

An alle
Mitglieder des

Ausschusses für Mobilität und Bauwesen

nachrichtlich
an alle Stadtverordneten

**Einladung zur Sitzung des
Ausschusses für Mobilität und Bauwesen**

NR. 2023/3

Sitzungstermin **Donnerstag, 01.06.2023, 18:00 Uhr**
Sitzungsort **Sitzungssaal A, EG
Kölner Straße 176
53840 Troisdorf**

Tagesordnung:

I. Öffentlicher Teil

- | | | |
|---|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------|
| 1 | Ausschuss für Mobilität und Bauwesen am 20. April 2023
hier: Genehmigung der Niederschrift | 2023/0413 |
| 2 | Mobilitätskonzept Troisdorf - Leitbilder und Ziele | 2023/0391 |
| 3 | Fahrradstraßen-Konzept für die Stadt Troisdorf | 2023/0422 |
| 4 | Endgültiger Ausführungsbeschluss zur erneuten Herstellung -
Straßenbau Altenrather Straße | 2021/1213/3 |
| 5 | Poller an der Kochenholzstraße
hier: Antrag der SPD Fraktion vom 08. September 2021 | 2021/1204/3 |
| 6 | Ersatz der Trennwände in der DB-Unterführung Sieglarer-Straße
hier: Antrag der Fraktion DIE FRAKTION vom 12. November 2021 | 2021/1470/1 |
| 7 | Austausch der Trennwände in der DB-Unterführung Sieglarer
Straße (Beschlussbestätigung)
hier: Antrag der Fraktion DIE FRAKTION vom 16. Mai 2023 | 2023/0456 |
| 8 | Sachstand Unterführung Sieglarer Straße
hier: Antrag der Fraktion DIE GRÜNEN vom 08. Mai 2023 | 2023/0443 |

Einladung zur Sitzung des
Ausschusses für **Mobilität und Bauwesen**
am 01.06.2023

- | | | |
|----|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------|
| 9 | Geringfügig verzögerte "Gelb-auf Rot-Schaltung" für Autofahrer an der Ampel "Auf der Bitz/Freiheitsstraße" in Troisdorf-Spich
hier: Antrag der CDU Fraktion vom 05. August 2022 | 2022/1058/1 |
| 10 | Lückenschluss Radwegebeleuchtung entlang der B8 vor Spich
hier: Antrag der Fraktion DIE FRAKTION vom 22. Februar 2023 | 2023/0300/1 |
| 11 | Kooperation zwischen Niederkassel, Troisdorf und Straßen.NRW zwecks Beschleunigung der Radwegeplanung entlang der L 269 zwischen Stockem und Spich
hier: Antrag der SPD Fraktion vom 17. April 2023 | 2023/0381 |
| 12 | Anwohnerparkausweise online
hier: Antrag der Fraktion DIE FRAKTION vom 22. März 2023 | 2023/0377/1 |
| 13 | Fuß- und Radwegeverbindung (L332n)
hier: Antrag der CDU Fraktion vom 22. April 2023 | 2023/0394 |
| 14 | Machbarkeitsstudie "Verbesserte Verkehrslenkung"
hier: Antrag der Fraktion DIE GRÜNEN vom 08. Mai 2023 | 2023/0442 |
| 15 | Bewirtschaftung der Parkplätze 1 und 2 Aggerdamm
hier: Antrag der Fraktion DIE FRAKTION vom 16. Mai 2023 | 2023/0457 |
| 16 | Erneuerung Rampenbauwerk unter der DB-Brücke über die Sieg in Friedrich-Wilhelms-Hütte
hier: Antrag der Fraktion DIE FRAKTION vom 16. Mai 2023 | 2023/0458 |
| 17 | Bürgerantrag gemäß § 24 GO NRW des Bürgerforums Troisdorf vom 11. August 2022
hier: Bewässerung der Teiche hinter dem Bürgerhaus in Troisdorf-Spich | 2022/1124/2 |
| 18 | Bürgerantrag gemäß § 24 GO NRW des Bürgerforums Troisdorf vom 19. Februar 2023
hier: Einrichtung der Schloßstraße in Troisdorf-Mitte als Einbahnstraße | 2023/0303/1 |
| 19 | Bürgerantrag gemäß § 24 GO NRW des Bürgerforums Troisdorf vom 20. Februar 2023
hier: Einrichtung des Teilstücks der Hospitalstraße in Troisdorf-Mitte zwischen der Schloßstraße und der von-Loe-Straße als Einbahnstraße | 2023/0304/1 |
| 20 | Bürgerantrag gemäß § 24 GO NRW des Bürgerforums Troisdorf vom 23. Februar 2023
hier: Einrichtung der von Loe-Straße in Troisdorf-Mitte als Einbahnstraße | 2023/0305/1 |
| 21 | Bürgerantrag gemäß § 24 GO NRW des Bürgerforums Troisdorf vom 24. Februar 2023
hier: Zufahrt zur Palliativ-Station des St. Josef-Krankenhauses in Troisdorf-Mitte | 2023/0306/1 |

Einladung zur Sitzung des
Ausschusses für **Mobilität und Bauwesen**
am 01.06.2023

- | | | |
|-----------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------|
| 22 | Bürgerantrag gemäß § 24 GO NRW des Bürgerforums Troisdorf vom 26. Februar 2023
hier: Einrichtung der Nordstraße in Troisdorf-Mitte als Einbahnstraße | 2023/0308/1 |
| 23 | Bürgerantrag gemäß § 24 GO NRW des Bürgerforums Troisdorf vom 28. Februar 2023
hier: Einrichtung des Annoniswegs in Troisdorf-Mitte als Einbahnstraße | 2023/0312/1 |
| 24 | Mitteilungen | |
| 24.1 | Solarpotential mit Liste der untersuchten städtischen Bestandsimmobilien | 2023/0426 |
| 25 | Anfragen der Fraktionen | |

Einladung zur Sitzung des
Ausschusses für **Mobilität und Bauwesen**
am 01.06.2023

II. Nichtöffentlicher Teil

- | | | |
|-----------|---------------------------------------------------------------------------------------------|------------------|
| 26 | Auftrag für die Sanierung der Fensteranlagen in der TH 1 + 2 am
Gymnasium Zum Altenforst | 2023/0424 |
| 27 | Auftrag digitale infrastruktureller Ausbau der Realschule Am
Heimbach | 2023/0425 |
| 28 | Mitteilungen (nicht öffentlich) | |
| 29 | Anfragen der Fraktionen (nicht öffentlich) | |

Heinz-Peter Albrings
Vorsitzender

Stadt Troisdorf
Der Bürgermeister
Az: SF/MoBau

Datum: 02.05.2023

Vorlage, DS-Nr. 2023/0413

öffentlich

Beratungsfolge	Sitzung am:	Ja	Nein	Enth.
Ausschuss für Mobilität und Bauwesen	01.06.2023			

Betreff: Ausschuss für Mobilität und Bauwesen am 20. April 2023
hier: Genehmigung der Niederschrift

Beschlussentwurf:
Der Ausschuss für Mobilität und Bauwesen genehmigt die Niederschrift über seine Sitzung am 20. April 2023.

Sachdarstellung:
Niederschriften der Ausschüsse werden gemäß §§ 28 und 29 der Geschäftsordnung für den Rat und die Ausschüsse genehmigt.

Es steht die Genehmigung der Niederschrift über die Sitzung am 20. April 2023 an.
Einwendungen sind spätestens zu der heutigen Sitzung zu erklären.

Im Auftrag

Thomas Schirmmacher
Co-Dezernent II

Stadt Troisdorf
Der Bürgermeister
Az: 66/VP-Eu

Datum: 24.04.2023

Vorlage, DS-Nr. 2023/0391

öffentlich

Beratungsfolge	Sitzung am:	Ja	Nein	Enth.
Ausschuss für Mobilität und Bauwesen	01.06.2023			

Betreff: Mobilitätskonzept Troisdorf - Leitbilder und Ziele

Beschlussentwurf:

Der Ausschuss für Mobilität und Bauwesen nimmt die im Vortrag sowie das in der Vorlage präsentierte Leitbild Stadtverkehr Troisdorf 2035 zur Kenntnis und beschließt dieses als Grundlage zur Fertigstellung und Umsetzung des Mobilitätskonzepts Stadt Troisdorf 2035 zu verwenden.

Auswirkungen auf den Haushalt:

Finanzielle Auswirkungen: Nein

Auswirkungen auf das Klima:

Klimarelevanz: entfällt

Sachdarstellung:

Im Rahmen der Sitzung des Ausschusses für Mobilität und Bauwesen vom 04.02.2021 wurde die Erstellung eines Mobilitätskonzepts für die Stadt Troisdorf einstimmig beschlossen. Seit dem Start der Bearbeitung am 19.05.2022 sind bereits einige Inhalte erarbeitet worden.

- Es wurden sowohl verwaltungsinterne Workshops zu diversen Themen angeboten, als auch Workshops mit den politischen Vertreter*innen der Stadt Troisdorf.
- Ende 2022 wurde eine Online-Bürger*innenbefragung zum Thema durchgeführt.
- Im April 2023 wurden die Mobilitätsmanager*innen der umliegenden Kommunen zu einem Workshop eingeladen.

Das Interesse und die Teilnahme waren durchweg groß – die Konzeptionen der Workshops wurden seitens der Teilnehmenden positiv bewertet.

Mit der heutigen Vorlage sollen dem Ausschuss für Mobilität und Bauwesen die

Leitbilder und Ziele vorgestellt werden. Diese sind als Ergebnis der vorangegangenen Erarbeitungsrunden zu verstehen und sind somit von Politik, Verwaltung und Zivilgesellschaft erarbeitet worden. Die Leitbilder und Ziele sollen im Rahmen des Mobilitätskonzepts dazu dienen, dem zukünftigen Handeln im Bereich Mobilität und Verkehr gewisse „Leitplanken“ zu geben und eine grundlegende Richtung aufzuzeigen.

Generelle Einordnung

In das in Erarbeitung befindliche Mobilitätskonzept fließen zum einen eine Vielzahl von bereits erarbeiteten Plänen und Konzepten ein. Als ein weiterer Baustein wird ein Modellprozess zur standardisierten Bearbeitung bzw. Umsetzung der im Mobilitätskonzept genannten Maßnahmen in enger Abstimmung zwischen Verwaltung und den das Mobilitätskonzept bearbeitenden Büros erarbeitet. Mit dem Konzept sollen zum einen die vielen guten bestehenden Ansätze weiterentwickelt und zum anderen sollen weitere Ideen, Vorhaben und Projekte ergänzt werden. Die zügige und effiziente Umsetzung des Konzeptes soll mit Hilfe eines strukturierten Projektmanagements erfolgen.

Leitbild zur langfristigen Orientierung

Als Richtschnur für die Priorisierung und die Auswahl der im Aktionsplan zu formulierenden Maßnahmen als auch für eine langfristige Orientierung des politischen Handelns und des Verwaltungshandelns im Bereich Verkehr und Mobilität werden eine Gesamtstrategie sowie ein Leitbild bzw. Leitziele formuliert, die von den politischen Entscheidungsträger*innen der Stadt Troisdorf getragen werden sollen. Das Leitbild ist abgeleitet aus der Diagnose und definiert die Prioritäten, die die verkehrspolitischen und verkehrsplanerischen Aufgabenstellungen konkretisieren. Zudem werden aus den Leitziele Handlungstrategien abgeleitet, durch welche die vorgenannten Grundsätze und Ziele umgesetzt werden.

Insgesamt schafft das Leitbild mit Leitziele und den Strategien Transparenz und ist richtungsweisend für die geplanten Veränderungen im Troisdorfer Stadtverkehr bis zum Jahr 2035.

Zu einem späteren Zeitpunkt werden ziel- und potenzialorientiert zusammenwirkende Maßnahmen in Form von einem Aktionsplan als Projektsteckbriefe formuliert sowie Leitindikatoren festgelegt. Indikatoren dienen dazu eine kontinuierliche Überprüfung der Zielerreichung von Leitbild und Gesamtstrategie während der Umsetzung zu gewährleisten.

Nachfolgend ist dieses Leitbild skizziert. Grundlage für deren Erarbeitungen sind neben der mobilitätsplanerischen Expertise, Workshops, die mit der Verwaltung und weiteren lokalen und regionalen Stakeholdern durchgeführt wurden. Das gewonnene Meinungsbild wurde durch eine Online Bürger*innenbefragung gestützt.

Nachfolgend ist die Übersicht „Leitbild Stadtverkehr Troisdorf 2035“ mit ihren Grundsätzen, den Leitziele sowie den Strategien dargestellt.

Leitbild Stadtverkehr Troisdorf 2035



Grundsätze

Was wir erreichen, in welchem Troisdorf wir leben wollen

Troisdorf ist eine Stadt mit einer hohen Lebensqualität für alle Bürger*innen mit einer starken und robusten lokalen Wirtschaft. Mobilität bedeutet für uns gute und sichere Erreichbarkeit für alle. Die Ziele sind nah und die Umgebung vertraut. Unser Mobilitätssystem ist zukunftssicher und stadtverträglich. Klimaneutralität streben wir an. Unsere Wirtschaft ist Teil des Stadtwesens. Sie ist gut miteinander vernetzt, innovativ mobil und deshalb leistungsstark. Gemeinschaftlich und abgestimmt setzen wir wichtige Projekte für die Energie- und Mobilitätswende um.

Die Mobilität in Troisdorf ist...

- zukunftssicher, stadtverträglich, klimaneutral
- für die Troisdorfer*innen sicher, nah, vertraut
- für die lokale Wirtschaft vernetzt, innovativ, leistungsstark

Leitziele

In diesen Themen wollen wir aktiv werden und mehr erreichen als bisher und das sind die Leitziele, an denen wir uns langfristig bis zum Jahr 2035 orientieren und messen lassen wollen.

1. Stadtraum

- Straßen und Plätze werden Zug-um-Zug so gestaltet, dass für Menschen, die dort wohnen, Lebens- und Bewegungsräume zum Wohlfühlen entstehen.
- Intensive Begrünung an Straßen und Plätzen verbessert das Stadtklima und die Aufenthaltsqualität.

2. Verkehrssicherheit

- Das Verkehrssystem wird so umgestaltet, dass es weniger Unfälle mit Toten und Schwerverletzten gibt und dass in Troisdorf die "Vision Zero" Realität wird, möglichst zeitnah erreicht und gehalten wird.

3. Soziale Teilhabe und Mobilitätskultur

- Für alle Troisdorfer*innen ist das Troisdorfer Verkehrssystem barrierefrei, sicher, erschwinglich und unmittelbar verfügbar.
- Verständnis, Akzeptanz und Respekt bestimmen unser Miteinander im Verkehr.

4. Nahmobilität

- Die Stadt- und Verkehrsplanung sorgt für kurze Wege in Troisdorf. Im Alltag sind alle Ziele zu Fuß in 15 Minuten und mit Rad oder ÖPNV gut erreichbar.
- Die Innenstadt und die Stadtteilzentren übernehmen die zentrale Dienstleistungs- und Versorgungsfunktion.

5. Multimodalität

- Fuß- und Radverkehr sowie der ÖPNV samt seinen Angeboten für Multimodalität erreichen bis 2035 mindestens einen Anteil von 75 Prozent.
- Troisdorf und die Region sind verkehrlich optimal über Mobilitätsdrehscheiben vernetzt.

6. Klimaschutz und Emissionen

- Troisdorf unterstützt die übergeordneten Ziele der Bundesregierung der Klimaneutralität bis zum Jahr 2045 durch entsprechende Maßnahmen im Stadtverkehr.
- Verkehr wird leiser und sauberer und Troisdorf hält die Grenzen für Lärm- und Luftqualität ein. Das Verkehrssystem fördert eine aktive Mobilität.

7. Mobilitätsmanagement in Wirtschaft und Gesellschaft

- Die lokale Wirtschaft findet innovative Mobilitätslösungen für ihren Warenverkehr und ihre Kund*innen vor.
- Alle Akteure in Troisdorf übernehmen Verantwortung für nachhaltige Mobilität ihrer Kund*innen, Besucher*innen oder Mitarbeiter*innen und unterstützen aktiv die Nutzung von alternativen zum privaten Pkw.

Strategien

In diesen Handlungsfeldern sollen Maßnahmen initiiert und umgesetzt werden, um die gesetzten Leitziele zu erreichen.

Die aufgeführten Inhalte stellen beispielhafte Inhalte der Strategien dar und haben keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Wie oben bereits erwähnt, werden die Projektsteckbriefe auf Grundlage der hier aufgeführten Inhalte zu einem späteren Zeitpunkt vorgestellt.

(1) Fahrradstrategie 2035 „Neustart Fahrradstadt Troisdorf“

Troisdorf wird an seine langjährigen Erfahrungen zur Verbesserung des Fahrradverkehrs anknüpfen und neue Akzente setzen beispielsweise über

- Die Entwicklung eines Vorrangnetzes für den Radverkehr
- Die Umsetzung des Fahrradstraßenkonzepts

- Die Entwicklung einer Kampagne für ein besseres Miteinander von Auto, ÖV, Fuß und Rad

(2) Multimodalitätsstrategie 2035: „Multimodal im Verbund mit der Region“

Troisdorf nimmt den Regionalverkehr in den Blick und verbessert die Bedingungen für Pendlerinnen und Pendler, beispielsweise über

- Eine regionale Vernetzung der Angebote mit Verknüpfung der Verkehrsmittel durch multimodale Angebote
- Eine Vereinfachung der Buchungs- und Informationssysteme

(3) Strategie Mobile Stadt 2035: „Innenstadt vitalisieren und Dezentralität und Stadtteile stärken“

Troisdorf stärkt die Funktionen des Zentrums und zugleich der Stadtteilzentren beispielsweise über

- Die Schaffung dezentraler Mobilitätsangebote, wie z.B. mindestens eine MobilStation pro Stadtteil

(4) Verkehrs- und Stadtraumstrategie 2035: „Verkehrsraum intelligent verteilen und Verkehrsachsen umgestalten“

Troisdorf ordnet seinen Verkehrsraum resilient und zukunftsfähig beispielsweise über

- Die Schaffung von Multifunktionsflächen für Fahrradparken, Lieferzonen, Handwerker, Gastronomie
- Die städtebauliche Aufwertung von Verkehrsflächen durch eine integrierte Grünflächenplanung

(5) Logistikstrategie 2035: „Lieferdienste und Logistik kanalisieren und verträglich planen“

Troisdorf gestaltet seinen Wirtschaftsverkehr aktiv Richtung Stadtverträglichkeit beispielsweise über

- Die Führung des Schwerlastverkehrs über verträgliche Routen
- Eine verstärkte Fahrradlogistik mit der Schaffung von Mikrodepots

(6) Mobilitätsmanagement 2035: „Aktive und umweltverträgliche Mobilität in den Troisdorfer Betrieben und Einrichtungen fördern“

Troisdorf geht mit gutem Beispiel voran und unterstützt das betriebliche Mobilitätsmanagement beispielsweise über

- Die Unterstützung von Kooperationsprojekten zwischen Wirtschaft und Verwaltung
- Die Fortführung des Projektes „Jobwärts“
- Die Fortführung und Ausweitung des schulischen Mobilitätsmanagements

(7) Vorausschauend Planen: „Effektive und vorausschauende

Umgestaltung der Infrastruktur“

Troisdorf passt seine Arbeitsweisen dem hohen Handlungs- und Umgestaltungsbedarf an beispielsweise über

- Die systematische Bewertung der Projekte hinsichtlich ihres Beitrages zu den Zielen der Verkehrs- und Energiewende.
- Eine Ausrichtung der Infrastrukturmaßnahmen auf die Anforderungen der Mobilitäts- und Energiewende hin.
- Eine Optimierung des verwaltungsinternen Informationsaustausches über technische und organisatorische Maßnahmen.
- Eine strategische Kooperation zwischen Stadtentwicklung und Mobilitätsplanung.

Im Auftrag

Thomas Schirmmacher
Co-Dezernent II

Stadt Troisdorf
Der Bürgermeister
Az:

Datum: 03.05.2023

Vorlage, DS-Nr. 2023/0422

öffentlich

Beratungsfolge	Sitzung am:	Ja	Nein	Enth.
Ausschuss für Mobilität und Bauwesen	01.06.2023			

Betreff: Fahrradstraßen-Konzept für die Stadt Troisdorf

Beschlussentwurf:

Der Ausschuss für Mobilität und Bauwesen nimmt den Bericht zum Fahrradstraßen-Konzept zur Kenntnis und beauftragt die Verwaltung, auf der Grundlage des Konzepts umsetzungsreife Planungen zur Einrichtung von Fahrradstraßen zu entwickeln und dem Ausschuss in separaten Vorlagen vorzustellen. Hierbei soll zunächst mit Planungen im Bereich von Talweg und Bahnstraße begonnen werden, da diese beiden Straßen einerseits als Umfahrungsmöglichkeit der Unterführung Sieglarer Straße und andererseits als Verlängerung der Velo-Route eine besondere Relevanz für Radfahrende haben. Zudem sind in diesen Straßen teilweise auch Straßenbauarbeiten zeitnah vorgesehen.

- Neugestaltung der vorhandenen Fahrradstraße Talweg im Zuge der anstehenden Straßenbaumaßnahme.
- Einrichtung einer Fahrradstraße in der Bahnstraße zwischen Sieglarer Straße und Talweg (siehe auch Bürgerantrag Ds Nr. 2022/1098/1).
- Prüfung einer Fahrradstraße in der Bahnstraße zwischen Talweg und Blücherstraße im Rahmen der anstehenden Straßenbaumaßnahme.

Auswirkungen auf den Haushalt:

Finanzielle Auswirkungen: nein

Auswirkungen auf das Klima:

Klimarelevanz: entfällt

Sachdarstellung:

Die Verwaltung hat das nun vorliegende Konzept vom Büro AB Stadtverkehr erarbeiten lassen, um die Möglichkeiten für die Einrichtung von Fahrradstraßen und damit einhergehende Vorteile für den Radverkehr näher zu untersuchen.

Grundsätzlich bieten Fahrradstraßen die Chance mit vergleichsweise wenig Aufwand attraktive Routen für den Radverkehr entwickeln zu können, welche Sicherheit und Komfort bieten und damit dem Radverkehr zum Beispiel auch eine Alternative zu hochbelasteten Hauptverkehrsstraßen bieten.

Im Konzept wurde daher ein besonderes Augenmerk auf die Entwicklung eines Routennetzes gelegt, da der Netzzusammenhang von großer Bedeutung sowohl für die Attraktivität für den Radverkehr, als auch für die straßenverkehrsrechtliche Anordnung ist. Gegenstand der Betrachtung im Konzept und auch bei den weiteren Planungen der Verwaltung sind stets Fahrradstraßen mit der Zusatzbeschilderung „Kfz frei“ oder „Anlieger frei“, so dass also auch Kraftfahrzeuge aller Art jederzeit die Fahrradstraße befahren können, allerdings bei einer Höchstgeschwindigkeit von 30 Km/h und bei Beachtung des Vorrangs der Radfahrenden.

Die im Ausschuss vorgestellte Präsentation, der Bericht inkl. dem Übersichtsplan werden mit der Niederschrift zur Sitzung veröffentlicht.

Im Auftrag

Thomas Schirmacher
Co-Dezernent II

Fahrradstraßenkonzept Troisdorf



Bericht– Mai 2023

Stadt Troisdorf

Fahrradstraßenkonzept Troisdorf

BERICHT

Auftraggeber: Stadt Troisdorf
Amt für Straßenbau, Erschließungsbeiträge und Verkehr
Sachgebiet Verkehrsplanung
Kölner Straße 176
53840 Troisdorf
Ansprechpartner: Oliver Neugebauer, Daniel Euler

Auftragnehmer: AB Stadtverkehr – Arne Blase
Alfterer Straße 39a
53121 Bonn
Telefon 0228 - 390 50 90
E-Mail bonn@ab-stadtverkehr.de
Homepage www.ab-stadtverkehr.de

Bearbeitung:
Jörg Thiemann-Linden
Arne Blase

Stand: 04. Mai 2023

Inhalt



Fahrradstraßenkonzept Troisdorf

1	Einführung: Zielsetzung und Good Practice	4
2	Netzkonzept für die Identifizierung und Begründung von Fahrradstraßen	6
2.1	Vorgehensweise	6
2.2	Vorhandene Radnetzplanung für Troisdorf	7
2.3	Stadtweite Routenvorschläge A bis E mit Fahrradstraßen zur Umsetzung der Routen	7
2.4	Ergänzende regionale Radvorrangrouten und Zielspinne zum Schulzentrum	16
3	Grundlagen für Fahrradstraßen	17
3.1	Einsatz von Fahrradstraßen	17
3.2	Ausgestaltung	19
3.3	Rechtliche Rahmenbedingungen zur Anordnung von Fahrradstraßen und Fahrradzonen	23
3.4	Linienbusverkehr in Fahrradstraßen	23
3.5	Troisdorfer Orientierungsrahmen für die Gestaltung von Fahrradstraßen	26
3.6	Fahrradstraßen-Umsetzung im planerischen Routenkontext und deren Priorisierung	33
4	Fazit und Ausblick	34
5	Anhang: Routennetz-Vorschlag für Troisdorf	34

Abbildungsverzeichnis

Bild 1-1:	Vorhandene Fahrradstraßen in Troisdorf	5
Bild 1-2:	Beispiele für Fahrradstraßen in Deutschland	5
Bild 3-1:	Z 244.1 und Z 244.2 zu Beginn und Ende einer Fahrradstraße	20
Bild 3-2:	Skizze einer Torsituation mit Fahrbahneinengung als Einfahrtbereich in eine Fahrradstraße (Quelle: AGFS-Leitfaden, D.17)	20
Bild 3-3:	Ausgestaltung eines bevorrechtigten Knotenpunkts (Quelle: AGFS-Leitfaden, KP 2.1)	21

Bild 3-4: Querschnittsaufbau einer Fahrradstraße nach AGFS-Leitfaden (Quelle: AGFS-Leitfaden, D.23)	22
Bild 3 5: Beispiele für Fahrradstraßen mit Linienbusverkehr	24
Bild 3 6: Überdeutlicher Beginn in Mönchengladbach bzw. dezenter Belagswechsel in Bocholt	27
Bild 3 7: ARAS bei signalisiertem Knoten (links) und Fahrradpforte bei Einbahnstraße (rechts) (Quelle: AGFS-Leitfaden, D55 und D57)	27
Bild 3 8: Gestaltung nach AGFS-NRW (oben) und nach Troisdorfer Orientierungsrahmen (unten)	29
Bild 3 9: Umgestaltung mit nur noch einseitigem Kfz-Parken in Köln, Friesenwall	30
Bild 3 10: In den Niederlanden üblicher Mittelwulst (Rotterdam), übernommen in Senftenberg	31
Bild 3 11: Diagonalsperre in Köln, Durchfahrtsperre in Bielefeld	31
Bild 3 12: Bevorrechtigte Fahrradstraßen in Münster und Köln	32
Bild 3 13: Projektbegleitende Öffentlichkeitsarbeit in Bonn	33

Kartenverzeichnis

Karte 2-1: Verkehrsverflechtungen im Radverkehr innerhalb des Stadtgebiets (HHB 2017, Auswertung auf Wegeebe, Hochrechnung auf die Gesamtbevölkerung)	6
Karte 2-2: Überlagerung von frühem eigenem Radnetzentwurf mit den ADFC Vorschlägen (in Gelb) - Beispielausschnitt Troisdorf Zentrum	6
Karte 2 3: Radnetz im Klimaschutzteilkonzept Nahmobilität (2017)	7
Karte 2 4: Routennetz-Vorschlag Troisdorf insgesamt (eigene Darstellung)	8
Karte 2 5: Routennetz-Vorschlag Troisdorf, Nordwestteil (eigene Darstellung)	9
Karte 2 6: Routennetz-Vorschlag Troisdorf, Nordostteil (eigene Darstellung)	9
Karte 2 7: Routennetz-Vorschlag Troisdorf, Mittelteil (eigene Darstellung)	10
Karte 2 8: Routennetz-Vorschlag Troisdorf, Südwestteil (eigene Darstellung)	10
Karte 3-1: Busliniennetz in Troisdorf (im Ausschnitt mit Überlagerung mit Fahrradstraßen-Kandidaten)	25

Tabellenverzeichnis

Tabelle 3 1: Auszug aus den Breitenangaben notwendiger Fahrgassen bei geringem Lastenradanteil (Quelle: AGFS-Leitfaden, D.41)	22
----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----

1 Einführung: Zielsetzung und Good Practice

Um in den kommenden Jahren das Angebot für Radfahrende weiter zu optimieren, soll mit dem relativ kurzfristig einsetzbaren Instrument der Fahrradstraße ein Radverkehrsnetz aufgewertet werden, das sicher und komfortabel die Stadtteile mit den jeweiligen Zentren, Schulstandorten und Arbeitsplatzschwerpunkten verbindet.

Die besondere Begründung für eine Fahrradstraße besteht eher nicht darin, dass ein Unfallrisiko auf einer vorher gefährlichen Straße behoben werden soll, dafür sind die jeweiligen Straßen meist schon sicher. **Für eine gute subjektive Sicherheit und den Komfort beim Radfahren soll der jeweilige Straßenzug aufgewertet werden, meist bei Beibehaltung von nicht zu viel Kfz-Verkehr bei rücksichtsvollem Tempo; auf jeden Fall soll mit der besonderen Qualität für den Radverkehr (und entsprechender Beschilderung) auf eine durchgängige Route hingewiesen werden.**

Fahrradstraßen waren ursprünglich verkehrsrechtliche „Krücken“ zur Öffnung schmaler Einbahnstraßen. Inzwischen sind sie oft Teile einer Route als einer „Hauptstraße für den Radverkehr“, häufig auch im Zuge einer Radschnellverbindung, wo Radfahrende eine bevorrechtigte Stellung genießen sollen und dies vom Kfz-Verkehr leicht erkannt wird. In den letzten Jahren haben mehrere Forschungsberichte und Leitfäden das Repertoire der Fahrradstraßen ergänzend zur StVO-VwV systematisiert. Das für 2024 in Vorbereitung befindliche technische Regelwerk (Entwurfsstand der „ERA 2024“¹) geht vertiefender auf die Gestaltungselemente ein, als es noch in den „ERA 2010“ der Fall war. Denn auf Basis von zahlreichen Praxiserfahrungen und Wirkungsforschungen kann man die bisherige Vielfalt des Gestaltungsrepertoires etwas einschränken, was künftig auch zur besseren Wiedererkennbarkeit beitragen wird. Für Troisdorf wird auf dieser aktuellen Grundlage ein Orientierungsrahmen entworfen, der als Basis für eine spätere Detailplanung dienen soll.

In einem systematischen Ansatz wurden Straßenabschnitte als Fahrradstraßen-Kandidaten im gesamten Troisdorfer Siedlungsgebiet jeweils im Radnetzzusammenhang identifiziert und durch Befahrung vor Ort auf prinzipielle Tauglichkeit der Straße für eine Fahrradstraße überprüft. Die spätere Detailplanung kann jeweils die Umsetzbarkeit unter den örtlichen Bedingungen vertiefen und die Gestaltungselemente von Fahrradstraßen einsetzen.

Bei einigen Routen reicht die Einrichtung abschnittsweiser Fahrradstraßen zur Attraktivierung der Gesamtroute noch nicht aus. Lösungen an kritischen Knoten oder die Ergänzung von Straßen begleitenden Radwegen an weiteren Abschnitten setzten dann auch die Fahrradstraßenabschnitte in Wert.

¹ ERA – Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, FGSV 2010

In Troisdorf gibt es bereits vier Fahrradstraßen, zum einen im Talweg als Route zwischen Bahnhof und Oberlar, zum anderen in direkter Umgebung von Schulen.



Bild 1-1: Vorhandene Fahrradstraßen in Troisdorf

Lange Zeit waren niederländische Fahrradstraßen (meist in roter Einfärbung) das Vorbild für andere europäische Länder. Das zwischenzeitliche Spektrum der Good Practice In Deutschland soll durch folgende Bilder umrissen werden.

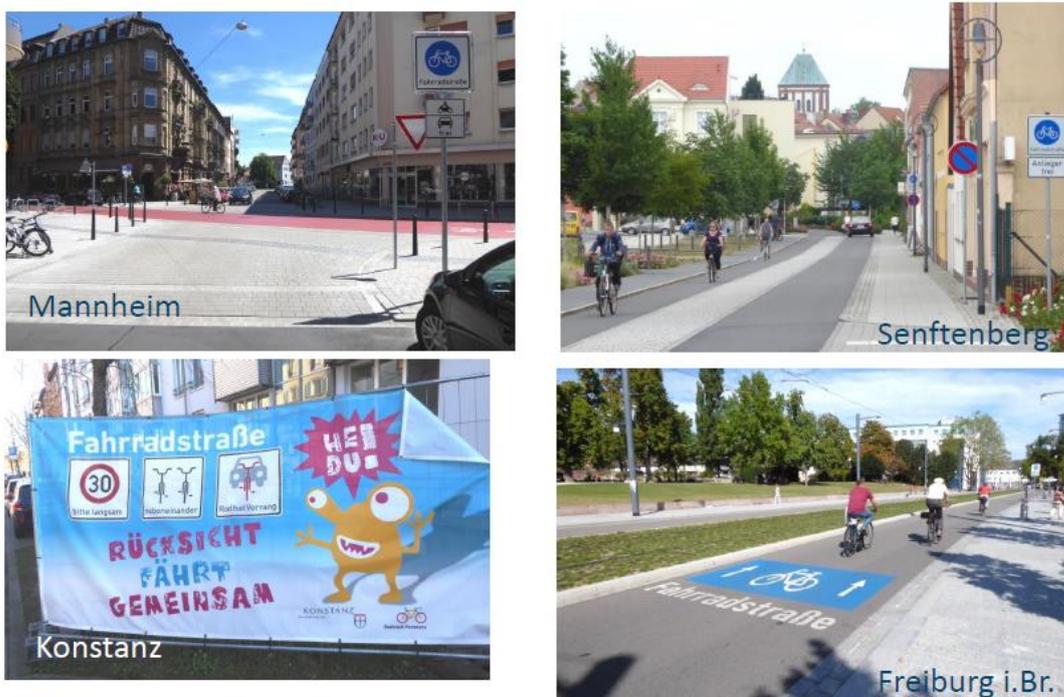
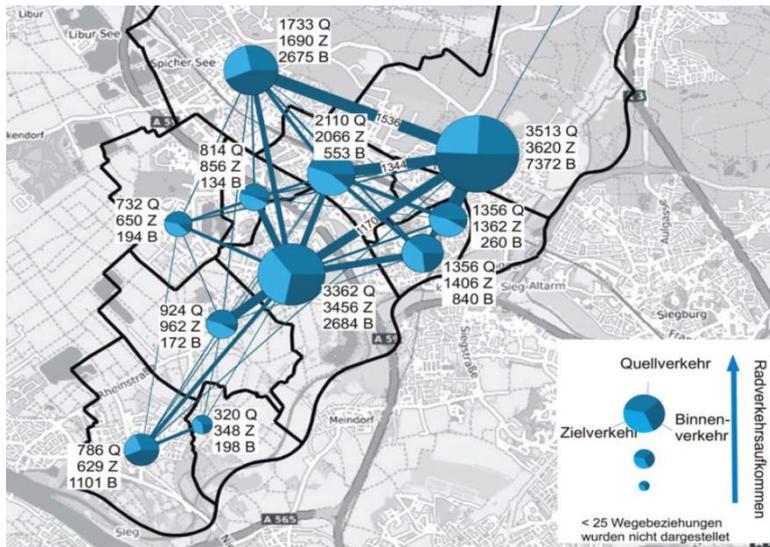


Bild 1-2: Beispiele für Fahrradstraßen in Deutschland

2 Netzkonzept für die Identifizierung und Begründung von Fahrradstraßen

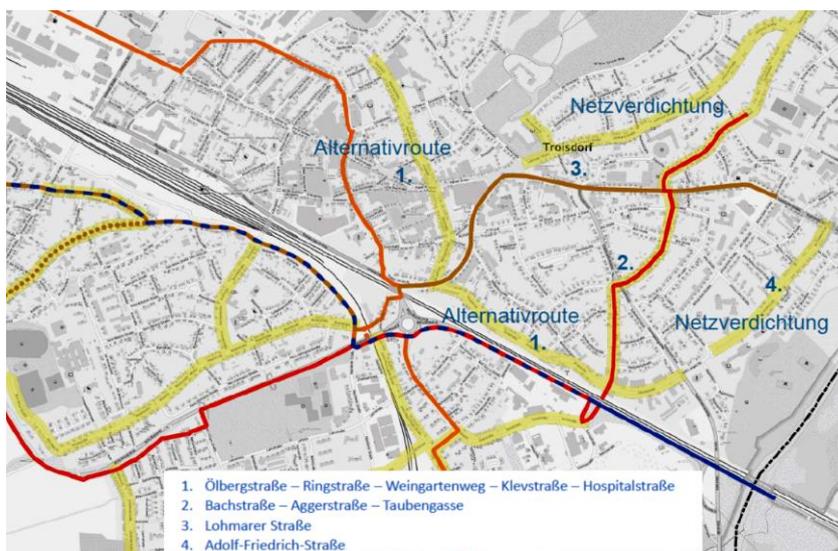
2.1 Vorgehensweise

Die Identifizierung von Fahrradstraßen-Kandidaten erfolgte schrittweise aus der Analyse vorliegender Radnetzplanungen, der Überprüfung der wesentlichen Fahrziele und mehreren Ortsbefahrungen zur Eignung der jeweiligen Straßenabschnitte. Bei der Überprüfung der wesentlichen Fahrtziele wurde anhand der Radverkehrs-Verflechtung der Ortsteile in Troisdorf deutlich, dass die Verlagerungspotenziale zum Alltagsradverkehr vor allem im Dreieck Spich – Eschmar – Troisdorf Zentrum zu finden sind.



Karte 2-1: Verkehrsverflechtungen im Radverkehr innerhalb des Stadtgebiets (HHB 2017, Auswertung auf Wegebene, Hochrechnung auf die Gesamtbevölkerung)

Schließlich wurden Netzüberlegungen aus laufenden Planungen von überlokalen Radpendler Routen und zur Anbindung des Schulzentrums integriert, außerdem ADFC-Vorschläge mit der eigenen Radnetzplanung überlagert und mit dem ADFC erörtert und mehrere Routenalternativen übernommen.

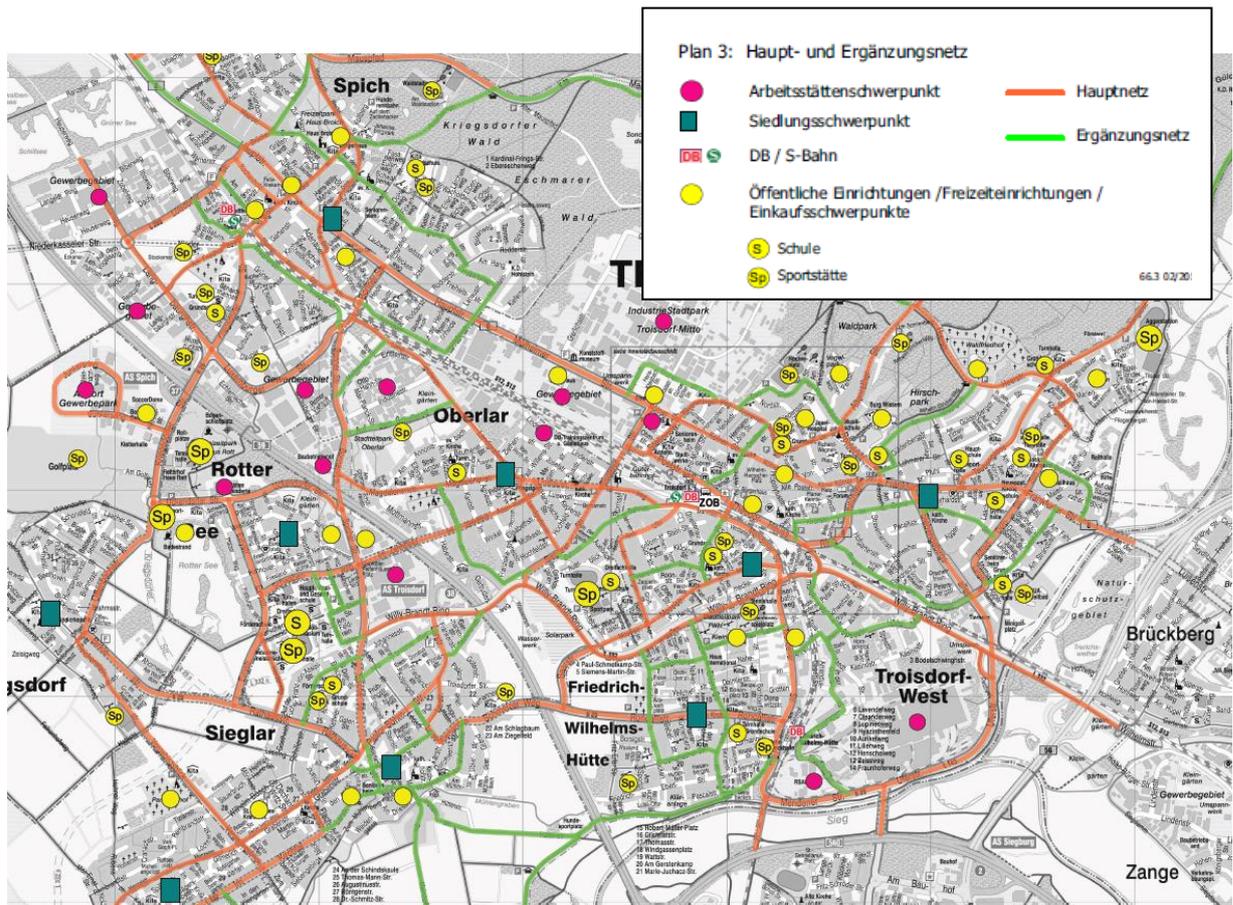


Karte 2-2: Überlagerung von frühem eigenem Radnetzentwurf mit den ADFC Vorschlägen (in Gelb) - Beispiel-ausschnitt Troisdorf Zentrum

2.2 Vorhandene Radnetzplanung für Troisdorf

Die Auswertung bisheriger städtischer Radnetzplanungen ergab zur Identifizierung sinnvoller Fahrradstraßen-Kandidaten zunächst keine klaren Ergebnisse, da die jeweiligen Netzplanungen entweder andere Schwerpunkte setzten (Radwegbau) oder zu einer zu hohen Netzdichte für die stadtweite Begründung von Fahrradstraßen führen würde.

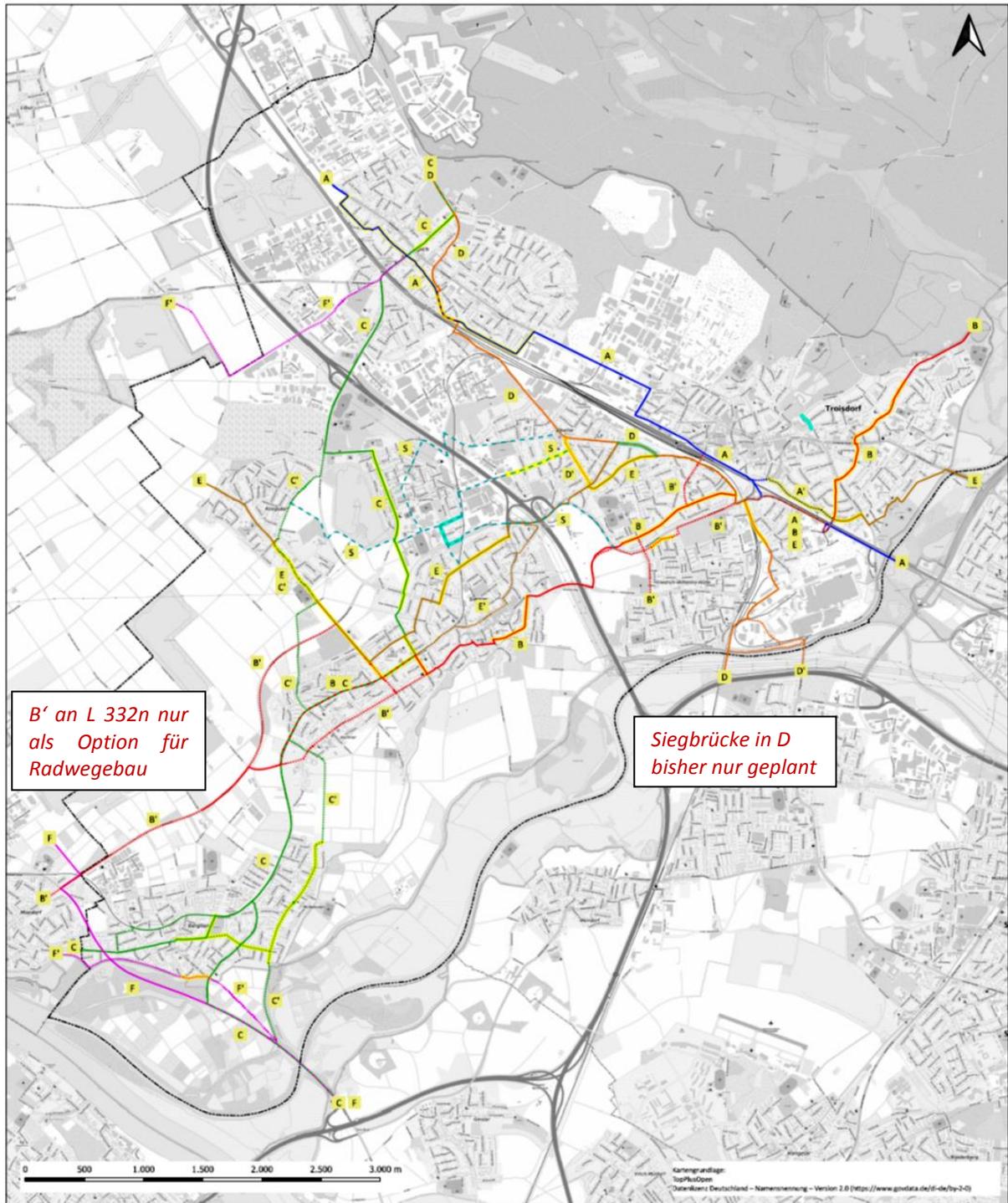
Die jüngste, am weitesten entwickelte Radnetzplanung für Troisdorf aus dem Jahr 2017 begründet das Netz aus den Fahrtzielen und unterscheidet Haupt- und Ergänzungsnetz.



Karte 2-3: Radnetz im Klimaschutzteilkonzept Nahmobilität (2017)

2.3 Stadtweite Routenvorschläge A bis E mit Fahrradstraßen zur Umsetzung der Routen

Die Routenvorschläge zur prioritären Umsetzung mithilfe von Fahrradstraßen sind im folgenden Übersichtsplan eingezeichnet, außerdem im Folgenden nach Routen erläutert und so der Bedarf nach Fahrradstraßen begründet. Die für Fahrradstraßen vorgeschlagenen Straßenabschnitte sind im Plan gelb unterlegt, im folgenden Text sind die Fahrradstraßen-Kandidaten unterstrichen. Zur besseren Lesbarkeit ist der gesamtstädtische Plan (siehe auch Anhang) in Teilräumen wiedergegeben. Die Priorisierung, auch der Fahrradstraßen, sollte sich nach der Priorisierung der durchgängigen Route richten.



- Routen**
- Hauptroute
 - Überlagerung Hauptrouten
 - Alternativroute bzw. Zuführung
- Route A / A'
 - Route B / B'
 - Route C / C'
 - Route D / D'
 - Route E / E'
 - Route F / F'
 - Route S (Schule)

- C Routenbezeichnung
- C' Bezeichnung Alternativroute

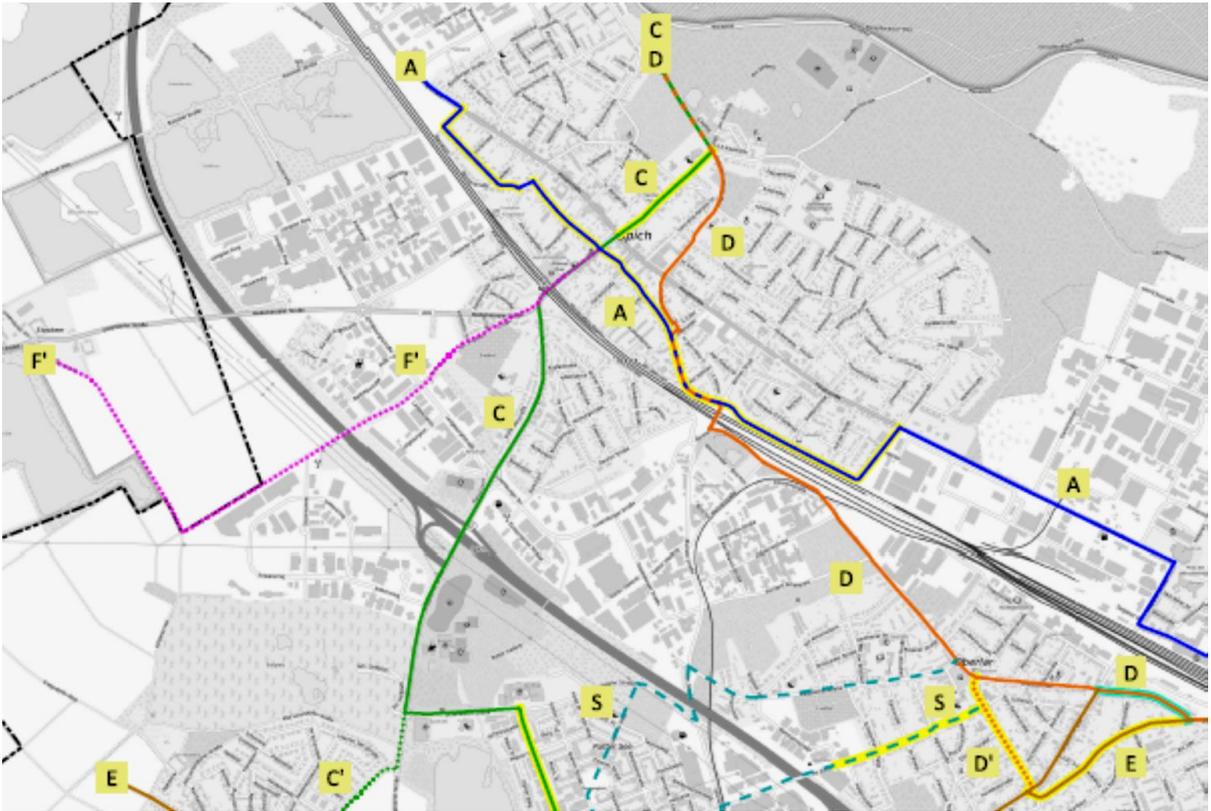
- Fahrradstraßeneignung**
- geeignete Abschnitte für Fahrradstraßen
 - vorhandene Fahrradstraßen

STADT TROISDORF

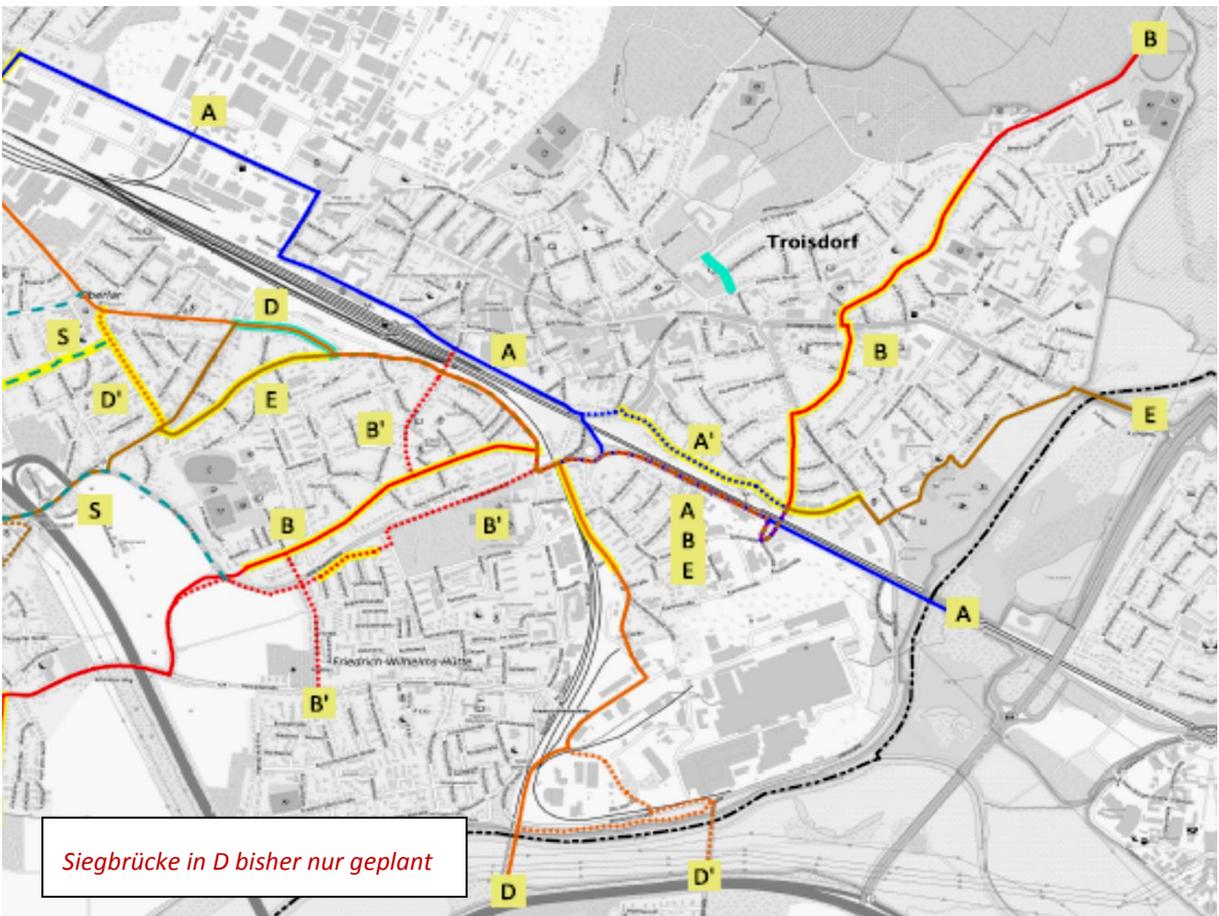
Fahrradstraßenkonzept Troisdorf
Routennetz
Stand: 23.01.2023

AB Stadtverkehr
Büro für Stadtverkehrplanung
Blattgröße im Original: A1

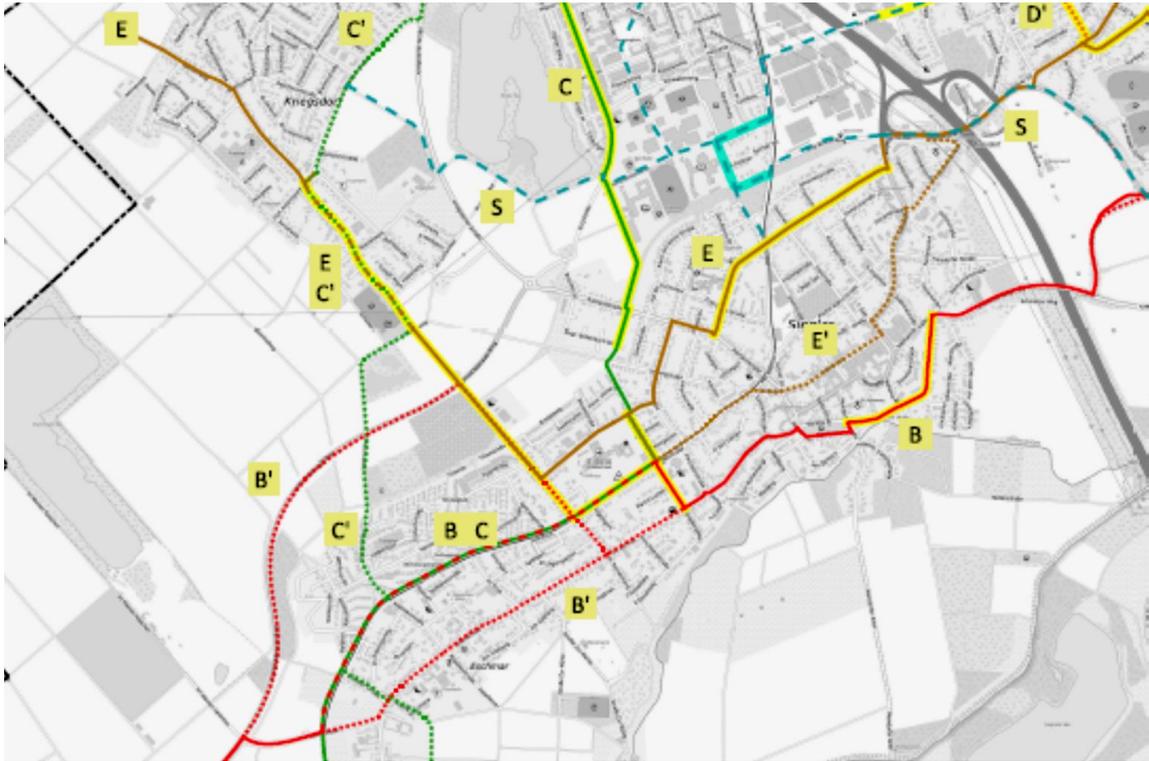
Karte 2-4: Routennetz-Vorschlag Troisdorf insgesamt (eigene Darstellung)



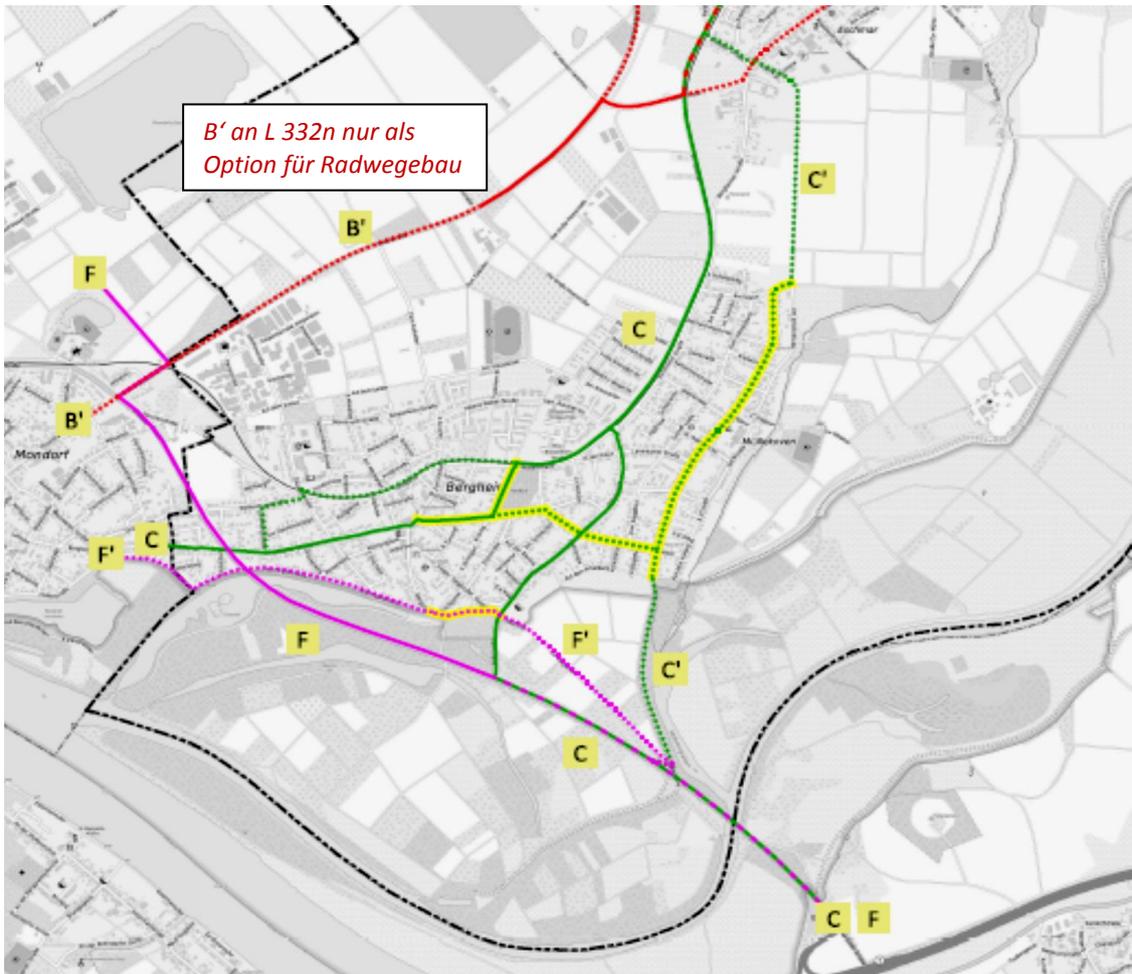
Karte 2-5: Routennetz-Vorschlag Troisdorf, Nordwestteil (eigene Darstellung)



Karte 2-6: Routennetz-Vorschlag Troisdorf, Nordostteil (eigene Darstellung)



Karte 2-7: Routennetz-Vorschlag Troisdorf, Mittelteil (eigene Darstellung)



Karte 2-8: Routennetz-Vorschlag Troisdorf, Südwestteil (eigene Darstellung)

Route A: Siegburg – Troisdorf – Spich (mit Radpendlerroute 4a Troisdorf Bf – Köln-Deutz)

Für die Route im Korridor der B 8 von Siegburg durch das Troisdorfer Stadtzentrum und durch Spich nach Porz gibt es

- zum einen ADFC-Vorschläge (im Zentrum südlich der Bahn),
- zum anderen eine Machbarkeitsstudie (nördlich der Bahn), die aktuell für den östlichen Teil weiter ausgearbeitet wird und hier die Fahrradstraßen-Frage als maßgeblich gesehen wird.

Sie folgt weitgehend der L 332 mit Radverkehrsanlagen, hat jedoch in Spich mit der Kochenholzstraße als Fahrradstraße einen wichtigen Netzschluss. In Spich sollte der Netzschluss mit der anschließenden Adenauerstraße und Hohlsteinstraße im östlichen Teil und mit der Wernerstraße - Karlstraße - Paulstraße im westlichen Teil komplettiert werden, um eine angenehme Route abseits der stark belasteten B 8 mit und ohne Radverkehrsanlagen zu bieten.

Im östlichen Teil, als Anschluss an den Willy-Brandt-Ring von Siegburg aus, überquert die Route die Langemarckstraße über die vorhandene Radwegbrücke am Kreisverkehr. Der Netzschluss am Knoten mit der Mendener Straße ist, gemessen an der übrigen Qualität, noch ein Qualitätsmangel, der mit einer zusätzlichen Fuß-Rad-Überführung über die L 332 in Nähe der Eisenbahnbrücke deutlich verbessert werden könnte. Die nördliche Louis-Mannstaedt-Straße ins Zentrum selbst ist als Fahrradstraße denkbar, ist aber als kurze Sackgasse mit minimalem Erschließungsverkehr ohnehin fast autofrei.

Für eine nur am Ende noch verkürzt vorgeschlagene **parallele Route A'** durch die nördliche Innenstadt nördlich der Bahn gab es verschiedene weiter gehende Überlegungen. So wäre eine Route über die Ringstraße, nach Augenschein stark genutzt, mit dem Umsetzungshemmnis verbunden, dass zur Fortsetzung zum Weingartweg eine sichere Querung der B8 benötigt würde. Die Fortsetzung einer solchen Route über Kleystraße und Hospitalweg müsste außerdem eine Querung der Fußgängerzone am Kölner Platz voraussetzen, bevor die Route über die Ölbergstraße etc. das Rathaus und die Mülheimer Straße erreichen würde. Die Straßen zwischen Krankenhaus und Rathaus sind als Kfz-Innenstadtdumfahrung relativ stark Kfz-belastet (Friedensstraße, Kronenstraße, Ravensbergerweg), die Kölner Straße kommt wegen des dichten Busverkehrs ebenfalls für Fahrradstraßen nicht in Frage. Angesichts fehlender weiterer „Fahrradstraßen-Kandidaten“, der Fußgängerzonen-Problematik und der B8-Querung wird diese Route nicht mehr als eine der prioritären vorgeschlagen.

Route B: (Lohmar -) Troisdorf – Sieglar – Eschmar (- Mondorf)

Eine zweite durchgehende Route durchs Troisdorfer Stadtgebiet geht im nördlichen Teil auf einen ADFC-Vorschlag zurück und kombiniert mit Taubengasse – Aggerstraße – Bachstraße eine zügig befahrbare Route zur Bahnunterführung und Fortsetzung auf dem Willy-Brand-Ring-Radweg. Diese durchgehende Kette von Fahrradstraßen bindet auch das Gymnasium Zum Altenforst mit an (ggf. mit einer kurzen Unterbrechung der Fahrradstraßen-Gestaltung am Elsenplatz mit starker Kfz-Belastung von Abbiegern). Weiter westlich kann eine weitere Fahrradstraßen-Kette der Moselstraße eine eingeführte Fahrradverbindung aufnehmen, auch wenn auf kurzem Stück eine Buslinie mitgeführt wird. In

der Verlängerung nach Sieglar wäre mittel- bis langfristig auch die Überführung über die A 59 mit einer eigenen Brücke im Zuge der K 29 zwischen neuem Wohngebiet um die Marie-Lene-Rödter-Straße und Sieglar denkbar, optimalerweise über die Alemannenstraße.

In **Sieglar** besteht die Möglichkeit der Umfahrung des stark Kfz-belasteten Ortskerns durch die Führung von der K 29 aus (bzw. optimal später einmal von der Alemannenstraße aus die K 29 querend) über Am Wehrwasser – Mühlenstraße als Fahrradstraßen. Am Markt (Nordseite bzw. Südseite) wäre zu prüfen, ob die Oberfläche etwas ebener für den Radverkehr gestaltet werden könnte. Die direkte Weiterführung könnte die mittelstark belastete Larstraße bis Martin-Luther-Straße als Fahrradstraße über die Parkplätze nutzen. Nicht vermeidbar ist ein kurzes Stück stark belasteter Straße Im Kirchtal, mit Busverkehr, als quasi eine Netzlücke dazwischen. Der parallele Grünweg in der Aue bis zum Sonnenhang erscheint nicht immer als alltagstauglich, wird aber im Freizeitverkehr eine Rolle spielen. Inwieweit später die Larstraße in diesem Abschnitt einen anderen Charakter als heute bekommen kann, hängt von einem Verkehrsführungskonzept für den Sieglarer Ortskern insgesamt ab (siehe Route E'). Die Fortsetzung nach Westen folgt der Balkantrasse, möglichst auf der Grabenstraße als Fahrradstraße zur Entlastung des bahnbegleitenden Radwegs und wechselt auf den Radweg bis zur Rheinstraße am Ortsausgang.

Als **parallele Routen B'** kommen mehrere Ergänzungen in Frage:

- Die Route im Zug des **Willy-Brandt-Rings** ist ebenfalls im Radnetz wichtig, bei Ausbau der Verbindung mit einer Fahrradstraße in der Nelkenstraße. Auch hier ist eine Fortsetzung nach Sieglar über den weiteren Verlauf des Willy-Brandt-Rings möglich (siehe Route E).
- Ein Ast der Route B' kombiniert zur Quartiersanbindung weitere Netzbestandteile: die Gladiolenstraße nach Friedrich-Wilhelms-Hütte mit Anschluss an die Moselstraße – jedoch nicht unbedingt als Fahrradstraße,
- ... außerdem in Richtung Innenstadt die Blücherstraße, hier jedoch auch mit Busverkehr und in der Hierarchie der Radrouten eher nicht so hervorgehoben für eine Fahrradstraße. Von hier wäre im Zuge der L 332 mit einigen ergänzenden Radverkehrsanlagen eine schnellere Route nach Mondorf zu realisieren als es durch eine Führung durch Mülleken und Bergheim hindurch möglich wäre. In diesem Kontext ist auch der Radweg am Konrad-Adenauer-Ring nach Kriegsdorf und in den Sieglarer Norden ein wichtiges Netzelement (als weiterer Routenteil B').
- Die direkte Führung als Route B' auf der Hauptstraße Im Kirchtal – Rheinstraße bleibt bestehen, jedoch wegen der parallelen L 332n Konrad-Adenauer-Ring relativ hohen Kfz-Belastung nur mit eingeschränkten Möglichkeiten der Qualitätsverbesserung für den Radverkehr.

Mittelfristige Option eines neuen Radwegs nach Mondorf an der L 332n

Auf der Landesstraße westlich von Sieglar ist heute das Radfahren noch nicht durchgehend in beiden Richtungen sicher möglich. In Hinblick auf Reisezeiten mit dem Rad nach Mondorf und Niederkassel insgesamt ist jedoch eine direkte Verlängerung der Route B nach Mondorf denkbar, die das Radnetz komplettieren würde. Diese direkte Führung über die Rheinstraße L 332n setzt jedoch auch auf diesem Abschnitt Radverkehrsanlagen voraus, wie sie der Abschnitt Konrad-Adenauer-Ring bereits aufweist und wie sie perspektivisch auch für dStraßenausbau des übrigen Abschnitts von Sieglar nach

Mondorf in Frage kommen müssten. Die Kartendarstellung des Troisdorfer Zielnetzes für Radrouten vermerkt dies textlich.

Route C bzw. C': Spich – Eschmar – Bergheim (-Mondorf)

Für diese Relation gibt es unterschiedliche Varianten mit unterschiedlichen Qualitäten für den Radverkehr, besonders Alltagstauglichkeit für den Arbeits- und Ausbildungsverkehr auch in der dunklen Jahreszeit. Vom Gewerbepark Camp Spich aus kommend wird mit der Waldstraße und Niederkasseler Straße der S-Bahnhof angebunden. Mit Evrystraße und Herderweg besteht eine sehr direkte und schnelle Verbindung nach Eschmar/Sieglar. Der Radweg an der Balkantrasse stellt eine schnelle Verbindung nach Bergheim-Ortszentrum und Mondorf her; ein zweiter Ast im Zuge der Oberstraße schließt den Radweg an der B269 nach Bonn direkt an.

Als Fahrradstraße kommt in Spich die Waldstraße in Frage, sie hat jedoch in der Peripherie der Stadt eine nicht so große Bündelungswirkung für den Radverkehr (siehe auch paralleler Bahntrassenradweg in Route D). Die Kriegsdorfer Straße hat in einem kurzen Abschnitt keine Radverkehrsanlagen, ist jedoch mit den Buslinien in einer Abwägung weniger für eine Fahrradstraße geeignet (aktuell noch als K 29 klassifiziert).

In Verlängerung des Herderwegs als perspektivisch autofreie Fahrradstraße und mit der Brücke über die L 332n hat die Evrystraße einen besonderen Bedarf als Fahrradverbindung. Da die teilweisen Radverkehrsanlagen sehr geringe Qualität aufweisen, bietet sich hier eine deutliche Umgestaltung zur Fahrradstraße an, obwohl hier in der Tempo-30-Zone zwei Buslinien mit unterwegs sind.

In der Fortsetzung des Herderwegs kann mit kurzen Wohnstraßen und Verbindungswegen eine durchgehende Radroute zur Dechant-Wirtz-Straße (Fahrradstraße) bis Grabenstraße entwickelt werden, wo die Verbindung zunächst als Fahrradstraße Grabenstraße, dann als Radweg neben der Bahntrasse geführt wird. Eine Umwandlung der Bahntrasse zum Bahntrassenradweg wäre für das Radverkehrsnetz sehr günstig, jedoch ist noch nicht absehbar, dass die Güterbahntrasse zum Anschluss des Industriegebiets in Niederkassel verzichtbar wird.

Von der Balkantrasse aus ist es teilweise schwierig ins weitere Straßennetz abzubiegen. Das ist z.B. ein Problem im Zuge der Route, die vom Knoten Raiffeisenstraße aus den direkten Weg über die Oberstraße zur L 269 und zur Siegbrücke sucht. Die Oberstraße wäre als Ast nach Bonn wäre bei geringem Kfz-Verkehr als Route, jedoch wegen des dichten Busverkehrs nicht Fahrradstraße geeignet. Dagegen ist in Richtung Mondorf die Friedhofstraße und Müllekovener Straße durchaus heute bereits als Teil dieser Route geeignet.

Eine **parallele Route C'** kann Kriegsdorf mit anschließen und bietet (allerdings nicht bei Dunkelheit alltagstauglich) eine weitere autofreie Verbindung durch die Siegaue nach Bergheim, wenn die Wege durch die Felder ausgebaut sind. Außerdem kann vom östlichen Müllekovener Wohngebiet direkt auf dem Siegdeich die Siegbrücke nach Bonn erreicht werden.

In Kriegsdorf erscheint die Reichensteinstraße ab Antoniuskreuz, die zwei Routen bündelt (zugleich Route E) als Fahrradstraße diskutabel; ebenso die Verbindung über die L 332n hinweg nach Eschmar zur Balkantrasse. Der aktuell im Radnetz in Kriegsdorf noch bevorzugte parallele Amselweg hätte eher einen „Freizeitcharakter“.

Als Route C' gibt es attraktive parallele Routen im Korridor. Ob im Eschmarer Teil genug Bündelung für eine Fahrradstraße im Zuge der Rubensstraße bzw. Rheidter Straße – Auelsgasse gelingt, erscheint offen.

Innerhalb von Müllekoven sind grundsätzlich drei parallele Wohnstraßen als durchgehende Fahrradstraßen geeignet; vorgeschlagen wird davon eine Führung über die Lambertusstraße. Hier wäre eine deutliche Fahrradstraßengestaltung zusätzlich zu einer Fahrradwegweisung hilfreich. Die jeweiligen Knoten können weiter als Rechts-vor-Links oder bevorrechtigt im Zuge der Fahrradstraße beschildert und markiert werden, wenn sich diese Route durch Ausbau etabliert. Dann könnte es eventuell nötig werden, zu viel Kfz-Durchgangs- oder Erschließungsverkehr mit einer Diagonalsperre zu verhindern. Als Netzbestandteil, hier Netzschluss in Richtung Bonn, ist auch der Siegdeich zu erwähnen.

Ebenfalls als Fahrradstraße gut geeignet ist der schmale Straßenzug Gronewaldstraße - Müllekovener Straße in Richtung Mondorf im Abschnitt bis die Buslinie hinzukommt. -

Route D: Camp Spich – Troisdorf - Menden

Der Magdalena-Wester-Weg vom Mauspfad bis nach Spich hinein stellt als ehemalige Bahntrasse mit der Straße „Auf der Bitz“ eine gute Radwegverbindung bis zur Adenauerstraße (Fahrradstraße, siehe Route A) dar. Südlich der Bahn wird die Route mit der Landgrafenstraße nach Oberlar geführt, wobei die insgesamt ruhige Landgrafenstraße wegen der geringen Bündelung des Radverkehrs nicht unbedingt eine Fahrradstraße sein muss, jedoch insgesamt geeignet erscheint. Die stärker belastete Lindlaustraße mit ihrem dichten Busverkehr ist im Radnetz für mehrere Relationen wichtig und mündet in den Talweg als bestehende Fahrradstraße.

Die Lindlaustraße selbst ist jedoch wegen der Kfz-Belastung nicht als Fahrradstraße geeignet. Stattdessen bestünde die Möglichkeit (D'), mit einem leichten Umweg die Lindlaustraße über die Fahrradstraßen südliche Landgrafenstraße und Bahnstraße (siehe auch Route E) zu umfahren. Dies müsste jedoch mit einer sicheren Querung der Sieglarer Straße verbunden werden; für eine Nutzung in beide Richtungen müsste in der Bahnstraße die Einbahnregelung für Radverkehr geöffnet werden.

Südlich des Bahnhofs besteht statt der für Radverkehr schwierigen Mendener Straße die Möglichkeit, jenseits der Bahn die Louis-Mannstaedt-Straße als Fahrradstraße mit der Josef-Kitz-Straße zu verbinden.

Die weitere, bisher nur geplante, **Fortsetzung nach Menden** hängt stark davon ab, wie es gelingt, die neue Fahrradbrücke über die Sieg direkt östlich an der S-Bahn-ausgebauten Eisenbahnbrücke mit der Josef-Kitz-Straße möglichst direkt zu verbinden. Die Kartendarstellung des Troisdorfer Zielnetzes für Radrouten vermerkt das planerische Ziel dieser Siegquerung textlich. Rückfallebene ist eine An-

bindung der Josef-Kitz-Straße weiter östlich an den Siegufer-Radweg und die Mendener Straße und damit zugleich an die Straßenbrücke über die Sieg nach Menden hinein (zusätzliche Route D’).

Route E: (Siegburg-Brückberg –) Troisdorf – Sieglar – Kriegsdorf (- Uckendorf)

Von der Aggerbrücke, der Frankfurter Straße B8 aus, wird aktuell eine Radvorrangroute von Siegburg geprüft, die als „Anschlussvariante 2b“ zum Willy-Brandt-Ring geplant wird. Sie lässt sich in der dort ermittelten Führung durch die Aggerau über die Ölbergstraße als Fahrradstraße mit der Ringstraße (Fahrradstraße, siehe Route A’) verbinden und südlich der Bahn mit Willy-Brandt-Ring und Mendener Straße – Bahnstraße bis zum Bahnhof Troisdorf (siehe Routen B und D) führen. Von dort stellt die Bahnstraße als Fahrradstraße (auch Route D’) und die Sieglarer Straße – Willy-Brandt-Ring mit den Radwegen eine weitere Verbindung nach Sieglar dar, die erst mit Öffnung der Einbahnstraße für den Radverkehr in beide Richtungen nutzbar wird.

Die Route D umfährt das Sieglarer Ortszentrum über Hitzbroicher Weg und Kettelerstraße als Fahrradstraßen, mit einer Verbindung zum Vorgebirgsblick als Fahrradstraße und Verbindung von Sieglar in Richtung Kriegsdorf. In Sieglar ist mit der Verbindung Hitzbroicher Weg eine nördliche Umfahrung des schwierigen Sieglarer Zentrums möglich, ähnlich wie es mit der Route A südlich ums Sieglarer Zentrum herum möglich ist.

In Kriegsdorf ist nördlich der L 332n, die verkehrlich abgehängte Reichensteinstraße/Vorgebirgsblick als Fahrradstraße eine geeignete Anbindung – mit Fortsetzung durch Kriegsdorf nach Uckendorf, als Fahrradstraße ist die gebündelte Route im Zuge der Reichensteinstraße bis zur Routenabzweigung „Am Antoniuskreuz“ am ehesten plausibel. Südlich der Landesstraße am Parkfriedhof ist der Vorgebirgsblick trotz des Busverkehrs in der nötigen Breite und mit begrenztem Kfz-Verkehr ebenfalls bis zur Balkantrasse (bzw. bis zur Rheinstraße) als Fahrradstraße geeignet.

Perspektive: Neues Verkehrskonzept für den Ortskern Sieglar

Im Ortszentrum Sieglar sind weitgehend alle Straßen stark Kfz-belastet. Inwieweit sich das mit dem Lückenschluss der L 332n durchgreifend ändert und ein neues Verkehrsführungskonzept ruhigere Radverkehrsführungen z.B. in eine verkehrsberuhigte Kerpstraße als Versorgungsbereich ermöglicht, ist aktuell noch nicht absehbar. Solange können Radrouten in Qualität den Sieglarer Ortskern nur südlich (Route B) oder nördlich (Route E) umfahren.

*Eine **relativ verträgliche Führung als Route E’** führt von der Autobahnanschlussstelle des Willy-Brandt-Rings in die Larstraße (optimal später mit neuer Rampe hinunter über die Teutonenstraße als Fahrradstraße) der Larstraße folgend in die Kerpstraße als Zentrum von Sieglar und weiter zur Grabenstraße als Beginn des Radwegs an der Balkantrasse. Die Straßenraumgestaltung für Fuß- und Radverkehr, andere Verkehre und weitere Raumansprüche eines Ortszentrums wären in einem Verkehrskonzept zu klären, das möglichst viel Durchgangsverkehr durchs Ortszentrum vermeidet, ggf. Verkehrs und Buslinien auf der Pastor-Böhm-Straße bündelt.*

2.4 Ergänzende regionale Radvorrangrouten und Zielspinne zum Schulzentrum

Zusätzliche Radpendler Routen-Planung durch Niederkassel- Route F / F'

Nachrichtlich wiedergegeben ist der zweite RPR-Ast von Niederkassel (bzw. RSW aus Bonn) als zweiter Ast „4b“ nach Köln-Deutz, dazu aus der Machbarkeitsuntersuchung eine angedachte Querverbindung 4a/4b zwischen Spich und Uckendorf.

Die RPR wird von der Siegbrücke aus auf direktestem Weg an der L 269 zum Knoten an der Rheinstraße L 332 / L 269 geführt, von wo aus der weitere Verlauf östlich parallel zur L 269 auf Niederkasseler Stadtgebiet heraus nach Norden zur L 269n geführt wird.

Auch hier erscheint eine zusätzliche Führung F' über den Ortsrand von Bergheim nach Mondorf zur Fähre und Ortskern relevant.

Eine Fahrradstraße Bergstraße von Oberstraße bis zum Abzweig des Grünwegs Nachtigallenweg ist dann Teil der parallelen Route F', weniger plausibel je doch der Abzweig zum Bergheimer Ortszentrum im Zug der sehr ruhigen nördlichen Bergstraße. Die weitere Bergstraße, bis Mondorfer Straße, hat als Abzweig in den Bergheimer Ortskern eher nicht den nötigen Fahrradstraßenbedarf, wäre sonst aber als Fahrradstraße geeignet.

Der Außerorts-Straßenzug „Zur Siegfähre“ könnte prinzipiell-verkehrsplanerisch ebenfalls statt als Wirtschaftsweg als Fahrradstraße ausgeschildert werden, was v.a. eine Rückwirkung zum Kfz-Parken für die Siegfähre haben könnte. In der FGSV-internen Diskussion zwischen ERA- und RAL-Fortschreibung ist aktuell die Außerorts-Fahrradstraße akzeptiert; hier wäre in Troisdorf ein geeigneter Fall dafür. Dies setzt jedoch eine verkehrsrechtliche Änderung voraus. Außerdem müsste die unglückliche Rampensituation an der Siegbrücke von den Radfahrenden in Kauf genommen werden, um den relativ stark belasteten Anschnitt der Oberstraße zu vermeiden.

Die **zusätzliche Querverbindung F'** von Spich (4a) über Stockem nach Uckendorf (4b) verläuft in Troisdorf bis in den Bereich des Airport Gewerbeparks Junkersring und weiter ab Stockem entlang der L 269 Niederkasseler Straße. Eine Fahrradstraße für das kurze Stück Am Friedhof könnte in diesem Kontext diskutiert werden, erscheint aber vom vagen Netzzusammenhang nur schwer begründbar.

S: Eine „Zielspinne“ zum Schulzentrum

Bestehende Fahrradstraßen dienen bereits der Fahrradanbindung von Schulen in ihrem Umfeld (Pastorsbitze, Edith-Sten-Straße). Die fünf stadtweiten Routen A bis E führen in der Nähe des Schulzentrums vorbei, schließen dies jedoch (mit Umwegen verbunden) nicht direkt an. Deshalb sind die sternförmig ins Schulzentrum und hindurch führenden Radverbindungen wichtiger Teil einer Netzkonzeption für Fahrradstraßen.

Für das Schulzentrum gibt es somit eine sog. „Zielspinne“ im Radnetz für eine Fahrradwegweisung (im Plan gekennzeichnet mit S). Eine **Fahrradzone** ist prinzipiell inzwischen nach StVO möglich und umfasst in der bisherigen Praxis typischerweise Schulumfelder (Beispiele u.a. Bremen, Landau). Die An-

zahl der Straßen im Umfeld des Schulzentrums wäre jedoch sehr begrenzt und nicht wirklich zusammenhängend – damit als Fahrradzone wenig plausibel.

Von Kriegsdorf ist die Verbindung übers Feld, am Rotter See entlang, ein direkter Weg ins Schulzentrum. Sieglar und der Willy-Brandt-Ring wären mit einer weiteren Brücke über die geplante B332n angebunden, z.B. an der Don-Bosco-Straße oder an der Pastorsbitze.

Von Oberlar aus gibt es die Möglichkeit, Im Zehntfeld sehr direkt und abschnittsweise mit Fahrradstraße das Schulzentrum zu erreichen, allerdings mit einer kaum verbesserbaren Brücke über die Autobahn mit Busverkehr und Schwerlastverkehr. Eine Alternative, jedoch etwas umwegig, wäre die Magdalenenstraße, ebenfalls mit Busverkehr in der Tempo-30-Zone und damit grundsätzlich zusätzlich zu Im Zehntfeld als Fahrradstraße denkbar. Die eher umwegige Route über die Magdalenenstraße führt jenseits der Autobahn weiter mit Radwegen (Uckendorfer Straße), durch Siedlungsgrün und mit einer Brücke ab Bremer Straße über den Schwabenring direkt zum Schulzentrum. Die Akzeptanz gegenüber der direkteren Route im Zehntfeld ist jedoch unsicher.

3 Grundlagen für Fahrradstraßen

Im technischen Regelwerk der FGSV (ERA 2010) finden sich wenig Aussagen zu Fahrradstraßen, Aussagen zu Entwurfsdetails und Bemaßung für die neuen „ERA 2024“ befinden sich noch in Diskussion. Für Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten können die H RSV² herangezogen werden.

Im Jahr 2021 haben die Bergische Universität Wuppertal und das Difu, intensiv betreut von der BAST³, einen „Leitfaden für die Praxis“ publiziert. Besonders relevant für die Stadt Troisdorf ist der neue AGFS „Leitfaden Fahrradstraßen“ mit eigenen Planungshinweisen, der im November 2022, unterstützt vom NRW-Landesministerium, veröffentlicht wurde.

Über den „Stand der Technik“ in diesen Leitfäden, außerdem in den Musterlösungen verschiedener Bundesländer für Radverkehrsanlagenentwurf und dem aktuellen Entwurfsstand der „ERA 2024“, gibt es viele Konsenspunkte – aber mit teilweise unterschiedlichen Akzentuierungen. Damit gibt es für die Stadt Troisdorf (bei zusätzlicher Berücksichtigung spezifischer Anforderungen der Straßenverkehrsbehörde) eine fachlich-planerisch gut fundierte Grundlage.

3.1 Einsatz von Fahrradstraßen

Das Instrument „Fahrradstraße“ wurde bereits in den 1980er Jahren in der kommunalen Praxis einzeln eingesetzt, um in engen Straßen sehr geringer Kfz-Belastung die damals strittige Frage der Radverkehrsführung gegen die Einbahnrichtung zu lösen. Nicht erst mit der Änderung der VwV-StVO

² H RSV - Hinweise zu Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten, FGSV 2021

³ BAST – Bundesanstalt für Straßenwesen

im Jahr 2021, mit der die Freigabe von Einbahnstraßen von einer KANN- zu einer SOLL-Verordnung hochgestuft wurde, ist dieser Einsatzzweck nicht mehr relevant.

Als planerisches Instrument einer Radverkehrsführungsform im Zuge von Routen, nicht zuletzt seit der Planung von Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten, ist die Fahrradstraße seit Aufnahme im Jahr 1997 in die StVO bzw. die VwV etabliert. Die Verhaltensnormen der StVO wie das Recht, auf dem Fahrrad nebeneinander zu fahren, determinieren auch die planerischen Grundlagen, in der Verkehrspraxis jedoch damit belastet, dass viele Verkehrsteilnehmer:innen die Regelungsinhalte zur Fahrradstraße nicht kennen.

Das Erfordernis für Fahrradstraßen ergibt sich aus mehreren Gründen. Das Haupterfordernis besteht aus der Netzbedeutung des Radverkehrs (Routen) im Straßennetz. Insbesondere im Zuge von Hauptachsen des Radverkehrs (Hauptverbindungen, Radschnellverbindungen, Radvorrangrouten) sind diese ein geeignetes Instrument, um einen Netzabschnitt im öffentlichen Raum sichtbar zu machen und ggf. Bündelungseffekte zu erzielen. Ein anderer Einsatzfall liegt in der Einrichtung von Fahrradstraßen im Umfeld besonderer Einrichtungen (z.B. Schulen, Hochschulen) oder hochverdichteter Stadträume (z.B. Geschäftsbereiche) mit hohem Radverkehrsaufkommen. Fahrradstraßen besitzen hier eher einen Anbindungs- denn einen Routencharakter und sollen vor allem die Attraktivität des Radfahrens und die Verkehrssicherheit steigern.

Entlang von Hauptverbindungsachsen liegt eine Eignung von Fahrradstraßen insbesondere in den Abschnitten vor, in denen keine adäquate Qualität durch andere Radverkehrsanlagen oder autofreie Wege gegeben ist – häufig und typischerweise parallel zu Hauptverkehrsstraßen, auf denen sich Radverkehr nicht sicher fühlt (duale Netzplanung). Mit der Fahrradstraße kann solch eine (Parallel-) Führung deutlich aufgezeigt werden. Radverkehr kann so von stärker befahrenen Hauptverkehrsstraßen auf das ruhige Erschließungsstraßennetz verlagert und dort gebündelt werden.

Mit Fahrradstraßen sollen somit folgende Ziele verfolgt werden:

- Verbesserung der Verkehrssicherheit, u.a. wenn auf parallelen Hauptverkehrsstraßen keine bedarfsgerechte Radverkehrsführung eingerichtet werden kann („duale Netzführung“),
- Sichtbarkeit von Hauptverbindungen (im Erschließungsstraßennetz),
- Lenkung und Bündelung des Radverkehrs,
- Attraktivitäts- und Qualitätssteigerung im Zuge des Netzes und im Umfeld besonderer Bereiche / Einrichtungen und
- einfache, kostengünstige und schnelle Realisierung leistungsfähiger Radverkehrsführungen.

Fahrradstraßen sind insbesondere in Straßen mit hohem bzw. stärkerem Radverkehrsaufkommen und eher geringem Kfz-Aufkommen geeignet. Je nach Leitfaden und Regelwerk sollte die Kfz-Verkehrsstärke nicht über 2.500 bzw. 4.000 Kfz/Tag liegen. Entscheidend für die Funktion der Fahrradstraße ist aber vor allem das Verhältnis zwischen Radverkehr und Kfz-Verkehr. Je mehr sich dieses angleicht bzw. Radverkehr überwiegt, umso höher kann auch die Kfz-Verkehrsstärke sein. Die Bergische Universität Wuppertal kommt bei Ihrem Leitfaden zum Fazit: „Qualität und Komfort einer Fahrradstraße stehen und fallen mit dem dort vorhandenen oder nicht vorhandenen Durchgangsverkehr der Kfz.“

3.2 Ausgestaltung

Die Ausgestaltung einer Fahrradstraße sollte sich in Troisdorf generell an dem „Leitfaden Fahrradstraßen. Planungshinweise für die Praxis“ der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V. (AGFS) orientieren, da dieser den zukünftigen Standard in NRW aufzeigt. Der Leitfaden „soll dabei helfen, die Gestaltungsgrundsätze für Fahrradstraßen und die daraus folgende Planung zu harmonisieren. Durch die Etablierung einer landesweit einheitlichen Gestaltung soll neben der Wiedererkennbarkeit auch die Akzeptanz von Fahrradstraßen verbessert werden.“ (Leitfaden, Seite D.6).

Parallel dazu gibt es eine Reihe von Musterlösungen der Landesministerien für verschiedene Bundesländer (nicht für NRW), außerdem Broschüren wie die des BMDV 2022 „Einladende Radverkehrsnetze“ mit eigenen Darstellungen zu Fahrradstraßen (rote Einfärbung an Einmündungen). Bei Fahrradstraßen im Zuge von Radschnellverbindungen bzw. Radvorrangrouten sollte der Leitfaden „Radschnellverbindungen in NRW – Leitfaden für Planung, Bau und Betrieb“ bzw. die H RSV der FGSV herangezogen werden. In den „ERA 2024“, der Fortschreibung der ERA 2010, ist das Fahrradstraßen-Kapitel in der FGSV weitgehend diskutiert und mit dem aktuellen Diskussionsstand der RMS-S (FGSV-Richtlinie für die Markierung von Straßen, Teil Stadtstraßen, neuer Entwurf) weitgehend harmonisiert.

Aus straßenverkehrsrechtlicher Sicht sind die Anordnung und Aufstellung der beiden Verkehrszeichen 244.1 (Beginn einer Fahrradstraße) und 244.2 (Ende einer Fahrradstraße), ausreichend, um eine Straße zur Fahrradstraße zu machen. Der AGFS-Leitfaden führt aus, dass „aus Sicht der Verkehrssicherheit und des Komforts für den Radverkehr sollte jedoch eine Fahrradstraße über diese Verkehrszeichen hinaus zusätzliche Gestaltungselemente aufweisen. [...] Eine Fahrradstraße [sollte] immer selbsterklärend als solche aufgrund ihrer einheitlichen Gestaltung für die Verkehrsteilnehmenden erkennbar sein. Das Prinzip des selbsterklärenden Straßenraums, welches die technischen Regelwerke seit Längerem für Stadt- und Landstraßen verfolgen, ist somit Grundsatz für die [...] einheitlichen Gestaltungskriterien“ des AGFS-Leitfadens.



Bild 3-1: Z 244.1 und Z 244.2 zu Beginn und Ende einer Fahrradstraße

Der AGFGS-Leitfaden unterteilt eine Fahrradstraße in drei grundlegende Elemente:

- Netzeinbindung (Beginn und Ende einer Fahrradstraße)
- Streckenabschnitte
- Knotenpunkte

Netzeinbindung

Der Einfahrtbereich in eine Fahrradstraße sollte möglichst durch einen deutlich vom angrenzenden Straßenraum abweichend gestalteten Eingangsbereich ausgestaltet sein, damit der Übergang in die Fahrradstraße für alle Verkehrsteilnehmenden intuitiv wahrnehmbar wird.

Folgende Maßnahmen werden im Einfahrtbereich vorgeschlagen:

- Markierung des Verkehrszeichens 244.1 (Beginn einer Fahrradstraße) als Piktogramm mittig auf die Fahrbahn.
- Die Fahrbahn sollte im Eingangsbereich zusätzlich rot eingefärbt werden.
- Zusätzlich sollten bauliche Maßnahmen die Einfahrt kennzeichnen (v.a. vorgezogene Seitenräume als Torsituation ggf. in Kombination mit Begrünung, Fahrbahnanhebung, Gehwegüberfahrt).

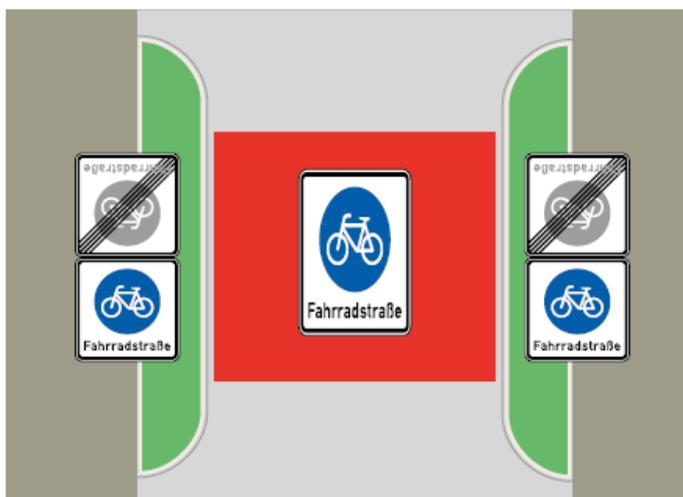


Bild 3-2: Skizze einer Torsituation mit Fahrbahneinengung als Einfahrtbereich in eine Fahrradstraße (Quelle: AGFS-Leitfaden, D.17)

Streckenabschnitte

Nach AGFS-Leitfaden ist zur „Hervorhebung der Fahrradstraßen entlang der Streckenabschnitte [...] ein linienhaftes Element, welches die Fahrradstraße als solche von jedem Standort aus direkt erkennbar macht, zielführend“.

Durchgehende linienhafte Elemente können dabei sein:

- Durchgehende Einfärbung der Fahrgasse, in der Regel in Rot.
- Randmarkierung v.a. zum Parken hin.

Knotenpunkte

Nach dem AGFS-Leitfaden sind die Knotenpunkte so zu gestalten, „dass sie durch die Radfahrenden sicher, komfortabel und bevorrechtigt durchfahren werden können“.

Demnach sollten Fahrradstraßen an den Knotenpunkten gegenüber den einmündenden oder kreuzenden Straßen nach Möglichkeit bevorrechtigt werden. Die Unterordnung der Nebenzufahrt muss immer eindeutig erkennbar sein, daher ist eine bauliche Ausgestaltung (z.B. Gehwegüberfahrt, abgesenkte Bordsteine, Pflasterbänder, Teilaufpflasterungen) gegenüber der reinen Vorrangbeschilderung vorzuziehen.

Zur Steigerung der Verkehrssicherheit sollten die Knotenpunkte rot eingefärbt werden. Neben der flächigen Roteinfärbung zusätzlich eine Leitlinie entlang der Fahrradstraße markiert werden. Ergänzend soll zudem zu jeder Einmündung ein Piktogramm „Fahrrad mit Richtungspfeilen“ (Anlehnung an das Zusatzzeichen 1000-32 (Radverkehr kreuzt von links und rechts) auf der rot eingefärbten Fläche markiert werden.



Bild 3-3: Ausgestaltung eines bevorrechtigten Knotenpunkts (Quelle: AGFS-Leitfaden, D.75)

Breiten von Fahrradstraßen

Der AGFS-Leitfaden benennt für verschiedenste Situationen (mit Kfz-Verkehr, mit Linienverkehr, Aufkommen Radverkehr, Lastenradanteil) notwendige Fahrgassenbreiten.

Hierbei sollte das Kfz-Aufkommen nicht über 2.500 Kfz/Tag liegen, wobei dies als Prognoseverkehrsstärke also Zielwert zu verstehen ist. Bei hohem Radverkehrsaufkommen (> 2.000 Radfahrende/Tag) sollte nur eine geringe Kfz-Verkehrsstärke vorliegen.

Kfz-Verkehrsstärke	Radverkehrsstärke	Notwendige Fahrgassenbreite	
		mit Linienverkehr	ohne Linienverkehr
≤ 2.500 Kfz/24h	< 500 Rf/24h	5,00 m	4,00 m
	500 bis < 2.000 Rf/24h	5,50 m	4,00 m
≤ 500 Kfz/24h	≥ 2.000 Rf/24h	ausgeschlossen	5,00 m

Tabelle 3-1: Auszug aus den Breitenangaben notwendiger Fahrgassen bei geringem Lastenradanteil (Quelle: AGFS-Leitfaden, D.41)

Bei höheren Lastenradanteilen sind Breitenzuschläge gefordert.

Sind Längsparkstände im Verlauf einer Fahrradstraße vorhanden, ist die zusätzliche Anordnung eines Sicherheitstrennstreifens zwischen Fahrgasse und Parkstand mit einer Breite von 0,75 m zwingend erforderlich. Bei Schräg- oder Senkrechtparkstände vergrößert sich die Breite des Sicherheitstrennstreifens auf 1,10 m.

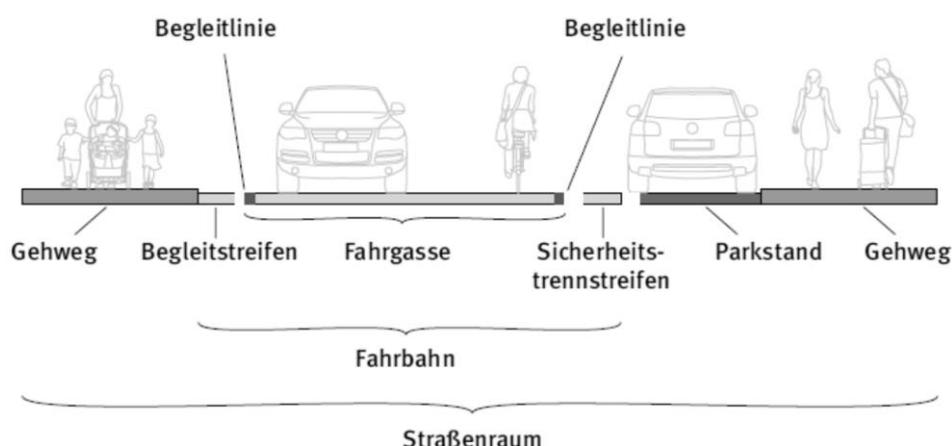


Bild 3-4: Querschnittsaufbau einer Fahrradstraße nach AGFS-Leitfaden (Quelle: AGFS-Leitfaden, D.23)

3.3 Rechtliche Rahmenbedingungen zur Anordnung von Fahrradstraßen und Fahrradzonen

Zunächst soll für eine unstrittige Umsetzung die Voraussetzung zur Anordnung einer Fahrradstraße geklärt werden, auch wenn sich der allseits anerkannte rechtliche Rahmen ab und zu verändert. So hat aktuell das Landesverkehrsministerium (MUNV NRW) per Erlass⁴ im Kontext zu den strittigen Piktogrammketten festgestellt:

„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).“

Über das Spannungsfeld zwischen StVO-VwV, technischem Regelwerk und der etablierten Praxis wird viel diskutiert, v.a. zu der Tatsache, dass Fahrradstraßen in der Regel (entgegen der Intention in der StVO) Kfz-Verkehr zulassen und durch flankierende Maßnahmen dosieren. Ob statt „Kfz-frei“ eher „Anlieger frei“ wirksamer wäre, ist in Diskussion, neben der Akzeptanz bei Kfz-Lenkenden auch die Begründungsnotwendigkeit für eine Anliegerregelung aus deren Regelungsgehalt heraus.

Ebenso ist in Diskussion, ob neben den angeordneten Markierungen weitere Kennzeichnungen durch den Straßenbaulastträger, wie sie in der Praxis sehr häufig vorkommen, zulässig sind oder Kennzeichnungen, die man nicht anordnen darf, auch beim Straßenbaulastträger aus verkehrsrechtlicher Sicht zu unterbleiben haben⁵. Auch das horizontale Aufbringen des VZ 244.1 Fahrradstraße und / oder eines Fahrradpiktogramms auf der Fahrbahn, um den Charakter als Fahrradstraße sichtbarer zu verdeutlichen, ist aus Sicht mehrerer Straßenverkehrsbehörden nicht rechtssicher anzuordnen. Eine Klärung durch den Ordnungsgeber BMDV steht seit längerem aus; die aktuelle Broschüre des BMDV „Einladende Radverkehrsnetze“ vom Juli 2022, die Fahrradpiktogramme und Einfärbungen sowie Bevorrechtigung empfiehlt, ist vermutlich zur rechtlichen Klärung nicht einschlägig.

Mit der Aufnahme der Fahrradzone in die StVO (VZ 244.3) werden die „ERA 2024“ auch hierzu die Entwurfsstandards formulieren. In der bisherigen Praxis werden zusammenhängende Fahrradzonen vor allem im Schul-/Hochschul Umfeld eingesetzt, womit sich auch der Einsatz für das Troisdorfer Schulzentrum stellt, jedoch wegen der fehlenden Plausibilität in den konkreten betroffenen Straßen dort nicht als hinreichend begründet empfohlen.

3.4 Linienbusverkehr in Fahrradstraßen

Bei der typisch Troisdorfer Siedlungsstruktur lassen sich Fahrradrouten nicht immer von Buslinienwegen trennen, die zur Erschließung der Stadtteile nötig sind. Die StVO und das technische Regelwerk treffen bisher dazu keine Aussagen, auch für den Difu/BUW-Leitfaden gab es keine Forschungsergeb-

⁴ MUNV-Erlass vom 25. Januar 2023, Aktenzeichen VII C 4 - 58.90.10

⁵ Inhalt der sog. Verkehrsingenieursbesprechung VIB I/2022 im NRW-Verkehrsministerium vom 8./9.Juni 2022 (nicht veröffentlicht).

nisse. Dagegen gibt es inzwischen im AGFS-Leitfaden bereits Rahmenvorgaben, ebenfalls wird es in den „ERA 2024“ in seinen flankierenden Maßnahmen thematisiert werden⁶. Dabei gibt es bereits in mehreren Städten Praxiserfahrung mit Fahrradstraßen-Einrichtung auch bei Buslinienverkehr⁷.



Bild 3-5: Beispiele für Fahrradstraßen mit Linienbusverkehr

In Troisdorf sind in der Netzplanung ausnahmsweise gemeinsame Führungen mit dem Busverkehr in einer Fahrradstraße nicht zu vermeiden, auch nicht bei höherer Busfrequenz wie in der Tempo-30-Zone Evrystraße. Für die störungsfreie Führung des Busverkehrs in Tempo-30-Zonen gibt es langjährige Erfahrung – mit der Fahrradstraße ändert sich im Prinzip nichts. Die mit der Einrichtung einer Fahrradstraße oft verbundene Neuordnung des Kfz-Parkens im Fahrbahnraum kann gerade auch in Troisdorfer Gebietserschließungstrecken die Busbetriebsqualität verbessern. Bei verkehrslenkenden Maßnahmen zur Vermeidung von Kfz-Durchgangsverkehr kann zudem die Buserschließung im begrenzten Rahmen in Tempo-30 Zonen baulich oder verkehrsrechtlich an Seitenstraßen Vorrang bekommen. Ebenso kann Radverkehr in der Fahrradstraße gegenüber Nebenstraßen Vorrang erhalten.

⁶ In der FGSV wird in nächster Zeit der neue Entwurf der „ERA 2024“ (Kap. 6.3 Fahrradstraßen) im Arbeitsausschuss Radverkehr (LtG. Jörg Ortlepp UDV) und dem EAÖ- Ausschuss für die Anlagen des Öffentlichen Verkehrs (LtG. Dr. Deutsch VDV) abgestimmt. Die wesentliche Inhalte: „... Buslinienverkehr und Fahrradstraßen schließen sich nicht grundsätzlich aus. Einzelne Linien auch in dichten Takten sind möglich, wenn die gemeinsame Strecke nicht allzu lang ist. Auf längeren Strecken sind gegenseitige Überholmöglichkeiten vorzusehen.“ ... „Anforderung Linienbusverkehr: grundsätzlich 6,00 m bis 6,50 m nutzbarer Fahrbahnbreite (inklusive Sicherheitstrennstreifen des Radverkehrs zum Parken), für den Fall, dass Bus-Bus-Begegnungsverkehr auf Fahrradstraßen abgewickelt werden sollen; dazu möglichst begleitende, geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen. ...“

⁷ Beispielstädte für Fahrradstraßen mit Busverkehr sind u.a. Aachen, Karlsruhe, Göttingen (als Radschnellverbindung), Konstanz.

Kritisch ist weniger der Begegnungsfall Rad – Bus (auch bei rücksichtsvollem Verzicht auf das Nebeneinanderfahren) als der Bedarf zum Überholen, damit eine langsame Person auf dem Rad nicht Pulkführer für den Bus wird – unangenehm für beide Beteiligte. Da ein sicherer Überholabstand von 1,5m Abstand bei Tempo 30 sehr breite und längere Abstände benötigt, werden entweder kurze Fahrradstraßen nötig oder entsprechende Ausweichabschnitte.



Karte 3-1: Buslinienetz in Troisdorf (im Ausschnitt mit Überlagerung mit Fahrradstraßen-Kandidaten)

Die meisten zuerst diskutierten Fälle lassen sich in der Trennung der Netze vermeiden oder sind nicht als Fahrradstraßen geeignet (Lindlaustraße und Oberstraße). Vorgeschlagene Fahrradstraßen mit Linienbusverkehr sind nach dem aktuellen Stand allein die Evrystraße (Linie 551 und 508, Route C), der nördliche Teil der Straße Vorgebirgsblick (am Parkfriedhof, Linie 503, Route E) und die Blücherstraße (Linie 506, Route B').

Voraussetzungen für gutes Miteinander von Busverkehr und Radverkehr in einer Fahrradstraße sind⁸:

- Möglichst getrennte Führungen von Linienweg und Radroute
- Erforderlichkeit der Radverbindung, Netzbedeutung als Hauptverbindung
- Tempo-30-Streckengeschwindigkeit der Fahrradstraße häufig schon vorhanden
- Berücksichtigung des aktuellen (künftigen?) Linienbusnetzes in Troisdorf mit seinen Taktfrequenzen
- Abwägungsbelang „fließender vor ruhender Verkehr“ bei „zugeparkten Ortsdurchfahrten“, ein gemeinsames Interesse von Linienbusbetrieb und Radverkehrsqualität an störungsfreiem Betrieb ohne Behinderung durch Fahrbahnparken
- Weitere (theoretische) Möglichkeit zur Beschleunigung des Linienbusbetriebs und Sicherung des Radverkehrs mittels Fahrradstraße auch durch Verkehrslenkung (versenkbare Funkpoller) gegen unnötigen Durchgangsverkehr
- Über die Fahrradstraßen hinaus: Anpassungsbedarf des kritischen Radnetz-Bestands mit (zu) schmalen Schutzstreifen bzw. kritischer Gehwegebenutzung

3.5 Troisdorfer Orientierungsrahmen für die Gestaltung von Fahrradstraßen

Der in Teil 3.5 skizzierte Troisdorfer Orientierungsrahmen, stellt das Instrumentarium zur Ausgestaltung von Fahrradstraßen nach Auffassung der Stadtverwaltung dar. Er kann auf die sehr unterschiedlichen Einzelfälle übertragen werden, indem die typischen Gestaltungselemente jeweils konkreter Entwurfsplanung im konkreten Straßenzug umgesetzt werden.

Der Standard in Troisdorf umfasst nach heutigem Stand grundsätzlich:

- Gestaltung der Zufahrt mit Rot-Einfärbung und Fahrrad-Piktogramm und je nach Situation bzw. Fahrbahnbreite auch bauliche Einengung
- Piktogramm-Ketten entlang der Strecke
- weiße, gestrichelte Linie als Sicherheitstrennstreifen entlang von Parkständen

Dabei spielen die Einfahrten in die Fahrradstraßen eine besondere Rolle, wo es darum geht, den Kfz-Lenkenden, die hier geltenden Verkehrsregelungen deutlich zu machen. Grundsätzlich orientiert sich die Gestaltung am neuen AGFS-Leitfaden aus dem Januar 2023 (vgl. Kapitel 3.2), jedoch aus Grund der Anordenbarkeit mit Verzicht auf einige Gestaltelemente (siehe Bild 3-8).

Beginn und Ende der Fahrradstraße

...bedeutet neben der Beschilderung, dass den Verkehrsteilnehmer:innen am besten durch einen kurzen eingefärbten Abschnitt der Wechsel der Verkehrsregelung verdeutlicht wird. Torsituationen wie an den Einfahrten zu Tempo-30-Zonen dürften auch für Fahrradstraßen sinnvoll sein (vgl. Bild 3-2 und Bild 3-). Als Ausfahrt aus der Fahrradstraße in einen signalgeregelten Knoten sollte auch ein einge-

⁸ Andiskutiert an teilweise anderen Straßenzügen am 01.09.2022 mit Herrn Wiedemann, RSVG-Betriebsleiter

färbter, aufgeweiteter Radaufstellstreifen (ARAS) zur Ausstattung einer Fahrradstraße gehören; bei Führung gegen die Einbahnrichtung eine entsprechende Ein- oder Ausfahrt- „Fahrradpforte“.



Bild 3-6: Überdeutlicher Beginn in Mönchengladbach bzw. dezenter Belagswechsel in Bocholt

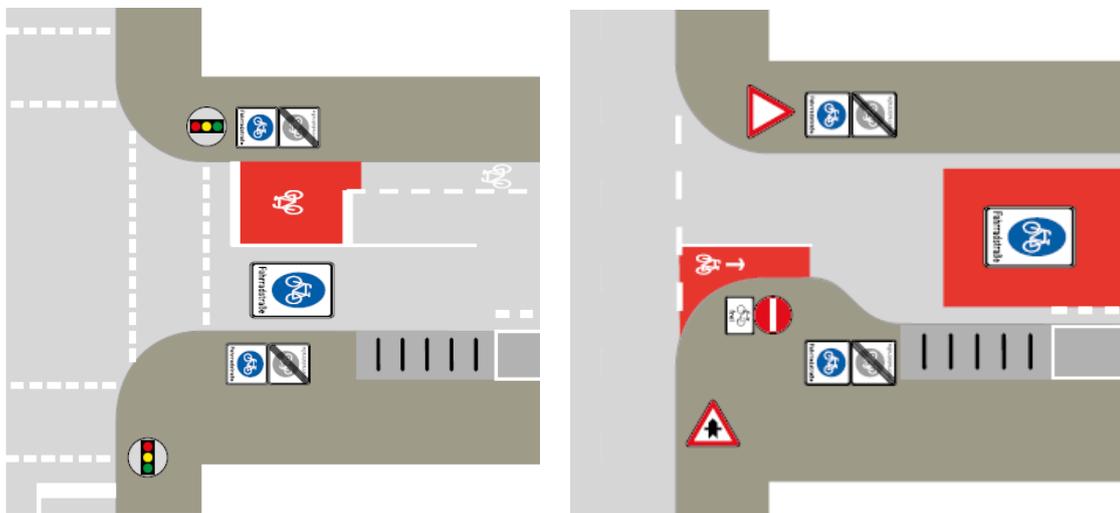


Bild 3-7: ARAS bei signalisiertem Knoten (links) und Fahrradpforte bei Einbahnstraße (rechts)
(Quelle: AGFS-Leitfaden, D55 und D57)

Einfärbung

...sollte nur auf Einfahrten, verkehrlich besonders kritische Stellen sowie zur Verdeutlichung der Vorfahrt mit VZ 301 bzw. 306 (statt rechts vor links) beschränkt bleiben. In einigen anderen Städten wird, nach Vorbild der Niederlande, die nutzbare Fahrbahn insgesamt eingefärbt (in den Niederlanden i.d.R. als ein matteres Rot als eingefärbter Asphalt aus der Klinker-Tradition für Radverkehrsanlagen). Die Griffbarkeit des rot eingefärbten Belags muss dabei gewährleistet sein. Da es in Deutschland noch wenige Erfahrungen mit der vollflächigen Einfärbung gibt, diese zu Konflikten mit der Stadtraumgestaltung führen kann und derzeit noch einen erheblichen finanziellen Mehraufwand bedeutet wird die vollflächige Einfärbung zunächst nicht empfohlen. Ggf. kann dieses Thema erneut in Troisdorf diskutiert werden, wenn einzelne Fahrradstraßen eine besonders hohe Radverkehrsstärke aufweisen und mit der Einfärbung eine besondere Bedeutung hervorgehoben werden soll.

Fahrradpiktogramm

Entsprechend den Erfahrungen und Standards anderer Städte sowie diverser Planungsleitfäden wird vorgeschlagen, zu Beginn der Fahrradstraße (und damit auch bei wichtigeren Einmündungen innerhalb der Tempo-30-Zone) das Verkehrszeichen aufzubringen und in Abständen von ca. 50 bis 100 Metern ein Fahrradpiktogramm zu wiederholen, ebenso an Einmündungen und Kreuzungen. Das Sinnbild „Fahrrad“ wird dann auf der Fahrbahn jeweils in der Fahrgasse in der Mitte der jeweiligen Fahrtrichtung aufgebracht. Zu kleine Piktogramme werden häufig übersehen.

Begleitlinien

Der Beistrich (auch Begleitlinie oder Begleitstreifen genannt) ist eine zusätzliche „einladende“ Verdeutlichung des Routenzusammenhangs (ggf. zusätzlich zur Fahrradwegweisung) innerhalb der Fahrradstraße und verdeutlicht den Fahrradstraßencharakter.

Die Frage der Farbauswahl ist keine formal verkehrsrechtliche Frage (außer nach BMDV zu Radschellverbindungen in Grün wegen Vermeidung von Verwechslung zu Blau als internationaler Leitfarbe zum Parken). Rot ist als frühere Doppelstrich-Schutzstreifen-Kennzeichnung in Troisdorf in den 1990er Jahren eingeführt. Rot wird von der AGFS für NRW empfohlen und ist beispielsweise neuer Markierungsstandard der Bonner Fahrradstraßen (Vorlage für Mobilitätsausschuss und Bezirksvertretungen vom Oktober 2022). Bundesweit ist auch Blau für Fahrradstraßen gebräuchlich.

Aus Sicht der sog. Verkehrsingenieursbesprechung im NRW-Verkehrsministerium, welche Erlasscharakter hat, sind solche roten Beistriche und Piktogramme, wie sie beispielsweise die Stadt Bonn quasi „auf eigene Verantwortung“ systematisch umsetzt, erst nach einer offiziellen Öffnung der StVO bzw. der VwV unstrittig zugelassen⁹. Der AGFS-Leitfaden, der mit dem Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes NRW abgestimmt wurde, sieht jedoch solch Beistriche vor.

Da die weiße Begleitlinie derzeit nicht rechtssicher markiert werden kann, empfiehlt der AGFS-Leitfaden, die weiße, unterbrochene Begleitlinie einstweilen ebenfalls in Rot auszuführen, sodass zwei parallele, unterbrochene Schmalstriche in roter Farbe markiert sind. Der Entwurf der neuen ERA empfiehlt diesen weißen Schmalstrich in Hinblick auf die RMS jedoch nicht, sondern als begleitende Kennzeichnung nur einen gerissenen Sicherheitstrennstreifen zum Parken.

Ein weißer (bzw. weiß-roter-) Schmalstrich wird in Hinblick auf die künftigen ERA und RMS (auch entsprechend mehreren Bundesländern mit ihren Musterlösungen) nicht für Troisdorf übernommen. Ein grüner Begleitstrich, wie er zur Kennzeichnung von Radschnellverbindungen verwendet wird, spielt in den Troisdorfer Fahrradstraßen keine Rolle. Stattdessen kennzeichnet nur eine gerissene Linie den Sicherheitstrennstreifen zum Parken hin. Ein Logo „30“ als Erinnerung an Tempo 30, was Teil der Fahrradstraßenregelung ist, wird nicht auf der Fahrbahn aufgebracht.

⁹ Nach § 39 Abs. 5 StVO sind auch Radverkehrsführungsmarkierungen grundsätzlich weiß

In den Bereichen mit Parken wird, dem ERA-Entwurf entsprechend der Sicherheitstrennstreifen durch einen unterbrochenen Breitstrich (0,50 / 0,20 m, 0,25 m breit) verdeutlicht¹⁰. Dies verdeutlicht die nutzbare Fahrbahnbreite abseits der 0,50 m bis 0,75 m breiten durch Dooring gefährdeten Fläche. Wo er als Stellplatzbegrenzung missverstanden werden kann, bedarf es einer zusätzlichen Markierung der Parkstände. Andere Bereiche können ggf. mit Park- oder Haltverboten beschildert werden, ggf. ergänzt um Zusatzzeichen 1053-36: „Parken nur in gekennzeichneten Bereichen erlaubt“.

Die Unterschiede zur AGFS-Empfehlung zeigt die folgende Abbildung.

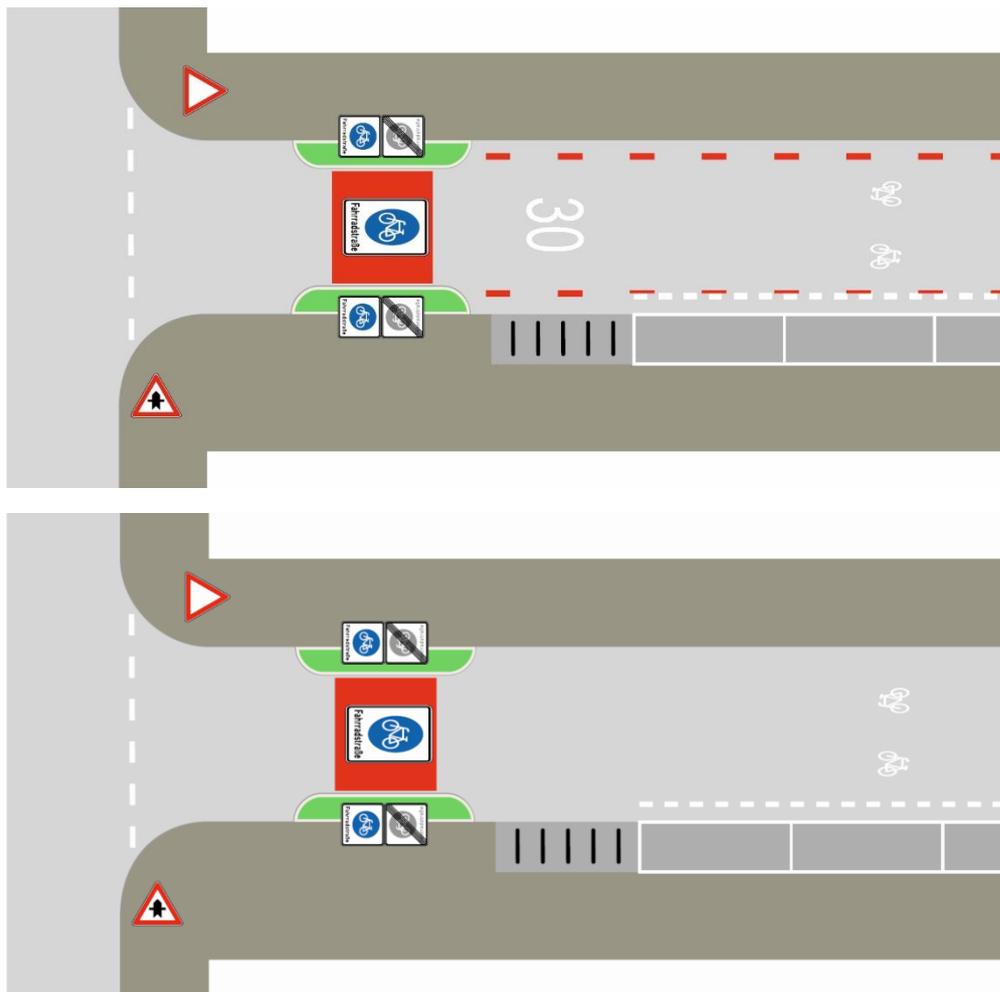


Bild 3-8: Gestaltung nach AGFS-NRW (oben) und nach Troisdorfer Orientierungsrahmen (unten)

Fahrbahnbreite einer Fahrradstraße

Sie richtet sich nach den örtlichen Gegebenheiten; die Standards für Nebeneinanderfahren im Begegnungsfall mit dem Pkw (anders als beim Bus und Lkw) sind wünschenswert, aber stehen in Flächenkonkurrenz zum Kfz-Parken. Fahrbahnparken im nutzbaren Querschnitt und (geduldetes) Parken in

¹⁰ Die streckenhafte Markierung von Sicherheitstrennstreifen in Fahrradstraßen ist in der RMS 1993 (neuer Entwurf in Arbeit) geregelt.

zweiter Reihe oder vor Baumscheiben soll in Troisdorfer Fahrradstraßen verhindert werden; der Entfall einer seitlichen Parkreihe für eine Fahrradstraßen-Qualität, wie in anderen Städten umgesetzt, soll einer Abwägung im Einzelfall unterliegen, wobei generell der fließende Verkehr (Radverkehr) Vorrang vor dem ruhenden Verkehr hat.

Um die seit längerem kontrovers geführte Diskussion zu den Querschnittsmaßen aufzunehmen, sind im AGFS-Leitfaden sechs typische Querschnittsmaße als Orientierungswerte nach verschiedenen Randbedingungen definiert, differenziert nach folgenden Merkmalen:

- mit / ohne Kfz-Verkehr
- bei hohem Radverkehrs- und geringem Kfz-Aufkommen (bis 500 Kfz/24h)
- bei unterschiedlichem Radverkehrs- und mittelhohem Kfz- und (bis 2.500 Kfz/24h)
- mit / ohne Parkstände im Querschnitt
- mit / ohne Linienverkehr¹¹.

Hieran kann sich auch die Praxis in Troisdorf orientieren und bei zu engen Abschnitten pragmatische, individuelle Lösungen verfolgen. In anderen Städten werden Fahrgasseneinengungen aus einem Verkehrsberuhigungs-Motiv teilweise wieder entfernt, um im Begegnungsfall mit Pkw den Verkehrsfluss des Radverkehrs nicht unnötig zu behindern.



Bild 3-9: Umgestaltung mit nur noch einseitigem Kfz-Parken in Köln, Friesenwall

¹¹ Der Lastenradanteil als Faktor aus dem AGFS-Leitfaden lässt sich in Troisdorf noch vernachlässigen.

Mittige Pflasterstreifen

Sie können bei Deckenerneuerungen eingesetzt werden und haben, anders als lange in den Niederlanden gebräuchlich, keinen erhabenen Wulst. Die sollten bei breiten Fahrradstraßen ab 7 Meter Breite das Nebeneinanderfahren verdeutlichen und beim Überholen bei Tempo 30 dazu einladen, die Gegenfahrbahn zu nutzen.



Bild 3-10: In den Niederlanden üblicher Mittelwulst (Rotterdam), übernommen in Senftenberg

Diagonalsperre („modale Filter“)

Dies fasst Diagonalsperren, Busschleusen oder gegenläufige Einbahnstraßen zusammen. Sie verhindern, dass gerade bei längeren, ggf. bevorrechtigten Fahrradstraßen ein zu starker Kfz-Verkehr die Qualität der Fahrradstraße einschränkt. Dies stellt sich oft erst in der Praxis nach Beschilderung heraus, In Troisdorf ist dafür bisher nur im Fall der langen Fahrradstraße Lambertusstraße in Müllekofen ein Bedarf zu erwarten. Das folgende Winterfoto aus einer Fahrradstraße in Köln-Neuehrenfeld macht die Wirkung deutlich.



Bild 3-11: Diagonalsperre in Köln, Durchfahrtsperre in Bielefeld

Vorrang der Fahrradstraße statt Rechts-vor-links?

Bei Radvorrangrouten und Radschnellverbindungen gehört die Bevorrechtigung an Nebenstraßen zum typischen Repertoire. Für die Fälle in Troisdorf ist jedoch kein passender Fall für so etwas erkennbar; die Verdeutlichung der Rechts-vor-links-Regelung durch Wartelinien erscheint in der Regel ausreichend.



Bild 3-12: Bevorrechtigte Fahrradstraßen in Münster und Köln

Weitere Ausstattungsmerkmale einer Fahrradstraße

Ebene, gut berollbare Oberflächen sind in Troisdorf fast immer vorhanden (Ausnahme Marktplatz in Sieglar). Im Zusammenhang mit der Fahrradstraße sollten weitere Maßnahmen erfolgen, die v.a. die Pkw-Stellplätze in Hinblick auf Sicherheit (Sichthindernisse, Einengung der Gehwege) überprüfen. Zugleich sollte die Querbarkeit der Fahrradstraße zu Fuß, an Einmündungen und bei besonderem Überquerungsbedarf (z.B. Fußgängerüberweg nahe Kita-Eingang) erleichtert werden. Die ist gut kombinierbar mit Fahrradabstellanlagen auf den vorgezogenen Gehwegnasen. Aufpflasterungen oder Plateaus (umfahrbar mit dem Rad oder mit Sinus-Formsteinen gut bei langsamem Tempo zu überfahren) unterstützen die Überquerbarkeit zu Fuß und tragen zur Geschwindigkeitsdämpfung auch des Kfz-Verkehrs bei.

Aufenthaltsfläche mit Bänken und mehr Grün (z.B. Bäume, Pflanztröge) können den Fahrradstraßen als sonst eher technischem Verkehrsweg einladendes, wohnlicheres Bild geben.

Öffentlichkeitsarbeit in der Einführungsphase

Da bei vielen Kfz-Lenkenden die Fahrschule sehr lang zurückliegt und viele Radfahrende nie einen Fahrunterricht absolviert haben, ist die Regelkenntnis zu einer relativ neuen Verkehrsregelung, die zudem nicht selbsterklärend ist, sehr beschränkt.

Nach Festlegung der Verkehrsingenieursbesprechung, die in NRW Erlasscharakter hat, ist es jedoch überflüssig oder nicht sachgerecht, durch z.B. ein Tempo-30-Piktogramm an das in Fahrradstraßen implizit mitgeltende Tempolimit zu erinnern¹². Das Tempo-30-Piktogramm wird so nicht Teil des Troisdorfer Orientierungsrahmens (vgl. Bild 3 8). Alternativ kann jedoch mit einem Poster im Straßen-

¹² „Dies sieht die VwV-Stvo lediglich für große Tempo-30-Zonen als Wiederholung der Zonengeschwindigkeit vor. Die Aussage, dass die Geschwindigkeitsbegrenzung den Kfz-lenkenden nicht bekannt ist, kann jedenfalls hierfür keine Begründung sein. Es gibt viele Regelungen, die Verkehrsteilnehmern nicht bekannt sind. Es ist nicht Aufgabe der Straßenverkehrsbehörde bestehende Regelungen den Verkehrsteilnehmern durch weitere Beschilderungen oder Markierungen nochmals zu erklären. Dies würde auch dazu führen, dass bei Verkehrsteilnehmer in Fahrradstraßen, die keine solche Markierung enthalten, ggf. die Auffassung bestehen könnte, dass dort ohne Markierung keine solche Geschwindigkeitsbegrenzung gilt. Dies gilt es zu vermeiden“

raum in der Einführungsphase oder mit Flyern bei den betroffenen Anwohnenden über die Verkehrsregelung aufgeklärt werden.



Bild 3-13: Projektbegleitende Öffentlichkeitsarbeit in Bonn

3.6 Fahrradstraßen-Umsetzung im planerischen Routenkontext und deren Priorisierung

Ein „Fahrradstraßen-Konzept“ ist logischerweise ein Netz- bzw. Routenkonzept und ein entsprechendes Fahrradstraßenprogramm. Denn Fahrradstraßen sind ein Instrument der Radverkehrsförderung, quasi eine Radverkehrsanlage, die je nach Kontext einsetzbar ist.

Bei der Netzplanung wird ein Routen-Ansatz empfohlen, damit möglichst bald eine Durchgängigkeit erreicht wird – die Route „eingeweiht“ werden kann. Der andere Ansatz wäre, dass immer wo gut möglich ein Stückchen Radnetz umgesetzt wird, schwierige Netzlücken jedoch oft längere Zeit ungelöst bleiben.

Die Priorisierung stellt sich somit nach gesamten Routen bzw. längeren Routenabschnitten (mit oder ohne temporäre „Baustellenumleitungen“ um ungelöste Punkte wie geplante Brücken). Als Kriterien zur Priorisierung geht es entweder um Dringlichkeit (z.B. sichere Schulwege), oder um verkehrspolitische Wirksamkeit für den Modal Shift zum Radverkehr (Priorität mit den höchsten Radverkehrspotenzialen bzw. mit der größten Verbesserung gegenüber dem Status-quo. Da von den vorgeschlagenen Troisdorfer Routen weitgehend alle Abschnitte heute im Prinzip befahrbar sind, richtet sich die zeitliche Reihenfolge auch nach dem Zusammenhang mit der Fertigstellung von Brücken oder Umbauten.

4 Fazit und Ausblick

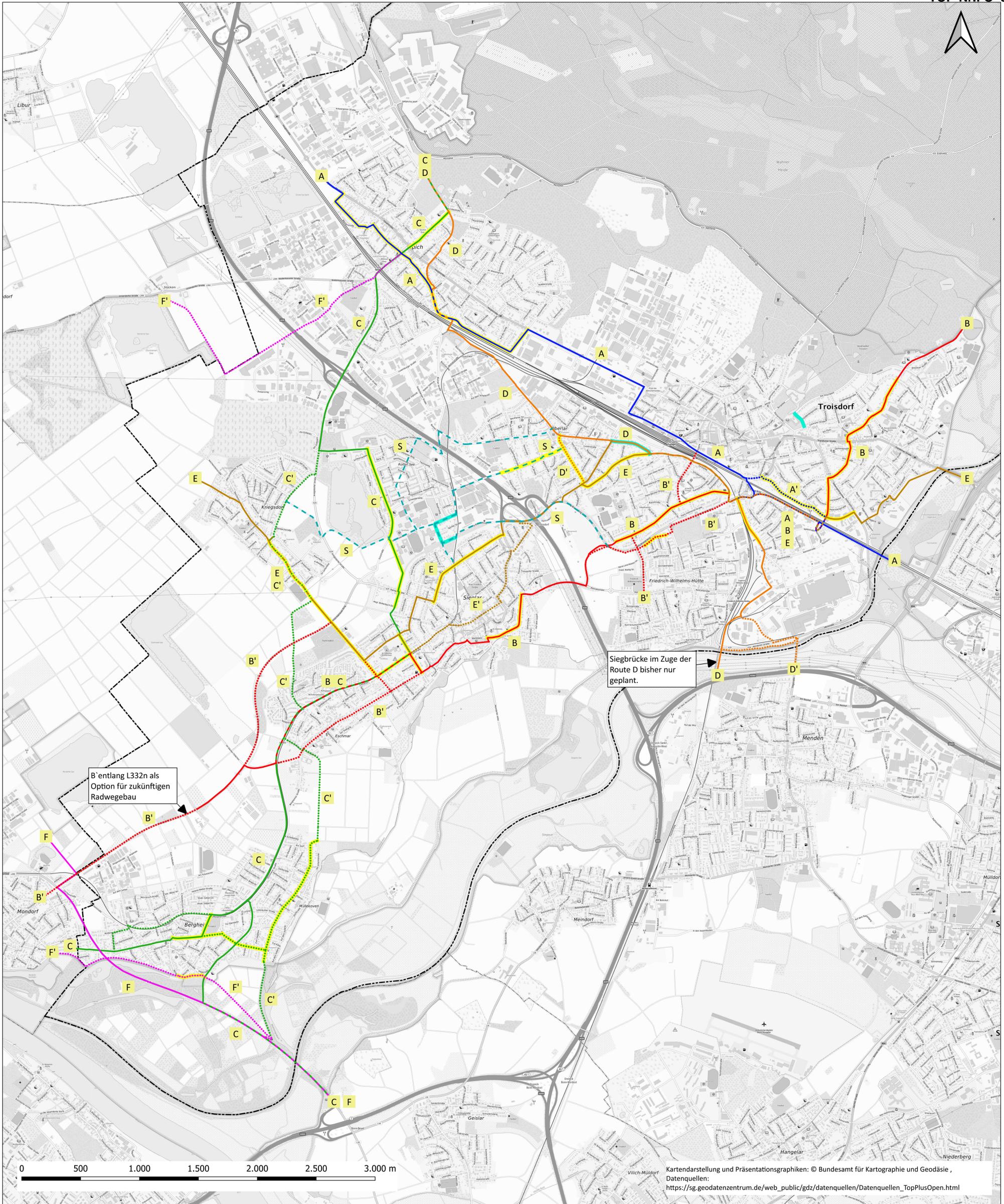
Troisdorf weist trotz der hohen Kfz-Dichte auf den Straßen zwischen den Stadtteilen, die oft auch für den Radverkehr günstige Verbindungen darstellen, auf mehreren Straßenabschnitten Bedingungen für Fahrradstraßen auf. Durch entsprechende Gestaltung kann die subjektive Sicherheit und der Komfort des Radverkehrs in absehbar kurzem Umsetzungshorizont verbessert werden.

Die typische Parallelroute zur stark belasteten Hauptstraße ohne Radverkehrsanlage wie in Spich mit der Kochenholzstraße ist dabei nicht der häufigste Fall. Durch eine neue Akzentuierung der Troisdorfer Radnetzplanung entstanden durchgängige Routen durchs Stadtgebiet, die den jeweiligen Fahrradstraßen ihren Begründungszusammenhang bieten. In mehreren Fällen sind dies auch Busrouten zur Wohngebietserschließung, deren Führung durch Fahrradstraßen jedoch die Ausnahme bleiben soll. Dabei würde für beide Verkehrsteilnehmergruppen eine stärkere Überwachung des Parkens im Fahrbahnraum die Verkehrsqualität erhöhen.

Das vorliegende Gutachten stellt Gestaltungsmerkmale zusammen, die als verkehrsrechtliche Anordnung oder als Kennzeichnung durch den Straßenbaulastträger den Charakter als Fahrradstraße verständlich machen sollen und die Akzeptanz der Verkehrsregeln unterstützen sollen. Sie sind auf Basis mehrerer aktueller Regelwerke in einem Troisdorfer Orientierungsrahmen zusammengestellt, dass sie in den Einzelfällen in anschließenden konkreten Entwurfsplanungen möglichst einheitlich eingesetzt werden können.

5 Anhang: Routennetz-Vorschlag für Troisdorf

(Höher auflösender großer Plan, inhaltlich der Karte 2-4 im Bericht entsprechend)



Routen

- Hauptroute
- - - Überlagerung Hauptrouten
- Alternativroute bzw. Zuführung

- Route A / A'
- Route B / B'
- Route C / C'
- Route D / D'
- Route E / E'
- Route F / F'
- Route S (Schule)

- C Routenbezeichnung
- C' Bezeichnung Alternativroute

Fahrradstraßeneignung

- geeignete Abschnitte für Fahrradstraßen
- vorhandene Fahrradstraßen



Fahrradstraßenkonzept Troisdorf

Routennetz

Stand: 29.03.2023



Blattgröße im Original: A1

Stadt Troisdorf
Der Bürgermeister
Az: 66.1-We

Datum: 03.05.2023

Vorlage, DS-Nr. 2021/1213/3

öffentlich

Beratungsfolge	Sitzung am:	Ja	Nein	Enth.
Ausschuss für Mobilität und Bauwesen	09.11.2022			
Ausschuss für Mobilität und Bauwesen	01.06.2023			

Betreff: Endgültiger Ausführungsbeschluss zur erneuten Herstellung - Straßenbau
Altenrather Straße

Beschlussentwurf:

Der Ausschuss für Mobilität und Bauwesen nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis und beschließt die geänderte Ausbauplanung.

Auswirkungen auf den Haushalt:

Finanzielle Auswirkungen: Nein

Bemerkung: Die Änderungen in der Ausbauplanung haben keinen Einfluss auf die Bausumme.

Sachdarstellung:

Im Zuge der Bauausführung wurden geringfügige Anpassungen in der Ausbauplanung durchgeführt. Im Wesentlichen handelt es sich hierbei um Änderungen im Bereich der geplanten Bordsteinabsenkungen, welche auf Wunsch der Anlieger angepasst wurden. Die Änderungen haben keinen Einfluss auf das geplante Gesamtkonzept.

Ausgenommen die neue Bordsteinabsenkung vor Altenrather Str. 30. Das Gebäude und die Außenanlagen befinden sich derzeit noch im Bau. In Abstimmung mit dem Bauherrn wird die Bordsteinabsenkung gemäß der neuen Außenanlagenplanung errichtet. Dies hat zur Folge, dass die zwei öffentlichen Stellplätze vor Altenrather Str. 30 entfallen müssen.

Zur Sitzung werden die geänderten Ausführungspläne im Maßstab 1:250 ausgehängt.

Im Auftrag

Horst Wende
Beigeordneter und Stadtkämmerer

Stadt Troisdorf
Der Bürgermeister
Az: II/66

Datum: 08.05.2023

Vorlage, DS-Nr. 2021/1204/3

öffentlich

Beratungsfolge	Sitzung am:	Ja	Nein	Enth.
Ausschuss für Mobilität und Bauwesen	23.09.2021			
Ausschuss für Mobilität und Bauwesen	30.11.2021			
Ausschuss für Mobilität und Bauwesen	23.02.2023			
Ausschuss für Mobilität und Bauwesen	01.06.2023			

Betreff: Poller an der Kochenholzstraße
hier. Antrag der SPD Fraktion vom 08. September 2021

Beschlussentwurf:

Der Ausschuss für Mobilität und Bauwesen nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis und beauftragt diese mit der Installation von Straßenmobiliar an der angegebenen Problemstelle.

Auswirkungen auf den Haushalt:

Finanzielle Auswirkungen: Ja

Haushaltsjahr: 2023

Bemerkung: Die geschätzten Kosten belaufen sich auf ca. 1.000 Euro und werden über die Kostenstelle lfd. Substanzerhaltung Infrastruktur gedeckt.

Sachdarstellung:

In dem Beschluss vom Ausschuss für Mobilität und Bauwesen vom 30.11.2022 (DS: 2021/1204/1) wurde die Verwaltung mit der Prüfung zur Anlegung eines Pflanzbeetes beauftragt.

Nach Prüfung vor Ort war das nicht möglich. Im Anschluss wurde vor Ort überprüft, ob das Aufstellen einer Sitzbank in Kombination mit Fahrradbügeln möglich ist.

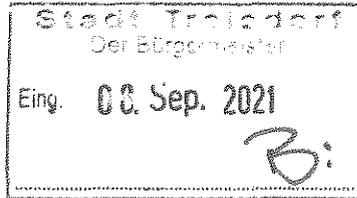
Aufgrund der Lage der Schieberkappen im Gehweg ist das Aufstellen einer Sitzbank nicht möglich, aber das Montieren von 2 Fahrradbügeln.

Im Auftrag

Thomas Schirmacher
Co-Dezernent II

SPD FRAKTION TROISDORF Kölner Straße 176 / 53840 Troisdorf

Herrn
Bürgermeister
Alexander Biber
Kölner Straße 176
53840 Troisdorf



08.09.2021

Poller an der Kochenholzstraße

Sehr geehrter Herr Bürgermeister,

namens der SPD Fraktion beantragen wir für den nächsten Ausschuss Mobilität und Bauwesen am 23.9.2021 und Vorberatung im Ortschaftsausschuss Spich am 22.9.21 einen Beschluss über die Anbringung von Pollern auf dem Gehweg auf der Kochenholzstraße zwischen Felix-Krakamp-Straße und Niederkasseler Straße. An dieser Stelle wird der Bürgersteig vermehrt durch Kurzzeit Parker vollständig gesperrt und ein Vorbeigehen der Passanten ist nicht möglich. Gerade durch die Nähe der Kirche und des Kindergartens ist dies eine besonders schützenswerte Fläche für Fußgänger.


Nico Novacek
Stadtverordneter


Harald Schliekert
Fraktionsvorsitzender

Rats-/ Ausschuss-/ Bürger-/ -antrag-/ -anträge

• federführendes Dezernat/Amt II 66 H
(Vorlagenersteller)

• sonstige beteiligte Dez./Ämter _____
(Stellungnahme an federführendes Amt)

• folgenden OE's z.K. B101

• Ausschuß/Rat (Schriftführung) Do Baer A / SE 66
OA - Spich / SE 23

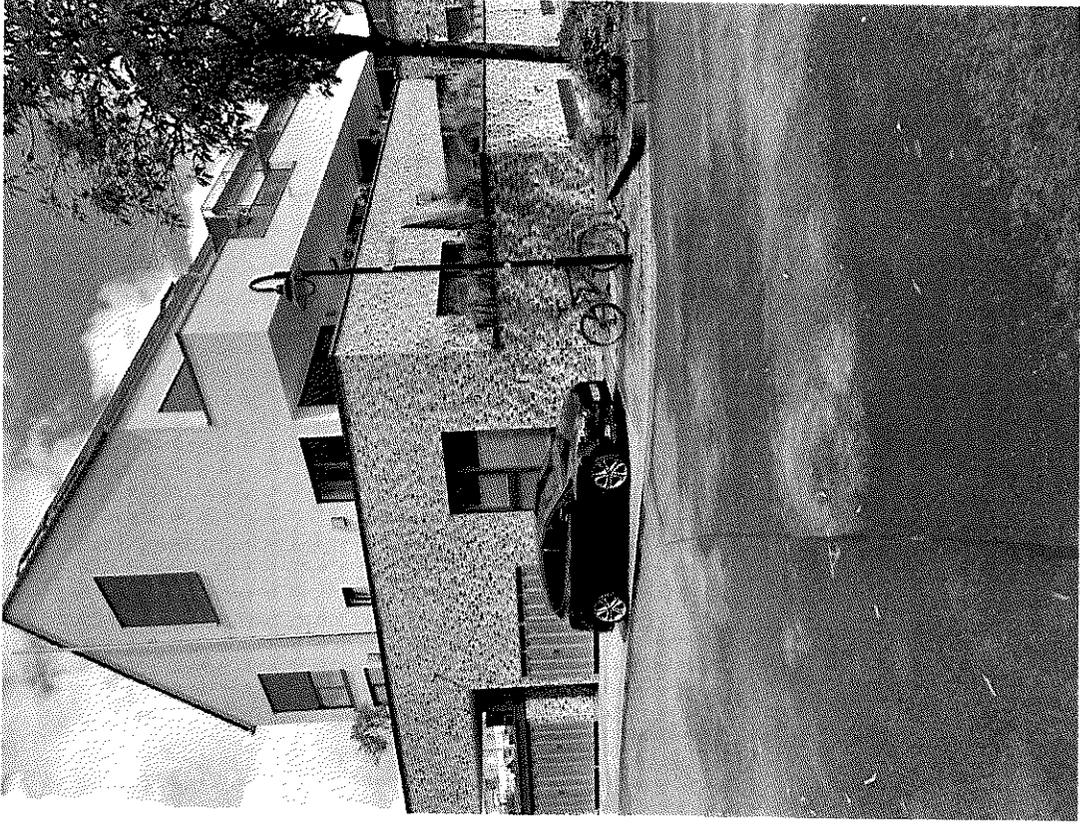
SPD FRAKTION
TROISDORF

T +49 2241 900 - 770
F +49 2241 900 - 880
fraktion@spd-troisdorf.de

Kölner Straße 176
53840 Troisdorf

VR-Bank Rhein-Sieg eG
BIC GENODE33ST
IBAN DE69 3706 9520 1302 0620 28

spd-troisdorf.de/fraktion



SPD
TROIJDORF
FRAKTION

Stadt Troisdorf
Der Bürgermeister
Az: II/66.1-Cz

Datum: 25.04.2023

Vorlage, DS-Nr. 2021/1470/1

öffentlich

Beratungsfolge	Sitzung am:	Ja	Nein	Enth.
Ausschuss für Mobilität und Bauwesen	30.11.2022			
Ausschuss für Mobilität und Bauwesen	01.06.2023			

Betreff: Ersatz der Trennwände in der DB-Unterführung Sieglarer-Straße
hier: Antrag der Fraktion DIE FRAKTION vom 12. November 2021

Beschlussentwurf:

Der Ausschuss für Mobilität und Bauwesen beschließt den Neubau der Trennwände in der DB-Unterführung Sieglarer Straße bis zum Neubau der beiden Eisenbahnüberführungen zurückzustellen.

Sachdarstellung:

Die Verwaltung hat bei der Angebotsaufforderung lediglich Rückmeldung von 1 Firma erhalten.

Diese Firma hat Bedenken gegen die Ausführung der Arbeiten erhoben, da an der Stützwand des höhergelegenen Fußweges keine Trennwand befestigt werden kann, die den aktuellen anerkannten Regeln der Technik entsprechen würde. Zum Aufstellen einer neuen Trennwand muss zuerst die Stützwandkonstruktion erneuert werden und damit verbunden ebenfalls der Gehweg selber. Dafür müsste die Unterführung für einen Zeitraum von ca. 3 Monaten voll gesperrt werden, damit die bestehende Trennwand mit der Stützkonstruktion und dem Gehweg abgerissen und komplett neu gebaut werden kann.

Dies würde zu einer deutlichen Kostensteigerung führen, deren Umfang im aktuellen Haushalt nicht berücksichtigt ist.

Darüber hinaus wurde die Verwaltung vor kurzem von der DB darüber informiert, dass diese im Jahr 2031 plant, nicht nur die südliche Eisenbahnüberführung (EÜ) an gleicher Stelle der Sieglarer Straße zu erneuern, sondern jetzt auch die nördliche EÜ.

In dem Zusammenhang wird die DB die Sieglarer Straße sperren müssen und in dem Zusammenhang auch den vorhandenen Gehweg zusammen mit der Trennwand abreißen und neubauen.

Daher empfiehlt die Verwaltung die Erneuerung der Trennwände im Zuge des Ausbaus der Eisenbahnunterführung durchführen zu lassen.

Im Auftrag

Thomas Schirmacher
Co-Dezernent

Stadt Troisdorf
Der Bürgermeister
Az: Co-II/66

Datum: 17.05.2023

Vorlage, DS-Nr. 2023/0456

öffentlich

Beratungsfolge	Sitzung am:	Ja	Nein	Enth.
Ausschuss für Mobilität und Bauwesen	01.06.2023			

Betreff: Austausch der Trennwände in der DB-Unterführung Sieglarer Straße
(Beschlussbestätigung)
hier: Antrag der Fraktion DIE FRAKTION vom 16. Mai 2023

Beschlussentwurf:

Der Ausschuss für Mobilität und Bauwesen nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis.

Auswirkungen auf den Haushalt:

Finanzielle Auswirkungen: Nein

Auswirkungen auf das Klima:

Klimarelevanz: entfällt

Sachdarstellung:

Der aktuelle Sachstand zu den Trennwänden in der DB-Unterführung Sieglarer Straße wird bereits in der Ausschusssitzung vom 01.06.2023 in der Vorlage DS-Nr.: 2021/1470/1 erläutert.

Im Auftrag

Thomas Schirmmacher
Co-Dezernent

DIE FRAKTION
UWG REGENBOGEN und DIE PARTEI im RAT der STADT TROISDORF
 RATHAUS, Kölner Str.176, 53840 TROISDORF Tel.:02241-900765 / Fax:02241-900766

16.5.2023

Herrn
 Bürgermeister Biber
 - per Mail



Betreff: nächste Sitzung des MoBau-Ausschusses am 1.6.2023
 hier: ANTRAG

Sehr geehrter Herr Bürgermeister,
 wir bitten um Aufnahme des nachfolgenden Antrags in die TO der nächsten Sitzung des o.a. Ausschusses:

Bestätigung des Beschlusses des MoBau vom 30.11.21 etc.

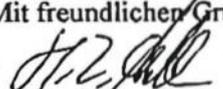
Beschlussentwurf:

Der MoBau-Ausschuss beschließt erneut den Austausch der Trennwände in der DB-Unterführung – wie beschlossen – und beauftragt die Verwaltung erneut, die Maßnahme auszuschreiben und zu vergeben.

Begründung:

Die Verwaltung hat in 2022 die Submission der Maßnahme in Aussicht gestellt bzw. als erfolgt erklärt. Um die never-ending-story der Umsetzung nahezubringen und das 'Nestorenfeld' weiterhin beherrschbar zu gestalten, ist wahrscheinlich ein Beschluss – wie oben vorgeschlagen – notwendig/ unerlässlich bzw. hoffentlich überflüssig?!

Mit freundlichen Grüßen


 Hans Leopold Müller
 Die Fraktion

~~Rats-/ Ausschuss-/ Bürger-/ -antrag/ -anfrage~~

- federführendes Dezernat/Amt II
 (Vorlagenersteller)
- sonstige beteiligte Dez./Ämter _____
 (Stellungnahme an federführendes Amt)
- folgenden OE's z.K. 01/13
- Ausschuß/Rat (Schriftführung) MoBauA/SF 66

DIE FRAKTION
UWG REGENBOGEN und DIE PARTEI im RAT der STADT TROISDORF
RATHAUS, Kölner Str.176, 53840 TROISDORF
Tel.:02241-900765 / Fax:02241-900766

12.11.2021

Herrn
Bürgermeister Biber
- per Fax

Betr.: Sitzung des MoBau Ausschusses am 30.11.2021
hier: Antrag DB-Unterführung Sieglarer Straße

Stadt Troisdorf
Der Bürgermeister

Eing. 12. Nov. 2021

B.

Sehr geehrter Herr Bürgermeister,
wir bitten um Aufnahme des Antrags in die TO der o.a. Sitzung:

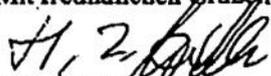
Ersatz der asbesthaltigen Trennwände in der DB-Unterführung Sieglarer Straße

Beschlussentwurf:

Der MoBau-Ausschuss beschließt den Ersatz der Trennwände in der DB-Unterführung Sieglarer Straße. Unter HH.Stelle 1201-504 stehen HH.-Mittel für das Jahr 2022 bereit.

Begründung:

Die asbesthaltigen Trennwände – gepaart mit Ersatzprodukten aus Kunststoff o.ä. - sind nicht mehr Stand der Technik und des Gesundheitsschutzes und sind auch äußerst unansehnlich. Deshalb war und ist ein Ersatz dringend angezeigt.

Mit freundlichen Grüßen

Hans Leopold Müller
DIE FRAKTION

- Rats-/ Ausschuss-/ Bürger-/ -antrag/ -anfrage
- federführendes Dezernat/Amt (Vorlageneinsteller) II 66 H
 - sonstige beteiligte Dez./Ämter _____
 - folgenden OE 's z.K. 13 621
 - Ausschuss/Rat (Schriftführung) 20.11.21 SF 66

Stadt Troisdorf
Der Bürgermeister
Az: Co-II/66

Datum: 12.05.2023

Vorlage, DS-Nr. 2023/0443

öffentlich

Beratungsfolge	Sitzung am:	Ja	Nein	Enth.
Ausschuss für Mobilität und Bauwesen	01.06.2023			

Betreff: Sachstand Unterführung Sieglarer Straße
hier: Antrag der Fraktion DIE GRÜNEN vom 08. Mai 2023

Beschlussentwurf:

Der Ausschuss für Mobilität und Bauwesen nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis.

Auswirkungen auf den Haushalt:

Finanzielle Auswirkungen: Nein

Auswirkungen auf das Klima:

Klimarelevanz: nein

Sachdarstellung:

Der aktuelle Sachstand zu den Trennwänden in der DB-Unterführung Sieglarer Straße wird bereits in der Ausschusssitzung vom 01.06.2023 in der Vorlage DS-Nr.: 2021/1470/1 erläutert.

In Vertretung

Horst Wende
Beigeordneter und Stadtkämmerer



Herrn Bürgermeister
Alexander Biber

im Hause



08.05.2023

MoBau 01.06.2023

Hier: Aufnahme eines Tagesordnungspunktes

Sehr geehrter Herr Bürgermeister,

wir bitten um Aufnahme des nachfolgenden Tagesordnungspunktes in die o.g. Sitzung:

Sachstand Unterführung Sieglarer Straße

Auf Antrag der GRÜNEN wurde 2015/2016 Mittel im städtischen Haushalt für ein neues, transparentes Geländer in der Unterführung Sieglarer Straße eingestellt. Bis heute ist nichts passiert. Uns würde interessieren, was die Verwaltung hindert, diesen Beschluss umzusetzen und wie der aktuelle Sachstand sich darstellt.

Sollten die im HFA angekündigten Gespräche mit der Bahn AG die Erweiterung der Unterführung betreffend zum Sitzungszeitpunkt bereits stattgefunden haben, bitten wir auch hierzu um Berichterstattung.

Freundliche Grüße

Angelika Blauen
Stellv. Fraktionssprecherin

Rats-/ Ausschuss-/ Bürger-/ -antrag/ -anfrage

- federführendes Dezernat/Amt (Vorlagenersteller) H/6011 66-EE
- sonstige beteiligte Dez./Ämter _____
(Stellungnahme an federführendes Amt)
- folgenden OE's z.K. 13101
- Ausschuss/Rat (Schriftführung) MoBau A / Dez. II

Stadt Troisdorf
Der Bürgermeister
Az: Co-II/66

Datum: 08.05.2023

Vorlage, DS-Nr. 2022/1058/1

öffentlich

Beratungsfolge	Sitzung am:	Ja	Nein	Enth.
Ausschuss für Mobilität und Bauwesen	23.02.2023			
Ausschuss für Mobilität und Bauwesen	01.06.2023			

Betreff: Geringfügig verzögerte "Gelb-auf Rot-Schaltung" für Autofahrer an der Ampel "Auf der Bitz/Freiheitsstraße" in Troisdorf-Spich
hier: Antrag der CDU Fraktion vom 05. August 2022

Beschlussentwurf:

Der Ausschuss für Mobilität und Bauwesen lehnt den Antrag aus den in der Sachdarstellung erläuterten Gründen ab.

Auswirkungen auf den Haushalt:

Finanzielle Auswirkungen: nein

Auswirkungen auf das Klima:

Klimarelevanz: nein

Sachdarstellung:

Die hier aufgeführten Lichtsignalanlagen befindet sich in der Baulast des Landesbetriebes Straßen NRW. Seitens der Verwaltung können jedoch Änderungswünsche in Abstimmung mit dem Landesbetrieb ausgearbeitet und zur Ausführung an diesen weitergeleitet werden.

In der Vergangenheit wurde eine „Grüne Welle“ in Spich eingerichtet. Aus diesem Grund ist eine Optimierung der Ampelanlagen sehr kompliziert und zeitaufwendig.

Derzeit arbeitet die Verwaltung an einer Freischaltung zur Einsichtnahme in die Funktionskontrolle der Anlagen, mit der eine Analyse und Optimierung der Ampelanlagen in Zukunft leichter durchgeführt werden kann.

Ergänzend dazu sind Richtlinien Konforme Signalprogramme nur in „ganzen“ Sekunden üblich und zulässig. „Halbe“ Sekunden sind zum einen nicht spürbar und zum anderen nicht mit den Steuerlogiken der Lichtsignalanlagen vereinbar.

In Vertretung

Horste Wende
Beigeordneter und Stadtkämmerer

Wir.
Troisdorf.**CDU**

www.cdu-troisdorf.de

CDU Troisdorf | Kölner Straße 176 | 53840 Troisdorf

**Herrn Bürgermeister
Alexander Biber
Stadt Troisdorf**Im HauseFraktion im Rat
der Stadt Troisdorf
Kölner Straße 176
53840 Troisdorf
Zimmer E 20
Telefon: 0 22 41 – 900 777
Telefax: 0 22 41 – 900 888E-Mail: info@cdu-troisdorf.de
www.cdu-troisdorf.deÖffnungszeiten:
Mo und Di von 09:00 – 18:30 Uhr
Mi und Do von 09:00 – 18:00 Uhr
Freitag von 10:00 – 12:00 Uhr

Troisdorf, 05.08.2022

Antrag**Geringfügig verzögerte „Gelb-auf-Rot-Schaltung“ für Autofahrer an der Ampel „Auf der Bitz / Freiheitsstraße“ (Querung Hauptstraße) in Troisdorf-Spich****Sehr geehrter Herr Bürgermeister,****die CDU-Fraktion im Rat der Stadt Troisdorf beantragt, der Ausschuss für Mobilität und Bauwesen möge folgende Verkehrsmaßnahme prüfen:****Die Dauer der Gelbphase für Autofahrer an oben bezeichneter Signalampel wird um 0,5 Sekunden erhöht. Gleichzeitig wird, die Anzeige „Grün“ für Fußgänger erst 0,5 Sekunden später als aktuell freigegeben. Gesamtverzögerung: 1 Sekunde.**

Wir.
Troisdorf.

CDU

www.cdu-troisdorf.de



Begründung

Nahezu jeden morgen lässt sich an dieser Ampel folgendes beobachten: Autofahrer nähern sich mit geschätzt 50-65 km/h (langes gerades Stück der Hauptstraße verleitet zum schnelleren Fahren) der Ampel. Die Ampel springt für die Autofahrer auf „Gelb“. Diese gehen davon aus, dass sie es noch bei „Gelb“ über die Ampel schaffen. Tatsächlich passieren sie die Ampel dann aber bereits bei der Signalfarbe „Rot“.

Besonders problematisch ist, dass zwischen dem „Rot“ der Autofahrer und der Freigabe für die Querung der Fußgänger (also „Grün“ der Fußgänger) nur ein sehr kurzer Zeitraum liegt (weniger als 1 Sekunde). Dies führt immer wieder dazu, dass Fußgänger bereits auf die Straße zur Querung treten, während gerade noch ein Auto bei „Rot“ über die Ampel fährt. Der Antragsteller hat hier gefährliche Situationen schon selbst erlebt und auch mehrfach gesehen. In Spich gibt es auch Eltern, die ihre Kinder vor dem Queren dieser Ampel besonders warnen (z. B. Weg zum Edeka, der Post oder dem Kindergarten Dornröschenweg).

Da es sich hier um Bundesstraße (B8) handelt, besteht die dringende Notwendigkeit, den fließenden Verkehr nur so kurz wie eben notwendig aufzuhalten. Die Grünphase für die Fußgänger selbst ist deshalb auch kurz bemessen. Zügiges Queren ist erforderlich.

Im Sinne der Sicherheit der Fußgänger sollte jedoch die oben beschriebene Zeitraumverlängerung von insgesamt geschätzt 1 Sekunde in Erwägung gezogen werden.

Wir bitten im Rahmen der Maßnahme „Sichere Schulwege“ um Überprüfung.

Mit freundlichen Grüßen


Katharina Gebauer
Fraktionsvorsitzende

Olaf Prinz
Stadtverordneter Spich

Rats-/ Ausschuss-/ Bürger-/ -antrag/ -anfrage

- federführendes Dezernat/Amt F/101 Becker
(Vorlagenersteller)
- sonstige beteiligte Dez./Ämter _____
(Stellungnahme an federführendes Amt)
- folgenden OE's z.K. 23/01
- Ausschuss/Rat (Schriftführung) 11.03.2022 / SF 66

Stadt Troisdorf
Der Bürgermeister
Az: Co-II/66

Datum: 03.05.2023

Vorlage, DS-Nr. 2023/0300/1

öffentlich

Beratungsfolge	Sitzung am:	Ja	Nein	Enth.
Ausschuss für Mobilität und Bauwesen	01.06.2023			

Betreff: Lückenschluss Radwegebeleuchtung entlang der B8 vor Spich
hier: Antrag der Fraktion DIE FRAKTION vom 22. Februar 2023

Beschlussentwurf:

Der Ausschuss für Mobilität und Bauwesen nimmt die Stellungnahme der ABT zur Kenntnis.

Auswirkungen auf den Haushalt:

Finanzielle Auswirkungen: Nein

Auswirkungen auf das Klima:

Klimarelevanz: entfällt

Sachdarstellung:

Zum Antrag von „Die Fraktion“ bzgl. „Lückenschluss Radwegbeleuchtung entlang der B8 vor Spich“ vom 22.03.2023 nimmt der Abwasserbetrieb Troisdorf (ABT) wie folgt Stellung:

Die Straße ist in der Baulast von Straßen.NRW außerhalb der Ortsdurchfahrt und liegt somit nicht im Zuständigkeitsbereich des ABT.

Im Auftrag

Thomas Schirmmacher
Co-Dezernent II

DIE FRAKTION
UWG REGENBOGEN und DIE PARTEI im RAT der STADT TROISDORF
 RATHAUS, Kölner Str.176, 53840 TROISDORF
 Tel.:02241-900765 / Fax:02241-900766

22.3.2023

Herrn
 Bürgermeister Biber
 - per Mail

Der Bürger
 Eing. 27. März 2023

Betreff: nächste Sitzung des MoBau-Ausschusses am 20.4.2023 – öffentlicher Teil
 nächste Sitzung des Verwaltungsrates AöR am 27.6.2023 – öffentlicher Teil
 hier: ANTRAG

Sehr geehrter Herr Bürgermeister,
 wir bitten um Aufnahme des nachfolgenden TOPs in die TO der o.a. Sitzungen:

Lückenschluss Radwegebeleuchtung entlang der B 8 vor Spich

Beschlussentwurf:

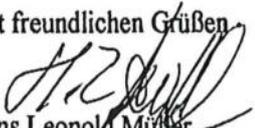
Der MoBau-Ausschuss/ Verwaltungsrat AöR beauftragt die Verwaltung, noch in 2023 den Lückenschluss der Radwegebeleuchtung entlang der B 8 zwischen Auto Hoff und dem Ortseingangsschild SPICH vorzunehmen/ vornehmen zu lassen.

Begründung:

Im Rahmen der Anlage des Kreisverkehrs Belgische Allee/ B 8/ Zündorfer Weg bei gleichzeitiger Tieferlegung wurde die Beleuchtung des B 8-parallelen Radwegs ausgeweitet. Zwischen Ortsausgang Troisdorf-Spich und Autohaus Hoff gibt es allerdings einen Lückenschluss von wenigen 100 Metern, die zur Attraktivitätssteigerung des Radfahrens von und zu den Firmen an der Belgischen Allee und am Zündorfer Weg (für Bedienstete) zwingend beleuchtet werden sollte.

Die Maßnahme ist alternativlos und fördert den Umstieg aufs Fahrrad.

Mit freundlichen Grüßen


 Hans Leopold Müller
 Die Fraktion

Rats-/ Ausschuss-/ Bürger-/ -antrag/ -anfrage

• federführendes Dezernat/Amt 4/611
 (Vorlagenersteller)

• sonstige beteiligte Dez./Ämter _____
 (Stellungnahme an federführendes Amt)

• folgenden OE 's z.K. 23101

• Ausschuss/Rat (Schriftführung) MoBau A/ St 66
Verw AöR

Stadt Troisdorf
Der Bürgermeister
Az: Co-II/66

Datum: 19.04.2023

Vorlage, DS-Nr. 2023/0381

öffentlich

Beratungsfolge	Sitzung am:	Ja	Nein	Enth.
Ausschuss für Mobilität und Bauwesen	01.06.2023			

Betreff: Kooperation zwischen Niederkassel, Troisdorf und Straßen.NRW zwecks Beschleunigung der Radwegeplanung entlang der L 269 zwischen Stockem und Spich
hier: Antrag der SPD Fraktion vom 17. April 2023

Beschlussentwurf:

Der Ausschuss für Mobilität und Bauwesen beauftragt die Verwaltung, das Thema Radwegeplanung an der L 269 mit der Verwaltung von Niederkassel zu erörtern.

Auswirkungen auf den Haushalt:

Finanzielle Auswirkungen: Nein

Auswirkungen auf das Klima:

Klimarelevanz: entfällt

Sachdarstellung:

Auch aus Sicht der Verwaltung wäre die Anlage von Radwegen entlang der L 269 zwischen Spich und Stockem eine sinnvolle Maßnahme. Daher beabsichtigt die Verwaltung in naher Zukunft die Thematik mit der Verwaltung von Niederkassel zu erörtern und über weitere Schritte zu beraten. Insbesondere wäre zu klären, wie eine geeignete Kooperation mit dem Landesbetrieb Straße aussehen kann, welcher hier zuständiger Straßenbaulastträger ist. Da für einen durchgängigen Radwegebau entlang der L 269 auch die vorhandene Brücke über die Autobahn verbreitert werden müsste, handelt es sich um ein langfristig zu sehendes Projekt. Daher wird auch geprüft, ob in einem ersten Schritt auch nur ein Radwegebau bis zur Brücke sinnvoll sein könnte und der Radverkehr dann über die Brücke im Mischverkehr geführt würde.

Im Auftrag

Thomas Schirmmacher
Co-Dezernent II



SPD FRAKTION TROISDORF Kölner Straße 176 / 53840 Troisdorf

An den
Bürgermeister der Stadt Troisdorf
Herrn Alexander Biber
Rathaus



per Mail: buergermeister@troisdorf.de

17. April 2023

Kooperation zwischen Niederkassel, Troisdorf und Straßen.NRW zwecks Beschleunigung der Radwegeplanung entlang der L 269 zwischen Stockem und Spich

Sehr geehrter Herr Bürgermeister,

namens der SPD Fraktion beantragen wir die Aufnahme eines Tagesordnungspunkts „Kooperation zwischen Niederkassel, Troisdorf und Straßen.NRW zwecks Beschleunigung der Radwegeplanung entlang der L 269 zwischen Stockem und Spich“ auf die nächste Sitzung des Ausschusses für Mobilität und Bauwesen und im Rahmen dieses Tagesordnungspunktes die Abstimmung über den folgenden Beschlussentwurf:

Der Ausschuss für Mobilität und Bauwesen empfiehlt dem Rat zwischen den Städten Niederkassel und Troisdorf zu vereinbaren, sich gemeinsam an den Landesbetrieb Straßen.NRW zu wenden, um die Planung des Radweges entlang der L 269 zwischen Stockem und Spich zu beschleunigen. Ziel sollte ein Vertrag sein, wonach die Städte den Grunderwerb tätigen und die Planung übernehmen, ggf. fremdvergeben, während das Land dann zeitnah die Kosten erstattet und den Bau vornimmt.

Begründung:

Das Land stellt in nennenswertem Umfang Mittel für den Radwegebau an Landesstraßen zur Verfügung. In der Praxis stellt sich aber immer wieder heraus, dass hoch priorisierte Projekte an fehlendem Grunderwerb scheitern. Da das Land grundsätzlich an der Verausgabung der Radwegemittel sehr interessiert ist, könnte eine Vereinbarung wie oben skizziert eine Möglichkeit sein, um auch nachrangiger priorisierte Projekte pragmatisch vorzuziehen.

SPD FRAKTION TROISDORF

T +49 2241 900-770
F +49 2241 900-880
fraktion@spd-troisdorf.de

Kölner Straße 176
53840 Troisdorf

VR-Bank Rhein-Sieg eG
BIC GENODE1RST
IBAN DE69 3706 9520 1302 0620 28

spd-troisdorf.de/fraktion

Handwritten signature: Harald Schliekert

Rat: Nico Novacek (Stadtverordneter) / Ausschuss-/Bürgermeister: Achim Tüttenberg (Stadtverordneter) / Harald Schliekert (Fraktionsvorsitzender)

- federführendes Dezernat/Amt (Vorlagenersteller) II/CO II 66 StB
- sonstige beteiligte Dez./Ämter _____
- folgenden OE's z.K. B102
- Ausschuss/Rat (Schriftführung) Nobben A / St II

Stadt Troisdorf
Der Bürgermeister
Az: III/32/ I/S1

Datum: 16.05.2023

Vorlage, DS-Nr. 2023/0377/1

öffentlich

Beratungsfolge	Sitzung am:	Ja	Nein	Enth.
Rat	02.05.2023			
Ausschuss für Mobilität und Bauwesen	01.06.2023			
Rat	13.06.2023			

Betreff: Anwohnerparkausweise online
hier: Antrag der Fraktion DIE FRAKTION vom 22. März 2023

Beschlussentwurf:

Der Rat der Stadt Troisdorf beschließt auf Empfehlung des Ausschusses für Mobilität und Bauwesen, die in der Anlage beigefügte 3. Änderung der Parkgebührenordnung.

Auswirkungen auf den Haushalt:

Finanzielle Auswirkungen: Nein

Sachdarstellung:

Bewohnerparkausweise sollen zukünftig mit einer Gültigkeitsdauer von 12, 18 oder 24 Monaten ausgestellt werden. Gleichzeitig arbeitet die Verwaltung an der Einführung einer Online-Beantragung zum nächstmöglichen Zeitpunkt über das Service-Portal anzubieten. Durch die Verfahrensumstellung können Zeitaufwände bei allen Beteiligten reduziert werden und die Anpassungen sind darüber hinaus klimafreundlich.

In Vertretung

Horst Wende
Beigeordneter und Stadtkämmerer

3. Änderungsatzung vom der Gebührenordnung für die Benutzung der von der Stadt Troisdorf bewirtschafteten Parkplätze im Stadtgebiet (Parkgebührenordnung) vom 05. Juni 2018

Der Rat der Stadt Troisdorf hat in seiner Sitzung am 13. Juni 2023 aufgrund des § 6 a Abs. 6 und 7 des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 05. März 2003 (BGBl. I S. 310, 919), § 4 der Verordnung des Landes Nordrhein-Westfalen über Zuständigkeiten im Bereich Straßenverkehr und Güterbeförderung vom 05. Juli 2016 (GV. NRW S. 527) in Verbindung mit § 38 Buchstabe b des Ordnungsbehördengesetzes (OBG), – in der Fassung der Bekanntmachung vom 13. März 1980 (GV NW S. 528), **und § 7 der Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen (GO NRW) in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Juli 1994 (GV.NW. S. 666) in den jeweils gültigen Fassungen, die nachfolgende 3. Änderung der Gebührenordnung für die Benutzung der von der Stadt Troisdorf bewirtschafteten Parkplätze im Stadtgebiet (Parkgebührenordnung) beschlossen**

Artikel I

§ 5 Bewohnerparken erhält folgende neue Fassung

Für die Ausstellung eines Bewohnerparkausweises werden pro Jahr Gebühren abhängig von der Fahrzeuglänge in folgender Staffelung fällig:

- bis 3,00 m **45,00 Euro**
- 3,01 bis 3,50 m **52,50 Euro**
- 3,51 bis 4,00 m **60,00 Euro**
- 4,01 bis 4,50 m **67,50 Euro**
- 4,51 bis 5,00 m **75,00 Euro**
- 5,01 bis 5,50 m **82,50 Euro**
- 5,51 bis 6,00 m **90,00 Euro**
- über 6,00 m **97,50 Euro**

Auf Antrag wird ein Bewohnerparkausweis statt für 12 Monate mit einer Gültigkeitsdauer von 18 oder 24 Monaten unter Anpassung der Gebühren ausgestellt.

Bei der Beantragung ist der Fahrzeugschein und Personalausweis oder Reisepass vorzulegen. Der Zeitraum beginnt mit der Ausstellung des Bewohnerparkausweises. Ein neuer Bewohnerparkausweis kann maximal einen Monat vor Ablauf des alten beantragt werden.

Die Gebührenschuld entsteht mit der Erteilung des Bewohnerparkausweises. Die Gebühr wird mit Bekanntgabe des Gebührenbescheides an den Gebührenschuldner zur Zahlung fällig.

Für Änderungen auf dem Bewohnerparkausweis sowie die Ersatzausstellung aufgrund von Verlust wird eine Gebühr in Höhe von 14 Euro erhoben. Unter Änderungen fallen insbesondere der Umzug in ein anderes Parkgebiet oder ein Fahrzeugwechsel. Die Gültigkeitsdauer wird durch eine Änderung nicht berührt.

Artikel II

Diese **Änderungssatzung** tritt zum 01.07.2023 in Kraft.

Bekanntmachungsanordnung

Die vorstehende 3. Änderungssatzung vom der Gebührenordnung für die Benutzung der von der Stadt Troisdorf bewirtschafteten Parkplätze im Stadtgebiet (Parkgebührenordnung) vom 05. Juni 2018 wird hiermit öffentlich bekannt gemacht.

Es wird darauf hingewiesen, dass eine Verletzung von Verfahrens- oder Formvorschriften der Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen (GO NRW) beim Zustandekommen dieser Satzung nach Ablauf von sechs Monaten seit dieser Bekanntmachung nicht mehr geltend gemacht werden kann, es sei denn,

- a) eine vorgeschriebene Genehmigung fehlt oder ein vorgeschriebenes Anzeigeverfahren wurde nicht durchgeführt,
- b) diese Satzung ist nicht ordnungsgemäß öffentlich bekannt gemacht worden,
- c) der Bürgermeister hat den Ratsbeschluss vorher beanstandet oder
- d) der Form- oder Verfahrensmangel ist gegenüber der Stadt vorher gerügt und dabei die verletzte Rechtsvorschrift und die Tatsache bezeichnet worden, die den Mangel ergibt.

Troisdorf, den _____

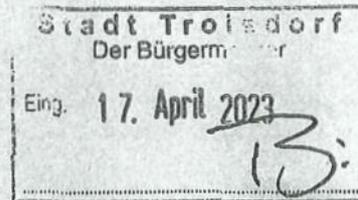
Alexander Biber
Bürgermeister

DIE FRAKTION
UWG REGENBOGEN und DIE PARTEI im RAT der STADT TROISDORF
 RATHAUS, Kölner Str.176, 53840 TROISDORF
 Tel.:02241-900765 / Fax:02241-900766

22.3.2023

Herrn
 Bürgermeister Biber
 - per Mail

Betreff: nächste Sitzung des Rates am 2.5.2023
 hier: ANTRAG



Sehr geehrter Herr Bürgermeister,
 wir bitten um Aufnahme des nachfolgenden TOPs in die TO der nächsten Ratssitzung:

Anwohnerparkausweise online

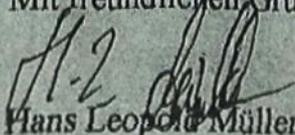
Beschlussentwurf:

Der Rat beauftragt die Verwaltung, noch in 2023 – direkt nach den Sommerferien – dem HaFi eine Beschlussvorlage vorzulegen, die nach dem Modell der Stadt Köln die Anwohnendenparkausweisausstellung sowohl für 12, 18 und 24 Monate als auch die Onlinebeantragung zulässt. Die Gebühren für die Ausstellung von Ausweisen über 18 und 24 Monate sind entsprechend anzupassen.

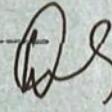
Begründung:

Das Ausstellen von Anwohnendenparkausweisen kann deutlich effektiver und bürgerInnenfreundlicher gestaltet werden. Die Option, die Parkausweise auch für 18 oder 24 Monate ausstellen lassen zu können, bringt bei einer angenommenen Akzeptanz von 50% der Anwohnendenparkausweisberechtigten/ Anwohnendenparkausweisantragstellenden und angenommener Bearbeitungszeit von mind. rund 20 Minuten je Fall (Ausstellen eines Parkausweises inkl. Initiierung und Abwicklung des Zahlungsvorgangs) eine Ersparnis von mindestens 165 Std. p.a. im Bürgeramt (in 2022 wurden etwas mehr als 1000 Anwohnendenparkausweise ausgegeben) – bei Hinzurechnung von nochmals rund 25%-iger Onlinebeantragung käme eine geschätzte weitere Stundensparnis von 40-50 Std. p.a. im Bürgeramt hinzu, weil das Einscannen aller Unterlagen zur Beantragung durch die Antragstellenden das händische Einscannen von Personalausweis, Fahrzeugpapieren etc. sowie die Modalitäten bei der Erstellung und Laminierung der Ausweise bzw. bei der Bezahlung durch die städt. Bediensteten einspart. Die Verfahrensumstellung ist somit alternativlos und darüber hinaus auch klimafreundlich; bei 50% Akzeptanz der einmaligen Beantragung von Anwohnendenparkausweisen alle 2 Jahre und gleichzeitiger Onlinebeantragung in 25% der Fälle könnten im Schnitt 750 Fahrten p.a. von und zum Bürgeramt eingespart werden. Dies bedeutet bei angenommenen 10 km Fahrtstrecke je Beantragungsfall (Hin- und Rückfahrt) eine Ersparnis von rund 500 bis 750 Liter Sprit und somit eine CO₂-Reduzierung von bis zu 2 Tonnen p.a.

Mit freundlichen Grüßen


 Hans Leopold Müller
 Die Fraktion

Rats-/ Ausschuss-/ Bürger-/ -antrag/ -anfrage

- federführendes Dezernat/Amt (Vorlagenersteller) 11/22 
- sonstige beteiligte Dez./Ämter (Stellungnahme an federführendes Amt) 1/5/1
- folgenden OE's z.K. 13/10/1
- Ausschuß/Rat (Schriftführung) Rat/SE 20

Stadt Troisdorf
Der Bürgermeister
Az: Co-II/66

Datum: 25.04.2023

Vorlage, DS-Nr. 2023/0394

öffentlich

Beratungsfolge	Sitzung am:	Ja	Nein	Enth.
Ausschuss für Mobilität und Bauwesen	01.06.2023			

Betreff: Fuß- und Radwegeverbindung (L332n)
hier: Antrag der CDU Fraktion vom 22. April 2023

Beschlussentwurf:

Der Ausschuss für Mobilität und Bauwesen nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis. Die Verwaltung wird den Ausschuss über den Fortgang der Abstimmungen mit Straßen.NRW laufend informieren.

Auswirkungen auf den Haushalt:

Finanzielle Auswirkungen: Nein

Auswirkungen auf das Klima:

Klimarelevanz: entfällt

Sachdarstellung:

Die Verwaltung steht seit Beginn der Baustelle in engem Kontakt mit Straßen.NRW hinsichtlich der Verkehrsführung im Umfeld der Baumaßnahme.

Zu dem aktuellen Anlass des CDU-Antrages hat die Verwaltung nochmals mit der Baustellenleitung Kontakt aufgenommen. Die Hauptaussage seitens Straßen.NRW ist, dass es bereits ein grobes Konzept zur Fußgänger- und Radfahrerführung für den Zeitpunkt der Verlegung der Bahnlinie gibt.

U. a. wird das Bauwerk Nr. 6 „Überführung Rad-/Gehweg Pastorsbitze“ fertiggestellt sein, um den nahegelegenen Verkehr für Fußgänger und Radfahrer an der Spicher Straße aufzunehmen. Darüber hinaus sind Wegebeziehungen am „Herder Weg“, „Auf der Fuchskaul“ etc. vorgesehen.

Dazu wird durch Straßen.NRW eine Abstimmung vor Eingang der entsprechenden Anträge der verkehrsrechtlichen Anordnung vorgesehen.

Im Auftrag

Thomas Schirmacher
Co-Dezernent II

Wir.
Troisdorf.**CDU**

www.cdu-troisdorf.de

CDU Troisdorf | Kölner Straße 176 | 53840 Troisdorf

**Herrn Bürgermeister
Alexander Biber
Stadt Troisdorf**Im HauseFraktion im Rat
der Stadt Troisdorf
Kölner Straße 176
53840 Troisdorf
Zimmer E 20
Telefon: 0 22 41 - 900 777
Telefax: 0 22 41 - 900 888E-Mail: info@cdu-troisdorf.de
www.cdu-troisdorf.deÖffnungszeiten:
Mo und Di von 09:00 - 18:30 Uhr
Mi und Do von 09:00 - 18:00 Uhr
Freitag von 10:00 - 12:00 Uhr

Troisdorf, den 22.04.2023

**Antrag zum Bau der L 332n für den nächstterminierten „Ausschuss für
Mobilität und Bauwesen“****Fuß- und Radwegverbindung**

Sehr geehrter Herr Bürgermeister,

die CDU-Fraktion begrüßt es sehr, dass sich das letzte Teilstück der L 332n im Bau befindet. Die Fertigstellung der L 332n wird die Ortsteile Sieglar und Eschmar nachhaltig vom Durchgangsverkehr entlasten.

Beeinträchtigungen während der Bauphase sind dabei unvermeidlich. Gleichwohl sollen diese so gering wie möglich gehalten werden.

Wie den einschlägigen Informationen zu entnehmen ist, wird die Spicher Straße als Hauptverbindung zwischen den Ortsteilen Sieglar und Rotter See bzw. zwischen dem Ortsteil Sieglar und dem Schulzentrum sowie den Geschäften HIT, Aldi, Lidl etc. im Zuge des weiteren Baufortschrittes für den gesamten Verkehr gesperrt.

Während dieser Straßensperrung wird der Eisenbahnverkehr noch über einen längeren Zeitraum mittels einer Behelfsbrücke aufrechterhalten.

Es ist zu erwarten, dass insbesondere die Unterbrechung des Fuß- und Fahrradwegs von großen Teilen der Sieglarer Bevölkerung als sehr große Beeinträchtigung empfunden wird und spürbaren Unmut erzeugen wird, wenn gleichzeitig der Schienenverkehr über ein Provisorium fortgeführt wird.

Erschwerend kommt hinzu, dass die Bedeutung der Fußgänger- und Fahrradverkehre im Laufe der letzten Jahre deutlich zugenommen hat. Das war so während der langen Planungsphase sicher nicht vorhersehbar.

Wir
Trolsdorf.**CDU**

www.cdu-trolsdorf.de

Die CDU-Fraktion bittet Sie daher, dieser veränderten Situation Rechnung zu tragen und in qualifizierte Gespräche mit dem Landesbetrieb Straßen.NRW einzutreten, mit dem Ziel Übergangslösungen auszuloten, die (zumindest zeitweise) die Nutzung des Fuß- und Fahrradwegs während der letzten Bauphasen ermöglichen. Dabei sind die Schulwege in den Überlegungen unbedingt zu berücksichtigen.

Aus Sicht der CDU-Fraktion bitten wir um Prüfung ob die provisorische Eisenbahnbrücke so angepasst werden kann, dass sie gleichzeitig auch als Fuß- und Radweg genutzt werden kann in den (überwiegenden) Zeiten, in den die Brücke von der Eisenbahn nicht genutzt wird. Damit kann die Unterbrechung der Verbindung für Fußgänger und Fahrradfahrer deutlich reduziert werden.

Wir bitten um Prüfung und weitere Veranlassung.

Mit freundlichen Grüßen


Katharina Gebauer
(Fraktionsvorsitzende)

Hellen Kollmorgen

Gabi Pfender

Simon Blankenheim

Axel Odenthal

Rats-/ Ausschuss-/ Bürger-/ -antrag/ -anfrage

- federführendes Dezernat/Amt (Vortragender) II/Colt GG EB
- sonstige beteiligte Dez./Ämter _____
(Stellungnahme an federführendes Amt)
- folgenden OE's z.K. B6A
- Ausschuss/Rat (Schriftführung) DoBaW A/ St II

Stadt Troisdorf
Der Bürgermeister
Az: Co-II/66

Datum: 11.05.2023

Vorlage, DS-Nr. 2023/0442

öffentlich

Beratungsfolge	Sitzung am:	Ja	Nein	Enth.
Ausschuss für Mobilität und Bauwesen	01.06.2023			

Betreff: Machbarkeitsstudie "Verbesserte Verkehrslenkung"
hier: Antrag der Fraktion DIE GRÜNEN vom 08. Mai 2023

Beschlussentwurf:

Der Ausschuss für Mobilität und Bauwesen beauftragt die Verwaltung zu prüfen, ob Fördermittel (EU, Bund, Land) für eine Machbarkeitsstudie, die eine Verkehrslenkung innerhalb des Stadtgebiets zum Ziel hat, zur Verfügung stehen.

Auswirkungen auf den Haushalt:

Finanzielle Auswirkungen: Nein

Auswirkungen auf das Klima:

Klimarelevanz: entfällt

Sachdarstellung:

Die Fraktion BÜNDNIS 90/Die Grünen beauftragt die Verwaltung mit der Prüfung von Fördermitteln bzgl. der Erstellung einer Machbarkeitsstudie zu emissionsmindernden Maßnahmen im Bereich der B8 / Hauptstraße in Spich. Hier bei soll nicht nur der motorisierte Individualverkehr (MIV) sondern auch der Schwerlastverkehr untersucht werden.

In Vertretung

Horst Wende
Beigeordneter und Stadtkämmerer



Herrn Bürgermeister
Alexander Biber

im Hause



08.05.2023

MoBau 01.06.2023

Hier: Aufnahme eines Tagesordnungspunktes

Sehr geehrter Herr Bürgermeister,

wir bitten um Aufnahme des nachfolgenden Prüfauftrages in die o.g. Sitzung:

Machbarkeitsstudie Verbesserte Verkehrslenkung

Beschlussentwurf:

Der Mobilitätsausschuss beauftragt die Verwaltung zu prüfen, ob Fördermittel (EU, Bund, Land) für eine Machbarkeitsstudie, die eine verbesserte Verkehrslenkung innerhalb des Stadtgebietes zum Ziel hat, zur Verfügung stehen.

Begründung:

Wie in anderen Städten klagen auch in Troisdorf viele Bürger*innen über die Emissionen, die sowohl vom Individualverkehr als auch von Schwerlastverkehr verursacht werden. Besonders betroffen sind aus unserer Sicht die Anwohner*innen, die entlang der B8 wohnen.

Am Ende der Machbarkeitsstudie soll ein Konzept für eine langfristig Lösung stehen. Da sich die Kosten vermutlich im 6-stelligen Bereich bewegen, soll geklärt werden, ob Fördermittel abgegriffen werden können.

Freundliche Grüße

Angelika Blauen
Stellv. Fraktionssprecherin

- Rats-/ Ausschuss-/ Bürger-/ -antrag/ -anfrage**
- federführendes Dezernat/Amt (Vorlagenersteller) H/Lott 66
 - sonstige beteiligte Dez./Ämter (Stellungnahme an federführendes Amt) _____
 - folgenden OE's z.K. B3/02
 - Ausschuß/Rat (Schriftführung) ProBauA1 St 66

Stadt Troisdorf
Der Bürgermeister
Az: Co-II/68

Datum: 17.05.2023

Vorlage, DS-Nr. 2023/0457

öffentlich

Beratungsfolge	Sitzung am:	Ja	Nein	Enth.
Ausschuss für Mobilität und Bauwesen	01.06.2023			

Betreff: Bewirtschaftung der Parkplätze 1 und 2 Aggerdamm
hier: Antrag der Fraktion DIE FRAKTION vom 16. Mai 2023

Beschlussentwurf:
Der Ausschuss für Mobilität und Bauwesen lehnt den Antrag aus den in der Sachdarstellung genannten Gründen ab.

Auswirkungen auf den Haushalt:

Finanzielle Auswirkungen: Nein

Auswirkungen auf das Klima:

Klimarelevanz: entfällt

Sachdarstellung:

Die in Rede stehenden Parkplätze befinden sich im Eigentum der Aggua GmbH. Insofern ist ein Beschluss in der Sache in diesem Ausschuss nicht möglich bzw. entfaltet keine Wirkung.

Im Auftrag

Thomas Schirmmacher
Co-Dezernent II

DIE FRAKTION
UWG REGENBOGEN und DIE PARTEI im RAT der STADT TROISDORF
 RATHAUS, Kölner Str.176, 53840 TROISDORF Tel.:02241-900765 / Fax:02241-900766

16.5.2023

Herrn
 Bürgermeister Biber
 - per Mail

Stadt Troisdorf
 Der Bürgermeister

Eing. 16. Mai 2023

B:

Betreff: nächste Sitzung des MoBau-Ausschusses am 1.6.2023
 hier: ANTRAG

Sehr geehrter Herr Bürgermeister,

wir bitten um Aufnahme des nachfolgenden Antrags in die TO der nächsten Sitzung des o.a. Ausschusses:

Bewirtschaftung Parkplätze 1 + 2 AGGERDAMM

Beschlussentwurf:

Der MoBau-Ausschuss beschließt die Bewirtschaftung der Parkplätze 1 und 2 am Aggerdamm und beauftragt die Verwaltung, dem MoBau-Ausschuss in seiner nächsten Sitzung ein beschlussfähiges Konzept zur Bewirtschaftung beider Parkplätze unter besonderer Berücksichtigung der Nutzungsdauer durch Schwimmbadnutzende und Lehrkräfte der EGS (Sondernutzungserlaubnis?) und der nächtlichen Schließung des Parkplatzes 2 vorzulegen.

Begründung:

Die kostenfreie Nutzung der o.a. Parkplätze ist nicht mehr zeitgemäß und aufgrund des erhöhten Erhaltungsaufwands für beide Parkplätze auch nicht weiter gerechtfertigt/hinnehmbar. Radfahrenden BadbenutzerInnen und denjenigen, die den Weg zum Schwimmbad mit dem ÖPNV oder zu Fuß zurücklegen, sollte Vorrang eingeräumt werden. Die Maßnahme ist angezeigt und sinnvoll/ alternativlos, weil dadurch ein Anreiz zum Verzicht auf 'unnötige' Autofahrten und eine CO-2-Reduzierung erfolgt.

Mit freundlichen Grüßen


 Hans Leopold Müller
 Die Fraktion

Rats-/ Ausschuss-/ Bürger-/ -antrag/ -anfrage

- federführendes Dezernat/Amt II
 (Vorlagenersteller)
- sonstige beteiligte Dez./Ämter _____
 (Stellungnahme an federführendes Amt)
- folgenden OE's z.K. 01/13
- Ausschuß/Rat (Schriftführung) MoBauA/SF66



Stadt Troisdorf
Der Bürgermeister
Az: Co-II/66

Datum: 17.05.2023

Vorlage, DS-Nr. 2023/0458

öffentlich

Beratungsfolge	Sitzung am:	Ja	Nein	Enth.
Ausschuss für Mobilität und Bauwesen	01.06.2023			

Betreff: Erneuerung Rampenbauwerk unter der DB-Brücke über die Sieg in Friedrich-Wilhelms-Hütte
hier: Antrag der Fraktion DIE FRAKTION vom 16. Mai 2023

Beschlussentwurf:

Der Ausschuss für Mobilität und Bauwesen lehnt den Antrag aus wirtschaftlichen und den in der Sachdarstellung genannten Gründen ab.

Auswirkungen auf den Haushalt:

Finanzielle Auswirkungen: Nein

Auswirkungen auf das Klima:

Klimarelevanz: entfällt

Sachdarstellung:

Sowohl der Siegweg als auch die Rampe befinden sich in der Baulast der Bezirksregierung. Nach dem Abbruch der erhöhten Rampe entlang des Siegweges unter der Zugbrücke der DB in Troisdorf-FWH wird diese zukünftig den Nutzern nicht mehr zur Verfügung stehen. Die Bezirksregierung hatte der Stadtverwaltung auf entsprechende Nachfrage hin mitgeteilt, dass von dort kein Bedarf an der Erhaltung / Erneuerung des Rampenbauwerkes gesehen wird. Sollte die Stadt hier eine andere Auffassung vertreten, müsse sie die komplette Finanzierung und die nachfolgende Baulast für dieses Rampenbauwerk übernehmen. Dies ist nicht möglich und auch unwirtschaftlich, da diese statistisch im Mittel nur rund 15-mal im Jahr genutzt wurde. Daher wird die Umfahrung zukünftig nicht mehr zur Verfügung stehen. Eine statische Funktion für das Gesamtbauwerk ist ebenfalls durch die Rampe nicht gegeben und ist somit auch nicht erforderlich.

Im Auftrag

Thomas Schirmacher
Co-Dezernent II

DIE FRAKTION
UWG REGENBOGEN und DIE PARTEI im RÄT der STADT TROISDORF
 RATHAUS, Kölner Str.176, 53840 TROISDORF Tel.:02241-900765 / Fax:02241-900766

16.5.2023

Herrn
 Bürgermeister Biber
 - per Mail



Betreff: nächste Sitzung des MoBau-Ausschusses am 1.6.2023
 hier: ANTRAG

Sehr geehrter Herr Bürgermeister,
 wir bitten um Aufnahme des nachfolgenden Antrags in die TO der nächsten Sitzung des o.a. Ausschusses:

Erneuerung Rampenbauwerk unter der DB-Brücke über die Sieg in FWH

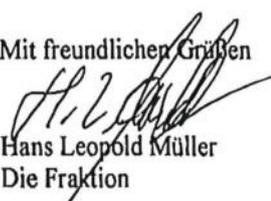
Beschlussentwurf:

Der MoBau-Ausschuss beschließt die sofortige Wiederherstellung des Rampenbauwerks unter der DB-Brücke über die Sieg in FWH und beauftragt die Verwaltung, ggü. der Bezirksregierung die Bereitschaft zur Übernahme der Baulast für dieses Rampenbauwerk zu erklären. Gleichzeitig wird die Verwaltung gebeten, Planung und Ausführung des Bauwerks schnellstmöglich vorzunehmen bzw. zu beauftragen und dem MoBau-Ausschuss und dem OA FWH in seiner nächsten Sitzung Bericht zu erstatten. Die Finanzierung ist sicherzustellen. Und

Begründung:

Das Rampenbauwerk ist sinnvoll und nicht entbehrlich, der Abriss unverständlich und erstaunlicherweise wohl nicht mit der Stadt abgesprochen?! Das Bauwerk soll auch weiterhin FußgängerInnen und RadfahrerInnen bei leichtem Hochwasser (statistisch rund 15 mal im Jahr vorkommend) ermöglichen, trockenen Fußes unter der Brücke 'durchzukommen'. Nach Auskunft der Verwaltung stehen/ standen sowohl der 'Siegweg' als auch die Rampe in der Baulast der Bezirksregierung. Die hatte der Stadtverwaltung - wohl erst nach Hinweisen unserer Fraktion - auf entsprechende Nachfrage hin mitgeteilt, dass von dort/ seitens der Bezirksregierung kein Bedarf an der Erhaltung / Erneuerung des Rampenbauwerkes gesehen wird und bei gegenteiliger Auffassung der Stadt die komplette Finanzierung und die nachfolgende Baulast für dieses Rampenbauwerk von ihrer Seite übernommen werden müsste. Dies ist angezeigt und alternativlos.

Mit freundlichen Grüßen


 Hans Leopold Müller
 Die Fraktion

~~Rats-/ Ausschuss-/ Bürger-/ -antrag/ -anfrage~~

- federführendes Dezernat/Amt II
 (Vorlagenersteller)
- sonstige beteiligte Dez./Ämter _____
 (Stellungnahme an federführendes Amt)
- folgenden OE's z.K. 01/13
- Ausschuss/Rat (Schriftführung) MoBauA/SF 66



Stadt Troisdorf
Der Bürgermeister
Az: II/60

Datum: 04.05.2023

Vorlage, DS-Nr. 2022/1124/2

öffentlich

Beratungsfolge	Sitzung am:	Ja	Nein	Enth.
Ausschuss für Umwelt- und Klimaschutz	10.05.2023			
Ausschuss für Mobilität und Bauwesen	01.06.2023			

Betreff: Bürgerantrag gemäß § 24 GO NRW des Bürgerforums Troisdorf vom 11. August 2022
hier: Bewässerung der Teiche hinter dem Bürgerhaus in Troisdorf-Spich

Beschlussentwurf:

Der Ausschuss lehnt den Antrag des Bürgerforums vom 11. August 2022 aus den in der Sachdarstellung genannten Gründen ab und beauftragt die Verwaltung die Entschlammungen wie bisher weiter durchzuführen.

Auswirkungen auf den Haushalt:

Finanzielle Auswirkungen: Nein

Auswirkungen auf das Klima:

Klimarelevanz: nein

Sachdarstellung:

Die Teiche im Park Haus Broich werden in regelmäßigen Abständen entschlammt (zuletzt im Oktober 2021), um der Geruchsbelästigung entgegenzuwirken. Durch die mit den klimatischen Veränderungen einhergehende Trockenheit und besonders die trockenen Sommer sinkt der Grundwasserspiegel ab und die natürliche Wasserzufuhr der Teiche fällt aus.

Eine Bewässerung der Teiche mit Frischwasser ist nicht möglich, da dies bedeuten würde, Trinkwasser einzufüllen. Trinkwasser ist aufgrund der klimatischen Veränderungen eine knapper werdende Ressource, die für solche Zwecke nicht verwendet werden sollte. Die Folgen des Klimawandels werden immer deutlicher spürbar. Ob man ihnen an allen Stellen entgegenwirken kann und sollte, wird in Fachkreisen kontrovers diskutiert. Die Natur wird sich auf jeden Fall an diesen Stellen mit einer Veränderung von Flora und Fauna an die neue Situation anpassen.

Der Rat hat beschlossen, den Bürgerantrag zur weiteren Beratung in den Ausschuss

für Umwelt- und Klimaschutz und in den Ausschuss für Mobilität und Bauwesen zu vertagen.

Zukünftig könnte nach Abarbeitung der geplanten Gewässerprojekte im Waldpark und am Burggraben im Rahmen eines Gewässerkonzeptes für den gesamten Park eine mögliche andere Bewässerung über die Einleitung von Niederschlagswasser aus umliegenden Flächen geklärt werden. Dabei ist zu beachten, dass sich der Park in großen Teilen in Privateigentum befindet und lediglich gepachtet ist und Überlegungen in eine solche Richtung nur mit Einverständnis der Eigentümerin möglich sind.

In Vertretung

Walter Schaaf
Technischer Beigeordneter



Stadt Troisdorf
Der Bürgermeister
Bürgerforum Troisdorf
53842 Troisdorf
B.

Das geht uns alle an

~~0244/4486412~~

Bürgerforum Troisdorf 53842 Troisdorf

~~Wohnweg~~

Tel: ~~0244/4486412~~

Brückenstr. 5, c/o Franken

Bürgerantrag gem. §24 GO NRW an den Rat der Stadt Troisdorf

Bewässerung der Teiche hinter dem Bürgerhaus in Spich

Wir beantragen hiermit zu beschließen:

Die Stadt Troisdorf stellt sicher, dass die Teiche hinter dem Bürgerhaus in Spich zukünftig einen kontinuierlichen Frischwasserzulauf erhalten.

Begründung

Die hinter dem Bürgerhaus in Spich befindlichen Teiche bleiben derzeit längere Zeit ohne Frischwasserzufuhr. Dies führt zu teils extremen Geruchsbelästigungen für die unmittelbare Anwohnerschaft.

Troisdorf, 11.8.2022

(Norbert Lang)

(Eva Müller)

Rats-/ Ausschuss-/ Bürger-/ -antrag/ -anfrage

• federführendes Dezernat/ Amt (Vorlagensteller) // 60 //

• sonstige beteiligte Dez./Ämter (Stellungnahme an federführendes Amt)

folgenden DE's z.K.

• Ausschuss/Rat (Schriftführung)

B10A

Rat/SE 20

(Thomas Franken)

(Birgit Kronen)

Stadt Troisdorf
Der Bürgermeister
Az: II/60

Datum: 16.12.2022

Vorlage, DS-Nr. 2022/1124

öffentlich

Beratungsfolge	Sitzung am:	Ja	Nein	Enth.
Rat	14.02.2023			

Betreff: Bürgerantrag gemäß § 24 GO NRW des Bürgerforums Troisdorf vom 11. August 2022
hier: Bewässerung der Teiche hinter dem Bürgerhaus in Troisdorf-Spich

Beschlussentwurf:

Der Rat macht von seinem Rückholrecht Gebrauch und entscheidet in der Angelegenheit unmittelbar selbst.
Der Rat lehnt den Bürgerantrag des Bürgerforums vom 18.08.2022 aus den in der Sachdarstellung benannten Gründen ab.

Auswirkungen auf den Haushalt:

Finanzielle Auswirkungen: Nein

Auswirkungen auf das Klima:

Klimarelevanz: nein

Sachdarstellung:

Die Teiche im Park Haus Broich werden in regelmäßigen Abständen entschlammt (zuletzt im Oktober 2021), um der Geruchsbelästigung entgegenzuwirken. Durch die mit den klimatischen Veränderungen einhergehende Trockenheit und besonders die trockenen Sommer sinkt der Grundwasserspiegel ab und die natürliche Wasserzufuhr der Teiche fällt aus. Eine Bewässerung der Teiche mit Frischwasser ist nicht möglich, da dies bedeuten würde, Trinkwasser einzufüllen. Trinkwasser ist aufgrund der klimatischen Veränderungen eine knapper werdende Ressource.

Daher empfiehlt die Verwaltung den Bürgerantrag abzulehnen.

In Vertretung

Walter Schaaf
Technischer Beigeordneter

Auszug

Aus der Niederschrift über die Sitzung
Rates
vom 14.02.2023

An

mit der Bitte um Kenntnisnahme / weitere Veranlassung.

TOP 19 Bürgerantrag gemäß § 24 GO NRW des Bürgerforums DS-NR. 2022/1124
Troisdorf vom 11. August 2022
hier: Bewässerung der Teiche hinter dem Bürgerhaus in
Troisdorf-Spich

Bürgermeister Alexander Biber: Das ist ein Bürgerantrag gemäß § 24 GO NRW des Bürgerforums Troisdorf vom 11. August 2022. Hier geht es um die Bewässerung der Teiche hinter dem Bürgerhaus in Troisdorf-Spich.

Herr Herrmann hat sich gemeldet.

Friedhelm Herrmann (CDU): Für die CDU-Fraktion möchte ich beantragen, dass wir den Beschlusssentwurf ändern und den Inhalt im MoBau beraten, verbunden mit der Bitte an die Verwaltung, den grundsätzlichen Bedarf, den Ententeichen Wasser zuzuführen, zu beleuchten und Optionen zu skizzieren, ohne ins Detail zu gehen. Das heißt keine Tiefenplanung, sondern nur ein paar Ideen, damit es dort vertieft diskutiert werden kann.

Bürgermeister Alexander Biber: Herr Schlesiger.

Sven Schlesiger (Die Linke): Vielen Dank, Herr Bürgermeister. – Meine Damen und Herren! Ich hätte Ähnliches beantragt, sehe dafür allerdings eher den Ausschuss für Umwelt- und Klimaschutz als zuständig an. Denn dieses Gewässer ist in gewisser Weise ein Biotop, sodass die Zuständigkeit doch eher beim Umwelt- und Klimaschutzausschuss liegt.

Bürgermeister Alexander Biber: Das ist doch überhaupt kein Problem.

Sven Schlesiger (Die Linke): Generell wäre es an der Stelle doch sicherlich auch möglich, das Wasser quasi vom Dach des Hauses Broich einzuleiten, wie wir es jetzt auch an anderen Stellen versuchen werden. Das ist allerdings sicherlich schwierig, da sich das Haus in privatem Eigentum befindet. Aber vielleicht kann die Stadt mal auf den Eigentümer zugehen. – Vielen Dank.

Bürgermeister Alexander Biber: Okay. – Also, ich habe Sie jetzt so verstanden, dass das Thema zuerst im Umwelt- und Klimaschutzausschuss und anschließend im MoBau behandelt werden soll.

Dann lasse ich jetzt darüber abstimmen. Gibt es dafür eine Mehrheit? – Gibt es jemanden, der das nicht möchte? – Sich enthält? – Dann haben wir das einstimmig so vertagt.

Beschluss:

Der Rat der Stadt Troisdorf beschließt einstimmig den Bürgerantrag des Bürgerforums vom 18.08.2022, zur weiteren Beratung in den Ausschuss für Umwelt- und Klimaschutz und in den Ausschuss für Mobilität und Bauwesen zu vertagen.

Abstimmungsergebnis: Ja 48 Nein 0 Enthaltung 0

Abstimmungsübersicht der Fraktionen:

	CDU	SPD	GRÜNE	FDP	DIE LINKE	DIE FRAKTION	Volksabstimmung
Ja	X	X	X	X	X	X	X
Nein							
Enth.							

Stadt Troisdorf
Der Bürgermeister
Az: Co-II/66

Datum: 04.05.2023

Vorlage, DS-Nr. 2023/0303/1

öffentlich

Beratungsfolge	Sitzung am:	Ja	Nein	Enth.
Rat	02.05.2023			
Ausschuss für Mobilität und Bauwesen	01.06.2023			

Betreff: Bürgerantrag gemäß § 24 GO NRW des Bürgerforums Troisdorf vom 19. Februar 2023
hier: Einrichtung der Schloßstraße in Troisdorf-Mitte als Einbahnstraße

Beschlussentwurf:
Der Antrag wird abgelehnt.

Auswirkungen auf den Haushalt:
Finanzielle Auswirkungen: Nein

Auswirkungen auf das Klima:
Klimarelevanz: entfällt

Sachdarstellung:
Eine Einbahnstraßenregelung ist aus Sicht der Verwaltung abzulehnen, da dadurch die Erschließung des Gebiets erschwert wird und unnötige Umwegfahrten (insbesondere für die Anwohner) erzeugt werden, durch welche dann andere Straßen zusätzlich belastet würden. Außerdem würde sich durch eine Einbahnstraßenregelung erfahrungsgemäß auch die durchschnittliche Geschwindigkeit der Fahrzeuge erhöhen, da kein Gegenverkehr mehr zu erwarten ist. Die Verwaltung wird die Situation weiter beobachten.

Im Auftrag

Thomas Schirmacher
Co-Dezernent II



Das geht uns alle an

Bürgerforum Troisdorf

53842 Troisdorf

Tel:

buergenforumtroisdorf@gmx.net

Godesberger Str. 5

0241 41496412
015252045593

Bürgerantrag gem. § 24 GO NRW an den Rat der Stadt Troisdorf

Einrichtung der Schloßstr. in Troisdorf-Mitte als Einbahnstraße

Wir beantragen hiermit zu beschließen:



Die Schloßstr. in Troisdorf-Mitte wird künftig in Fahrtrichtung von der Römerstr. zum Annonisweg als Einbahnstr. ausgewiesen.

Begründung

Bereits seit Jahren klagen die AnwohnerInnen der Schloßstr. über das inzwischen inakzeptable Verkehrschaos! Es bedarf nun endlich einer umfassenden Korrektur durch künftige Ausweisung als Einbahnstr., womit dann dem Ansinnen einer überwältigenden Mehrheit der dort ansässigen Bürgerschaft Rechnung getragen würde!

Troisdorf, den 19.2.2023

(Norbert Lang) (Eva Müller) (Katherina Paraschas) (Martin Preuß)

Rats-/ Ausschuss-/ Bürger-/ -antrag/ -anfrage

- federführendes Dezernat/Amt (Vorlagensteller)

II/611 GG SR

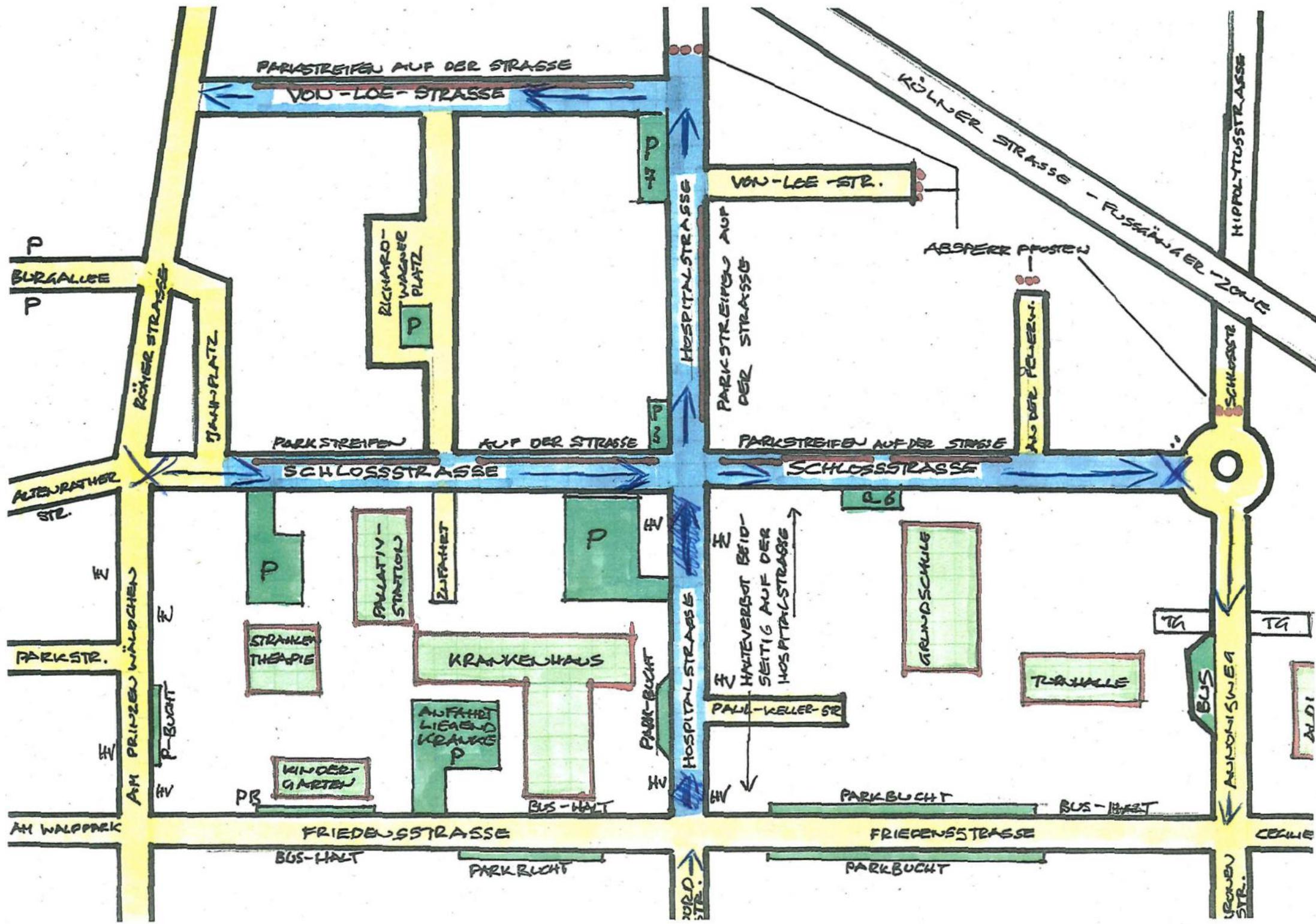
- sonstige beteiligte Dez./Ämter (Stellungnahme an federführendes Amt)

- folgenden OE's z.K.

23/01

- Ausschuß/Rat (Schriftführung)

22/1 SF 29



Stadt Troisdorf
Der Bürgermeister
Az: Co-II/66

Datum: 04.05.2023

Vorlage, DS-Nr. 2023/0304/1

öffentlich

Beratungsfolge	Sitzung am:	Ja	Nein	Enth.
Rat	02.05.2023			
Ausschuss für Mobilität und Bauwesen	01.06.2023			

Betreff: Bürgerantrag gemäß § 24 GO NRW des Bürgerforums Troisdorf vom 20. Februar 2023
hier: Einrichtung des Teilstücks der Hospitalstraße in Troisdorf-Mitte zwischen der Schloßstraße und der von-Loe-Straße als Einbahnstraße

Beschlussentwurf:
Der Antrag wird abgelehnt.

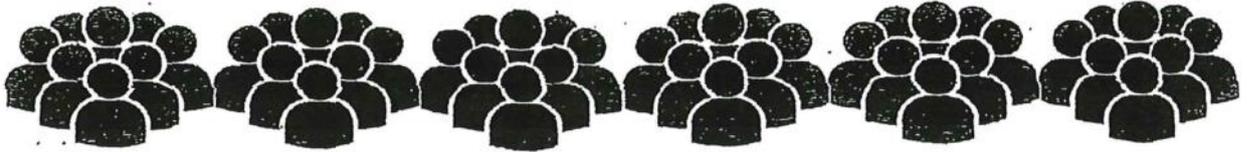
Auswirkungen auf den Haushalt:
Finanzielle Auswirkungen: Nein

Auswirkungen auf das Klima:
Klimarelevanz: entfällt

Sachdarstellung:
Eine Einbahnstraßenregelung ist aus Sicht der Verwaltung abzulehnen, da dadurch die Erschließung des Gebiets erschwert wird und unnötige Umwegfahrten (insbesondere für die Anwohner) erzeugt werden, durch welche dann andere Straßen zusätzlich belastet würden. Außerdem würde sich durch eine Einbahnstraßenregelung erfahrungsgemäß auch die durchschnittliche Geschwindigkeit der Fahrzeuge erhöhen, da kein Gegenverkehr mehr zu erwarten ist. Die Verwaltung wird die Situation weiter beobachten.

Im Auftrag

Thomas Schirmmacher
Co-Dezernent II



Das geht uns alle an

Bürgerforum Troisdorf

53842 Troisdorf

Tel. ~~0224 4149644~~

buergerforumtroisdorf@gmx.net

Godesberger Str. 5

~~0224 4149644~~
015252045593

Bürgerantrag gem. § 24 GO NRW an den Rat der Stadt Troisdorf

Stadt Troisdorf
Der Bürgermeister

11. März 2023

Einrichtung des Teilstücks der Hospitalstr. zwischen der Schloßstr. und der von Loe-Str. als Einbahnstraße

Wir beantragen hiermit zu beschließen:

Das Teilstück der Hospitalstr. in Troisdorf-Mitte zwischen der Schloßstr. und der von Loe-Str. wird künftig in Fahrtrichtung der Fußgängerzone als Einbahnstr. ausgewiesen.

Begründung

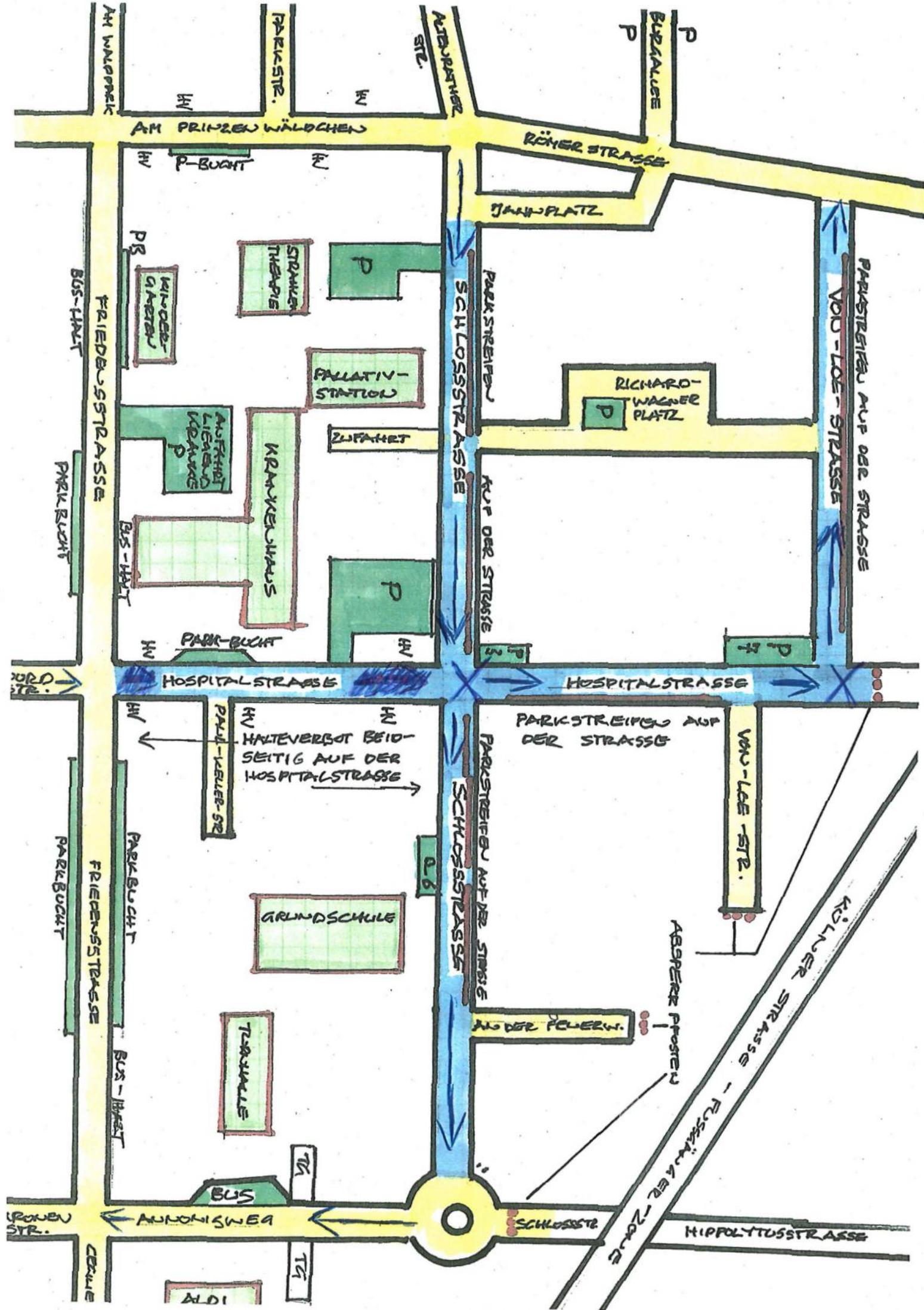
Die Anwohnerschaft des vorgenannten Teilstücks der Hospitalstr. beklagt bereits seit langer Zeit die nervtötende dort vorherrschende Verkehrs- und Parksituation. Hier ist nach dem mehrheitlichen Willen der betroffenen BürgerInnen dringende Abhilfe umgehend erforderlich!

Troisdorf, den 20.2.2023

(Norbert Lang) (Eva Müller) (Katherina Paraschas) (Martin Preuß)

Rats-/ Ausschuss-/ Bürger-/ -antrag/ -anfrage

- federführendes Dezernat/Amt J/KO
- sonstige beteiligte Dez./Ämter _____
- folgenden OE's z.K. 13/01
- Ausschuß/Rat (Schriftführung) Det/SE/LS



Stadt Troisdorf
Der Bürgermeister
Az: Co-II/66

Datum: 04.05.2023

Vorlage, DS-Nr. 2023/0305/1

öffentlich

Beratungsfolge	Sitzung am:	Ja	Nein	Enth.
Rat	02.05.2023			
Ausschuss für Mobilität und Bauwesen	01.06.2023			

Betreff: Bürgerantrag gemäß § 24 GO NRW des Bürgerforums Troisdorf vom 23. Februar 2023
hier: Einrichtung der von Loe-Straße in Troisdorf-Mitte als Einbahnstraße

Beschlussentwurf:
Der Antrag wird abgelehnt.

Auswirkungen auf den Haushalt:
Finanzielle Auswirkungen: Nein

Auswirkungen auf das Klima:
Klimarelevanz: entfällt

Sachdarstellung:
Eine Einbahnstraßenregelung ist aus Sicht der Verwaltung abzulehnen, da dadurch die Erschließung des Gebiets erschwert wird und unnötige Umwegfahrten (insbesondere für die Anwohner) erzeugt werden, durch welche dann andere Straßen zusätzlich belastet würden. Außerdem würde sich durch eine Einbahnstraßenregelung erfahrungsgemäß auch die durchschnittliche Geschwindigkeit der Fahrzeuge erhöhen, da kein Gegenverkehr mehr zu erwarten ist. Die Verwaltung wird die Situation weiter beobachten.

Im Auftrag

Thomas Schirmmacher
Co-Dezernent II



Das geht uns alle an

Bürgerforum Troisdorf

53842 Troisdorf

Tel. ~~0224 14196412~~

buergerforumtroisdorf@gmx.net

Godesberger Str. 5

~~0224 14196412~~
015252045593

Bürgerantrag gem. § 24 GO NRW an den Rat der Stadt Troisdorf

Einrichtung der von Loe-Str. in Troisdorf-Mitte als Einbahnstraße

Stadt Troisdorf
Der Bürgermeister
Eing. 14. März 2023
B.

Wir beantragen hiermit zu beschließen:

Die von Loe-Str. in Troisdorf-Mitte wird künftig in Fahrtrichtung von der Hospitalstr. zur Römerstr. als Einbahnstraße ausgewiesen.

Begründung

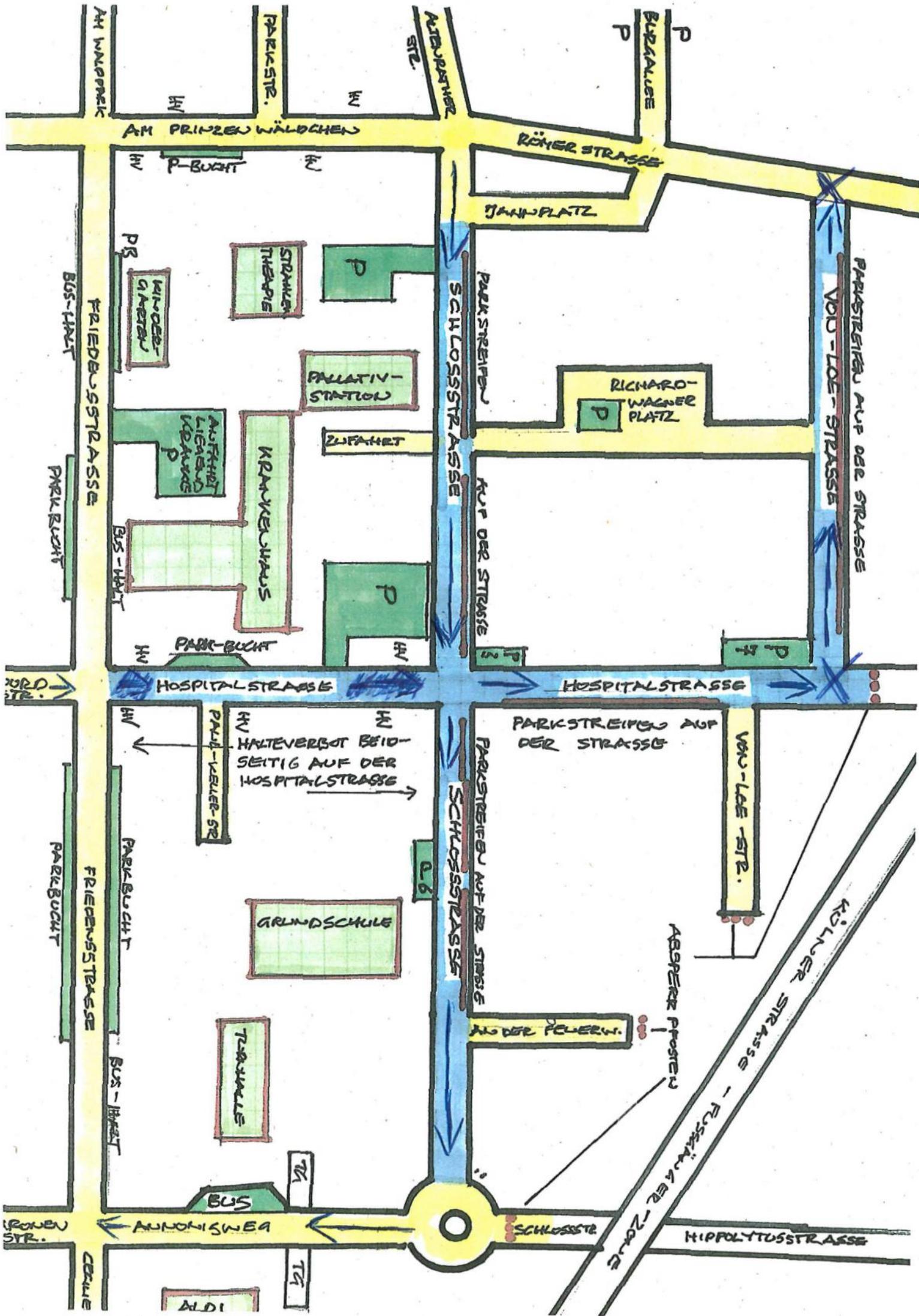
Die Anwohnerschaft der von Loe-Str. wünscht sich in Anlehnung an die schlechten Erfahrungen der Nachbarschaft aus der Hospitalstr. mit großer Mehrheit zur dortigen verkehrstechnischen Problematik mit unzureichenden Parkmöglichkeiten dringendst eine Umwandlung in eine Einbahnstraße.

Troisdorf, den 23.2.2023

(Norbert Lang) (Eva Müller) (Katherina Paraschous) (Martin Preuß)

Rats-/ Ausschuss-/ Bürger-/ -antrag/ -anfrage

- federführendes Dezernat/Amt (Vorlagensteller) III/COI 66
- sonstige beteiligte Dez./Ämter (Stellungnahme an federführendes Amt) _____
- folgenden OE's z.K. 23/01
- Ausschuss/Rat (Schriftführung) 22/157/29



Stadt Troisdorf
Der Bürgermeister
Az: Co-II/66

Datum: 04.05.2023

Vorlage, DS-Nr. 2023/0306/1

öffentlich

Beratungsfolge	Sitzung am:	Ja	Nein	Enth.
Rat	13.06.2023			
Ausschuss für Mobilität und Bauwesen	01.06.2023			

Betreff: Bürgerantrag gemäß § 24 GO NRW des Bürgerforums Troisdorf vom 24. Februar 2023
hier: Zufahrt zur Palliativ-Station des St. Josef-Krankenhauses in Troisdorf-Mitte

Beschlussentwurf:

Der Ausschuss für Mobilität und Bauwesen lehnt den Antrag ab.

Auswirkungen auf den Haushalt:

Finanzielle Auswirkungen: Nein

Auswirkungen auf das Klima:

Klimarelevanz: entfällt

Sachdarstellung:

Das Bürgerforum Troisdorf beantragt Kontakt mit dem Orden der Franziskanerinnen zu Olpe als Trägerin des St. Josef Krankenhauses aufzunehmen, um abzuklären, ob

a) auf die fehlende Wendemöglichkeit an der Einfahrt der Palliativstation in der Schloßstraße hingewiesen werden kann
und

b) kurzfristig eine Wendemöglichkeit im Innenbereich angelegt werden kann.

Die Stadt Troisdorf ist für Änderungen der infrastrukturellen Gegebenheiten auf Privatgelände nicht zuständig.

Im Auftrag

Thomas Schirmacher
Co-Dezernent II



Das geht uns alle an

Bürgerforum Troisdorf

53842 Troisdorf

Tel:

buergerforumtroisdorf@gmx.net

Godesberger Str. 5

~~0241 4196412~~
015252045593

Bürgerantrag gem. § 24 GO NRW an den Rat der Stadt Troisdorf

Zufahrt zur Palliativ-Station des St. Josef-Krankenhauses in Troisdorf

St. Josef Krankenhaus
Der Bürgermeister
Eing. 14. März 2023
B:

Wir beantragen hiermit zu beschließen:

Die Verwaltung nimmt Kontakt mit dem Orden der Franziskanerinnen zu Olpe als Trägerin des St. Josef-Krankenhauses in Troisdorf-Mitte auf, um abzuklären,

- 1) dass an der Einfahrt zur Palliativ-Station in der Schloßstr. deutlich erkennbar auf die im Innenbereich fehlende Wendemöglichkeit hingewiesen wird und
- 2) dass kurzfristig eine besagte Wendemöglichkeit im Innenbereich angelegt wird.

Begründung

Derzeit kommt es an der vorgenannten Zufahrt (alte Krankenhaus-Zufahrt) immer wieder zu chaotischen Vorgängen, weil die Fahrzeuge rückwärts auf die Schloßstr. zurücksetzen müssen und dabei nicht nur den Verkehrsfluss zum Erliegen bringen und Fußgänger wie Radfahrer gefährdet werden, sondern besagtes Zurücksetzen bis in die Privateinfahrten der gegenüber liegenden Grundstücke erfolgt und dabei bereits mehrfach dort parkende PKW beschädigt wurden!

Troisdorf, den 24.8.2023

(Norbert Lang) (Eva Müller) (Katherina Paraschas) (Martin Preuß)

Rats-/ Ausschuss-/ Bürger-/ -antrag/ -anträge

• federführendes Dezernat/Amt (Vorlagensteller) ~~11/1011~~ 66.88

• sonstige beteiligte Dez./Ämter (Stellungnahme an federführendes Amt)

• folgenden OE's z.K. 13102

• Ausschuss/Rat (Schriftführung) ~~Rat / 57/23~~

Stadt Troisdorf
Der Bürgermeister
Az: Co-II/66

Datum: 04.05.2023

Vorlage, DS-Nr. 2023/0308/1

öffentlich

Beratungsfolge	Sitzung am:	Ja	Nein	Enth.
Rat	02.05.2023			
Ausschuss für Mobilität und Bauwesen	01.06.2023			

Betreff: Bürgerantrag gemäß § 24 GO NRW des Bürgerforums Troisdorf vom 26. Februar 2023
hier: Einrichtung der Nordstraße in Troisdorf-Mitte als Einbahnstraße

Beschlussentwurf:
Der Antrag wird abgelehnt.

Auswirkungen auf den Haushalt:
Finanzielle Auswirkungen: Nein

Auswirkungen auf das Klima:
Klimarelevanz: entfällt

Sachdarstellung:
Eine Einbahnstraßenregelung ist aus Sicht der Verwaltung abzulehnen, da dadurch die Erschließung des Gebiets erschwert wird und unnötige Umwegfahrten (insbesondere für die Anwohner) erzeugt werden, durch welche dann andere Straßen zusätzlich belastet würden. Außerdem würde sich durch eine Einbahnstraßenregelung erfahrungsgemäß auch die durchschnittliche Geschwindigkeit der Fahrzeuge erhöhen, da kein Gegenverkehr mehr zu erwarten ist. Die Verwaltung wird die Situation weiter beobachten.

Im Auftrag

Thomas Schirmmacher
Co-Dezernent II



Das geht uns alle an

Bürgerforum Troisdorf

53842 Troisdorf

Tel:

~~02241 41496412~~

015252045593

buergerforumtroisdorf@gmx.net

Stadt Troisdorf

Der Bürgermeister

Esdesberger Str. 5

Eing. 14 März 2023

B:

Bürgerantrag gem. § 24 GO-NRW an den Rat der Stadt Troisdorf

Einrichtung der Nordstr. in Troisdorf-Mitte als Einbahnstraße

Wir beantragen hiermit zu beschließen:

Die Nordstr. in Troisdorf-Mitte wird künftig in Fahrtrichtung von der Carl-Diem-Str. zur Friedensstr. als Einbahnstraße ausgewiesen.

Begründung

Die Mehrheit der Anwohnerschaft der Nordstr. strebt zum Erreichen einer notwendigen Verkehrsberuhigung mit Verbesserung der unbefriedigenden Parksituation eine künftige Ausweisung als Einbahnstraße an!

Troisdorf, den 26.2.2023

in Vert.

(Norbert Lang) (Eva Müller) (Katherina Paraschas) (Martin Preuß)

Rats-/ Ausschuss-/ Bürger-/ -antrag/-anfrage

• federführendes Dezernat/Amt (Vorlagenersteller)

W/CO

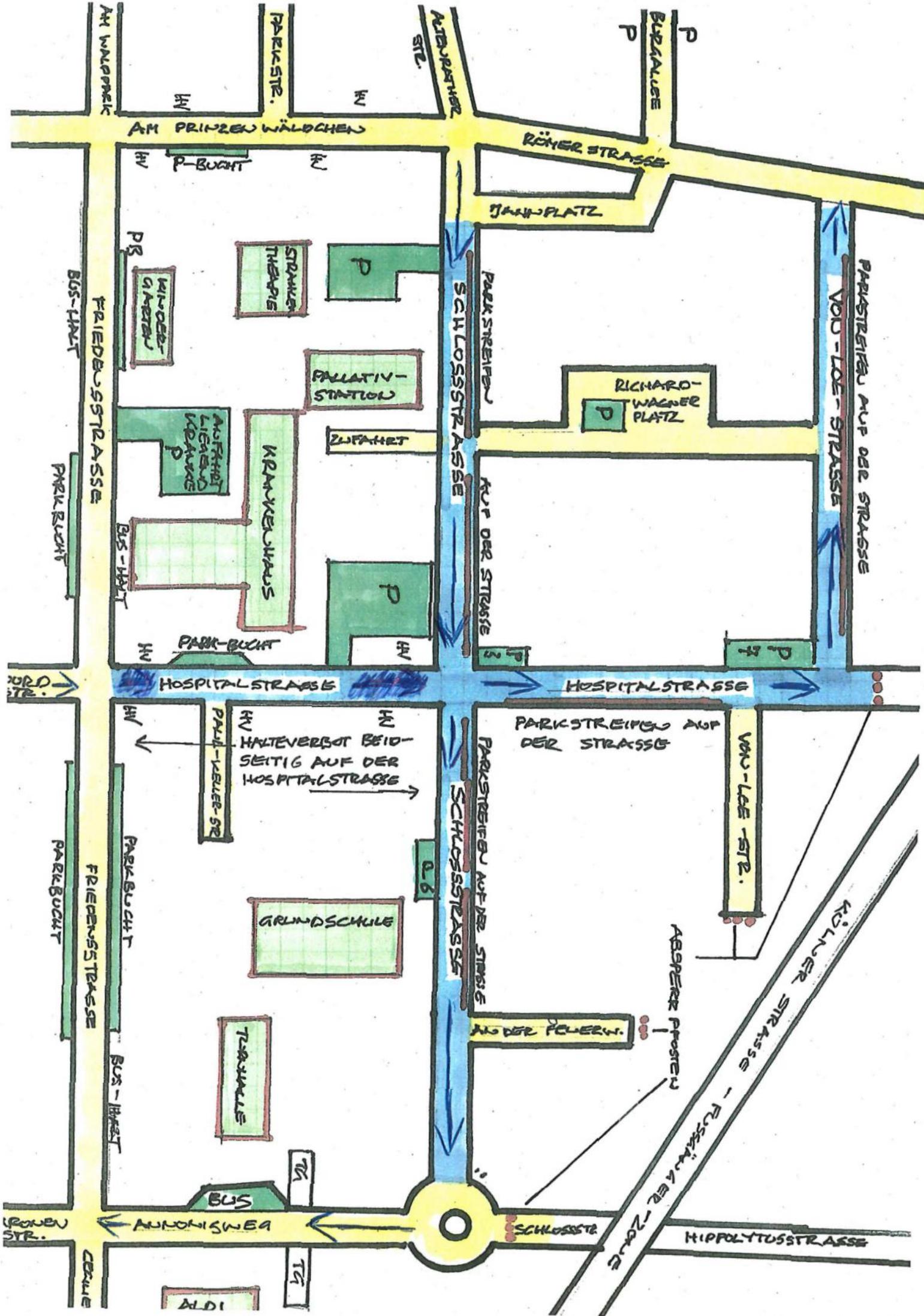
• sonstige beteiligte Dez./Ämter (Stellungnahme an federführendes Amt)

• folgenden OE's z.K.

BICA

• Ausschuss/Rat (Schriftführung)

Rat/SE RB



Stadt Troisdorf
Der Bürgermeister
Az: Co-II/66

Datum: 04.05.2023

Vorlage, DS-Nr. 2023/0312/1

öffentlich

Beratungsfolge	Sitzung am:	Ja	Nein	Enth.
Rat				
Ausschuss für Mobilität und Bauwesen	01.06.2023			

Betreff: Bürgerantrag gemäß § 24 GO NRW des Bürgerforums Troisdorf vom 28. Februar 2023
hier: Einrichtung des Annoniswegs in Troisdorf-Mitte als Einbahnstraße

Beschlussentwurf:
Der Antrag wird abgelehnt.

Auswirkungen auf den Haushalt:

Finanzielle Auswirkungen: Nein

Auswirkungen auf das Klima:
Klimarelevanz: entfällt

Sachdarstellung:

Eine Einbahnstraßenregelung ist aus Sicht der Verwaltung abzulehnen, da dadurch die Erschließung des Gebiets erschwert wird und unnötige Umwegfahrten (insbesondere für die Anwohner) erzeugt werden, durch welche dann andere Straßen zusätzlich belastet würden. Außerdem würde sich durch eine Einbahnstraßenregelung erfahrungsgemäß auch die durchschnittliche Geschwindigkeit der Fahrzeuge erhöhen, da kein Gegenverkehr mehr zu erwarten ist. Die Verwaltung wird die Situation weiter beobachten.

Im Auftrag

Thomas Schirmmacher
Co-Dezernent II



Das geht uns alle an

Bürgerforum Troisdorf

53842 Troisdorf

Tel.:

~~0241 4196412~~

~~buergerforumtroisdorf@gmx.net~~

Stadt Troisdorf

der Bürgermeister

~~Schloßberger Str. 5~~

~~015252045593~~

Eing. 15. März 2023

B.

Bürgerantrag gem. § 24 GO NRW an den Rat der Stadt Troisdorf

Einrichtung des Annoniswegs in Troisdorf-Mitte als Einbahnstraße

Wir beantragen hiermit zu beschließen:

Der Annonisweg in Troisdorf-Mitte wird künftig in Fahrtrichtung von der Schloßstr. zur Friedensstr. als Einbahnstr. ausgewiesen.

Begründung

Die Mehrheit der Anwohnerschaft des Annoniswegs beklagt die dortigen chaotischen Verkehrsverhältnisse, nicht zuletzt auch als Gefährdung der hier passierenden Schülerschaft der nahen Schule, und befürwortet die künftige Ausweisung als Einbahnstraße!

Troisdorf, den 28.2.2023

Rats-/ Ausschuss-/ Bürger-/ -antrag/-anfrage

• federführendes Dezernat/Amt (Vorlagenersteller)

Hoff BB

• sonstige beteiligte Dez./Ämter (Stellungnahme an federführendes Amt)

• folgenden OE's z.K.

BBI

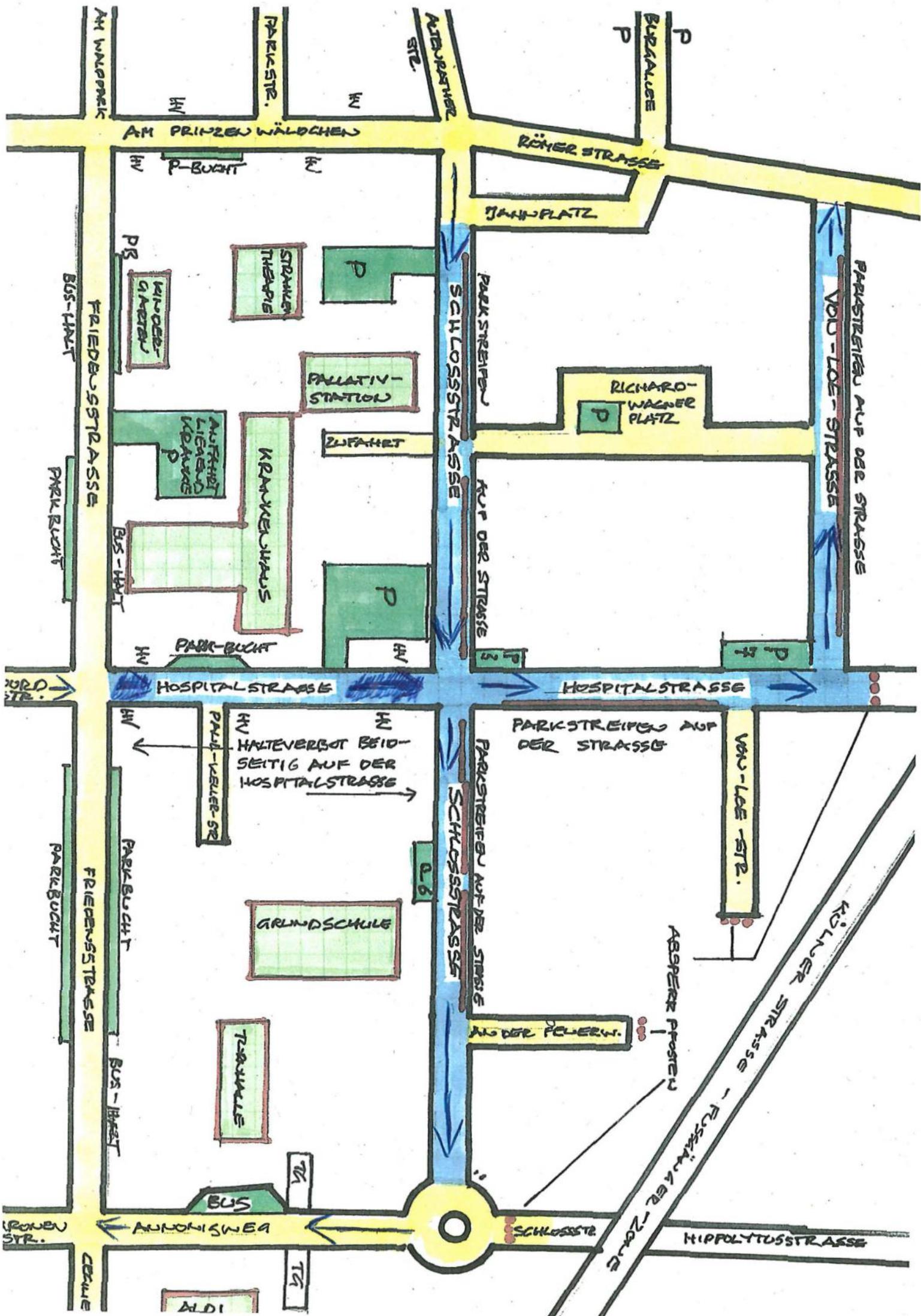
• Ausschuß/Rat (Schriftführung)

251/5/R

N. Lang

E. Müller

(Norbert Lang) (Eva Müller) (Katherina Paraschas) (Martin Preuß)



Mitteilungen

Stadt Troisdorf
Der Bürgermeister
Az: 26.3/nn

Datum: 04.05.2023

Mitteilungsvorlage, DS-Nr. 2023/0426

öffentlich

Beratungsfolge	Sitzung am:	Ja	Nein	Enth.
Ausschuss für Mobilität und Bauwesen	01.06.2023			

Betreff: Solarpotential mit Liste der untersuchten städtischen Bestandsimmobilien

Mitteilungstext:

Die Verwaltung hat den Beschluss des Ausschusses für Mobilität und Bauwesen vom 20.04.2023 zur Kenntnis genommen.

Die Untersuchung des Solarpotentials der städtischen Bestandsgebäude wurde erweitert und vervollständigt. Insgesamt wurden 190 städtische Gebäude untersucht, davon 158 Gebäude, die rein städtisch genutzt werden, und insgesamt 32 vermietete Immobilien. 12 der städtisch genutzten Gebäude sind angemietet, wodurch eine Nutzung der Dachfläche für Solarstrom nur in Rücksprache mit dem*der Eigentümer*In in Frage kommen kann. 30 Gebäude besitzen bereits eine Solarstromanlage (u.a. städtische Anlagen, Bürgersolar, Anlagen der Stadtwerke Troisdorf), 8 städtische Gebäude stehen unter Denkmalschutz.

Mit dem Onlinetool (Energieatlas NRW) des Landesamts für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen (LANUV) (https://www.energieatlas.nrw.de/site/karte_solarkataster) lassen sich nicht alle städtischen Gebäude abbilden, da diese aufgrund des neuen Baujahres im Kartenmaterial noch nicht hinterlegt sind. Ebenfalls liegen für eine vollständige Wirtschaftlichkeitsberechnung zum aktuellen Zeitpunkt (09.05.2023) noch nicht alle Stromverbrauchsdaten für 2022 vor.

Ermittelt wurde über den Energieatlas die mögliche Gesamtmodulfläche (Vollbelegung der Dachfläche) je Gebäude, sowie daraus resultierend die Summe des jeweils möglichen Solarertrags.

Für die Installation inkl. dem Material der Solarstromanlagen kann aktuell von einem Preis ca. 1500 €/kW_p netto ausgegangen werden. Dafür müssen die statischen und bautechnischen Voraussetzungen wie der Zustand der Dachkonstruktion und – eindeckung, sowie die elektrische Anlage der Gebäude eine einfache Ergänzung einer Solarstromanlage zulassen.

Man kann davon ausgehen, dass etwa 30% des Gebäudestromverbrauchs über Solarstrom abgedeckt werden kann. Damit kann der aus dem Netz bezogene Strom

um diesen Anteil reduziert und der eingesparte Strom angerechnet werden. Durch einen Batteriespeicher kann dieser Anteil gesteigert werden. Zur Wirtschaftlichkeitsberechnung werden die 30% des Verbrauchs zum aktuellen Preis von 41,889 ct/kWh angerechnet. Der Gesamtertrag der Solarstromanlage abzüglich des eingesparten Gebäudestroms können zur marktüblichen Einspeisevergütung veräußert werden. Diese beträgt bei Solarstromanlagen bis zu einer Leistung von 10 kW_p aktuell 8,2 ct/kWh und bei Anlagen mit mehr als 10 kW_p Leistung 7,1 ct/kWh.

Die Verwaltung schlägt vor, folgende neuere Gebäude die bisher über keine Solarstromanlage verfügen nachzurüsten:

- Kita Astrid-Lindgren-Str. in Müllekoven
- Kita Ravensberger Weg in Mitte
- Feuerwehrgerätehaus Die große Heerstr. in Müllekoven
- Feuerwehrgerätehaus Heidegraben in Altenrath

Gebäude	Modulfläche [m ²]	Leistung [kW _p]	Investitionskosten [€]
Kita Astrid-Lindgren-Str.	226	58	103.191
Kita Ravensberger Weg	265	68	121.213
FwGH Müllekoven	77	20	35.220
FwGH Altenrath	77	20	35.220

Gebäude	Stromverbrauch 2022 [kWh]	Stromkosten Preis ab 2023 [€]	Solarstromertrag [kWh/a]	Reduzierung Stromkosten [€/a]	Einspeisevergütung [€/a]	Amortisation [a]
Kita Astrid-Lindgren-Str.	16.935	7.094	57.810	2.128	4.455	17,0
Kita Ravensberger Weg	38.565	16.155	67.906	4.846	4.477	13,0
FwGH Müllekoven	16.043	6.720	19.731	2.016	1.258	10,8
FwGH Altenrath	17.634	7.387	19.731	2.216	1.244	10,2

Die vier Gebäude verfügen zudem über eine Wärmepumpe, wodurch der Autarkiegrad gesteigert werden kann.

Die Investitionskosten für die Solarstromanlagen und die voraussichtlichen Erträge für die restlichen städtischen Gebäude können der beigefügten vollständigen Liste entnommen werden.

Im Auftrag

Thomas Schirmacher
Co-Dezernent II

Städtisch genutzte Gebäude																						
Nr.	Gebäudebezeichnung	Bauwerkszuordnung nach VDI 3807	Standort				Baujahr	Dach		60.271.060	Anlagendimensionen				Wirtschaftlichkeit						Gründachpotential	
			PLZ	Ort	Straße	Nr.		Ist-Zustand	Solarenergie		Module	Kosten	Ist-Zustand	Abdeckung über Solarstrom					Ist-Zustand	68.714		
92							Dachform		Solarpotential [kWh/m²]	Gesamtoberfläche [m²]	Maximalleistung [kWp]	Kosten gerundet [€]	Kosten inkl. MwSt. [€]	Stromverbrauch 2022 [kWh]	Stromkosten inkl. MwSt. [€] (Preis ab 2023)	Mögliche Abdeckung Solarstrom 30% [kWh]	Solarstromertrag gesamt [kWh]	Reduzierung Stromkosten inkl. MwSt. [€] (Preis ab 2023)	Einspeisevergütung [€]	Amortisation [a]	Gründach	Fläche [m²]
1	Gesamtschule am Bergeracker Oberlar	411000 - Gesamtschulen	53842	Troisdorf-Oberlar	Am Bergeracker	31	1976	Flachdach	2.635.800	2.292	587	880.988	1.048.375	410.618,0	172.004	123.185	587.325	51.601	38.036	11,7		5.697
1	Sporthalle GES Am Bergeracker	511300 - Turn- und Sporthallen 2000-3000	53842	Troisdorf-Oberlar	Am Bergeracker	31	1976	Flachdach	509.450	443	114	170.278	202.631	126.192,0	52.861	37.858	113.519	15.858	6.934	8,9		1.138
2	Friedhofshalle Spich	970000 - Friedhof - Friedhofsanlagen	53842	Troisdorf-Spich	Am Friedhof	9	1955	Satteldach	49.400	52	13	19.988	23.785	2.364,0	990	709	13.325	297	925	19,5		-
3	Kita am Krausacker	441000 - Kindertagesstätten	53844	Troisdorf-Bergheim	Am Krausacker	2	2002	Flachdach / Pultdach	284.050	247	63	94.941	112.979	21.696,0	9.088	6.509	63.294	2.726	4.300	16,1		732
5	Stadtteilteam Jugendamt Troisdorf-Mitte	130000 - Verwaltungsgebäude	53840	Troisdorf-Mitte	Am Wasserwerk/ Malenstr.	20		Flachdach	150.650	131	34	50.353	59.920	28.587,0	11.975	8.576	33.569	3.592	2.128	10,5		389
6	Grundschule u. Trogata Asselbachstraße	412000 - Grundschulen	53842	Troisdorf-Spich	Asselbachstr.	40	1963	Flachdach	1.409.900	1.226	314	471.244	560.780	88.427,2	37.041	26.528	314.163	11.112	21.517	17,2		3.158
6	Sporthalle Asselbachstraße	511200 - Turn- und Sporthallen 1000-2000	53842	Troisdorf-Spich	Asselbachstr.	40	2008	Flachdach/ Tonnendach	707.250	615	158	236.391	281.305	173.070,0	72.497	51.921	157.594	21.749	9.645	9,0		1.741
7	Kita Astrid-Lindgren-Straße	441000 - Kindertagesstätten	53844	Troisdorf-Bergheim	Astrid-Lindgren-Straße	4	2017	Flachdach	259.440	226	58	86.715	103.191	16.935,5	7.094	5.081	57.810	2.128	3.953	17,0		561
8	Feuerwehr Gerätehaus Kriegsdorf	776100 - Feuerwehren, Freiwillige	53844	Troisdorf-Kriegsdorf	Birklestr.	54	1957	Satteldach	53.000	53	14	20.372	24.243	4.549,0	1.906	1.365	13.581	572	924	16,2		63
9	Kita Bismarckplatz	441000 - Kindertagesstätten	53842	Troisdorf-West	Bismarckplatz	1	1912	Walmdach	246.472	254	65	97.631	116.181	26.733,0	11.198	8.020	65.088	3.359	4.383	15,0	Denkmalschutz	-
10	Grundschule Blücherstraße	412000 - Grundschulen	53842	Troisdorf-West	Blücherstr.	42	1957	Walmdach	774.800	776	199	298.275	354.947	42.145,3	17.654	12.644	198.850	5.296	13.742	18,6		-
10	Turnhalle Mozartstraße	511100 - Turn- und Sporthallen < 1000	53842	Troisdorf-West	Mozartstr.	1	1953	Flachdach	215.838	189	48	72.647	86.450	4.920,7	2.061	1.476	48.431	618	3.395	21,5		505
11	Bauhof	774000 - Bauhöfe	53842	Troisdorf-Oberlar	Bonner Str.	56		Satteldach	4.290.026	4.325	1.108	1.662.422	1.978.282	89.797,4	37.615	26.939	1.108.281	11.285	77.887	22,2		722
12	Burg Wissem Herrenhaus	912000 - Ausstellungsgebäude	53840	Troisdorf-Mitte	Burgallee	1	1840	Walmdach	229.448	232	59	89.175	106.118	28.770,0	12.051	8.631	59.450	3.615	3.964	14,0	Denkmalschutz	-
12	Burg Wissem Remise	914000 - Veranstaltungsgebäude	53840	Troisdorf-Mitte	Burgallee	2	1992	Satteldach	231.102	222	57	85.331	101.544	67.189,0	28.145	20.157	56.888	8.443	3.440	8,5	Denkmalschutz	-
12	Burg Wissem Museum-Restour	912100 - Museen	53840	Troisdorf-Mitte	Burgallee	3	2008	Satteldach	404.488	416	107	159.900	190.281	113.847,0	47.689	34.154	106.600	14.307	6.553	9,1		391
13	Kita Curieweg 1	441000 - Kindertagesstätten	53840	Troisdorf-Friedrich-Wilhelms-Hütte	Curieweg	1		Flachdach	54.816	48	12	18.450	21.956	22.028,5	9.228	6.609	12.300	2.768	677	6,4		119
13	Kita Curieweg 3	441000 - Kindertagesstätten	53840	Troisdorf-Friedrich-Wilhelms-Hütte	Curieweg	3		Flachdach	75.372	66	17	25.369	30.189	2.613,6	1.095	784	16.913	328	1.177	20,0		166
13	Kita Edisonplatz	441000 - Kindertagesstätten	53840	Troisdorf-Friedrich-Wilhelms-Hütte	Edisonplatz	8		Flachdach	50.248	44	11	16.913	20.126	4.915,6	2.059	1.475	11.275	618	757	14,6		107
14	Kita Daimlerstraße	441000 - Kindertagesstätten	53840	Troisdorf-Friedrich-Wilhelms-Hütte	Daimlerstr.	33	1988	Flachdach	348.310	305	78	117.234	139.509	21.585,3	9.042	6.476	78.156	2.713	5.357	17,3		779
15	Feuerwehr Gerätehaus Bergheim neu	776100 - Feuerwehren, Freiwillige	53844	Troisdorf-Bergheim	Die Große Heerstr.	2	2020	Flachdach	87.934	77	20	29.597	35.220	16.043,0	6.720	4.813	19.731	2.016	1.258	10,8		185
16	Grundschule Dorfstraße Müllekoven	412000 - Grundschulen	53844	Troisdorf-Müllekoven	Dorfstr.	51	1913	Walmdach	108.472	104	27	39.975	47.570	12.773,6	5.351	3.832	26.650	1.605	1.778	14,1	Denkmalschutz	-
16	Mehrzweckhalle Müllekoven	513000 - Mehrzweckhallen	53844	Troisdorf-Müllekoven	Dorfstr.	53	1988	Satteldach	1.274.158	1.315	337	505.453	601.489	42.351,0	17.740	12.705	336.969	5.322	23.547	20,8		-
17	Gymnasium Heinrich Böll	415000 - Gymnasien	53844	Troisdorf-Sieglar	Edith-Stein-Str.	15	1967	Flachdach	1.342.088	1.279	328	491.616	585.023	k.A.	k.A.	k.A.	327.744	k.A.	k.A.	k.A.		3.546
18	Gesamtschule Sieglar	411000 - Gesamtschulen	53844	Troisdorf-Sieglar	Edith-Stein-Str.	20	1974	Flachdach	2.641.446	2.313	593	889.059	1.057.981	k.A.	k.A.	k.A.	592.706	k.A.	k.A.	k.A.	Neubau m. Gründach	-
18	3-fach Sporthalle Edith-Stein-Straße	511300 - Turn- und Sporthallen 2000-3000	53844	Troisdorf-Sieglar	Edith-Stein-Str.	20	1975	Flachdach	720.602	631	162	242.541	288.623	37.220,0	15.591	11.166	161.694	4.677	11.148	18,2		1.502
18	Sporthalle 4 Edith-Stein-Straße	511100 - Turn- und Sporthallen < 1000	53844	Troisdorf-Sieglar	Edith-Stein-Str.	20	1975	Flachdach	271.796	238	61	91.481	108.863	41.823,0	17.519	12.547	60.988	5.256	3.957	11,8		606
18	Sporthalle 5 Edith-Stein-Straße	511100 - Turn- und Sporthallen < 1000	53844	Troisdorf-Sieglar	Edith-Stein-Str.	20	1981	Flachdach	263.802	231	59	88.791	105.661	13.160,0	5.513	3.948	59.194	1.654	4.085	18,4		578
19	Sportheim Edith-Stein-Straße	533000 - Sportheime	53844	Troisdorf-Sieglar	Edith-Stein-Str.	19	1975	Flachdach	102.780	90	23	34.594	41.167	1.824,0	764	547	23.063	229	1.621	22,2		235
20	Bürgerhaus Sieglar, Saal zur Küz	914410 - Bürgersäle/Festsäle	53844	Troisdorf-Sieglar	Eintrachtstr.	1	1880	Flachdach/ Satteldach	355.530	346	89	132.994	158.263	32.048,0	13.425	9.614	88.663	4.027	6.009	15,8	Denkmalschutz	138
20	Bürgerhaus Sieglar, Gaststätte zur Küz	651000 - Gaststätten	53844	Troisdorf-Sieglar	Larstr.	168	1952	Satteldach	77.992	74	19	28.444	33.848	22.678,0	9.500	6.803	18.963	2.850	1.144	8,5	Denkmalschutz	-
20	Bürgerhaus Sieglar Neubau	914410 - Bürgersäle/Festsäle	53844	Troisdorf-Sieglar	Larstr.	170	2022	Flachdach	25.124	22	6	8.456	10.063	k.A.	k.A.	k.A.	5.638	k.A.	k.A.	k.A.		-
21	Kita Evrstraße	441000 - Kindertagesstätten	53844	Troisdorf-Rotter-See	Evrstr.	1	1992	Walmdach	465.418	514	132	197.569	235.107	14.516,9	6.081	4.355	131.713	1.824	9.222	21,3		-
22	Kita Flachtenstraße	441000 - Kindertagesstätten	53844	Troisdorf-Sieglar	Flachtenstr.	1	1974	Flachdach	189.572	166	43	63.806	75.929	13.723,2	5.748	4.117	42.538	1.725	2.898	16,4		441
23	Begegnungsstätte/Altenresidenz Altenrath	642000 - Altenresidenzen, Altenzentren	53842	Troisdorf-Altenrath	Flughafenstr.	29	1974	Flachdach	34.530	30	8	11.531	13.722	1.470,0	616	441	7.688	185	615	17,2		135
24	Friedhofshalle Bergheim	970000 - Friedhof - Friedhofsanlagen	53844	Troisdorf-Bergheim	Friedhofstr.	9	1955	Walmdach	29.640	31	8	11.916	14.180	2.845,0	1.192	854	7.944	358	622	14,5		-
25	Siegauenschule Glockenstraße Bergheim	412000 - Grundschulen	53844	Troisdorf-Bergheim	Glockenstr.	64	1959	Flachdach/ Satteldach	715.203	647	166	248.691	295.942	45.475,8	19.049	13.643	165.794	5.715	11.366	17,3		594
25	Siegauenschule Mehrzweckhalle Bergheim	513000 - Mehrzweckhallen	53844	Troisdorf-Bergheim	Glockenstr.	66	2003	Flachdach	331.180	290	74	111.469	132.648	53.226,1	22.296	15.968	74.313	6.689	4.801	11,5		909
26	Grundschule u. Trogata Heerstraße	412000 - Grundschulen	53840	Troisdorf-Mitte	Heerstr.	1	1965	Satteldach	801.785	799	205	307.116	365.468	37.565,0	15.736	11.270	204.744	4.721	14.202	19,3		-
26	Turnhalle Heerstraße	511100 - Turn- und Sporthallen < 1000	53840	Troisdorf-Mitte	Heerstr.	1	1977	Flachdach	111.647	97	25	37.284	44.368	17.590,0	7.368	5.277	24.856	2.210	1.608	11,6		331
27	Friedhofshalle Waldfriedhof Troisdorf Mitte	970000 - Friedhof - Friedhofsanlagen	53840	Troisdorf-Mitte	Heerstr.	17		Satteldach	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	13.095,0	5.485	3.929	k.A.	1.646	k.A.	k.A.		-
28	Feuerwehr Gerätehaus Altenrath neu	776100 - Feuerwehren, Freiwillige	53842	Troisdorf-Altenrath	Heidegraben	40	2021	Flachdach	88.627	77	20	29.597	35.220	17.634,0	7.387	5.290	19.731	2.216	1.244	10,2		185
29	Realschule am Heimbach	414000 - Realschulen	53840	Troisdorf-Mitte	Heimbachstr.	10	1956	Flachdach/ Walmdach	1.780.700	1.780	456	684.188	814.183	117.982,0	49.421	35.395	456.125	14.826	31.332	17,6		766
30	Mehrzweckhalle Helmholtzstraße Friedrict Wilhelms-Hütte	513000 - Mehrzweckhallen	53840	Troisdorf-Friedrich-Wilhelms-Hütte	Helmholtzstr.	5	1989	Flachdach/ Tonnendach	649.198	621	159	238.697	284.049	37.189,0	15.578	11.157	159.131	4.673	10.967	18,2		424

31	Friedhofshalle Eschmar	970000 - Friedhof – Friedhofsanlagen	53844	Troisdorf-Eschmar	Holbeinstr.					k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.		-		
32	Fördergruppe Im Laach	640000 - Betreuungseinrichtungen	53840	Troisdorf-Mitte	Im Laach	7-9	2007	Satteldach		90.138	83	21	31.903	37.965	5.228,0	2.190	1.568	21.269	657	1.463	17,9	-	
33	Unterkunft Asyl im Laach/Volkshochschule	628000 - Wohnheime – Asylanten	53840	Troisdorf-Mitte	Im Laach	9a	1967	Flachdach	Solarstrom	463.853	403	103	154.903	184.335	40.698,0	17.048	12.209	103.269	5.114	6.969	15,3	1.254	
34	Kita Julius-Leber-Straße	441000 - Kindertagesstätten	53840	Troisdorf-Mitte	Julius-Leber-Str.	8	1974	Flachdach	Solarstrom	352.206	306	78	117.619	139.966	17.546,1	7.350	5.264	78.413	2.205	5.411	18,4	668	
35	Grundschule Turnhalle Kettelerstraße Sieglar	412000 - Grundschulen	53844	Troisdorf-Sieglar	Kettelerstr.	9	1963	Flachdach		1.016.380	890	228	342.094	407.092	50.373,0	21.101	15.112	228.063	6.330	15.743	18,4	2.378	
35	Trogata u. Sporthalle Kettelerstraße Sieglar	412000 - Grundschulen	53844	Troisdorf-Sieglar	Kettelerstr.	9	1963	Flachdach	Solarstrom	485.350	425	109	163.359	194.398	31.670,7	13.267	9.501	108.906	3.980	7.450	17,0	1.292	
36	Förderschule DonBosco	419100 - Schulen – Förderschulen	53844	Troisdorf-Sieglar	Kettelerstr.	11	1964	Flachdach	Solarstrom	543.592	476	122	182.963	217.725	44.090,0	18.469	13.227	121.975	5.541	8.267	15,8	1.289	
37	Rathaus	130000 - Verwaltungsgebäude	53840	Troisdorf-Mitte	Kölnener Str.	176	1979	Flachdach		865.636	758	194	291.356	346.714	804.320,0	336.922	241.296	194.238	101.076	6.614	3,2	2.330	
38	Stadthalle Troisdorf	914400 - Stadthallen/Saalbauten	53840	Troisdorf-Mitte	Kölnener Str.	167	2012	Flachdach/ Satteldach	Solarstrom	1.806.606	1.695	434	651.516	775.304	k.A.	k.A.	k.A.	434.344	k.A.	k.A.	k.A.	Gründach	-
39	Grundschule Kriegsdorfer Straße	412000 - Grundschulen	53842	Troisdorf-Spich	Kriegsdorfer Str.	48	1975	Flachdach	Solarstrom	307.198	269	69	103.397	123.042	25.458,7	10.664	7.638	68.931	3.199	4.667	15,6	517	
39	Sporthalle Kriegsdorfer Straße	511100 - Turn- und Sporthallen < 1000	53842	Troisdorf-Spich	Kriegsdorfer Str.	48	1975	Flachdach		280.932	246	63	94.556	112.522	8.739,3	3.661	2.622	63.038	1.098	4.398	20,5	607	
39	Trogata Kriegsdorfer Straße	412000 - Grundschulen	53842	Troisdorf-Spich	Kriegsdorfer Str.	48	2007	Satteldach		376.098	397	102	152.597	181.590	12.494,2	5.234	3.748	101.731	1.570	7.111	20,9	-	
40	Kita Kriegsdorfer Straße	441000 - Kindertagesstätten	53842	Troisdorf-Spich	Kriegsdorfer Str.	26	1972	Flachdach	Solarstrom	264.944	232	59	89.175	106.118	9.858,8	4.130	2.958	59.450	1.239	4.133	19,8	583	
41	Sportheim Kurt-Schumacherstraße	533000 - Sportheime	53840	Troisdorf-Friedrich-Wilhelms-Hütte	Kurt-Schumacher-Str.	11	1972	Flachdach		192.998	169	43	64.959	77.302	k.A.	k.A.	k.A.	43.306	k.A.	k.A.	k.A.	473	
42	Abenteuerspielfeld u. Jugendzentrum Friedrich-Wilhelms-Hütte	643000 Jugendzentren	53840	Troisdorf-Friedrich-Wilhelms-Hütte	Lahnstr.	16		Satteldach		260.123	268	69	103.013	122.585	7.513,0	3.147	2.254	68.675	944	4.809	21,3	-	
43	Stadteilhaus Friedrich-Wilhelms-Hütte	130000 - Verwaltungsgebäude	53840	Troisdorf-Friedrich-Wilhelms-Hütte	Lahnstr.	18	1989	Flachdach		268.370	235	60	90.328	107.490	3.092,0	1.295	928	60.219	389	4.248	23,2	575	
44	Kita Lambertusstraße Mülleken	441000 - Kindertagesstätten	53844	Troisdorf-Mülleken	Lambertusstr.	32	1973	Pultdach	Solarstrom	270.654	237	61	91.097	108.405	12.413,6	5.200	3.724	60.731	1.560	4.201	18,8	593	
45	Feuerwehr Gerätehaus Mülleken	776100 - Feuerwehren, Freiwillige	53844	Troisdorf-Mülleken	Lambertusstr.	65	1955	Satteldach		62.301	57	15	21.909	26.072	230,0	96	69	14.606	29	1.035	24,5	-	
46	Feuerwehr Gerätehaus Oberlar	776100 - Feuerwehren, Freiwillige	53842	Troisdorf-Oberlar	Landgrafenstr.	54	1961	Satteldach		91.430	82	21	31.519	37.507	2.318,0	971	695	21.013	291	1.471	21,3	50	
47	Feuerwehr Hauptwache Troisdorf	776200 - Feuerwachen	53844	Troisdorf-Sieglar	Larstr.	2	1976/2010	Flachdach		1.007.736	930	238	357.469	425.388	132.221,0	55.386	39.666	238.313	16.616	15.740	13,1	Gründach auf Neubau	1.587
48	Hauptschule Lohmarer Straße	413000 - Hauptschulen	53840	Troisdorf-Mitte	Lohmarer Str.	33	1956	Satteldach	Solarstrom	1.850.685	1.874	480	720.319	857.179	118.152,8	49.493	35.446	480.213	14.848	33.041	17,9	Gründach auf Mensa	450
48	Fördergruppe Lohmarer Straße	640000 - Betreuungseinrichtungen	53840	Troisdorf-Mitte	Lohmarer Str.	37	1956	Satteldach		56.992	52	13	19.988	23.785	2.232,7	935	670	13.325	281	926	19,7	-	
48	Rundsporthalle Lohmarer Straße	511300 - Turn- und Sporthallen 2000–3000	53840	Troisdorf-Mitte	Elsenplatz	1	1969	Flachdach		553.631	481	123	184.884	220.012	163.446,0	68.466	49.034	123.256	20.540	7.293	7,9	1.501	
49	Feuerwehrgerätehaus Spich	776100 - Feuerwehren, Freiwillige	53842	Troisdorf-Spich	Lülsdorfer Str.	14	2008	Flachdach	Solarstrom	87.934	77	20	29.597	35.220	6.417,0	2.688	1.925	19.731	806	1.344	16,4	Gründach	185
50	Janosch Grundschule Magdalenenstraße	412000 - Grundschulen	53842	Troisdorf-Oberlar	Magdalenenstr.	12a	1954	Satteldach		812.807	821	210	315.572	375.531	24.058,0	10.078	7.217	210.381	3.023	14.722	21,2	173	
50	Trogata Janosch Grundschule Magdalenenstraße	412000 - Grundschulen	53842	Troisdorf-Oberlar	Magdalenenstr.	12b	2007	Flachdach		149.602	131	34	50.353	59.920	24.310,0	10.183	7.293	33.569	3.055	2.166	11,5	417	
51	Turnhalle Janosch Grundschule	511100 - Turn- und Sporthallen < 1000	53842	Troisdorf-Oberlar	Beuthener Str.	15	1971	Flachdach		218.122	191	49	73.416	87.365	17.947,0	7.518	5.384	48.944	2.255	3.315	15,7	583	
52	Jugendgruppe Magdalenenstraße	620000 - Wohnheime	53842	Troisdorf-Oberlar	Magdalenenstr.	14	1963	Satteldach		54.431	53	14	20.372	24.243	4.938,2	2.069	1.481	13.581	621	920	15,7	-	
53	Kita Magdalenenstraße	441000 - Kindertagesstätten	53842	Troisdorf-Oberlar	Magdalenenstr.	38	1972	Flachdach	Solarstrom	256.950	225	58	86.484	102.916	11.449,2	4.796	3.435	57.656	1.439	3.991	19,0	589	
54	Friedhofshalle Oberlar	970000 - Friedhof – Friedhofsanlagen	53842	Troisdorf-Oberlar	Magdalenenstr.	41	1949	Satteldach		k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	1.878,0	787	563	k.A.	236	k.A.	k.A.	-	
55	Jugendamt Stadt Troisdorf	130000 - Verwaltungsgebäude	53844	Troisdorf-Sieglar	Marktplatz	19	1980	Satteldach		317.500	328	84	126.075	150.029	10.853,0	4.546	3.256	84.050	1.364	5.871	20,7	-	
56	Turnhalle Markusstraße Bergheim	511100 - Turn- und Sporthallen < 1000	53844	Troisdorf-Bergheim	Markusstr.	40		Flachdach		279.790	245	63	94.172	112.065	33.483,9	14.026	10.045	62.781	4.208	4.159	13,4	616	
57	Kita Markusstraße Bergheim	441000 - Kindertagesstätten	53844	Troisdorf-Bergheim	Markusstr.	38	1992	Flachdach/ Satteldach		374.355	395	101	151.828	180.675	11.348,1	4.754	3.404	101.219	1.426	7.085	21,2	24	
58	Grundschule Matthias-Langen-Straße	412000 - Grundschulen	53840	Troisdorf-Mitte	Matthias-Langen-Straße	9	1973	Flachdach		600.822	522	134	200.644	238.766	33.283,7	13.942	9.985	133.763	4.183	9.200	17,8	1.335	
58	Sporthalle Matthias-Langen-Straße	511100 - Turn- und Sporthallen < 1000	53840	Troisdorf-Mitte	Matthias-Langen-Straße	9	1973	Flachdach		271.636	236	60	90.713	107.948	8.780,3	3.678	2.634	60.475	1.103	4.215	20,3	600	
59	Feuerwehr Gerätehaus Friedrich-Wilhelms-Hütte	776100 - Feuerwehren, Freiwillige	53840	Troisdorf-Friedrich-Wilhelms-Hütte	Mendener Str.	39		Flachdach		k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	-	
60	Feuerwehr Mitte	776100 - Feuerwehren, Freiwillige	53840	Troisdorf-Mitte	Mülheimer Str.	26		Flachdach		k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	23.212,0	9.723	6.964	k.A.	2.917	k.A.	k.A.	-	
61	Kita Niederkasseler Straße	441000 - Kindertagesstätten	53842	Troisdorf-Spich	Niederkasseler Str.	12	1930	Satteldach		216.621	213	55	81.872	97.428	17.751,4	7.436	5.325	54.581	2.231	3.717	16,4	93	
62	Stadtteilteam Jugendamt Troisdorf-Spich	643000 Jugendzentren	53842	Troisdorf-Spich	Niederkasseler Str.	12 b/c	2003	Satteldach		80.784	92	24	35.363	42.081	5.330,7	2.233	1.599	23.575	670	1.626	18,3	-	
63	Kita Rathausstraße	441000 - Kindertagesstätten	53844	Troisdorf-Sieglar	Rathausstr.	21	1937/1995	Mansarddach/ Flachdach	Solarstrom	418.405	408	105	156.825	186.622	15.943,2	6.678	4.783	104.550	2.004	7.281	20,1	98	
64	Kita Ravensberger Weg	441000 - Kindertagesstätten	53840	Troisdorf-Mitte	Ravensberger Weg	10	2011	Flachdach		302.630	265	68	101.859	121.213	38.565,7	16.155	11.570	67.906	4.846	4.477	13,0	592	
65	Kita Reichensteinstraße, Gebäude	441000 - Kindertagesstätten	53844	Troisdorf-Kriegsdorf	Reichensteinstr.	53	1973	Flachdach/ Satteldach	Solarstrom	90.436	86	22	33.056	39.337	7.309,9	3.062	2.193	22.038	919	1.499	16,3	148	
65	Kita Reichensteinstraße, Container	441000 - Kindertagesstätten	53844	Troisdorf-Kriegsdorf	Reichensteinstr.	53	2001	Flachdach		83.366	73	19	28.059	33.391	6.389,5	2.676	1.917	18.706	803	1.271	16,1	204	
66	Friedhofshalle Kriegsdorf	970000 - Friedhof – Friedhofsanlagen	53844	Troisdorf-Kriegsdorf	Reichensteinstr.	51		Satteldach		12.390	15	4	5.766	6.861	206,0	86	62	3.844	26	313	20,2	-	
67	Grundschule Rheinstraße Eschmar	412000 - Grundschulen	53844	Troisdorf-Eschmar	Rheinstr.	55	1960	Flachdach/Satteldach		312.160	295	76	113.391	134.935	25.584,2	10.717	7.675	75.594	3.215	5.139	16,2	83	
67	Sporthalle Grundschule Rheinstraße	511100 - Turn- und Sporthallen < 1000	53844	Troisdorf-Eschmar	Rheinstr.	55	1981	Satteldach		690.015	705	181	270.984	322.471	18.109,3	7.586	5.433	180.656	2.276	12.665	21,6	514	
67	Feuerwehr Gerätehaus Eschmar	776100 - Feuerwehren, Freiwillige	53844	Troisdorf-Eschmar	Braschosweg	3	1993	Satteldach		144.720	144	37	55.350	65.867	2.285,0	957	686	36.900	287	2.600	22,8	100	
68	Kita Robert Müller Platz	441000 - Kindertagesstätten	53840	Troisdorf-Friedrich-Wilhelms-Hütte	Robert-Müller-Platz	3	1913	Walmdach		184.717	186	48	71.494	85.078	8.373,0	3.507	2.512	47.663	1.052	3.309	19,5	Denkmalschutz	-

69	Turnhalle Römerplatz	511100 - Turn- und Sporthallen < 1000	53840	Troisdorf-Mitte	Römerplatz	4	1973	Flachdach		234.110	205	53	78.797	93.768	16.530,6	6.925	4.959	52.531	2.077	3.582	16,6	622
70	Musikschule Römerstraße	451400 - Musikschulen	53840	Troisdorf-Mitte	Römerstr.	61	1935	Walmdach		74.172	84	22	32.288	38.422	7.637,0	3.199	2.291	21.525	960	1.460	15,9	Denkmalschutz -
71	Grundschule Roncallistraße	412000 - Grundschulen	53840	Troisdorf-Friedrich-Wilhelms-Hütte	Roncallistr.	26	1969	Flachdach/ Satteldach	Solarstrom	936.751	896	230	344.400	409.836	17.984,7	7.534	5.395	229.600	2.260	16.141	22,3	420
71	Sporthalle Roncallistraße	511200 - Turn- und Sporthallen 1000–2000	53840	Troisdorf-Friedrich-Wilhelms-Hütte	Roncallistr.	26	1969	Flachdach		253.524	222	57	85.331	101.544	38.125,3	15.970	11.438	56.888	4.791	3.699	12,0	609
72	Friedhofhalle Friedrich-Wilhelms-Hütte	970000 - Friedhof – Friedhofsanlagen	53840	Troisdorf-Friedrich-Wilhelms-Hütte	Roncallistr.	79		Flachdach		77.656	68	17	26.138	31.104	k.A.	k.A.	k.A.	17.425	k.A.	k.A.	k.A.	165
73	Mehrzweckhalle Altenrath	513000 - Mehrzweckhallen	53842	Troisdorf-Altenrath	Rübkamp	2	1955/1989	Satteldach		446.257	455	117	174.891	208.120	k.A.	k.A.	k.A.	116.594	k.A.	k.A.	k.A.	147
74	Jugenzentrum Altenrath	643000 Jugendzentren	53842	Troisdorf-Altenrath	Rübkamp	2a		Satteldach		175.538	194	50	74.569	88.737	k.A.	k.A.	k.A.	49.713	k.A.	k.A.	k.A.	-
75	Kita Rübkamp	441000 - Kindertagesstätten	53842	Troisdorf-Altenrath	Rübkamp	6	1991	Satteldach		368.054	362	93	139.144	165.581	13.917,2	5.830	4.175	92.763	1.749	6.462	20,2	-
76	Feuerwehr Gerätehaus Altenrath alt	776100 - Feuerwehren, Freiwillige	53842	Troisdorf-Altenrath	Rübkamp	7	1955	Satteldach		73.841	79	20	30.366	36.135	2.442,0	1.023	733	20.244	307	1.416	21,0	69
77	Erziehungsberatung Scharnhorststr.	130000 - Verwaltungsgebäude	53842	Troisdorf-West	Scharnhorststr.	8	1928	Satteldach		42.081	39	10	14.991	17.839	3.168,0	1.327	950	9.994	398	787	15,1	-
78	Grundschule Schlossstraße	412000 - Grundschulen	53840	Troisdorf-Mitte	Schloßstr.	8	1961	Flachdach	Solarstrom	302.630	265	68	101.859	121.213	38.380,0	16.077	11.514	67.906	4.823	4.479	13,0	442
78	Turnhalle Annonisweg / GS Schloßstr.	511100 - Turn- und Sporthallen < 1000	53840	Troisdorf-Mitte	Annonisweg	3	1954	Satteldach	Solarstrom	447.785	415	106	159.516	189.824	10.808,7	4.528	3.243	106.344	1.358	7.454	21,5	-
79	Kita Schmelzer Weg	441000 - Kindertagesstätten	53844	Troisdorf-Sieglar	Schmelzer Weg	13		Flachdach		100.496	88	23	33.825	40.252	11.009,8	4.612	3.303	22.550	1.384	1.503	13,9	211
80	Kita Schneewittchenweg	441000 - Kindertagesstätten	53842	Troisdorf-Oberlar	Schneewittchenweg	14	1977	Flachdach	Solarstrom	306.056	268	69	103.013	122.585	15.676,0	6.567	4.703	68.675	1.970	4.736	18,3	706
81	Feuerwehr Gerätehaus Bergheim alt	776100 - Feuerwehren, Freiwillige	53844	Troisdorf-Bergheim	Siegstr.	2	1961	Satteldach		49.820	47	12	18.066	21.498	3.662,0	1.534	1.099	12.044	460	822	16,8	-
82	Kita Spillbahnstraße	441000 - Kindertagesstätten	53844	Troisdorf-Eschmar	Spillbahnstr.	20	1988	Flachdach/ Walmdach	Solarstrom	692.166	708	181	272.138	323.844	24.924,6	10.441	7.477	181.425	3.132	12.659	20,5	129
83	Friedhofhalle Sieglar	970000 - Friedhof – Friedhofsanlagen	53844	Troisdorf-Sieglar	Steinstr.	20a	1955	Walmdach		58.406	58	15	22.294	26.530	12.003,0	5.028	3.601	14.863	1.508	948	10,8	-
84	Aggerstadion	533000 - Sporthome	53840	Troisdorf-Mitte	Taubengasse	201	1980	Flachdach	Solarstrom	494.930	430	110	165.281	196.685	k.A.	k.A.	k.A.	110.188	k.A.	k.A.	k.A.	-
84	Sportheim Aggerstation	533000 - Sporthome	53840	Troisdorf-Mitte	Taubengasse	203	1976	Flachdach	Solarthermie	278.542	242	62	93.019	110.692	25.410,0	10.644	7.623	62.013	3.193	4.176	15,0	624
85	Jugendzentrum Bergheim	643000 Jugendzentren	53844	Troisdorf-Bergheim	Theodor-Körner-Str.	3	2007	Flachdach		95.928	84	22	32.288	38.422	6.781,0	2.840	2.034	21.525	852	1.468	16,6	230
87	Friedhofhalle Parkfriedhof Eschmar	970000 - Friedhof – Friedhofsanlagen	53844	Troisdorf-Eschmar	Vorgebirgsblick	47	1968	Flachdach/ Satteldach		290.414	273	70	104.934	124.872	21.636,0	9.063	6.491	69.956	2.719	4.774	16,7	316
88	Bürgerhaus Spich	914410 - Bürgersäle/Festsäle	53842	Troisdorf-Spich	Waldstr.	35	1980	Flachdach/ Pultdach		493.036	455	117	174.891	208.120	46.821,0	19.613	14.046	116.594	5.884	7.860	15,1	374
89	Sportpark Oberlahr	511200 - Turn- und Sporthallen 1000–2000	53842	Troisdorf-Oberlar	Wim-Nöbel-Str.	2	2013	Flachdach		443.096	388	99	149.138	177.474	31.673,2	13.268	9.502	99.425	3.980	6.777	16,5	994
90	Gymnasium zum Altenforst	415000 - Gymnasien	53840	Troisdorf-Mitte	Zum Altenforst	10	1965/1980	Flachdach		1.619.457	1.407	361	540.816	643.571	211.970,1	88.792	63.591	360.544	26.638	23.707	12,8	3.582
90	Gymnasium zum Altenforst Aula	653000 - Mensen	53840	Troisdorf-Mitte	Zum Altenforst	10	2009	Flachdach		520.252	452	116	173.738	206.748	25.541,6	10.699	7.662	115.825	3.210	7.996	18,5	1.393
90	Sporthalle Gymnasium zum Altenforst	511400 - Turn- und Sporthallen > 3000	53840	Troisdorf-Mitte	Zum Altenforst	12a	1963/1998	Flachdach		1.611.759	1.473	377	566.184	673.759	76.796,2	32.169	23.039	377.456	9.651	26.114	18,8	3.314
91	Kita Zum Altenforst	441000 - Kindertagesstätten	53840	Troisdorf-Mitte	Zum Altenforst	15	1969	Flachdach	Solarstrom	186.462	162	42	62.269	74.100	14.093,9	5.904	4.228	41.513	1.771	2.822	16,1	335
92	Kita Zur Grube Versöhnung	441000 - Kindertagesstätten	53842	Troisdorf-Altenrath	Zur Grube Versöhnung	6	2018	Flachdach		48.342	42	11	16.144	19.211	6.434,0	2.695	1.930	10.763	809	707	12,7	99
93	Unterkunft Asyl Aggerstraße 24 Troisdorf	628000 - Wohnheime – Asylanten	53840	Troisdorf-Mitte	Aggerstr.	24	1955	Walmdach		72.410	73	19	28.059	33.391	7.506,0	3.144	2.252	18.706	943	1.261	15,1	-
94	Unterkunft Asyl Aggerstraße 26 Troisdorf	628000 - Wohnheime – Asylanten	53840	Troisdorf-Mitte	Aggerstr.	26	1955	Walmdach		75.356	76	19	29.213	34.763	15.146,0	6.345	4.544	19.475	1.903	1.248	11,0	-
95	Unterkunft Asyl Am Krausacker 4 Bergheim	628000 - Wohnheime – Asylanten	53844	Troisdorf-Bergheim	Am Krausacker	4	2015	Flachdach		253.524	222	57	85.331	101.544	15.056,0	6.307	4.517	56.888	1.892	3.905	17,5	538
96	Unterkunft Asyl Am Landgraben 17 Spich	628000 - Wohnheime – Asylanten	53842	Troisdorf-Spich	Am Landgraben	17		Satteldach		87.740	86	22	33.056	39.337	8.915,0	3.734	2.675	22.038	1.120	1.485	15,1	-
97	Unterkunft Asyl Auf dem Schellerod 7 Oberlar	628000 - Wohnheime – Asylanten	53842	Troisdorf-Oberlar	Auf dem Schellerod	7	2017	Flachdach		k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	24.076,0	10.085	7.223	k.A.	3.026	k.A.	k.A.	-
98	Unterkunft Asyl Bonner Straße 58 Oberlahr	628000 - Wohnheime – Asylanten	53842	Troisdorf-Oberlar	Bonner Str.	58	1995	Satteldach		261.406	269	69	103.397	123.042	28.495,0	11.936	8.549	68.931	3.581	4.640	15,0	-
99	Unterkunft Asyl Bonner Straße 60 Oberlahr	628000 - Wohnheime – Asylanten	53842	Troisdorf-Oberlar	Bonner Str.	60	1995	Satteldach		k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	31.812,0	13.326	9.544	k.A.	3.998	k.A.	k.A.	-
100	Unterkunft Asyl Bonner Straße 62 Oberlahr	628000 - Wohnheime – Asylanten	53842	Troisdorf-Oberlar	Bonner Str.	62	1995	Satteldach		k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	21.687,0	9.084	6.506	k.A.	2.725	k.A.	k.A.	-
101	Unterkunft Asyl Flughafenstraße Altenrath	628000 - Wohnheime – Asylanten	53842	Troisdorf-Altenrath	Flughafenstr.	22	1949	Flachdach/ Satteldach		307.518	300	77	115.313	137.222	74.493,0	31.204	22.348	76.875	9.361	4.793	9,7	192
102	Unterkunft Obdach Oberlar	628000 - Wohnheime – Asylanten	53842	Troisdorf-Oberlar	Godesberger Str.	3-5		Pultdach/ Satteldach		42.680	159	41	61.116	72.728	18.863,0	7.902	5.659	40.744	2.370	2.725	14,3	-
103	Unterkunft Obdach Sieglar	628000 - Wohnheime – Asylanten	53844	Troisdorf-Sieglar	Graf-Galen-Str.	17	1965	Satteldach		144.568	136	35	52.275	62.207	44.467,0	18.627	13.340	34.850	5.588	2.078	8,1	-
104	Unterkunft Asyl Hippolytusstraße Troisdorf	628000 - Wohnheime – Asylanten	53840	Troisdorf-Mitte	Hippolytusstr.	13		Satteldach		33.640	38	10	14.606	17.381	9.798,0	4.104	2.939	9.738	1.231	698	9,0	-
105	Unterkunft Asyl Kuttgasse 5	628000 - Wohnheime – Asylanten	53840	Troisdorf-Mitte	Kuttgasse	5		Satteldach		63.636	66	17	25.369	30.189	11.700,2	4.901	3.510	16.913	1.470	1.096	11,8	-
106	Unterkunft Asyl Kuttgasse 7	628000 - Wohnheime – Asylanten	53840	Troisdorf-Mitte	Kuttgasse	7	1970	Flachdach		36.544	32	8	12.300	14.637	12.127,0	5.080	3.638	8.200	1.524	547	7,1	84
107	Unterkunft Asyl Larstraße 81 Sieglar	628000 - Wohnheime – Asylanten	53844	Troisdorf-Sieglar	Larstr.	81		Satteldach		95.655	97	25	37.284	44.368	k.A.	k.A.	k.A.	24.856	k.A.	k.A.	k.A.	-
108	Unterkunft Asyl Larstraße 90 Sieglar	628000 - Wohnheime – Asylanten	53844	Troisdorf-Sieglar	Larstr.	90		Satteldach		250.688	264	68	101.475	120.755	k.A.	k.A.	k.A.	67.650	k.A.	k.A.	k.A.	41
109	Unterkunft Asyl Lindenstraße 31 Oberlar	628000 - Wohnheime – Asylanten	53842	Troisdorf-Oberlar	Lindenstr.	31	1989	Pultdach		68.608	67	17	25.753	30.646	11.095,0	4.648	3.329	17.169	1.394	1.120	12,2	-
110	Unterkunft Asyl Lindenstraße 33 Oberlar	628000 - Wohnheime – Asylanten	53842	Troisdorf-Oberlar	Lindenstr.	33	1989	Satteldach		53.530	53	14	20.372	24.243	22.874,0	9.582	6.862	13.581	2.875	760	6,7	-
111	Unterkunft Asyl Lindlaustraße Oblelar	628000 - Wohnheime – Asylanten	53842	Troisdorf-Oberlar	Lindlaustr.	1				95.358	91	23	34.978	41.624	10.921,0	4.575	3.276	23.319	1.372	1.558	14,2	24
112	Unterkunft Asyl Marienstraße 1 Oberlahr	628000 - Wohnheime – Asylanten	53842	Troisdorf-Oberlar	Marienstr.	1	1989	Pultdach		86.300	100	26	38.438	45.741	13.019,0	5.454	3.906	25.625	1.636	1.703	13,7	-

Kita Waldstr. 56		53842	Troisdorf-Spich	Waldstr.	56		Flachdach		223.832	196	50	75.338	89.652			501
Wohn- und Geschäftshaus Wilhelm-Hamacher Str. 3-5		53840	Troisdorf-Mitte	Wilhelm-Hambacher-Str.	3-5		Satteldach		150.070	162	42	62.269	74.100			20
Wohnhaus Wilhelmstr. 6		53840	Troisdorf-Mitte	Wilhelmstr.	6				96.642	99	25	38.053	45.283			33
Wohn- und Geschäftshaus Wilhelmstr. 8		53840	Troisdorf-Mitte	Wilhelmstr.	8				83.050	94	24	36.131	42.996			13
Wohnhaus Zum Altenforst 12		53840	Troisdorf-Mitte	Zum Altenforst	12				37.883	42	11	16.144	19.211			-

Anfragen