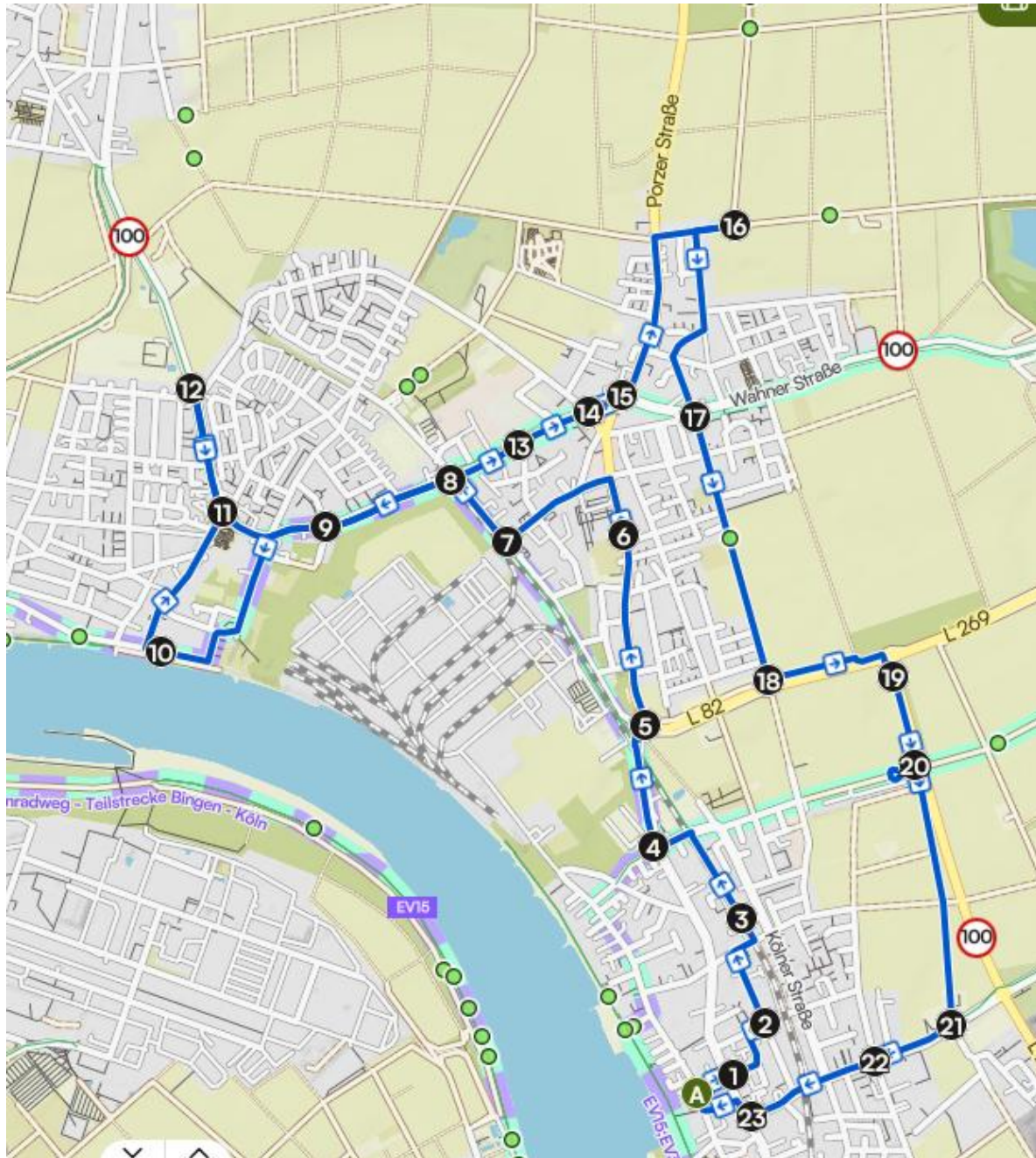




1. Hauptstraße/Rathausplatz/Raiffeisenstraße

- Die Hauptstraße ist als Einbahnstraße nicht für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben. Viele Radfahrende nutzen sie dennoch entgegen der Fahrtrichtung, teils auf der Fahrbahn, teils auf dem Gehweg. Zu den Umständen: Die Fahrbahnbreite beträgt 4,1 m, inkl. jeweils 30 cm Kopfsteinpflaster-Regenrinne an jeder der beiden Seiten. Durch den

Planer wurde 2004 auf der Bürgeranhörung bestätigt, dass die Breite eine Öffnung in Gegenrichtung zulassen würde. Anfangs war dort auch nur Tempo 20 zulässig. Ab einer Breite von 3,5 m soll nach VwV StVO bei Busverkehr die Einbahnstraße freigegeben werden, dies ist hier der Fall. Es sollte zumindest testweise eine Freigabe erfolgen. Es sollte auch geprüft werden, ob eine Umgestaltung der überbreiten Randbereiche möglich ist, ohne die Förderung zu gefährden (die Entfernung des ursprünglichen Pflasters als Fahrbahnbelag war seinerzeit offenbar kein Problem)

- In der Raiffeisenstraße fehlt die Freigabe der Fußgängerzone für den Radverkehr in der Fahrtrichtung zur Poststraße, in der Gegenrichtung ist sie vorhanden.
2. Rosenstraße – Matthäusstraße: Solange für die Innerstädtische Radroute (ISR) der Abschnitt zwischen Spicher Straße und Bergstraße noch nicht nutzbar ist, kommt eine Führung über die Rosenstraße in Frage. Ausweisung der Straßen als Fahrradstraße sollte geprüft werden.*
 3. Matthäusstraße: Hier verläuft die Innerstädtische Radroute (ISR), eine Nord-Süd-Verbindung für den innerstädtischen Alltagsverkehr. Vorgesehen ist eine Führung möglichst an der Ostseite der Bahnstrecke. Die Kölner Straße scheidet wegen der hohen Verkehrsdichte mit Busverkehr als Routenführung aus.
 4. Hauptstraße / Waldstraße:
 - Auf der Hauptstraße ist keine Radinfrastruktur vorhanden, sie wird dennoch häufig von Radfahrenden genutzt. Umso wichtiger ist die ISR als Alternativroute.
 - Radweg Waldstraße nur in Richtung Rhein erlaubt. Eigentlich gar nicht erforderlich, damit er überhaupt erlaubt ist, wurde der Beginn der Tempo-30-Zone auf die Höhe des Kanalwegs verlegt. In Fahrtrichtung zur Hauptstraße stellt sich die Frage, wie man korrekt auf den Radweg in Richtung Ranzel kommt.
 - Sinnvoll wäre eine Markierung, die Radfahrende aus der Ortsmitte oder von der Kölner Straße kommend im Kreisverkehr auf den Radweg leitet.
 - Hauptproblem ist hier die Ecke von Ranzel kommend in Richtung Rhein. Der Geh-Radweg ist hier unter 2 m breit und die Sichtbarkeit potenziellen Gegenverkehrs schlecht. Derzeit bestehen offenbar Planungen, den Radweg hier zu verlegen, sodass er hinter dem Gebäude an der Ecke auf die Waldstraße stößt.
 5. Feldmühlestr. / Porzer Str.: Fehlende Roteinfärbung im freien Rechtsabbieger, Vz 295 (Vorfahrt beachten) ist falsch positioniert.
 6. Porzer Straße: keinerlei Radinfrastruktur, die Straße ist aber zur Erreichung des Einzelhandels (REWE, Aldi, Lidl) auch für den Radverkehr wichtig.

7. Feldmühlestraße/Gierslinger Straße: Die Auffahrt auf den Radweg Feldmühlestraße von der Gierslinger Straße kommend ist schlecht positioniert. Dies gilt analog auch für andere Seitenstraßen (Karl-Hass-Straße, Parkweg, Kasseler Weg).
8. Berliner Straße: hier gibt es ehemalige schmale Radwege, jetzt ist die gesamte Fläche Fußweg, der für den Radverkehr (in Schrittgeschwindigkeit) jeweils auf der rechten Seite freigegeben ist. Der auf der Südseite befindliche Radweg wird allerdings sehr häufig auch in Gegenrichtung benutzt (was insbesondere an der schmalen Stelle vor der Apotheke gefährlich ist). Schnellere Radfahrende müssen auf der Fahrbahn fahren, werden dort aber von Autofahrenden als störend empfunden und häufig angehupt. Fahrradpiktogramme auf der Fahrbahn würden hier für Klarheit sorgen. Mittelfristig ist geplant, Grund zu erwerben, um einen breiten Radweg für beide Fahrtrichtungen auf der Südseite zu bauen und hinten um die Apotheke herumzuführen.
9. Berliner Straße/Rochusstraße: Der Rheinradweg sollte hier schon von der Berliner Straße weggeführt werden, da hier in der Kreuzung der Gegenverkehr wesentlich besser zu sehen ist als an der heutigen Abzweigung an der Burgstraße.
10. Burgweg-Uferstraße: ehemalige Fahrradstraßen, einige Bürgerproteste über rücksichtsloses Radfahren führten zur Aufhebung der Fahrradstraße. Haben sich die Probleme dadurch gelöst. Aus Sicht des ADFC sollte die Fahrradstraße wiederhergestellt werden.*
11. Langel Straße: Hier gibt es keine brauchbare Radinfrastruktur. Ein kurzes Stück Radweg in Richtung Langel wurde gebaut, endet aber noch vor der Nordstraße. Insgesamt erscheint das als Stückwerk. Auf der anderen Straßenseite ist der Gehweg für den Radverkehr (in Schrittgeschwindigkeit) freigegeben.
12. Kreisverkehr Uhlandstraße: Wie kommt man sinnvoll auf den in Richtung Langel führenden Radweg? Es fehlt auch ein Schild (Vz 240), das die Benutzungspflicht ab hier anordnet.
13. Berliner Straße: Radverkehrsführung im Bereich der Schule. Aktuell sind die Gehwege zwischen Feldmühlestraße und Karl-Hass-Straße für den Radverkehr gesperrt. Das wird häufig missachtet. Wenn auf der Fahrbahn gefahren wird, führt das häufig zu gefährlichen Überholmanövern vor der Verkehrsinsel an der Bushaltestelle. Insgesamt ist unklar, wie die Radverkehrsführung künftig aussehen soll: Es gibt neue markierte Radwegfurten sowohl auf der Fahrbahn als auch im Bereich der Gehwege.
14. Markusstraße: Wichtige Verbindung für den Radverkehr in den nördlichen Teil von Lülsdorf. Die Einbahnstraße ist aber in Fahrtrichtung Süden nicht freigegeben; es wird dann häufig verbotenerweise der Gehweg benutzt. Wenn der Autoverkehr in beiden Richtungen über die umgebaute Kopernikusstraße geführt wird, könnte

der Einbahn-Teil der Markusstraße zur Anliegerstraße werden (ggf. auch abgepollert) und dort Radverkehr in beiden Richtungen ermöglicht werden.

15. Porzer Straße / Wahner Straße:

- Der Verkehrsversuch sorgte für viel Verwirrung und wurde aktuell in Teilen angepasst. Hauptkritik des ADFC: Sollten die Einbahnstraßen bleiben, muss die Freigabe für den Radverkehr in Gegenrichtung ernsthaft geprüft werden. Dies hätte bereits in den Verkehrsversuch einbezogen werden müssen.
- Im Rahmen des Radverkehrskonzept „Fähre – City – Bahnhof“ spielt die Verbindung Schulstraße – Markusstraße eine wichtige Rolle für den Radverkehr, dies wird durch den Verkehrsversuch in Frage gestellt.
- Die Porzer Straße hat auch im nördlichen Teil von Ranzel und in der Weiterführung bis Zündorf keine Radinfrastruktur. Umso wichtiger wäre es, die Parallelroute über Ommerichstraße-Falkenstraße besser wahrnehmbar zu machen.

16. Auf der Katterbach:

- Hier wird die Alternativroute in Richtung Zündorf über Feldwege fortgeführt.
- Wenn man vor dem Waldstück rechts abbiegt, fährt man auf einer alternativen Route nach Wahn, die die Wahner Straße umgeht. Der Weg war streckenweise in schlechten Zustand, dieses Problem wurde vor einigen Jahren behoben. Wünschenswert wäre, am Ende dieses Weges eine Zugangsmöglichkeit zum Bahnhof Wahn aus westlicher Richtung zu schaffen.

17. Ommerichstraße-Falkenstraße: Die Sichtbarkeit dieser Alternativroute zur Porzer Straße muss erhöht werden. Die Ausschilderung ist mangelhaft; eine Ausweisung als Fahrradstraße wäre wünschenswert.*

18. Ommerichstraße-Pappelweg: Diese Verbindung wurde im Zuge des Baus der Umgehungsstraße gekappt. Seinerzeitige Eingaben des ADFC, hier eine Brücke vorzusehen, waren leider erfolglos. Die ISR muss daher über die Kreuzung Porzer Straße/Feldmühlestraße geführt werden.

19. Radpendlerroute an der Umgehungsstraße: Die Planungen sehen vor, die Radpendlerroute Köln-Niederkassel soweit wie möglich an der Umgehungsstraße entlang zu führen. Nördlich der L82 ist langfristig vorgesehen, einen direkten Weg nach Zündorf zu auszubauen. Einstweilen müsste die Radpendlerroute über die Ommerichstraße geführt werden.

20. L269/Waldstraße: Hier wäre es wünschenswert, eine Lösung zu finden die Radpendlerroute mit der L82 unter der Brücke der Waldstraße hindurchzuführen.

21. Spicher Straße/Fliederweg

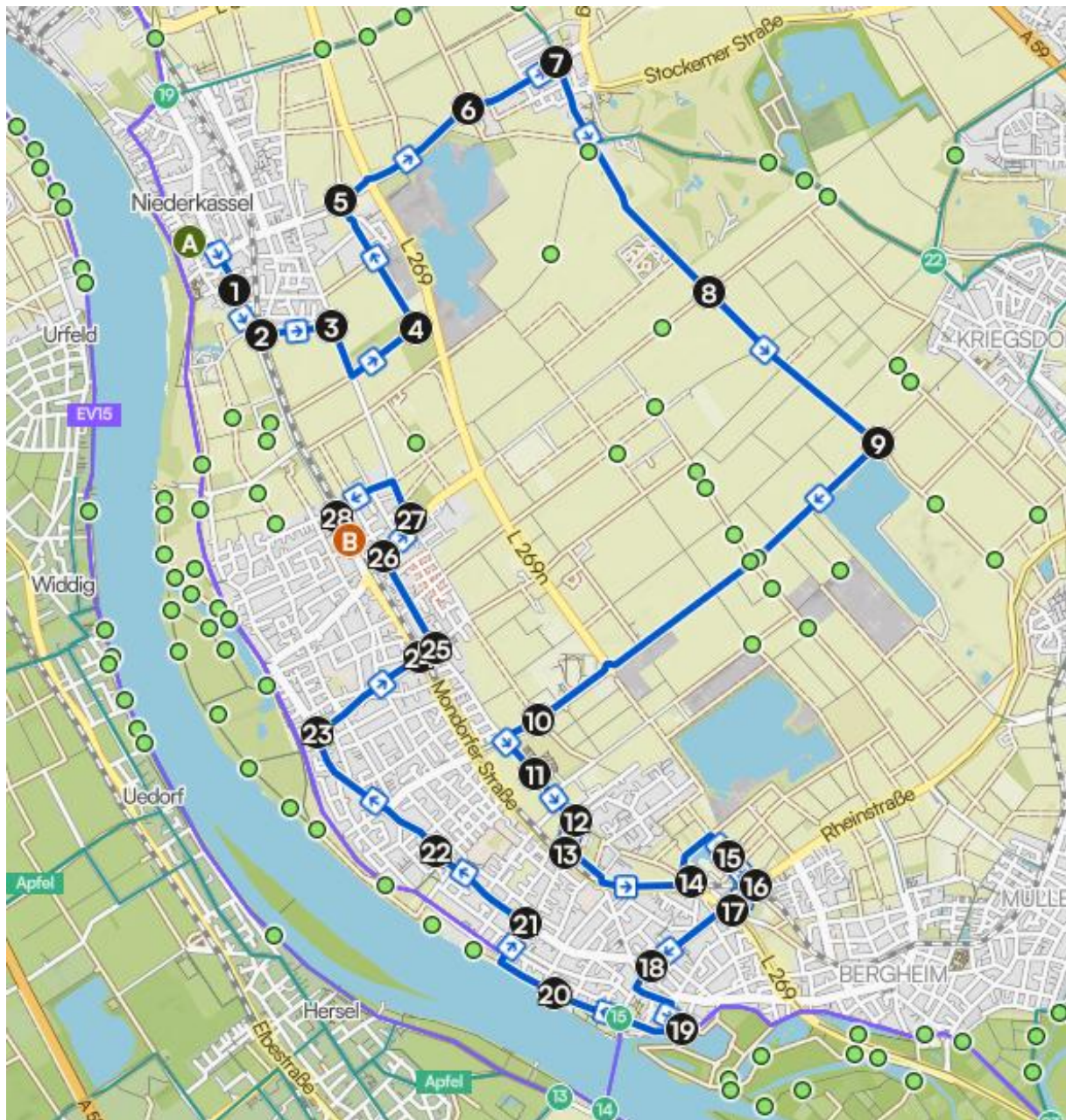
- Südlich der Waldstraße gibt es keinen neben der L269 verlaufenden Wirtschaftsweg mehr. Ein Radweg, der dann bis kurz vor den Ubierweg entlang der L269 verlaufen soll, müsste vollkommen neu angelegt werden. Kurzfristig kann die Radpendlerroute über die vorhandenen Wege Fliederweg-Ginsterweg geführt werden, wozu allerdings im Gewerbegebiet Ginsterweg der Verkehr beruhigt werden müsste. Der ADFC schlägt vor zu prüfen, inwieweit diese Lösung auch dauerhaft in Frage kommt.
- Die verkehrsabhängige Ampel regiert nicht auf Fahrräder.

22. Spicher Straße: In Fahrtrichtung Niederkassel gibt es lediglich einen Schutzstreifen. In Fahrtrichtung Ortsmitte endet der benutzungspflichtige Radweg in Höhe des Gladiolenwegs, danach muss bei recht dichtem Verkehr die Fahrbahn benutzt werden. Eine brauchbare Alternativroute in die Ortsmitte gibt es nicht. Während auf der Kölner Straße Tempo 30 gilt, ist dies hier nicht der Fall.

23. Spicher Straße/Hauptstraße: Die verkehrsabhängige Ampel reagiert leider nicht auf Fahrräder.

* Vorteile der Fahrradstraße:

- Sichtbarkeit des Radnetzes
- Nebeneinanderfahren jederzeit erlaubt
- bessere rechtliche Stellung der Radfahrenden im Fall eines Unfalls.



- 1 Hauptstraße:
 - keine Radinfrastruktur bis zur Einmündung Martin-Buber-Straße
 - fehlendes Radwegschild am Ortsausgang (und auch an der Zufahrt zur Kläranlage)
- 2 Kölner Straße-Mariengrund-Staufenstraße: Streckenabschnitt der Innerstädtischen Radroute, derzeit nicht asphaltiert, Oberfläche insbesondere im mittleren Abschnitt aktuell wieder sehr schlecht

- 3 Gladiolenweg: als Radroute eher ungeeignet, vor allem wenn der Verkehr aufgrund der vorgesehenen weiteren Bebauung noch zunimmt. Daher sind alternative Routen erforderlich – die ISR für den Verkehr zwischen den Niederkasseler Ortsteilen, die Radpendlerrouen für den großräumigeren Verkehr in Richtung Köln bzw. Bonn. Im Südteil des Gladiolenwegs, wo die Radpendlerroute auf dem Gladiolenweg geführt werden muss, ist dafür eine entsprechende Radverkehrsanlage vorzusehen.
- 4 Ginsterweg: Hier soll die Radpendlerroute die Umgehungsstraße verlassen – die Führung zum Gladiolenweg würde besser durch das Waldstück und über den Ubierweg gelegt (kürzere Strecke auf Gladiolenweg, Ubierweg bereits ausgebaut, Anbindung der anderen Seite der Umgehungsstraße
- 5 Ginsterweg/Spicher Straße: Ist die Führung der Radpendlerroute durch das Gewerbegebiet über den Ginsterweg wirklich nicht möglich und der Bau eines Radwegs parallel zur L269 erforderlich?
- 6 Niederkasseler Straße: keine Radinfrastruktur auf der Niederkasseler Straße, die Straße ist eng, hat Busverkehr und wird weiterhin recht intensiv vom Durchgangsverkehr genutzt – eine alternative Streckenführung über die verlängerte Bergstraße (diagonal in Richtung Kriegsdorfer Weg) wäre wünschenswert.
- 7 Eschmarer Straße: ehemalige Fahrradstraße auf der Eschmarer Straße. Wiederherstellung der Fahrradstraße wäre wünschenswert, auch ausgedehnt auf den Weiler Weg. Die Querung der Niederkasseler Straße sollte erleichtert werden.
 - Warum wurde damals die Fahrradstraße nicht auf den Weiler Weg ausgedehnt. Aufhebung der Fahrradstraße sollte überdacht werden*.
- 8 Eschmarer Weg/Verlängerte Marktstraße:
 - Verlängerung der Marktstraße wurde ausgebaut, Fortsetzung auf Troisdorfer Gebiet fehlt allerdings
 - Aussperren von Kfz-Verkehr auf der Verbindung Marktstraße-Eschmarer Weg ist erfolglos (bisherige Versuche wie Poller oder Steine wurden umgefahren bzw. über den Acker umfahren). Es muss nach einer Lösung gesucht werden, unzulässigen Kfz-Verkehr hier wirksam zu verhindern.
 - Ausbau der Verbindung Richtung Eschmar wäre wünschenswert, ist wesentlich für die Streckenführung Eschmar-Uckendorf-Zündorf.
- 9 Verlängerte Südstraße: Dieser Streckenabschnitt ist ebenfalls ausgebaut worden und stellt eine wichtige Verbindung von Rheidt/Mondorf in Richtung Spich (S-Bahn) dar.
- 10 Südstraße/Lettenstraße: Hier verläuft die Radpendlerroute und führt hinten um den Südfriedhof herum. Der Ausbau der Lettenstraße muss noch erfolgen, wird aber voraussichtlich im Zuge der Bebauung des Gebiets ohnehin

- erfolgen. Für die ISR im Streckenzug Kableweg-Robert-Bosch-Straße ist die Rückumfahrung des Südfriedhofs hingegen ein lästiger, vermeidbarer Umweg.
- 11 Südfriedhof: Teil der ISR, ganztägige Nutzbarkeit erforderlich. Verschiedene Lösungsmöglichkeiten wurden schon diskutiert und verworfen. ADFC-Vorschlag ist ein paralleler Weg außerhalb des Zauns, der auch nicht zwingend asphaltiert werden müsste.
- 12 Am Knippchen/Gottlieb-Daimler-Str: Teil der Radpendlerroute und ISR, hierfür ist eine geeignete Radinfrastruktur erforderlich. Aktuell nur freigegebener Gehweg, der an der Abzweigung Gottlieb-Daimler-Straße eine schwierige und unklare Vorfahrtbeziehung hat.
- 13 Rheidter Straße
- Unfallgefahrenstellen an den Einmündungen in die Rheidter Straße (u.a. Hummerich). Der Versuch, am Hummerich die Ausfahrt mit Kfz zu unterbinden, wurde beendet. Eine Lösung für das Problem möglicher Konflikte mit den Radfahrenden auf der Rheidter Straße ist noch nicht gefunden.
 - Der Radweg auf der Rheidter Straße wurde vor einigen Jahren saniert, weist aber bereits wieder erhebliche Schäden auf, insbesondere im Bereich nördlich des Hummerich bis zur Südstraße, wo Wurzeln für Unebenheiten sorgen. Die Stadt sollte bei der bevorstehenden Übergabe vom Land nach Eröffnung der Umgehungsstraße einen schadfreien Zustand einfordern.
- 14 Johannesstr./Rheidter Str.:
- Die Querung der Rheidter Straße ist aktuell sehr schwierig (kaum Lücken bei hohem Verkehrsaufkommen) und gefährlich. Hier ist dringend eine Querungshilfe erforderlich, um von der Johannesstraße zum Johanneshof fahren zu können.
 - Zwischen Johannesstraße und Provinzialstraße gibt es nur in Südrichtung einen freigegebenen Gehweg, in Nordrichtung gar keine Infrastruktur. Überlegungen einen Radweg in der Böschung zu schaffen, gab es, wurden aber bislang nicht umgesetzt.
- 15 Reiter-Unterführung: Hier verläuft eine Radroute in Richtung Eschmar, die als Ersatzroute für die L332 in Frage kommt, auf der das Radfahren seit einiger Zeit verboten ist. Jenseits der Stadtgrenze nach Troisdorf ist noch ein Teilstück des Weges auszubauen, da der Weg dort nur in mäßigem Zustand ist.
- 16 Bahnübergang Rheinstraße-Provinzialstr: Hier entsteht nach Fertigstellung der Umgehungsstraße ein Kreisverkehr der Landesstraßen L269/L332. Der Wirtschaftsweg aus Richtung Reiterunterführung soll nach den gültigen Planungen allerdings an diesen Kreisverkehr nicht angebunden werden,

sondern künftig in einer Sackgasse enden. Die Wegbeziehung ist für den Radverkehr wichtig, diesbezügliche Eingaben des ADFC im Zuge des Planfeststellungsverfahrens wurden leider nicht berücksichtigt. Dennoch soll nach aktuellem Stand hier die Radpendlerroute nach Bonn geführt werden, deshalb wäre es wichtig, hier noch einmal zu versuchen, dieses Planungsdetail zu ändern.

17 Rheidter Str/Provinzialstr:

- Der Radweg entlang der L269 nach Bonn zu schmal für Nutzungsintensität – hier kommt es immer wieder zu Problemen.
- Der freie Rechtsabbieger von Bonn in Richtung Troisdorf ist gefährlich und inkorrekt ausgeschildert. Der Radweg müsste offiziell bereits auf der Verkehrsinsel beginnen, die Furt rot eingefärbt werden, das Vz 205 (Vorfahrt beachten) korrekt aufgestellt werden, der Mast des Blinklichts aus dem Verkehrsraum des Radwegs entfernt werden. Beschlossen wurde im Mai 2026, das Land hier zu kurzfristiger Umsetzung aufzufordern, ist hier eine Umsetzung absehbar? – Mittelfristig sollte erwogen werden, den freien Rechtsabbieger ganz zu beseitigen, die schafft v.a. genügend Platz am Beginn dieses Radwegs.
- In Richtung Mondorfer Ortsmitte wird der linksseitige Gehweg bis zur Rosenthalstraße sehr häufig von Radfahrenden verbotenerweise genutzt.

18 Provinzialstraße: Die Umgestaltung dieser Straße ist nach Bürgerbeteiligung weiterhin offen – Probleme bereiten schnelle Kfz und enge Überholmanöver. Es sollte dringend nach einer Lösung gesucht werden, die überhöhte Geschwindigkeiten reduziert und gefährliches Überholen unterbindet.

19 Hafenstraße: wurde vom ADFC bereits vor einige Jahren als Fahrradstraße vorgeschlagen*. Seinerzeitige Ablehnung der Polizei (Nebeneinanderfahren würde im Bereich der Kurve zu Gefahrensituationen führen) erscheint wenig stichhaltig, zumal dem durch Maßnahmen wie einer Leitlinie oder einem Spiegel begegnet werden könnte.

20 Rheinallee: hier findet intensiver Mischverkehr mit Fußgängern statt und es fahren verbotenerweise einige Kfz, die nicht Anlieger sind. – ADFC-Vorschlag ist auch hier eine Fahrradstraße*, beginnend hinter der Parkplatzzufahrt. Im Bereich der „Mondi Beachbar“ könnte ein Shared Space gestaltet werden, um den Radverkehr hier zu entschleunigen. Der Durchgangsverkehr des Rheinradweges könnte auch über Kellergasse-Auf dem Wingert umgeleitet werden. Überlegungen, den Kfz-Verkehr durch Poller in diesem Bereich auszusperren, sind zu begrüßen, der optimale Standort dafür ist noch festzulegen.

21 Langgasse: keine Radinfrastruktur, häufige Überholvorgänge. Der Verkehr sollte beruhigt werden.

- 22 Langgasse-Oberstr: Fahrbahninseln waren das Rezept eines Fahrradkonzept für die Stadt Niederkassel aus den 80er Jahren. Die Fahrbahninseln sind nicht uneingeschränkt gut, wenn Radfahrende auf der Seite ohne Insel unterwegs sind und der Gegenverkehr nicht abwartet. Die Restfahrbahnbreite müsste 3,5 m betragen, um Begegnung Fahrrad-Pkw zu ermöglichen.
- 23 Oberstraße-Marktstraße: Bei der Route durch die Ortsmitte fehlt die Radinfrastruktur keine Radinfrastruktur, gefährliche Überholvorgänge. Alternativroute (Auf dem Feldchen-Hoher Rain) sollte stärker hervorgehoben werden, z.B. durch eine Fahrradstraße.
- 24 Deutzer Straße/Bahnhofstraße: Radwegende, Weiterführung der Radinfrastruktur über die Deutzer Straße kaum möglich. Alternativrouten (ISR über Löwenburgstraße, aber auch Vogelsangstraße-Talstraße) sollten stärker hervorgehoben werden (Beschilderung, Fahrradstraße).
- 25 Kabelweg-Löwenburgstraße: Hier soll die ISR verlaufen, Ausweisung als Fahrradstraße wünschenswert*.
- 26 Marktstraße/Löwenburgstraße:
- Querungsmöglichkeit für ISR im Verlauf der Löwenburgstraße erforderlich
 - Unvermittelte Radweglücke auf der Marktstraße in Fahrtrichtung Rheidt vor der Löwenburgstraße. Der Radverkehr aus Richtung Osten sollte bereits in der Höhe des Gladiolenwegs konsequent auf die rechte Seite geführt werden.
- 27 Marktstraße/Gladiolenweg:
- Hier soll die Radpendlerroute, vom Gladiolenweg kommend, die Marktstraße queren. Dazu braucht es eine geeignete Querungshilfe.
 - Auf dem Gladiolenweg braucht es für die Radpendlerroute eine geeignete Radinfrastruktur, da zu erwarten ist, dass der Verkehr auf dieser Straße infolge der Umsetzung neuer Baugebiete zunehmen wird.
 - Aktuell ist die Fahrt vom Gladiolenweg zur Marktstraße nicht erlaubt. Die Beschilderung ist allerdings inkonsistent bzw. unverständlich. Es war eigentlich zugesagt, die Einbahnstraße zu öffnen, sobald der Verkehr der L269 nicht mehr über die Marktstraße geführt wird. Dies ist bislang nicht erfolgt.
- 28 Deutzer Straße: Die Radinfrastruktur endet hier. Alternativen über Löwenburgstraße oder Vogelsangstraße-Talstraße (s.o.).

* Vorteile der Fahrradstraße:

- Sichtbarkeit des Radnetzes
- Nebeneinanderfahren jederzeit erlaubt
- bessere rechtliche Stellung der Radfahrenden im Fall eines Unfalls.