Stadt Bergisch Gladbach
Der Bürgermeister
Federführender Fachbereich
Stadtentwicklung

Beschlussvorlage

Drucksachen-Nr. 0652/2026
öffentlich

Gremium	Sitzungsdatum	Art der Behandlung
Ausschuss für Mobilität und Verkehrsflächen	01.12.2026	Entscheidung

Tagesordnungspunkt

RadPendlerRoute - Hauptroute - Arbeitspaket 01

Beschlussvorschlag:

1. Der Ausschuss für Mobilität und Verkehrsflächen beschließt für den Abschnitt 1 Gierather Straße (Stadtgrenze – Schlodderdicher Weg) die empfohlene Planungsvariante 1 der Leistungsphase 2 und beauftragt die Verwaltung diese in den weiteren Leistungsphasen auszuarbeiten.

2. Der Ausschuss für Mobilität und Verkehrsflächen beschließt für den Abschnitt 2 Gierather Straße (Schlodderdicher Weg – Am Dännekamp) die vorliegende Planung der Leistungsphase 2 und beauftragt die Verwaltung diese in den weiteren Leistungsphasen auszuarbeiten.

   oder

   Der Ausschuss für Mobilität und Verkehrsflächen beschließt für den Abschnitt 2 Gierather Straße (Schlodderdicher Weg – Am Dännekamp) die vorliegende Planung zzgl. Option 1 und/oder 2.

3. Der Ausschuss für Mobilität und Verkehrsflächen beschließt für den Knotenpunkt Gierather Straße - Am Dännekamp die vorliegenden Planungsvariante 2 der

Leistungsphase 2 und beauftragt die Verwaltung, diese in den weiteren Leistungsphasen auszuarbeiten.

4. Der Ausschuss für Mobilität und Verkehrsflächen beschließt für den Abschnitt 5 Am Rodenbach (Parallelweg am Regenrückhaltebecken) die Planungsvariante 2 und beauftragt die Verwaltung diese in den weiteren Leistungsphasen auszuarbeiten.

Kurzzusammenfassung:

Kurzbegründung:
Die RadPendlerRoute (RPR) zwischen Bergisch Gladbach und Köln ist ein zentrales Projekt zur Förderung des Alltags- und Pendlerverkehrs mit dem Fahrrad. Das vorliegende Arbeitspaket AP01 umfasst die Abschnitte der Gierather Straße, Rodemich sowie den Weg „Am Rodenbach“. Ziel der Planung ist die Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur durch eine sichere, attraktive und möglichst durchgängige Führung des Radverkehrs. Die Abschnitte wurden so gegliedert, dass sie unabhängig voneinander geplant und umgesetzt werden können und bereits einzeln einen verkehrlichen Nutzen entfalten.

Für die Abschnitte 3 (Gierather Straße zwischen Am Dännekamp und Rodemich) und 4 (Rodemich) wird derzeit eine alternative Trassenführung geprüft. Da hierfür noch Abstimmungen auf Kreisebene erforderlich sind, werden diese Bereiche vorerst nicht weiterverfolgt und nur informativ dargestellt.

Die Planung wurde durch eine umfassende Öffentlichkeitsbeteiligung begleitet. Im Jahr 2026 fanden hierzu mehrere Informations- und Beteiligungsveranstaltungen statt. Ergänzend wurde eine Parkraumanalyse durchgeführt. Dabei wurden rund 320 öffentliche Stellplätze sowie weitere private Stellplatzkapazitäten untersucht. Die Erhebung zeigte keine flächendeckenden Parkraumengpässe. Selbst zu Spitzenzeiten lag die Auslastung der öffentlichen Stellplätze bei maximal 64 %, sodass insgesamt ausreichende Kapazitäten und Verlagerungspotenziale vorhanden sind.

Die Vorplanung sieht vor, die bestehenden Straßenräume überwiegend durch Deckensanierungen sowie punktuelle bauliche Maßnahmen fahrradfreundlicher zu gestalten. Aufgrund der räumlichen Randbedingungen können die idealtypischen Standards gemäß des Planungsleitfadens für RadPendlerRouten nicht durchgängig umgesetzt werden. Stattdessen werden Maßnahmen wie geordnetes und alternierendes Parken, Begrünungen, angepasste Einmündungsradien, Querungshilfen und punktuelle Verkehrsberuhigungen vorgesehen. Hierdurch sollen:

- die Verkehrssicherheit erhöht,
- Fahrgeschwindigkeiten reduziert und
- die Attraktivität des Radverkehrs verbessert werden.

Für den Abschnitt 2 der Gierather Straße wurde ergänzend die Möglichkeit einer Einrichtung als Fahrradstraße verkehrsrechtlich untersucht. Diese würde die Funktionalität der RadPendlerRoute stärken und ermöglichte zudem eine Förderung von bis zu 70 % der zuwendungsfähigen Kosten. Daneben wurde die Einrichtung einer “unechten Einbahnstraße” geprüft, um den Kfz-Verkehr auf der Route zu reduzieren.

Für den Weg „Am Rodenbach“ empfiehlt die Verwaltung eine wirtschaftliche Ausbauvariante mit einer Wegebreite von überwiegend 3,50 m. Diese gewährleistet eine verkehrssichere Radverkehrsführung bei gleichzeitig reduzierten Eingriffen und geringeren Baukosten.

Die Gesamtkosten der betrachteten Maßnahmen belaufen sich nach erster Kostenschätzung auf rund 1,2 Mio. € netto. Für einzelne Maßnahmen bestehen Fördermöglichkeiten von bis

zu 70 % bzw. beim barrierefreien Ausbau von Bushaltestellen von bis zu 100 % der zuwendungsfähigen Kosten. Die Vorplanung bildet die Grundlage für die weitere Ausarbeitung der Entwurfsplanung und die spätere Realisierung der RadPendlerRoute.

Risikobewertung:

(…)

Auswirkungsübersicht Klimarelevanz:

keine Klimarelevanz:	positive Klimarelevanz:	negative Klimarelevanz:
	x	

Weitere notwendige Erläuterungen:

Die fünf hier beschriebenen Abschnitte sind Teil der RadPendlerRoute und sind in sich als verkehrswerte Radverkehrsanlage zu errichten. Auch losgelöst voneinander tragen sie dazu bei, den regionalen Radverkehr zwischen Köln und Bergisch Gladbach sicher, schnell und bequem zu leiten, sowie den Umstieg auf das umweltfreundliche Fahrrad zu erleichtern und zu ermöglichen. Um eine ganzheitliche Verbesserung hervorzurufen, werden Anpassungen des ruhenden Verkehrs, Flächenentsiegelung, Gehweganpassungen und der barrierefreie Ausbau punktuell vorgenommen. Aufgrund laufender Prozesse werden einzelne Abschnitte zum Beschluss vorgelegt.

Finanzielle Auswirkungen:

	keine Auswirkungen:	Mehrerträge:		Mehraufwendungen:	
		lfd. Jahr	Folgejahre	lfd. Jahr	Folgejahre
konsumtiv:					
investiv:	x				
planmäßig:	x				
außerplanmäßig:					

Weitere notwendige Erläuterungen:

Auf Grundlage der aktuellen Kostenschätzung belaufen sich die Kosten für Abschnitt 1 auf 292.000 €, für Abschnitt 2 auf 170.000 € bzw. 56.000 € bei einer 70-%igen Förderung und für Abschnitt 5 auf 245.000 € bzw. 101.000 € bei einer 70-%igen Förderung.

Personelle Auswirkungen:

	keine Auswirkungen:	Einsparungen:	Einstellungen:
planmäßig	x		
außerplanmäßig:			

kurzfristig:			
mittelfristig:			
langfristig:			

Weitere notwendige Erläuterungen:

(…)

Sachdarstellung/Begründung:

Die RadPendlerRouten (RPR) im Rechtsrheinischen sind von hoher verkehrlicher Bedeutung für die Mobilität in der Region. Die Verbindung zwischen Bergisch Gladbach und Köln stellt hierbei die maßgebliche Radverkehrsverbindung für den Pendler- und Alltagsverkehr dar und übernimmt eine wichtige Erschließungsfunktion zwischen den beiden Städten. Durch die Umsetzung der RPR sollen das stark belastete Verkehrsnetz entlastet, der Umweltverbund gestärkt sowie attraktive Rahmenbedingungen für ein zügiges und klimafreundliches Pendeln geschaffen werden. Die verbesserte Infrastruktur soll insbesondere den Radverkehr auf längeren Strecken fördern und somit zu einer Verlagerung von Verkehren zugunsten des Radverkehrs beitragen.

Die RadPendlerRoute 2 (Hauptroute) zwischen Bergisch Gladbach und Köln führt von der Stadtgrenze Köln über die Gierather Straße – Rodemich – Am Rodenbach – Refrather Weg – Cederstraße – Cederwaldstraße – Hauptstraße und Stationsstraße zum S-Bahnhof Bergisch Gladbach. Aufgrund der Länge und Komplexität der insgesamt 3,3 km langen Hauptroute sind die Planungsaufgaben in Arbeitspakete gebunden und in Abschnitte unterteilt, sodass die einzelnen Abschnitte einen unabhängigen Arbeitsfortschritt, losgelöst von anderen infrastrukturellen Projekten oder vorhergehenden Arbeitspakete, ermöglichen. Die hier thematisierten Abschnitte gehören zum Arbeitspaket AP01 und sind folgendermaßen unterteilt:

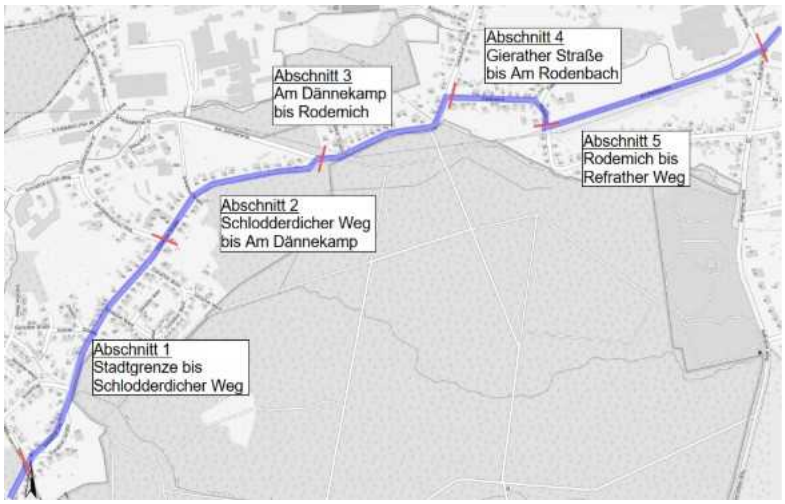


Abbildung 1: Abschnittbildung RadPendlerRoute AP01 (Quelle: eigene Darstellung, Geobasisdaten RBK)

Arbeitspaket 01 wird in folgende Abschnitte eingeteilt:

Abschnitt 1: Gierather Straße (Stadtgrenze – Schlodderdicher Weg)

Abschnitt 2: Gierather Straße (Schlodderdicher Weg – Am Dännekamp)

Abschnitt 3: Gierather Straße (Am Dännekamp – Rodemich)

Abschnitt 4: Rodemich

Abschnitt 5: Weg Am Rodenbach

Insgesamt sind die vorgesehenen Abschnitte als verkehrswerte Radverkehrsanlage angelegt, was bedeutet, dass jeder einzelne Abschnitt in sich funktioniert, da auch bei einer abschnittsweisen Umsetzung der verkehrliche Nutzen der Maßnahme erhalten bleibt. Jeder Abschnitt leistet einen Beitrag zur Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur und ist gleichzeitig Bestandteil eines übergeordneten Gesamtsystems. In der Gesamtbetrachtung sind alle Abschnitte aufeinander abgestimmt und bilden gemeinsam eine durchgängige Radverkehrsverbindung. Die Abschnittsbildung dient darüber hinaus einer effizienten Projektabwicklung, indem die Planung und Umsetzung der Teilabschnitte unabhängig voneinander erfolgen können. Hierdurch wird vermieden, dass Hemmnisse in einzelnen Abschnitten die Realisierung der Gesamtmaßnahme verzögern.

Hinweis zu Abschnitt 3 und 4

Für die in Abschnitt 3 und 4 von Am Dännekamp bis Rodemich dargestellten Bereich wird derzeit eine alternative Trassenführung geprüft. Hierzu besteht noch Abstimmungsbedarf auf Kreisebene. Bis zum Abschluss dieser Abstimmungen werden die Abschnitte 3 (Gierather Straße zwischen Am Dännekamp und Rodemich) sowie Abschnitt 4 (Rodemich) derzeit ***nicht weiterverfolgt*.** Die Planung dieser Abschnitte ruht bis zur Klärung der

naturschutzrechtlichen Rahmenbedingungen. Die nachfolgend dargestellten Maßnahmen dienen daher ausschließlich der Information.

Weitere Details zur vorgesehenen Ausgestaltung und den planerischen Überlegungen sind den jeweiligen Abschnittsbeschreibungen zu entnehmen.

Kommunikation

Für das Arbeitspaketes 01 wurden in einer mehrstufigen Kampagne insgesamt drei Öffentlichkeitsveranstaltungen, sowohl in Präsenz als auch in digitaler Form, im ersten Halbjahr 2026, durchgeführt. Am 25.02.2026 wurden interessierte Bürgerinnen und Bürger in einer Auftaktveranstaltung und auf einer Onlineplattform eingeladen, sich in einem dreiwöchigen Zeitraum zu den insgesamt fünf Abschnitten zu beteiligen (Anlage 5). Für einen transparenten Arbeitsablauf wurden die Bürgerinnen und Bürger in einem Onlineupdate am 04.05.2026 über Zwischenergebnis informiert und Einblicke in die Datenverarbeitung der Beteiligung gegeben. Am 23.06.2026 wurden die erarbeitet Planungsvarianten, basierend auf den Eingaben und verkehrsplanerischen Rahmenbedingungen, in einer Abschlussinformationsveranstaltung in Präsenz der Öffentlichkeit vorgestellt (Anlage 6).

Parkraumerhebung

Im Zuge der Grundlagenermittlung und Vorplanung wurde im September 2026 eine großflächige Parkraumanalyse durch ein externes Fachbüro durchgeführt, um das vorhandene Parkangebot und die tatsächliche Nachfrage mit den Planungszielen abzugleichen. Die Erhebung erfolgte gemäß den Empfehlungen für Verkehrserhebungen (EVE) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) an drei repräsentativen Tagen: Dienstag, den 15.09.2026, Donnerstag, den 17.09.2026, und Samstag, den 19.09.2026. Die angewandte Methodik stellt ein fachlich anerkanntes und bewährtes Verfahren zur Untersuchung der Parkraumauslastung dar.
Der vollständige Ergebnisbericht ist als **Anlage 3** beigefügt. Das Untersuchungsgebiet umfasst die von der Planung betroffenen Straßenzüge Gierather Straße und Rodemich sowie die angrenzenden Nebenstraßen. Die Abgrenzung des Untersuchungsgebietes ist der Abbildung 2 zu entnehmen.



Abbildung 2: Untersuchungsraum Parkraum Gierather Straße (Quelle: Planersocietät, 2026)

Im Untersuchungsgebiet wurden rund 320 öffentlich zugängliche Parkmöglichkeiten erfasst. Zusätzlich stehen etwa 340 private Garagenstellplätze sowie schätzungsweise 450 weitere Stellplätze auf Zufahrten, Höfen und privaten Grundstücken zur Verfügung.

Die Erhebungen an den drei Untersuchungstagen zeigen insgesamt eine moderate Parkraumauslastung ohne flächendeckenden Parkdruck. Die höchste Auslastung im gesamten Untersuchungsgebiet lag bei 64 %, sodass selbst zu Spitzenzeiten rechnerisch rund 36 % der öffentlichen Stellplätze frei blieben.

Lokal treten entlang der Gierather Straße vereinzelt höhere Belegungen auf. Gleichzeitig bestehen in angrenzenden Seitenstraßen und anderen Teilbereichen weiterhin freie Kapazitäten. Insgesamt konnte kein Parkraummangel festgestellt werden. Die Untersuchung zeigt vielmehr, dass Verlagerungspotenziale vorhanden sind, insbesondere durch die Nutzung privater Stellplätze und Garagen.

Die Auswertung der Nutzergruppen zeigt zudem, dass der Parkraum überwiegend von Anwohnenden genutzt wird und ein relevanter Anteil der Fahrzeuge über längere Zeiträume im Gebiet verbleibt.

Vorplanung

Ziel des Projektes ist die Umgestaltung der bestehenden Straßen- und Wegeabschnitte der Gierather Straße, Rodemich und Am Rodenbach zu einer verkehrswerten Radverkehrsanlage (Drucksachnr. 0277/2024). Hierdurch soll die Radinfrastruktur auf der Radvorrangroute künftig sicherer und attraktiver gestaltet, sowie die Anforderungen des Planungsleitfadens (Drucksachnr. 0430/2022) bestmöglich umgesetzt werden. Für die regionale Radverbindung sollen komfortable und durchgängige Verbindungen geschaffen werden, die den Umstieg vom Kfz auf das Fahrrad ermöglich.

Im Rahmen der Vorplanung wurden auf Basis der Vorgaben einer RadPendlerRoute und unter Berücksichtigung der Eingaben aus der Beteiligung für die einzelnen Abschnitte jeweils bis zu drei Varianten untersucht. Aufbauend auf der vorgeschalteten Routenuntersuchung aus dem Jahr 2024 (Drucksachennummer: 0277/2024) wurde die dort empfohlene Radverkehrsinfrastruktur im weiteren Planungsprozess vertieft und bildet damit die konzeptionelle Grundlage des Projekts. In der darauf aufbauenden Leistungsphase 3 (Entwurfsplanung) wird die ausgewählte Vorzugsvariante detailliert ausgearbeitet, technisch konkretisiert und hinsichtlich Kosten, Flächenbedarf und Umsetzbarkeit vertieft.

Aufgrund der bestehenden Rahmenbedingungen konnte jedoch je Abschnitt nur eine Vorzugsvariante entwickelt werden. Gleichzeitig können die Standards einer RadPendlerRoute bei der Sanierung der Fahrbahn überwiegend nicht eingehalten werden. Es sind die Anforderungen an die Begegnung von Linienbussen sowie die bestehende unterirdische Leitungsinfrastruktur zu berücksichtigen, die beispielsweise die Anlage zusätzlicher Baumstandorte ausschließt. Die derzeitige Annahme einer Deckensanierung basiert auf dem aktuellen Planungsstand und steht unter dem Vorbehalt der weiteren planerischen Konkretisierung. Im Rahmen der Leistungsphase 3 kann nicht ausgeschlossen werden, dass die vertiefende Planung die Notwendigkeit eines Fahrbahnvollausbaus aufzeigt. Über Art und Umfang der umzusetzenden Maßnahme wird nach Vorliegen der Ergebnisse der Leistungsphase 3 entschieden.

Die Sanierung der Fahrbahn wird ergänzt durch kleine bauliche Maßnahmen. Auch wenn diese Maßnahmen punktuell und vergleichsweise geringfügig erscheinen, stellen sie den entscheidenden Faktor für die Ausbildung einer verbesserten Radverkehrsführung und damit für die Funktionsfähigkeit der RadPendlerRoute als zusammenhängende und attraktive Verbindung, dar.

Durch die gezielte Anordnung eines **alternierenden Parkens** wird eine

geschwindigkeitsdämpfende Wirkung erzielt, ohne dass zusätzliche bauliche Hindernisse im Fahrbahnbereich erforderlich sind. Gleichermaßen wird hierdurch die Gradlinigkeit der Fahrbahn unterbrochen und schnelles Fahren ist weniger intuitiv. Um diese Wirkung dauerhaft sicherzustellen, werden die Parkstände als Parkbuchten ausgebildet. Diese werden jeweils am Anfang und Ende durch begrünte Flächen eingefasst. Neben der verkehrlichen Funktion, dass auch bei unbelegten Parkständen, durch die **Grünflächen** die Parkbuchten geschwindigkeitsdämpfend wirken, tragen diese Flächen zur Entsiegelung des Straßenraums sowie zu einer gestalterischen Aufwertung bei. Vorgesehen ist eine Bepflanzung mit geringen Pflegeaufwand.

Ergänzend werden die **Einmündungsradien** angepasst. Dadurch wird ein langsameres Ein- und Ausfahren in die Straße begünstigt und die Aufmerksamkeit auf den bevorrechtigten Verkehr erhöht. Gleichzeitig verkürzen sich die Querungswege für den Fußverkehr, was insbesondere Kindern, älteren Menschen und mobilitätseingeschränkten Personen zugutekommt.

Die für die Verkehrssicherheit **erforderlichen Sichtdreiecke** wurden im Rahmen der Planung berücksichtigt und freigehalten.

Die beschriebenen Maßnahmen werden entlang des gesamten Streckenabschnitts in wiederkehrender Form umgesetzt. Hierdurch entsteht ein einheitliches und gut wiedererkennbares Gestaltungsbild, das den Charakter der RadPendlerRoute prägt. Eine Visualisierung der Gierather Straße mit den zuvor beschriebenen Elementen wird bis zur Ausschusssitzung oder als Tischvorlage nachgereicht.

Die konsistente Ausgestaltung unterstützt eine intuitive Orientierung und stärkt die Wahrnehmbarkeit der Radverkehrsführung auch unabhängig von einer ergänzenden Beschilderung.

Abschnitt 1 Gierather Straße - zwischen Stadtgrenze & Schlodderdicher Weg

(Lageplan 1 – 3, Anlage 1 und 2)

Abschnitt 1 beginnt an der Stadtgrenze Köln und verläuft für 550,00 m über die Gierather Straße. Er endet an der Einmündung Schlodderdicher Weg. Der Querschnitt weist eine 7,00 – 7,50 m breite Fahrbahn auf und beidseitige Gehweganlagen.

Variante 1:

Entlang der Route wird die Gierather Straße im Wesentlichen durch eine Deckensanierung in

Kombination mit den zuvor beschriebenen Maßnahmen fahrradfreundlich umgestaltet. Die Anlage einer separaten Radverkehrsinfrastruktur ist innerhalb des vorhandenen Straßenraums aufgrund der Raumaufteilung und fehlenden Breiten nicht möglich, sodass der Radverkehr weiterhin im Mischverkehr geführt wird. Die Führung der Route wird dabei durch eine Fahrradpiktogrammkette verdeutlicht.

Das neu geordnete Parken wird durch begrünte Flächen eingefasst und gestalterisch aufgewertet. Gleichermaßen dient die Einfassung der Einhaltung dieser Parkbuchten. Die Anordnung der Parkstände basiert auf den erforderlichen Sichtbeziehungen, die entsprechend der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h im gesamten Streckenabschnitt geprüft und freigehalten wurden. Insgesamt verbleiben somit 9 Stellplätze (vorher 25 Stellplätze). Darüber hinaus trägt die alternierende Anordnung der Parkstände zu einer Reduzierung der gefahrenen Geschwindigkeiten bei, ohne den Verkehrsfluss wesentlich zu beeinträchtigen.

Die Anpassung der Einmündungsradien erfolgt an den Straßen Gierather Mühlenweg, Rosenhag, Gierath, Gierather Wald sowie Schlodderdicher Weg. Dadurch wird die Ein- und Ausfahrt in die Gierather Straße verlangsamt und die Aufmerksamkeit auf den bevorrechtigten Verkehr erhöht.

Des weiteren wird die Bushaltestelle „Gierath“ barrierefrei ausgebaut. Hierfür ist in Fahrtrichtung Köln eine Verlegung der Haltestelle erforderlich. Der barrierefreie Ausbau wird über die Richtlinie des Zweckverbandes go.Rheinland für die Weiterleitung von Zuwendung gemäß 12 ÖPNVG NRW zur Förderung und Investitionen im öffentlichen Personennahverkehr im Gebiet des Zweckverbandes go.Rheinland", mit 100 % der zuwendungsfähigen Kosten, gefördert. Eine Querungshilfe, wie sie im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung vielfach angeregt wurde, kann nicht umgesetzt werden. Aufgrund der Vielzahl an Grundstückszufahrten sowie der im Untergrund vorhandenen Leitungsinfrastruktur bestehen an diesem Standort keine ausreichenden Voraussetzungen für die Einrichtung einer gesicherten oder ungesicherten Querungsstelle.

Kosten: 292.300,00 €

Die derzeitige Annahme einer Deckensanierung basiert auf dem aktuellen Planungsstand und steht unter dem Vorbehalt der weiteren planerischen Konkretisierung. Im Rahmen der Leistungsphase 3 kann nicht ausgeschlossen werden, dass die vertiefende Planung die Notwendigkeit eines Vollausbaus aufzeigt. Über Art und Umfang der umzusetzenden Maßnahme wird nach Vorliegen der Ergebnisse der Leistungsphase 3 entschieden.

Variante 2: **(nicht gefolgt)**

In einer zweiten Variante ist auf Höhe der Hausnummern 240 bis 252 die Anlage eines Mittelstreifens auf einer Länge von rund 85 m vorgesehen, der die Fahrbahn in zwei Richtungsfahrbahnen unterteilt (**Anlage 2** – Lageplan 1). Dadurch wird ein Überholen des Radverkehrs in diesem Abschnitt verhindert. Gleichzeitig entsteht eine zusätzliche Querungsmöglichkeit für den Fußverkehr. Der Mittelstreifen kann analog zu Variante 1 als begrünte Fläche ausgebildet werden. Neben einer gestalterischen Aufwertung des Straßenraums trägt dies zur Wiedererkennbarkeit der RadPendlerRoute bei und stärkt deren einheitliches Erscheinungsbild entlang des Streckenverlaufs. Alternativ ist eine befestigte Ausführung des Mittelstreifens möglich.

Aufgrund der für den Mittelstreifen erforderlichen Flächen kann in diesem Bereich keine Anordnung von Parkständen erfolgen. Insgesamt verbleiben somit 3 Stellplätze (vorher 25 Stellplätze). **Aufgrund der entfallenden Parkmöglichkeiten durch den Mittelstreifen entfällt diese Variante.**

Ansonsten analog zu Variante 1.

Kosten: 302.400,00 €

Abschnitt 2 Gierather Straße - zwischen Schlodderdicher Weg & Am Dännekamp
(Lageplan 4 – 5, Anlage 1 und 2)
Abschnitt 2 beginnt an der Einmündung Schlodderdicher Weg und verläuft für 380,00 m über die Gierather Straße. Er endet am Knotenpunkte Am Dännekamp – Gierather Straße. Der Querschnitt weist eine 7,00 – 7,50 m breite Fahrbahn auf und beidseitige Gehweganlagen.

Variante 1:

Analog zum ersten Abschnitt sind auch im zweiten Abschnitt eine Deckensanierung sowie kleinere bauliche Maßnahmen vorgesehen. Die derzeitige Annahme einer Deckensanierung basiert auf dem aktuellen Planungsstand und steht unter dem Vorbehalt der weiteren planerischen Konkretisierung. Im Rahmen der Leistungsphase 3 kann nicht ausgeschlossen werden, dass die vertiefende Planung die Notwendigkeit eines Vollausbaus aufzeigt. Über Art und Umfang der umzusetzenden Maßnahme wird nach Vorliegen der Ergebnisse der Leistungsphase 3 entschieden.

Auch in diesem Bereich können die baulichen Standards der RadPendlerRoute nicht

umgesetzt werden. Dennoch kann neben dem alternierenden Parken (16 neue Stellplätze; 27 vorhandene Parkplätze) mit Grünflächen, unmittelbar hinter der Einmündung Schlodderdicher Weg die Einrichtung einer Querungshilfe für den Fußverkehr umgesetzt werden, wie in der Bürgerbeteiligung angeregt wurde. Eine Visualisierung dieses Bereiches wird bis zur Ausschusssitzung oder als Tischvorlage nachgereicht.

Ergänzend zu den baulichen Maßnahmen können verkehrsrechtliche Regelungen angeordnet werden, die eine Radverkehrsinfrastruktur gemäß den Standards der Radvorrangroute ermöglichen. Die nachfolgend dargestellten Varianten priorisieren den Radverkehr, ohne andere Verkehrsteilnehmende von der Nutzung des Straßenzuges auszuschließen. Sie können sowohl einzeln als auch kombiniert sowie im Rahmen eines Verkehrsversuchs umgesetzt werden, jedoch immer als Ergänzung zu den baulichen Maßnahmen.

Kosten: 201.700,00 €

Option 1: Fahrradstraße
Die Fahrradstraße ist eine bundesweit etablierte und bewährte Radverkehrsinfrastruktur, die dem Radverkehr Vorrang einräumt, die Verkehrssicherheit erhöht, die Attraktivität des Radfahrens steigert und durch eine bessere Bündelung des Radverkehrs zu einer komfortablen und gut erkennbaren Führung für Radfahrende beiträgt.
Auf Grundlage der vorliegenden Rahmenbedingungen ist die verkehrsrechtliche Anordnung einer Fahrradstraße im Zuge der RadPendlerRoute rechtlich möglich.
Darüber hinaus fördert das Land Nordrhein-Westfalen im Rahmen der Förderrichtlinie Nahmobilität den Ausbau nachhaltiger Mobilität mit bis zu 70 % der zuwendungsfähigen Kosten. Für diesen Abschnitt besteht eine Förderfähigkeit allerdings ausschließlich bei der Einrichtung einer Fahrradstraße. Im Umkehrschluss ist eine Förderung der Deckensanierung ohne die Ausweisung einer Fahrradstraße nicht möglich.

Option 2: Unechte Einbahnstraße
Um die Kfz-Fahrten auf diesem Abschnitt zu reduzieren und die Funktion der Radvorrangroute stärker hervorzuheben, wurde untersucht, welche Verkehrsverlagerungen sich durch unterschiedliche Verkehrsregelungen ergeben (**Anlage 4**). Dabei empfiehlt das Gutachten die **unechte Einbahnstraße ohne abknickende Vorfahrt** (Variante 2a). Diese Variante kombiniert die verkehrliche Entlastung der Gierather Straße mit Vorteilen für Anliegerinnen und Anlieger, da Ausfahrten aus der Gierather Straße weiterhin möglich bleiben. Gleichzeitig bleibt die Vorfahrt der Gierather Straße erhalten, wodurch Nachteile für

den Radverkehr vermieden und die Querungsmöglichkeiten für den Fußverkehr verbessert werden. Damit unterstützt Variante 2a am besten das Ziel einer attraktiven und leistungsfähigen RadPendlerRoute. Die Entlastung der Gierather Straße geht mit einer Verlagerung von Kfz-Verkehren auf den Schlodderdicher Weg und Am Dännekamp einher, wobei die Untersuchung keine verkehrstechnischen Probleme oder Einschränkungen der Leistungsfähigkeit des Straßennetzes erwarten lässt.

Die unechte Einbahnstraße würde mittels Verkehrszeichen 267 („Verbot der Einfahrt“) mit dem Zusatzzeichen „Radverkehr frei“ eingerichtet. Dadurch wäre die Einfahrt in die Gierather Straße für den Kfz-Verkehr ausschließlich aus nördlicher Richtung (Bergisch Gladbach) zulässig, während der Radverkehr die Strecke weiterhin in beiden Fahrtrichtungen nutzen kann. Kfz-Verkehre aus Fahrtrichtung Köln würden über den Schlodderdicher Weg und die Mülheimer Straße umgeleitet. Die Ausfahrt in Fahrtrichtung Bergisch Gladbach bleibt weiterhin möglich.

Die nachfolgende Grafik dient der Verdeutlichung der Verkehrsführung:



Der Vorteil dieser Variante liegt in der Reduzierung der Kfz-Fahrten auf der Radvorrangroute sowie in der Verlagerung des motorisierten Verkehrs auf das dafür vorgesehene Hauptverkehrsnetz.

Optionenabwägung

	Basis Baulich	Option 1 Fahrradstraße	Option 2 unechte Einbahnstraße
RadPendlerRouten Standard	-	✓	o
Förderung	- / KAG möglich bei Vollausbau	✓	-

Knotenpunkt Gierather Straße - Am Dännekamp

(Lageplan 5, Anlage 1 und 2)

Der Knotenpunkt Gierather Straße / Am Dännekamp sollte mit umgebaut werden, auch wenn hierfür noch Abstimmungen auf Kreisebene erforderlich sind, da bereits jetzt ein Handlungsbedarf am Knotenpunkt besteht. Insbesondere fehlen regelkonforme Querungsmöglichkeiten für den Fußverkehr und darüber hinaus weist der Knotenpunkt aufgrund seiner großzügigen Flächenaufteilung Potenziale zur Verbesserung der Radverkehrsführung auf. Der Knotenpunkt befindet sich in einem baulich sanierungsbedürftigen Zustand.

Nicht auszuschließen ist, dass die Abstimmung auf Kreisebene und die dadurch mögliche veränderte Routenführung zu kleinen baulichen Anpassungen am Knotenpunkt in Zukunft führen kann.

Variante 1:

In Variante 1 wird der Knotenpunkt als Kreisverkehr mit einem Radius von 22,00 m ausgebildet. An sämtliche Querungsstellen der Zu- und Ausfahrten sind barrierefreie Fußgängerüberwege vorgesehen. Zusätzlich sind in den Zufahrten der Gierather Straße (Ost) sowie der Straße Am Dännekamp Mittelinseln als Querungshilfen angeordnet. Für die Umsetzung des Kreisverkehrs ist eine Erweiterung der Verkehrsfläche auf der Nordseite erforderlich. Die hierfür benötigten Flächen befinden sich bereits im Eigentum der Stadt.

Kosten: 224.700,00 €

Variante 2:

In Variante 2 wird der Knotenpunkt Gierather Straße / Am Dännekamp als signalfreie Kreuzung ausgebildet. Für den Fußverkehr werden sichere und regelkonforme

Querungsmöglichkeiten geschaffen. Die östlichen und westlichen Knotenpunktarme können dabei mithilfe von Mittelinseln in zwei Zügen gequert werden, während am südlichen Knotenpunktarm ein Fußgängerüberweg vorgesehen ist. Die Vorfahrtsregelung orientiert sich an den bestehenden Kfz-Verkehrsstärken, sodass die Relation Gierather Straße (Ost) – Am Dännekamp als bevorrechtigte Fahrbeziehung geführt wird.
Zur sicheren Führung des Radverkehrs auf der RadPendlerRoute zwischen der Gierather Straße (Ost) und der Gierather Straße (Süd) wird zwischen den Querungshilfen eine Radaufstellfläche angeordnet. Diese ermöglicht dem Radverkehr ein sicheres Einordnen und erleichtert das Queren des Knotenpunktes.

Kosten: 224.700,00 €

Aufgrund des schlechten baulichen Zustands sowie der fehlenden regelkonformen Querungsmöglichkeiten für den Fußverkehr empfiehlt die Verwaltung die Sanierung des Knotenpunktes und den Umbau gemäß Variante 2 zu einem signalfreien Knotenpunkt mit regelkonformen Querungshilfen.

Abschnitt 3 Gierather Straße - zwischen Am Dännekamp & Rodemich
(Lageplan 6, Anlage 1)

Der Ausbau dieses Abschnittes wird zunächst **zurückgestellt** (siehe oben).

Abschnitt 3 beginnt am Knotenpunkte Am Dännekamp – Gierather Straße und verläuft für 310,00 m über die Gierather Straße. Er endet an der Einmündung Rodemich. Der Querschnitt weist eine 5,00 - 5,50 m breite Fahrbahn auf und einem einseitigen Gehweg, sowie einem separat geführten Gehweg entlang des Waldes.

Falls diese Streckenführung kommt, ist für diesen Abschnitt eine Deckensanierung (ggf. ein Vollausbau) mit wiederholenden verkehrsberuhigenden Elementen, zur Reduzierung der Fahrgeschwindigkeiten vorgesehen. Diese können gepflastert oder begrünt werden. Insbesondere im Kurvenbereich soll eine mittig geführte Trennung (taktil oder markiert) geschaffen werden, sodass die Fahrgeschwindigkeit reduziert wird und das Schneiden der Kurve verhindert wird, wie es ein Wunsch aus der Bürgerschaft war.

Kosten: 137.500,00 € (Deckensanierung)

Abschnitt 4 Rodemich

(Lageplan 7, Anlage 1 und 2)

Der Ausbau dieses Abschnittes wird zunächst **zurückgestellt**. Hintergrund ist die derzeit laufende Überprüfung der Routenführung durch den Rheinisch-Bergischen Kreis.
Abschnitt 4 umfasst die Straße Rodemich bis über den Platz am Ende der Sackgasse hinweg. Insgesamt ist dieser Abschnitt 240,00 m lang. Der Querschnitt weist eine 5,00 - 5,05 m breite Fahrbahn auf mit einem einseitig geführten schmalen Gehweg.

Variante 1:

In dieser Variante ist eine Deckensanierung vorgesehen, jedoch ohne spezielle Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs. Das Parken erfolgt weiterhin am Fahrbahnrand und wird nicht gesondert geregelt. Dabei ist durch die parkenden Kraftfahrzeuge sicherzustellen, dass eine für Rettungsfahrzeuge erforderliche Restfahrbahnbreite von mindestens 3,05 m jederzeit erhalten bleibt.

Zur Vermeidung des Kurvenschneidens im Bereich des Platzes wird ein verkehrsberuhigendes Element angeordnet, das gegebenenfalls durch eine Baumpflanzung ergänzt werden kann. Die Führung des fließenden Verkehrs wird im Platzbereich durch eine klare Linienführung geordnet, während die Schrägparkstände im Seitenraum angeordnet werden.

Kosten: 99.400,00 €

Variante 2:

Variante 2 erfolgt analog zu Variante 1, jedoch ergänzt durch Markierungen der zulässigen Parkbereiche. Dabei werden Stellplätze ausschließlich dort ausgewiesen, wo trotz parkender Fahrzeuge eine Restfahrbahnbreite von mindestens 3,05 m für die Durchfahrt von Rettungsfahrzeugen gewährleistet werden kann.

Kosten: 103.100,00 €

Abschnitt 5 Am Rodenbach

(Lageplan 8 – 9, Anlage 1 und 2)

Abschnitt 5 startet mit der Fahrbahneinengung am Rodemich und umfasst den gesamten Weg entlang des Regenrückhaltebeckens von 470,00 m. Er mündet in den Refrather Weg. Der Querschnitt weist eine Wegebreite von etwa 3,00 – 3,50 m. Aufgrund des Ausbaus nachhaltiger Mobilität ist eine 70%ige Förderung vorgesehen über die Förderrichtlinie Nahmobilität.

Variante 1:

Für die gesamte Strecke entlang des Regenrückhaltebeckens ist der Ausbau des Weges auf 4,00 m in asphaltbauweise vorgesehen. Um Höhendifferenzen in den Böschungsbereichen zu den Kleingärten zu überwinden, werden Stützmauern eingebaut. Gleichzeitig werden Flächen zum Verweilen oder Spielen im Zuge des StEKs ausgearbeitet. Um die Nutzung des Weges auf den Radverkehr sowie die Betriebsfahrzeuge des Regenrückhaltebeckens zu beschränken, sind an den Zufahrten Fahrbahneinengungen vorgesehen. Entlang der RadPendlerRoute zwischen Rodemich und dem Parallelweg wird die Fahrbahn durch Grünflächen optisch und baulich verschmälert. Von Norden kommend, über die Straße Am Rodenbach, wird die Einengung zusätzlich mit Pollern ausgestattet. Diese können für Betriebs- und Wartungsfahrzeuge bei Bedarf entfernt werden. Am östlichen Ende des Weges werden Umlaufsperren vorgesehen. Sie sorgen dafür, dass Radfahrende ihre Geschwindigkeit reduzieren, bevor sie auf den anschließend wieder für den Kfz-Verkehr freigegebenen Wegabschnitt treffen. Die Befahrbarkeit dieses Abschnitts bleibt aufgrund der bestehenden Erschließung einer angrenzenden Pachtfläche erforderlich.

Kosten: 277.800,00 €

Variante 2:

Analog zu Variante 1 wird der Weg entlang des Rückhaltebeckens in Asphaltbauweise ausgebaut. Zur Verdeutlichung des erforderlichen Sicherheitsraums zum nördlich gelegenen Zaun wird die Wegebreite auf 3,50 m begrenzt und durch einen begleitenden Grünstreifen vom Zaun abgesetzt.

Darüber hinaus werden punktuelle Engstellen in Bereichen in Kauf genommen, in denen zur Einhaltung größerer Breiten eine aufwendige Stützmauer zur Sicherung der Böschung erforderlich wäre. Auf diese Weise kann auf zusätzliche bauliche Eingriffe in die Topografie verzichtet werden, während gleichzeitig ein ausreichend leistungsfähiger und verkehrssicherer Wegeverlauf gewährleistet bleibt.

Kosten: 253.000,00 €

Die Verwaltung empfiehlt die Umsetzung der Variante 2, da diese im Vergleich zu Variante 1 eine wirtschaftlichere Lösung darstellt. Durch die Begrenzung der Ausbaubreite auf 3,50 m sowie den Verzicht auf aufwendige Stützbauwerke in einzelnen Engstellen können die erforderlichen Eingriffe und Baukosten reduziert werden. Gleichzeitig wird eine verkehrssichere und funktionale Wegeführung gewährleistet, sodass die wesentlichen Anforderungen an die Verbindung weiterhin erfüllt werden.

Kostenzusammenfassung

Auf Basis der Vorplanung wurde eine erste Kostenschätzung vorgenommen:

Abschnitt 1 Gierather Straße - zwischen Stadtgrenze & Schlodderdicher Weg

Variante 1: 292.300,00 € (Vorzugsvariante)

Variante 2: 302.400,00 €

Abschnitt 2 Gierather Straße - zwischen Schlodderdicher Weg & Am Dännekamp

Variante 1: 201.700,00 €

Förderung von 70 % bei Einrichtung einer Fahrradstraße möglich

Knotenpunkt Gierather Straße - Am Dännekamp

Variante 1: 224.700,00 €

Variante 2: 224.700,00 €

Abschnitt 3 Gierather Straße - zwischen Am Dännekamp & Rodemich (zurückgestellt)

Variante 1: 137.500,00 €

Abschnitt 4 Rodemich (zurückgestellt)

Variante 1: 99.400,00 €

Variante 2: 103.100,00 €

Abschnitt 5 Am Rodenbach

Variante 1: 277.800,00 €

Variante 2: 253.000,00 € (Vorzugsvariante)

Förderung von 70 %

Die Werte beziehen sich auf die Nettogesamtkosten.

Anlagen

Anlage 1 – Planungsunterlagen Variante 1 (Lageplan 1 – 9)

Anlage 2 – Planungsunterlagen Variante 2 (Lageplan 1, 5, 7 – 9)

Anlage 3 – Parkraumuntersuchung

Anlage 4 – Verkehrsuntersuchung RPR Gierather Straße

Anlage 5 – Dokumentation der Öffentlichkeitsbeteiligung 26.02.2026

Anlage 6 – Dokumentation der Öffentlichkeitsinformation 23.06.2026