziehen sich auf die Bruttogesamtkosten und beinhalten in jeder Variante auch die Sanierung des Fußweges.

Empfehlung der Verwaltung/ Beschlussvorschlag

Variante 3 erfüllt die in der Zielsetzung formulierten Kriterien insgesamt am besten. Durch die niveaugleiche Ausbildung könnten Defizite aus der bisherigen Trennung der Verkehrsflächen vermieden und gleichzeitig eine dem Straßencharakter entsprechende hochwertige

Gestaltung erreicht werden. Die Bestandsbäume würden ebenfalls deutlich mehr entsiegelte Fläche erhalten. Parkflächen könnten in ausreichender Anzahl weiterhin angeboten werden, die Regelungen innerhalb des verkehrsberuhigten Bereichs sind dabei sehr einfach und eindeutig. Mit Variante 3 könnte eine klare und für alle Verkehrsarten komfortable und barrierearme Verkehrsführung umgesetzt werden.

Um Variante 3 noch verträglicher gestalten zu können, wird die Untervariante 3.1 in Kombination ebenfalls empfohlen. Die Vorteile wären ein noch geringeres Verkehrsaufkommen durch den Entfall von Durchgangsverkehr, die Vermeidung von Engstellen im Gehweg im Bereich des Bahnübergangs und die Verlängerung des verkehrsberuhigten Bereichs bis an den Bahnübergang heran.

Anlagen

Anlage 1 – Erläuterung der Varianten
Anlage 2a bis 2h – Lagepläne der Varianten
Anlage 3 – Öffentlichkeitsveranstaltung – Dokumentation und Auswertung
Anlage 4a und 4b – Ergebnisse Verkehrserhebung