

**Zielzustand:**

Verkehrsberuhigung

**Einzelmaßnahme(n)**

- Verkehrsberuhigung
- Parkflächen markieren
- Aufenthaltsqualität verbessern

**Baulast**

Kommune

**Umsetzungshorizont:** kurzfristig**Priorisierung Ampel:** rot**Beschreibung der Situation:**

Diese Straße befindet sich in einer Tempo 30-Zone, zusätzlich weist ein Hinweisschild mit "Schritt fahren" auf die Notwendigkeit einer geringen Geschwindigkeit hin. Der Straßenraum ist bereits niveaugleich ausgebaut, Gehwege sind nicht vorhanden und parkende KFZ stehen teilweise ungeordnet im öffentlichen Raum. Diese Wegeverbindung ist eine Achse für die Nahmobilität zwischen der Mülheimer Straße und dem Wohngebiet sowie zum Einzelhandel am Kradepohlmühlenweg.

**Maßnahmenempfehlung:**

Es sollte geprüft werden, ob hier ein Verkehrsberuhigter Bereich eingerichtet werden kann. Der niveaugleiche Ausbau des Straßenraums ist bereits vorhanden. Durch die Anordnung ist Kinderspiel auf der Straße explizit erlaubt, zu Fuß Gehende dürfen die gesamte Breite der Straße zum Gehen nutzen und alle Fahrzeuge müssen Schrittgeschwindigkeit fahren. Der Fußverkehr erhält somit einen höheren Stellenwert und Schutzstatus als in einer Tempo 30-Zone. Das Kfz-Parken ist hier nur in markierten Bereichen zugelassen, so werden zu Fuß Gehende nicht durch parkende Kfz behindert. Ergänzend wird hier empfohlen, Elemente zur Aufenthaltsqualität wie z.B. Sitzgelegenheiten oder Begrünung einzurichten.

**Unfallschwere**

- Unfall mit Getöteten
- Unfall mit Schwerverletzten
- Unfall mit Leichtverletzten

**Unfalltyp**

- Fahrerunfall (F)
- Abbiegeunfall (AB)
- Einbiegen/Kreuzen-Unfall (EK)
- Überschreiten-Unfall (ÜS)
- Unfall durch ruhenden Verkehr (RV)
- Unfall im Längsverkehr (LV)
- Sonstiger Unfall (SO)

Knotenmaßnahme

Streckenmaßnahme

**Zielzustand:**

Aufenthaltsqualität steigern

**Einzelmaßnahme(n)**

- Grünschnitt und -pflege
- Prüfung der Trennung von Geh- und Radverkehr
- Sperrpfosten entfernen

**Baulast**

Kommune

**Umsetzungshorizont:** kurzfristig

**Priorisierung Ampel:** grün

**Beschreibung der Situation:**

Diese Geh-/Radwegverbindung stellt eine wichtige Achse zwischen den Wohngebieten und dem Einzelhandel sowie zur Mülheimer Straße und Schulen sowie Kitas dar. Die Breite für einen Gemeinsamen Geh-/Radweg sollte mindestens 2,50 m betragen, dieser Weg ist jedoch durch starken Bewuchs deutlich in der Breite eingeschränkt. Auch wirkt er durch ungepflegtes Grün, schwache Beleuchtung und fehlende Sitzgelegenheiten wenig attraktiv. Ein vorhandener Spiel-/Fußballplatz ist durch Wildbewuchs nicht mehr nutzbar. Am Ende des Weges stehen zwei sehr eng platzierte Poller, die die Durchfahrt für Kfz verhindern sollen, jedoch auch das Durchfahren mit breiteren Fahrrädern oder einem Rollstuhl erschweren.

**Maßnahmenempfehlung:**

Dieser Weg sollte attraktiver gestaltet werden. Es sollte ein regelmäßiger Grünschnitt betrieben werden, so dass der Weg in seiner vollen Breite nutzbar ist.

Ggf. ist zusätzlich eine Trennung von Fuß- und Radverkehr zu prüfen, sodass die Konflikte zwischen den Verkehrsteilnehmenden reduziert werden. Hierfür ist die Inanspruchnahme weiterer Flächen erforderlich.

Außerdem sollten Sitzgelegenheiten errichtet und die Beleuchtung sichergestellt werden.

Einer der beiden Poller am Ende des Weges sollte entfernt werden, sodass auch Kinderwagen, Rollstühle und breitere Fahrräder diesen sicher passieren können.



Unfallschwere	
<span style="color: red;">■</span>	Unfall mit Getöteten
<span style="color: orange;">■</span>	Unfall mit Schwerverletzten
<span style="color: yellow;">■</span>	Unfall mit Leichtverletzten
Unfalltyp	
<span style="color: green;">●</span>	Fahrunfall (F)
<span style="color: yellow;">●</span>	Abbiegeunfall (AB)
<span style="color: red;">●</span>	Einbiegen/Kreuzen-Unfall (EK)
<span style="color: blue;">●</span>	Überschreiten-Unfall (ÜS)
<span style="color: lightblue;">●</span>	Unfall durch ruhenden Verkehr (RV)
<span style="color: lightgreen;">●</span>	Unfall im Längsverkehr (LV)
<span style="color: black;">●</span>	Sonstiger Unfall (SO)

<span style="color: blue;">■</span>	Knotenmaßnahme
<span style="color: red;">—</span>	Streckenmaßnahme

**Zielzustand:**

Verkehrssicher gestalten

**Einzelmaßnahme(n)**

- Gehweg fortführen
- Bordsteinabsenkung

**Baulast**

Kommune

**Umsetzungshorizont:** kurz- bis mittelfristig

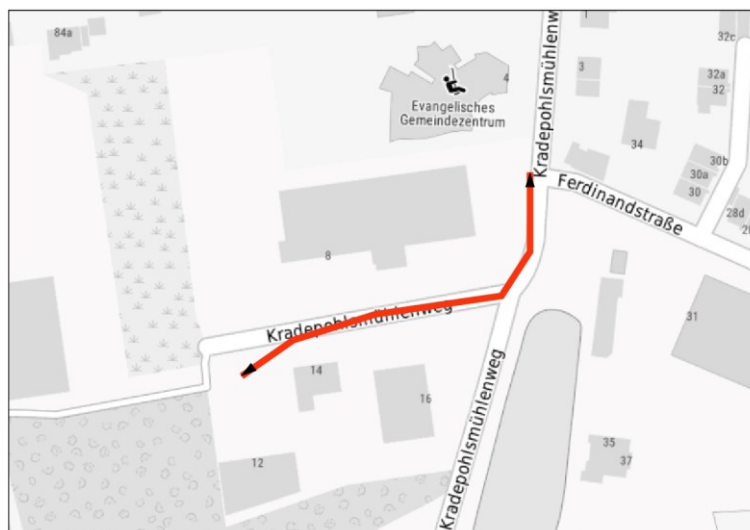
**Priorisierung Ampel:** rot

**Beschreibung der Situation:**

Im Kradepohlsmühlenweg gibt es viel Lieferverkehr zum Getränkemarkt sowie zum Aldi und über die "Rampe" zu Lidl und Hammer viel Einkaufsverkehr. Gehwege sind nicht durchgehend vorhanden und teilweise sehr schmal. Barrierefreie und sichere Querungen sind nicht gegeben, vor allem dort, wo der Gehweg im Kurvenbereich endet; so muss die Straßenseite in der Kurve gewechselt werden. Der Bereich wird insgesamt von den Teilnehmenden als sehr unübersichtlich wahrgenommen.

**Maßnahmenempfehlung:**

Die Gehwege sollten v.a. auf der Nordseite mit einer ausreichenden Breite und barrierefrei ausgebaut werden. Dort, wo ein Gehweg endet bzw. beginnt, sollte eine Absenkung in Form eines differenzierten Bords hergestellt werden.

**Unfallschwere**

- Unfall mit Getöteten
- Unfall mit Schwerverletzten
- Unfall mit Leichtverletzten

**Unfalltyp**

- Fahrerunfall (F)
- Abbiegeunfall (AB)
- Einbiegen/Kreuzen-Unfall (EK)
- Überschreiten-Unfall (ÜS)
- Unfall durch ruhenden Verkehr (RV)
- Unfall im Längsverkehr (LV)
- Sonstiger Unfall (SO)

Knotenmaßnahme

Streckenmaßnahme



### Zielzustand:

Verkehrssicher gestalten

### Einzelmaßnahme(n)

- Gehwege verbreitern
- barrierefrei ausbauen
- Verkehr verlagern

### Baulast

Kommune

**Umsetzungshorizont:** kurz- bis mittelfristig

**Priorisierung Ampel:** rot

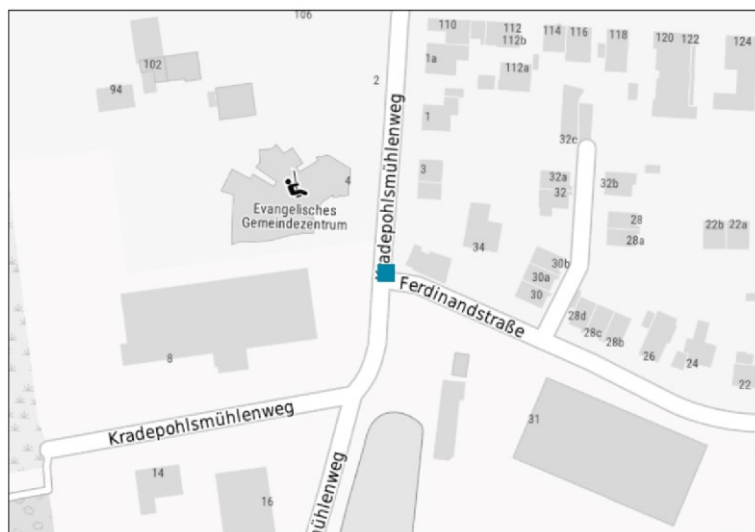
### Beschreibung der Situation:

Die Einfahrt in die Ferdinandstraße wirkt aufgeweitet, die Gehwege im Knotenpunkt sind sehr schmal und die Bordsteine zur Querung nicht abgesenkt. Es herrscht viel Kfz- und Lieferverkehr. Dieser Knotenpunkt liegt auf einer Nahmobilitätsachse, die Teil des Schulweges ist. Besonders in Hinblick auf das neu entstehende Wohngebiet südlich wird sich die Bedeutung dieser Achse noch verstärken.

### Maßnahmenempfehlung:

Die Gehwegflächen sollten verbreitert und die Bordsteine abgesenkt sowie barrierefrei gestaltet werden. Auch der Fußweg, der zwischen Aldi und Kita verläuft, sollte barrierefrei zugänglich werden (Kante entfernen).

Um diesen Knotenpunkt auf der wichtigen Nahmobilitätsachse vom Kfz-Verkehr zu entlasten, sollte geprüft werden, ob die Zufahrt zum Einzelhandel über den Kradepohlsmühlenweg unterbunden werden und die Kfz-Erschließung ausschließlich über den Kreisverkehr an der Mülheimer Straße erfolgen kann (ggf. in einem ersten Schritt auch nur für den Lkw-Verkehr).



Unfallschwere	
<span style="color: orange;">■</span>	Unfall mit Getöteten
<span style="color: orange;">■</span>	Unfall mit Schwerverletzten
<span style="color: orange;">■</span>	Unfall mit Leichtverletzten
Unfalltyp	
<span style="color: green;">●</span>	Fahrunfall (F)
<span style="color: yellow;">●</span>	Abbiegeunfall (AB)
<span style="color: red;">●</span>	Einbiegen/Kreuzen-Unfall (EK)
<span style="color: blue;">●</span>	Überschreiten-Unfall (ÜS)
<span style="color: blue;">●</span>	Unfall durch ruhenden Verkehr (RV)
<span style="color: orange;">●</span>	Unfall im Längsverkehr (LV)
<span style="color: black;">●</span>	Sonstiger Unfall (SO)

<span style="color: blue;">■</span>	Knotenmaßnahme
<span style="color: red;">—</span>	Streckenmaßnahme



**Zielzustand:**

Verkehrssicher gestalten

**Einzelmaßnahme(n)**

- Fahrradstraße einrichten
- Parken neu ordnen
- Gehweg optimieren

**Baulast**

Kommune

**Umsetzungshorizont:** kurz- bis mittelfristig

**Priorisierung Ampel:** rot

**Beschreibung der Situation:**

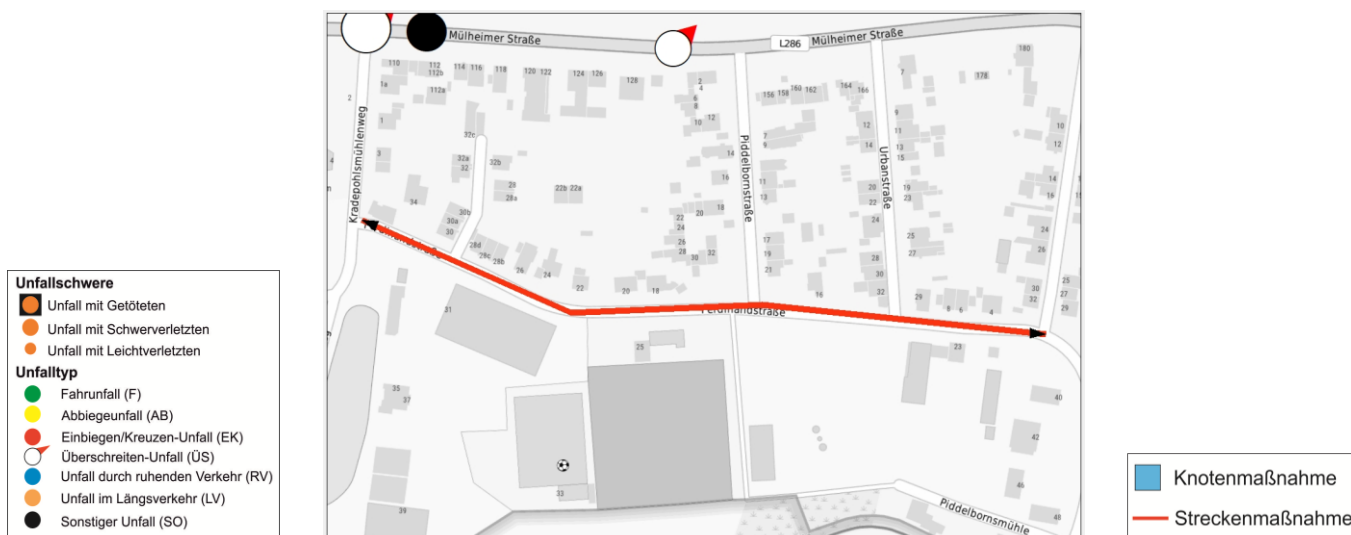
Die Ferdinandstraße ist eine wichtige Wegeverbindung für den Schulverkehr. Ein Gehweg ist nur auf der Nordseite vorhanden, auf beiden Straßenseiten wird geparkt. Durch Grundstückseinfahrten ist abschnittsweise eine starke Querneigung auf dem Gehweg vorhanden, was das Begehen mit einem Rollator oder einem Kinderwagen erschwert.

**Maßnahmenempfehlung:**

Es ist zu überprüfen, ob die Ferdinandstraße, als parallele Achse zur Mülheimer Straße, zu einer Fahrradstraße werden kann. Dies würde den Charakter einer durchgehenden Nahmobilitätsachse unterstreichen. Dazu muss das Kfz-Parken definiert und über einen Sicherheitstrennstreifen zum Radverkehr abgegrenzt werden. Durch eine Fahrradstraße würde hier weiterhin Tempo 30 gelten, die Ferdinandstraße sollte dann jedoch vorfahrtsberechtigt sein.

Obwohl bereits im Süden von Gronau die Radpendleroute Köln-BGL angedacht ist, schließt dies diese Achse hier als Fahrradstraße nicht aus. Dient eine Radpendleroute der Bündlung des Radverkehrs aus der Region auf einer Achse, würde die Ferdinandstraße Teile des bezirklichen Radverkehrs als Alternative zur Mülheimer Straße aufnehmen.

Bei einer Sanierung der Nebenanlagen ist darauf zu achten, dass die Querneigung möglichst gering ist und der Gehweg niveaugleich geführt werden und für die Kfz über Kantsteine die Überfahrt ermöglicht wird.



**Maßnahmen-Nr.** BGL006

**Kommune** Bergisch Gladbach

**Straße** Gierather Straße / Ferdinandstraße /  
Dünnhofsweg

### Zielzustand:

Verkehrssicher gestalten

### Einzelmaßnahme(n)

- Parken neu ordnen / reduzieren
- Aufpflasterung / Gehwegüberfahrt
- FGÜ und Mittelinsel prüfen

### Baulast

Kommune

**Umsetzungshorizont:** kurz- bis mittelfristig

**Priorisierung Ampel:** rot

### Beschreibung der Situation:

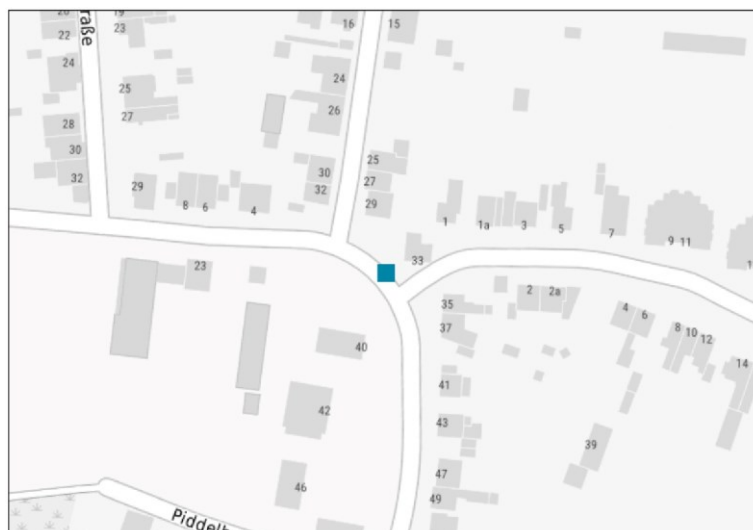
An diesem Knotenpunkt wird von den Teilnehmenden berichtet, dass die gefahrene Kfz-Geschwindigkeit z.T. sehr hoch ist. Außerdem sind die Sichtbeziehungen durch parkende Kfz (z.T. im Kurvenbereich) stark eingeschränkt. Der Knotenpunkt wirkt sehr aufgeweitet und unübersichtlich, daher sind die Querungswege sehr lang. Eine gesicherte Querung für den Fußverkehr ist nicht vorhanden und die Bordsteine sind nicht abgesenkt.

### Maßnahmenempfehlung:

Um die Flächenaufteilung im Knotenpunkt insgesamt zu verändern, sollten Eckausrundungen eingeschränkt und die Gehwege vorgezogen werden. Im südlichen Bereich sollte das Kfz-Parken zugunsten eines breiteren Gehweges sowie besserer Sichtbeziehungen entfallen. Auch die Stellplätze auf der nördlichen Seite der Gierather Str. in Richtung Mülheimer Str. sollte entfallen, um so die Sicht auf die von Norden kommenden Kfz zu gewährleisten.

Durch eine Aufpflasterung oder Gehwegüberfahrt an Dünnhofsweg und Ferdinandstr. werden die heute nicht abgesenkten Bordsteine barrierefrei nutzbar, außerdem würde so die Geschwindigkeit der Kfz reduziert werden.

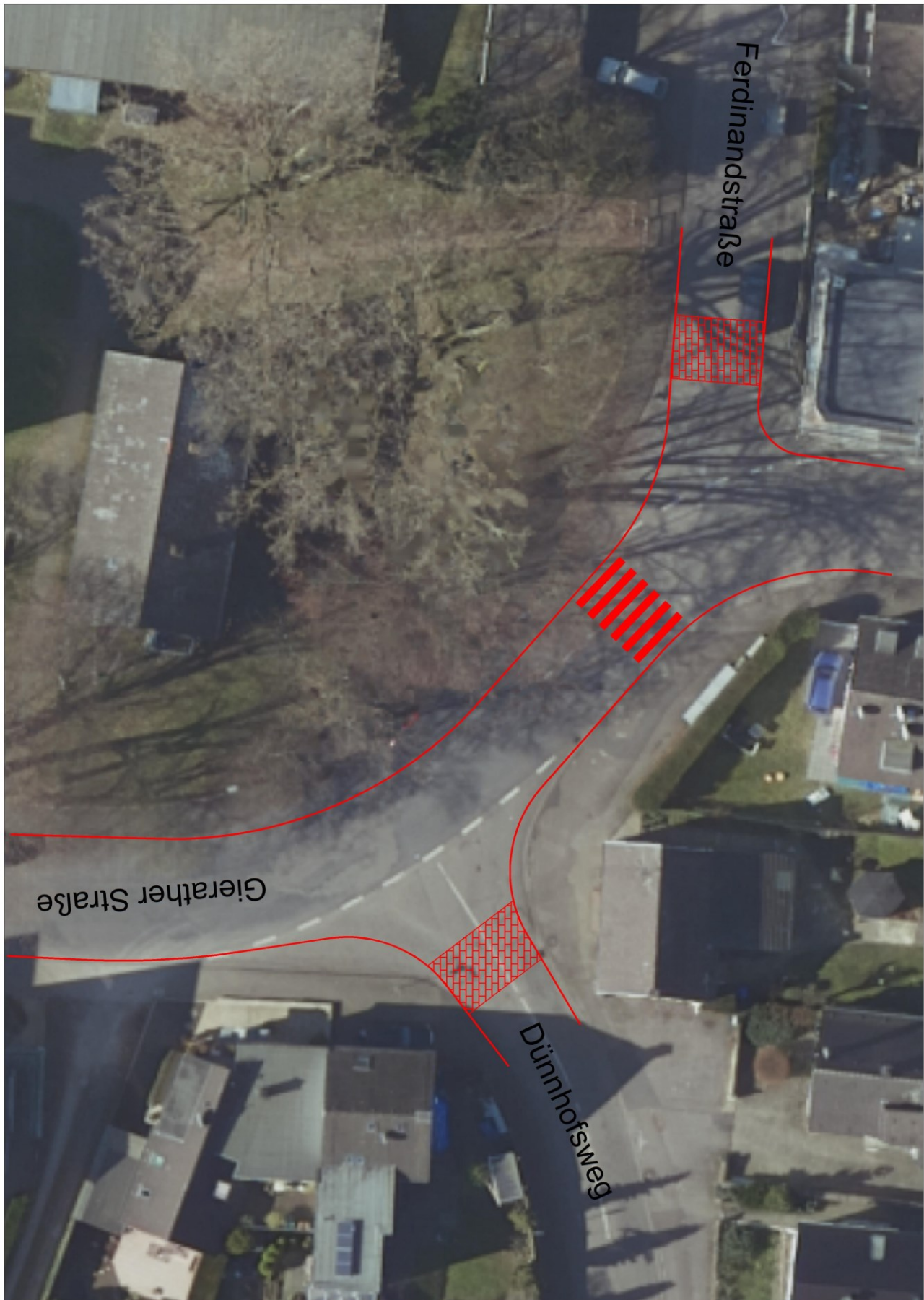
Um die Querung über die Gierather Str. zu erleichtern, wird empfohlen, eine Querungshilfe anzubieten. Die Errichtung eines FGÜ ggf. auch mit einer Mittelinsel sollte geprüft werden. Langfristig und bei der Umsetzung der Fahrradstraße auf der Ferdinandstr. kann, auch um die Nahmobilitätsachse hier zu verdeutlichen, die Fahrradstraße als Hauptachse über diesen Knotenpunkt geführt werden. Dies würde zusätzlich zu einer Reduzierung der Kfz-Geschwindigkeit an diesem Knotenpunkt führen.



Unfallschwere	
	Unfall mit Getöteten
	Unfall mit Schwerverletzten
	Unfall mit Leichtverletzten
Unfalltyp	
	Fahrerunfall (F)
	Abbiegeunfall (AB)
	Einbiegen/Kreuzen-Unfall (EK)
	Überschreiten-Unfall (ÜS)
	Unfall durch ruhenden Verkehr (RV)
	Unfall im Längsverkehr (LV)
	Sonstiger Unfall (SO)

	Knotenmaßnahme
	Streckenmaßnahme







**Zielzustand:**

Straßenraumgestaltung

**Einzelmaßnahme(n)**

- Fahrradstraße einrichten
- Oberfläche und Querneigung sanieren
- innerörtliches Leitsystem installieren

**Baulast**

Kommune

**Umsetzungshorizont:** Kurz- bis mittelfristig**Priorisierung Ampel:** gelb**Beschreibung der Situation:**

Der Dünnhofsweg ist eine Wegeverbindung, die parallel zur Mülheimer Straße verläuft und in Richtung Innenstadt führt. Das Kfz-Verkehrsaufkommen ist gering, da die Straße eine Sackgasse ist, der Rad- und Fußverkehrsanteil ist hier jedoch hoch (Kita, Schulweg). Der nördliche Gehweg ist stark quer geneigt und weist gravierende Oberflächenschäden auf, das erschwert die Nutzung v.a. mit Rollstuhl, Rollator oder Kinderwagen. Die Wegeverbindungen zur Mülheimer Straße (entlang der Kita) sowie im weiteren Verlauf des Dünnhofsweg in Richtung Innenstadt sind nicht deutlich beschildert.

**Maßnahmenempfehlung:**

Um die Nahmobilitätsachse als Parallele zur Mülheimer Straße weiterzuführen, könnte hier eine Fahrradstraße eingerichtet werden. Das Kfz-Parken sollte geordnet und markiert werden, Sichtfelder an Querungen und Einmündungen sind freizuhalten.

Der nördliche Gehweg sollte saniert werden, so dass die Querneigung verringert und die Oberflächenschäden ausgebessert werden.

Die Wegeverbindungen zur Innenstadt über den Dünnhofsweg sowie zur Mülheimer Straße (im weiteren Verlauf zu Einzelhandel, Kirche, Spielplatz) sollten deutlich sichtbarer werden (Markierungen, innerörtliches Leitsystem).

**Unfallschwere**

- Unfall mit Getöteten
- Unfall mit Schwerverletzten
- Unfall mit Leichtverletzten

**Unfalltyp**

- Fahrunfall (F)
- Abbiegeunfall (AB)
- Einbiegen/Kreuzen-Unfall (EK)
- Überschreiten-Unfall (ÜS)
- Unfall durch ruhenden Verkehr (RV)
- Unfall im Längsverkehr (LV)
- Sonstiger Unfall (SO)

■ Knotenmaßnahme  
— Streckenmaßnahme

**Zielzustand:**

Verkehrssicher gestalten

**Einzelmaßnahme(n)**

- Parken einschränken
- Bordabsenkungen
- Aufpflasterung einer Querungsstelle

**Baulast**

Kommune

**Umsetzungshorizont:** kurz- bis mittelfristig

**Priorisierung Ampel:** Rot

**Beschreibung der Situation:**

Im unmittelbaren Umfeld zur Fußwegeverbindung ist ein zeitlich beschränktes Parkverbot angeordnet. Außerhalb dieser Zeiten erschweren parkende Autos das Queren über den Dünnhofsweg in Richtung Mülheimer Straße. Insbesondere für Kinder ist es notwendig, Sichtbeziehungen freizuhalten. Der Bordstein auf dem südlichen Gehweg ist nicht abgesenkt.

**Maßnahmenempfehlung:**

Da dieser Weg auch außerhalb der Parkverbotszeiten genutzt wird, sollte das Parkverbot durchgehend gelten. Die Querungsstelle sollte mithilfe eines differenzierten Bordes barrierefrei gestaltet werden.

Um die Wegeverbindung zwischen dem aus Süden kommenden Fußweg (Strunder Bach) und dem Verbindungsweg zur Mülheimer Straße zu stärken, könnte hier eine Aufpflasterung geprüft werden. Dies verringert die Kfz-Geschwindigkeit und bietet zu Fuß Gehenden eine barrierefreie und niveaugleiche Querung.



**Maßnahmen-Nr.** BGL009

**Kommune** Bergisch Gladbach

**Straße** Fußweg Mülheimer Straße /  
Dünnhofsweg

#### Zielzustand:

Barrierefreiheit sichern

#### Einzelmaßnahme(n)

- Oberfläche sanieren

#### Baulast

Kommune

**Umsetzungshorizont:** kurzfristig

**Priorisierung Ampel:** gelb

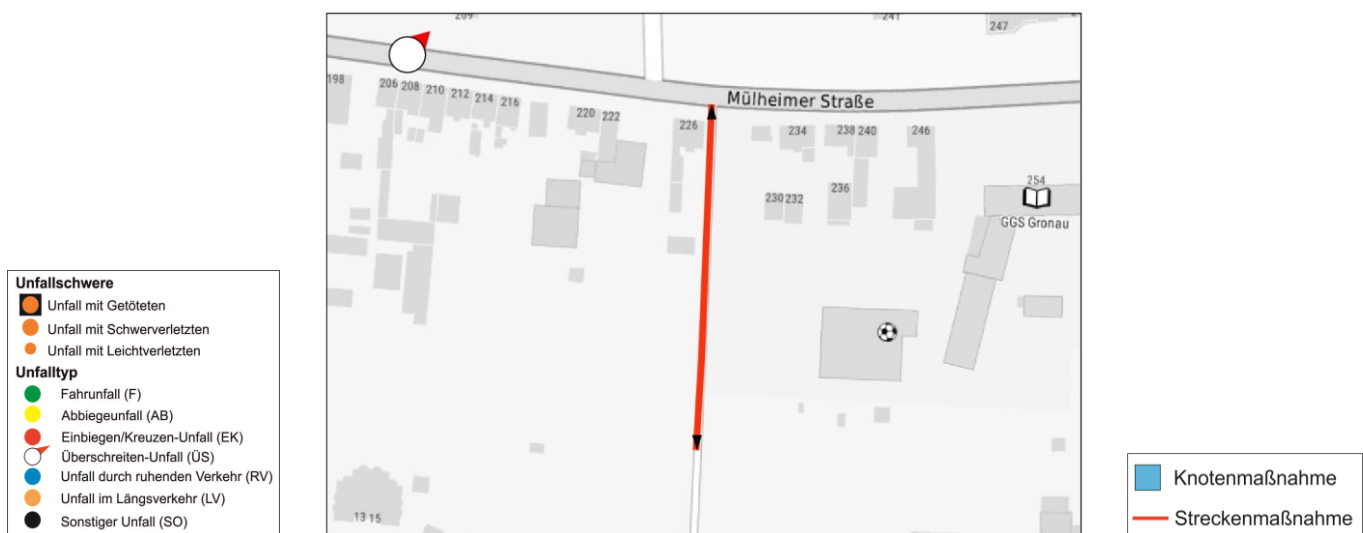
#### Beschreibung der Situation:

Dieser Fußweg weist im oberen Teil gravierende Schäden in der Oberfläche auf, so dass dieser Weg nicht barrierefrei zu nutzen ist.



#### Maßnahmenempfehlung:

Die Oberflächenschäden im oberen Teil der Wegeverbindung sollten ausgebessert werden.





Maßnahmen-Nr. BGL010

Kommune Bergisch Gladbach

Straße Mülheimer Straße

### Zielzustand:

Querungsstelle optimieren

### Einzelmaßnahme(n)

- Querungsstelle einrichten

### Baulast

Land

Umsetzungshorizont: langfristig

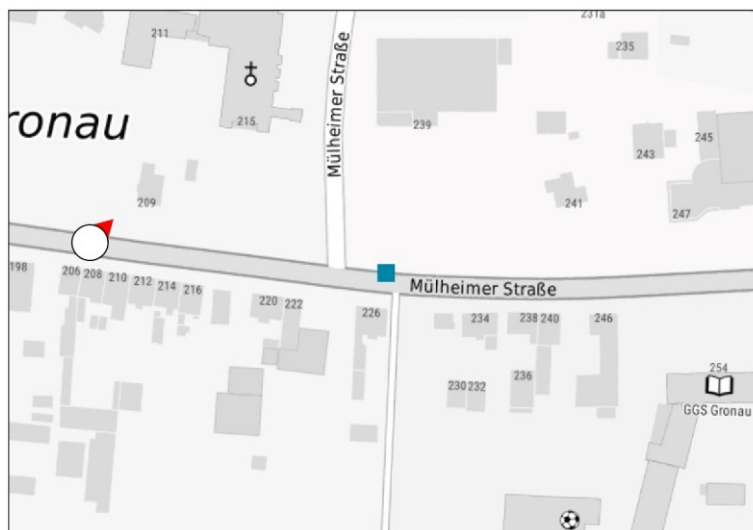
Priorisierung Ampel: rot

### Beschreibung der Situation:

An der Mülheimer Straße sind nur wenige Querungsmöglichkeiten für die Nahmobilität vorhanden. Der mittlere Fahrstreifen ist durchgehend als Linksabbiegefahrstreifen zu den Einfahrten der angrenzenden Grundstücke ausgebildet, was die Gestaltungsmöglichkeiten des Straßenquerschnitts zulasten des Fuß- und Radverkehrs einschränkt. Gesicherte Querungen (LSA) liegen zu weit entfernt von dieser direkten Achse und werden folglich nicht von allen angenommen.

### Maßnahmenempfehlung:

Im Rahmen der Umgestaltung der Mülheimer Straße im STEK sollten mehr Querungsbedarfe gesichert und die Linksabbiegefahrstreifen auf ihre Notwendigkeit geprüft werden. Durch die Linksabbiegefahrstreifen wird der Gestaltungsspielraum für zusätzliche Querungshilfen derzeit sehr eingeschränkt. Dabei ist die Notwendigkeit zur Sicherung der Querungsbedarfe schon aufgrund der Bushaltestelle und der vielen Ziele, die im nördlichen Bereich der Straße liegen, unbedingt gegeben.



#### Unfallsschwere

- Unfall mit Getöteten
- Unfall mit Schwerverletzten
- Unfall mit Leichtverletzten

#### Unfalltyp

- Fahrunfall (F)
- Abbiegeunfall (AB)
- Einbiegen/Kreuzen-Unfall (EK)
- Überschreiten-Unfall (ÜS)
- Unfall durch ruhenden Verkehr (RV)
- Unfall im Längsverkehr (LV)
- Sonstiger Unfall (SO)

- Knotenmaßnahme
- Streckenmaßnahme

**Zielzustand:**

Verkehrssicher gestalten

**Einzelmaßnahme(n)**

- Geschwindigkeitsreduktion prüfen
- Radverkehr im Mischverkehr führen

**Baulast**

Land

**Umsetzungshorizont:** kurzfristig

**Priorisierung Ampel:** rot

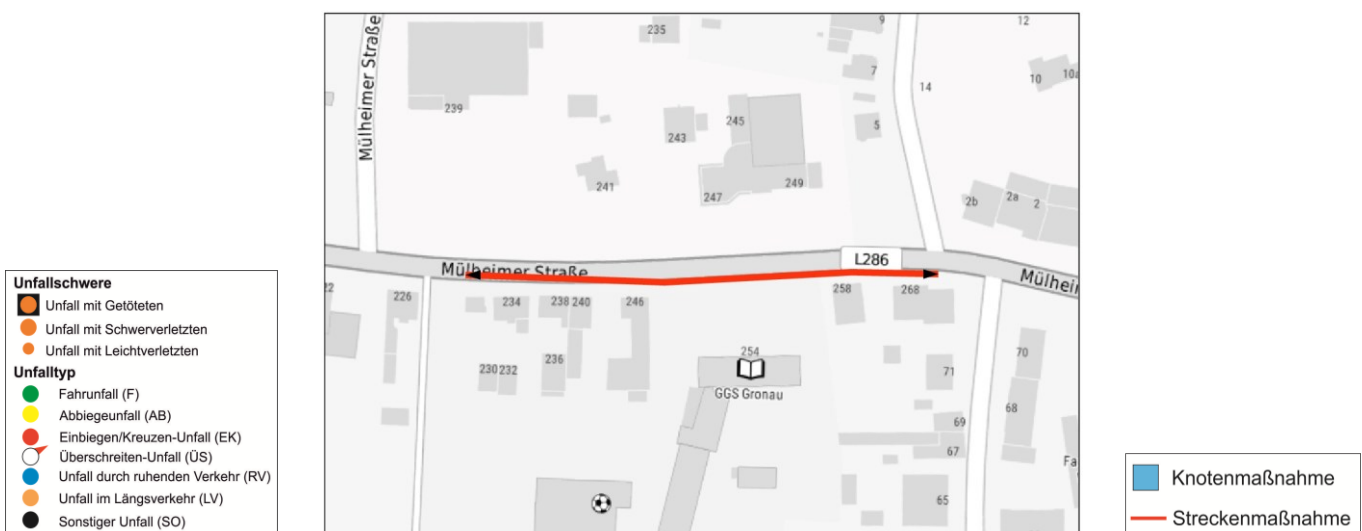
**Beschreibung der Situation:**

In diesem Abschnitt vor der Grundschule ist Tempo 50 angeordnet. Radfahrende nutzen den nicht benutzungspflichtigen Radweg im Seitenraum, wodurch es besonders in Richtung Innenstadt, bergab, zu Konflikten mit dem Fußverkehr kommt.

**Maßnahmenempfehlung:**

Es sollte kurzfristig geprüft werden, ob im Bereich vor der Grundschule Tempo 30 angeordnet werden kann. Da die Handlungsmöglichkeiten bzgl. der Einführung von Tempo 30 ansonsten beschränkt sind, könnte die Einführung aufgrund von Lärmschutz entlang der Mülheimer Straße geprüft werden.

Im Rahmen der Umgestaltung der Mülheimer Straße im STEK sollte der Radverkehr möglichst auf der Fahrbahn geführt werden, damit der Gehweg in voller Breite zu Fuß Gehenden zur Verfügung steht.



**Zielzustand:**

Verkehrssicher gestalten

**Einzelmaßnahme(n)**

- Radverkehr im Mischverkehr führen

**Baulast**

Land

**Umsetzungshorizont:** mittelfristig

**Priorisierung Ampel:** rot

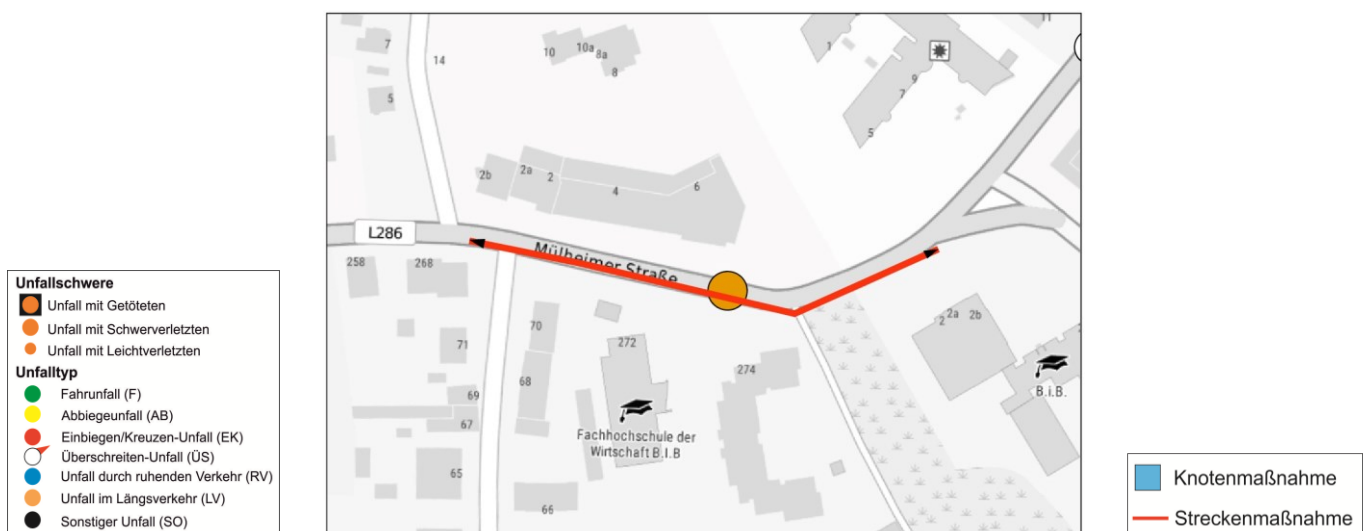
**Beschreibung der Situation:**

Hier kommt es zu Konflikten zwischen Rad- und Fußverkehr, die sich auf schmalen Gehwegen überholen oder begegnen.

**Maßnahmenempfehlung:**

Im Rahmen der Umgestaltung der Mülheimer Straße im STEK sollte der Radverkehr möglichst auf der Fahrbahn geführt werden, damit der Gehweg in voller Breite zu Fuß Gehenden zur Verfügung steht.

Kurzfristig sollten die Nebenanlagen als gemeinsamen Geh- und Radweg ohne Benutzungspflicht ausgewiesen werden, was in NRW ist durch einen Erlass mittels der Markierung von Piktogrammen möglich ist. Diese Anordnung hat im Vergleich zur Beschilderung der Nebenanlagen als "Gehweg, Fahrrad frei" den Vorteil, dass der Radverkehr nicht auf der gesamten Achse Schrittgeschwindigkeit fahren, jedoch trotzdem auf den Fußverkehr Rücksicht nehmen muss. Diese neue Regelung sollte bei Einführung vor Ort kommuniziert werden.





**Zielzustand:**

Querungsstelle optimieren

**Einzelmaßnahme(n)**

- Diagonalquerung prüfen

**Baulast**

Land

**Umsetzungshorizont:** langfristig

**Priorisierung Ampel:** rot

**Beschreibung der Situation:**

Dieser Knotenpunkt ist aufgrund der hohen Verkehrsbelastung sehr fußgängerunfreundlich geschaltet. Es kommt zu langen Wartezeiten. An der südwestlichen Seite fehlt die signalisierte Querung. Im Bereich vor dem Gasthaus sind Gehweg und Aufstellflächen sehr eng bemessen, so kommt es zu Konflikten zwischen Wartenden, zu Fuß Gehenden und Radfahrenden.

**Maßnahmenempfehlung:**

Es sollte geprüft werden, ob dieser LSA-Knotenpunkt zu einem Knotenpunkt mit Diagonalquerung für den Fußverkehr umgestaltet werden kann. Dann könnten zu Fuß Gehende auch die diagonal liegende Fahrbahnseite in einem Zug erreichen und Wegedistanz und Wartezeiten verkürzt werden. Hierfür wäre eine eigene Grünphase notwendig, daher müsste die Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes neu berechnet werden.

Radverkehr in Richtung Innenstadt sollte über eine Markierung auf die Fahrbahn geleitet werden. Der Gehweg sollte eindeutig mit VZ 239 (ohne "Fahrrad frei") ausgeschildert werden.



**Zielzustand:**

Verkehrssicher gestalten

**Einzelmaßnahme(n)**

- Aufpflasterung eines Knotenpunkts
- Parken neu ordnen

**Baulast**

Kommune

**Umsetzungshorizont:** kurz- bis mittelfristig

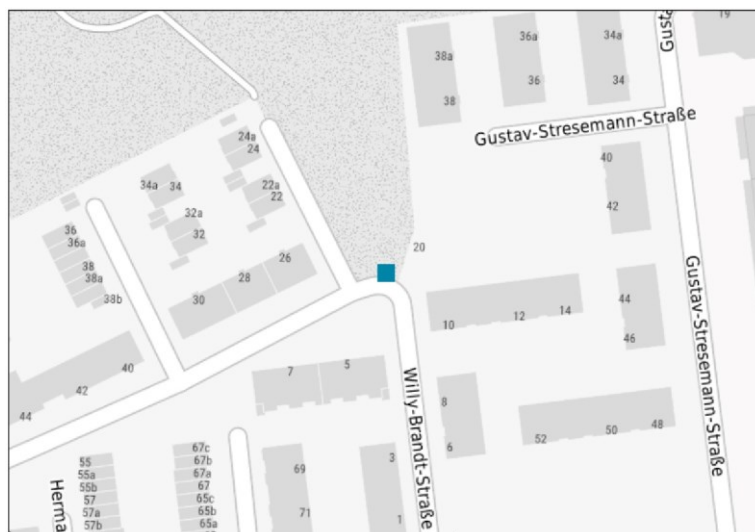
**Priorisierung Ampel:** rot

**Beschreibung der Situation:**

An dieser Stelle gibt es keine sichere und barrierefreie Querungsstelle, der Kurvenbereich ist häufig zugeparkt, so dass die parkenden Kfz die Sicht für querende zu Fuß Gehende einschränken, und die Bordsteine sind nicht abgesenkt. Der südwestliche Gehweg wird umwegig hinter Altglas- und Altkleider-Containern geführt und ist in seiner Führung für den Fußverkehr nicht direkt sichtbar. Diese Querungsstelle liegt auf einer wichtigen Achse für die Nahmobilität vom Hermann-Löns-Viertels in Richtung Mülheimer Straße und S-Bahnstation. Außerdem liegt im Kurvenbereich das Hermann-Löns-Forum und ein Kinderspielplatz.

**Maßnahmenempfehlung:**

Der Kurvenbereich sollte für den Fußverkehr sicherer gestaltet werden. Dazu sollte geprüft werden, ob der gesamte Bereich aufgepflastert werden kann. So wird zum einen die Kfz-Geschwindigkeit reduziert, die Querung wird niveaugleich und barrierefrei möglich und eine direkte Führung wird möglich. Dafür sollten die Container versetzt, das Kfz-Parken eingeschränkt und ggf. das Grün direkt im Knotenpunktbereich reduziert werden. Dies würde den Platzcharakter vor dem Hermann-Löns-Forum betonen und erweitern.

**Unfallschwere**

- Unfall mit Getöteten
- Unfall mit Schwerverletzten
- Unfall mit Leichtverletzten

**Unfalltyp**

- Fahrunfall (F)
- Abbiegeunfall (AB)
- Einbiegen/Kreuzen-Unfall (EK)
- Überschreiten-Unfall (ÜS)
- Unfall durch ruhenden Verkehr (RV)
- Unfall im Längsverkehr (LV)
- Sonstiger Unfall (SO)

Knotenmaßnahme

Streckenmaßnahme

**Zielzustand:**

Barrierefreiheit sichern

**Einzelmaßnahme(n)**

- Baustellenmanagement optimieren

**Baulast**

Kommune

**Umsetzungshorizont:** kurzfristig

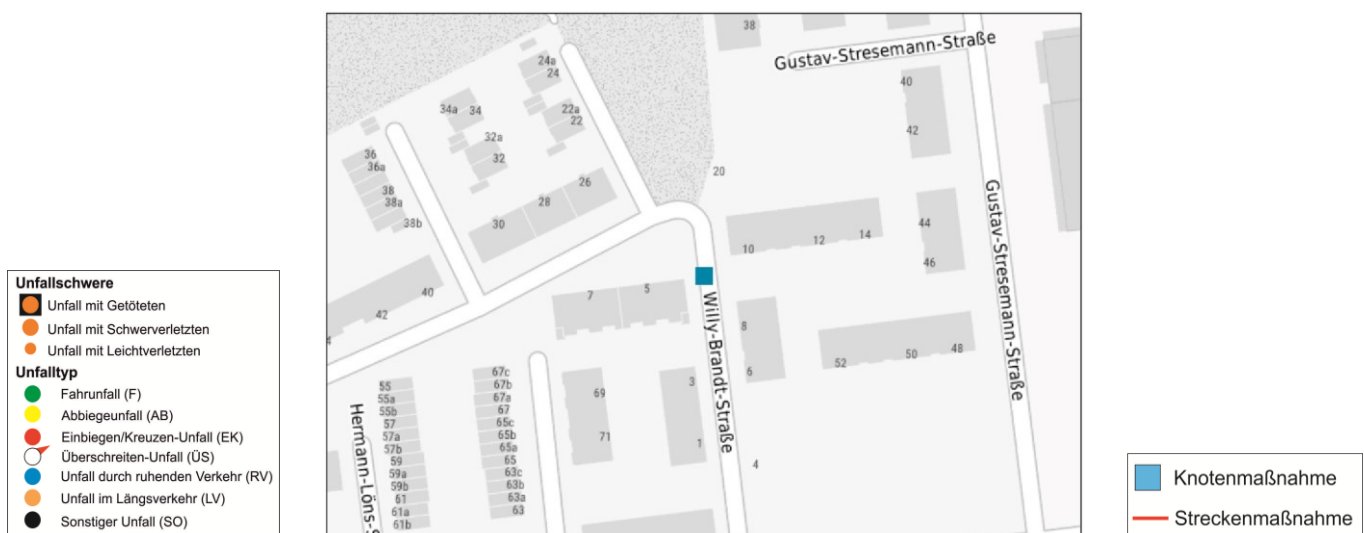
**Priorisierung Ampel:** gelb

**Beschreibung der Situation:**

In dieser Baustellensituation wurde die Barrierefreiheit und die Sicherheit für zu Fuß Gehende nicht beachtet. Der (mobilitätseingeschränkte) Fußverkehr muss ungesichert die Fahrbahn queren, um die Baustelle zu umgehen.

**Maßnahmenempfehlung:**

An Baustellen sollte eine sichere und barrierefreie Umleitung mitgeplant werden. Falls der Gehweg durch die Baustelle nicht fortgeführt wird, sollte bereits an der vorherigen Quermöglichkeit dies angekündigt werden. Optimalerweise soll der Fußverkehr nicht unterbrochen werden und mittels einer provisorischen Rampe um die Baustelle herum geführt werden. Seitens der Stadt sollten Standards definiert und eine Kontaktstelle kommuniziert werden, die sich um die Belange kümmert.





### Zielzustand:

Querungsstelle optimieren

### Einzelmaßnahme(n)

- Fußgängerüberweg mit Mittelinsel einrichten
- Aufstellflächen verbreitern
- barrierefreier Umbau

### Baulast

Kommune

**Umsetzungshorizont:** mittelfristig

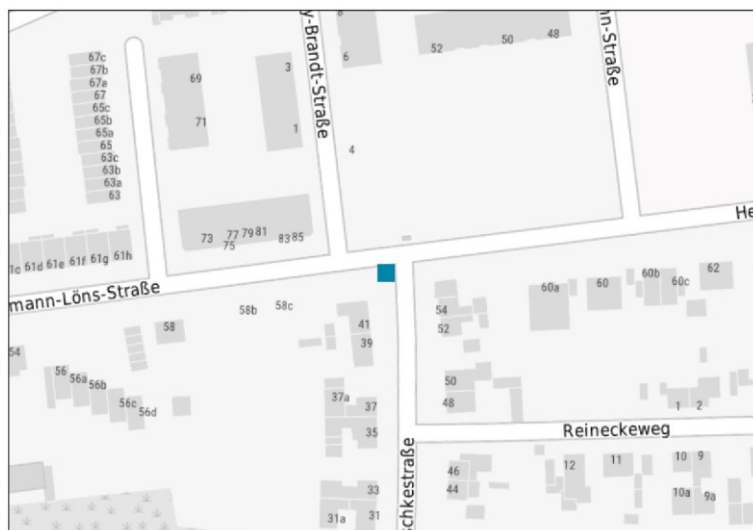
**Priorisierung Ampel:** rot

### Beschreibung der Situation:

Die Gehwegbreiten und Aufstellflächen im Knotenpunkt Willy-Brandt-Straße / Hermann-Löns-Straße sind sehr schmal und werden durch die hohe Hecke weiter eingeschränkt. Die Mittelinsel liegt auf der Achse der Willy-Brandt-Straße / Damaschkestraße für zu Fuß Gehende umwegig im Westen des Knotenpunktes. Vor Ort konnte beobachtet werden, dass diese Querungshilfe meist nicht genutzt wird, sondern ungesichert in der direkten Achse gequert wird. Die Teilnehmenden bestätigten diese Beobachtung ausnahmslos.

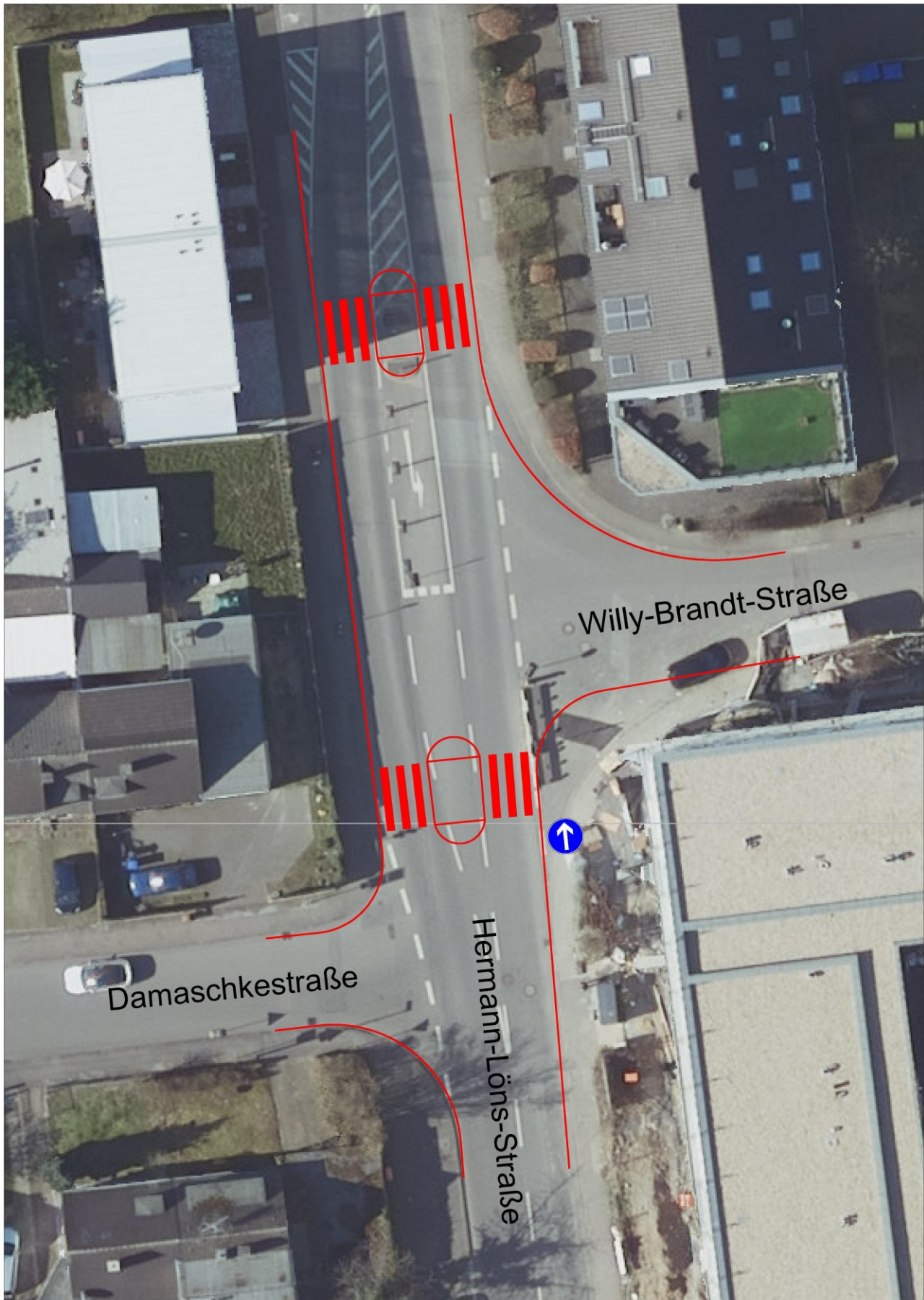
### Maßnahmenempfehlung:

Um eine gesicherte Querung auf dieser wichtigen Nahmobilitätsachse zwischen dem Hermann-Löns-Viertel und der Damaschkestraße, die zur Mülheimer Straße sowie zur S-Bahnstation führt, anzubieten, sollte die Einrichtung zweier Fußgängerüberwege mit Mittelinsel geprüft werden. Dabei soll die westliche, bestehende Querungshilfe mit Mittelinsel um einen FGÜ erweitert und barrierefrei ausgebaut werden, sodass der Übergang zwischen Nebenanlage bzw. Querungshilfe und Fahrbahn für Seheingeschränkte ertastbar ist (taktile Leitsysteme, differenziertes Bord). Die zweite barrierefreie Querungshilfe (FGÜ und Mittelinsel) sollte in direkter Verbindung zwischen westlicher Damaschkestraße und östlicher Willy-Brandt-Straße errichtet werden. Dafür muss der Gehweg an der Willy-Brandt-Straße deutlich verbreitert werden. Ob größere Fahrzeuge dann noch rechts in die Willy-Brandt-Straße abbiegen können, muss über einen Schleppkurvennachweis geprüft werden, ggf. kann die Zufahrt für größere Fahrzeuge nur über die westliche Einfahrt Willy-Brandt-Straße zugelassen werden. Kurzfristig sollte die Hecke im Kurvenbereich sowie entlang der Willy-Brandt-Straße geschnitten werden. Die Sichtdreiecke müssen permanent frei gehalten werden.



Unfallschwere	
<span style="color: orange;">●</span>	Unfall mit Getöteten
<span style="color: orange;">●</span>	Unfall mit Schwerverletzten
<span style="color: orange;">●</span>	Unfall mit Leichtverletzten
Unfalltyp	
<span style="color: green;">●</span>	Fahrunfall (F)
<span style="color: yellow;">●</span>	Abbiegeunfall (AB)
<span style="color: red;">●</span>	Einbiegen/Kreuzen-Unfall (EK)
<span style="color: blue;">●</span>	Überschreiten-Unfall (ÜS)
<span style="color: blue;">●</span>	Unfall durch ruhenden Verkehr (RV)
<span style="color: orange;">●</span>	Unfall im Längsverkehr (LV)
<span style="color: black;">●</span>	Sonstiger Unfall (SO)

<span style="color: blue;">■</span>	Knotenmaßnahme
<span style="color: red;">—</span>	Streckenmaßnahme





**Zielzustand:**

Nahmobilitätsachse

**Einzelmaßnahme(n)**

- Gehweg barrierefrei herstellen
- Kfz-Verkehr reduzieren
- Durchgangsverkehr unterbinden

**Baulast**

Kommune

**Umsetzungshorizont:** Mittelfristig

**Priorisierung Ampel:** gelb

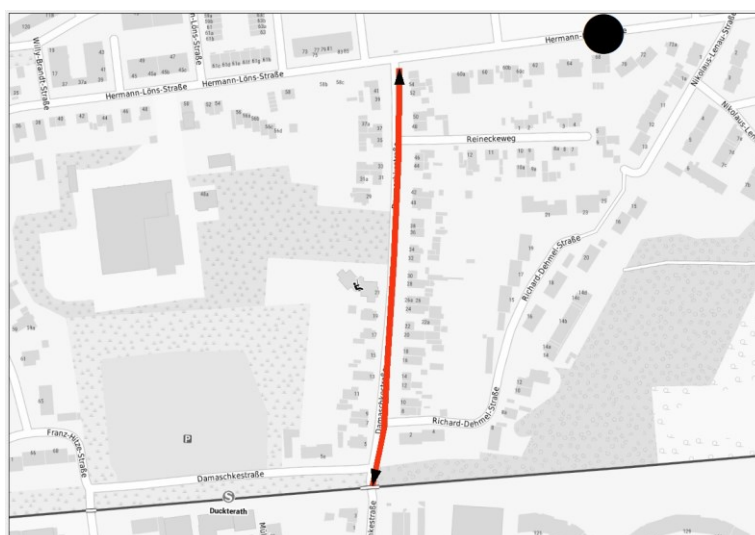
**Beschreibung der Situation:**

Die Damaschkestraße ist eine wichtige Verbindung zwischen der Mülheimer Straße, der S-Bahnstation Duckterath und den nördlich liegenden Wohngebieten. Die Damaschkestraße weist nur sehr schmale und schadhafte Gehwege auf (Oberflächenschäden und starke Querneigung). An den einmündenden Straßen entlang der Damaschkestraße sind die Gehwege nicht abgesenkt. Da der P&R-Parkplatz über die Damaschkestraße angefahren werden kann, ist hier für eine Wohnstraße vergleichsweise viel Kfz-Verkehr zu verzeichnen (2.300 DTV), der trotz alternierendem Parken und Tempo 30-Zone recht schnell fährt.

**Maßnahmenempfehlung:**

Die Damaschkestraße sollte zu einer Nahmobilitätsachse zwischen Hermann-Löns-Viertel und der Mülheimer Straße sowie zur S-Bahn ausgebaut werden. Die Gehwege sollten verbreitert und durchgängig barrierefrei nutzbar werden.

Es sollte geprüft werden, die Durchfahrt zum P+R-Parkplatz und zur Mülheimer Straße für den Kfz-Verkehr zu unterbinden, was den Kfz-Verkehr deutlich reduzieren würde. Der P+R-Verkehr müsste dann ausschließlich über die Franz-Hitze-Straße aus Süden und Norden geführt werden. Ggf. sollte auf der Nord-Süd-Nahmobilitätsachse Willy-Brandt-Straße - Damaschkestraße - Kradepholzmühlenweg auch die Anordnung von Fahrradstraßen geprüft werden. Diese Vorschläge sollten im Rahmen des STEK vertieft untersucht werden.

**Unfallschwere**

- Unfall mit Getöteten
- Unfall mit Schwerverletzten
- Unfall mit Leichtverletzten

**Unfalltyp**

- Fahrunfall (F)
- Abbiegeunfall (AB)
- Einbiegen/Kreuzen-Unfall (EK)
- Überschreiten-Unfall (ÜS)
- Unfall durch ruhenden Verkehr (RV)
- Unfall im Längsverkehr (LV)
- Sonstiger Unfall (SO)

- Knotenmaßnahme
- Streckenmaßnahme



Maßnahmen-Nr. BGL018

Kommune Bergisch Gladbach

Straße Damaschkestraße

### Zielzustand:

Barrierefreiheit sichern

### Einzelmaßnahme(n)

- Bordabsenkungen
- Gehweg verbreitern

### Baulast

Kommune

Umsetzungshorizont: kurzfristig

Priorisierung Ampel: gelb

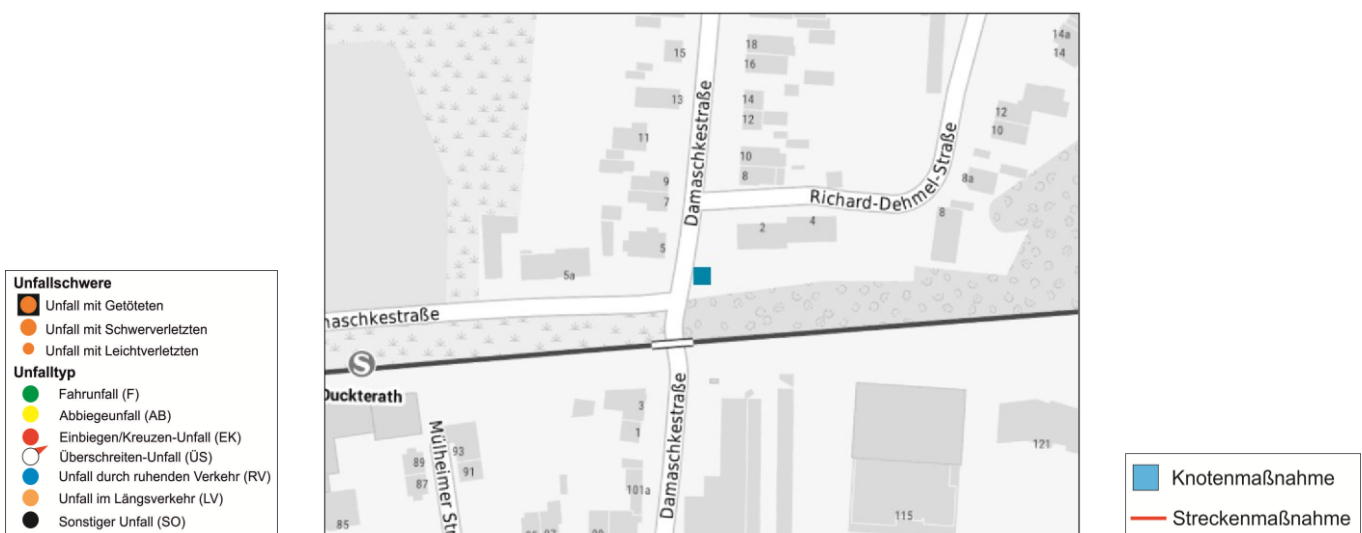
### Beschreibung der Situation:

Der Gehweg auf der östlichen Seite der Damaschkestraße endet vor der Unterführung. Hier ist es aufgrund der nicht abgesenkten Bordsteine nicht möglich, die Damaschkestraße barrierefrei zu queren, um zur S-Bahn-Station zu gelangen. Der Gehweg auf der westlichen Seite wird im Kurven- und Querungsbereich sehr schmal.



### Maßnahmenempfehlung:

Die Bordsteine sollten abgesenkt werden, so dass eine barrierefreie Querung zur anderen Straßenseite und zur S-Bahn-Station möglich ist. Falls die Durchfahrt hier für den Kfz-Verkehr tatsächlich unterbrochen werden sollte, könnte dieser Knotenpunkt für die Nahmobilität sehr gut barrierefrei umgebaut werden.



### Zielzustand:

Barrierefreiheit verbessern

### Einzelmaßnahme(n)

- Sperrpfosten versetzen
- Sperrpfosten sichern (Warnmarkierung)

### Baulast

Kommune

**Umsetzungshorizont:** kurzfristig

**Priorisierung Ampel:** gelb

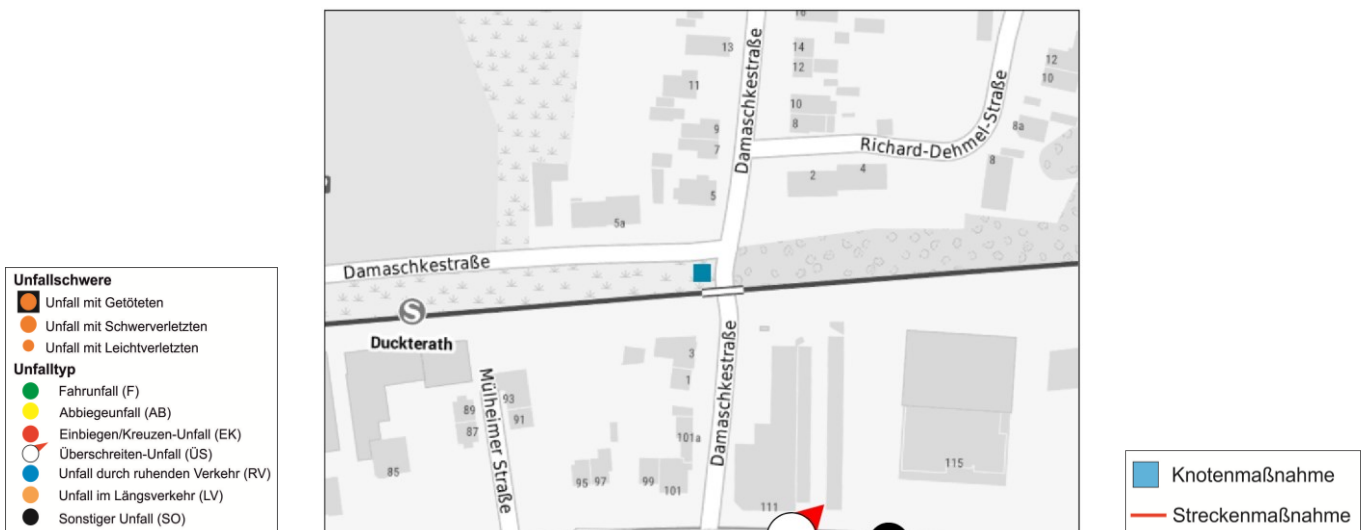
### Beschreibung der Situation:

Die Durchfahrtsperren in der Unterführung sind recht eng gesetzt und im Dunkeln schwierig zu erkennen.



### Maßnahmenempfehlung:

Es sollte geprüft werden, die Sperrpfosten so anzuordnen, dass das Passieren z.B. mit Kinderwagen, Rollstuhl oder Rollator leichter möglich ist. Zudem sollten die Durchgangssperren kontrastreich markiert oder mit einer reflektierenden Banderole sichtbarer gemacht werden.



**Zielzustand:**

Nahmobilitätsachse

**Einzelmaßnahme(n)**

- Gehweg weiterführen
- Kfz-Durchfahrt unterbinden
- Flächenumverteilung prüfen

**Baulast**

Kommune

**Umsetzungshorizont:** mittelfristig

**Priorisierung Ampel:** gelb

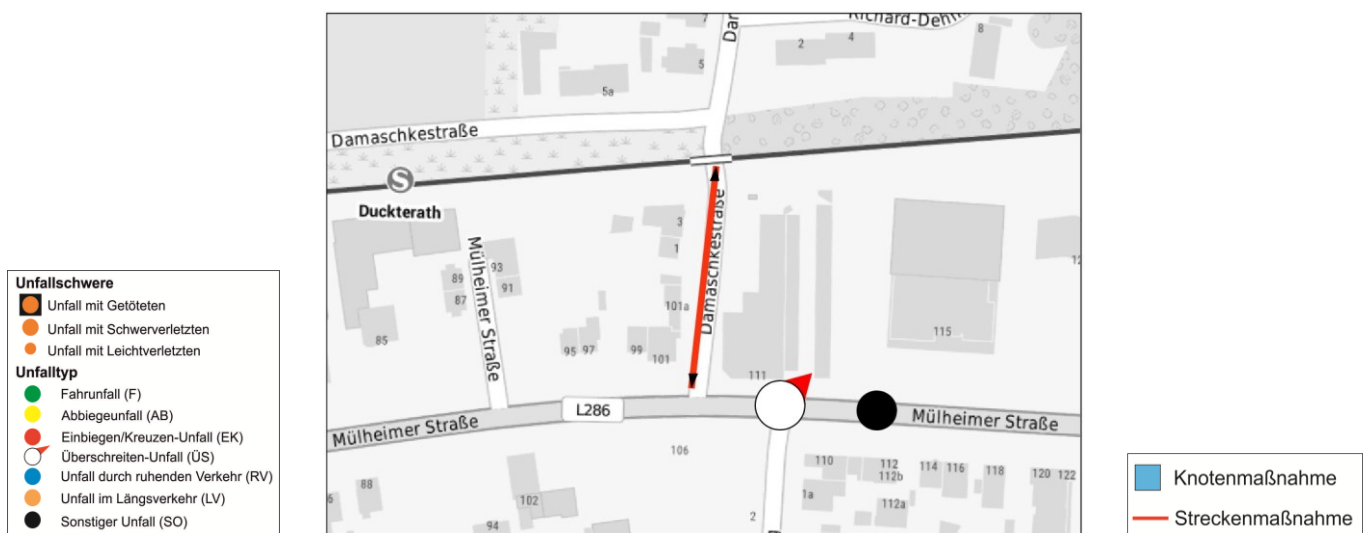
**Beschreibung der Situation:**

Der westliche Gehweg auf der Damaschkestraße endet abrupt an der Abbiegespur zur Autowaschanlage. Der östliche Gehweg ist ausreichend breit.

**Maßnahmenempfehlung:**

Für den Ausbau der Damaschkestraße als Nahmobilitätsachse sollte eine Umverteilung der Verkehrsfläche zugunsten der Nahmobilität auch in diesem Abschnitt geprüft werden. Es sollte geprüft werden, ob die Kfz-Durchfahrt durch die Unterführung unterbunden und ausschließlich für zu Fuß Gehende und Radfahrende genutzt werden kann.

Dann könnte der Gehweg auch auf der östlichen Seite bis zur Bahnunterführung fortgeführt werden und Fahrzeuge zur Autowaschanlage könnten in Stoßzeiten auf der Fahrbahn warten. Die Abbiegespur, die heute einen durchgehenden Gehweg verhindert, könnte dann entfallen und die Flächen für einen regelgerechten Gehweg genutzt werden.





### Zielzustand:

Verkehrssicher gestalten

### Einzelmaßnahme(n)

- Kontrastreiche Markierung

### Baulast

Land

**Umsetzungshorizont:** kurzfristig

**Priorisierung Ampel:** Rot

### Beschreibung der Situation:

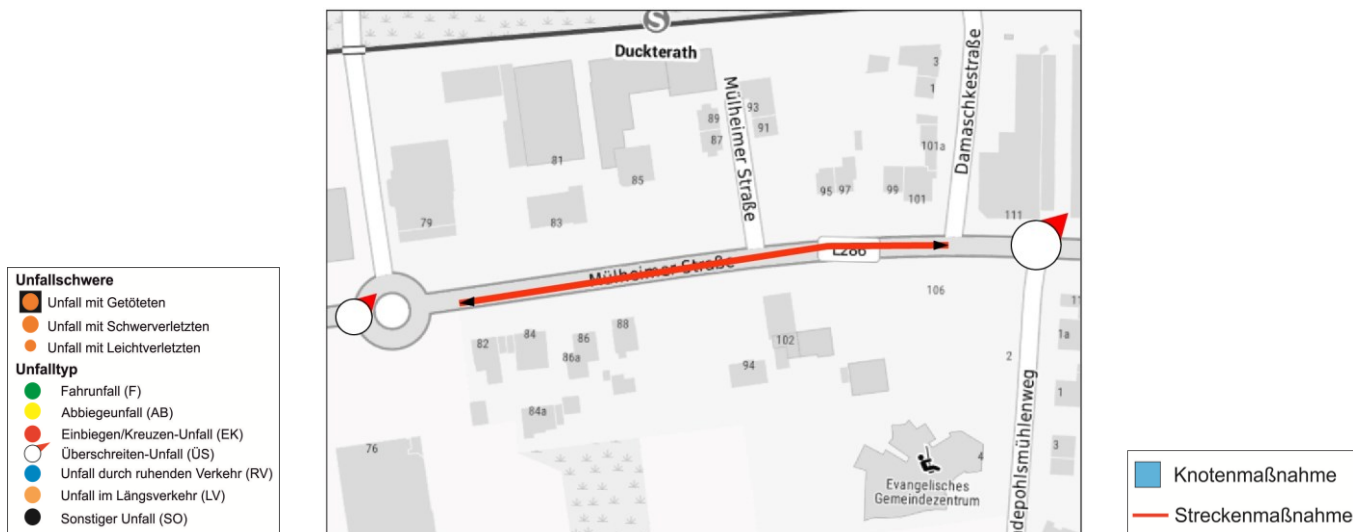
Die Oberfläche des Radweges unterscheidet sich nicht kontrastreich zu der des Gehweges. Besonders bei schlechten Lichtverhältnissen kommt es deshalb zu Konflikten zwischen dem Fuß- und Radverkehr.



### Maßnahmenempfehlung:

Kurzfristig sollte geprüft werden, ob die gesamte Nebenanlage als gemeinsamen Geh- und Radweg ohne Benutzungspflicht definiert werden kann (siehe Maßnahme BGL012).

Langfristig ist die gesamte Radverkehrsführung auf der Mülheimer Straße im Rahmen des STEK in Frage zu stellen und zu überarbeiten. Dem Radverkehr sollte eine Infrastruktur auf Fahrbahnniveau angeboten werden. Sollte die getrennte Radwegeführung im Seitenraum beibehalten werden, ist der Radweg mit einem kontrastreichen sowie taktil wahrnehmbaren Pflaster deutlich vom Gehweg zu trennen.



**Zielzustand:**

Barrierefreiheit verbessern

**Einzelmaßnahme(n)**

- Barriere versetzen
- Radverkehr im Mischverkehr mit den Kfz führen

**Baulast**

Land

**Umsetzungshorizont:** kurz- bis mittelfristig

**Priorisierung Ampel:** gelb

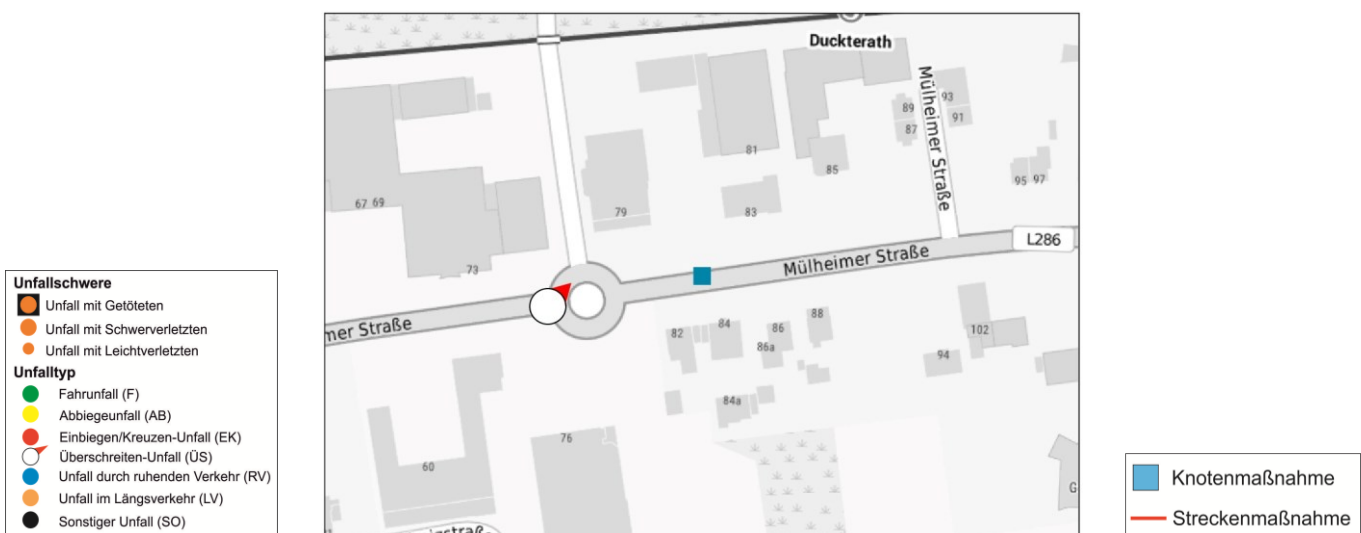
**Beschreibung der Situation:**

Die Stele der Mobilstation ist so auf dem Geh-/Radweg aufgestellt, so dass die Breite stark eingeschränkt wird. Dies verschärft den Konflikt zwischen dem Rad- und Fußverkehr auf dem ohnehin schmalen Seitenraum.

**Maßnahmenempfehlung:**

Die Stele sollte so versetzt werden, dass die Sichtbeziehungen zwischen Fußverkehr und Kfz-Verkehr im Umfeld des Fußgängerüberwegs weiterhin gewährleistet sind, es jedoch auch nicht zu Konflikten zwischen Fuß- und Radverkehr kommt.

Wenn der Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn in den Kreisverkehr geführt werden kann (siehe Maßnahme BGL023), stehen die Seitenräume am Kreisverkehr ausschließlich zu Fuß Gehenden zur Verfügung; damit würde auch die Situation an dieser Stele entschärft werden.



### Zielzustand:

Verkehrssicher gestalten

### Einzelmaßnahme(n)

- Radverkehr im Mischverkehr mit den Kfz führen
- barrierefreier Umbau

### Baulast

Land / Kommune

**Umsetzungshorizont:** kurz- bis mittelfristig

**Priorisierung Ampel:** rot

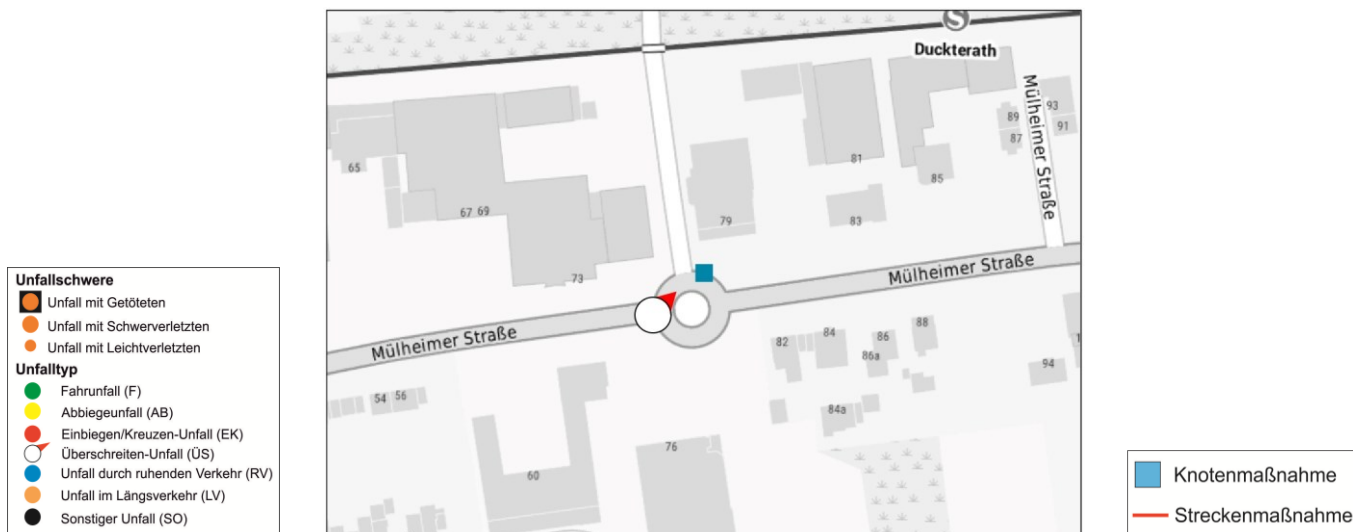
### Beschreibung der Situation:

An diesem Kreisverkehr wird der Radverkehr auf den Nebenanlagen, jedoch ohne Furt über den FGÜ geführt. Durch sehr geringe Breiten kommt es hier zu Konflikten mit dem Fußverkehr.



### Maßnahmenempfehlung:

Der Radverkehr sollte vor dem Kreisverkehr auf die Fahrbahn in den Mischverkehr mit den Kfz sicher überführt werden, um so die Konflikte mit dem Fußverkehr auf den schmalen Nebenanlagen zu vermeiden. Die Querungen für den Fußverkehr sind mit taktilen Leitsystemen und differenzierten Borden auszustatten.

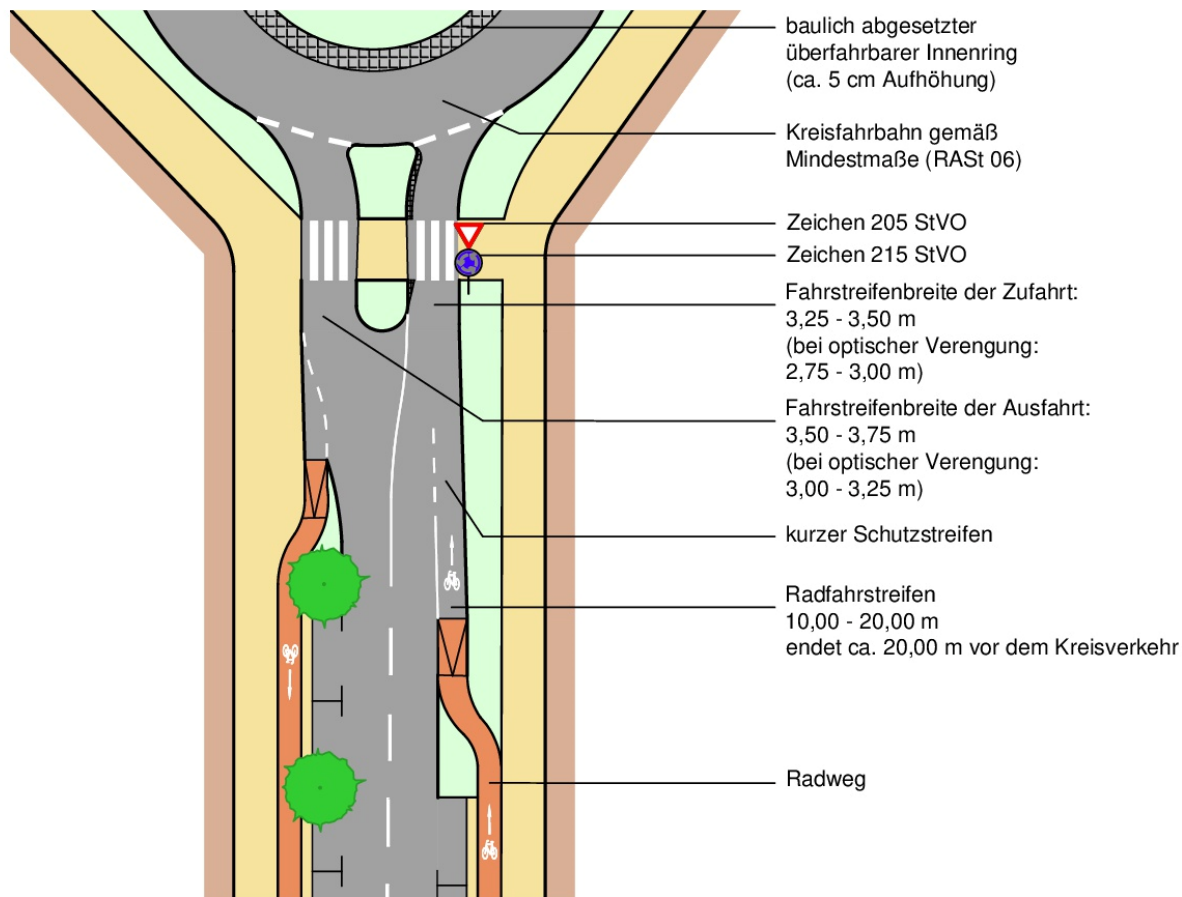




---

**Musterlösung****Radverkehrsführung an Knotenpunkten****Kreisverkehr -****Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn**

---

**Regelungen:**

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 4.5.3

**Anwendungsbereiche:**

- innerorts
- Kreisverkehre mit einer Knotenbelastung von in der Regel < 15.000 Kfz/24h
- mit allen Führungsformen in den Zu- und Abfahrten kombinierbar

**Hinweise:**

- Radwege werden in der Knotenpunktzufahrt auf die Fahrbahn geführt
- Zufahrten möglichst schmal ausführen, um Überholvorgänge zu vermeiden
- ab einer Fahrbahnbreite von 3,75 m der Kreisverkehrsausfahrt kann ein Schutzstreifen unmittelbar hinter dem Fußgängerüberweg beginnen

**Zielzustand:**

Verkehrssicher gestalten

**Einzelmaßnahme(n)**

- Bordabsenkungen
- Gehwege verbreitern

**Baulast**

Kommune

**Umsetzungshorizont:** kurz- bis mittelfristig

**Priorisierung Ampel:** rot

**Beschreibung der Situation:**

Die Gehwege an der Franz-Hitze-Straße sind sehr schmal und enden ohne eine gesicherte Quermöglichkeit vor der Unterführung. Der Aufgang zum Bahngleis ist aufgrund der nicht abgesenkten Bordsteine nicht barrierefrei. An dieser Stelle ist durch die S-Bahnhaltestelle und den P+R-Parkplatz viel Rad- und Fußverkehr als auch Kfz-Verkehr.

**Maßnahmenempfehlung:**

Die Gehwege und Zuwege zum Bahngleis-Aufgang sollten sicher und barrierefrei ausgestaltet werden. Dafür sollten die Bordsteine abgesenkt werden.

Bei grundlegender Erneuerung der Bahninfrastruktur sollte geprüft werden, ob die Unterführung an dieser Stelle verbreitert werden kann.

**Unfallschwere**

- Unfall mit Getöteten
- Unfall mit Schwerverletzten
- Unfall mit Leichtverletzten

**Unfalltyp**

- Fahrerunfall (F)
- Abbiegeunfall (AB)
- Einbiegen/Kreuzen-Unfall (EK)
- Überschreiten-Unfall (ÜS)
- Unfall durch ruhenden Verkehr (RV)
- Unfall im Längsverkehr (LV)
- Sonstiger Unfall (SO)

- Knotenmaßnahme
- Streckenmaßnahme

**Zielzustand:**

Verkehrssicher gestalten

**Einzelmaßnahme(n)**

- Gehwegmarkierung

**Baulast**

Kommune

**Umsetzungshorizont:** mittelfristig

**Priorisierung Ampel:** rot

**Beschreibung der Situation:**

Auf dem P+R-Parkplatz an der S-Bahnstation Duckterath sind keine Fußwege vorhanden. So kann es zu einer Gefährdung von zu Fuß Gehenden kommen, die mit ein- und ausparkenden Kfz in Konflikt kommen.

**Maßnahmenempfehlung:**

Es sollte geprüft werden, ob auf dem P+R-Parkplatz Fußwegeverbindungen markiert werden können. Hierfür könnten bspw. im nördlichen Bereich der Kfz-Zufahrt die Parkplatzmarkierungen demarkiert und eine Fußwegeführung markiert werden. Dadurch würden drei Stellplätze entfallen.

**Unfallschwere**

- Unfall mit Getöteten
- Unfall mit Schwerverletzten
- Unfall mit Leichtverletzten

**Unfalltyp**

- Fahrerunfall (F)
- Abbiegeunfall (AB)
- Einbiegen/Kreuzen-Unfall (EK)
- Überschreiten-Unfall (ÜS)
- Unfall durch ruhenden Verkehr (RV)
- Unfall im Längsverkehr (LV)
- Sonstiger Unfall (SO)



■ Knotenmaßnahme  
— Streckenmaßnahme



**Zielzustand:**

Gehwegbreite sichern

**Einzelmaßnahme(n)**

- Kommunikation mit Eigentümer herstellen
- Kfz-Parken umorganisieren

**Baulast**

Kommune

**Umsetzungshorizont:** kurzfristig

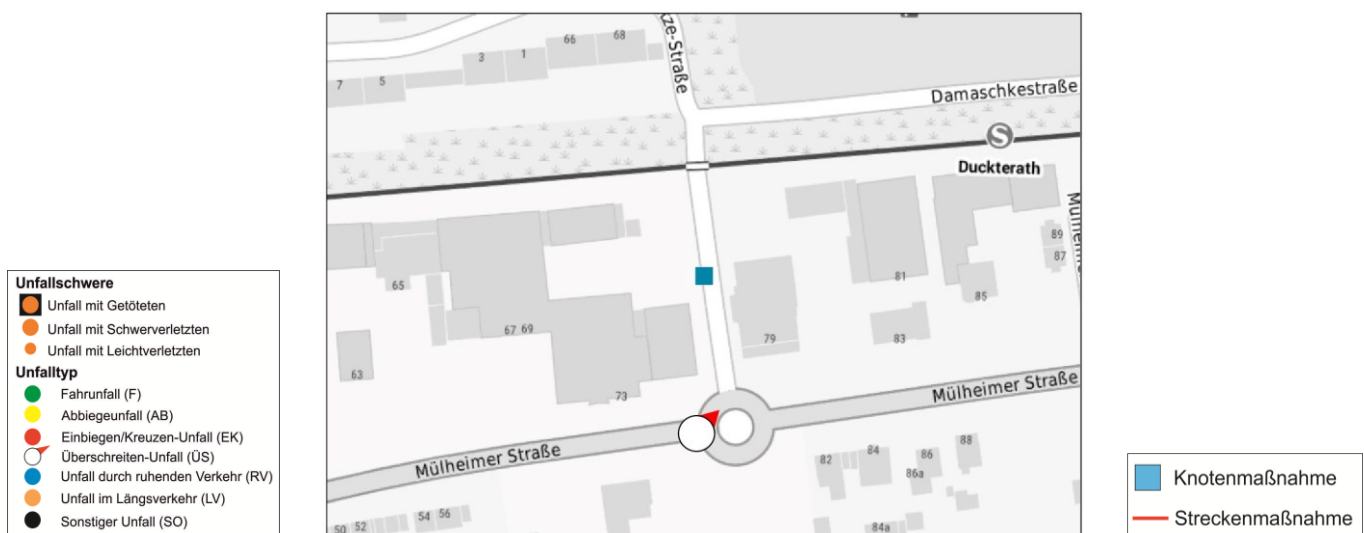
**Priorisierung Ampel:** gelb

**Beschreibung der Situation:**

An dieser Stelle schränken die senkrecht parkenden Kfz des Autohauses die Gehwegbreite stark ein.

**Maßnahmenempfehlung:**

Das Parken auf dem privaten Grundstück sollte so organisiert werden, dass die dort parkenden Kfz den Gehweg nicht einengen. Hierzu sollte Kontakt zum Gewerbebetrieb hergestellt und das Kfz-Parken markiert und kontrolliert werden.



### Zielzustand:

Aufenthaltsqualität steigern

### Einzelmaßnahme(n)

- attraktive Elemente entlang des Fußweges errichten

### Baulast

Kommune

**Umsetzungshorizont:** kurzfristig

**Priorisierung Ampel:** Grün

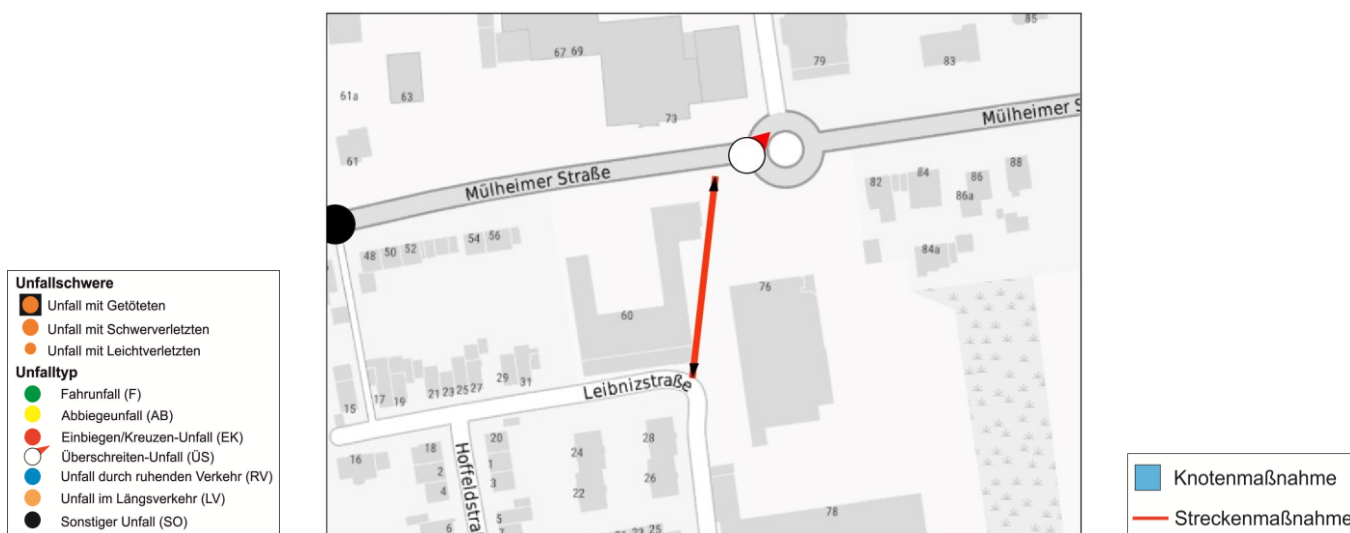
### Beschreibung der Situation:

Dieser Weg liegt auf einer viel genutzten Nahmobilitätsverbindung zwischen den Einzelhandelseinrichtungen, der Mülheimer Straße, dem S-Bahnhof sowie dem südlich liegendem Wohngebiet. Der Fußweg wirkt wenig attraktiv.



### Maßnahmenempfehlung:

Diese Verbindung sollte attraktiver gestaltet werden. Dafür könnte z.B. die angrenzende graue Mauer durch StreetArt in Szene gesetzt werden. Hierfür muss geprüft werden, ob die Mauer Eigentum der Stadt oder privat ist. Grundsätzlich ist auch eine Begrünung denkbar. Der Sperrpfosten am südlichen Ende des Fußweges sollte kontrastreich markiert oder mit einer reflektierenden Banderole bei dunklen Lichtverhältnissen sichtbar gemacht werden.



**Zielzustand:**

Barrierefreiheit sichern

**Einzelmaßnahme(n)**

- Bordabsenkungen
- differenziertes Doppelbord einrichten

**Baulast**

Kommune

**Umsetzungshorizont:** kurzfristig

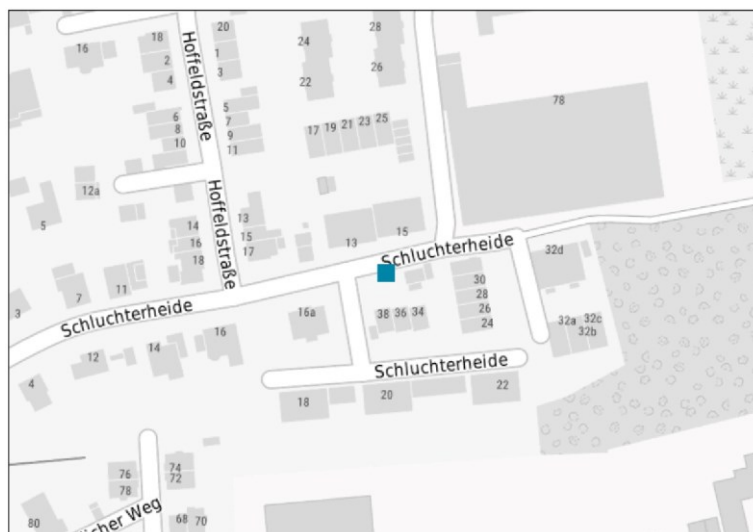
**Priorisierung Ampel:** gelb

**Beschreibung der Situation:**

Hier ist die Bordsteinkante nicht abgesenkt und stellt für Mobilitätseingeschränkte ein Hindernis dar. Diese Verbindung ist eine wichtige Achse für den Fußverkehr zwischen den Einrichtungen des Einzelhandels und dem Wohngebiet.

**Maßnahmenempfehlung:**

Der Bordstein sollte weiter abgesenkt werden oder ein differenziertes Bord errichtet werden, um eine barrierefreie Verbindung zu schaffen.

**Unfallschwere**

- Unfall mit Getöteten
- Unfall mit Schwerverletzten
- Unfall mit Leichtverletzten

**Unfalltyp**

- Fahrerunfall (F)
- Abbiegeunfall (AB)
- Einbiegen/Kreuzen-Unfall (EK)
- Überschreiten-Unfall (ÜS)
- Unfall durch ruhenden Verkehr (RV)
- Unfall im Längsverkehr (LV)
- Sonstiger Unfall (SO)

Knotenmaßnahme

Streckenmaßnahme



### Zielzustand:

Kommunikation optimieren

### Einzelmaßnahme(n)

- Beschilderung ändern

### Baulast

Kommune

**Umsetzungshorizont:** kurzfristig

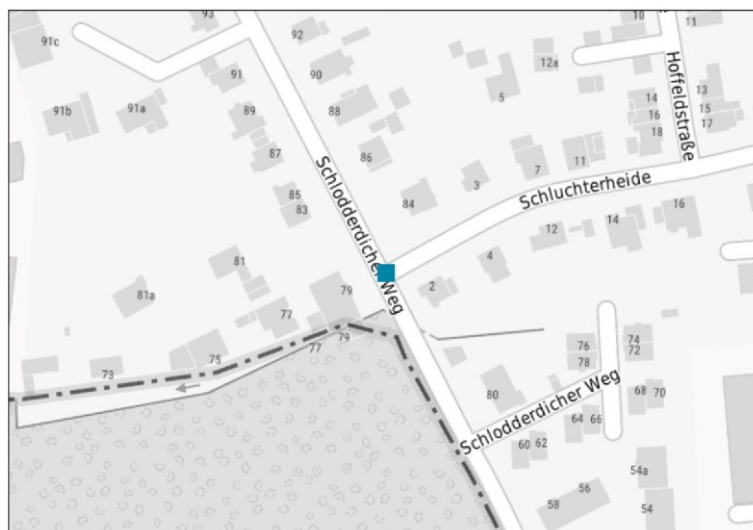
**Priorisierung Ampel:** grün

### Beschreibung der Situation:

Am Eingang der Straße Schlucherheide steht das VZ 357 (Sackgasse). Dies gilt jedoch nur für den Kraftverkehr. Zu Fuß Gehende und Radfahrende können über Wegeverbindungen weiter Richtung Mülheimer Straße und Kradepohlsmühlenweg gelangen, was jedoch nicht anhand der Beschilderung ersichtlich ist.

### Maßnahmenempfehlung:

Das VZ 357 ist durch 357-50 zu ersetzen. Somit wird die Fuß- und Radwegeverbindung sichtbar.



Unfallschwere	
<span style="color: orange;">●</span>	Unfall mit Getöteten
<span style="color: orange;">●</span>	Unfall mit Schwerverletzten
<span style="color: orange;">●</span>	Unfall mit Leichtverletzten
Unfalltyp	
<span style="color: green;">●</span>	Fahrerunfall (F)
<span style="color: yellow;">●</span>	Abbiegeunfall (AB)
<span style="color: red;">●</span>	Einbiegen/Kreuzen-Unfall (EK)
<span style="color: blue;">●</span>	Überschreiten-Unfall (ÜS)
<span style="color: blue;">●</span>	Unfall durch ruhenden Verkehr (RV)
<span style="color: orange;">●</span>	Unfall im Längsverkehr (LV)
<span style="color: black;">●</span>	Sonstiger Unfall (SO)

<span style="color: blue;">■</span>	Knotenmaßnahme
<span style="color: red;">—</span>	Streckenmaßnahme

**Zielzustand:**

Barrierefreiheit verbessern

**Einzelmaßnahme(n)**

- differenzierte Bordhöhe im Gehwegbereich umsetzen
- Mittelinsel verbreitern
- FGÜ prüfen

**Baulast**

Kommune

**Umsetzungshorizont:** mittelfristig

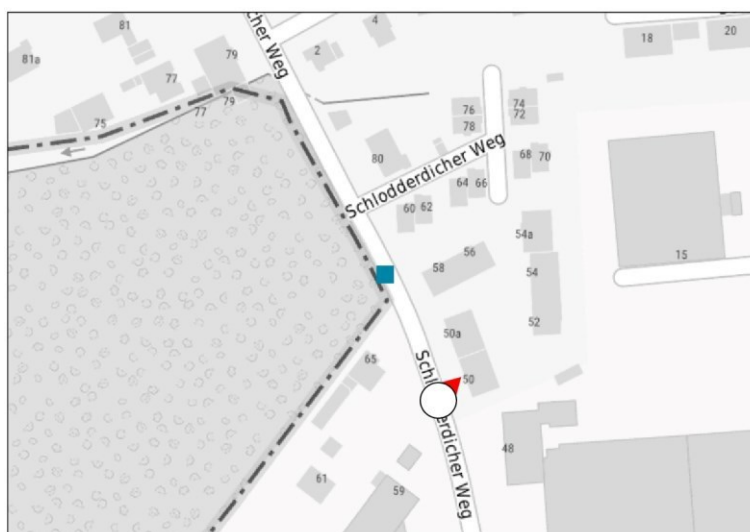
**Priorisierung Ampel:** rot

**Beschreibung der Situation:**

Die vorhandene Querungsstelle ist mit einer Nullabsenkung ausgestattet, jedoch fehlen die taktilen Leitsysteme und eine Tastkante für Menschen mit Seheinschränkung. Diese Querungshilfe ist zum Erreichen der Bushaltestelle relevant, der Fußverkehr hat an dieser Querung mit Mittelinsel jedoch keinen Vorrang.

**Maßnahmenempfehlung:**

Die vorhandene Querungshilfe mit Mittelinsel sollte barrierefrei mit taktilen Leitsystemen und differenzierten Borden ausgebaut werden. Es sollte geprüft werden, ob die Mittelinsel auf das Standardmaß verbreitert werden kann. Außerdem sollte die Anordnung eines Fußgängerüberwegs geprüft werden.



**Maßnahmen-Nr.** BGL031

**Kommune** Bergisch Gladbach

**Straße** Schlodderdicher Weg 65

### Zielzustand:

Barrierefreiheit verbessern

### Einzelmaßnahme(n)

- Grünschnitt

### Baulast

Kommune

**Umsetzungshorizont:** kurzfristig

**Priorisierung Ampel:** gelb

### Beschreibung der Situation:

Der Gehweg wird durch angrenzendes Privatgrün stark in der Breite eingeschränkt.



### Maßnahmenempfehlung:

Es sollte mit dem Eigentümer des angrenzenden Grundstücks Kontakt aufgenommen und ein regelmäßiger Grünschnitt sichergestellt werden.





### Zielzustand:

Verkehrssicher gestalten

### Einzelmaßnahme(n)

- Querungshilfe einrichten
- Kreisverkehr prüfen (langfristig)

### Baulast

Kommune

**Umsetzungshorizont:** langfristig

**Priorisierung Ampel:** rot

### Beschreibung der Situation:

An dieser Ausfahrt liegt eine Einrichtung für Menschen mit Behinderung. Zu bestimmten Tageszeiten herrscht hier reger Busverkehr, der die Menschen zur Einrichtung bringt. Die Gehwege sind ausreichend breit, doch gibt es keine Querungshilfe auf der Höhe des Knotenpunktes Schlodderdicher Weg / Am Dännekamp. In Zukunft wird nord-östlich dieses Knotenpunktes ein neues Quartier errichtet. Im Hinblick auf neue Fuß-/Radverkehrsströme sollte ein Umbau bedacht werden. Laut der Teilnehmenden ist die gefahrene Kfz-Geschwindigkeit an dieser Stelle recht hoch.

### Maßnahmenempfehlung:

Um eine Querung in unmittelbarer Nähe des Knotenpunktes und in der Achse in Richtung des neu entstehenden Wohngebietes zu sichern, sollte hier eine Querungshilfe mit Mittelinsel geprüft werden. Diese bietet dem Fußverkehr keinen Vorrang, hilft jedoch beim Queren der Straße, da die Aufmerksamkeit nur auf eine Fahrtrichtung gelenkt werden muss. In diesem Falle würde der Linksabbieger aus Richtung Am Dännekamp entfallen. Außerdem würde die gefahrene Kfz-Geschwindigkeit verringert werden. Langfristig sollte der Umbau zu einem Kreisverkehrsplatz geprüft werden. Dies würde ebenfalls die Kfz-Geschwindigkeit verringern und dem Fußverkehr durch FGÜ Vorrang an jedem Knotenpunktarm bieten.

