

# Radverkehr und Mikromobilität

Schon im Jahr 2013 verfügten laut einer Haushaltsbefragung des Rhein-Erft-Kreises rund 86 % aller Haushalte in Bergheim über mindestens ein Fahrrad. 26% der Bergheimer Bevölkerung geben an, diese auch regelmäßig zu nutzen. Mittlerweile hat das Fahrrad insbesondere durch den Pedelec-Boom in den letzten Jahren im Alltags- und im Freizeitverkehr nochmal an Bedeutung gewonnen. Es konnte beobachtet werden, dass das Radfahren aufgrund seiner emissionsfreien, preiswerten und zugleich auch schnellen Fortbewegungsart vor allem im Stadtverkehr mit dem Kfz-Verkehr oder dem ÖPNV konkurrieren kann. Radfahren ist zudem gesund und trägt wesentlich zur Erhöhung der Lebensqualität in der Stadt bei. Durch den geringen Flächenverbrauch stellt der Radverkehr eine komfortable und klimaneutrale verkehrliche Alternative dar und kann insbesondere auf Wegen bis zu 5 km Länge deutlich zur verkehrlichen Entlastung im Stadtgebiet beitragen. Mit dem Ziel den Radverkehrsanteil von 10% auf 20% bis 2035 zu verdoppeln, hat die Kreisstadt Bergheim mit dem Stadtentwicklungskonzept bereits die Weichen für die Zukunft gestellt. Die Grundlagen für den Radverkehr sind stadtweit positiv einzuschätzen, gute Rahmenbedingungen liegen vor. Dennoch sind Aufwertungen der Radverkehrsinfrastruktur dringend notwendig, um das Ziel der Verdopplung des Radverkehrsanteil zu erreichen.

**Einbahnstraßen für Radverkehr frei:**  
Sichtbare Einmündungen in freigegebene Einbahnstraßen sind stadtweit vorzufinden.



**Direkte Lösungen für den Radverkehr trotz Verkehrsberuhigung im gesamten Stadtgebiet...**



**..., allerdings anfällig bei Fehlverhalten anderer Verkehrsteilnehmer**



**Führungsform Radverkehr**  
Wenn der Schutzstreifen zum Angstreifen wird.



- Weitere Stärken + Schwächen des Radverkehrs in Bergheim:**
- + hohe Nutzung von Piktogrammen, Informationen, Farbgebung, etc. für den Radverkehr
  - + Radabstellanlagen im Zentrum: einheitliche Nutzung des „Bergheimer Bügels“ (weitere Installation geplant)
  - + Radwegebenutzungspflicht wurde stadtweit geprüft, „Entschilderung“ durch die jeweiligen Straßenbausträger läuft an
  - + großes Potenzial für Radschnellwegeverbindungen
  - o häufige Nutzung von indirektem Linksabbiegen (Überqueren zweier Fahrbahnen an einem Knoten jeweils geradeaus) für Radfahrende, was eine Unterordnung des Radverkehrs suggeriert
  - Führung des Radverkehrs an Kreisverkehren entgegen der aktuellen Regelwerke
  - Anzahl und Qualität von Radabstellanlagen außerhalb des Zentrums



**Gefährliche Radverkehrsführung an Knotenpunkten:**  
Bsp. Unfallschwerpunkt Chaunyring: „Mini“-Schutzstreifen bis in den Kreuzungsbereich; getrennte Querung für Fuß- und Radverkehr; Zweirichtungsradschweg; Autofahrende rechnen nicht mit Radfahrenden aus beiden Richtungen; keine beidseitige Radverkehrsführung.



**Führungsform Radverkehr - Wenn der Schutzstreifen zum Angstreifen wird:**  
Die in Bergheim vorrangig eingesetzten häufig untermaßigen Schutzstreifen (< 1,50 m) stellen ein Risiko für die Verkehrssicherheit dar. Untermaßige Schutzstreifen suggerieren eine Raumaufteilung zu Ungunsten von Sicherheitsabständen für Radfahrende.



**Gut ausgebaute Radverkehrsverbindungen zwischen den Stadtteilen...**



**..., allerdings z. T. mit Verbesserungsbedarf**





## 5.2 Radverkehr & Mikromobilität

Das Radfahren gewinnt zunehmend an Bedeutung und Popularität. Schon im Jahr 2013 verfügten laut einer Haushaltsbefragung des Rhein-Erft-Kreises rund 86 % aller Haushalte in Bergheim über ein Fahrrad. Durchschnittlich standen jedem Haushalt dabei zwei Fahrräder zur Verfügung. 26 % der Bergheimer Bevölkerung geben an, diese auch regelmäßig zu nutzen.

Mittlerweile hat das Fahrrad insbesondere durch den Pedelec-Boom in den vergangenen Jahren im Alltags- und im Freizeitverkehr nochmals an Bedeutung gewonnen. In Deutschland wurden 2019 mit Fahrrädern und E-Bikes gut 4,2 Milliarden Euro umgesetzt, ein Plus von 34 % gegenüber dem Vorjahr<sup>2</sup>. Seit Ausbruch der Covid-19 Pandemie ist die Nachfrage noch einmal stark angestiegen und hat die Bedeutung des Fahrrads als Verkehrsmittel besonders im Pendlerverkehr noch einmal gestärkt. Die Stärken des Radfahrens zeigen sich speziell im Stadtverkehr. Radfahren gilt als gesund, preiswert und ist gerade auf innerstädtischen Relationen auch auf die Reisezeit bezogen ein konkurrenzfähiges Verkehrsmittel. Durch den geringen Flächenverbrauch stellt der Radverkehr eine komfortable und klimaneutrale verkehrliche Alternative dar und kann insbesondere auf Wegen bis zu 5 km Länge deutlich zur verkehrlichen Entlastung im Stadtgebiet beitragen. So gelten Städte mit hohen Radverkehrsanteilen auch meist als lebenswerte Städte mit hohen Aufenthaltsqualitäten.

Die Anforderungen an die Radverkehrsinfrastruktur haben sich dabei in den vergangenen Jahren stark verändert. Durch eine Ausdifferenzierung des Angebotes für unterschiedliche Einsatzzwecke (z. B. Pedelecs, Falträder, Lastenräder), Kombinationsmöglichkeiten mit anderen Verkehrsträgern und insbesondere durch technische Entwicklungen verändern sich sowohl die Nutzungsmöglichkeiten als auch die Infrastrukturanforderungen im Radverkehr. So erweitern zum Beispiel Pedelecs den Nutzungsradius des Fahrrades und eine regional vernetzte Radinfrastruktur gewinnt an Bedeutung. Weiterhin führen höhere Geschwindigkeiten, teils größere Kurvenradien (durch Lastenräder) und die Diversifizierung der Nutzerschaft (viele Ältere, häufiger Unerfahrene) zudem zu erhöhtem Bedarf an sicheren und komfortableren Verkehrsinfrastrukturen für die Radfahrenden. Ebenso ergeben sich durch das steigende Radverkehrsaufkommen und der unterschiedlichen Fahrradtypen Platzprobleme an Umlaufsperrern bzw. sog. „Drängelgittern“. Zudem sind die Stellplatzanforderungen einerseits quantitativ (Abwicklung der steigenden Radverkehre), andererseits auch qualitativ (höherer Wert der Räder) gestiegen.

Aufgrund der vielen Vorzüge einer auf den Radverkehr ausgerichteten Mobilitätskultur in der Stadt hat sich die Kreisstadt Bergheim im STEK BM 2035 das Ziel gesetzt, den Radverkehrsanteil am Modal Split von 10 % auf 20 % bis 2035 zu verdoppeln und Maßnahmen und Beschlüsse bereits im Zuge der Radverkehrsstrategie von 2016 festgehalten. Auch auf regionaler Ebene spielt die Förderung des Radverkehrs eine wichtige Rolle im Zuge der Strukturwandelprozesse im Rheinischen Braunkohlerevier und ist somit auch zentraler Baustein der regionalen Mobilitätsentwicklung in den kommenden Jahren. Somit ist die grobe Zielrichtung der Radverkehrsentwicklung bereits vorgegeben. Diese zu konkretisieren und auszugestalten, ist Aufgabe des Masterplans Mobilität.

Der Radverkehr teilt sich bereits heute häufig den Raum mit der Mikromobilität, den (Elektro-)Kleinstfahrzeugen, die in diesem Themenfeld ebenfalls mitberücksichtigt werden sollen. Hierunter werden verschiedene Verkehrsmittel für die kurzen und mittleren Distanzen zusammengefasst. Dazu gehören

<sup>2</sup> <https://www.dw.com/de/ausverkauft-der-unglaubliche-fahrrad-boom/a-53898806>



schon seit langem Skateboards oder Krankenfahrstühle oder auch Segways. Seit 2019 sind zusätzlich immer mehr E-Scooter (private oder von Leihanbietern zur Verfügung gestellt) im öffentlichen Raum zu beobachten. Da diese auf den für Radfahrende vorgesehenen Wegen unterwegs sind, steigt zusätzlich der Bedarf nach einer attraktiven und sicheren Radwegeinfrastruktur.

### Grundsätze der radverkehrsfreundlichen Verkehrsplanung

Eine radverkehrsfreundliche Gestaltung der Kreisstadt Bergheim erfordert Maßnahmen in der Radinfrastruktur sowie in der strategischen und organisatorischen Ausrichtung. In vielen Straßenräumen existieren heute noch keine adäquaten Radverkehrsanlagen bspw. durch untermaßige Schutzstreifen oder Konflikte mit dem ruhenden Kfz-Verkehr oder mit abbiegendem Kfz. So ist die Verkehrssicherheit und der Nutzungskomfort im Radverkehr stark eingeschränkt. Es sollte somit grundsätzlich eine eigenständige Führung des Radverkehrs entweder im Straßenraum oder im Seitenraum angestrebt werden. Ausgenommen werden können ggf. anbaufreie Bereiche mit nur einer sehr geringen Fußverkehrsfrequenz und sehr wenigen Zufahrten. In Bereichen, wo die maximal erlaubte Geschwindigkeit Tempo 30 beträgt, kann der Radverkehr je nach Verkehrsmenge auch im Mischverkehr auf der Straße geführt werden.

Da in vielen Straßenräumen noch keine adäquaten Radverkehrsanlagen vorhanden sind (wie bspw. an der Kölner Straße), bedeutet eine Radverkehrsförderung aber auch, dass Flächen zu Gunsten des Radverkehrs umverteilt werden müssen. In vielen Fällen ist Radfahren im Mischverkehr oder auf Radfahrstreifen in Anbetracht der Kfz-Verkehrsmengen problemlos in den Straßenraum zu integrieren. In wenigen Fällen bedeutet die Anlage von Radverkehrsanlagen mit hoher Priorität, dass einzelne Kfz-Fahrs Spuren/-Abbiegespuren bzw. Parkstreifen entfallen müssen. Eine effektive und strategisch ausgerichtete Radverkehrsförderung hat zur Folge, dass der Radverkehr in diesen Einzelfällen gegenüber dem Flächenbedarf des Kfz-Verkehrs priorisiert wird.

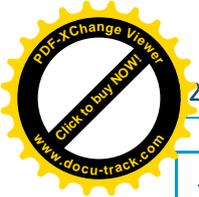
### Maßnahmentabelle des Handlungsfeldes

In der folgenden Tabelle 7 sind die Maßnahmen des Handlungsfelds dargestellt. Hierbei wird eine Vielzahl unterschiedlicher infrastruktureller Maßnahmen angestrebt, mit dem Ziel, eine ganzheitliche Verbesserung der Angebotsqualität im Radverkehr zu erreichen und somit die Nachfrage zu steigern. Grundlegendes Element ist dabei die Netzinfrastuktur, bei der auch der Einsatz von Fahrradstraßen eine wichtige Rolle spielt. Ein verbessertes Angebot an Radabstellanlagen sowie die Integration von Verleihangeboten stärkt den Radverkehr zusätzlich und erweitert die Nutzungsvielfalt sowie Bedienung unterschiedlicher Ansprüche und Bedürfnisse. Insgesamt haben sich im Bereich „Radverkehr & Mikromobilität“ die folgenden zentralen Handlungserfordernisse und Maßnahmen ergeben:



Tabelle 7: Maßnahmenübersicht Radverkehr & Mikromobilität

Maßnahmenfelder	Priorität
<b>1. Maßnahmenprogramm Radverkehr – durchgängige und sichere Radwegeverbindungen</b>	☆
1.1 Implementierung/Optimierung von Radverkehrsinfrastruktur auf Hauptverkehrs- und Nebenstraßen	+++
1.2 Schließung von Netzlücken und Reduzierung von Gefahrenstellen innerorts	+++
1.3 Schließung von Netzlücken und Reduzierung von Gefahrenstellen außerhalb	+++
1.4 Einrichtung von Fahrradstraßen	+++
1.5 Schaffung fahrradfreundlicher und sicherer Knotenpunkte	+++
1.6 Weitere Öffnung von Einbahnstraßen	+++
1.7 Umwidmung weniger genutzter Straßen für den Radverkehr	+++
1.8 Durchlässigkeit der Innenstadt für den Radverkehr	+++
<b>2. Herausbildung von Pilotstrecken</b>	☆
2.1 Radschnellweg von Bergheim Bahnhof über Oberaußem und Glessen nach Dansweiler/Brauweiler	+++
2.2 Bedeutende Radverbindung des Alltags- und Freizeitverkehrs entlang des Erft-Radwegs über Horrem und Habelrath nach Frechen mit Anbindung an den Radschnellweg Köln-Frechen	+++
2.3 Hauptachse Nord-Süd-Verbindung durch den geplanten Landschaftspark Fortuna, über Oberaußem, Niederaußem und Rheidt-Hüchelhoven nach Rommerskirchen (bis zur zukünftigen S-Bahnstation)	+++
2.4 Hauptachse Innenstadtroute entlang der Kölner Straße, Bahnstraße, Schützenstraße, Commerstraße, Am Knöchelsdamm und Aachener Straße bis zum Knoten Aachener Straße/Krefelder Straße/Lechenicher Straße	+++
2.5 Weiterführung des Speedways	+++



3. Ausbau von Radabstellanlagen	☆
4. Pflege/Instandhaltung von Radwegen	+++
5. Förderung/Implementierung von Verleihangeboten	+++
6. Prüfung der Benutzungspflicht von Radwegen	+++
7. Ausweitung einheitlicher/durchgängiger Beschilderung	+++



1	Radverkehr & Mikromobilität	Priorität	☆
	Maßnahmenprogramm	Kostenschätzung	€€€
	Radverkehr - durchgängige und sichere Radwegeverbindungen	Zeitraumen	mittel- bis langfristig

**Anlass**

Radfahrende müssen vom Start bis zum Ziel sicher, komfortabel und möglichst zügig fahren können. Schwachstellen im Radverkehrsnetz machen das Radfahren unattraktiv. Gleichzeitig steigt der Nutzungsdruck auf das vorhandene Radverkehrsnetz durch wachsende Radfahrendenzahlen, höhere Geschwindigkeiten, breitere Fahrzeuge und mehr Elektromobilität (Pedelecs, ggf. E-Roller etc.). Deshalb ist neben dem Ausbau der schnellen Verbindungen (u. a. Radschnellwege) eine flächige Verbesserung des Radverkehrsnetzes und der zugehörigen Knotenpunkte voranzutreiben. Als allgemeines Maßnahmenprogramm werden hierunter alle notwendigen Maßnahmen zur Verbesserung des Netzes zusammengefasst.

In den gängigen Regelwerken werden verschiedene Möglichkeiten aufgezeigt, wie der Radverkehr inner- und außerorts geführt werden sollte. Die Entscheidung über die Wahl der Führungsform orientiert sich dabei an der Kfz-Belastung sowie den örtlichen Gegebenheiten. Zu betonen ist dabei, dass grundsätzlich häufig mehrere Führungsformen möglich sind. Im Sinne der Radverkehrsförderung zu empfehlen sind dabei insbesondere komfortable, schnelle und sichere Radverkehrsführungen. So sind beispielsweise Radfahrstreifen gegenüber Schutzstreifen, sofern die räumlichen Gegebenheiten dies zulassen, zu bevorzugen. Diese schaffen ein höheres Sicherheitsgefühl und weisen dem Radverkehr einen eigenen Raum zu. Generell ist zudem eine Trennung vom Fußverkehr insbesondere in innerstädtischen Lagen zu empfehlen. Sicherheitstrennstreifen zum ruhenden Verkehr (Dooring-Zone) sind in jedem Fall bei einer Führung im Straßenraum einzuhalten. Ist eine Führung im Seitenraum aufgrund hoher Verkehrsstärken erforderlich, bieten sich bauliche Radwege getrennt vom Fußverkehr an. Auf gemeinsame Geh- und Radwege sollte insbesondere in stark frequentierten Bereichen eher verzichtet werden. Bei hohen Verkehrsbelastungen sind auch Geschwindigkeitsreduzierungen zu prüfen, um den Radverkehr bei angepasster Geschwindigkeit auf der Straße führen zu können.

Zu betonen ist, dass die Regelwerke zwar Standards vorgeben, aber Städte und Gemeinden Standards nicht zeitgleich an allen Stellen umsetzen können. Daher ist eine Priorisierung in Form eines Radverkehrsnetzes zu setzen. Das Radverkehrsnetz definiert und kategorisiert wichtige Routen des Radverkehrs und gewährleistet durchgängige und sichere Verbindungen zwischen und in den Stadtteilen. Insgesamt wurde das prioritäre Zielnetz in Bergheim in drei Kategorien unterteilt.

### Radschnellverbindung

Die wichtigsten (über-)regionalen Anbindungen von Bergheim in benachbarte Kommunen und vor allem nach Köln werden der Kategorie Radschnellverbindung zugeordnet. Diese erfordern einen entsprechenden Ausbau gemäß dem Leitfaden für Planung, Bau und Betrieb von Radschnellverbindungen in NRW. Die Achsen sollen zukünftig die zentralen, überörtlichen Achsen des Radverkehrs darstellen. Dies bedeutet, dass bspw. eine eigenständige Führung im Zweirichtungsverkehr eine Breite von mind. 4 m aufweisen muss. Eine Trennung vom Fußverkehr ist dabei zwingend erforderlich.

### Radhaupttrouten

Radhaupttrouten nehmen eine wichtige stadtweite und auch regionale Anbindungsfunktion ein. Entsprechend ist auch für sie ein Standard anzustreben, der über den Mindestanforderungen der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) der FGSV liegt. So ist bei einer eigenständigen Führungsform im Zweirichtungsverkehr eine Breite von 3 m anzustreben.

### Radnebenrouten

Ergänzend zu den Radschnellverbindungen und Radhaupttrouten werden Nebenrouten definiert. Diese nehmen einerseits die Funktion der lokalen Anbindung von Quartieren ein und stellen somit häufig den Übergang in das nicht priorisierte Verkehrsnetz dar. Andererseits handelt es sich vielfach auch um Alternativrouten, die bspw. eine längere Führung vorsehen, dafür jedoch abseits von Hauptverkehrsstraßen liegen oder weitere Quartiere anbinden. Für die Nebenrouten ist eine Orientierung an den ERA-Standards vorgesehen. Je nach Radverkehrsfrequenz ist ggf. mit erhöhten Maßen zu planen. So ist bei einer eigenständigen Führungsform im Zweirichtungsverkehr eine Breite von 2,5 m anzustreben (weitere Standards: siehe Tabelle 8).

Der Gutachter empfiehlt das in Bergheim bereits bestehende Radhaupt- und -nebenroutennetz um weitere Routen zu ergänzen (siehe Abbildung 25). Dabei sollen nicht nur der im STEK BM 2035 vorgeschlagene Radschnellweg von Bergheim Mitte über Oberaußem nach Glessen und eine Weiterführung des Speedways durch den neuen Landschaftspark Fortuna in Richtung Frechen einbezogen werden, sondern auch weitere Haupt- und Nebenverbindungen mitbedacht werden. Dabei ist es von besonderem Belang die einzelnen Stadtteile miteinander zu verbinden und die Radanbindung dadurch zu verbessern. So sollte sowohl zwischen Oberaußem und Büsdorf als auch zwischen Thorr und Bergheim Mitte, Zieverich sowie Kenten eine direkte Verbindung für den Radverkehr geschaffen werden. Auch der Gewerbepark Paffendorf sollte im Zuge des betrieblichen Mobilitätsmanagements BeMOBIL in das Radhauptnetz miteinbezogen werden. Innerhalb der Stadtteile gilt es insbesondere die Radhauptverbindungen durch ein dichteres Netz an Radnebenverbindungen zu verknüpfen. Aufgrund des erhöhten Steigungsniveaus und der Konkurrenz zum Radschnellweg wird zwischen Quad-rath-Ichendorf und Glessen ebenfalls eine Nebenverbindung empfohlen.



### Umsetzungsschritte

Die folgend aufgeführten Bausteine zur Umsetzung verstehen sich als dauerhaftes Maßnahmenprogramm einer aktiven Radverkehrsförderung, wie sie in der Kreisstadt Bergheim bereits in Teilen umgesetzt wird.

- Detailprüfung des vorgeschlagenen Maßnahmenkatalogs (Maßnahmen 1.1 – 1.5, 2) in Abstimmung mit den jeweiligen Straßenbulasträgern, Festlegung der für die einzelnen Streckenabschnitte anzustrebenden/möglichen Führungsform
- Aufstellung eines konkreten Umsetzungsplans (Festlegung von Umsetzungsabschnitten, Prioritäten-/Zeitplanung, Abklärung Finanzierungsmodalitäten/Haushaltsplanung)
- Planungs- und Genehmigungsverfahren, Bau

<b>Herkunft</b>	Öffentlichkeitsbeteiligung, Arbeitskreis, Gutachter, Akteursgespräche, STEK	<b>Mögliche Förderung</b>	Förderrichtlinie Nahmobilität, Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld „Kommunalrichtlinie“, Sonderprogramm "Stadt und Land"
<b>Zentrale Akteure</b>	Kreisstadt Bergheim, Rhein-Erft-Kreis, Straßen.NRW	<b>Maßnahmenart</b>	Maßnahmenprogramm

Tabelle 8: Führungsformen nach ERA und gängigen Vorgaben

<i>Führungsform</i>	Radschnellverbindung	Radhauptroute	Radnebenroute
<b>Eigenständige Führung</b>	Mind. 4 m Breite im Zweirichtungsverkehr + Trennung vom Fußverkehr	<u>Trennung vom Fußverkehr:</u> Mind. 3 m Breite + mind. 0,3 m Trennstreifen zum Fußverkehr	<u>Trennung vom Fußverkehr:</u> Mind. 2,5 m Breite + mind. 0,3 m Trennstreifen zum Fußverkehr
		<u>Gemeinsam mit Fußverkehr:</u> Mind. 4 m Breite (3,5 m außerorts), 3 m an Engstellen	<u>Gemeinsam mit Fußverkehr:</u> Mind. 3 m Breite (2,5 m außerorts), 2,5 m an Engstellen
<b>Straßenbegleitend gemeinsame Führung von Rad- und Fußverkehr</b>	kein Einsatz	<u>Einrichtungsverkehr:</u> Mind. 3 m Breite + 0,5 m Trennstreifen zur Fahrbahn (außerorts 1,75 m ab Tempo 70 km/h)  Nur bei sehr geringem Fußgängeraufkommen	<u>Einrichtungsverkehr:</u> Mind. 2,5 m Breite + 0,5 m Trennstreifen zur Fahrbahn (außerorts 1,75 m ab Tempo 70 km/h)  Nur bei sehr geringem Fußgängeraufkommen
		<u>Zweirichtungsverkehr:</u> Mind. 4 m Breite (3,5 m bei Führung außerorts) + 0,5 m Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn (1,75 m außerorts ab Tempo 70 km/h)	<u>Zweirichtungsverkehr:</u> Mind. 3 m Breite (2,5 m bei Führung außerorts) + 0,5 m Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn (1,75 m außerorts ab Tempo 70 km/h)



		Innerorts nur bei sehr geringem Fußgängeraufkommen	Innerorts nur bei sehr geringem Fußgängeraufkommen
<b>Straßenbegleitend getrennte Führung von Rad- und Fußverkehr</b>	<u>Einrichtungsverkehr:</u> Mind. 3 m Breite je Fahrtrichtung + Trennung vom Kfz- und Fußverkehr (siehe Zweirichtungsverkehr)	<u>Einrichtungsverkehr:</u> Mind. 2 m Radweg + mind. 0,3 m Trennstreifen zum Fußverkehr + mind. 0,5 m Trennstreifen zur Fahrbahn (außerorts mind. 1,75 m ab Tempo 70 km/h) bzw. 0,75 m Trennstreifen zu längsparkenden Kfz	<u>Einrichtungsverkehr:</u> Mind. 2 m Radweg + mind. 0,3 m Trennstreifen zum Fußverkehr + mind. 0,5 m Trennstreifen zur Fahrbahn bzw. 0,75 m Trennstreifen zu längsparkenden Kfz
	<u>Zweirichtungsverkehr:</u> Mind. 4 m Breite + Trennung vom Kfz-Verkehr (innerorts 0,75 m, außerorts 1,75 m Grünstreifen) und Trennung vom Fußverkehr (0,3 m taktile Trennung)	<u>Zweirichtungsverkehr:</u> Mind. 3 m Radweg + mind. 0,3 m Trennstreifen zum Fußverkehr + mind. 0,5 m Trennstreifen zur Fahrbahn (außerorts mind. 1,75 m ab Tempo 70 km/h) bzw. 0,75 m Trennstreifen zu längsparkenden Kfz	<u>Zweirichtungsverkehr:</u> Mind. 2,5 m Radweg + mind. 0,3 m Trennstreifen zum Fußverkehr + mind. 0,5 m Trennstreifen zur Fahrbahn bzw. 0,75 m Trennstreifen zu längsparkenden Kfz
<b>Radfahrstreifen</b>	Mind. 3 m Breite + 0,5 m zum ruhenden Verkehr (Längsparken)	Mind. 2 m Breite + 0,5 m zum ruhenden Verkehr (Längsparken)	Mind. 1,85 m Breite + 0,5 m zum ruhenden Verkehr (Längsparken)
<b>Schutzstreifen</b>	kein Einsatz	Mind. 1,5 m Breite + 0,5 m zum ruhenden Verkehr (Längsparken) Nur in Ausnahmefällen	Mind. 1,5 m Breite + 0,5 m zum ruhenden Verkehr (Längsparken)
<b>Fahrradstraßen</b>	Mind. 4 m Breite + 0,75 m zum ruhenden Verkehr	Mind. 3,5 m Breite (3 m wenn Pkw nicht zugelassen) + 0,75 m zum ruhenden Verkehr	Mind. 3,5 m Breite (3 m wenn Pkw nicht zugelassen) + 0,5 m zum ruhenden Verkehr
<b>Mischverkehr</b>	kein Einsatz	Tempo 50: bis 2.000 Kfz/24h (DTV) Tempo 30: zulässig, wenn kein Rechts-vor-Links Tempo 20: zulässig Verkehrsberuhigter Bereich: zulässig (nur auf kurzen Abschnitten)	Tempo 50: bis 4.000 Kfz/24h (DTV) Tempo 30: bis 8.000 Kfz/24h (DTV) zulässig Tempo 20: zulässig Verkehrsberuhigter Bereich: zulässig



Abbildung 25: Ziel-Radverkehrsnetz Bergheim



### Masterplan Mobilität Kreisstadt Bergheim

#### Radliniennetz Bergheim

##### Radliniennetz

- bestehendes Radhauptnetz
- bestehendes Radnebennetz
- geplantes Radhauptnetz
- geplantes Radnebennetz
- geplante Radschnellverbindung
- Speedway
- geplanter Speedway
- geplantes Straßennetz

Quelle: eigene Darstellung

# 1.1 Radverkehr & Mikromobilität

## Implementierung / Optimierung von Radverkehrsinfrastruktur auf Hauptverkehrs- und Nebenstraßen

Priorität	+++
Kostenschätzung	€€€
Zeitraumen	mittel- bis langfristig

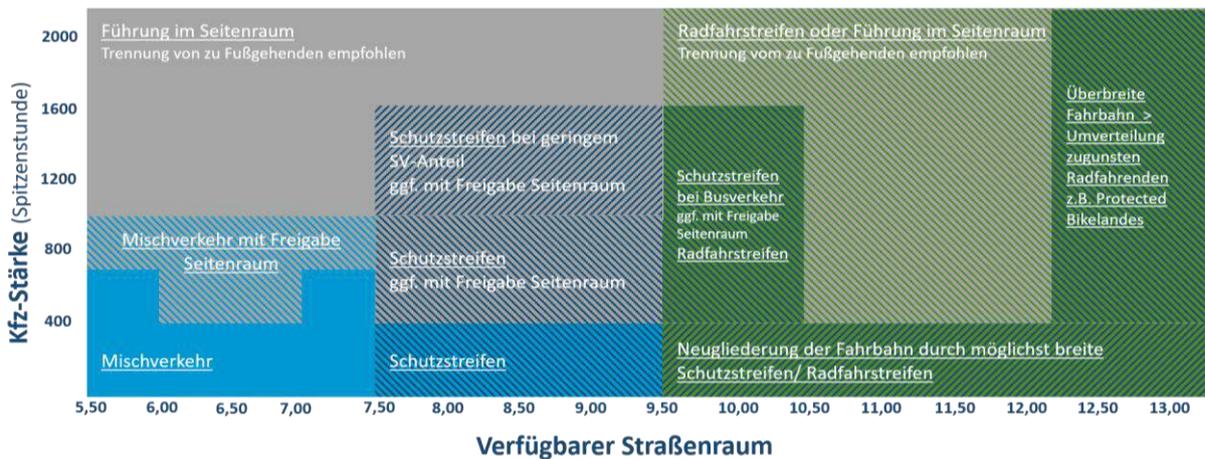
### Anlass

Die vorhandene Radwegeinfrastruktur Bergheims zeigt, dass an vielen Stellen der vorhandenen Radinfrastruktur die Mindestbreiten gemäß der VwV-StVO (allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung) unterschritten werden. Das Mindestmaß eines Schutzstreifens beträgt 1,50 m plus 0,50 m Abstand zu parkenden Kfz. An vielen Stellen im Stadtgebiet wird dieses Maß nicht nur knapp, sondern sehr deutlich unterschritten und einen Abstand zu parkenden Kfz am Seitenrand, der vor sog. „Dooring-Unfällen“ schützen soll, gibt es größtenteils gar nicht. Auch wenn die untermäßigsten Querschnitte der Radwege (insbesondere bei der Nutzung von Schutzstreifen, der überproportional häufig in Bergheim genutzt wird) teilweise aufgrund der knappen Raumverfügbarkeit bedingt sind, gilt es diese zu optimieren. Bei hohen Verkehrsbelastungen sind auch Geschwindigkeitsreduzierungen zu prüfen, um den Radverkehr bei angepassten Geschwindigkeiten auf der Straße führen zu können<sup>3</sup>.

Abbildung 26: Schutzstreifen mit 0,95 m Breite auf der Gutenbergstraße



Abbildung 27: Führungsformen nach ERA und gängigen Vorgaben (zweispurig, Tempo 50, innerorts)



<sup>3</sup> Niederschrift der Dienstbesprechung des Ministeriums für Verkehr NRW mit den Verkehrsingenieuren der Bezirksregierungen und des Landesbetriebes Straßenbau NRW am 14. November 2019 in Düsseldorf – VIB II/2019 Punkt 11: Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Hauptverkehrsstraßen ohne Radverkehrsanlagen

Die Wahl der Führungsform vor Ort hängt dabei grundsätzlich von den Gegebenheiten ab. Zentrale Kenngrößen sind vor allem:

- Anzahl bzw. Potenzial der Radfahrenden im Verhältnis zu MIV-Nutzern (ist die Anzahl der Radfahrenden höher als die Anzahl der MIV-Nutzenden, bieten sich Fahrradstraßen an)
- Kfz- und Schwerverkehrsaufkommen (mit steigendem Kfz- und Schwerverkehrsaufkommen steigen die Ansprüche an die Fahrradinfrastruktur)
- Verfügbarer Straßenraum, verfügbarer Seitenraum (erst ab 9,50 Meter Straßenraum ohne Parken/Bus sind bspw. Radfahrstreifen realisierbar, siehe Abbildungen 27 und 28)
- Höchstgeschwindigkeit inkl. Potenzial für Reduzierung (geringere Geschwindigkeiten erlauben z. B. eher Mischverkehrslösungen)
- Anzahl der Querungen (je mehr Querungen, desto eher sollte eine Führung im Straßenraum angestrebt werden, um Abbiegeunfälle zu vermeiden)

Abbildung 28: Übersicht Mindeststandards für den Radverkehr an zentralen Achsen

Radfahrstreifen	Schutzstreifen	Führung im Mischverkehr	Gemeinsamer Geh- und Radweg	Baulicher Radweg
<b>Führungsformen Alltagsnetz</b>				
Vorzugslösung innerorts bei ausreichender Straßenbreite auf Hauptachsen <u>Radfahrstreifen</u> Breiten: Mind. 1,85m Rad Mind. 2,5m Fuß	Innerorts –beengte Fahrbahn (Überfahrbar z.B. für landwirtschaftliche Fzg.) <u>Schutzstreifen</u> Breiten: Mind. 1,50m Rad Mind. 2,50m Fuß	Innerorts – enge Straßenverhältnisse, geringe Geschwindigkeiten <u>Mischverkehr</u> Tempo 30 Verkehrsberuhigung Piktogramme	Außerorts- entlang von überörtlichen Straßen <u>Gemeinsamer Geh- und Radweg</u> Breiten: Mind. 2,50m	Innerorts- hohes Verkehrsaufkommen, ausreichend Seitenraum <u>Baulicher Radweg</u> Breiten: Mind. 2,0m Rad Mind. 1.80m Fuß

### Umsetzungsschritte

- Detailprüfung einzelner Streckenabschnitte und Festlegung der für die einzelnen Streckenabschnitte anzustrebenden/ möglichen Führungsformen
- Aufstellung eines konkreten Umsetzungsplans (Festlegung von Umsetzungsabschnitten, Prioritäten-/Zeitplanung (z. B. Priorisierung von Pilotrouten (siehe Maßnahme „Herausbildung von Pilotstrecken“)), Abklärung Finanzierungsmodalitäten/Haushaltsplanung)
- Planungs- und Genehmigungsverfahren, Bau

<b>Herkunft</b>	Öffentlichkeitsbeteiligung, Arbeitskreis, Gutachter, Akteursgespräche, STEK, Klimaschutzkonzept	<b>Mögliche Förderung</b>	Förderrichtlinie Nahmobilität, Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld „Kommunalrichtlinie“, Sonderprogramm "Stadt und Land"
<b>Zentrale Akteure</b>	Kreisstadt Bergheim, Rhein-Erft-Kreis, Straßen.NRW	<b>Maßnahmenart</b>	Maßnahmenprogramm



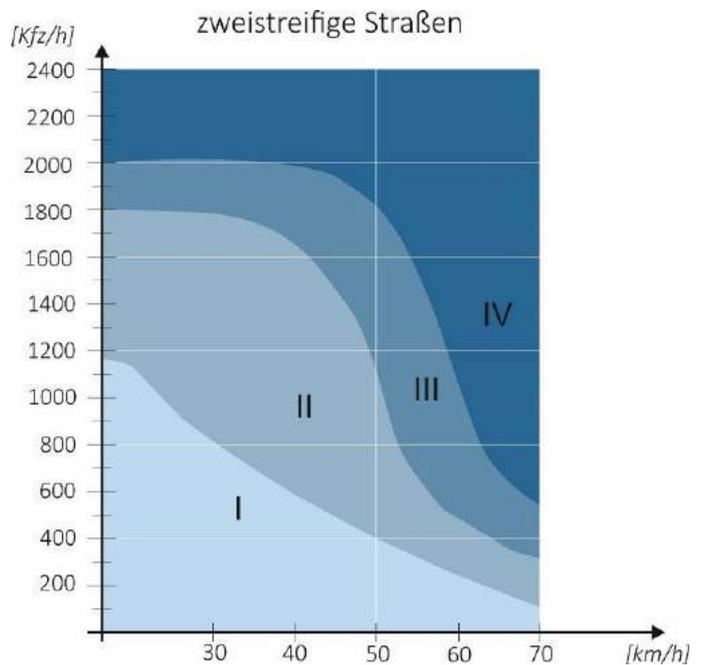
1.2	Radverkehr & Mikromobilität	Priorität	+++
	Schließung von Netzlücken und Reduzierung von Gefahrenstellen innerorts	Kostenschätzung	€€€
		Zeitraumen	kurz- bis mittelfristig

**Anlass**

Grundsätzlich bestehen zwischen den relevanten Quell-/Zielrelationen in der Kreisstadt Bergheim entsprechende Radverkehrsverbindungen. Das Haupt- und Nebenroutenradnetz verbindet die wichtigsten Ziele und geht in die außerörtlichen Verbindungen über bzw. ist gut mit diesen verbunden. Allerdings wurden noch einige Netzlücken identifiziert. Bei Netzlücken handelt es sich entweder um fehlende direkte Verbindungen zwischen Quell- und Zielorten (meist Verbindung außerorts) oder um Stellen im Radverkehrsnetz, an denen das Gefahrenpotenzial für Radfahrende aufgrund hoher Kfz-Stärken oder hohen Geschwindigkeiten im Kfz-Netz eine Trennung zwischen den Verkehrsteilnehmenden erfordert. Hier gibt die ERA entsprechende Anhaltspunkte für das Gefahrenpotenzial für Radfahrende bzw. zur geeigneten Führung des Radverkehrs auf einem Straßenabschnitt; hierbei spielen die Verkehrsstärke des Kfz-Verkehrs, die zulässige Höchstgeschwindigkeit sowie die Fahrbahnbreite eine besondere Rolle (siehe Abbildung 29).

- Belastungsbereich I: Eine Trennung zwischen Rad- und motorisiertem Verkehr ist nicht notwendig. Benutzungspflichtige Radwege sind nicht zulässig.
- Belastungsbereich II: Eine Trennung zwischen Rad- und motorisiertem Verkehr ist nicht notwendig. Alternative Angebote (anderer Radweg, Gehweg „Radfahrer frei“) sind empfohlen.
- Belastungsbereich III: Eine Trennung zwischen Rad- und motorisiertem Verkehr ist notwendig. In günstigen Fällen (geringes Schwerverkehrsaufkommen, übersichtliche Linienführung) kann auch eine nicht benutzungspflichtige Führungsform in Frage kommen.
- Belastungsbereich IV: Rad- und motorisierter Verkehr sind durch benutzungspflichtige Radwege zu trennen.

Abbildung 29: Belastungsbereiche und geeignete Führungsformen des Radverkehrs nach ERA (keine scharfen Grenzen)





Die verbleibenden Netzlücken mit hohem Handlungsbedarf bestehen dort, wo viele Kfz fahren und keine geeigneten Führungen für Radfahrende vorhanden sind.

Zentrale Netzlücken sind

- Zusätzliche Ost-West Verbindung zwischen den Siedlungsschwerpunkten von Bergheim und Kenten
- Ahestraße in Quadrath-Ichendorf (Straße wird umgebaut und mit einem Radfahrstreifen ausgestattet)
- Glescher Straße in Paffendorf
- Grevenbroicher Straße in Glesch
- Am alten Fließ in Fliesteden
- Düsseldorfer Straße in Hüchelhoven
- Unterführung Asperschlagstraße / Fortuna-Nord-Straße in Niederaußem
- Sportanlage Rheidt-Hüchelhoven / L 213

Beispielhafte Vorschläge für anzustrebende Radführungsformen im Bereich der zentralen Netzlücken sind in der folgenden Tabelle 9 gelistet. Im Sinne eines durchgängigen und sicheren Radverkehrsnetzes gilt es diese Netzlücken zu schließen bzw. diese Gefahrenstellen zu entschärfen. Auch eine ganz-tägige Öffnung der Fußgängerzone für den Radverkehr mit Schrittgeschwindigkeit soll in diesem Zusammenhang als zeitlich begrenzter Verkehrsversuch mit breiter Öffentlichkeits- und Aufklärungs- und Kontrollarbeit geprüft werden, da die Fußgängerzone den kürzesten Weg zwischen dem Aachener Tor und der Kölner Straße darstellt. Durch die bereits beschriebene Novellierung der Straßenverkehrsordnung (StVO) vom 28.04.2020 können Verkehrsversuche vereinfacht durchgeführt werden, sodass die Öffnung der Fußgängerzone für den Radverkehr mit Schrittgeschwindigkeit nochmals geprüft werden kann.

### Umsetzungsschritte

- Prüfung und weitere Identifizierung von Netzlücken und Gefahrenstellen auf den innerörtlichen Radwegeverbindungen
- Prüfung der Möglichkeit zur Durchführung eines Verkehrsversuchs in der Fußgängerzone
- Aufstellung eines konkreten Umsetzungsplans (Festlegung von Umsetzungsabschnitten, Prioritäten- / Zeitplanung, Abklärung Finanzierungsmodalitäten / Haushaltsplanung)
- Dauerhafte Pflege von Radwegen zur Reduzierung von Gefahrenstellen (siehe Maßnahme „Pflege von Radwegen“)



<b>Herkunft</b>	Öffentlichkeitsbeteiligung, Arbeitskreis, Gutachter, Akteursgespräche, STEK	<b>Mögliche Förderung</b>	Förderrichtlinie Nahmobilität, Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld „Kommunalrichtlinie“, Sonderprogramm "Stadt und Land"
<b>Zentrale Akteure</b>	Kreisstadt Bergheim, Rhein-Erft-Kreis, Straßen.NRW, Stadtwerke Bergheim	<b>Maßnahmenart</b>	Maßnahmenprogramm



Tabelle 9: Beispielhafte Vorschläge für anzustrebende Radführungsformen in Bergheim (weitere z. B. in 2 Pilotrouten)

Straße	zwischen	und	Ortsteil	Anzustrebende Führungsform	Bemerkung/Sonstiges
Bahnstraße	Schützenstraße	Kölner Straße	Bergheim	Ertüchtigung Schutzstreifen	Bisher: untermaßiger Schutzstreifen, der zu vielen Konfliktsituationen führt, kein Abstand zu parkenden Fahrzeugen; da die Integration eines ERA-konformen Radfahrstreifens nicht umsetzbar ist, ist der Schutzstreifen zumindest gemäß ERA-Standard zu ertüchtigen
Köln-Aachener-Straße	Frenser Straße	Graf-Otto-Straße	Quadrath-Ichendorf	Schutzstreifen mit Abstand zu parkenden Kfz zur Vermeidung von Dooring-Unfällen	
Auf der Helle	Ahestraße	Sandstraße	Quadrath-Ichendorf	Prüfung zur Integration einer Fahrradstraße	Aktuell ist dort eine T30-Zone, aufgrund des hohen Zielverkehrs (Gesamtschule Quadrath-Ichendorf, Tierpark, Sportplatz, Oleanderbad, Seniorenzentrum) und zur Förderung des Radverkehrs und insb. um die eigenständige Mobilität und die Verkehrssicherheit zu fördern sowie zur Schaffung einer weiteren Radverkehrsachse in Quadrath-Ichendorf, soll die Integration einer Fahrradstraße geprüft werden
Am Wildwechsel	Im Rauland	Ahestraße	Quadrath-Ichendorf	Prüfung zur Integration einer Fahrradstraße	Weiterführung der Radverkehrsachse „Auf der Helle“, Lückenschluss zur Straße „Im Rauland“, von wo es eine straßenunabhängige Verbindung zur Erft gibt



Straße	zwischen	und	Ortsteil	Anzustrebende Führungsform	Bemerkung/Sonstiges
Chaunyring	Berliner Ring	Zeisstraße	Bergheim	Neuanlage Radfahrstreifen/Schutzstreifen in FR Ost, getrennter Geh- und Radweg in FR West	Derzeit Zweirichtungsradweg auf Westseite, als Führungsform innerorts nicht mehr zulässig
Hubertusstraße, Bendestraße	L 276	Talstraße	Kenten	Prüfung zur Integration einer Fahrradstraße	Prüfung zur Integration einer Fahrradstraße zur Schaffung einer zusätzlichen Ost-West-Verbindung zwischen den Siedlungsschwerpunkten von Bergheim und Kenten, Anschluss an neue Radführungsformen auf dem Chaunyring
Krefelder Straße	Glescher Straße	Van-Gils-Straße	Zieverich	Neuanlage Radfahrstreifen/Schutzstreifen in FR Süd, getrennter Geh- und Radweg in FR Nord	Derzeit Zweirichtungsradweg auf Nordseite, als Führungsform innerorts nicht mehr zulässig
In der Spitze/Wiedenaustraße	Laacher Weg	Florianstraße/Am Kapellenkreuz	Ahe	Streckenbezogen T30, Mischverkehre	Derzeit gemeinsamer Geh- und Zweirichtungsradweg auf Westseite, als Führungsform innerorts nicht mehr zulässig, Führung im Mischverkehr unproblematisch, da streckenbezogen Tempo 30 erlaubt und die Kfz-Menge gering ist



Straße	zwischen	und	Ortsteil	Anzustrebende Führungsform	Bemerkung/Sonstiges
Glescher Straße	Glescher Straße 86	Mühlenwehr	Paffendorf	Weiterführung Schutzstreifen, ggf. Integration eines Radfahrstreifens (Prüfung des zur Verfügung stehenden Straßenraums/Straßenquerschnitt)	Sofern der zur Verfügung stehende Straßenquerschnitt die Integration eines ERA-konformen Radfahrstreifens zulässt, sollte dieser (ggf. auch abschnittsweise) auf der Glescher Straße installiert werden, ggf. müssen Parkflächen reduziert werden. Andernfalls soll der vorhandene Schutzstreifen in dem Teilbereich zwischen Glescher Straße Hausnummer 86 und der Straße Mühlenwehr weitergeführt werden. Der vorhandene Schutzstreifen sowie die Überführung in einen Radfahrstreifen sollte mit Blick auf die ERA-Vorgaben seitens des Baulastträgers (Rhein-Erft-Kreis) untersucht werden.
Grevenbroicher Straße	Jahnstraße	Kreisverkehr L213	Glesch	Weiterführung Schutzstreifen, ggf. Integration eines Radfahrstreifens (Prüfung des zur Verfügung stehenden Straßenraums/Straßenquerschnitt)	Sofern der zur Verfügung stehende Straßenquerschnitt die Integration eines ERA-konformen Radfahrstreifens zulässt, sollte dieser (ggf. auch abschnittsweise) auf der Grevenbroicher Straße installiert werden, ggf. müssen Parkflächen reduziert werden. Andernfalls soll der vorhandene Schutzstreifen in dem Teilbereich zwischen Jahnstraße und dem Kreisverkehr weitergeführt werden. Der vorhandene Schutzstreifen sowie die Überführung in einen Radfahrstreifen sollte mit Blick auf die ERA-Vorgaben seitens des Baulastträgers (Rhein-Erft-Kreis) untersucht werden.
Turmallee/Siemensstraße			Bergheim	Aufhebung Benutzungspflicht Seitenraum	Nicht ERA gemäße Führung im Seitenraum bei niedrigen Verkehrsstärken – Führung im Mischverkehr anstreben.

1.3	Radverkehr & Mikromobilität	Priorität	+++
	Schließung von Netzlücken und Reduzierung von Gefahrenstellen außerorts	Kostenschätzung	€€€
		Zeitraumen	kurz- bis mittelfristig

### Anlass

Außerorts wird der Radverkehr auf dem Gebiet der Kreisstadt größtenteils fahrbahnunabhängig geführt. Abseits der Hauptverkehrsstraßen ergänzen untergeordnete Straßen und landwirtschaftliche Wege das Netz, hier wird der Radverkehr meist im Mischverkehr bei Tempo 30 geführt. Überwiegend sind diese Wege von einer guten Qualität geprägt. Dennoch gibt es auch auf diesen Wegen Mängel und Defizite hinsichtlich der Radinfrastruktur.

Das Radverkehrsnetz sollte möglichst durchgängig und umwegfrei nach aktuellen Standards der Regelwerke mit direktem Übergang zu den angrenzenden Städten und Kommunen gestaltet sein.

Darüber hinaus müssen auch die Stadtteile in das Radverkehrsnetz eingebunden sein, was in der Kreisstadt Bergheim größtenteils der Fall ist. Dennoch bestehen zwischen einigen Stadtteilen keine Radwegeverbindungen, die zum qualifizierten Radhaupt- oder Nebennetz gehören, sodass sich Netzlücken ergeben. Dies betrifft insbesondere folgende Bereiche:

- Verbindung zwischen Thorr und Zieverich
- Verbindung zwischen Thorr und Kenten
- Verbindung zwischen Oberaußem und Büsdorf
- Verbindung zwischen Haupt- bzw. Nebenroutennetz zum nördlichen Speedway
- Verbindung zwischen Paffendorf, Gewerbepark Paffendorf und Elsdorf
- L 213 zwischen Bedburg-Rath und Rheidt-Hüchelhoven (insbesondere auf Höhe der Sportanlage)

Abbildung 30: Risse im Fahrbahnbelag und wachsendes Gestrüpp entlang der L 91

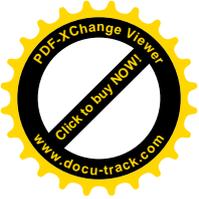


Gefahrenstellen hinsichtlich der außerörtlichen Radinfrastruktur treten einzelfallbezogen bei Konfliktsituationen mit anderen Verkehrsteilnehmenden, mangelnder Platzverfügbarkeit oder hinsichtlich der Qualität der Radverkehrsinfrastruktur auf. Hinsichtlich der Qualität gibt es stetigen Instandhaltungs- bzw. Erneuerungsbedarf auf den Strecken zwischen den Stadtteilen. Risse im Fahrbahnbelag und daraus resultierende Bodenschwellen sowie aus den Rissen wachsendes Gestrüpp in Form von Pflanzen, Sträuchern sowie Wurzelgehölzen sind eine Gefahrenquelle, die durch eine stetige Instandhaltung der Wege minimiert werden muss. Ebenso gibt es Wege, bei denen der Randbewuchs weit in die Verkehrsfläche hineinwächst, sodass eine



- gefahrlose Nutzung des Weges nicht gegeben ist. Auch hier bedarf es durch Rückschnitte des Bewuchses einer stetigen Instandhaltung. Sie finden sich insbesondere in den folgenden Bereichen:
- Gefahrenstelle L 213 zwischen Hüchelhoven und Bedburg-Rath
  - **Gefahrenstelle Kasterstraße zwischen Büsdorf und Niederaußem**
  - Gefahrenstelle Ortseingangssituation Oberaußem aus Richtung Quadrath-Ichendorf auf der L 93
  - Gefahrenstelle Unterführung auf der L 361 zwischen Bergheim und Quadrath-Ichendorf
- Umsetzungsschritte**
- Prüfung und weitere Identifizierung von Netzlücken und Gefahrenstellen auf den außerörtlichen Radwegeverbindungen
  - Aufstellung eines konkreten Umsetzungsplans (Festlegung von Umsetzungsabschnitten, Prioritäten-/Zeitplanung, Abklärung Finanzierungsmodalitäten/Haushaltsplanung)
  - Dauerhafte Pflege von Radwegen zur Reduzierung von Gefahrenstellen (siehe Maßnahme „Pflege von Radwegen“)

<b>Herkunft</b>	Öffentlichkeitsbeteiligung, Arbeitskreis, Gutachter, Akteursgespräche, STEK	<b>Mögliche Förderung</b>	Förderrichtlinie Nahmobilität, Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld „Kommunalrichtlinie“, Sonderprogramm "Stadt und Land"
<b>Zentrale Akteure</b>	Kreisstadt Bergheim, Rhein-Erft-Kreis, Straßen.NRW	<b>Maßnahmenart</b>	Maßnahmenprogramm



<b>1.4</b>	<b>Radverkehr &amp; Mikromobilität</b>	<b>Priorität</b>	+++
	<b>Einrichtung von Fahrradstraßen</b>	<b>Kostenschätzung</b>	€€€
		<b>Zeitraumen</b>	kurz- bis mittelfristig

### Anlass

Fahrradstraßen sind ein vergleichsweise schnell umzusetzendes und öffentlichkeitswirksames Element der Radverkehrsförderung. Innerhalb dicht bebauter Gebiete wie im Stadtkern, Kenten oder Quadrath-Ichendorf, wo es nur wenig Raum zur Anlage gesicherter Radverkehrsführungen im Straßen- oder Seitenraum gibt, oder aber auch als Verbindung zwischen Stadtteilen sind Fahrradstraßen ein geeignetes Instrument, in bestehenden Quartieren die Sicherheit und den Fahrkomfort für den Radverkehr durch Bevorrechtigung zu erhöhen. Durch das Ausweisen einer Fahrradstraße mittels Verkehrszeichen 244 der StVO wird eine Straße umgewidmet und ausschließlich für den Radverkehr freigegeben. Zusatzschilder erlauben ggf. die Benutzung durch andere Verkehrsteilnehmende, es wird jedoch Tempo 30 vorausgesetzt. Weitere Freiheiten, wie das Fahren nebeneinander, verbessern den Fahrkomfort für Radfahrende. Daher wird der deutliche Ausbau von Fahrradstraßen als ein Mittel zur Umsetzung des Haupt- und Nebenroutennetzes empfohlen.

Die Neuausweisung von Fahrradstraßen und damit einhergehende Veränderungen sollten durch Öffentlichkeitsarbeit begleitet werden.

### Umsetzungsschritte

#### Prüfung der Anwendungsbereiche auf dem Gebiet der Kreisstadt

- Mögliche Straßen (in Abgleich mit dem definierten Radverkehrsnetz): Am Gillbach (Rheidt), Pfarrer-Pesch-Straße (Hüchelhoven)
- Weitere Implementierung insbesondere im Umfeld von Schulen und Kindergärten, um die eigenständige Mobilität und die Verkehrssicherheit zu fördern: Auf der Helle und Am Wildwechsel (Quadrath-Ichendorf), Schützenstraße, Füssenichstraße (Bergheim) -> Synergieeffekte Aufbau und Unterstützung des schulischen Mobilitätsmanagements

#### Detailprüfung der rechtlichen Rahmenbedingungen

- Einzelfallprüfung der einzelnen Straßenabschnitte ([Straßenverkehrsordnungsrechtlicher Rahmen zur Anordnung von Fahrradstraßen](#))
- Kommen in Frage auf Abschnitten, auf denen der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist oder dies alsbald zu erwarten ist (VwV StVO)
- Sind mit den Verkehrszeichen 244.1 und 244.2 zu kennzeichnen, in der Regel auch für den Kfz-Verkehr freigegeben, was allerdings nicht zwingend notwendig ist
- Keine Vorgaben zur baulichen Ausgestaltung

### Ausgestaltung von Fahrradstraßen

- Begegnungsverkehr erfordert Fahrbahnbreiten von 4,00 m (zuzüglich Sicherheitsabstand zu parkenden Kfz); Seitenraumparken ist möglichst zu vermeiden.
- Auf Haupttrouten sollte die bevorrechtigte Querung von Straßenzügen geprüft werden.

Abbildung 31: Bevorrechtigte Querung für Radfahrende auf Fahrradstraße in Lünen



- Neben der Beschilderung von Beginn und Ende der Fahrradstraße wird die Markierung regelmäßiger Piktogramme empfohlen, die auf die Fahrradstraße hinweisen. Optional können auch lineare Markierungen am Fahrbahnrand vorgenommen werden.

Abbildung 32: Beispielhafte Beschilderung und Markierung einer Fahrradstraße in Reutlingen



### Öffentlichkeitsarbeit

- Die Neuausweisung von Fahrradstraßen und damit einhergehenden Veränderungen sollten durch Öffentlichkeitsarbeit begleitet werden.

Abbildung 33: Temporäre Hinweise über Regeln und Nutzung einer Fahrradstraße in Reutlingen



<b>Herkunft</b>	Gutachter	<b>Mögliche Förderung</b>	Förderrichtlinie Nahmobilität, Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld „Kommunalrichtlinie“, Sonderprogramm "Stadt und Land"
<b>Zentrale Akteure</b>	Kreisstadt Bergheim	<b>Maßnahmenart</b>	Maßnahmenprogramm



1.5	Radverkehr & Mikromobilität	Priorität	+++
	Schaffung fahrradfreundlicher und sicherer Knotenpunkte	Kostenschätzung	€€€
		Zeitraumen	kurz- bis mittelfristig

### Anlass

Neben der Ausbildung und Entwicklung von komfortablen und attraktiven Achsen für den Radverkehr sollen auch die Knotenpunkte in Bergheim mit Blick auf den Radverkehr umgestaltet werden. Um ein sicheres, eindeutiges und möglichst umwegfreies und beschleunigtes Passieren und Queren von Kreuzungen zu ermöglichen, soll die Radverkehrsführung auch an Kreuzungen im Stadtgebiet von der Kreisstadt Bergheim optimiert werden, ein direktes Linksabbiegen für Radfahrende sollte bevorzugt werden, **indirektes Linksabbiegen sollte in der Regel vermieden werden.** In der Gestaltung muss für Radfahrende, aber auch für andere Verkehrsteilnehmende deutlich sein, welcher Raum von welchem Verkehrsteilnehmenden zu nutzen ist und wo eine erhöhte Aufmerksamkeit erforderlich ist. Darüber hinaus sollten die Signalisierung und Führung des Radverkehrs innerhalb der Kreisstadt möglichst einheitlich geregelt sein, um Missverständnisse zu vermeiden und eine hohe Verkehrssicherheit zu gewährleisten. Des Weiteren sollten bei anstehenden Sanierungen und Umbaumaßnahmen die Möglichkeiten einer fahrradfreundlichen Knotenpunktgestaltung für alle weiteren Kreuzungen ausgeschöpft werden. **Roteinfärbung von Furten (z. B. Schutzstreifen) an konfliktträchtigen und/oder schlecht einsehbaren Knotenpunkten und Zu-/Ausfahrten sowie vorgezogene Haltelinien oder rot eingefärbte aufgeweitete Radaufstellstreifen an allen Knotenpunkten des Haupt- und Nebenroutennetzes können sich als Standardlösung etablieren.**

Als Grundlage für einen fahrradfreundlichen und sicheren Knotenpunkt gilt: Gute Sichtbeziehungen durch das Freihalten von Bebauung, Begrünung, Werbemitteln und ruhendem Verkehr. Zudem sollten bei der Schaffung fahrradfreundlicher und sicherer Knotenpunkte folgende Lösungen für den Radverkehr geprüft werden:

#### Separate Signalisierung des Radverkehrs an LSA-geregelten Knotenpunkten:

An LSA-geregelten Knotenpunkten erhöhen eigene Radverkehrs-LSA die Sicherheit der Radfahrenden. Sie geben Radfahrenden einen Zeitvorsprung beim Einfahren in die Kreuzung und fördern ihre Wahrnehmung durch Kfz-Führende. Eine Anpassung der Signalumlaufprogramme an den Kreuzungen ist zu prüfen. Leistungsverluste der Kreuzungen können vermieden werden, wenn die im Vergleich zum Kfz-Verkehr langsamen Radfahrenden ein Vorlaufgrün schon in den letzten Sekunden der Räumungsphase des Kfz-Verkehrs erhalten. Auch kann die Freigabe früher enden als die des gleichgerichteten Kfz-Stroms.

#### Kreisverkehre:

Kreisverkehre mit Führung des Radverkehrs auf der Kreisfahrbahn bei geringem Verkehrsaufkommen und auf abgesetzten Radwegen bei höherem Verkehrsaufkommen. Um eine Gefährdung von

Radfahrenden innerhalb des Kreisverkehrs im Mischverkehr zu vermeiden (durch Überholvorgänge), ist der Innenring vom Kreisverkehr baulich anzulegen (nicht nur zu markieren).

#### Geradeausverkehr:

Für den geradeaus fahrenden Radverkehr sind an (sowohl durch Verkehrszeichen vorfahrtsregeltem als auch LSA-geregeltem) Knotenpunkten Furten zu markieren, um den Vorrang gegenüber ein- und abbiegenden Fahrzeugen zu verdeutlichen. Dies schließt auch die durchgehende Markierung von Radfurten quer zur Hauptrichtung über Knotenpunkte hinweg ein. An konfliktreichen Stellen (z. B. Radverkehrsfurt linksseitig von Rechtsabbiegestreifen für Kfz-Verkehr) sollten diese Furten zusätzlich rot eingefärbt werden.

Wird der Radverkehr vor einem Knotenpunkt im Seitenraum bzw. von der Fahrbahn abgesetzt geführt (z. B. mittels getrenntem Geh-/Radweg), ist der Radweg in der Knotenzufahrt möglichst nah an die Fahrbahn heranzuführen; so ist der Radverkehr besser im Blickfeld des Kfz-Verkehrs.

Abbildung 34: Geradeausverkehr bei Radverkehrsführung im Seitenraum mit vorgeschalteter LSA für Radfahrende



#### Vorgezogene Haltelinien/aufgeweitete Radaufstellstreifen:

Durch vorgezogene Haltelinien (Lage der Haltelinie je nach Radverkehrsstärke 3,00 - 5,00 m vor der Haltelinie des Kfz-Verkehrs) bleibt der Radverkehr besser im Blickfeld des Kfz-Verkehrs. Bei aufgeweiteten Radaufstellstreifen wird die vorverlegte Haltelinie für den Radverkehr über die gesamte Breite des Fahrstreifens gebildet, um geradeaus fahrenden und links abbiegenden Radverkehr zu sichern. Aufgeweitete Radaufstellstreifen können auch in Kombination mit dem direkten Linksabbiegen zum Einsatz kommen.

Abbildung 35: Vorgezogene Haltelinie mit aufgeweiteten Radaufstellstreifen



#### Direktes Linksabbiegen:

Hierbei handelt es sich um eine Führungsform, bei der sich die Radfahrenden beim Linksabbiegen auf der Fahrbahn einordnen. Diese Führungsform kann nur zum Einsatz kommen, wenn der Radverkehr in den Knotenpunktzufahrten auf der Fahrbahn (mittels Radfahr- oder Schutzstreifen) geführt wird und die zulässige Höchstgeschwindigkeit maximal 50 km/h beträgt. Das direkte Linksabbiegen sollte folgendermaßen geregelt bzw. ausgestaltet sein:

Abbildung 36: Rot eingefärbter separater Linksabbiegestreifen



- Separater Linksabbiegestreifen für den Radverkehr (Anordnung zwischen dem Linksabbiegestreifen und dem Geradeausfahrstreifen des Kfz-Verkehrs) mit einer Mindestbreite von 1,50 m
- Bei eingeschränkter Flächenverfügbarkeit: Integration eines Schutzstreifens (Mindestbreite von 1,25 m) in den Linksabbiegestreifen des Kfz-Verkehrs

Bei Einmündungen kann bei entsprechender Flächenverfügbarkeit eine Linksabbiegespur für den Radverkehr zentral auf der Straße markiert werden. Diese bietet einen Schutzraum für den Radverkehr, erleichtert das Linksabbiegen gerade bei höherer Kfz-Belastung und erhöht die Wahrnehmung des Radverkehrs. Sofern das direkte Linksabbiegen für Radfahrende an Knotenpunkten nicht in diesem Sinne umgesetzt werden kann, sollte die Möglichkeit des indirekten Linksabbiegens für Radfahrende geprüft werden.

Abbildung 37: Rot eingefärbter Schutzstreifen an Einmündung



#### Fahrradschleuse:

Die Fahrradschleuse ist eine Möglichkeit zur Sicherung des linksabbiegenden Radverkehrs, bei der vor einem LSA-geregelten Kreuzungsbereich ein Vorsignal für den Kfz-Verkehr eingerichtet wird, in dessen Schutz der Radverkehr die Kfz-Fahrbahnen überquert. Die Fahrradschleuse sollte insbesondere dann zum Einsatz kommen, wenn der Radverkehr zum Linksabbiegen zwei oder mehr Fahrbahnen überqueren muss und starke Linksabbiegerströme beim Radverkehr bei gleichzeitig hohen Kfz-Verkehrsstärken bestehen.

Abbildung 39: Schleuse für Radfahrende im Vorfeld eines Knotenpunkts



Abbildung 38: Schleuse für Radfahrende im Vorfeld eines großen Knotenpunkts



### „Marler Ampelgriff“/Trittbrett mit Handgriff:

Der sogenannte „Marler Ampelgriff“ oder ein Trittbrett erhöhen den Komfort der Radfahrenden bei Wartezeiten an Ampeln oder Einmündungen und erleichtert das Anfahren. Er sollte nach Möglichkeit so angebracht werden, dass Radfahrende beim Anfahren nicht in die Querungsbereiche der zu Fuß Gehenden geleitet werden.

Abbildung 40: „Marler Ampelgriff“



Abbildung 41: Trittbrett mit Handgriff



### Kreuzungsfrei trassieren/Radwege ohne niveaugleiche Querung bauen:

Brücken und Unterführungen ermöglichen auf wichtigen Verbindungen eine merkliche Beschleunigung und Sicherung des Radverkehrs. Besonders bieten sich solche Trassierungsarten bei Kreuzungen zwischen Hauptverkehrsstraßen und wichtigen Radwegen an (Radschnellweg, Radverkehrshauptachsen), bei denen die Geschwindigkeit im Fokus steht. Wichtig für die Akzeptanz ist eine radverkehrsfreundliche Gestaltung mit geringen Steigungsgradienten, großen Kurvenradien, guter Beleuchtung und Einsehbarkeit. **Besonders bei Neubauten kann dies umgesetzt werden, z. B. bei möglicher Herstellung der Pilotrouten von Bergheim über Oberaußem und Glessen nach Dansweiler/Brauweiler, nach Frechen mit Anschluss an den Radschnellweg nach Köln oder die Nord-Süd-Verbindung durch den geplanten Landschaftspark Fortuna, über Oberaußem, Niederaußem und Rheidt-Hüchelhoven nach Rommerskirchen (siehe Maßnahmensteckbrief 2.1 – 2.3).**

### Umsetzungsschritte

- **Aufstellung eines Konzepts** zur systematischen Prüfung der Knotenpunkte in Hinblick auf die Bedürfnisse des Radverkehrs, Identifizierung von Knoten mit Verbesserungspotenzial, Abgleich mit Radwegeverbindungen/Pilotstrecken/Radwegenetzlücken, beispielhafte Umsetzung und Evaluierung der Lösungsansätze an unterschiedlichen Knotenpunkttypen zur Ableitung einer möglichen Übertragbarkeit auf weitere Knotenpunkte
- Aufstellung von Prüfkriterien und Zielwerten; Zusammenstellung und Abwägung von Lösungsansätzen für eine fahrradfreundliche und sichere Knotenpunktgestaltung
- Abstimmung mit Straßenbaulastträger, Straßenverkehrsbehörde, ggf. ÖPNV-Unternehmen, Detailplanung (Signalisierung, Markierung etc.) und Umsetzung
- Synergieeffekte mit der Maßnahme „Integrierte Knotenpunktgestaltung“ und „Fußgängerfreundliche Knotenpunkte“



<b>Herkunft</b>	Öffentlichkeitsbeteiligung, Arbeitskreis, Gutachter, Akteursgespräche, STEK	<b>Mögliche Förderung</b>	Förderrichtlinie Nahmobilität, Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld „Kommunalrichtlinie“, Sonderprogramm "Stadt und Land"
<b>Zentrale Akteure</b>	Kreisstadt Bergheim, Rhein-Erft-Kreis, Straßen.NRW	<b>Maßnahmenart</b>	Maßnahmenprogramm



<b>1.6</b> Radverkehr & Mikromobilität <b>Weitere Öffnung von Einbahnstraßen</b>	<b>Priorität</b>	+++
	<b>Kostenschätzung</b>	€€€
	<b>Zeitraumen</b>	kurz- bis mittelfristig

**Anlass**

In Bergheim sind bereits viele Einbahnstraßen auch in Gegenrichtung für Radfahrende freigegeben. Für einige Einbahnstraßen gilt dies noch nicht (z. B. Blumenstraße in Richtung Heerstraße). Hier sollte die Freigabe geprüft werden. Sofern sich die Öffnung nicht als möglich erweist, sollten Umfahrungen ausgebildet werden. Bei bereits geöffneten Einbahnstraßen gilt es besonders an unübersichtlichen Stellen, die Zulässigkeit des Radverkehrs durch eine entsprechende Markierung zu verdeutlichen.

Abbildung 42: Sichtbare Einmündungen in für den Radverkehr freigegebene Einbahnstraße im Bergheimer Stadtgebiet



**Umsetzungsschritte**

- Bei Einbahnstraßen, die für den Radverkehr in Gegenrichtung geöffnet sind, sollte an Knotenpunkten dem Kfz-Verkehr der entgegengesetzte Radverkehr verdeutlicht werden (Fahrradpiktogramme mit Richtungspfeilen auf der Fahrbahn, Fahrradpforten).
- Werden Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung geöffnet, muss diese Änderung deutlich kenntlich gemacht und kommuniziert werden. Dazu dienen die beschriebenen Markierungen.

<b>Herkunft</b>	Arbeitskreis, Gutachter	<b>Mögliche Förderung</b>	Förderrichtlinie Nahmobilität, Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld „Kommunalrichtlinie“, Sonderprogramm "Stadt und Land"
<b>Zentrale Akteure</b>	Kreisstadt Bergheim	<b>Maßnahmenart</b>	Maßnahmenprogramm



1.7	Radverkehr & Mikromobilität	Priorität	+++
	Umwidmung weniger genutzter Straßen für den Radverkehr	Kostenschätzung	€€€
	Radverkehr & Mikromobilität	Zeitraumen	kurz- bis mittelfristig

### Anlass

Die Planungen zum Bau zahlreicher Umgehungsstraßen mit dem Ziel, den Verkehr in stark belasteten innerörtlichen Bereichen zu reduzieren, eröffnet Potenziale auf entlasteten innerörtlichen Straßen, eine Priorisierung für den Radverkehr vorzunehmen und so den Radverkehr zu stärken. Bspw. durch die Umsetzung der Bauplanung der L361n kann die Heerstraße weitestgehend vom Durchgangsverkehr befreit werden und bietet Umnutzungspotenziale. Auch in der Ortsteilverknüpfung bestehen Potenziale zur Umsetzung und Ergänzung wichtiger Achsen im Radverkehrsnetz. **So kann bspw. durch die Umsetzung der L93n die Straße Am Bommerichshof entlastet werden und eine komfortable Radverkehrsverbindung zwischen Büsdorf und Rheidt-Hüchelhoven geschaffen werden.**

### Umsetzungsschritte

- Zunächst ist eine Analyse der künftigen Funktion der jeweiligen Straße für alle Verkehrsträger erforderlich. Ein Großteil der Potenzialstraßen weist weiterhin eine nähräumliche Erschließungsfunktion auf. Entsprechend ist die Mitnutzung für den Kfz-Verkehr sowie im Seitenraum die Nutzung durch den Fußverkehr sicherzustellen. Eine Kombination mit einem Linienbetrieb des ÖPNV ist nur in Ausnahmefällen sinnvoll, da Verzögerungen im Betriebsablauf entstehen können. In anbaufreien Bereichen ist vor allem der landwirtschaftliche Verkehr und dessen erhöhter räumlicher Anspruch zu berücksichtigen. Ggf. sind Ausweichbereiche zu schaffen.
- Für eine Umnutzung mit prioritärer Verbindungsfunktion für den Radverkehr ist meist eine Umwidmung zur Fahrradstraße sinnvoll. Bei Einhaltung der erforderlichen Mindestbreiten ist so ohne großen baulichen Aufwand eine Umnutzung möglich und eine attraktive Route für den Radverkehr herzustellen. Durch die erforderlichen Mindestmaße, z. B. 4 m Fahrbahnbreite (gem. Leitfaden für Fahrradstraßen) zzgl. Sicherheitsabstand zu Parkständen kann es zum Entfall von Parkständen am Fahrbahnrand kommen.
- Die bevorrechtigte Nutzung für den Radverkehr bedeutet im Falle der Ausweisung einer Fahrradstraße auch eine Vorfahrt dieser Straße mindestens gegenüber Straßen gleicher Funktion. Es ist zu prüfen, ob daraus Änderungen in der Vorfahrtbeschilderung entstehen und ggf. Gefahrenstellen. Eine farbliche Markierung der Fahrradstraße an Querungsstellen ist sinnvoll, mindestens zu Beginn sollten zusätzliche Warnschilder auf eine geänderte Vorfahrt hinweisen. Durch den zu erwartenden Anstieg des Radverkehrsaufkommens sind zudem die Verknüpfungspunkte mit dem weiteren Radliniennetz zu prüfen. Sind bspw. Querungen zu ertüchtigen und ist die Führungsform noch ausreichend?



- Es ist zu prüfen, ob durch die Ausweisung der Alternativrouten auf umgenutzte Straßen Netzlücken im Radverkehrsnetz entstehen. Diese sind durch eine Ergänzung des Radlinien-netzes entsprechend dessen Standards zu schließen.
- Die umgewidmeten Straßen sind in die Beschilderungskonzeption des Radlinien-netzes auf-zunehmen. Auch hier können farbliche Markierungen zusätzlich die Aufmerksamkeit fördern.

<b>Herkunft</b>	Arbeitskreis, Gutachter	<b>Mögliche Förderung</b>	Förderrichtlinie Nahmobilität, Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kom-munalen Umfeld „Kommunal-richtlinie“, Sonderprogramm "Stadt und Land"
<b>Zentrale Akteure</b>	Kreisstadt Bergheim, Straßen NRW	<b>Maßnahmen-art</b>	Maßnahmenprogramm



<b>1.8</b>	<b>Radverkehr &amp; Mikromobilität</b>	<b>Priorität</b>	+++
	<b>Durchlässigkeit der Innenstadt für den Radverkehr</b>	<b>Kostenschätzung</b>	€€€
		<b>Zeitraumen</b>	kurz- bis mittelfristig

### Anlass

Das Ziel, eine nachhaltige Mobilität in Bergheim zu fördern, hat Konsequenzen für die Erreichbarkeit unterschiedlicher Bereiche und Quartiere der Kreisstadt Bergheim. Von besonderem Interesse ist dabei die Innenstadt, da hier eine hohe Funktionsbündelung stattfindet und entsprechend zahlreiche Wege auf die Innenstadt abzielen. **Zum Schutz der Aufenthaltsqualitäten ist die Fußgängerzone ein Raum ausschließlich für zu Fuß Gehende.** Zwar ist dies als positiv zu bewerten, jedoch fehlen für den Radverkehr dadurch durchlässige Achsen. So verbleibt aktuell vorrangig die Möglichkeit über die Hauptverkehrsachsen gemeinsam mit dem MIV die Innenstadt zu queren. **Um den Radverkehr zu fördern, ist eine direkte Erreichbarkeit von Zielen in der Innenstadt durch den Radverkehr zu schaffen.** Auch umwegefreie Wegeverbindungen sind für die Attraktivität des Radverkehrs essenziell. In Ost-West-Verbindung sind die bestehenden Alternativrouten im Zentrum Bergheims mit Umwegen verbunden und entsprechend weniger attraktiv für den Radverkehr. Zu beachten ist dabei insbesondere die Einrichtung einer Südumfahrung für den Radverkehr:

- Rosengarten, Einfahrt vom Erft-Radweg
- Rosengarten entlang der Gleise bis Georggasse, Qualifizierung und Verbeiterung des Weges
- Georggasse/Zeiss-Str. bis Marienstraße, Fahrradstraße (Verlängerung in südlicher Verbindung (Erftverbindung) zu empfehlen
- Marienstraße, Führung im Mischverkehr, farbliche Aufpflasterung Linksabbieger in Raiffeisenstraße
- Raiffeisenstraße, Radverkehr frei

### Umsetzungsschritte

- Bei Freigabe der Innenstadt für den Radverkehr ist auch einem verstärkten Bedarf im ruhenden Radverkehr Rechnung zu tragen. So können insbesondere die durch Bäume, Sitzmöglichkeiten sowie weiteres städtisches Mobiliar geprägten Achsen im Übergangsbereichen zwischen Begegnungs- und Aufenthaltszone auch für Radabstellanlagen genutzt werden. Die Bergheimer Bügel sind hier als Standard zu empfehlen. Großenteils kurze Aufenthaltszeiten machen eine Überdachung der Anlehnbügel nur in geringem Maße erforderlich.
- Die Maßnahmen des INSEK sollten stets einbezogen und konsequent umgesetzt werden.
- Zusätzlich sollte eine Detailanalyse Innenstadtumfahrung Rad erfolgen. Darauf aufbauend soll diese stufenweise eingerichtet werden, wobei kaum bauliche Eingriffe notwendig sind (Ausnahme ggf. Knotenpunktgestaltung).



<b>Herkunft</b>	Integriertes Handlungskonzept für die Bergheimer Innenstadt, Arbeitskreis, Gutachter	<b>Mögliche Förderung</b>	Förderrichtlinie Nahmobilität, Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld „Kommunalrichtlinie“, Sonderprogramm "Stadt und Land"
<b>Zentrale Akteure</b>	Kreisstadt Bergheim	<b>Maßnahmenart</b>	Maßnahmenprogramm



<b>2</b>	Radverkehr & Mikromobilität	Priorität	☆
	Herausbildung von Pilotstrecken	Kostenschätzung	€€€
		Zeitraumen	mittel- bis langfristig

### Anlass

Die Kreisstadt Bergheim ist überzeugt davon, dass der Radverkehr eine wichtige Rolle in der zukünftigen Mobilität der Stadt und Region einnehmen wird. Dementsprechend strebt sie mindestens eine Verdopplung des Radverkehrsanteils am Modal Split von 10 % auf 20 % bis 2035 an, **der Referentenentwurf des FaNaG beinhaltet wie bereits beschrieben sogar eine Steigerung des Radverkehrsanteils im Modal-Split auf 25 % in NRW.** Gründe für die aktive Förderung des Radverkehrs sind neben klimastrategischen Zielen die günstige Topographie und zentrale Lage mit guten Vernetzungsmöglichkeiten in die Region. Um das gesetzte Ziel zu erreichen, möchte die Kreisstadt sowohl die Radverkehrsinfrastruktur im Stadtgebiet als auch die Verbindungen in das Umland und insbesondere in die Metropole Köln weiter ausbauen. **Ziel eines Radverkehrsnetzes für die Kreisstadt Bergheim ist es, alle Stadtteile und Zielpunkte des Strukturwandels hochqualitativ miteinander zu verbinden** und gleichzeitig die Stadt mit den umliegenden Kommunen und der Metropole Köln zu verknüpfen.

**Ein daraus abgeleitetes Radverkehrsnetz (siehe Maßnahme „Maßnahmenprogramm Radverkehr – durchgängige und sichere Radwegeverbindungen“) zeigt die Umlegung auf das bestehende Straßen- und Wegenetz unter Berücksichtigung vorhandener Strukturen und bestehender Planungen.**

Bei der Ausgestaltung des Netzes wird die Entwicklung von unterschiedlich qualifizierten Radwegen angestrebt. Als zentrale regionale Achse soll die Verbindung zur wachsenden Metropole Köln zukünftig über einen Radschnellweg befahrbar sein. Radschnellwege zeichnen sich durch breite Querschnitte, eine glatte Oberfläche, flache Kurven und Bevorrechtigungen an Knotenpunkten aus. Mit dem geplanten Radschnellweg in Bergheim soll ein Anschluss an den ebenfalls geplanten Radschnellweg Köln-Frechen hergestellt werden. Auf Radwegen einer so hohen Qualität – wie die von Radschnellverbindungen – kann auch von deutlich höheren Distanzen ausgegangen werden, die per Fahrrad oder Pedelec zurückgelegt werden. Zudem erhöhen sich nachweisbar die Verlagerungspotenziale vom Kfz- auf den Radverkehr, insbesondere bei Berufspendelnden.

Darüber hinaus gliedert sich das Radverkehrsnetz in ein Hauptnetz, das die wichtigsten Punkte (auch von regionaler Bedeutung) miteinander verbindet, **und ein Nebennetz, das kommunale Netzlücken schließt.** Insbesondere auf den kommunal und regional bedeutenden Hauptverbindungen soll der Komfort deutlich erhöht und die Wege für den Alltagsradverkehr mit hochwertiger Infrastruktur ausgestattet werden.

**Im Sinne eines durchgängigen und hierarchischen Netzes werden Pilotstrecken ausgewählt, die empfohlene Streckenverläufe und Führungsformen beispielhaft darstellen (siehe Abbildung 43):**



- Radschnellweg von Bergheim Bahnhof durch das Fortunafeld über Oberaußem und Glessen nach Dansweiler/Brauweiler und möglicherweise weiter in den Kölner Westen
- Bedeutende Radverbindung des Alltags- und Freizeitverkehrs entlang des Erft-Radwegs über Horrem und Habbelrath nach Frechen mit Anbindung an den Radschnellweg Köln-Frechen
- Hauptachse Nord-Süd-Verbindung durch den geplanten Landschaftspark Fortuna, über Oberaußem, Niederaußem und Rheidt-Hüchelhoven nach Rommerskirchen (bis zur zukünftigen S-Bahnstation)
- Hauptachse Innenstadtroute entlang der Kölner Straße, Bahnstraße, Schützenstraße, Commerstraße, Am Knüchelsdamm und Aachener Straße bis zum Knoten Aachener Straße/Krefelder Straße/Lechenicher Straße

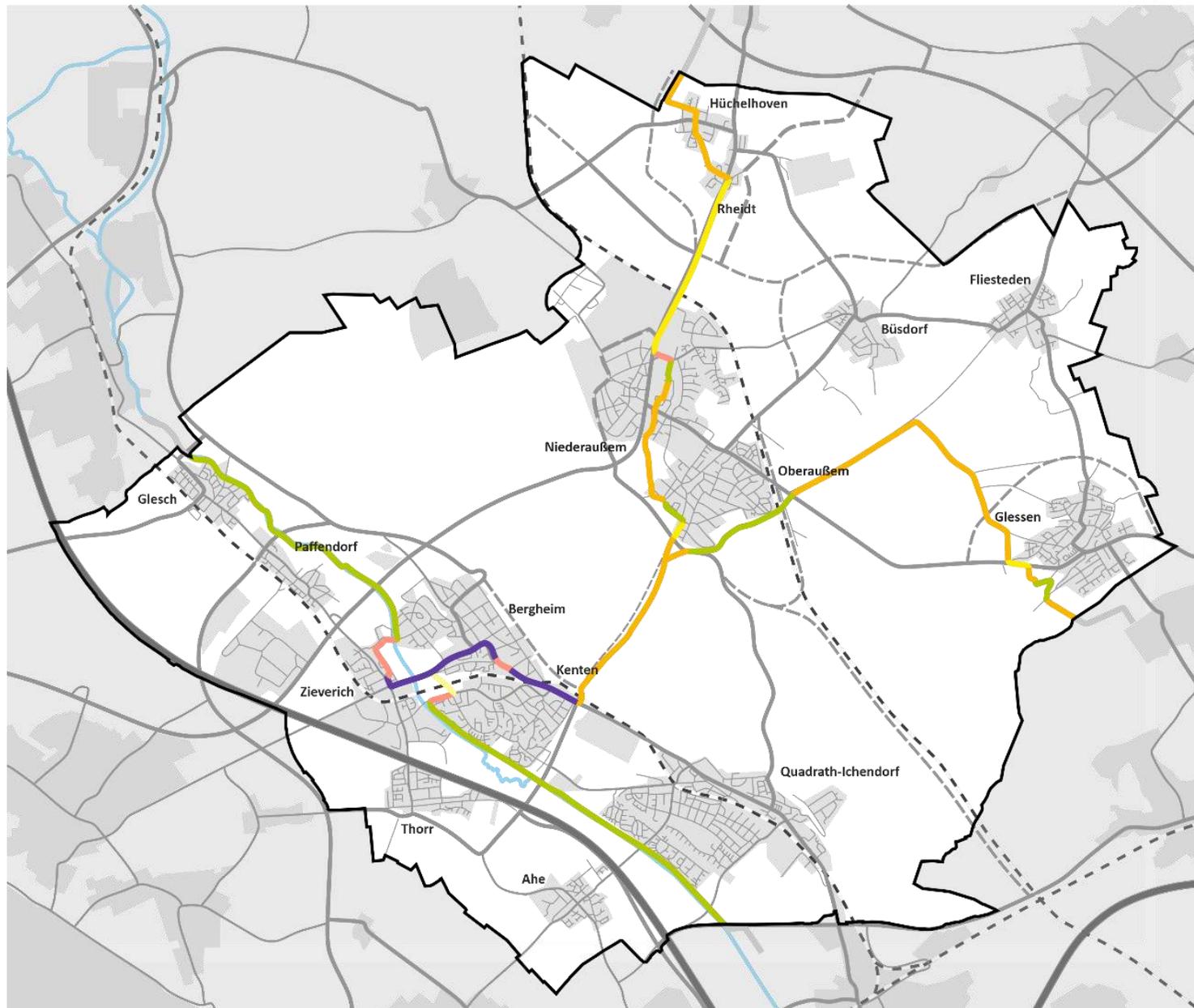
### Umsetzungsschritte

- Detailprüfung der vorgeschlagenen Routen in Abstimmung mit den jeweiligen Straßenbau- lastträgern bzw. Grundstücksbesitzer\*innen, Festlegung der für die einzelnen Streckenab- schnitte anzustrebenden/möglichen Führungsformen
- Aufstellung eines konkreten Umsetzungsplans (Festlegung von Umsetzungsabschnitten, Pri- oritäten-/Zeitplanung, Abklärung Finanzierungsmodalitäten/Haushaltsplanung)
- Planungs- und Genehmigungsverfahren, Bau

<b>Herkunft</b>	Öffentlichkeitsbeteiligung, Arbeitskreis, Gutachter, Akteursgespräche, STEK	<b>Mögliche Förderung</b>	Förderrichtlinie Nahmobilität, Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kom- munalen Umfeld „Kommunal- richtlinie“, Sonderprogramm "Stadt und Land"
<b>Zentrale Akteure</b>	Kreisstadt Bergheim, Straßen.NRW, Rhein-Erft-Kreis, angrenzende Kommu- nen, Private	<b>Maßnahmen- art</b>	Maßnahmenprogramm, Pilot- projekt



Abbildung 43: Pilotstrecken Gesamt



## Masterplan Mobilität Kreisstadt Bergheim

Pilotrouten  
Radverkehr

### Führungsformen der Pilotstrecken

- Fahrradstraße Kfz/Wirtschaftsverkehr frei
- Eigenständige Führung
- Straßenbegleitend Zweirichtungsverkehr
- Straßenbegleitend Einrichtungsverkehr
- Radfahrstreifen
- Mischverkehr
- Weiterführung außerhalb Gemeindegebiets

Quelle: eigene Darstellung



<b>2.1</b>	Radverkehr & Mikromobilität	Priorität	+++
	Radschnellweg von Bergheim	Kostenschätzung	€€€
	Bahnhof über Oberaußem und Glessen nach Dansweiler / Brauweiler	Zeitraumen	mittel- bis langfristig

**Anlass**

Das STEK BM 2035 sieht einen Radschnellweg in Bergheim vor, der die Kreisstadt nicht nur an die benachbarten Kommunen anbinden soll, sondern zugleich auch die Stadtteile Oberaußem/Nieder-  
 außem und Glessen mit dem Zentrum verbindet (siehe Abbildung 44). Im Bereich der Kölner Straße ist es Ziel, die bislang untermaßigen Schutzstreifen durch 3 m breite Radfahrstreifen zu ersetzen. Streckenweise gilt es dafür Parkflächen zu reduzieren. Abschnittsweise, wie z. B. auf der Brücke über die Bahntrasse (Straßenquerschnitt von ca. 15 m) oder weiteren Engstellen, kann der Radfahrstreifen auf 2 m Breite reduziert werden. Langfristig wird empfohlen diese Brücke zu erneuern und zu verbreitern, um einen 3 m breiten Radfahrstreifen realisieren zu können. Entlang des Streckenverlaufs der geplanten K22n in Richtung Oberaußem wird ein 4 m breiter Wirtschaftsweg angelegt, der als Fahrradstraße mit dem Zusatz landwirtschaftlicher Verkehr frei ausgewiesen werden sollte. An Oberaußem vorbei verläuft der Radschnellweg durch den Abtsbusch. Hier gilt es eine eigenständige Führung mit 4 m Breite im Zweirichtungsverkehr mit Trennung vom Fußverkehr einzurichten. Über die L 93 sowie die Bahntrasse müssen Radverkehrsbrücken gebaut werden, bei denen von den Standards eines Radschnellweges nicht abgesehen werden sollte. Nach Querung der L 91 verläuft der Radweg über Glessen bis Dansweiler über Wirtschaftswege, die ebenfalls als Fahrradstraße mit dem Zusatz landwirtschaftlicher Verkehr frei ausgewiesen werden sollten. In den Waldstücken südlich von Glessen kann eine eigenständige Führung mit 4 m Breite im Zweirichtungsverkehr mit Trennung vom Fußverkehr angelegt werden. Von Dansweiler aus sollte eine Weiterführung des Radschnellwegs bis nach Köln überprüft werden.

Darüber hinaus gilt es, an Knotenpunkten sowohl sichere Aufstell- und Schutzräume für den Radverkehr bspw. in Form von vorgezogenen Haltelinien einzurichten als auch eine mögliche Anpassung der Schaltung der Lichtsignalanlagen hinsichtlich einer grünen Welle für den Radverkehr zu überprüfen. An zu querenden Straßen sind sichere Quermöglichkeiten für den Radverkehr einzurichten. Dabei ist eine Bevorrechtigung des Radverkehrs gegenüber dem Kfz-Verkehr abzuwägen.



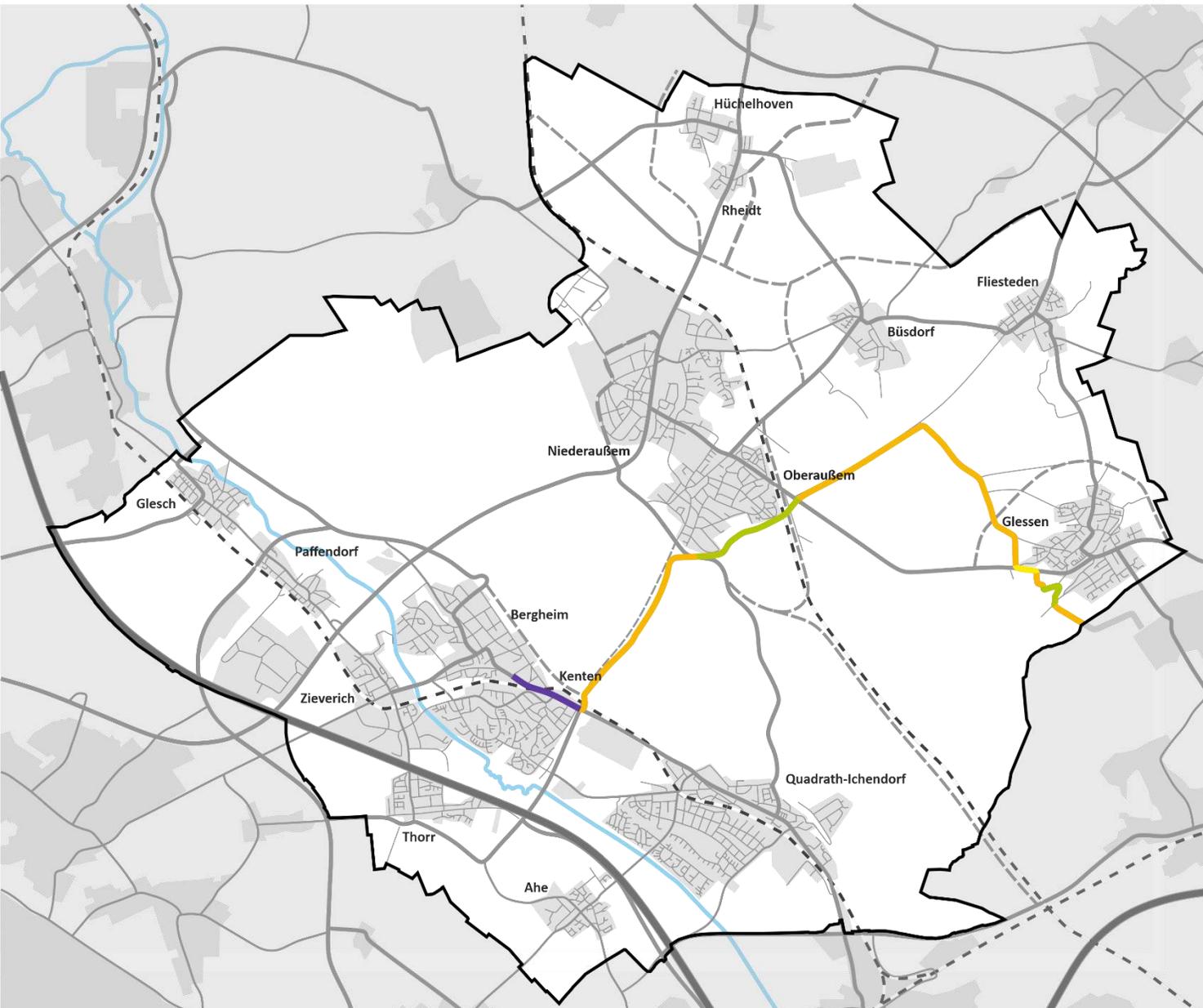
### Umsetzungsschritte

- Detailprüfung der vorgeschlagenen Route in Abstimmung mit den jeweiligen Straßenbau- lastträgern bzw. Grundstücksbesitzer\*innen, Festlegung der für die einzelnen Streckenab- schnitte anzustrebenden/möglichen Führungsform
- Aufstellung eines konkreten Umsetzungsplans (Festlegung von Umsetzungsabschnitten, Pri- oritäten-/Zeitplanung, Abklärung Finanzierungsmodalitäten/Haushaltsplanung)
- Planungs- und Genehmigungsverfahren, Bau

<b>Herkunft</b>	Rheinisches Radverkehrsrevier, STEK, Ar- beitskreis, Gutachter	<b>Mögliche Förderung</b>	Förderrichtlinie Nahmobilität, Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kom- munalen Umfeld „Kommunal- richtlinie“, Sonderprogramm "Stadt und Land"
<b>Zentrale Akteure</b>	Kreisstadt Bergheim, Straßen.NRW, Rhein-Erft-Kreis, angrenzende Kommu- nen, Private	<b>Maßnahmen- art</b>	Pilotprojekt



Abbildung 44: Empfohlene Führungsformen des Radschnellwegs gemäß STEK BM 2030



Quelle: eigene Darstellung

## Masterplan Mobilität Kreisstadt Bergheim

Pilotrouten: Radschnellweg STEK  
Radverkehr

### Führungsformen der Pilotstrecken

-  Fahrradstraße Kfz/Wirtschaftsverkehr frei
-  Eigenständige Führung
-  Straßenbegleitend Zweirichtungsverkehr
-  Radfahrstreifen
-  Weiterführung außerhalb Gemeindegebiets



<h2 style="margin: 0;">2.2</h2>	<h3 style="margin: 0;">Radverkehr &amp; Mikromobilität</h3>	<b>Priorität</b>	+++
	<h3 style="margin: 0;">Bedeutende Radverbindung des Alltags- und Freizeitverkehrs entlang des Erft-Radwegs über Horrem und Habelrath nach Frechen mit Anbindung an den Radschnellweg Köln-Frechen</h3>	<b>Kostenschätzung</b>	€€€
		<b>Zeitraumen</b>	mittel- bis langfristig

#### Anlass

In Bergheim soll mit einer bedeutenden Radverbindung des Alltags- und Freizeitverkehrs ein Anschluss an den Radschnellweg Köln-Frechen hergestellt werden. Da die Radverbindung vom Bergheimer Zentrum in Richtung Süden zunächst entlang des bereits bestehenden Erft-Radwegs verläuft, wird empfohlen, diese gemäß Radschnellwege- oder mindestens Radhauptwegestandards zu ertüchtigen, um auch dem Alltagsverkehr gerecht zu werden (vornehmlich eigene Führung mit 3-4 m Breite im Zweirichtungsverkehr und Trennung vom Fußverkehr) (siehe Abbildung 45). Damit der Erft-Radweg einer naturnahen Freizeitverbindung weiterhin gerecht wird und einer geplanten Erft-Renaturierung nichts im Wege steht, kann abschnittsweise von einem Radweg in Asphaltbauweise abgesehen werden und eine wassergebundene Decke bestehen bleiben. An zu querenden Straßen sind sichere Querungsmöglichkeiten für den Radverkehr einzurichten. Dabei ist eine Bevorrechtigung des Radverkehrs gegenüber dem Kfz-Verkehr abzuwägen. In Horrem trifft der Erft-Radweg auf die Erftstraße, von der aus die Radverbindung über Horrem und Habelrath nach Frechen verläuft. Hier sollte er ebenso gemäß Radschnellwege- oder mindestens Radhauptwegestandard ertüchtigt werden. Auch wenn der Rhein-Erft-Kreis sukzessive die Baulast für den Erft-Radweg übernimmt, sollte die Kreisstadt Bergheim auf eine Realisierung der Standards hinwirken.

#### Umsetzungsschritte

- Detailprüfung der vorgeschlagenen Route in Abstimmung mit den jeweiligen Straßenbaulastträgern bzw. Grundstücksbesitzer\*innen, Festlegung der für die einzelnen Streckenabschnitte anzustrebenden/möglichen Führungsform
- Aufstellung eines konkreten Umsetzungsplans (Festlegung von Umsetzungsabschnitten, Prioritäten-/Zeitplanung, Abklärung Finanzierungsmodalitäten/Haushaltsplanung)
- Planungs- und Genehmigungsverfahren, Bau



<b>Herkunft</b>	Rheinisches Radverkehrsrevier, STEK, Arbeitskreis, Gutachter	<b>Mögliche Förderung</b>	Förderrichtlinie Nahmobilität, Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld „Kommunalrichtlinie“, Sonderprogramm "Stadt und Land"
<b>Zentrale Akteure</b>	Kreisstadt Bergheim, Straßen.NRW, Rhein-Erft-Kreis, angrenzende Kommunen, Private	<b>Maßnahmenart</b>	Pilotprojekt



Abbildung 45: Empfohlene Führungsformen des Erft-Radwegs



### Masterplan Mobilität Kreisstadt Bergheim

Pilotrouten: Erft-Radweg  
Radverkehr

#### Führungsformen der Pilotstrecken

- Eigenständige Führung
- Straßenbegleitend Einrichtungsverkehr
- Radfahrstreifen
- Mischverkehr
- Weiterführung außerhalb Gemeindegebiets

Quelle: eigene Darstellung



<b>2.3</b>	<b>Radverkehr &amp; Mikromobilität</b>	<b>Priorität</b>	+++
	<b>Hauptachse Nord-Süd-Verbindung durch den geplanten Landschaftspark Fortuna, über Oberaußem, Niederaußem und Rheidt-Hüchelhoven nach Rommerskirchen (bis zur zukünftigen S-Bahnstation)</b>	<b>Kostenschätzung</b>	€€€
	<b>Hauptachse Nord-Süd-Verbindung durch den geplanten Landschaftspark Fortuna, über Oberaußem, Niederaußem und Rheidt-Hüchelhoven nach Rommerskirchen (bis zur zukünftigen S-Bahnstation)</b>	<b>Zeitraumen</b>	mittel- bis langfristig

**Anlass**

Das Radhauptnetz sollte die wichtigsten Punkte (auch von regionaler Bedeutung) und Stadtteile der Kreisstadt miteinander verbinden. Insbesondere auf den kommunal und regional bedeutenden Hauptverbindungen soll der Komfort deutlich erhöht und die Wege für den Alltagsradverkehr mit hochwertiger Infrastruktur ausgestattet werden. Als wichtige Verbindungen mit möglichem Potenzial für einen Radhauptverbindungsstandard ist die Nord-Süd-Verbindung durch den geplanten Landschaftspark, über Oberaußem, Niederaußem und Rheidt-Hüchelhoven nach Rommerskirchen (bis zur zukünftigen S-Bahnstation) zu nennen (siehe Abbildung 46). Eine Verbindung zwischen dem Stadtteil Rheidt-Hüchelhoven und Rommerskirchen durch die Ertüchtigung eines bestehenden Wirtschaftsweges ist bereits in der Planung und auf Bergheimer Stadtgebiet bereits umgesetzt. Auch Rommerskirchen plant eine Ertüchtigung. Damit wird eine erste Netzlücke auf der Nord-Süd-Verbindung geschlossen.

Vom Bergheimer Zentrum verläuft die Radhauptverbindung entlang der Kölner Straße, der K22n und der Bergheimer Straße bis Zur Ville auf der Achse der Radschnellverbindung. Zur Ville sollte für die Radhauptverbindung auch auf dem südlichen Abschnitt als Fahrradstraße mit mindestens 4 m Breite und dem Zusatz Kfz-Verkehr frei eingerichtet werden. Der von dort aus verlaufende Wirtschaftsweg und die darauffolgende Lothringer Straße sowie der Fliederweg und Rosenweg in Niederaußem können ebenfalls als eine derartige Fahrradstraße ausgewiesen werden, wenn die Voraussetzungen zur Einrichtung einer Fahrradstraße verkehrsrechtlich gegeben sind. Dies ist von der Kreisstadt Bergheim als Baulastträger zu prüfen. Entlang des Sportplatzes (Erftstolzstadion) ist eine eigenständige Führung vorzusehen (3 m getrennt vom Fußverkehr oder 4 m gemeinsam mit dem Fußverkehr). Von dort aus verläuft die Radhauptverbindung zunächst über die Asperschlagstraße und Fortuna-Nord-Straße im Mischverkehr, bevor sie auf die Dormagener Straße mündet. Den dort bereits bestehenden gemeinsamen Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr gilt es auf Mindestmaße zu verbreitern und bestenfalls getrennt vom Fußverkehr zu führen (4 m bei gemeinsamer Führung und 2 m bei getrennter Führung). In Rheidt-Hüchelhoven biegt die Radhauptverbindung Richtung Hüchelhoven auf Am Gillbach ab und führt von dort über die Pfarrer-Pesch-Straße, die Sankt-Michael-Straße, die Bergergasse und die Rudolf-Harbig-Straße durch Hüchelhoven. Für diesen Streckenabschnitt wird



empfohlen, die betroffenen Straßen als Fahrradstraßen, Kfz frei, mit 3 m Breite festzusetzen. Auch hier gilt es die verkehrsrechtlichen Voraussetzungen zur Einrichtung einer Fahrradstraße zu prüfen. Westlich von Hüchelhoven verläuft der Radschnellweg über den bereits bestehenden Wirtschaftsweg bis nach Rommerskirchen. Dieser sollte als Fahrradstraße, Wirtschaftsverkehr frei, angelegt und somit auf 3 m verbreitert werden. Darüber hinaus gilt es, an Knotenpunkten sowohl sichere Aufstell- und Schutzräume für den Radverkehr bspw. in Form von vorgezogenen Haltelinien einzurichten als auch eine mögliche Anpassung der Schaltung der Lichtsignalanlagen hinsichtlich einer grünen Welle für den Radverkehr zu überprüfen. An zu querenden Straßen sind sichere Querungsmöglichkeiten für den Radverkehr einzurichten. Dabei ist eine Bevorrechtigung des Radverkehrs gegenüber dem Kfz-Verkehr abzuwägen.

### Umsetzungsschritte

- Detailprüfung der vorgeschlagenen Route in Abstimmung mit den jeweiligen Straßenbau- lastträgern bzw. Grundstücksbesitzer\*innen, Festlegung der für die einzelnen Streckenab- schnitte anzustrebenden/möglichen Führungsformen
- Aufstellung eines konkreten Umsetzungsplans (Festlegung von Umsetzungsabschnitten, Pri- oritäten-/Zeitplanung, Abklärung Finanzierungsmodalitäten/Haushaltsplanung)
- Planungs- und Genehmigungsverfahren, Bau

<b>Herkunft</b>	Rheinisches Radverkehrsrevier, STEK, Ar- beitskreis, Gutachter	<b>Mögliche Förderung</b>	Förderrichtlinie Nahmobilität, Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kom- munalen Umfeld „Kommunal- richtlinie“, Sonderprogramm "Stadt und Land"
<b>Zentrale Akteure</b>	Kreisstadt Bergheim, Straßen.NRW, Rhein-Erft-Kreis, angrenzende Kommu- nen, Private	<b>Maßnahmen- art</b>	Pilotprojekt



Abbildung 46: Empfohlene Führungsformen der Radhauptverbindung nach Rommerskirchen



### Masterplan Mobilität Kreisstadt Bergheim

Pilotrouten: Radhauptverbindung  
nach Rommerskirchen  
Radverkehr

#### Führungsformen der Pilotstrecken

- Fahrradstraße Kfz/Wirtschaftsverkehr frei
- Eigenständige Führung
- Straßenbegleitend Zweirichtungsverkehr
- Radfahrstreifen
- Mischverkehr
- Weiterführung außerhalb Gemeindegebiets

Quelle: eigene Darstellung



<b>2.4</b> Radverkehr & Mikromobilität Hauptachse Innenstadtroute entlang der Kölner Straße, Bahnstraße, Schützenstraße, Commerstraße, Am Knöcheldamm und Aachener Straße bis zum Knoten Aachener Straße / Krefelder Straße / Lechenicher Straße	<b>Priorität</b>	+++
	<b>Kostenschätzung</b>	€€€
	<b>Zeitraumen</b>	mittel- bis langfristig

**Anlass**

Auch die Hauptstraße (Kölner Straße bis zur Aachener Straße) in der Innenstadt sollte mittels einer Radhauptverbindung für den Radverkehr attraktiver gestaltet werden (siehe Abbildung 47). Hier gilt es, konsequent einen beidseitigen Radfahrstreifen mit 2 m Breite anzulegen, sobald es der beste-hende Straßenquerschnitt zulässt. In Einzelfällen ist dies z. B. in Kombination mit der Reduktion einzelner Parkstreifen zu realisieren. An Engstellen und nur in Ausnahmefällen kann der Radfahrstreifen auf eine Breite von 1,85 m Breite reduziert werden oder der bestehende, teils untermaßige Schutzstreifen ist gemäß ERA-Standard zu ertüchtigen (wird nicht in der Abbildung 47 dargestellt). Von der Zufahrt zum Bahnhof bis hin zur Hauptstraße ist die Ortsdurchfahrt noch deutlicher umzugestalten. Hier sollte Tempo 30 eingeführt und der Radverkehr im Mischverkehr geführt werden.

**Umsetzungsschritte**

- Detailprüfung der vorgeschlagenen Route in Abstimmung mit den jeweiligen Straßenbau-lasträgern bzw. Grundstücksbesitzer\*innen, Festlegung der für die einzelnen Streckenab-schnitte anzustrebenden/möglichen Führungsform
- Aufstellung eines konkreten Umsetzungsplans (Festlegung von Umsetzungsabschnitten, Pri-oritäten-/Zeitplanung, Abklärung Finanzierungsmodalitäten/Haushaltsplanung)
- Planungs- und Genehmigungsverfahren, Bau

<b>Herkunft</b>	Arbeitskreis, Gutachter	<b>Mögliche Förderung</b>	Förderrichtlinie Nahmobilität, Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kom-munalen Umfeld „Kommunal-richtlinie“, Sonderprogramm "Stadt und Land"
<b>Zentrale Akteure</b>	Kreisstadt Bergheim, Straßen.NRW, Rhein-Erft-Kreis, angrenzende Kommu-nen, Private	<b>Maßnahmen-art</b>	Pilotprojekt



Abbildung 47: Empfohlene Führungsformen der Radhauptverbindung Innenstadtumfahrung



### Masterplan Mobilität Kreisstadt Bergheim

Pilotrouten: Radhauptverbindung  
Innenstadtumfahrung  
Radverkehr

#### Führungsformen der Pilotstrecken

- Radfahrstreifen
- Mischverkehr

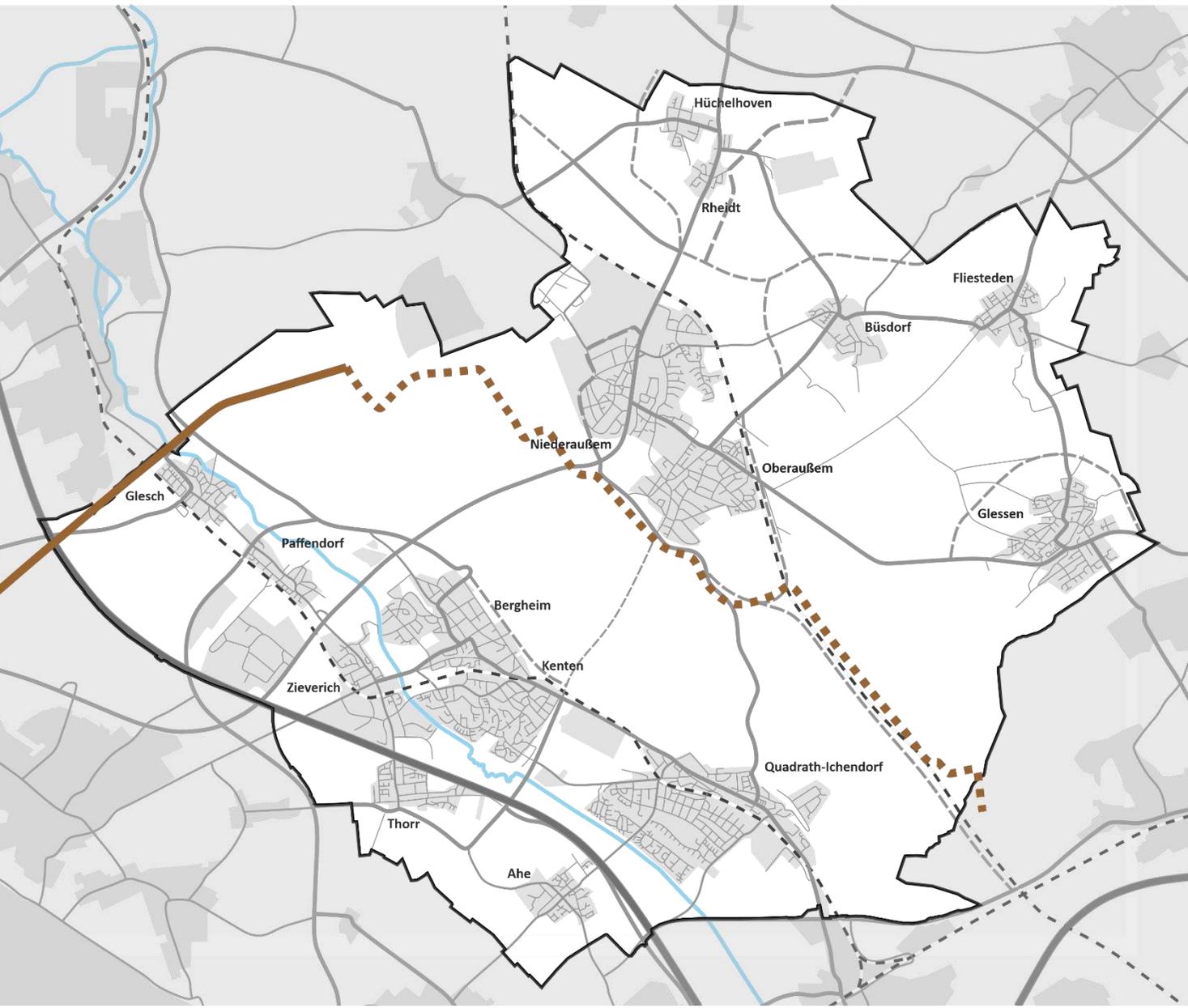
Quelle: eigene Darstellung



2.5	Radverkehr & Mikromobilität		Priorität	+++
	Weiterführung Speedway		Kostenschätzung	€€€
			Zeitraumen	mittelfristig
<p><b>Anlass</b></p> <p>In der Kreisstadt Bergheim soll der bestehende Speedway mittelfristig als zentraler Themenradweg durch den Landschaftspark Fortuna gemäß den Plänen aus dem STEK BM 2035 weitergeführt werden (siehe Abbildung 48). Damit soll er als regionale Verbindung im Standard einer Radhauptverbindung in Richtung Frechen ausgestaltet und auch für den Alltagsverkehr nutzbar gemacht werden. Eine möglichst kreuzungsfreie bzw. bevorrechtigte Streckenführung sollte wie bislang vorherrschend angestrebt werden.</p> <p><b>Umsetzungsschritte</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Detailprüfung der einzelnen Streckenabschnitte des Speedways und Festlegung der für die einzelnen Streckenabschnitte anzustrebenden/möglichen Führungsform</li> <li>➤ Aufstellung eines konkreten Umsetzungsplans (Festlegung von Umsetzungsabschnitten, Prioritäten-/Zeitplanung, Abklärung Finanzierungsmodalitäten/Haushaltsplanung)</li> <li>➤ Planungs- und Genehmigungsverfahren, Bau</li> </ul>				
<b>Herkunft</b>	Arbeitskreis, STEK		<b>Mögliche Förderung</b>	Förderrichtlinie Nahmobilität, Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld „Kommunalrichtlinie“, Sonderprogramm "Stadt und Land"
<b>Zentrale Akteure</b>	Kreisstadt Bergheim		<b>Maßnahmenart</b>	Einzelmaßnahme



Abbildung 48: Empfohlene Weiterführung des Speedways



### Masterplan Mobilität Kreisstadt Bergheim

#### Speedway

#### Weiterführung Speedway

- Speedway
- geplanter Speedway

Quelle: eigene Darstellung

# 3 Radverkehr & Mikromobilität

## Ausbau von Radabstellanlagen

Priorität	☆
Kostenschätzung	€€€
Zeitraumen	kurz- bis mittelfristig

**Anlass**

Ein umfangreiches und qualitativ hochwertiges Angebot an Fahrradabstellanlagen ist eine wichtige infrastrukturelle Rahmenbedingung für die Fahrradnutzung. In der Kreisstadt Bergheim bestehen an einigen Zielorten bereits qualitativ höherwertige Radabstellanlagen, wie Fahrradboxen am Bahnhof, ein „Fahrradkäfig“ am Bahnhofpunkt Quadrath-Ichen-dorf. Das Angebot an den weiteren Haltepunkten im Bergheimer Stadtgebiet ist hinsichtlich der Quantität und der Qualität ausbaufähig. Die Implementierung neuer Fahrradboxen mit einheitlichem Zugangssystem wird im Rahmen des Umbaus der Bahnhöfe zu Mobilstationen vorangetrieben. Für die aktuellen Fahrradboxen soll eine Nachnutzung ausgearbeitet werden. Hier steht eine Nutzung an Schulen als mögliche Option zur Debatte.

Abbildung 49: „Fahrradkäfig“ am Bahnhofpunkt Quadrath-Ichen-dorf



Die Ausstattung von Radabstellanlagen an Bushaltestellen ist im Bergheimer Stadtgebiet als defizitär einzustufen. Bis auf wenige Ausnahmen sind die Bushaltestellen im gesamten Stadtgebiet nicht mit Radabstellanlagen ausgestattet. In naher Zukunft werden zumindest die Haltestellen Rathaus sowie Oberaußemer Straße zu Mobilstationen umgebaut und mit überdachten Radanlehnbügeln ausgestattet. Die Haltestelle Oberaußemer Straße wird zusätzlich noch über sechs Fahrradboxen verfügen. Dennoch gibt es auf das gesamte Stadtgebiet bezogen einen enormen Nachholbedarf hinsichtlich Radabstellanlagen an Bushaltestellen.

Abbildung 50: Neu installierter „Bergheimer Bügel“ in der Innenstadt Bergheims

In der Innenstadt wurden und werden zudem bereits Fahrradbügel (sog. „Bergheimer Bügel“) installiert, die eine verbesserte Ordnung des ruhenden Radverkehrs erreichen. Sichere Abstellmöglichkeiten bietet auch das Fahrradparkhaus im INTRO (90 Stellplätze), welches zur neuen Radfahrtsaison 2022 eröffnet werden soll. Außerhalb der Innenstadt Bergheims sind jedoch noch Handlungsbedarfe zu erkennen. Zwar sind an einigen Stellen im Stadtgebiet Radabstellanlagen vorhanden, in Bezug auf Quantität (Anzahl, ausgewogenes Verhältnis, Verortung) und Qualität (hochwertige und einheitliche Gestaltung, adäquate Anschließmöglichkeiten, z. T. Witterungsschutz) ist das Angebot jedoch begrenzt, vor allem im Vergleich zur Innenstadt. Die Installation des „Bergheimer Bügels“



soll fortgeführt werden. Anhand einer regelmäßigen Bedarfsprüfung ist zu erheben, wo noch Radabstellbedarf besteht. Des Weiteren können sog. „Radservicestationen“ in direkter Nachbarschaft zu den Radabstellanlagen installiert werden. Radservicestationen sind meist Selbstbedienungs-Angebote, die als ein ergänzendes Element einer Radabstellanlage fungieren können. Radluftstationen bieten verschiedene Reparatur- und Wartungsservices an. So steht neben einer Pumpvorrichtung häufig auch Werkzeug zur Verfügung, um kleinere Reparaturen oder Justierungen vor Ort vorzunehmen. Ergänzt werden kann das Angebot z. B. durch Luftschlauchverkaufsautomaten oder eine E-Bike Ladestation. Das Angebot einer Radluftstation gibt es bereits in der Fußgängerzone vor der Marien-Apotheke, ergänzt wird das Angebot durch eine Service-Station im Fahrradparkhaus. Eine weitere Radluftstation soll in naher Zukunft vor dem Aachener Tor installiert werden.

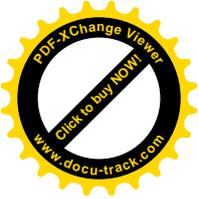
Abbildung 51: Beispiel einer Radservicestation an der Marien-Apotheke in Bergheim



Tabelle 10: Ansprüche an Abstellanlagen in Abhängigkeit von der Parkdauer und dem Ziel

Parkdauer	Art des Ziels	Ansprüche an die Anlage	Empfohlene Entfernung
kurze Erledigung, z. B. bis 1 Stunde	Nahversorger, zentrale Versorgungsbereiche	schnell und einfach zugänglich (direkte Zielnähe)	10 m
längere Erledigung, mehrere Stunden	Stadtzentrum/zentrale Versorgungsbereiche	sicher, ggf. überdacht	25 m
Tagesparken	ÖPNV-Haltepunkte, Verknüpfungspunkte, Schulen, Arbeitsplatz	sicher und überdacht; ggf. mit Serviceelementen	50 m- 75 m
Dauerhaftes Parken (über Nacht bzw. über mehrere Tage)	Wohngebiete	Verschlossen, ebenerdig und überdacht	100 m

Zusätzlich kann mit der Aufstellung einer kommunalen Stellplatzsatzung bzw. Integration von Vorgaben in Bezug auf den Radverkehr der Aufbau von Radabstellanlagen auf Privatgrundstücken vorangetrieben werden.



### Umsetzungsschritte

- Detailprüfung der Potenzial-Standorte, insb. hinsichtlich Flächenpotenzial, Zufahrtssituation und Erreichbarkeit, Flächenverfügbarkeit/Eigentumsverhältnisse und Ausstattungsoptionen
- Ausarbeitung eines konkreten Umsetzungsplans (auf Basis der Ergebnisse der o.g. Detailprüfung), inkl. Klärung von Finanzierung und Verantwortlichkeiten
- Ggf. Aufstellung einer kommunalen Stellplatzsatzung bzw. Integration von Vorgaben in Bezug auf den Radverkehr

<b>Herkunft</b>	Öffentlichkeitsbeteiligung, Arbeitskreis, Gutachter, Akteursgespräche, STEK	<b>Mögliche Förderung</b>	Förderrichtlinie Nahmobilität, Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld „Kommunalrichtlinie“, Sonderprogramm "Stadt und Land"
<b>Zentrale Akteure</b>	Kreisstadt Bergheim, Stadtmarketing, Einzelhandel, Wirtschaft/Gewerbe, Bürgerschaft, Interessensgemeinschaften	<b>Maßnahmenart</b>	Maßnahmenprogramm

<b>4</b> Radverkehr & Mikromobilität <b>Pflege / Instandhaltung von Radwegen</b>	<b>Priorität</b>	+++
	<b>Kostenschätzung</b>	€€€
	<b>Zeitraumen</b>	kurzfristig

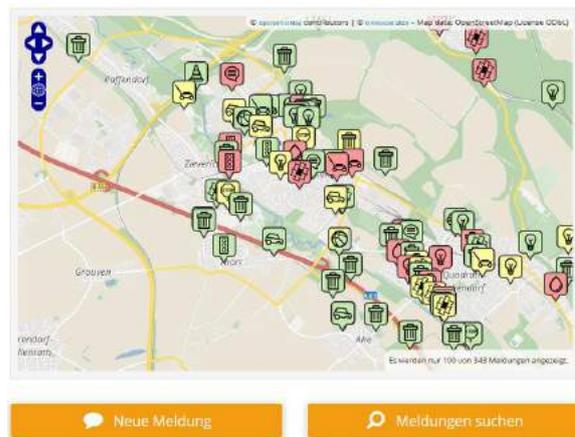
### Anlass

Baustellen ohne Radverkehrsführungen, fehlender Grünschnitt, Schnee, Verschmutzung und Oberflächenmängel machen das Radfahren unsicher und unkomfortabel. Die Einführung eines Programms zur Mängelbehebung und Pflege zielt darauf ab, die Behebung von Mängeln auf Radwegen (Schlaglöcher, Behinderungen durch Baumwurzeln, abgenutzte Markierungen), konsequent durchgeführter Grünschnitt, das Freihalten von Müll, Glasscherben und Laub sowie die Beseitigung von Schnee und Eis als wichtige Daueraufgabe in Bergheim zu integrieren. Ggf. muss im Vorfeld eine Prioritätenliste zur Pflege aufgestellt werden. Damit bleibt das Rad auch witterungsunabhängig nutzbar und die Gefahr gefährlicher Alleinunfällen sinkt. Hohe Bedeutung hat in diesem Zusammenhang auch die Qualität von Instandhaltungsmaßnahmen. Diese sollten beispielsweise in Sachen Oberflächenbeschaffenheit den Ansprüchen an neue Radverkehrsverbindungen gleichkommen.

### Umsetzungsschritte

- Monitoring und Instandhaltungsmanagement der Stadtverwaltung zur Radwegeinfrastruktur: systematische Erfassung von Infrastrukturmängeln, Zurückschneiden von in den Radweg hineinragenden Pflanzen bzw. Beseitigung von Wurzeln, Instandsetzung von Bitumenkeilen an Bordsteinkanten etc. Zu diesem Zweck sollte eine Instandsetzungs- und -haltungsliste erarbeitet werden. Aufgrund unterschiedlicher Zuständigkeiten innerhalb der Stadtverwaltung muss in diesem Bereich abteilungsübergreifend zusammengearbeitet werden.
- Priorisierung der Instandhaltungsmaßnahmen entsprechend ihrer Bedeutung im Radverkehrsnetz und Kommunikation der geplanten Maßnahmen (z. B. zusätzlich über eine neue Online-Karte, auf der geplante Maßnahmen dargestellt sind)
- Weiterführung des Mängelmelders der Stadt Bergheim, ggf. detailliertere Ausdifferenzierungen und Schaffung des eigenen Themengebiets „Radverkehr“, um die Handhabe für Nutzende hinsichtlich des Radverkehrs zu verbessern

Abbildung 52: Screenshot des Mängelmelders der Kreisstadt Bergheim



Quelle: Website [Maengelmelder.bergheim.de](http://Maengelmelder.bergheim.de)



- Reinigungs- und Winterdienst: Winterdienst auf Radwegen, prioritär jeweils auf Schulwegen und Hauptrouten/in Zukunft Radschnellwegen
- Einführung eines Baustellenmanagements: Kommunikation und Ausweisung temporärer Radverkehrsumfahrungen
- Evaluation der Radwegenutzung: Um die Maßnahmen der Radverkehrsförderung zu evaluieren und die Priorisierung der Instandhaltungsmaßnahmen durchzuführen, wird die Einrichtung von Dauermessstellen empfohlen. Aktuell verfügt die Kreisstadt noch über keine Fahrradzahlstellen.

<b>Herkunft</b>	Öffentlichkeitsbeteiligung, Arbeitskreis, Gutachter	<b>Mögliche Förderung</b>	Förderrichtlinie Nahmobilität, Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld „Kommunalrichtlinie“, Sonderprogramm "Stadt und Land"
<b>Zentrale Akteure</b>	Kreisstadt Bergheim, Stadtwerke Bergheim, Rhein-Erft-Kreis, Straßen.NRW, Forstverwaltung	<b>Maßnahmenart</b>	Daueraufgabe

<b>5</b> Radverkehr & Mikromobilität <b>Förderung/Implementierung von Verleihangeboten</b>	<b>Priorität</b>	+++
	<b>Kostenschätzung</b>	€€€
	<b>Zeitraumen</b>	kurz- bis mittelfristig (z.T. auch von Interesse Dritter abhängig)

### Anlass

Shared Mobility gewinnt immer mehr an Bedeutung und ist nicht länger ein Großstadtphänomen. Verleih- und Sharingangebote wie Bike- und Carsharing haben sich in den vergangenen Jahren auch in vielen Mittelstädten etabliert, ebenso wie das Angebot von E-Scooter-Sharing. Die Kreisstadt Bergheim strebt eine Attraktivierung des Radverkehrs sowie auch der kombinierten Verkehrsmittelnutzung an. Dazu kann die Etablierung von Sharingsystemen beitragen, das neue Mobilitätsoptionen eröffnet und die Wahlfreiheit von Verkehrsmitteln in der Stadt stärkt.

Abbildung 53: Beispiele für Bikesharing an einer Mobilstation

Der Rhein-Erft-Kreis erkundet zusammen mit weiteren Partnern und den Kreiskommunen aktuell die Möglichkeit, ein Bikesharing-System zu etablieren. Ausgehend von dem geplanten Netz an Mobilstationen erarbeitet die REVG hierzu federführend ein Umsetzungskonzept. Für den Fall, dass sich der Kreistag dann für eine testweise Einrichtung eines entsprechenden Angebots entscheidet, soll sich die Kreisstadt als Pilotstandort zur Verfügung stellen. Mögliche Standorte sind die zukünftigen Mobilstationenstandorte. Diese müssen aber nicht zwangsläufig an eine ÖPNV-Haltestelle gekoppelt sein, wie die geplante Quartiers-Mobilstation für das Baugebiet „Östliche Entwicklung Glessen“ zeigt (siehe Maßnahme Ausbau von Haltestellen zu Mobilstationen). Ferner können Bikesharing-Stationen an stark frequentierten Bereichen installiert werden. Potenzielle Standorte, die es zur prüfen gilt sind:



- Aachener Tor bzw. Kreishaus
- Rathaus Bergheim, im Bereich der Sportparkstraße (Sportzentrum Bergheim, Einkaufsmöglichkeiten)
- Im Bereich Köln-Aachener-Straße in Quadrath-Ichendorf
- im Bereich der Straße Auf der Helle (Tierpark, Oleanderbad, Gesamtschule, Seniorenzentrum, Sportanlage, Kita, Bürgerhaus)
- im Bereich der Priamosstraße

- im Bereich der Dormagener Straße
- im Bereich der Brauweilerstraße/Hohe Straße

Ebenso können Bikesharing-Stationen als ergänzendes Angebot in Wohnquartieren oder Gewerbegebieten (siehe Maßnahme Einführung betriebliches Mobilitätsmanagement „BeMobil“ und Ausweitung des betrieblichen Mobilitätsmanagements „BeMobil“ auf weitere Standorte). Das Ziel sollte es sein, dass jeder Ortsteil Bergheims mindestens mit einer Bikesharing-Station ausgestattet wird. Diese müssen nicht zwangsläufig fest installierte Bikesharing-Stationen sein. Eine mögliche Lösung sind virtuelle Bikesharing-Stationen, wie es bspw. bei der Regionalverkehr Köln GmbH (RVK) praktiziert wird. An den virtuellen Stationen steht keine Verleihstation mit Bedienterminal und physischen Entleih- bzw. Rückgabeständern. Die Orte sind lediglich in der App des Betreibers nextbike per Markierung gekennzeichnet und werden zudem auch noch mit Hinweisschildern versehen. Dies sind viel frequentierte Orte, an denen Nutzer\*innen das Sharing-Bike dennoch abstellen, regulär zurückgeben (Miete beenden) und auch wieder entleihen können<sup>4</sup>.

### Umsetzungsschritte

- Kontaktaufnahme mit REVG, Nachbarkommunen bzw. übergeordnetem Anbieter (nextbike, KVB-Rad, RSVG-Bike) zur Durchführung des Pilotprojekts in Bergheim, Klärung der Detailfragen zum Pilotprojekt (Fahrradtyp, Laufzeit, Kosten/Finanzierung, Tarife, Weiterführung in Regelbetrieb), Potenzialabschätzung und Klärung der Standorte, Einbezug der Standorte von Mobilstationen zu einer Mobilstation und Maßnahme Ausbau Bike-and-Ride-Anlagen, schrittweise Implementierung eines kommunalgrenzenüberschreitenden Bikesharing-Angebots auf dem Gebiet der Kreisstadt Bergheim
- Ggf. Ausweitung des Bikesharing-Angebots auf weitere Fahrradmodelle (E-Bike, Lastenrad etc.)
- Klärung des Umgangs mit möglichen Anbietern von E-Scooter-Sharing (Nutzungsbereiche, Verhinderung von ungeordnetem Abstellen, Prüfung möglicher Abstellflächen, Sanktionen bei Fehlverhalten gegenüber Anbietern oder Nutzenden, Tarifverbindungen mit dem ÖPNV)

Abbildung 54: Beispiele einer Abstellfläche für E-Scooter



<b>Herkunft</b>	Öffentlichkeitsbeteiligung, Arbeitskreis, Gutachter, STEK	<b>Mögliche Förderung</b>	Sponsoring (insbesondere Bikesharing)
<b>Zentrale Akteure</b>	Kreisstadt Bergheim, Rhein-Erft-Kreis, Nachbarkommunen, Dienstleister	<b>Maßnahmenart</b>	Maßnahmenprogramm

<sup>4</sup> <https://www.rvk.de/pressemitteilungen/detail/virtuelle-stationen-fuer-rvk-e-bike-system-eingerichtet>

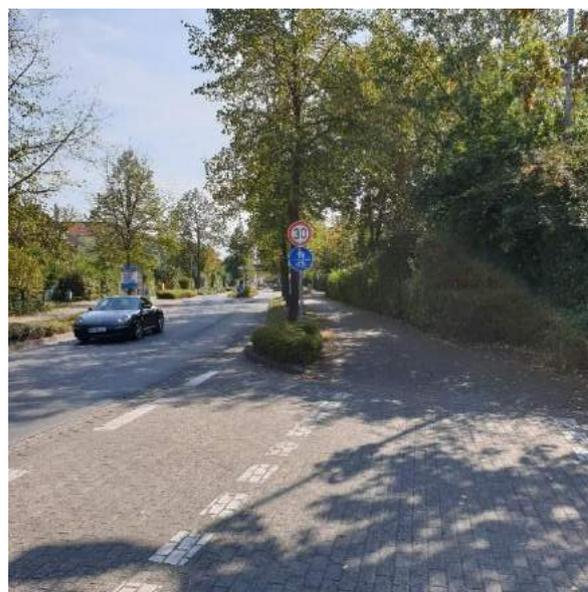
<b>6</b>   Radverkehr & Mikromobilität <b>Prüfung der Benutzungspflicht von Radwegen</b>	<b>Priorität</b>	+++
	<b>Kostenschätzung</b>	€€€
	<b>Zeitraumen</b>	kurzfristig

### Anlass

Zur Anordnung einer Radwegebenutzungspflicht existiert seit 2010 in Deutschland ein zentrales Grundsatzurteil. Das Bundesverwaltungsgericht entschied, dass „eine Radwegebenutzungspflicht [...] nur angeordnet werden darf, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Rechtsgutbeeinträchtigung erheblich übersteigt“. Dieses Urteil macht das Radfahren auf der Fahrbahn zur Regel, wenn keine qualifizierte Gefahrenlage nachgewiesen werden kann. Weder in der StVO (Straßenverkehrsordnung) noch in der dazugehörigen Verwaltungsvorschrift sind Hinweise dazu zu finden, wie sich diese besondere Gefahrenlage darstellt.

Mit Blick auf Kriterien wie einer ausreichenden Breite, einer einwandfreien Oberflächenbeschaffenheit, gute Sichtbeziehungen und Sicherheitsabstände zu parkenden Fahrzeugen und anderen Hindernissen hat die Kreisstadt Bergheim seit dem Verfassen der Radverkehrsstrategie damit begonnen, die Radwegebenutzungspflicht im Stadtgebiet zu untersuchen. Sofern diese Kriterien nicht erfüllt waren, wurde die Benutzungspflicht auf einigen Bordsteinradwegen aufgehoben. Ergänzende Markierungen oder auch die Anordnung von VZ 239 mit Zusatzzeichen 1022-10 (Gehweg "Radverkehr frei") sollen den Radfahrenden anzeigen, dass diese "Radwege" unter Bevorrechtigung der Fußgänger benutzt werden dürfen. Gleichzeitig haben die Radfahrenden nun zusätzlich die Option, auch auf der Fahrbahn zu fahren.

Abbildung 55: Zu prüfende Radwegebenutzungspflicht auf der Leipziger Straße



Bislang wurde die Radwegebenutzungspflicht bereits an einigen Stellen auf dem Bergheimer Stadtgebiet geprüft und zurückgenommen. Allerdings zeigte die Analysen an verschiedenen Stellen hier noch Defizite (z. B. Turmallee/Siemensstraße). Daher soll das Vorhaben stadtweit fortgeführt werden. In diesem Zusammenhang sollte die Stadt auch Aufklärungsarbeit hinsichtlich der Radwegebenutzungspflicht leisten, da häufig auch das Wissen der Verkehrsteilnehmenden fehle. Dies könnte über das Stadtmarketing (Social Media, Printmedien) der Stadt erfolgen, aber auch bei der Durchführung von Verkehrssicherheitskampagnen oder sonstiger Öffentlichkeitsarbeit.



### Umsetzungsschritte

- Fortführung der stadtweiten Prüfung aller Radwege hinsichtlich der Benutzungspflicht
- Kontinuierliche Aufklärungsarbeit hinsichtlich der Radwegebenutzungspflicht seitens Stadtverwaltung und weiteren Akteuren

<b>Herkunft</b>	Kreisstadt Bergheim, Arbeitskreis	<b>Mögliche Förderung</b>	
<b>Zentrale Akteure</b>	Kreisstadt Bergheim, insb. Stadtmarketing, Polizei, Verkehrswacht	<b>Maßnahmenart</b>	Einzelmaßnahmen

<b>7</b>	<b>Radverkehr &amp; Mikromobilität</b>	<b>Priorität</b>	+++
	<b>Ausweitung einheitlicher / durchgängiger Beschilderung</b>	<b>Kostenschätzung</b>	€€€
		<b>Zeitraumen</b>	mittelfristig

**Anlass**

Um den Radfahrenden ein lückenloses Wegenetz, aber auch eine unkomplizierte Wegweisung zu Radabstellanlagen oder attraktiven Zielen zu ermöglichen, ist eine selbsterklärende, möglichst einfach gehaltene Beschilderung notwendig. Besonders durch die neu geschaffenen Haupt- und Nebenrouten besteht ein Bedarf nach zusätzlicher, verständlicher und einheitlicher Beschilderung.

Teile des Radnetzes von Bergheim sind bereits an das Knotenpunktnetz im Rheinland angeschlossen. Das wabenartige Knotenpunktnetz der Radregion Rheinland ergänzt das bestehende, in ganz Nordrhein-Westfalen einheitlich beschilderte Radwegenetz. Kreuzen sich Strecken dieses Wabensystems, so befindet sich dort ein Knotenpunkt. Die Zahl des Knotenpunktes ist gut sichtbar über der bekannten Beschilderung angebracht, an der auch die Nah- und Fernziele mit Kilometerangabe ausgewiesen sind. Unter den

Abbildung 56: Knotenpunkt der Radregion Rheinland mit Zusatzinformationen am Erft-Radweg



Wegweisern weisen Einschübe die Richtung und Nummer der nächstgelegenen Knotenpunkte aus. An jedem Knotenpunkt zeigt eine Informationstafel mit großer Übersichtskarte, über welche Strecke man zum jeweils nächsten Knotenpunkt gelangt.

Die bereits vorhandene Beschilderung des Knotenpunktsystems sowie der landesweiten Radverkehrswegweisung NRW bzw. der Radregion Rheinland in Bergheim soll für eine bessere Orientierung und eine verbesserte Akzeptanz des Radverkehrs im Alltag ergänzt werden.

**Umsetzungsschritte**

**Einsatzmöglichkeiten**

Das Wegweisungssystem sollte generell für die Haupt- und auch Nebenrouten eingesetzt werden. Es dient zur Orientierung im gesamten Stadtgebiet. An Knotenpunkten und Abzweigungen ist die Wegweisung besonders wichtig, um die Orientierung zu erleichtern und schneller an das gesetzte Ziel zu gelangen. Eine touristische Wegweisung ist zudem für Ortsfremde von besonderer Bedeutung.



### Umsetzungshinweise

Es ist auf einen lückenlosen und gleichzeitig ausgeglichenen Informationsfluss zu achten. Alle Haupt- und die Nebenrouten, die für den Radverkehr von Bedeutung sind, sowie infrastrukturelle Angebote sollten dabei Berücksichtigung finden. Dabei ist eine Balance zwischen notwendiger und ausreichender Wegweisung zu finden. Radfahrende müssen ihr Ziel problemlos erreichen können, ohne von Informationen irregleitet zu werden. Neben sichtbaren Wegweisern und Markierungen können auch Übersichtskarten vom Stadtgebiet aufgestellt werden, die Symbolik und Ziele beschreiben und erklären. Eine Broschüre, die wichtige Routen sowie Quellen und Ziele und auch Radabstellanlagen beinhaltet, kann ebenfalls erstellt und an touristischen Standorten ausgelegt werden und sollten digital den Nutzenden über die verschiedenen Plattformen zur Verfügung gestellt werden.

- Ausweitung des Wegweisungssystem des Radverkehrsnetzes NRW, Einbindung des Knotenpunktnetz der Radregion Rheinland

<b>Herkunft</b>	Öffentlichkeitsbeteiligung, Arbeitskreis, Gutachter, INSEK	<b>Mögliche Förderung</b>	Förderrichtlinie Nahmobilität, Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld „Kommunalrichtlinie“, Sonderprogramm "Stadt und Land"
<b>Zentrale Akteure</b>	Kreisstadt Bergheim, Rhein-Erft-Kreis, Straßen.NRW, Radregion Rheinland	<b>Maßnahmenart</b>	Einzelmaßnahmen