

22. MAI 2026

# PROZESSEVALUATION SCHULSTRAÙE SCHWERFELSTRAÙE KGS IN DER AUEN

ABTEILUNG MOBILITÄT & STADTENTWICKLUNG  
STADT BERGISCH GLADBACH



## Inhalt

1. Einleitung.....	2
2. Beschreibung des Untersuchungsraums .....	2
3. Zusammenfassung Verkehrskonzept .....	4
4. Methodik und Zieldefinition .....	6
5. Maßnahmenbeschreibung (Versuchsdesign) .....	7
6. Prozessanalyse .....	8
7. Wirkungsanalyse (Während- und Nachher-Untersuchung) .....	17
8. Bewertung und Zielerreichung .....	20
9. Schlussfolgerungen und Empfehlungen .....	21

## 1. Einleitung

Mit der Planung zur Erweiterung des Schulgebäudes der KGS In der Auen in der Schwerfelstraße in Bergisch Gladbach und dem damit verbundenen Anstieg der Schülerzahlen, wurde im Jahr 2022 ein Verkehrskonzept erarbeitet, das die verkehrliche Erschließung zukünftig bedarfsgerecht und zukunftsorientiert berücksichtigt. Der Fokus wurde dabei auf das schulische Mobilitätsmanagement gelegt, sodass insbesondere die Zielgruppe der Schulkinder von den Maßnahmen profitieren. Dieses Konzept ist die Grundlage aller bereits durchgeführten Maßnahmen und dem darauf aufbauenden Verkehrsversuch der Schulstraße.

Bereits während des Baus des Erweiterungsgebäudes im Jahr 2022/23 wurden die in drei, aufeinander aufbauenden Phasen des Verkehrskonzepts in das Schulumfeld integriert und bei der Schüler-, Lehrer- und Elternschaft bekannt gemacht.

In der ersten Phase wurde entlang der erarbeiteten Walkingbus/Schulexpress-Routen eine möglichst sichere Infrastruktur geschaffen. Darüber hinaus wurden die bestehenden Elterntaxizone in das Gesamtkonzept integriert und pädagogische Angebote gemacht, um die Änderungen spielerisch zu erlernen. Nach einem Jahr wurden die durchgeführten Maßnahmen mit Hilfe einer erneuten Verkehrszählung sowie einer Schülerbefragung evaluiert. Im zweiten Projektjahr wurde dann die Phase drei, eine Schulstraße als Verkehrsversuch, umgesetzt.

In diesem Bericht wird der Verkehrsversuch, unter Berücksichtigung der vorgeschalteten Maßnahmen des schulischen Mobilitätsmanagements, evaluiert.

## 2. Beschreibung des Untersuchungsraums

Die KGS In der Auen befindet sich in der Schwerfelstraße im Stadtteil Refrath in Bergisch Gladbach. Um das Schulumfeld ganzheitlich abzubilden, wird für die Untersuchung das Umfeld in einem Radius von 300,00 - 400,00 m betrachtet (vgl. Abbildung 1).

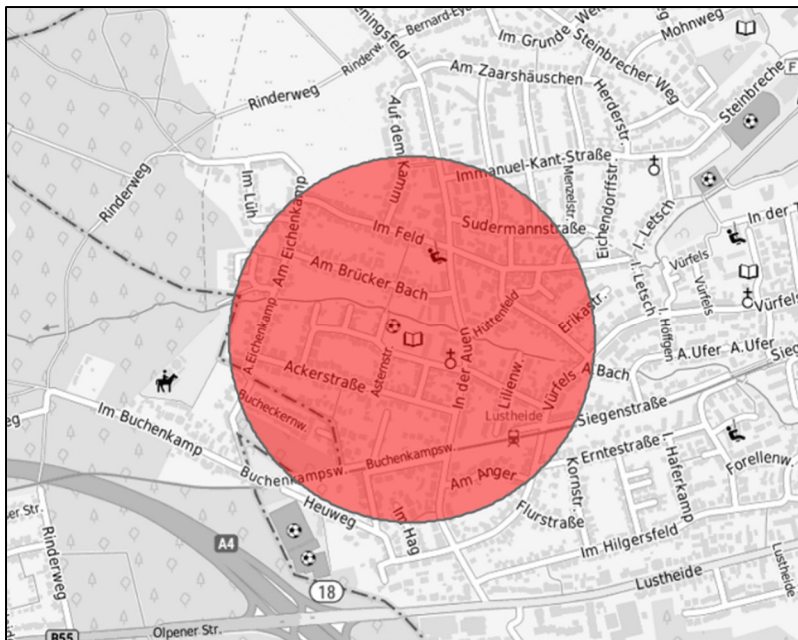


Abbildung 1: Untersuchungsraum  $R=400,00$  m, der KGS In der Auen (Quelle: Eigene Darstellung, Stadt Bergisch Gladbach: Geobasisdaten RBK, 2026)

Geprägt wird die Umgebung durch ein Wohngebiet mit Ein- und Mehrfamilienhäusern sowie kleineren Erschließungsstraßen. Die Schwerfelstraße selbst stellt eine untergeordnete Erschließungsstraße dar, mit schmalen, beidseitigen Gehwegen und einer Fahrbahn für Zweirichtungsverkehr, auf der am Fahrbahnrand geparkt wird. Ausgewiesen wird sie als Tempo 30-Zone. Grundsätzlich dient sie dem Anliegerverkehr, der jedoch zusätzlich, insbesondere zu den Bring- und Abholzeiten, auf Zielverkehre der Schule erweitert wird. Darüber hinaus ist die Katholische Kirchengemeinde St. Johann Baptist angesiedelt.

Die Schwerfelstraße mündet in die Straße „In der Auen“, die eine wichtige Verbindungsstraße darstellt. Grundsätzlich ist diese Straße als Tempo 50 ausgewiesen, ist jedoch aufgrund der Vielzahl an schützenswerten Einrichtungen wie Schulen und Kitas über etwa 450,00 m auf Tempo 30 reduziert. In den Nebenanlagen befindet sich ein sonstiger Radweg, der aufgrund seiner geringen Breiten nicht als Radweg ausgewiesen ist. Die Nutzung ist erlaubt, jedoch wird der Radverkehr grundsätzlich im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. Abseits der Straße In der Auen verkehrt der Radverkehr im Mischverkehr.

Rund 200,00 m südlich queren die Gleise der KVB die Straße In der Auen, dessen Haltestelle „Lustheide“ etwa 220,00 m entfernt liegt und somit die ÖPNV-Anbindung von Bensberg und der Stadt Köln darstellt. Darüber hinaus befindet sich die Bushaltestelle „In der Auen – Kirche“ unmittelbar an der Straße In der Auen, südlich der Einmündung Schwerfelstraße. Hier verkehrt die städtische Buslinie 451 zwischen Bergisch Gladbach (S) und Halbenmorgen in Refrath.

Zum Zeitpunkt der Erstellung des Verkehrskonzeptes im Jahr 2023 umfasste die KGS In der Auen im Schuljahr 2022/23 für die Klassen 1 – 4 insgesamt 147 Schülerinnen und Schüler. Mit der Erweiterung des Schulgebäudes und der Eröffnung einer weiteren ersten Klasse für die folgenden vier Jahre, stieg auch die Anzahl der Schülerinnen und Schüler in den Schuljahren 2023/24 auf 167 Kinder, 2024/25 blieb die Anzahl bei 167 Kinder, 2025/26 auf 183 Kinder und schließlich 2026/27 (Anmeldezahlen) auf 199 Kinder.

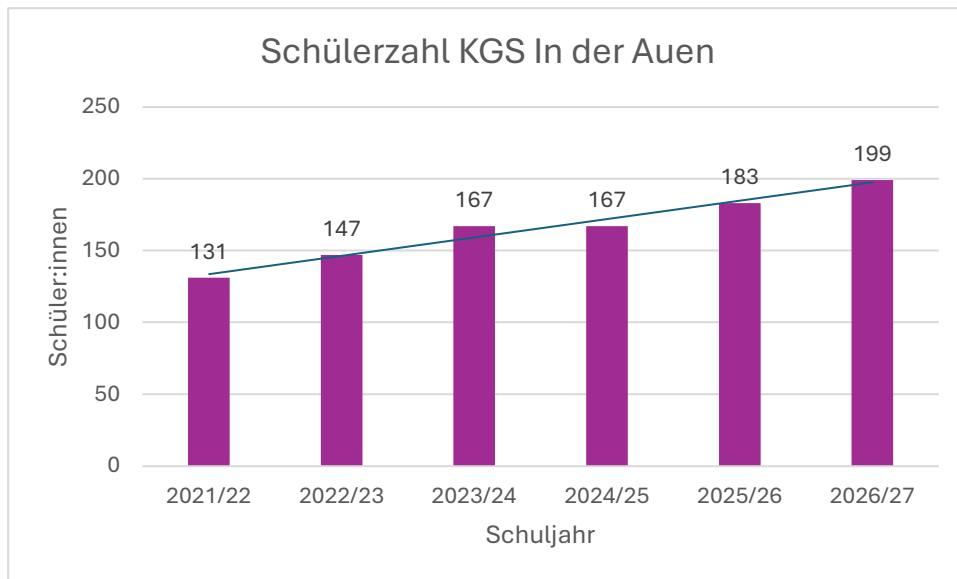


Abbildung 2: Schülerzahlen der KGS In der Auen (Quelle: Stadt Bergisch Gladbach, 2026)

### 3. Zusammenfassung Verkehrskonzept

Die Erstellung bzw. Veranlassung des Verkehrskonzeptes wurde erforderlich, da die Schule im Zuge einer Erweiterung künftig eine höhere Anzahl an Schülerinnen und Schüler aufnehmen wird. Mit der steigenden Schülerzahl war demnach auch ein zusätzliches Verkehrsaufkommen im Umfeld der Schule zu erwarten.

Bereits vor der Erweiterung zeigte sich insbesondere zu den Bring- und Abholzeiten eine hohe Auslastung der Schwefelstraße vor der Schule, was bereits in der Vergangenheit zu Defiziten hinsichtlich der Verkehrssicherheit für Kinder führte. Kritisch waren hierbei unter anderem unübersichtliche Situationen durch haltende, rangierende oder ausweichende Fahrzeuge auf den schmalen Gehweg bei Gegenverkehr. Nach Aussagen von Anwohnenden und der Schule hat die Nutzung sogenannter „Elterntaxis“ in den vergangenen Jahren deutlich zugenommen. Im Zuge einer Verkehrsbeobachtung konnten diese Beobachtungen bestätigt werden.

Vor diesem Hintergrund wurde die Verwaltung von der Politik im Jahr 2022 mit der Erstellung eines Verkehrskonzeptes beauftragt, um geeignete Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsorganisation, der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden, insbesondere der Kinder, sowie zur Bewältigung des künftig steigenden Verkehrsaufkommens, zu entwickeln.

Das Verkehrskonzept verfolgt das Ziel, bestehende Konflikte im Schulumfeld nachhaltig zu beheben und gleichzeitig eine sichere, geordnete und zukunftsfähige Mobilität zu fördern. Dabei steht nicht nur die kurzfristige Entlastung der Verkehrssituation im Vordergrund, sondern insbesondere eine langfristige Veränderung des Mobilitätsverhaltens aller Beteiligten. Es wurde im Ausschuss für Mobilität und Verkehrsflächen am 18.04.2023 zur Ausführung beschlossen (Drucksachenr. 0161/2023).

Um dieses Ziel zu erreichen, kombiniert das Verkehrskonzept für die KGS In der Auen infrastrukturelle Maßnahmen mit pädagogischen und organisatorischen Ansätzen. Es beinhaltet eine Bündelung von Einzelmaßnahmen, die in aufbauenden Stufen eingeteilt werden (vgl. siehe Abbildung 3).

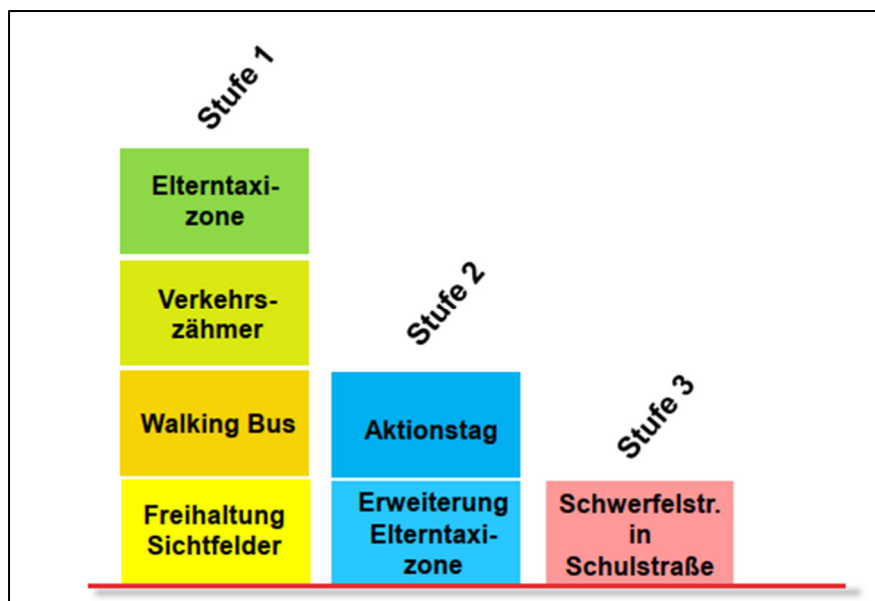


Abbildung 3: Stufen des Schulischen Mobilitätsmanagements (Quelle: Stadt Bergisch Gladbach, 2023)

Die Stufen sind so konzipiert, dass Stufe 1 Maßnahmen beinhaltet, die die notwendigsten Maßnahmen zur Verkehrssicherheit der Schulkinder umfasst. Hierzu zählt die Bespielung des Themas Mobilität, aber auch infrastrukturelle Maßnahmen wie die Freihaltung der Sichtfelder an Querungsstellen und das Angebot, den Schulweg gemeinsam entlang von sogenannten Walkingbusrouten zu beschreiten.

Stufe 2 sind Aufbaumaßnahmen zur ersten Stufe und somit als Ergänzung zu verstehen, beispielsweise der Erweiterung der Elterntaxizone oder Anpassung der Walkingbusrouten. Auch der Pädagogische Strang wurde hier mit Aktionstagen weiter ausgebaut.

Die dritte Stufe ist mit der Einrichtung einer Schulstraße eine weitgreifende verkehrsrechtliche Maßnahme, die ebenfalls nur aufbauend auf die vorherigen Maßnahmen umzusetzen ist.

#### Ausführung der einzelnen Stufen

Vor Beginn aller Maßnahmen wurde eine Verkehrszählung im Juni 2023 durchgeführt. Diese gilt als Grundlage für nachfolgende Vergleiche zur Evaluierung der getroffenen Maßnahmen (vgl. Kap. 6).

Zur Umsetzung der ersten Stufe wurde dann mit einer externen Dienstleisterin der Schulexpress (geschützter Eigenname der Dienstleisterin für Walkingbus) im August 2023 eingefügt. Dieser beschreibt sichere Schulwege für die Schulkinder der KGS In der Auen und orientiert sich an Eingabewerten der Eltern. Neben dem Schulweg wurden Gefahrenstellen erfragt, die in der Planung der Routen berücksichtigt und bestmöglich Umweg frei umgangen wurden.



Abbildung 4: Schulexpressrouten KGS In der Auen (Quelle: Schulexpress, 2023)

In Abbildung 4 sind die Routen inklusive der Haltestellen, an den die Kinder sich treffen können, um gemeinsam zur Schule zu laufen, eingezeichnet (Zahlen).

Parallel zur Einführung des Schulexpresses wurden die bestehenden Elterntaxizone neu beworben. Außerdem wurden alle Maßnahmen bei einem Eröffnungsfest am 22.08.2023 mit vielen mobilitätsbezogenen Aktionen beworben.

Im Juni 2024, wurden erneut Verkehrszählungen durchgeführt, um die Maßnahmen zu beobachten und ggf. nachzusteuern (Ergebnisse siehe Kap.6). Zu berücksichtigen ist, dass ab dem Jahr 2023 die Anzahl der schulpflichtigen Kinder aufgrund der Schulerweiterung sukzessiv zunahm. Abgeleitet von den Verkehrszahlen wurde vermehrt der Schulexpress innerhalb der Schule beworben und thematisiert. Eine Erweiterung der Elterntaxizone (vgl. Stufe 2) wurde nicht vorgenommen.

Im Mai 2025 wurde die Nutzung des Schulexpresses erfragt und eine erneute Umfrage zu den Schulwegen und Gefahrenstellen digital durchgeführt (Ergebnisse siehe Kap. 6). Gemeinsam mit der Verkehrszählung Juni 2025 wurde eine Vielzahl von Elterntaxis in der Schwerfelstraße identifiziert. Dies führte schließlich zur Stufe 3, die eine tieferegreifendere Maßnahme wie die Schulstraße vorsieht, um den motorisierten Verkehr in der Schwerfelstraße in den Stoßzeiten zu reduzieren.

## 4. Methodik und Zieldefinition

Ziel des einjährigen Verkehrsversuchs einer Schulstraße ist es, den motorisierten Individualverkehr im direkten Schulumfeld, in der Schwerfelstraße, deutlich zu reduzieren bzw. vollständig herauszuhalten und dadurch die Sicherheit für Schülerinnen und Schüler zu erhöhen. Insbesondere zu den Bring- und Abholzeiten sollen gefährliche Verkehrssituationen entschärft sowie ein ruhigeres und übersichtlicheres Umfeld geschaffen werden. Darüber hinaus stoßen bestehende Gehwege zunehmend an ihre Kapazitätsgrenzen aufgrund der gestiegenen Schülerzahlen, sodass

durch die Neuordnung des Straßenraums mehr Platz für den Fußverkehr geschaffen wird, damit Kinder den Schulweg sicher, selbstständig und komfortabel nutzen können.

Zur Bewertung der Wirksamkeit der Maßnahmen wurden begleitend jährliche Verkehrszählungen durchgeführt. Diese ermöglichen eine kontinuierliche und messbare Vergleichbarkeit der Verkehrsentwicklung im Schulumfeld. Anhand der erhobenen Verkehrszahlen konnte schon in Stufe eins und zwei beurteilt werden, ob die umgesetzten Maßnahmen zu einer Reduzierung des Kfz-Verkehrs und zu einer Verbesserung der Verkehrssituation beigetragen haben. Auf derselben Grundlage kann auch die Einrichtung der Schulstraße beurteilt werden.

Ergänzend zur quantitativen Datenerhebung erfolgte eine Evaluation durch Befragungen der Eltern, um subjektive Wahrnehmungen zur Sicherheit, Erreichbarkeit und Akzeptanz der Maßnahmen zu erfassen. Darüber hinaus wurden regelmäßige Gespräche mit der Schulleitung geführt, um Erfahrungen aus dem Schulalltag sowie Hinweise zu möglichen Herausforderungen und weiteren Handlungsbedarfen in die Bewertung einzubeziehen.

## 5. Maßnahmenbeschreibung (Versuchsdesign)

Der Verkehrsversuch zur Einrichtung einer Schulstraße basiert auf den Regelungen der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) und wurde durch die Verkehrsbehörde in Abstimmung mit Polizei, Bau- lastträger und Feuerwehr am 21.08.2025 angeordnet. Der Verkehrsversuch begann am 03.09.2025 und ist auf eine Laufzeit von einem Jahr ausgelegt.



Abbildung 5: Schulstraße Schwerfelstraße, Veilchenweg und Alsterstraße (Quelle: Eigene Darstellung, Stadt Bergisch Gladbach, Geobasisdaten RBK, 2026)

Gegenstand der Anordnung ist die temporäre Sperrung der Schwerfelstraße und anliegenden Straßen Asterstraße und Veilchenweg (siehe Abbildung 5) mit einer zeitlichen Begrenzung der Nutzung an Schultagen in den Zeiträumen 7: 30 – 8:15 Uhr und 14:30 – 15:15 Uhr. Die Regelung erfolgt mittels Verkehrszeichen 260 „Verbot für Fahrzeuge aller Art“ mit entsprechenden Zusatzzeichen zur zeitlichen Einschränkung und zu möglichen Ausnahmen.



Abbildung 6: StVO Verkehrszeichen 260 und Zusatzzeichen (Quelle: StVO, 2025)

Im Vorfeld des Verkehrsversuchs wurden die Anwohnenden über die Maßnahme informiert. Außerdem wurden ihnen Ausnahmegenehmigungen ausgehändigt, die sie berechtigten, ihr Grundstück jederzeit zu erreichen. Gleichermaßen wurden die Eltern über die Maßnahme über die Schule informiert. Diese erhielten jedoch, ausgenommen der Lehrerschaft, keine Ausnahmegenehmigungen. Zudem wurde nach Rücksprache mit der Kirchengemeinde der anliegende Parkplatz für Besucher der Kirche am Donnerstagnachmittag freigegeben. Zudem erhielt die Kirchengemeinde ebenfalls Ausnahmegenehmigungen.

Zur Unterstützung der Einführungsphase wurden mit Beginn des Verkehrsversuchs ergänzend zu den Verkehrszeichen StVO VZ 260 in den ersten drei Wochen Verkehrsbaken aufgestellt, die auf die geänderten Verkehrsregelungen aufmerksam machen sollten. Zusätzlich begleiteten freiwillige Eltern die Maßnahme an den Absperrungen vor Ort, um ebenfalls auf die geänderte Verkehrsführung aufmerksam zu machen. Eingriffe in den fließenden Verkehr erfolgten ausschließlich durch die Polizei. Nach der Einführungsphase wurde zunächst die Unterstützung der Eltern und anschließend die Verkehrsbaken schrittweise zurückgenommen, sodass die Regelung anschließend ausschließlich über die Beschilderung erfolgte. Während des gesamten Versuchszeitraums fanden stichprobenartige Kontrollen durch die Polizei statt, die mögliche Verkehrsverstöße ahndete.

Zu berücksichtigen ist, dass zu Beginn eines Verkehrsversuchs mit den einhergehenden Regeländerung ein Zeitraum eingeplant werden muss, an dem sich Verkehrsteilnehmende an die Änderung gewöhnen müssen. Hierzu war die zusätzliche Unterstützung der Eltern und die Aufstellung der Baken hilfreich.

## 6. Prozessanalyse

Um eine ganzheitliche Prozessanalyse durchzuführen sind auch Maßnahmen zu berücksichtigen, die nicht Teil des Verkehrsversuchs sind, sondern im Vorfeld durchgeführt wurden. Nachfolgend wird anhand der Zeitachse dargestellt, welche Maßnahmen vor und welche mit der Anordnung durchgeführt wurden. Außerdem werden Kontrollpunkte markiert wo Verkehrszählungen (V) und Umfragen (U) durchgeführt wurden.

In diesem Kapitel werden die Umfragen und Evaluationsergebnisse thematisiert und ausgewertet. Es handelt sich dabei um die Umfragen aus dem Jahr 2025 (U25) zur Nutzung des Schulexpresses und Umgestaltung zum städtischen Walkingbusses sowie die Umfrage aus dem Frühjahr 2026, in

der erstmalig eine Einschätzung zur Schulstraße erfragt wurde. Zur ersten Umfrage zum Schulexpress liegen der Stadt Bergisch Gladbach keine Daten vor, da diese analog und extern erfolgte.

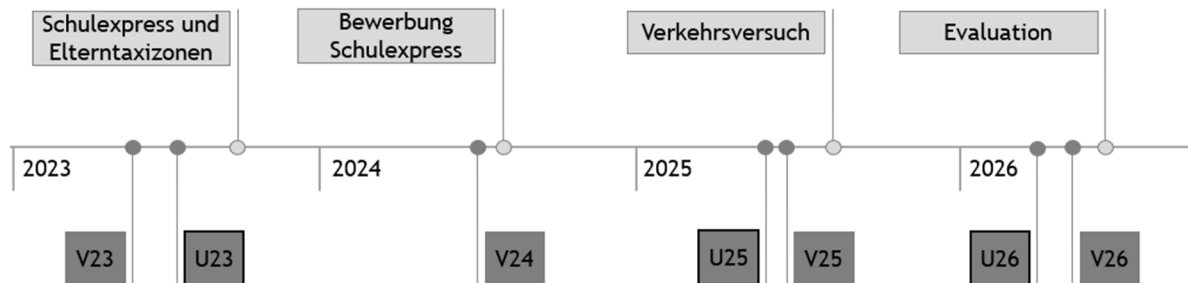


Abbildung 7: Zeitablaufplan durchgeführter Ereignisse (Quelle: Eigene Darstellung, Stadt Bergisch Gladbach, 2026)

Nicht Bestandteil des Verkehrsversuchs (Stufen 1+2, grundlegende Maßnahmen):

- Beteiligung von Schule und Elternpflegschaft, 01/2023
- Verkehrszählung (V23), 06/2023
- Umfrage zu Schulwegen und Gefahrenstellen (U23), 03/2023
- Einrichtung Schulexpress (Walkingbus) und Freihaltung von Sichtfeldern, 08/2023
- Aktionstage, 08/2023
- Verkehrszählung (V24), 06/2024
- Bewerbung Schulexpress und Elterntaxizonen, 09/2024
- Umfrage zu Schulweg und Gefahrenstellen (U25), 05/2025
- Verkehrszählung (V25), 06/2025
- Anpassung Walkingbus, 06/2025

Bestandteil des Verkehrsversuchs

- Information an Schule, Elternpflegschaft, Polizei und Anwohnende, 08/2025
- Verkehrsversuch, Einrichtung der Schulstraße, 09/2025
- Aktionstag, 09/2025
- Umfrage zur Schulstraße (U26), 03/2026
- Verkehrszählung (V26), 04/2026

Die ersten Maßnahmen wie die Beteiligung der Schule und Elternpflegschaft, die Einführung des Schulexpresses und Aktionstage zum Thema Mobilität und die weiterführende Information an Eltern sind im Zuge der Stufe 1 des Verkehrskonzeptes durchgeführt worden und werden in Kapitel 3 „Zusammenfassung Verkehrskonzept“ erläutert. Die Maßnahmen zur Einrichtung des Verkehrsversuchs werden im Kapitel 5 „Maßnahmenbeschreibung (Versuchsdesign)“ beschrieben.

Zunächst wurde die Verkehrszählung 2023 vor Einführung jeglicher Maßnahmen ausgeführt, um ein Status quo zu ermitteln. Die darauffolgenden Verkehrszählungen 2024, 2025 und 2026 geben Aufschluss über die Wirkung der Maßnahme, die im Kapitel 7 „Wirkungsanalyse (Während- und Nachher-Untersuchung)“ thematisiert werden. Diese Maßnahmen sind in den fortlaufenden Verkehrszahlen zu beachten, da nach der Zählung 2023 die ersten Maßnahmen des schulischen Mobilitätsmanagement umgesetzt wurden und Auswirkungen auf die Verkehrszahlen nahmen. Außerdem ist die steigende Schülerzahl (vgl. Kapitel 2) durch die Schulerweiterung zu berücksichtigen.

### Verkehrszählung 2023

Die erste Verkehrszählung wurde im Juni 2023 durchgeführt und beschreibt den IST-Zustand der Schwerfelstraße zu den Stoßzeiten des Schulbeginns und -endes. Die Verkehrszählungen fanden Dienstag, den 13.06., und Donnerstag, den 15.06.2023, zwischen 7:15 – 9:00 Uhr und 14:00 – 16:00 Uhr statt.

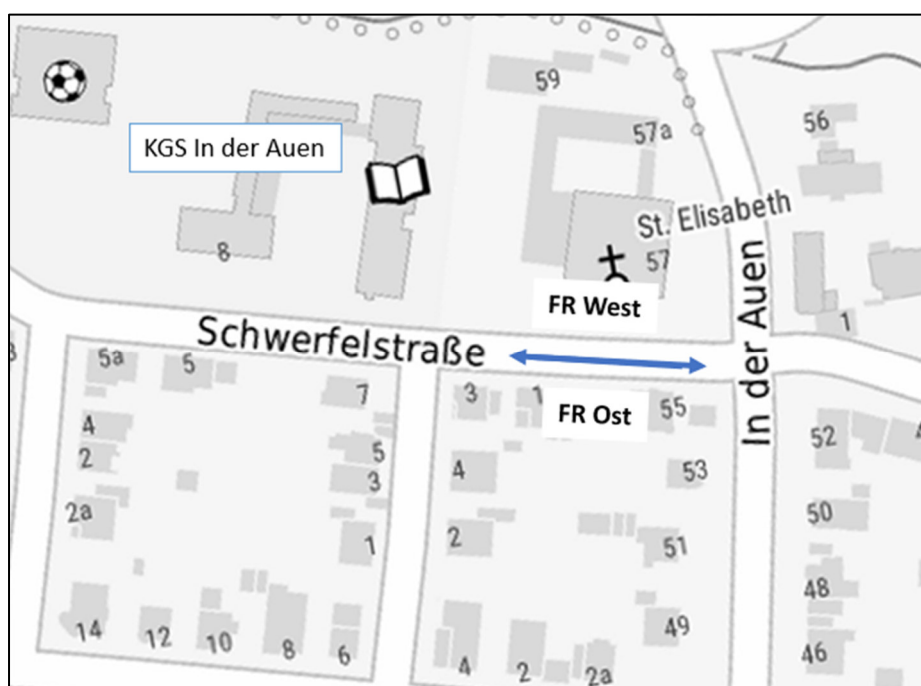


Abbildung 8: Verortung der Verkehrszählungen 2023 - 2026 Schwerfelstraße (Quelle: Eigene Darstellung, Stadt Bergisch Gladbach, Geobasisdaten RBK, 2023)

Die folgenden Verkehrsdaten beschreiben den Fuß-/ Rad-/ und PKW-Verkehr in der Schwerfelstraße wie in Abbildung 8 dargestellt.

Die Spitzenstunden orientieren sich an der Fußgängerstärke und liegen morgens bei 7:15 – 8:15 Uhr und nachmittags von 14:30 – 15:30 Uhr. In Abbildung 10 und Abbildung 11 sind sie beispielhaft vom 13.06.2023 orange markiert und als Summe je Verkehrsmittel erfasst.

Zusammenfassung 13.06.2023, Morgen				
Position	Fußverkehr	Radverkehr	KFZ-Verkehr	Schwerfelstraße Datum: 13.06.2023
Uhrzeit	Anzahl FG/15min	Anzahl RV/15min	Anzahl Kfz/15min	Beobachtungen
07:15 - 07:30	8	5	3	
07:30 - 07:45	14	3	12	
07:45 - 08:00	50	21	16	
08:00 - 08:15	25	10	12	
08:15 - 08:30	4	3	13	
08:30 - 08:45	2	6	4	
Summe Spitzenstunde (14:30 - 15:30)	97	39	43	

Abbildung 9: Ergebnisse Verkehrszählung Morgenstunden 13.06.23 mit Spitzenstunde (Quelle: Verkehrszählung Stadt Bergisch Gladbach, 2023)

Zusammenfassung 13.06.2023, Nachmittag				
Position	Fußverkehr	Radverkehr	KFZ-Verkehr	Schwerfelstraße Datum: 13.06.2023
Uhrzeit	Anzahl FG/15min	Anzahl RV/15min	Anzahl Kfz/15min	Beobachtungen
14:30 - 14:45	4	3	10	
14:45 - 15:00	18	3	12	
15:00 - 15:15	37	12	13	
15:15 - 15:30	6	4	8	
15:30 - 15:45	1	1	6	
15:45 - 16:00	5	5	9	
Summe Spitzenstunde (14:30 - 15:30)	65	22	43	

Abbildung 10: Ergebnisse Verkehrszählung Abend-/Nachmittagsstunden 13.06.23 mit Spitzenstunde (Quelle: Verkehrszählung Stadt Bergisch Gladbach, 2023)

Für die Zusammenfassung der Daten wurden der Fuß- und Radverkehr als Umweltverbund zusammengefasst und in *Tabelle 1* notiert. Für einen späteren Vergleich wurden insbesondere die Morgendlichen Spitzenstunden in Betracht gezogen, da insbesondere hier erhöhtes Verkehrsaufkommen vorliegt und Handlungsbedarf besteht.

Durchschnittswert

	morgens		abends	
	Umwelt-verbund	KFZ	Umwelt-verbund	KFZ
13.06.23	136	43	87	43
15.06.23	133	60	81	57

Tabelle 1: Zusammenfassung Durchschnittswerte Verkehrszählung 2023 der morgendlichen Spitzenstunde (Quelle: Verkehrszählung Stadt Bergisch Gladbach, 2023)

**So liegen zusammengefasst die Durchschnittswerte für das Jahr 2023, bezogen auf die morgendliche Spitzenstunde von 7:15 – 8:15 Uhr, bei 135 Fuß- und Rad/h und 52 KFZ / h. Dies**

**entspricht einem Verhältnis von Umweltverbund:KFZ von 2,6.** Diese Werte werden in den jährlichen Vergleich in Kapitel 7 genutzt.

### Verkehrszählung 2024

Zur besseren Vergleichbarkeit wurde im Jahr 2024 zu denselben Zeiten wie im Vorjahr die Verkehrszählung durchgeführt. Die Zählungen fanden am Dienstag, den 04.06., und Donnerstag, den 06.06.2024, statt. Dabei ergab sich die Spitzenstunde ebenfalls von 7:15 – 8:15 Uhr und 14:30 – 15:30 Uhr.

Die Zusammenfassung, analog zur Zusammenfassung der Verkehrszählung aus dem Jahr 2023 ist in Tabelle 2 aufgeführt und beschreibt ebenfalls den Umweltverbund zusammengefasst im Vergleich zum KFZ-Verkehr in der genannten Spitzenstunde.

#### Durchschnittswert

	morgens		abends	
	Umweltverbund	KFZ	Umweltverbund	KFZ
04.06.2024	155	64	112	50
06.06.2024	159	49	109	43

*Tabelle 2: Zusammenfassung Durchschnittswerte Verkehrszählung 2024 der morgendlichen Spitzenstunde (Quelle: Verkehrszählung Stadt Bergisch Gladbach, 2024)*

**Der Durchschnittswert für das Jahr 2024, bezogen auf die morgendliche Spitzenstunde von 7:15 – 8:15 Uhr, liegt bei 157 Fuß- und Rad/h und 57 KFZ / h. Dies entspricht einem Verhältnis von Umweltverbund:KFZ von 2,8.** Diese Werte werden in den jährlichen Vergleich in Kapitel 7 genutzt.

### Umfrage 2025

An der Umfrage aus dem Jahr 2025 haben insgesamt 65 Schülerinnen und Schüler (bzw. deren Eltern) aus den Klassen 1 – 4 teilgenommen. Dies entspricht 39% der Schülerinnen und Schüler, bei einer Gesamtschülerzahl von 167 des Schuljahres 2024/25, was bei der Gesamtgröße der Schule nur einen Eindruck gibt und kein aussagekräftiges Ergebnis.

Teil der Umfrage war eine Evaluierung der Nutzung des Schulexpresses, der im Sommer 2023 eingeführt und im Sommer 2024 nochmalig beworben wurde. Eine stetige Bewerbung erfolgte ausschließlich über die Einführung der Erstklässler, um neue Eltern darüber zu informieren. Gleichzeitig wurden die Schulwege und Gefahrenstellen erneut erfragt, um Anpassungen an den Routen vorzunehmen und den Schulexpress in das städtische Design des Walkingbusses zu integrieren. Die Umsetzung hierzu erfolgte nach der Umfrage.

Im ersten Schritt wurden die Verkehrsmittel der Schulkinder erfragt. Hierbei ist deutlich, dass der Umweltverbund, also Tretroller/ Fahrrad und zu Fuß mehrheitlich genutzt wird. Mit dem Auto wurde nur ein geringer Anteil zur Schule gebracht. Ein Kind nutzte in dieser Umfrage den Schulbus für den Schulweg.

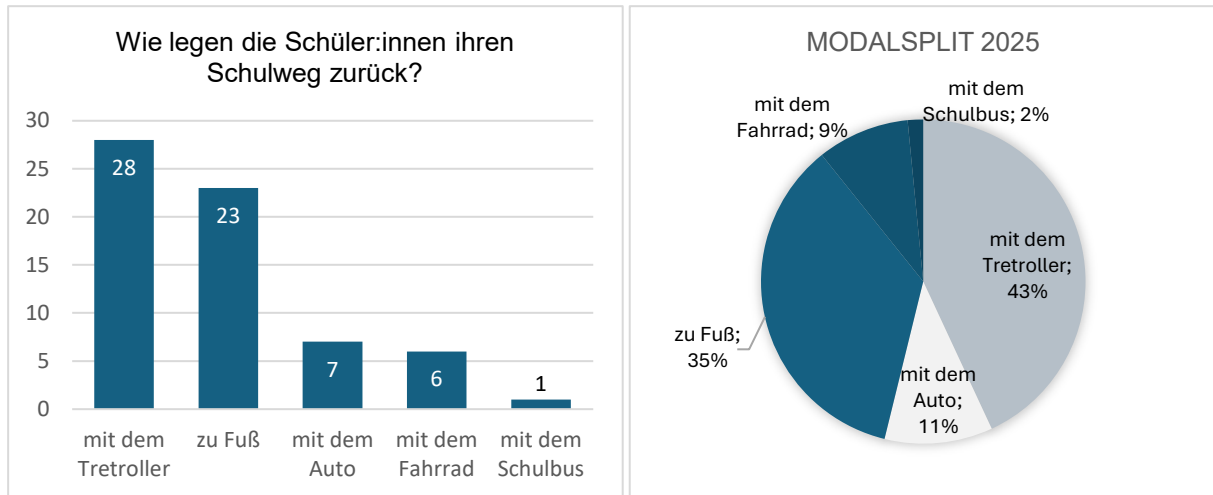


Abbildung 11: Umfrage 2025 und Modalsplit „wie legen die Schüler:innen ihren Schulweg zurück?“ (Quelle: Umfrage Stadt Bergisch Gladbach, 2025)

Wie eingangs erwähnt ist die Umfrage nicht repräsentativ und somit gibt der Modalsplit in Abbildung 11 nur einen Eindruck vom Mobilitätsverhalten der Schülerinnen und Schüler der KGS In der Auen. Gründe für die Fahrt mit dem Auto sind zum einen zeitliche Aspekte oder die Entfernung.

Zur Evaluierung des Schulexpresses wurde die Nutzung der Schulexpress-Haltestellen erfragt. Hierbei haben 22 der Befragten angegeben, dass sie diese nutzen und 30 Personen, dass sie diese nicht nutzen. Dies ist jedoch kein Indiz dafür, dass grundsätzlich die Routen nicht genutzt werden. Abhängig von der Nutzung der Haltestellen ist zum einen das gemeinsame Gehen mit anderen Kindern und der Wohnort. So ergibt sich oft ein praktischerer bzw. näherliegender Treffpunkt für die Kinder.

Bezogen auf den Schulweg wurde darüber hinaus die Begleitung von Eltern oder anderen Kindern erfragt. Grundsätzlich ist ersichtlich, dass Kinder der ersten Klasse immer oder meistens in Begleitung der Eltern zur Schule gehen. Allgemein aber laufen Kinder vorrangig mit anderen Kindern (vgl. Abbildung 12)

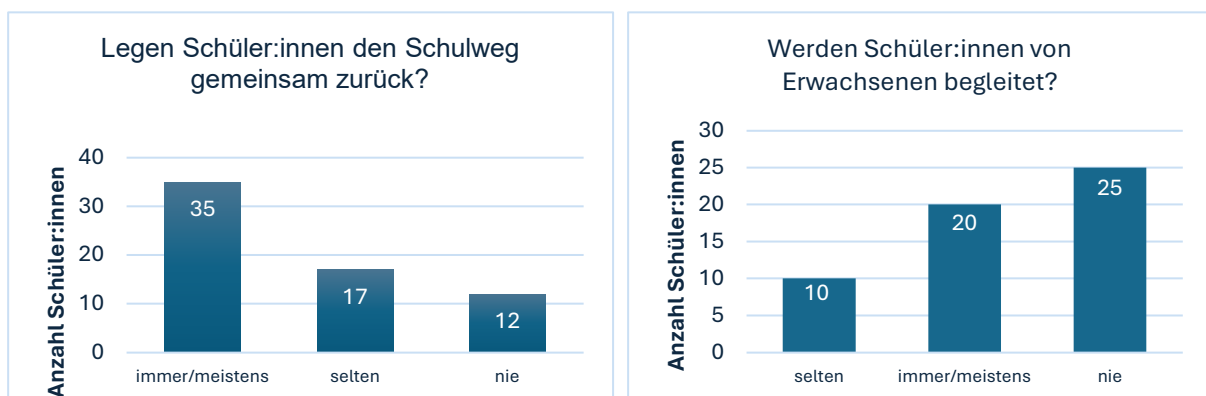


Abbildung 12: Umfrage 2025 und Antworten zum Schulweg (Quelle: Umfrage Stadt Bergisch Gladbach, 2025)

Aus den Antworten zur Begleitung konnte eine Abhängigkeit festgestellt werden, denn die Kinder, die immer oder meistens mit anderen Schulkindern zur Schule gehen, werden selten bis nie von den Eltern begleitet. Während Kinder, die nie oder selten mit anderen Kindern zur Schule gehen, entweder immer bzw. meistens von den Eltern begleitet werden oder ganz ohne Begleitung den Schulweg absolvieren (Vgl. Tabelle 3).

	Elternbegleitung		
gemeinsam mit anderen Kindern	immer/meistens	selten	nie
immer/meistens	6	9	18
selten	9	3	1
nie	4	0	5
10 Fehlangaben			

Tabella 3: Abhängigkeiten Elternbegleitung - gemeinsames Gehen mit Kindern 2025 (Quelle: Umfrage Stadt Bergisch Gladbach, 2026)

Allgemein ist ein leichter Anstieg bei dem gemeinsamen Gehen mit anderen Schulkindern nach Einführung des Schulexpresses, gemäß den Angaben der Umfrage, zu verzeichnen.

### Verkehrszählung 2025

Im Jahr 2025 fanden die Verkehrszählungen am Donnerstag, den 12.06., und Dienstag, den 17.06.2025, im Zeitraum von 7:15 – 8:45 Uhr und 14:30 – 16:00 Uhr statt. Dabei ergab sich die Spitzenstunde in den Morgenstunden von 7:15 – 8:15 Uhr, wie auch in den Vorjahren und mit etwas Abweichung in den Nachmittagsstunden von 14:45 – 15:45 Uhr. Um jedoch die Vergleichbarkeit zu wahren, wurde für die Berechnung die Spitzenstunde auf 14:30 – 15:30 Uhr genutzt.

In Tabelle 4 werden die Verkehrsdaten als Zusammenfassung aufgeführt, die den Umweltverbund zusammengefasst im Vergleich zum KFZ-Verkehr in der genannten Spitzenstunde zeigt.

#### Durchschnittswert

	morgens		abends	
	Umweltverbund	KFZ	Umweltverbund	KFZ
12.06.2025	177	67	108	44
17.06.2025	148	55	94	48

Tabella 4: Zusammenfassung Durchschnittswerte Verkehrszählung 2025 der morgendlichen Spitzenstunde (Quelle: Verkehrszählung Stadt Bergisch Gladbach, 2025)

**Der Durchschnittswert für das Jahr 2025, bezogen auf die morgendliche Spitzenstunde von 7:15 – 8:15 Uhr, liegt bei 163 Fuß- und Rad/h und 61 KFZ / h. Dies entspricht einem Verhältnis von Umweltverbund:KFZ von 2,7.** Diese Werte werden in den jährlichen Vergleich in Kapitel 7 genutzt.

### Umfrage 2026

An der Umfrage aus dem Jahr 2026 haben insgesamt 48 Schülerinnen und Schüler (bzw. deren Eltern) aus den Klassen 1 – 4 teilgenommen. Dies entspricht 26% der Schülerinnen und Schüler, bei einer Gesamtschülerzahl von 183 des Schuljahres 2025/26, was bei der Gesamtgröße der Schule nur einen Eindruck gibt und kein aussagekräftiges Ergebnis.

Ein essenzieller Unterschied dieser Umfrage ist der laufende Verkehrsversuch zum Zeitpunkt der Umfrage. Neben den bereits 2025 erfragten Kennwerten zum Mobilitätsverhalten, wird in dieser Umfrage darüber hinaus nach der Schulstraße gefragt. Die Einführung der Schulstraße als Verkehrsversuch wird im Kapitel 5 „Maßnahmenbeschreibung (Versuchsdesign)“ erläutert.

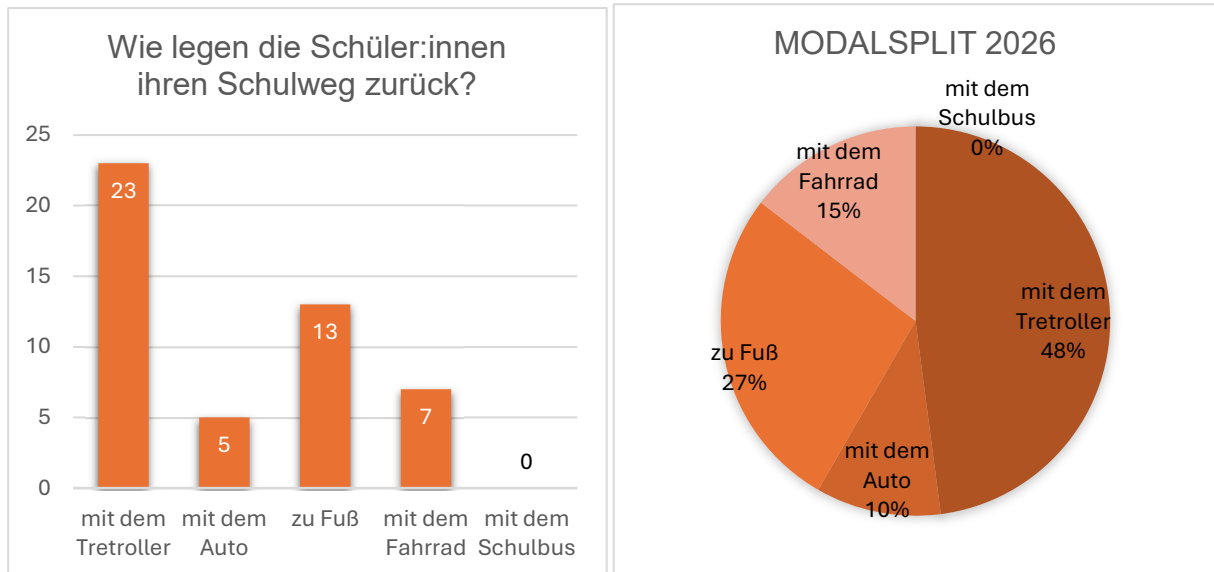


Abbildung 13: Umfrage 2026 und Modalsplit „wie legen die Schüler:innen ihren Schulweg zurück?“ (Quelle: Umfrage Stadt Bergisch Gladbach, 2026)

Auch in dieser Umfrage wurde im ersten Schritt die Verkehrsmittelwahl der Schulkinder erfragt. Erneut wird deutlich, dass ausschließlich 10 % gefahren werden von 48 befragten Kindern. Demnach wird der Umweltverbund, also Tretroller/ Fahrrad und zu Fuß mehrheitlich genutzt.

Zur Evaluierung des Schulexpresses, der in diesem Jahr nur über die neuen Eltern beworben wurde, wird ersichtlich, dass losgelöst von den Schulexpress-Haltestellen die Kinder fast gleichermaßen gemeinsam mit anderen Kindern laufen, wie allein.

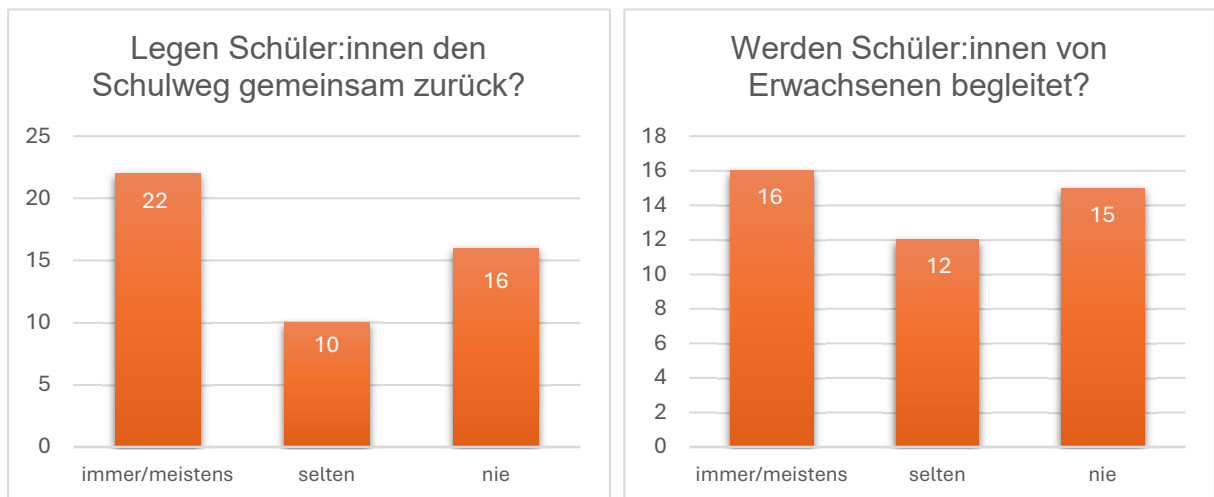


Abbildung 14: Umfrage 2026 und Antworten zum Schulweg (Quelle: Umfrage Stadt Bergisch Gladbach, 2026)

In Bezug auf die Begleitung von Eltern werden Kinder, als Gehgemeinschaft sowohl nicht begleitet als auch selten und immer. Wohingegen Kinder, die immer allein laufen von Eltern häufiger begleitet werden. Allgemein werden Kinder der ersten Schulklasse wesentlich häufiger von den Eltern begleitet wie Kinder der Jahrgangsstufen 2 – 4.

	Elternbegleitung		
gemeinsam mit anderen Kindern	immer/meistens	selten	nie
immer/meistens	7	8	9
selten	5	2	1
nie	5	3	3
5 Fehlangaben			

Tabelle 5: Abhängigkeiten Elternbegleitung - gemeinsames Gehen mit Kindern 2026 (Quelle: Umfrage Stadt Bergisch Gladbach, 2026)

Auch in dieser Umfrage ist ein leichter Anstieg des gemeinsamen Gehens nach Einführung des Schulexpresses angegeben worden.

Zuletzt wurde in der Umfrage 2026 erfragt, ob sich das direkte Schulumfeld durch die Einführung der Schulstraße verbessert hat. Die Mehrheit von 67 % ist der Auffassung, dass es sich verbessert hat. Als Gründe wurde vor allem die Reduzierung der KFZ-Verkehre genannt, was wiederum für mehr Platz für die Kinder sorgt und zu weniger Gefahrensituation, wie in der Vergangenheit, führt.



Abbildung 15: Umfrage 2026 Verkehrssituation im Schulumfeld (Quelle: Umfrage Stadt Bergisch Gladbach, 2026)

### Verkehrszählung 2026

Im Jahr 2026 fanden die Verkehrszählungen bereits im April statt, um die Evaluierung für den Verkehrsversuch der Schulstraße rechtzeitig zum Ende des Verkehrsversuchs vorzunehmen. Diese wurden ebenfalls an einem Dienstag (21.04.2026) und Donnerstag (23.04.2026) durchgeführt. Analog zu den Vorjahren wurde die Zählung im Zeitraum von 7:15 – 8:45 Uhr und 14:30 – 16:00 Uhr durchgeführt. Dabei ergab sich die Spitzenstunde in den Morgenstunden von 7:15 – 8:15 Uhr, wie in den Vorjahren und wie auch im Jahr 2025 mit etwas Abweichung in den Nachmittagsstunden von 14:45 – 15:45 Uhr. Um jedoch die Vergleichbarkeit zu wahren, wurde für die Berechnung die Spitzenstunde auf 14:30 – 15:30 Uhr genutzt.

In Tabelle 6 werden die Verkehrsdaten als Zusammenfassung aufgeführt, die den Umweltverbund zusammengefasst im Vergleich zum KFZ-Verkehr in der genannten Spitzenstunde zeigt.

Durchschnittswert

	morgens		abends	
	Umweltverbund	KFZ	Umweltverbund	KFZ
21.04.2026	223	26	143	28
23.04.2026	155	18	152	26

Tabelle 6: Zusammenfassung Durchschnittswerte Verkehrszählung 2026 der morgendlichen Spitzenstunde (Quelle: Verkehrszählung Stadt Bergisch Gladbach, 2026)

**Der Durchschnittswert für das Jahr 2026, bezogen auf die morgendliche Spitzenstunde von 7:15 – 8:15 Uhr, liegt bei 189 Fuß- und Rad/h und 22 KFZ / h. Dies entspricht einem Verhältnis von Umweltverbund:KFZ von 8,6.** Diese Werte werden in den jährlichen Vergleich in Kapitel 7 genutzt.

## 7. Wirkungsanalyse (Während- und Nachher-Untersuchung)

In Gesamtbetrachtung aller gesammelten Daten werden im Folgenden die einzelnen Verkehrszählungen der Jahre 2023 – 2026 verglichen und in Bezug auf die steigende Schülerzahl und Umfragewerte interpretiert und bewertet.

Für den Vergleich werden die Spitzenstundenzahlen am Morgen als Durchschnittswert vom Dienstag und Donnerstag betrachtet, die im vorherigen Kapitel ermittelt wurden. Die Spitzenstunde in den Morgenstunden ist von 7:15 bis 8:15 Uhr und orientiert sich an den Fußverkehrszahlen.

	<u>Umweltverbund*</u>	<u>KFZ*</u>	<u>Schülerzahlen</u>
2023	135	52	147
2024	157	57	167
2025	163	61	167
2026	189	22	183

\*Durchschnittliche Verkehre in morgendlicher Spitzenstunde (7:15 - 8:15 Uhr)

Tabelle 7: Durchschnittsverkehre 2023 - 2026 (Quelle: Stadt Bergisch Gladbach, 2026)

Im direkten Vergleich, fortlaufend über die Jahre hinweg, ist zu sehen, dass von 2023 – 2025 sowohl die Verkehrszahlen des Umweltverbundes als auch des KFZ-Verkehrs steigen. Parallel dazu steigt auch die Schülerzahl im Jahr 2023 – 2024 und von 2025 – 2026 aufgrund der Schulerweiterung. 2025 findet kein Zuwachs der Schülerzahlen statt, jedoch nehmen sowohl Umweltverbund als auch KFZ-Verkehre zu. Während der Umweltverbund von 2023 – 2024 stärker steigt als der KFZ-Verkehr, auch im Vergleich zum Zuwachs der Schülerzahlen, steigt der KFZ-Verkehr von 2024 - 2025 insgesamt stärker als der Umweltverbund und die Schülerzahl, die stagniert. Vor allem im Jahr 2025 – 2026 ist ein deutlicher Unterschied zu sehen. Während der Umweltverbund wieder deutlich zunimmt, nimmt der KFZ-Verkehr rapide ab, was sich auf die Einführung der Schulstraße in der Schwerfelstraße zurückführen lässt. Der Zuwachs und Abnahmen sind in \*Durchschnittliche Verkehre in morgendlicher Spitzenstunde (7:15 - 8:15 Uhr) Tabelle 8 ersichtlich.

	Umweltverbund*	KFZ*	Schülerzahlen
2023	-	-	-
2024	17 %	10 %	14 %
2025	4 %	8 %	0 %
2026	16 %	- 64 %	10 %

\*Durchschnittliche Verkehre in morgendlicher Spitzenstunde (7:15 - 8:15 Uhr)

Tabelle 8: Zu- und Abnahme Durchschnittsverkehre 2023 - 2026 (Quelle: Stadt Bergisch Gladbach, 2026)

Im Hinblick auf die Verkehrszahlen von 2023 – 2025 ist demnach ein Anstieg der Verkehre ersichtlich (Vgl. Abbildung 16). Tendenziell steigt dabei der Umweltverbund stärker als der KFZ-Verkehr. Grund dafür könnte u.a. die Einführung von Walkingbusrouten oder Aktionstagen sein, die das Thema Mobilität bei den Schulkindern und Eltern beeinflusst.

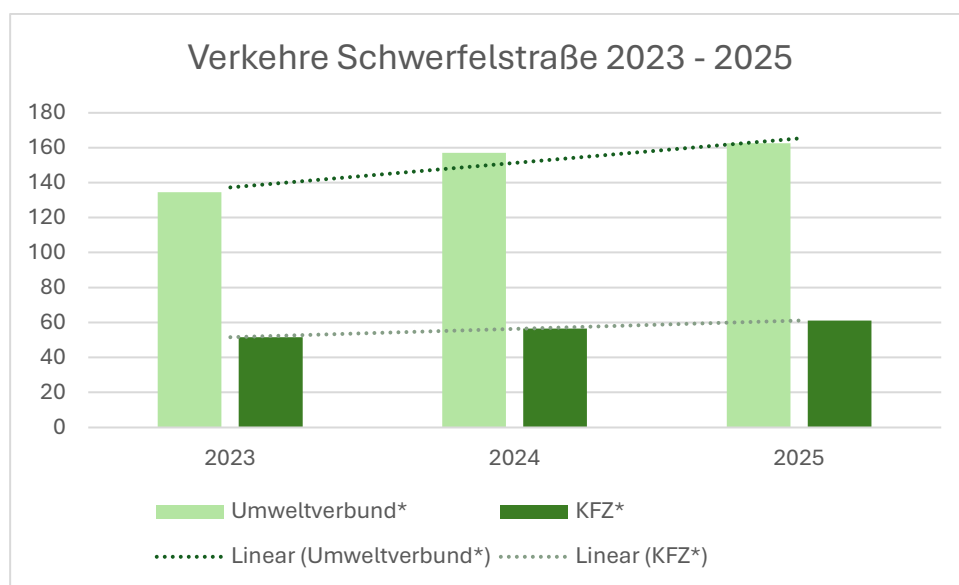


Abbildung 16: Verkehre Schwerfelstraße 2023 - 2025 (Quelle: Stadt Bergisch Gladbach, 2026)

Würden diese Maßnahmen, bei einer steigenden Schüleranzahl, allein fortgeführt werden, wäre die lineare Prognose für die kommenden Jahre mehr Verkehre des Umweltverbundes, als auch des KFZ-Verkehrs in der Schwerfelstraße. Da jedoch bereits im Jahr 2023 der KFZ-Verkehr bei einer Verkehrsstärke von 52 KFZ in der morgendlich, durchschnittlichen Spitzenstunde zu Sicherheitsdefiziten führte, wurde das Ziel, KFZ-Verkehre durch die getroffenen Maßnahmen zu reduzieren, nicht erfüllt (Vgl. Abbildung 17).

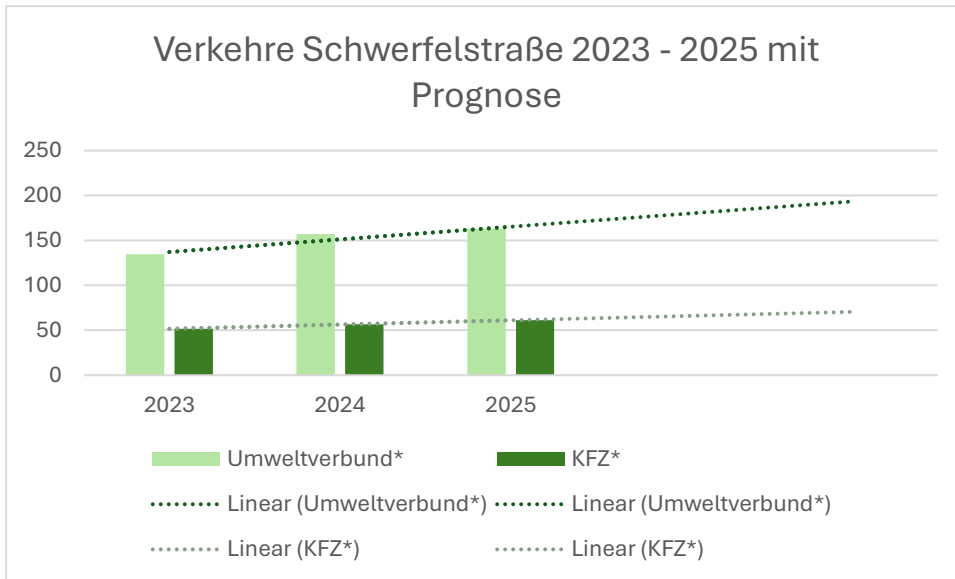


Abbildung 17: Verkehre Schwerfelstraße 2023 - 2025 mit Prognose (Quelle: Stadt Bergisch Gladbach, 2026)

Mit der Einführung der Schulstraße hingegen ist ein deutlicher Einbruch der KFZ-Verkehre in der Schwerfelstraße zu beobachten, die aufgrund der Schulstraße nicht mehr Einfahren dürfen (rote Linie in Abbildung 18). Im Durchschnitt fahren seither nur noch etwa 22 KFZ in die Schulstraße ein, wobei nicht zurückzuführen ist, ob diese ggf. über eine Sondergenehmigung eine Berechtigung zur Einfahrt haben.

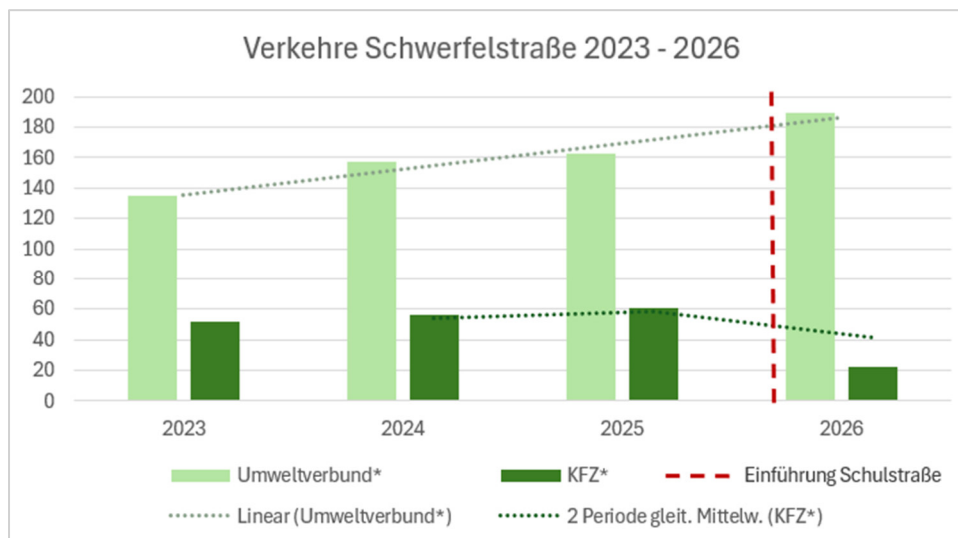


Abbildung 18: Verkehre Schwerfelstraße 2023 - 2026 (Quelle: Stadt Bergisch Gladbach, 2026)

Final zeigt sich die Schulstraße von allen Maßnahmen am effektivsten, dessen Wirksamkeit durch die Verkehrszahlen deutlich untermauert wird. Auch die Angaben aus der Umfrage zeigen, dass grundsätzlich der Walkingbus bekannt ist, jedoch die Schulstraße als effektive Maßnahme für weniger Verkehre im Schulumfeld wahrgenommen wird.

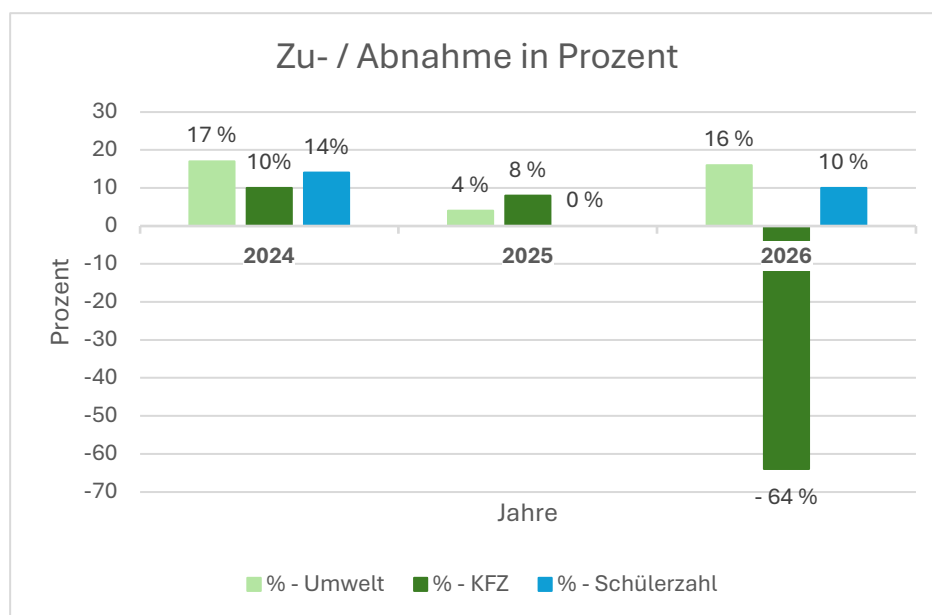


Abbildung 19: Zu- und Abnahme der Verkehrsdaten in Bezug auf Zu- und Abnahme Schülerzahlen (Quelle: Stadt Bergisch Gladbach, 2026)

Nichtsdestotrotz zeigen die Zu- und Abnahmen unter Berücksichtigung der Zunahme der Schülerzahlen, dass die vorgeschalteten Maßnahmen Erfolge verzeichnen. Denn mit zunehmenden Schülerzahlen steigt der Anteil am Umweltverbund stärker als die Anzahl der Kinder und in den Jahren 2024 und 2026 auch im Vergleich zu den KFZ-Verkehren.

## 8. Bewertung und Zielerreichung

Die Auswertung der Ergebnisse aus Kapitel 7 zeigt, dass sich die umgesetzten Maßnahmen vor der Einführung der Schulstraße deutlich in den erfassten Verkehrszahlen widerspiegeln. Insbesondere die Entwicklung des Fußverkehrs verdeutlicht, dass die frühzeitig geschaffenen Angebote sowie die verstärkte Thematisierung von Mobilität (vgl. Kapitel 3) Wirkung gezeigt haben. Der Anteil des Fußverkehrs steigt im Vergleich zu den zunehmenden Schülerzahlen stärker. Daraus lässt sich ableiten, dass ein größerer Anteil der Schülerinnen und Schüler den Schulweg aktiv zu Fuß zurücklegt und die Maßnahmen somit erfolgreich zur Förderung nachhaltiger Mobilität beigetragen haben.

Gleichzeitig zeigt sich im Zeitraum 2023 – 2025 bei den Kfz-Verkehren zwar ebenfalls ein Anstieg, dieser fällt jedoch geringer aus als die Zunahme der Schülerzahlen. Auch dies deutet darauf hin, dass die umgesetzten Maßnahmen im Zuge des schulischen Mobilitätsmanagements eine positive Wirkung entfaltet haben, da ohne entsprechende Maßnahmen ein stärkerer Anstieg des motorisierten Verkehrs zu erwarten gewesen wäre.

Dennoch konnte das übergeordnete Ziel, die Kfz-Verkehre im direkten Schulumfeld deutlich zu reduzieren und dadurch die Verkehrssicherheit zu erhöhen, mit diesen Maßnahmen nicht vollständig erreicht werden. Vor diesem Hintergrund wurde die Schulstraße als Verkehrsversuch im September 2025 eingerichtet. Die Wirkung dieser Maßnahme lässt sich in den Ergebnissen klar erkennen: Trotz weiterhin steigender Schülerzahlen gehen die Kfz-Verkehre in der Schwerfelstraße nach Einführung der Schulstraße zurück. Dadurch konnte erfolgreich erreicht werden den motorisierten Verkehr im unmittelbaren Schulumfeld zu reduzieren und somit die Sicherheit sowie die Aufenthaltsqualität zu verbessern. Auch die Ergebnisse der Umfragen bestätigen die positive

Wirkung der Schulstraße. Das Feedback aus der Umfrage zeigt, dass die Maßnahme insgesamt auf hohe Zustimmung stößt und von den Beteiligten überwiegend positiv wahrgenommen wird. Damit kann festgehalten werden, dass die Ziele des Verkehrsversuchs weitgehend erreicht wurden und die Schulstraße einen wirksamen Beitrag zu einem sichereren und nachhaltigeren Schulumfeld leistet.

## 9. Schlussfolgerungen und Empfehlungen

Für einen langfristigen Erfolg ist es entscheidend, dass die Schule die Kommunikation und Bewerbung der bestehenden Angebote kontinuierlich fortführt. Sowohl neue als auch bestehende Eltern müssen regelmäßig über Regelungen, Mobilitätsangebote und die Ziele der Schulstraße informiert und erinnert werden. Das Thema schulische Mobilität sollte daher dauerhaft im schulischen Alltag und in der Elternkommunikation verankert werden.

Darüber hinaus zeigt die Untersuchung, dass die Wirksamkeit der Schulstraße eine konsequente Kontrolle und Durchsetzung der Regelungen benötigt. Regelmäßige Überwachung sowie das Ahnden von Verkehrsverstößen durch die Polizei sind notwendig, um die Einhaltung der Maßnahmen sicherzustellen und die Akzeptanz langfristig zu stärken.

Insgesamt verdeutlicht die Analyse, dass eine Schulstraße insbesondere in Kombination mit Maßnahmen des schulischen Mobilitätsmanagements einen wichtigen Beitrag zu einer sichereren, nachhaltigeren und kinderfreundlicheren Gestaltung des Schulumfeldes leisten kann. Die vorbereitenden Maßnahmen schaffen dabei die notwendige Grundlage für eine Verhaltensänderungen, während die Schulstraße selbst den entscheidenden verkehrlichen Effekt erzielt.

Die Verwaltung wird aufgrund der überzeugenden Entwicklung in der Schwerfelstraße und den positiven Ergebnissen der Evaluation die Schwerfelstraße nach Ende des Verkehrsversuchs dauerhaft in eine Schulstraße umwidmen.