



**Stadt Leverkusen**

Vorlage Nr. 2022/1654

**Der Oberbürgermeister**

V/66-bl

**Dezernat/Fachbereich/AZ**

25.08.2022

**Datum**

<b>Beratungsfolge</b>	<b>Datum</b>	<b>Zuständigkeit</b>	<b>Behandlung</b>
<b>Ausschuss für Stadtentwicklung, Planen und Bauen</b>	05.09.2022	Beratung	öffentlich
<b>Bezirksvertretung für den Stadtbezirk I</b>	12.09.2022	Beratung	öffentlich
<b>Bezirksvertretung für den Stadtbezirk II</b>	13.09.2022	Beratung	öffentlich
<b>Rat der Stadt Leverkusen</b>	26.09.2022	Entscheidung	öffentlich

**Betreff:**

RadPendlerRoute - Köln Leverkusen

**Beschlussentwurf:**

1. Der Planung für die Abschnitte 1 und 2 wird zugestimmt.
2. Der Abschnitt 3 wird im Rahmen der noch zu erstellenden Entwicklungsstudie B8 weiter geplant.

gezeichnet:

Richrath

In Vertretung  
Deppe

**I) Finanzielle Auswirkungen im Jahr der Umsetzung und in den Folgejahren**

**Nein** (sofern keine Auswirkung = entfällt die Aufzählung/Punkt beendet)

**Ja – ergebniswirksam**

Produkt:                    Sachkonto:  
Aufwendungen für die Maßnahme:                    €  
Fördermittel beantragt:  Nein  Ja                    %  
Name Förderprogramm:  
Ratsbeschluss vom                    zur Vorlage Nr.  
Beantragte Förderhöhe:                    €

**Ja – investiv**

Finanzstelle/n: 66000930011003 Finanzposition/en: 783200  
Auszahlungen für die Maßnahme: 2.200.000 €  
Fördermittel beantragt:  Nein  Ja                    %  
Name Förderprogramm:  
Ratsbeschluss vom                    zur Vorlage Nr.  
Beantragte Förderhöhe:                    €

**Maßnahme ist im Haushalt ausreichend veranschlagt**

Ansätze sind ausreichend  
 Deckung erfolgt aus Produkt/Finanzstelle  
in Höhe von                    €

**Jährliche Folgeaufwendungen ab Haushaltsjahr: ab 2026 je nach Baufortschritt steigend**

Personal-/Sachaufwand:                    €  
 Bilanzielle Abschreibungen: bis zu 73.000 €  
Hierunter fallen neben den üblichen bilanziellen Abschreibungen auch einmalige bzw. Sonderabschreibungen.  
 Aktuell nicht bezifferbar

**Jährliche Folgeerträge (ergebniswirksam) ab Haushaltsjahr:**

**Erträge (z. B. Gebühren, Beiträge, Auflösung Sonderposten):**                    €  
Produkt:                    Sachkonto

**Einsparungen ab Haushaltsjahr:**

Personal-/Sachaufwand:                    €  
Produkt:                    Sachkonto

ggf. Hinweis Dez. II/FB 20:

**II) Nachhaltigkeit der Maßnahme im Sinne des Klimaschutzes:**

Klimaschutz betroffen	Nachhaltigkeit	kurz- bis mittelfristige Nachhaltigkeit	langfristige Nachhaltigkeit
<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein

## **Begründung:**

### Ausgangslage:

Die Stadt Leverkusen hat in Kooperation mit den Städten Bergisch Gladbach, Köln, Lohmar, Niederkassel, Rösrath und Troisdorf sowie dem Rheinisch-Bergischen-Kreis und dem Rhein-Sieg-Kreis die Machbarkeitsstudie „RadPendlerRouten im Rechtsrheinischen“ erarbeitet und im Jahr 2019 abgeschlossen. Die Kooperationsteilnehmenden haben sich das Ziel gesetzt, regionale Radwegeverbindungen in Form von vier leistungsfähigen Hauptachsen für den Radverkehr in interkommunaler Zusammenarbeit zu entwickeln und umzusetzen.

Die Machbarkeitsstudie wurde am 08.04.2019 durch den Rat der Stadt Leverkusen beschlossen (Beschluss zur Vorlage Nr. 2019/2715). Für Leverkusen ist ein Teilabschnitt der Route 1 „Leverkusen - Köln“ von Bedeutung. Die Route 1 wurde im Rahmen der Machbarkeitsstudie um den Zubringer Wiesdorf - Opladen erweitert, sodass auf dem gesamten Abschnitt von der Stadtgrenze Köln bis zum Bahnhof Opladen der Qualitätsstandard der RadPendlerRouten angewendet werden soll. Auf Grundlage der Ergebnisse der Machbarkeitsstudie wurde die Vor- und Entwurfsplanung beauftragt.

Zur Durchführung von Beratungs- und Organisationsdienstleistungen bei der Umsetzung der genannten vier RadPendlerRouten und der Prozesssteuerung wurde zwischenzeitlich eine Kooperationsgemeinschaft beauftragt.

### Planungsleitfaden:

Die übergeordnete Projektgruppe hat auf Basis der Machbarkeitsstudie sowie dem aktuellen Hinweis für Radschnellverbindungen (H RSV 2021) parallel zu der bereits in Arbeit befindlichen Vorplanung einen gemeinsamen Planungsleitfaden erarbeitet. Dieser ist für die Kooperationspartner verbindlich und wird auch für die Route Leverkusen – Köln angewendet. Hierdurch ergeben sich je nach Führungsform teilweise angepasste Fahrspurbreiten.

### Route 1: Köln - Leverkusen

Die geplante RadPendlerRoute von der Kölner Stadtgrenze bis zum Bahnhof Wiesdorf bzw. Bahnhof Opladen kann planerisch in folgende 3 Abschnitte unterteilt werden:

1. Stadtgrenze Köln bis Bahnhof Wiesdorf,
2. Bahnhof Wiesdorf bis zum Kreisverkehr Küppersteger Straße,
3. Kreisverkehr Küppersteger Straße bis Opladen.

### Zu Beschlusspunkt 1

#### Abschnitt 1: Stadtgrenze Köln – Bahnhof Wiesdorf – (siehe Anlage Gesamtübersicht - 1. Abschnitt)

Im Rahmen der Machbarkeitsstudie wurde für den Abschnitt zwischen der Stadtgrenze Köln und dem Bahnhof Wiesdorf eine Führung über die B8, Carl-Rumpff-Straße, Christian-Heß-Straße und Carl-Duisberg-Straße in Form einer Fahrradstraße vorgesehen. Aufgrund der neuen Hinweise für Radschnellverbindungen (H RSV 2021) ist die vorhandene Fahrbahnbreite der Carl-Rumpff-Straße für die Einrichtung einer Fahrradstraße im Zweirichtungsverkehr mit ca. 4 m jedoch zu schmal. Vor diesem Hintergrund wurde im Zuge der vertiefenden Vorplanung die Führung des Radverkehrs über die Carl-

Duisberg-Straße geplant. Insgesamt wird der Abschnitt 1 aufgrund der unterschiedlichen Führungsformen und Straßenbaulastträgern in 6 Teilabschnitte gegliedert.

#### Teilabschnitt 1: Stadtgrenze Köln – Kreuzung Kaiser-Wilhelm-Allee/Henry-T.-v.-Böttinger-Straße

Für den in Teilabschnitt 1 vorhandenen Geh- und Radweg ist eine Verbreiterung geplant. Der geplante einseitige Zweirichtungsradweg wird eine Breite von insgesamt ca. 4,00 m haben und der Gehweg eine Breite von ca. 2,50 m. Die Erweiterungsfläche liegt dabei im Eigentum von BayerRealEstate. Die Kosten belaufen sich in diesem Teilabschnitt auf ca. 165.000 €. Der Straßenbaulastträger ist im ersten Teilabschnitt Straßen.NRW.

#### Teilabschnitt 2: Henry-T.-v.-Böttinger-Straße und Carl-Duisberg-Straße bis zur Einmündung Carl-Rumpff-Straße

Im 2. Teilabschnitt ist die Einrichtung einer Fahrradstraße im Zweirichtungsverkehr mit einem gepflasterten Mittelstreifen vorgesehen. Straßenbaulastträger ist in diesem Teilabschnitt Bayer-Real-Estate. Es entfallen durch die Maßnahme insgesamt 6 Parkstände. Der Entfall erscheint in diesem Fall als unproblematisch, da die Auslastung auf Basis der Ortsbesichtigungen als eher gering bewertet wird (Anzahl Parkstände in der Planung: 34, Anzahl Parkstände im Bestand: ca. 40). Die Kosten betragen in diesem Teilabschnitt ca. 60.000 €.

#### Teilabschnitt 3: Carl-Duisberg-Straße von der Einmündung Carl-Rumpff-Straße bis zum Rudolf-Mann-Platz

Im weiteren Verlauf der RadPendlerRoute in Richtung Norden ist eine Verbreiterung des vorhandenen Radwegs von 3,00 m auf 4,00 m vorgesehen. Die Führung wird dann über einen baulichen Zweirichtungsradweg laufen. Straßenbaulastträger ist im Teilabschnitt 3 Covestro. Die Kosten liegen in diesem Teilabschnitt bei ca. 410.000 €.

#### Teilabschnitt 4: Carl-Duisberg-Straße vom Rudolf-Mann-Platz bis zum Willy-Brandt-Ring

Zur Optimierung der Radwegeverbindung ist die Einrichtung einer weiteren Fahrradrampe im Böschungsbereich der bestehenden Fuß- und Radverkehrsrampe geplant, umso die bereits bestehende Fuß- und Radverkehrsbrücke über den Willy-Brandt-Ring zu nutzen. Hier ist ein Grunderwerb notwendig. Die Kosten liegen in diesem Teilabschnitt bei ca. 205.000 €. Hierbei sind ggf. notwendige Grunderwerbskosten im Bereich der geplanten Fahrradrampe noch nicht berücksichtigt.

#### Teilabschnitt 5: Carl-Duisberg-Straße vom Willy-Brandt-Ring bis zur Manforter Straße

Der vorhandene 4,50 m breite gemeinsame Rad-/Gehweg wird um 2,50 m verbreitert, sodass eine Fläche für einen ca. 4 m breiten Zweirichtungsradweg und einen 2,50 m breiten Gehweg zur Verfügung steht. Die Kosten betragen in diesem Teilabschnitt ca. 660.000 €.

#### Teilabschnitt 6: bestehende Rad- und Gehwegverbindung parallel zum Europaring

Bis zum Anschluss an den Bahnhof Wiesdorf wird der Radverkehr über den heutigen Rad- und Gehweg westlich des heutigen Postgebäudes geführt. Ab der Manforter Straße bis zum Postgebäude ist eine Verbreiterung des vorhandenen ca. 3,50 m getrennten Rad- und Gehweg auf einen ca. 4 m breiten Zweirichtungsradweg und ca. 2,50 m breiten Gehweg geplant. Im weiteren Verlauf wird der Zweirichtungsradweg auf 3 m ausge-

baut, um in der vorhandenen Böschung die Eingriffsmaßnahmen so gering wie möglich zu halten. Die Kosten liegen in diesem Teilabschnitt bei ca. 230.000 €.

#### Knotenpunkte:

Die RadPendlerRoute führt in dem Abschnitt von der Stadtgrenze Köln bis zum Bahnhof Wiesdorf über verschiedene Kreuzungsbereiche - hier sind ggf. Anpassungen der Lichtsignalsteuerung sowie der Spuraufteilungen notwendig. Die Änderungen werden dabei unter Beibehaltung der Leistungsfähigkeit für alle Verkehrsteilnehmenden geplant. Im Zuge der Entwurfsplanung werden aufgrund der unterschiedlichen Baulasträger weitere Abstimmungsgespräche mit der Stadt Köln, dem Landesbetrieb Straßen.NRW, Bayer-RealEstate und Covestro geführt. Die Umsetzung des Abschnittes 1 erfolgt voraussichtlich in Teilabschnitten.

#### Abschnitt 2: Bahnhof Wiesdorf - Kreisverkehr Küppersteger Straße (siehe Anlage Gesamtübersicht - 2. Abschnitt)

In der Machbarkeitsstudie zur Umsetzung der RadPendlerRoute wurde für den Abschnitt Wiesdorf bis Opladen die Führung der Route über die zentrale B8 ausgewählt. Diese Führung ist die kürzeste und direkteste Verbindung zwischen Wiesdorf und Opladen. Aufgrund dessen, dass der Rat der Stadt Leverkusen am 20.06.2022 die Verwaltung beauftragt hat, eine neue Entwicklungsstudie in Auftrag zu geben, welche die Bundesstraße 8 von Wiesdorf bis nach Opladen ganzheitlich untersucht, wird dieser Abschnitt planerisch in die Abschnitte 2 und 3 (siehe Beschlusspunkt 2) geteilt. Der Abschnitt 2 wird dabei ebenfalls in 4 weitere Unterabschnitte geteilt.

#### Teilabschnitt 7: Bahnhof Wiesdorf

Aufgrund des derzeitigen Umbaus Bahnhof Wiesdorf kann zum jetzigen Zeitpunkt noch keine Planung für diesen Bereich erstellt werden, da eine detaillierte Planung zur Anbindung des Fahrradparkhauses noch nicht vorliegt. Grundsätzlich ist jedoch eine Führung der RadPendlerRoute im Bereich des Bahnhofes Wiesdorf über die wiederherzustellende 4,50 m breite Rad- und Fußverkehrsbrücke neben dem RRX-Gleis in Richtung der Bahnunterführung beabsichtigt.

#### Teilabschnitt 8: bestehende Rad- und Gehwegverbindung entlang der Bahngleise

Nach der Durchfahrt der Bahnunterführung wird der Radverkehr auf den bestehenden 5 m breiten Rad- und Gehweg entlang der Gleise in Richtung Windthorststraße geführt. Nach der Dhünn-Brücke ist ein 4 m breiter Zweirichtungsradweg und ein 2,50 m breiter Gehweg bis zu dem Stelzenparkplatz an der Windthorststraße geplant. Die Kosten liegen in diesem Teilabschnitt bei ca. 175.000 €.

#### Teilabschnitt 9: Windthorststraße bis zur Kreuzung Am Neuenhof

Für den Abschnitt der Windthorststraße zwischen dem Stelzenparkplatz unter der Autobahn und der Wendeanlage Windthorststraße ist die Einrichtung einer 5,00 m breiten Fahrradstraße für den Zweirichtungsverkehr vorgesehen. Hierzu entfällt das Fahrbahnparken. Die Parkstände werden im angrenzenden Grünstreifen vorgesehen. Durch die Planung wird ein zusätzlicher Parkstand entstehen (Anzahl Parkstände in der Planung: 21, Anzahl Parkstände im Bestand: ca. 20). Im Bereich der Wendeanlage wird die RadPendlerRoute auf den bestehenden Zweirichtungsradweg geleitet. Dieser wird auf eine Breite von 4 m verbreitert. Die Kosten liegen in diesem Teilabschnitt bei ca. 240.000 €.

### Teilabschnitt 10: Windthorststraße/Hardenbergstraße zwischen Am Neuenhof und dem Kreisverkehr Küppersteger Straße

Der Zweirichtungsradweg wird mit entsprechender Beschilderung über die Straße Am Neuenhof auf den Parkplatz geführt. Über die heutigen Flächen des Parkplatzes wird der Radverkehr in Richtung Opladen mittels einer 3 m breiten Radfahrerfurt auf die ebenfalls als Fahrradstraße einzurichtende Windthorststraße (Einbahnstraße) geleitet. Das Fahrbahnparken bleibt in diesem Abschnitt erhalten, sodass eine Fahrbahnbreite zwischen 3,25 m und 6 m zur Verfügung steht.

Aus Richtung Küppersteger Kreisverkehr wird der Radverkehr über die Hardenbergstraße, welche ebenfalls als Fahrradstraße ausgestaltet werden soll, geführt. Vor dem Kreuzungsbereich Am Neuenhof/Alte Landstraße wird der Radverkehr über eine 3,00 m breite Fahrradfurt auf den Parkplatz und im weiteren Verlauf auf den auf 4 m verbreiterten Zweirichtungsradweg geleitet. Sowohl auf der Windthorststraße als auch auf der Hardenbergstraße wird das Parken alternierend angeordnet. Dies fördert auf der geplanten Fahrradstraße die Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h. Durch die Neuordnung des ruhenden Verkehrs wird der heute gradlinige Verlauf beider einbahnigen Straßen unterbunden und damit die „optische Durchschusswirkung“ gebrochen. Das versetzte Parken gliedert den Straßenraum neu und führt damit zu einer Reduktion der Geschwindigkeit im Kfz-Verkehr. Die Kosten betragen in diesem Teilabschnitt ca. 60.000 €.

#### Gesamtkosten:

Auch für den Abschnitt 2 erfolgt die Umsetzung voraussichtlich in Teilbereichen. Insgesamt liegen die Kosten von Abschnitt 1 und 2 bei ca. 2.200.000 €.

#### Zu Beschlusspunkt 2

##### Abschnitt 3: Kreisverkehr Küppersteger Straße – Bahnhof Opladen (siehe Anlage Gesamtübersicht - 3. Abschnitt)

Für den Abschnitt 3 kann auf Grund der noch ausstehenden Beauftragung der Entwicklungsstudie zur B8 die Planung der RadPendlerRoute zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht im Detail dargestellt werden. Es ist geplant, über verschiedene Führungsformen wie Radfahrsteifen, Radwege und Fahrradstraßen die RadPendlerRoute bis zum Bahnhof Opladen zu führen.

Die Planung der RadPendlerRoute ist sowohl mit dem Fachbereich Mobilität und Klimaschutz (FB 31), dem Fachbereich Ordnung und Straßenverkehr (FB 36) als auch mit der wupsi GmbH sowie dem ADFC Leverkusen (Allgemeiner Deutscher Fahrrad Club) abgestimmt.

#### Dauerzählstellen für den Radverkehr:

Im Zuge des Ausbaus der RadPendlerRoute werden weitere Dauerzählstellen für den Radverkehr vorgesehen. Die genauen Standorte werden in der Ausführungsplanung erarbeitet.

#### Förderung:

Vorbehaltlich des Beschlusses werden in weiteren Schritten Förderanträge zur Umsetzung der RadPendlerRoute bzw. der Teilabschnitte gestellt.

#### Weitere Schritte:

Die Verwaltung wird vorbehaltlich der Beschlussfassung die notwendigen Planungen weiter ausführen und mit allen Beteiligten Abstimmungen durchführen. Vorbehaltlich der haushaltsrechtlichen Genehmigung und der Fördergenehmigung sollen nach und nach die einzelnen Abschnitte hergestellt werden.

**Begründung der einfachen Dringlichkeit:**

Die zur Erstellung der Vorlage notwendigen Abstimmungen konnten erst kurzfristig erfolgen. Da die Verwaltung eine Beschlussfassung noch im kommenden Turnus empfiehlt, um die weiteren Bearbeitungsmaßnahmen zeitnah in die Wege leiten zu können, wird die Vorlage noch zum Nachtragstermin in die Gremien eingebracht.

**Anlage/n:**

Gesamtübersicht

Gesamtübersicht - 1. Abschnitt

Gesamtübersicht - 2. Abschnitt

Gesamtübersicht - 3. Abschnitt

Lageplan 01

Lageplan 02

Lageplan 03

Lageplan 04

Lageplan 05

Lageplan 06

Lageplan 07