CDU-Fraktion | Konrad-Adenauer-Platz 1 | 51465 Bergisch Gladbach

An den Vorsitzenden
des Ausschusses für Mobilität und Verkehrsflächen
Herrn Robert-Martin Kraus
Konrad-Adenauer-Platz 1

51465 Bergisch Gladbach

CDU-Fraktion im Rat der Stadt Bergisch Gladbach
Konrad-Adenauer-Platz 1
51465 Bergisch Gladbach

T 02202 14-2218
E fraktion@cdu.gl
www.cdu.gl/fraktion

8. November 2026

Antrag zur Sitzung des Ausschusses für Mobilität und Verkehrsflächen am 01. Dezember 2026 im öffentlichen Teil – Modifizierung des Beschlusses vom 23. Februar 2024 bzgl. der konkreten Einrichtung von Fahrradstraßen

Sehr geehrter Herr Kraus,

die CDU-Fraktion stellt folgenden Antrag zur Sitzung des Ausschusses für Mobilität und Verkehrsflächen am 01. Dezember 2026 im öffentlichen Teil:

Beschlussfassung:
In der Sitzung des Ausschusses für Mobilität und Verkehrsflächen am 13. Februar 2024 im öffentlichen Teil beim Tagesordnung Ö11 „Radverkehrsnetz (im Zusammenhang mit dem Fahrradstraßenkonzept)“ wurde die Drucksachen-Nr. 0710/2023 (Anlage 1) beraten und gemäß der Niederschrift (Anlage 2), wie folgt beschlossen:

„Beschlüsse: (jeweils mehrheitlich gegen die Stimme der Fraktion Freie Wählergemeinschaft)

I. Die Verwaltung wird beauftragt, die Routen F2 (Refrath – Bensberg), F31‘(Stadtmitte – Refrath / Alt-Frankenforst), F4 (Stadtmitte – Hand) und F7 (Schildgen – Paffrath) mit hoher Priorität auf potenzielle Radverkehrsanlagen zu prüfen und dem Ausschuss für Mobilität und Verkehrsflächen bei einer der nächsten Sitzungen von der Prüfung zu berichten. Die Route F31‘ soll im Unterschied zur in Anlage 6 (Radrouten) beschriebenen Route F31 Nord-Süd-Verbindung bis zum Anschluss an die Route F2 fortgeführt werden.
II. Die Verwaltung wird beauftragt, die folgenden Straßen als Fahrradstraßen umzuplanen. Die Straßen sollen soweit erforderlich auch für Kfz-Verkehr und Elektro-Kleinfahrzeuge freigegeben werden. Dabei soll die aktuelle Verkehrsführung für den Kfz-Verkehr beibehalten werden. Die Anwohnenden sind in angemessenem Umfang über die Planungen zu informieren. Anregungen, Anfragen und Hinweise aus der

Bürgerschaft sollen berücksichtigt werden. Die Verkehrsbelastung soll vor und ein Jahr nach der Umsetzung ermittelt werden.

- Im Buchenkamp, Buchenkampsweg, Siegenstraße, Wickenpfädchen, Friesenstraße, Hasenweg, Kaule und Gartenstraße (Route F2)
- Alter Traßweg, Bahndamm (Route F31‘)
- Im Aehlemaar, Sträßchen Siefen, Herkenfelder Weg, Borngasse (Route F7)

III. Hierfür soll mit den im Haushalt für die Umsetzung von Fahrradstraßen (I02224004) vorgesehenen Mitteln nach Möglichkeit ein externes Planungsbüro beauftragt werden, um die Verwaltung zu entlasten und die Umsetzung zu beschleunigen.“

Die CDU-Fraktion beantragt, den Beschlusspunkt II des damaligen Beschlusses des Ausschusses für Mobilität und Verkehrsflächen vom 13. Februar 2024 hinsichtlich der einzurichtenden Fahrradstraßen auszusetzen. Bis zur erneuten politischen Beratung und Freigabe durch den Ausschuss für Mobilität und Verkehrsflächen sollen keine weiteren verwaltungsseitigen Aktivitäten oder Maßnahmen durch Dritte zur Einrichtung von Fahrradstraßen erfolgen.

Die Verwaltung wird beauftragt, im Ausschuss die rechtlichen Voraussetzungen für die Einrichtung von Fahrradstraßen transparent darzustellen und aufzuzeigen, wie eine angemessene Bürgerbeteiligung im Rahmen entsprechender Planungsverfahren ausgestaltet werden kann. Außerdem soll die Planung ihren Schwerpunkt darauf legen, Lösungen für die Kreuzung der bestehenden Hauptverkehrsachsen wie Kölner Straße oder Vürfelser Kaule zu erarbeiten.

Die Radpendlerrouten bleiben von diesem Beschluss ausdrücklich unberührt. Ihre Umsetzung soll weiterhin mit Nachdruck und zielgerichtet vorangetrieben werden.

Begründung:

Die Einrichtung der Fahrradstraße „Hasenweg – Nachtigallenstraße – Parkstraße“ ist gescheitert und wurde durch den Beschluss des Verwaltungsgerichts Köln vom 5. Mai 2026 gestoppt.
Das ungültig Machen der umfangreichen Markierungen und Beschilderung, wie es die Verwaltung bisher durchgeführt hat, stellt aktuelle ein signifikantes Sicherheitsrisiko dar. In den letzten Monaten gab es an dieser Straße zwei Unfälle – vorher lange Jahre völlig unauffällig.

Mit dem vorliegenden Antrag sollen die entsprechenden politischen Beschlüsse des Ausschusses für Mobilität und Verkehrsflächen vom 13. Februar 2024 modifiziert werden. Dabei geht es ausdrücklich nicht darum, die Förderung des Radverkehrs grundsätzlich infrage zu stellen. Die CDU-Fraktion unterstützt das Ziel, den Radverkehr in Bergisch

Gladbach weiterzuentwickeln und hierfür geeignete Maßnahmen zu ergreifen. Diese Maßnahmen müssen jedoch rechtssicher, nachvollziehbar und unter angemessener Berücksichtigung der Interessen der Anwohnerinnen und Anwohner sowie der übrigen Verkehrsteilnehmer entwickelt und umgesetzt werden.

Die Entwicklung rund um die Einrichtung der Fahrradstraße „Hasenweg – Nachtigallenstraße – Parkstraße“ hat darüber hinaus zu erheblichen Spannungen zwischen Anwohnern, Politik und Verwaltung geführt. Die teilweise sehr kontroverse öffentliche und politische Diskussion sowie der weitere Umgang mit der Angelegenheit haben aus Sicht der CDU-Fraktion das gegenseitige Vertrauen belastet und damit auch der politischen Kultur in unserer Stadt geschadet. Gerade deshalb ist es jetzt erforderlich, die Situation nicht weiter zu verschärfen, sondern einen Beitrag zur Deeskalation zu leisten.

Unser Ziel ist eine sachorientierte, pragmatische und konstruktive Verkehrspolitik, die unterschiedliche Interessen miteinander in Einklang bringt. Die Förderung des Radverkehrs und die berechtigten Interessen der Anwohnerinnen und Anwohner müssen dabei kein Widerspruch sein. Entscheidend ist, dass Maßnahmen nachvollziehbar begründet, rechtssicher beschlossen und mit der notwendigen Akzeptanz in der Bürgerschaft umgesetzt werden.

Nachhaltigkeit:

Mit diesem Antrag werden folgende UN-Nachhaltigkeitsziele angestrebt und umgesetzt:







Mit freundlichen Grüßen

Dr. Michael Metten
Fraktionsvorsitzender

Harald Henkel
Stell.-Fraktionsvorsitzender
und Fraktionsgeschäftsführer

Dr. Oliver Schillings
Ratsmitglied und
AMV-Sprecher

Anlagen:
Anlage 1: Beschlussvorlage DrsNr 0710/2023
Anlage 2: Seite 6 bis 8 der Niederschrift der AMV-Sitzung vom 13.Feb 2026

Stadt Bergisch Gladbach
Der Bürgermeister
Federführender Fachbereich
Mobilität und Stadtentwicklung

Beschlussvorlage

Drucksachen-Nr. 0710/2023
öffentlich

Gremium	Sitzungsdatum	Art der Behandlung
Ausschuss für Mobilität und Verkehrsflächen	23.01.2024	Entscheidung

Tagesordnungspunkt

Radverkehrsnetz (im Zusammenhang mit dem Fahrradstraßenkonzept)

Beschlussvorschlag:

I. Der Ausschuss für Mobilität und Verkehr beschließt die Priorisierung der Radrouten. Die Verwaltung wird beauftragt die Routen F2, F31 und F4 auf potenzielle Radverkehrsanlagen zu prüfen.

II. Der Ausschuss für Mobilität und Verkehr beauftragt die Verwaltung die Straßen Siegenstraße, Wickenpfädchen, Friesenstraße, Hasenweg, Im Buchenkamp, Buchenkampsweg, Kaule und Gartenstraße, Alter Traßweg, Bahndamm (parallel, bis zum Golfplatz) als Fahrradstraße umzuplanen.

III. Der beigeführten Tabelle mit den Anträgen zur Fahrradstraße wird zugestimmt, damit sind alle alten Prüfanträge zu Fahrradstraßen erledigt.

Kurzzusammenfassung:

Kurzbegründung:

Das hier vorliegende Radverkehrsnetz basiert auf sämtlichen Radverkehrskonzepten für die Stadt Bergisch Gladbach. Zusätzlich sind Einträge aus Politik und Öffentlichkeit eingeflossen, sodass im ersten Schritt Routen entwickelt wurden, die sich primär im Nebennetz befinden. Auf Grundlage dieser Routen können nun Radverkehrsanlagen wie beispielsweise Fahrradstraßen eingerichtet werden, sodass eine Bündelung und Förderung des Radverkehrs vorgenommen werden kann. Darüber hinaus werden erste Vorschläge zur Umsetzung von Fahrradstraßen mit zugehörigem Zeithorizont gemacht.

Risikobewertung:

(…)

Auswirkungsübersicht Klimarelevanz:

keine Klimarelevanz:	**positive Klimarelevanz:**	**negative Klimarelevanz:**
	Durch die Förderung des Radverkehrs sind positive Auswirkungen auf das Klima zu erwarten.	

Weitere notwendige Erläuterungen:

(…)

Finanzielle Auswirkungen:

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

Weitere notwendige Erläuterungen:

(…)

Personelle Auswirkungen:

	keine Auswirkungen:	**Einsparungen:**	**Einstellungen:**
planmäßig	x		

außerplanmäßig:			
kurzfristig:			
mittelfristig:			
langfristig:			

Weitere notwendige Erläuterungen:

(…)

Hintergrund und Ziele

In den vergangenen Jahren wurden der Verwaltung seitens der Politik, Fahrradverbänden und aus der Bürgerschaft Vorschläge für Fahrradstraßen eingereicht. Aufgrund personeller Engpässe und rechtlicher Vorgaben war die Bearbeitung dieser Anträge nur bedingt möglich. Die Verwaltung ist diesen Prüfaufträgen mit der Erstellung eines Radverkehrsnetzes nun nachgekommen (Drucksachennr.: 0209/2016, 0041/2021, 0612/2021, sowie schriftliche und mündliche Anfragen in Ausschüssen). Das hier beschriebene Ergebnis stellt Radrouten im Nebennetz dar und bildet die Grundlage für weitere Prüfungen.

Basis des vorgeschlagenen Radverkehrsnetzes sind alle bereits bestehenden Radverkehrskonzepte für das Stadtgebiet Bergisch Gladbachs sowie die eingegangenen Vorschläge für Fahrradstraßen aus der durchgeführten Beteiligung im Frühjahr dieses Jahres.

Bestehende Radverkehrskonzepte:

- Mobilitätskonzept Stadt Bergisch Gladbach, 2015
- Mobilitätskonzept Rheinisch-Bergischer Kreis, Regionale 2025
- Knotenpunktnetz NRW
- Themenrouten (z.B. Agger-Sülz-Radweg, Strunde-Radweg)
- RadPendlerRouten (Haupt- und Zubringerroute)
- IGP Routen, Schlaue Wege, Bergisch Gladbach

Diese Vorarbeit war nötig, da die bisher bestehenden Radwegekonzepte für die Stadt Bergisch Gladbach größtenteils auf den Hauptverkehrsstraßen des Kfz-Verkehrs verlaufen. In den meisten Fällen stellen diese auch für den Radverkehr die direkte und schnellste Verbindung dar. Hauptstraßen sind jedoch grundsätzlich nicht als Fahrradstraßen geeignet.

Maßgeblich für das erstellte Radverkehrsnetz ist, dass sich die Routen im Nebennetz befinden und viele Ziele des täglichen Bedarfes miteinander verbinden. Die Stadtverwaltung empfiehlt daher, Fahrradstraßen auf Basis des neuen Radverkehrsnetzes umzusetzen, da sie gemäß den fachlichen Vorgaben als Bündelung des Radverkehrs auf Radrouten im Nebennetz fungieren.

Die Einrichtung der Fahrradstraßen im Nebennetz ersetzen keineswegs die Einrichtung von Radverkehrsanlagen an Hauptverkehrsstraßen, sondern ergänzen diese. Um die Ziele des

Mobilitätskonzeptes zu erreichen, ist die Umsetzung von Radinfrastruktur an Hauptverkehrsstraßen weiterhin zu gewährleisten.

Bisheriges Vorgehen der Verwaltung

1. Beiträge sammeln

Die politischen Einträge zur Prüfung von Fahrradstraßen werden in einer Tabelle (**Anhang 1**) dargestellt. Diese beinhalten insgesamt 38 Vorschläge. Zusätzlich sind Vorschläge der Fahrradverbände in dieser Tabelle aufgeführt.

Die Tabelle beschreibt die vorgeschlagenen Straßenzüge, das Datum des Eintrags sowie die Drucksachnummer des entsprechenden Ausschusses. Weitere Spalten beziehen sich auf die Auswertung, die im weiteren Vorgehen beschrieben wird.

2. Konzepte zusammentragen

In Abbildung 1 (**Anlage 2)** werden sämtliche Radverkehrskonzepte die der Verwaltung vorliegen dargestellt. Als Grundlage werden das Hauptverkehrsnetz des Kfz-Verkehrs (orange) sowie die Stadtteilzentren dargestellt.

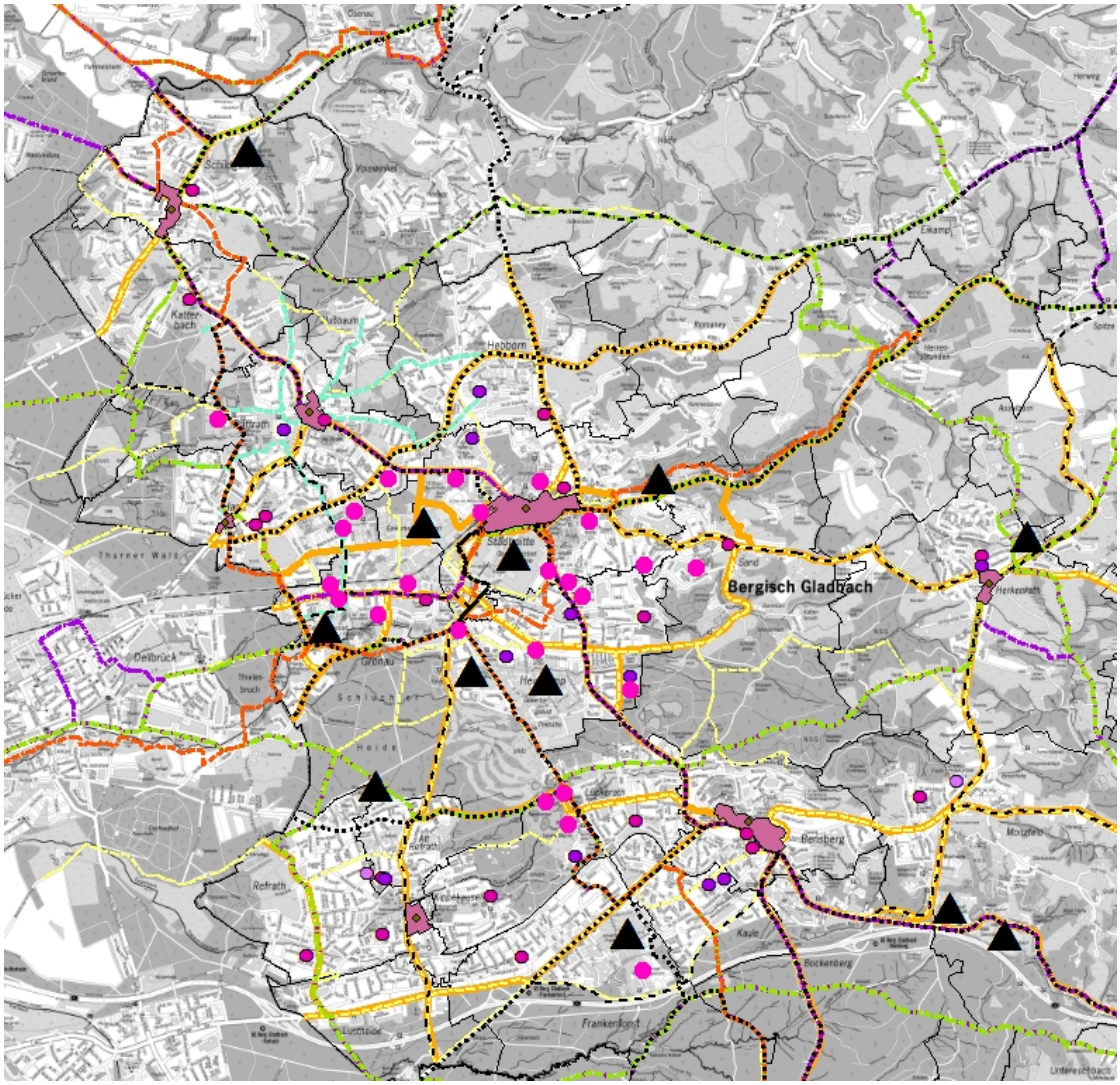


Abbildung 1: Radverkehrskonzepte für Bergisch Gladbach (Quelle: Stadt Bergisch Gladbach. Geobasisdaten: Rheinisch-Bergischer Kreis, Amt für Liegenschaftskataster und Geoinformation, eigene Darstellung 2023)

Folgende Konzepte werden dargestellt:

- Mobilitätskonzept Stadt Bergisch Gladbach, 2015
- Mobilitätskonzept Rheinisch-Bergischer Kreis, Regionale 2025
- Knotenpunktnetz NRW
- Themenrouten (z.B. Agger-Sülz-Radweg, Strunde-Radweg)
- RadPendlerRouten (Haupt- und Zubringerroute)
- IGP Routen, Schlaue Wege, Bergisch Gladbach

3. Umfrage Fahrradstraßenkonzept

Die Umfrage zum Fahrradstraßenkonzept im April 2023 diente im ersten Schritt einer vollumfänglichen Erfassung, sodass sämtliche Vorschläge, zusätzlich zu den bereits eingegangenen, gesammelt werden konnten. Die ungewichteten Meldungen aus der Bürgerschaft sind in **Anlage 7** dargestellt. Bei der Umfrage konnten zwei wesentliche Datensätze erstellt werden.

Zum einen konnte anhand der gesammelten Daten erste Ergebnisse hinsichtlich der Ziel-Quell-Verkehre erarbeitet werden. Diese sind für die Bündelung des Radverkehrs von wichtiger Bedeutung, da Ziele erkannt werden, die eine erhöhte Personengruppe anziehen. Diese Ziele sind bspw. Stadtteilzentren, Schulen, größere Arbeitgeber oder öffentliche Einrichtungen. Zum anderen geben die Umfrageergebnisse Aufschluss darüber, welche Routen befahren werden. Oft führen die Routen der Bürger:innen durch das Nebennetz, jedoch nicht gebündelt auf einer Straße sondern über parallelverlaufende Straßen. Eine Bündelung wäre demzufolge sinnvoll und möglich. Es wurden aber auch viele Routen genannt, die über das Hauptverkehrsnetz führen, wie in Abbildung 2 erkennbar.

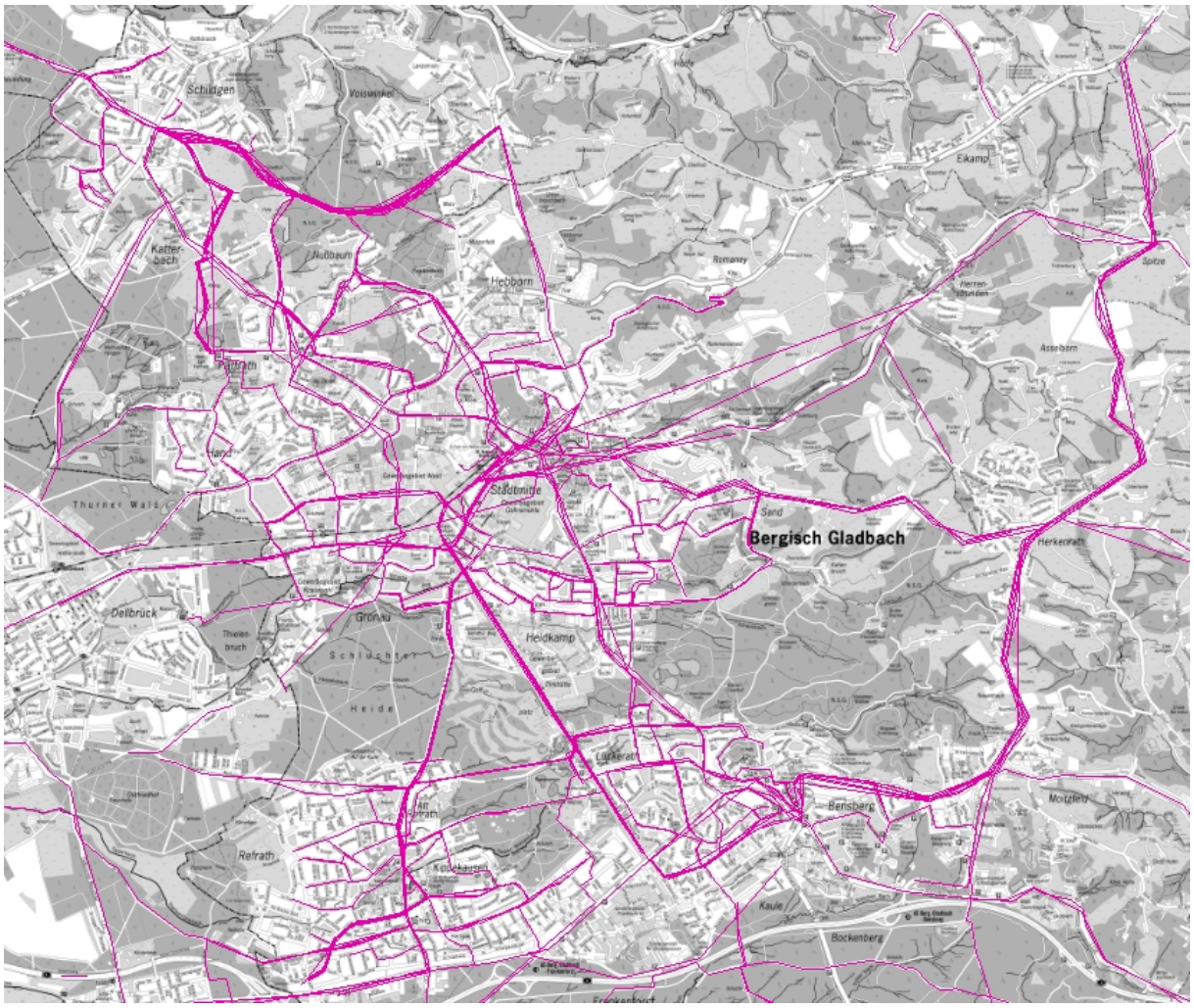


Abbildung 2: Eingaben Befragung April 2023 (n = 350) (Quelle: Stadt Bergisch Gladbach. Geobasisdaten: Rheinisch-Bergischer Kreis, Amt für Liegenschaftskataster und Geoinformation, 2023)

4. Erarbeitung der Radrouten

Die Erarbeitung der Routen ist ein dynamischer Prozess und kann stetig geändert oder ergänzt werden. Die Routen basieren rein auf der fachlichen Erarbeitung anhand der oben beschriebenen Grundlagen gemäß dem Regelwerk der Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen. Zudem fand ein Fachgespräch mit den Fahrradverbänden ADFC und ProVelo im Oktober 2023 statt. Es diente dazu, den Arbeitsstand der Verwaltung vorzustellen und Anmerkungen der Verbände einfließen zulassen.

Im Folgenden wird das systemische Vorgehen bei der Entwicklung der Radrouten erläutert und veranschaulicht:

Die Daten zu den Quell-Ziel-Verkehren (Schritt 3) geben einen ersten Aufschluss über die Bedarfe der Radfahrenden in Bergisch Gladbach. Zusätzlich wurden auch die damaligen Ergebnisse der Haushaltsbefragung für das Mobilitätskonzept 2015 herangezogen. Hierbei lag der Fokus vor allem auf den Verbindungen der Stadtteilzentren. Aufgrund von neuen

Technologien und den immer fortschreitenden Ausbau der E-Mobilität auch im Zweiradbereich ist davon auszugehen, dass die Bedarfe innerhalb der letzten acht Jahre weiter gestiegen sind.

Die oben beschriebenen Bedarfe wurden im nächsten Schritt auf die bestehende Infrastruktur gelegt. Dabei wurde vor allem die direkte Verbindung zwischen den Zielen in Betracht gezogen. Die direkten Verbindungen sind zumeist die Hauptverkehrsstraßen des Kfz-Verkehrs, was die Wichtigkeit einer Radinfrastruktur entlang dieser Straßen noch einmal hervorhebt. In Abbildung 3 (**Anlage 3)** werden sowohl die Ziele als auch das Hauptstraßennetz in Bergisch Gladbach dargestellt.

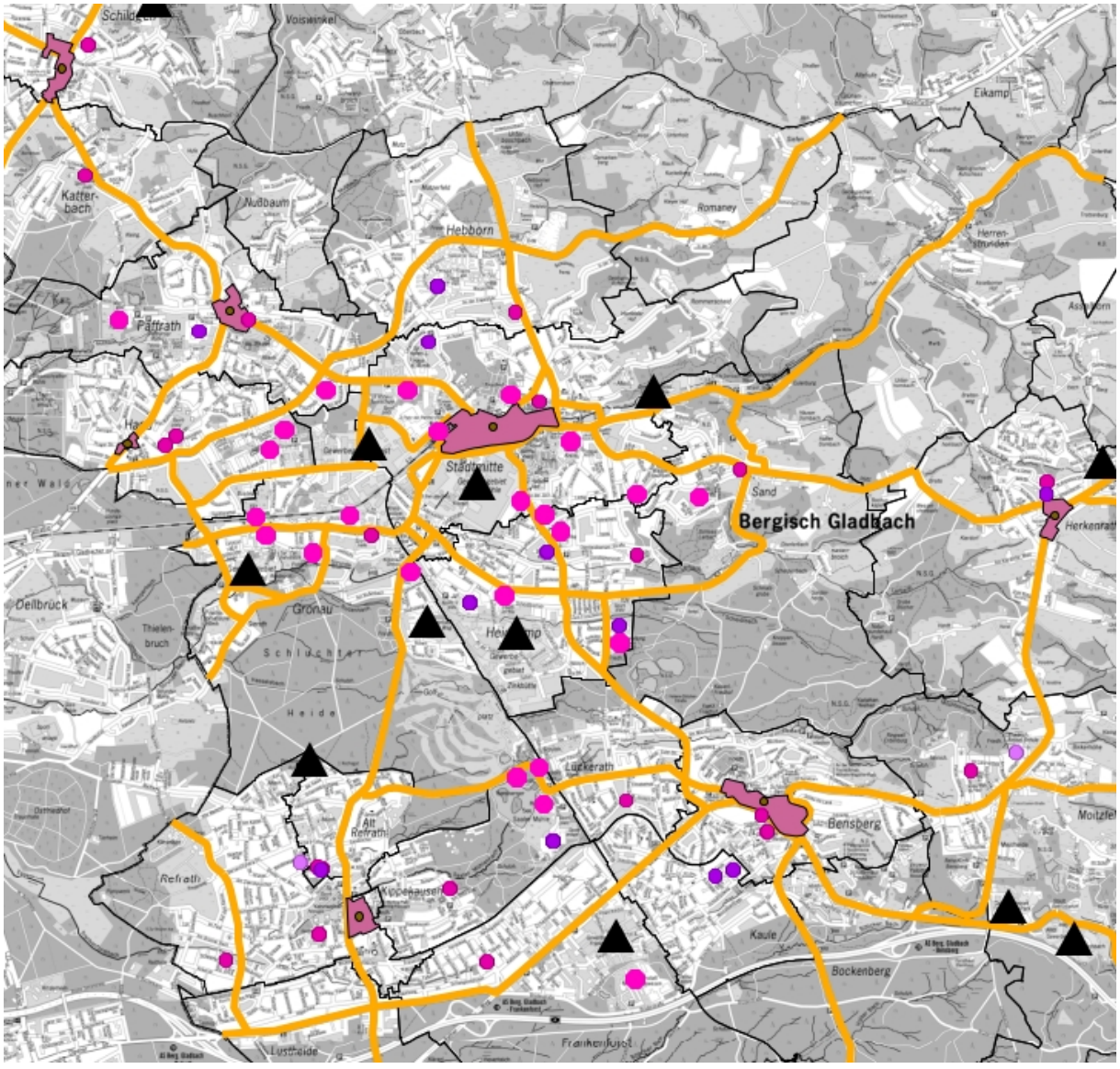


Abbildung 3: Hauptstraßennetz Bergisch Gladbach (Quelle: Stadt Bergisch Gladbach. Geobasisdaten: Rheinisch-Bergischer Kreis, Amt für Liegenschaftskataster und Geoinformation, eigene Darstellung 2023)

Für den Radverkehr sind jedoch Routen entlang des Nebennetzes oftmals attraktiver, da die Verkehrsstärken und die Geschwindigkeiten niedriger sind. Die Verkehrssicherheit ist subjektiv und objektiv besser, als bei nicht regelkonformen Radverkehrsanlagen an Hauptstraßen.

Anders als im Hauptnetz können im Nebennetz Radverkehrsanlagen wie beispielsweise Fahrradstraßen aufgrund der geringeren Verkehrsstärken des Kfz umgesetzt werden. Grundsätzlich sind Umwege insofern zu akzeptieren, solange sie den Umwegfaktor gemäß Richtlinie für integrierte Netzgestaltung (RIN 08) von 1,2 nicht überschreiten (wobei dies vor allem für Radschnellverbindungen gilt und hier somit eher als Richtwert gesehen wird). Gleichzeitig herrschen im Nebennetz reduzierte Geschwindigkeiten (30 km/h), die für mehr Sicherheit sorgen.

Die Umlegung der Routen vom Hauptnetz auf das Nebennetz hat die dargestellten Routen in Abbildung 4 (**Anlage 4)** ergeben. Diese Routen beruhen auf den Schritten 1 – 3.

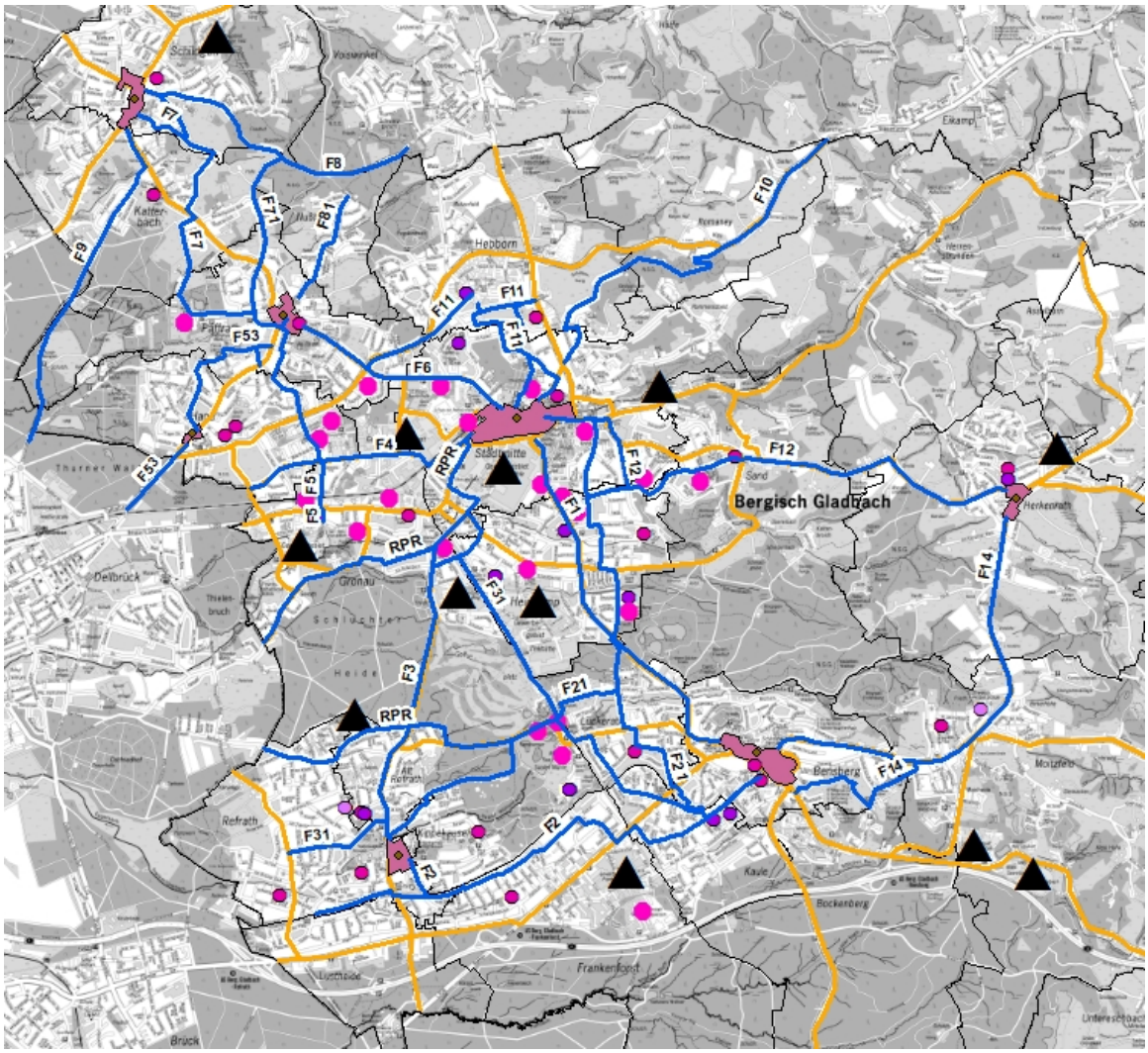


Abbildung 4: Radrouten im Nebennetz (Quelle: Stadt Bergisch Gladbach. Geobasisdaten: Rheinisch-Bergischer Kreis, Amt für Liegenschaftskataster und Geoinformation, eigene Darstellung 2023)

Mit den Radrouten ist nun die Grundlage für die Prüfung von Fahrradstraßen geschaffen. Entlang dieser Routen (blau) sind Fahrradstraßen grundsätzlich denkbar. Da es sich um wichtige Verbindungen handelt, ist von einem erhöhten Radverkehrsaufkommen auszugehen, sodass diese Verkehre hier gebündelt werden sollen.

Hinweis: Nicht alle Routen konnten ausschließlich im Nebennetz geführt werden. Gründe dafür sind die fehlende Infrastruktur, die eine umwegarme Führung verhindert oder topografische Hindernisse. Umso wichtiger ist es, dass auf den Hauptverkehrsstraßen eine regelkonforme Radverkehrsanlage geschaffen wird.

Die Prüfung und die darauffolgende Einrichtung von Fahrradstraßen ist jedoch nur eine entscheidende Maßnahme zur Stärkung des Radverkehrs.
Die Routen sind vollumfänglich zu betrachten, sodass grundsätzlich eine „Verkehrswerte Anlage“ geschaffen werden muss. D.h. vor und hinter der Fahrradstraße muss eine geeignete Radinfrastruktur anschließen. Hier können neben Fahrradstraßen auch Verkehrsberuhigung durch Tempolimits, Verminderung von Durchgangsverkehren oder Radverkehrsanlagen wie Radschutzstreifen, Radfahrstreifen oder Piktogrammketten in Frage kommen.

Alle Routen werden in der **Anlage 5** einzeln dargestellt.

Hinweis: Die Namensgebung dient einzig der Unterscheidung der Routen. Routen mit geraden Zahlen verlaufen in Ost-West-Richtung, Routen mit ungeraden Zahlen verlaufen in Nord-Süd-Richtung.

5. Priorisierung der Radrouten

Die Vielzahl an Radrouten kann nur schrittweise umgesetzt werden. Eine klare Vorgehensweise ist hierbei notwendig, **sodass die Ganzheitlichkeit der Routen gewährleistet werden kann.** Daher schlägt die Verwaltung folgende Priorisierung vor:

Priorität 1:
- Route F2 (Bensberg – Refrath)
- Route F31 (Refrath – Stadtmitte (entlang des Bahndamms))
- Route F4 (Gronau – Hand)

Zeithorizont: kurzfristig, < 3 Jahre
Je nach Aufwand können Teilabschnitte schneller umgesetzt werden. Grundsätzlich bedürfen Planung, Beteiligungsformate, politische Beratung und Beschlüsse, Stellung und Bewilligung von Förderanträgen sowie Ausschreibung, Vergabe und Bauausführung ihre Zeit.
Priorität 2:
- Route F21
- Route F5
- Route F6
- Route F7
- Route F9

Zeithorizont: mittelfristig, 3 bis 5 Jahre

Priorität 3:

- Route F1
- Route F3
- Route F53
- Route F71
- Route F8
- Route F81
- Route F10
- Route F11
- Route F12
- Route F14

Zeithorizont: langfristig, > 5 Jahre

Ausgenommen von den Prioritäten sind die RadPendlerRouten, da diese bereits bearbeitet werden.

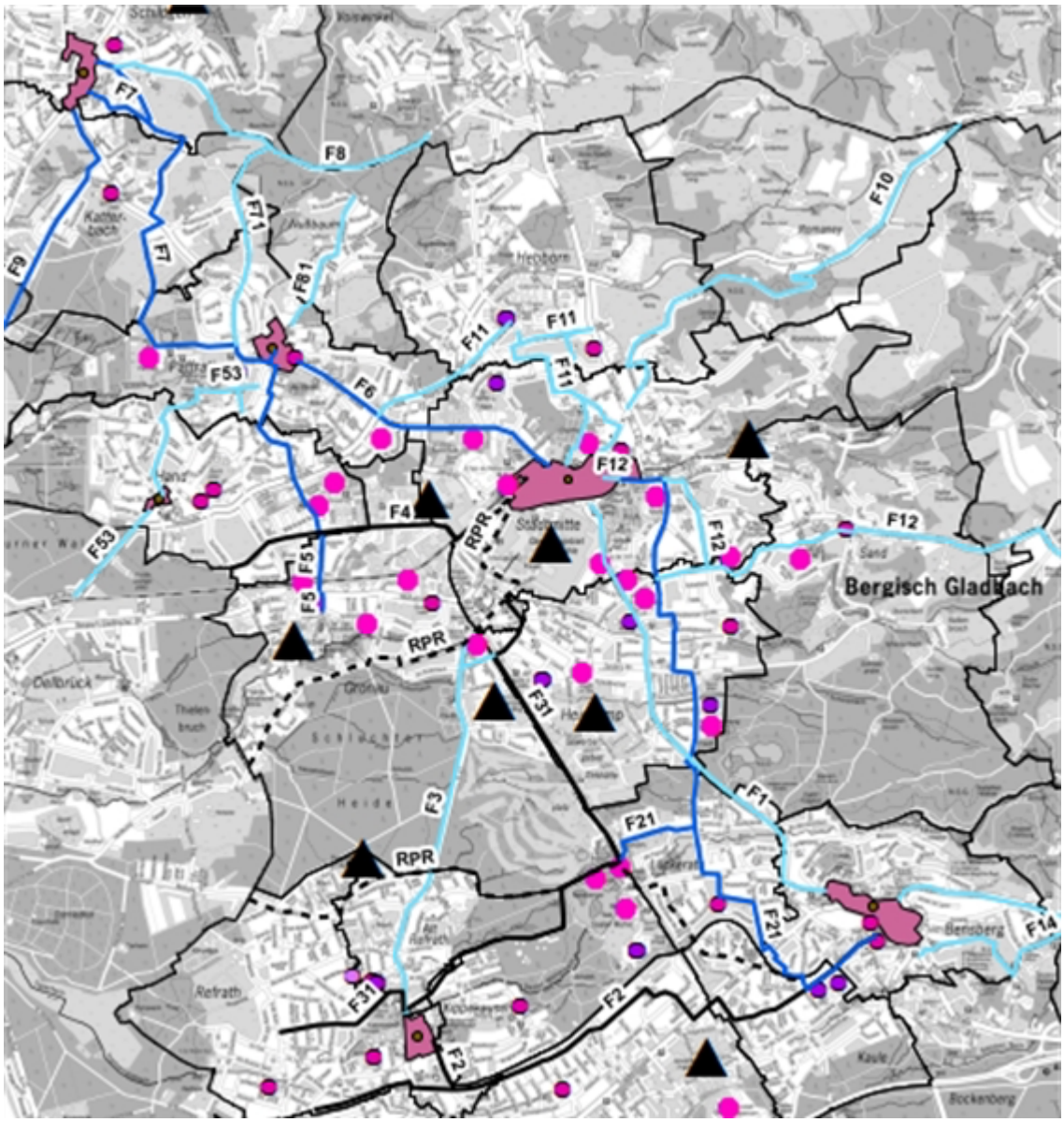


Abbildung 5: Radrouten nach Priorität (Quelle: Stadt Bergisch Gladbach. Geobasisdaten: Rheinisch-Bergischer Kreis, Amt für Liegenschaftskataster und Geoinformation, eigene Darstellung 2023)

In Abbildung 5 werden die Routen nach den oben beschriebenen Prioritäten dargestellt. Die schwarz dargestellten Routen sind der Priorität 1 zuzuordnen, dunkelblau entsprechen Priorität 2 und hellblau beschrieben die Routen der Priorität 3.

<u>Weiteres Vorgehen der Verwaltung</u>

6. Prüfung der Fahrradstraßen

Vornehmlich kommen Fahrradstraßen entlang der erarbeiteten Routen in Frage. Auf Grundlage dessen hat die Verwaltung nun sämtliche Anträge geprüft. Die Ergebnisse können der **Anlage 1** entnommen werden.

Die Straßen entlang der Route F2 können folglich als Fahrradstraße eingerichtet werden.

Diese werden, wenn möglich, gemäß dem Leitfaden für Fahrradstraßen (Stadt Bergisch Gladbach) geplant, sodass neben der Anordnung des Verkehrszeichen V 244.1 „Fahrradstraße“ auch Markierungsarbeiten und ggf. weitere Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung oder Reduzierung der Fahrbahnbreiten umgesetzt werden müssen.

7. Einrichtung von Fahrradstraßen

Sobald ein Beschluss für den Ausbau der einzelnen Radrouten sowie der zugehörigen Fahrradstraßen gefasst ist, wird die Verwaltung die Planung der Fahrradstraßen aufnehmen. Die bauliche Einrichtung einer Fahrradstraße wird durch einen Beschluss des Ausschusses eingeleitet Darüber hinaus werden die Fördermöglichkeiten eruiert und nach Möglichkeit Anträge auf Förderung eingereicht. Je nach Maßnahme kann die Förderhöhe bis zu 80 % betragen.

Hinweis:

Der Ausbau des Radverkehrsnetzes ist dynamisch und niemals abschließend zu betrachten. Um Ziele auch kleinräumiger für den Radverkehr zu erschließen, können weitere Routen oder Anschlüsse mittels Fahrradstraßen oder anderen Radverkehrsanlagen ausgebaut werden. Diese sind nicht unbedingt Bestandteil einer Route, stellen aber eine Verbindung zwischen Quelle und Ziel dar.

Decken- und Kanalsanierungen können losgelöst der Priorität zur Einrichtung von Fahrradstraßen oder der Schaffung sonstiger Infrastrukturen für den Radverkehr genutzt werden.

Die Dauer der Umsetzung ist eng mit den personellen Kapazitäten und dem Haushalt verbunden, sodass sich die Verwaltung Änderungen vorbehält.

Die Karten können auch im Internet auf der Seite www.bergischgladbach.de/radverkehrsnetz eingesehen werden.

Anlagen

Anlage 1 Tabelle Anträge Fahrradstraßen

Anlage 2 Übersichtslageplan, Konzepte

Anlage 3 Übersichtslageplan, Hauptverkehrsstraßen

Anlage 4 Übersichtslageplan, Radrouten nach Priorität

Anlage 5 Lageplan der Radrouten

Der Ausschuss fasst folgenden

Beschluss: (einstimmig bei Enthaltung der CDU Fraktion, der FDP Fraktion und der Fraktion Freie Wählergemeinschaft)

Der AMV empfiehlt dem Rat, den Teilhaushalts der Abteilung „7-66 Verkehrsflächen“ in der dem Rat vorliegenden Entwurfsfassung zu beschließen.

9. Personalsituation im FB 6
0708/2023

Herr Ebert bedankt sich bei der Verwaltung für die informativen Ausführungen.

10. Personalsituation im FB 7
0709/2023

Herr Hardt bestätigt, dass zwischenzeitlich ein Ingenieur der Abteilung gekündigt habe und daher eine weitere Vakanz entstanden sei.

Der Ausschuss nimmt die Mitteilung zur Kenntnis.

11. Radverkehrsnetz (im Zusammenhang mit dem Fahrradstraßenkonzept)
0710/2023

Auf Nachfrage von Herrn Dr. Cramer sagt Herr Migenda zu, dass hinsichtlich der Aufnahme einer Radwegeverbindung in das Routennetz über das Zandersgelände Gespräche mit der zuständigen Stabsstelle geführt werden.

Herr Dr. Cramer verweist auf die – allen Mitgliedern vorliegenden – Anträge der Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN mit SPD Fraktion, der CDU Fraktion und der Fraktion Freie Wählergemeinschaft.

In der Hoffnung auf eine breite(re) Mehrheit und nach Abstimmung mit der CDU Fraktion sowie der FDP Fraktion ändert Herr Dr. Ufer Ziffer 2 des gemeinsamen Antrages von Bündnis 90/DIE GRÜNEN mit der SPD Fraktion wie folgt:

Die Verwaltung wird beauftragt, die folgenden Straßen als Fahrradstraßen umzuplanen. Die Straßen sollen soweit erforderlich auch für Kfz-Verkehr freigegeben werden. Dabei soll die aktuelle Verkehrsführung für den Kfz-Verkehr beibehalten werden. Die Anwohnenden sind in angemessenem Umfang über die Planungen zu informieren. Anregungen, Anfragen und Hinweise aus der Bürgerschaft sollen berücksichtigt werden. Die Verkehrsbelastung soll vor und ein Jahr nach der Umsetzung ermittelt werden.

I. Im Buchenkamp, Buchenkampsweg, Siegenstraße, Wickenpfädchen, Friesenstraße, Hasenweg, Kaule und Gartenstraße (Route F2)
II. Alter Traßweg, Bahndamm (Route F31‘)
III. Im Aehlemaar, Sträßchen Siefen, Herkenfelder Weg, Borngasse (Route F7)

Die Punkte 1 und 3 des Antrags bleiben unverändert.Herr Ebert bedankt sich für die guten Vorschläge und bittet um zügige Fortführung der Planungen bzw. der Umsetzung. Er würde es

begrüßen, wenn die Radverkehrsmaßnahmen – soweit möglich – an das Straßensanierungsprogramm gekoppelt werden, um Doppelarbeit zu vermeiden.

Da die Anträge der Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN mit SPD Fraktion und der CDU Fraktion weitgehend deckungsgleich sind, erklärt sich Herr Henkel mit dem geänderten Änderungsantrag der Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN einverstanden.

Er bittet jedoch darum, den ersten Satz der Ziffer 1 des Änderungsantrags wie folgt zu ergänzen:
… zu prüfen *und dem Ausschuss für Mobilität und Verkehrsflächen bei einer der nächsten Sitzungen von der Prüfung zu berichten*.

Da die Möglichkeit der KFZ Nutzung bei Fahrradstraßen beibehalten werden soll und wenn diese auch die Nutzung von Elektro-Kleinstfahrzeugen beinhaltet, hält Herr Henkel eine Abstimmung über den CDU Antrag für entbehrlich und zieht den Antrag der CDU Fraktion zurück.

Herr Wagner bittet, zur Querung der Saaler Straße im Bereich der Eissporthalle eine geeignete Lösung (auch für die Ampelstandorte) zu untersuchen.
Zudem betont Herr Wagner die Wichtigkeit einer Radwegeverbindung durch das Zandersgelände, um den Gronauer Kreisel zu entlasten.
Die Forderung der CDU Fraktion nach Beteiligung der Bürgerschaft sei zufriedenstellend im gemeinsamen Antrag der Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN mit SPD Fraktion formuliert.

Herr Dr. Nuding vermisst bei den vorgeschlagenen Maßnahmen die im Mobilitätskonzept des RBK definierte und im Klimaschutzkonzept verankerte tangentiale Radverkehrsachse (Flughafen – Rösrath – Bergisch Gladbach – Leverkusen) und verweist dementsprechend auf den Änderungsantrag seiner Fraktion. Er fordert eine zeitnahe Umsetzung dieser Radverkehrsachse.

Herr Migenda macht deutlich, dass man sich angesichts des knappen Personals zunächst auf die vorgeschlagenen Maßnahmen beschränken wolle, die sich zeitnah umsetzen lassen. Die Radverkehrsachse sei nicht vergessen worden, sondern musste aus den genannten Gründen in der Priorisierung nach hinten rücken.

Im Sinne des Netzgedankens lehnt Frau Außendorf die Bevorzugung einer einzelnen Route ab.

Auch Herr Laschet lehnt die Aufnahme der von Herrn Dr. Nuding geforderten Radtangente in die Prioritätsliste 1 ab.

Herr Wagner ergänzt, dass es sich bei der Radtangente um eine übergeordnete Route in der Zuständigkeit des Kreises bzw. der angrenzenden Gemeinden handle. Insofern sollte man sich prioritär auf die Routen beschränken, die im Einflussbereich der Stadt Bergisch Gladbach liegen.

Herr Dr. Ufer weist darauf hin, dass Teile der tangentialen Radverkehrsachse (auf Bergisch Gladbacher Stadtgebiet) bereits in den vorgeschlagenen Maßnahmen des gemeinsamen Antrags der Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN mit SPD Fraktion enthalten seien.

Sodann lässt Herr Dr. Cramer über den geänderten und erweiterten Änderungsantrag der Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN mit SPD Fraktion abstimmen.
(*Anmerkung: Der CDU Antrag wurde zurückgezogen; der Antrag der Fraktion Freie Wählergemeinschaft hat sich mit dem u.a. weiter gehenden Antrag erledigt.)*

Der Ausschuss fasst folgende

Beschlüsse: (jeweils mehrheitlich gegen die Stimme der Fraktion Freie Wählergemein - schaft)

I. Die Verwaltung wird beauftragt, die Routen F2 (Refrath – Bensberg), F31‘ (Stadtmitte – Refrath / Alt-Frankenforst), F4 (Stadtmitte – Hand) und F7 (Schildgen – Paffrath) mit hoher Priorität auf potenzielle Radverkehrsanlagen zu prüfen und dem

Ausschuss für Mobilität und Verkehrsflächen bei einer der nächsten Sitzungen von der Prüfung zu berichten.
Die Route F31‘ soll im Unterschied zur in Anlage 6 (Radrouten) beschriebenen Route F31 Nord-Süd-Verbindung bis zum Anschluss an die Route F2 fortgeführt werden.

II. Die Verwaltung wird beauftragt, die folgenden Straßen als Fahrradstraßen umzuplanen. Die Straßen sollen soweit erforderlich auch für Kfz-Verkehr und Elektro-Kleinfahrzeuge freigegeben werden. Dabei soll die aktuelle Verkehrsführung für den Kfz-Verkehr beibehalten werden. Die Anwohnenden sind in angemessenem Umfang über die Planungen zu informieren. Anregungen, Anfragen und Hinweise aus der Bürgerschaft sollen berücksichtigt werden. Die Verkehrsbelastung soll vor und ein Jahr nach der Umsetzung ermittelt werden.

- Im Buchenkamp, Buchenkampsweg, Siegenstraße, Wickenpfädchen, Friesenstraße, Hasenweg, Kaule und Gartenstraße (Route F2)
- Alter Traßweg, Bahndamm (Route F31‘)
- Im Aehlemaar, Sträßchen Siefen, Herkenfelder Weg, Borngasse (Route F7)

III. Hierfür soll mit den im Haushalt für die Umsetzung von Fahrradstraßen (I02224004) vorgesehenen Mitteln nach Möglichkeit ein externes Planungsbüro beauftragt werden, um die Verwaltung zu entlasten und die Umsetzung zu beschleunigen.

12. <u>Sachstand RadPendlerRoute</u>
0731/2023

Frau Krause teilt mit, dass in der nächsten Sitzung des AMV über die Öffentlichkeitsveranstaltung berichtet werde.

13. <u>Straßenbauprogramm 2023/2024: Ausbau der Straße Kradepohlsmühlenweg</u>
0716/2023

Der Ausschuss fasst folgenden

<u>Beschluss</u>: (einstimmig)

Der Ausschuss für Mobilität und Verkehrsflächen beschließt den Ausbau des Kradepohlsmühlenweges gemäß der in der Sitzung vorgestellten Form.

14. <u>Nachverfolgung aller wesentlichen Maßnahmen analog zu § 5 Abs. 1 der Zuständigkeitsordnung</u>
0711/2023

Der Ausschuss nimmt die Mitteilung zur Kenntnis.

15. <u>Antrag der Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN und der SPD Fraktion vom 06.08.2023 zur Gierather Straße</u>
0712/2023