

# Haushaltsplanung zum Radwegnetz-Ausbau an Fahrradkonzept ausrichten!



**Bewertung des Haushaltsentwurfs 2025/26  
in Bezug auf den Ausbau des Radwegenetzes**

Februar 2025

## **Vorbemerkung:**

Für die Stadt Niederkassel wurde durch den Arbeitskreis Nachhaltige Mobilität das Fahrradkonzept „Fähre – City – Bahnhof“ erarbeitet und zu Beginn der aktuellen Wahlperiode des Stadtrates mit großer Mehrheit beschlossen.

Die ersten Elemente dieses Konzeptes wurden nun aktuell umgesetzt: Der Ausbau der verlängerten Marktstraße und der Ausbau der verlängerten Südstraße verbessern die Anbindung der Niederkasseler Ortschaften an die S-Bahnstation in Spich deutlich und sind daher ein wichtiger Baustein zur Förderung der Fahrradnutzung in Niederkassel.

Nun liegt ein Haushaltsentwurf für die Jahre 2025/26 vor, in dem für die kommenden Jahre 5 Ausbauprojekte für das Radwegnetz vorgesehen werden:

1. Ubierweg, 1.400 m (2025)
2. Auf der Katterbach, 1.000 m (2026)
3. Verlängerte Bahnhofstraße, 850 m (2027)
4. Liburer Weg, 600 m (2028)
5. Am Schildchen, 400 m (2029)

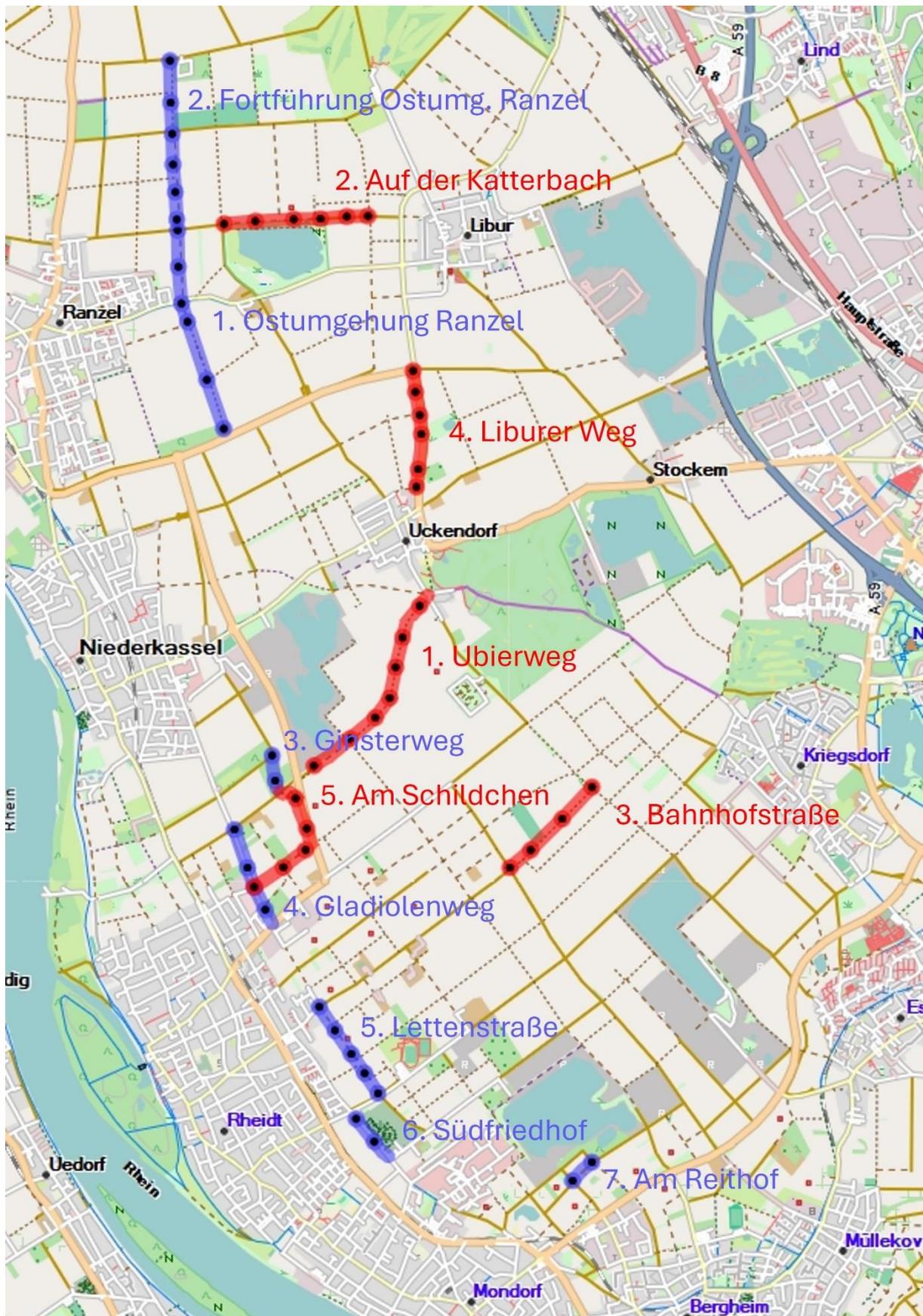
Diese Wegabschnitte tauchen in dem zu Beginn der aktuellen Wahlperiode beschlossenen städtischen Fahrradkonzept „Fähre – City – Bahnhof“ nicht auf. Es ist daher zunächst zweifelhaft, um welche Wegabschnitte es genau gehen soll, doch es ist davon auszugehen, dass es sich um die in der beigefügten Karte rot dargestellten Wegabschnitte handelt. Leider sind diese Wegabschnitte nur wenig zielführend, um das Konzept „Fähre – City – Bahnhof“ voran zu bringen. Stattdessen bieten sich andere Wegabschnitte an, die im Rahmen dieses Konzeptes eine wesentlich wichtigere Rolle spielen würden. Diese sollten nach Möglichkeit noch für den aktuellen Doppelhaushalt 2025/26 berücksichtigt werden, spätestens aber bei den Maßnahmen ab 2027 zum Zuge kommen.

Im Folgenden werden die im Haushaltsentwurf vorgeschlagenen Maßnahmen und die ADFC-Alternativvorschläge im detailliert bewertet.

## **Maßnahmen im Haushaltsentwurf**

### **1. Ubierweg**

Diese Strecke beginnt im nördlichen Niederkassel jenseits der Umgehungsstraße und führt dann auf direktem Weg nach Uckendorf. Sie stellt eine Abkürzung zur Route Marktstraße-Eschmarer Straße dar. Allerdings ist dies nach der Verlängerung der Marktstraße nur für das Fahrtziel Uckendorf relevant, für die Weiterfahrt nach Spich hingegen nicht mehr. Insofern ist diese Route zwar grundsätzlich sinnvoll, aber sollte nur wenig Priorität bekommen.



Übersichtskarte: Im Haushaltsentwurf vorgesehene Maßnahmen (rot) und Vorschläge des ADFC (blau).

## **2. Auf der Katterbach**

Hier geht es um eine Strecke vom nördlichen Ranzel in Richtung Libur. Auszubauen ist der Abschnitt östlich der Höhe Weilerhof bis zur Stadtgrenze nach Köln. Unbedingt zu gewährleisten wäre, dass diese Strecke auch jenseits der Stadtgrenze ausgebaut wird. Zu berücksichtigen ist aber, dass mit dem Radweg an der Wahner Straße bereits eine gut nutzbare Verbindung nach Libur zur Verfügung steht. Für den Weiterverkehr nach Wahn steht zudem die Strecke am Modellflugplatz vorbei zur Verfügung, die vor einiger Zeit saniert wurde und seitdem wieder gut befahrbar ist.

## **3. Verlängerte Bahnhofstraße**

Die Bedeutung dieses Streckenabschnitts erschließt sich überhaupt nicht. Bis zur Großen Heerstraße ist die Bahnhofstraße bereits gut ausgebaut. Jenseits der Großen Heerstraße liegen mit Marktstraße und Südstraße gut nutzbare Strecken vor. Dies endet dann an der Verlängerung der Eschmarer Straße. Wenn überhaupt, müsste dann auch diese Querverbindung von Uckendorf Richtung Eschmar ausgebaut werden, aber eine besondere Notwendigkeit gibt es hierfür nicht.

## **4. Liburer Weg**

Hier handelt es sich um die L269 nördlich von Uckendorf. Die Verbindung hat keine hohe Priorität und taucht daher im Konzept "Fähre – City – Bahnhof" nicht auf. Da es sich um einen Streckenabschnitt entlang einer Landesstraße handelt, fällt dieser in die Baulast des Landes. Es müsste versucht werden, diesen Wegabschnitt in das Landesstraßenbauprogramm "Radwegebau an bestehenden Landesstraßen" (UA II r) zu bekommen und dann die Umsetzung ggf. im Zuge einer Planungsvereinbarung zu beschleunigen.

## **5. Am Schildchen**

Hier geht es im Haushaltsentwurf offenbar um den Wegabschnitt östlich des Gladiolenweg bis vor die Umgehungsstraße und dann an dieser entlang bis an den Ubierweg. Die Notwendigkeit zum Ausbau erschließt sich nur dann, wenn der Ginsterweg verlängert wird und dies dann Teil der Radpendlerroute würde. In diesem Fall müsste dies als Ersatzmaßnahme für den Radweg entlang der L269 gewertet werden und das Land als Finanzgeber ins Boot geholt werden.

## **Vorschläge des ADFC**

### **1. Ostumgehung Ranzel**

Dieser Streckenabschnitt ist für die Radpendlerroute Köln-Niederkassel-Bonn ganz wesentlich; es ist daher nicht nachzuvollziehen, weshalb sie im Haushaltsentwurf nicht vorkommt. Sie sollte möglichst hohe Priorität bekommen, zumindest in dem Abschnitt von der L269 über die Wahner Straße hinweg bis zur Straße Auf der Katterbach.

### **2. Fortführung Ostumg. Ranzel**

Dieser Streckenabschnitt hat weniger Priorität als der weiter südlich liegende, da hier weiter östlich bereits eine gut nutzbare Route existiert. Dennoch wäre dieser Abschnitt ein wichtiger, um die Fahrstrecke auf der Radpendlerroute zu verkürzen.

### **3. Verlängerung Ginsterweg**

Diese Strecke verlängert den Ginsterweg, über den nach neuesten Planungen die Radpendlerroute führen soll, bis an den Ubierweg. Dies ist sinnvoller, als am heutigen Ende des Ginsterwegs die Radpendlerroute über den ebenfalls auszubauenden Waldweg zum Gladiolenweg zu führen – insbesondere falls es zur Umsetzung des

Wegeabschnitts Am Schildchen kommt, die erst durch die Verlängerung des Ginsterwegs wirklich sinnvoll wird.

#### **4. Gladiolenweg**

Der Gladiolenweg ist nördlich von Rheidt in seinem heutigen Ausbauzustand nicht geeignet, die Radpendlerroute aufzunehmen, insbesondere wenn der über diese Straße abzuwickelnde Verkehr durch weitere Wohngebiete deutlich zunehmen wird. Der Gladiolenweg sollte daher in dem Bereich, in dem er die Radpendlerroute aufnehmen soll, für diesen Zweck ertüchtigt werden. Wie das genau geschehen kann (z.B. begleitender Radweg, Anlage von Schutzstreifen), müsste genauer erörtert werden. Auf welcher Länge das erforderlich ist, hängt davon ab, ob eine Führung der Radpendleroute über den verlängerten Ginsterweg und Am Schildchen realisiert wird (s.o.).

#### **5. Lettenstraße**

Die Lettenstraße ist ebenfalls für die Führung der Radpendlerroute vorgesehen. Hier ist aber der Abschnitt zwischen Bahnhofstraße und Südstraße derzeit für den Radverkehr nicht nutzbar. Ein Ausbau für den Radverkehr ist voraussichtlich durch die Erweiterung der Wohnbebauung nicht erforderlich. Bis dahin allerdings sollte dieser Wegabschnitt provisorisch für den Radverkehr ertüchtigt werden, damit die Radpendlerroute hierüber geführt werden kann.

#### **6. Südfriedhof**

Im Zuge der im Radkonzept „Fähre – City – Bahnhof“ beschriebenen innerstädtischen Nord-Süd-Route spielt die Durchfahrung des Südfriedhofs eine wichtige Rolle. Diese wird heute schon rege genutzt, ist aber aktuell nicht legal und nur tagsüber möglich. Bemühungen im Arbeitskreis Nachhaltige Mobilität, die Durchfahrt zu allen Tageszeiten zu legalisieren, waren nicht erfolgreich. Die Umfahrung hinten um den Friedhof herum ist keine gute Alternative. Stattdessen sollte ein Verbindungsweg zwischen beiden Friedhofsparkplätzen geschaffen werden, der außerhalb des Friedhofszaunes verläuft. Um unnötige Flächenversiegelung zu vermeiden, könnte auf eine Asphaltierung des Weges möglicherweise verzichtet werden, wenn der Kfz-Verkehr (insbesondere von Traktoren) von diesem Weg wirksam ferngehalten wird.

#### **7. Am Reithof**

Aktuell wird im Zuge des Neubaus der L269 die Unterführung „Am Reithof“ gebaut. Diese ist nicht nur für Reitende wichtig, sondern spielt auch im Rahmen des Konzepts „Fähre – City – Bahnhof“ eine wichtige Rolle. Hier dient sie als Parallelroute zur L332, auf der ein durchgehender Radweg bisher leider nicht realisiert wurde, der Erreichbarkeit von Troisdorf-Eschmar, -Sieglar und -Mitte von Mondorf aus. Allerdings ist der Weg unmittelbar hinter der Glockenstraße in sehr schlechtem Zustand und steht im Winter auch regelmäßig unter Wasser. Auch wenn sich dieser Abschnitt bereits auf Troisdorfer Stadtgebiet befindet, wäre der Ausbau in besonderem Niederkasseler Interesse. Es sollte daher hierzu das Gespräch mit der Stadt Troisdorf geführt und erforderlichenfalls auch eine finanzielle Beteiligung angeboten werden, um eine Realisierung der Maßnahme in absehbarer Zeit hinzubekommen.

### **Fazit**

Der ADFC fordert, diese Vorschläge zeitnah zu bewerten und sie anstelle der bisher vorgelegten Vorschläge möglichst noch für den Haushalt 2025/26, spätestens aber in den Haushalt 2027/28 zu berücksichtigen.

Insgesamt muss der Weg, wie Einzelmaßnahmen zum Ausbau des Radwegnetzes in den städtischen Haushalt gelangen, künftig transparenter werden und sich stärker an dem beschlossenen Konzept „Fähre – City – Bahnhof“ ausrichten. Der Arbeitskreis Nachhaltige Mobilität mit dem dort vorhandenen Fachwissen sollte unbedingt in die Bewertung und Auswahl der umzusetzenden Maßnahmen einbezogen werden.

---

ADFC Niederkassel  
c/o Peter Lorscheid, Ortsgruppensprecher  
Laurentiusstraße 25, 53859 Niederkassel  
[peter.lorscheid@adfc-bonn.de](mailto:peter.lorscheid@adfc-bonn.de)  
0152 31934955  
[niederkassel.adfc.de](http://niederkassel.adfc.de)

