



Stadt Leverkusen

Ergänzung zur Vorlage Nr. 2023/2334/1

Der Oberbürgermeister

V/66-660-sk

Dezernat/Fachbereich/AZ

24.10.2023

Datum

Beratungsfolge	Datum	Zuständigkeit	Behandlung
Ausschuss für Stadtentwicklung, Planen und Bauen	13.11.2023	Beratung	öffentlich
Bezirksvertretung für den Stadtbezirk I	20.11.2023	Beratung	öffentlich
Bezirksvertretung für den Stadtbezirk II	21.11.2023	Beratung	öffentlich
Rat der Stadt Leverkusen	11.12.2023	Entscheidung	öffentlich

Betreff:

Radkomfortroute Leverkusen-Wiesdorf - Monheim

Beschlussentwurf:

1. Der Planung für die Radkomfortroute zwischen Leverkusen-Wiesdorf und Monheim wird zugestimmt.
2. In den Abschnitten mit Variantenuntersuchungen wird nach entsprechendem Planungsfortschritt eine erneute Beschlussvorlage zur Entscheidung vorgelegt.

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: 66001205023004 Finanzposition/en: 783200
Auszahlungen für die Maßnahme: 1.500.000 €
Fördermittel beantragt: ist im weiteren Verlauf beabsichtigt (Förderquote 90%)
Name Förderprogramm: Förderrichtlinie Nahmobilität
Ratsbeschluss vom zur Vorlage Nr.
Beantragte Förderhöhe: €

Maßnahme ist im Haushalt ausreichend veranschlagt

Ansätze für die Weiterführung der Planungen sind ausreichend
 Deckung erfolgt aus Produkt/Finanzstelle
in Höhe von €

Jährliche Folgeaufwendungen ab Haushaltsjahr: noch nicht absehbar

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

Jährliche Folgeerträge (ergebniswirksam) ab Haushaltsjahr: noch nicht absehbar

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 checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein

Begründung:

Hinweis: Diese Ergänzungsvorlage Nr. 2023/2334/1 ersetzt die Ursprungsvorlage Nr. 2023/2334.

Informationsveranstaltung am 18.10.2023:

Am 18.10.2023 hat eine Informationsveranstaltung stattgefunden, in der den anwesenden politischen Vertreterinnen und Vertretern, dem Allgemeinen Deutschen Fahrradclub (ADFC) und einigen wenigen Bürgerinnen und Bürgern durch die Verwaltung und dem beauftragten Ing.-Büro die Planung der Radkomfortroute vorgestellt wurde. Nach Beendigung der Projektvorstellung und Diskussion wurde festgehalten, dass die Vorlage im Novemberturnus in der bestehenden Version zur Beratung auf die Tagesordnung gesetzt werden soll. Über die in der Diskussion aufgetretenen zusätzlichen Planungsvarianten soll die Politik, vornehmlich die beteiligten Bezirksvertretungen, eine Entscheidung herbeiführen.

Ausgangslage:

Um das Radverkehrsnetz der Stadt Leverkusen weiter aufzuwerten und das im Aufbau befindliche regionale Netz der Radpendlerrouten und Radschnellverbindungen zu komplettieren, ist eine Verbindung von Leverkusen-Wiesdorf nach Monheim geplant. Im Norden, an der Stadtgrenze zu Monheim, schließt die geplante Radkomfortroute an die Radschnellverbindung von Monheim über Düsseldorf nach Neuss an. Im Süden findet die Verbindung den direkten Anschluss an die Radpendlerroute Opladen - Leverkusen - Köln. Es handelt sich also um ein Teilstück einer regionalen Radverbindung mit erheblichem Radverkehrspotenzial, wodurch hier auch erhebliche Verlagerungswirkungen vom Kfz-Verkehr auf den Radverkehr zu erwarten sind.

Die Radpendlerroute Opladen – Köln befindet sich derzeit in der Planung und ist Teil des Netzes rechtsrheinischer Radpendlerrouten, wodurch sich weitere Netzwirkungen innerhalb Kölns und darüber hinaus ergeben. In der nördlichen Fortsetzung in der Stadt Monheim sind bereits Teile der Strecke als Radschnellverbindung umgesetzt und die gesamte Strecke ist heute schon nutzbar. Auf Düsseldorfer Gebiet laufen die konkreten Planungen.

Ausbaustandards:

Der Ausbaustandard der Radkomfortroute orientiert sich am Planungsleitfaden der Projektgruppe „RadPendlerRouten im Rechtsrheinischen“, um eine einheitliche Qualität im Leverkusener Stadtgebiet und darüber hinaus sicherzustellen. Die Anforderungen an die Breiten sowie die Trennung von anderen Verkehrsarten sind etwas weniger hoch, als bei Radschnellverbindungen. Wie im Leitfaden vorgesehen, erhält auch die Radkomfortroute eine farbliche Gestaltung mit grünen Linien und Piktogramm-Markierungen, die sie als besonderes Netzelement kenntlich macht und die Orientierung erleichtert.

Streckenverlauf und Varianten (siehe Anlage, Übersichtslageplan):

Für den durchgehenden Radverkehr wird eine direkte Anbindung in Höhe des Dhünnradwegs vorgesehen und damit auch ein Anschluss an die RadPendlerRoute (Köln – Leverkusen-Opladen) geplant. Über die direkte Anbindung in Höhe des Dhünnradwegs kann Wiesdorf umfahren werden und so eine direkte schnelle Radverkehrsverbindung,

zum Beispiel zwischen Rheindorf und dem Chempark angeboten werden. Der weitere Verlauf der Strecke in Richtung Norden folgt dem Dhünnradweg, sodass auch hier die vorhandene Infrastruktur genutzt und ausgebaut werden kann.

Nach der Wupperquerung, an der sich zwei Varianten ergeben, folgt die Radkomfortroute der Trasse, die einmal für die Landesstraße 108n geplant war. Dies ermöglicht eine direkte Führung über die Yitzhak-Rabin-Straße und die Bernsteinstraße bis zur Langenfelder Straße. Von hier aus ergeben sich wiederum zwei Streckenvarianten bis nach Monheim.

Darstellung der einzelnen Bauabschnitte (siehe Anlage, Präsentation Radkomfortroute Leverkusen - Monheim):

Im Zuge dieser Machbarkeitsstudie wurden für die einzelnen Bauabschnitte jeweils die geeigneten Führungsformen ausgewählt und in Form eines Querschnitts dargestellt. Neben Radwegen und gemeinsamen Fuß- und Radwegen sind noch Fahrradstraßen relativ häufig vertreten. Andere Führungsformen, wie der Mischverkehr mit Kfz und Fahrrad-Schutzstreifen, kommen nur auf kurzen Abschnitten zur Anwendung.

Abschnitt 1 und 2: Dhünnradweg zwischen Eisenbahn und Neuland-Park:

Im ersten Abschnitt kann der vorhandene Radweg mit einer Breite von 4 m genutzt werden und im zweiten Abschnitt der vorhandene gemeinsame Geh- und Radweg mit einer Breite von 3 - 4 m. Hier sind nur geringe infrastrukturelle Anpassungen erforderlich.

Abschnitt 3: Dhünnradweg zwischen Neuland-Park und Bürriger Dhünndeich:

Im Abschnitt 3 ist ein Ausbau des Dhünnradwegs um ca. 1,5 m vorgesehen, sodass eine Trennung von Fuß- und Radverkehr mit einem 3 m breitem Radweg und 2,5 m breitem Gehweg entsteht.

Abschnitt 4: südlicher Bürriger Dhünndeich:

Der Abschnitt 4 kann aufgrund der begrenzten Möglichkeit, die Deichkrone zu verbreitern, nur als gemeinsamer Geh- und Radweg mit einer Breite von 4 m ausgeführt werden. Dabei muss der Weg um ca. 1,3 m verbreitert werden und damit der Deichkörper angepasst werden. Dies ist im weiteren Verlauf der Planung mit allen Beteiligten zu klären.

Abschnitt 5: nördlicher Bürriger Dhünndeich:

Im Abschnitt 5 kann durch eine geringfügige Anpassung der Infrastruktur eine getrennte Führung von Fuß- und Radverkehr realisiert werden. Geplant sind ein 3 m breiter Radweg und ein 2,5 m breiter Gehweg.

Knotenpunkt Westring/Rheindorfer Straße:

Eine besondere Herausforderung stellt der Knotenpunkt Westring/Rheindorfer Straße zwischen den Abschnitten 5 und 6 dar. Hier wurden bereits mehrere Varianten dargestellt, die einerseits von der Weiterführung im Abschnitt 6 abhängen, sich aber auch in der Art der Radverkehrsführung (bevorrechtigte oder nicht bevorrechtigte) unterscheiden. Bei der bevorrechtigten Variante, die entlang des Knotenpunktes verläuft, wird der Radverkehr gradliniger geführt. Die Straßenbaulast liegt bei dieser Variante beim Landesbetrieb NRW. Die nicht bevorrechtigte Variante ist vom Knotenpunkt etwas abgesetzt und aus Verkehrssicherheitsgründen daher zu empfehlen.

Dazu wird es eine separate Beschlussvorlage geben.

Abschnitt 6: Wupperbrücke:

Im Bereich der Wupperquerung gibt es zwei Alternativen. Zum einen die Nutzung der bestehenden Brücke im Zuge des Westrings. Dabei ist ein Rampenneubau erforderlich und es ergibt sich eine straßennahe Führung durch den Ausbau entlang der Wupperstraße. Die zweite Variante besteht aus dem Neubau einer Fuß- und Radverkehrsbrücke, parallel zum Westring in der Wupperaue. Bei beiden Varianten besteht ein hoher Handlungsbedarf. Die Entscheidung über die Realisierung einer der beiden Varianten erfolgt im weiteren Verlauf der Planung. Dazu wird es eine separate Beschlussvorlage geben.

Abschnitt 7: Westring bis Löhstraße:

Für den Abschnitt 7 ist ebenfalls eine Trennung des Fuß- und Radverkehrs vorgesehen, was durch den Bau eines parallel geführten Gehwegs erreicht werden kann. Geplant sind auch hier ein 3 m breiter Radweg und ein 2,5 m breiter Gehweg.

Abschnitt 8: Löhstraße:

Im Abschnitt 8, der entlang der Löhstraße verläuft, ist eine Fahrradstraße geplant.

Abschnitt 9: ehemalige Trasse der L108n zwischen Löhstraße und Solinger Straße:

Im Abschnitt 9 steht noch in ausreichender Breite die ehemalige Trasse der L108n zwischen Löhstraße und Solinger Straße zur Verfügung. Geplant ist hier der Ausbau eines 3 m breiten Radwegs und 2,5 m breiten Gehwegs. Der Knotenpunkt zwischen den Abschnitten 9 und 10 umfasst die heute signalisierte Einmündung der Straße Am Vogelsang und der Solinger Straße. Hier sind Anpassungen der Signalisierung und die Schaffung einer Radverkehrsfurt für den Zweirichtungsbetrieb erforderlich.

Abschnitt 10: Am Vogelsang, zwischen Solinger Straße und Felderstraße:

Der Abschnitt 10 umfasst den Streckenabschnitt der Straße Am Vogelsang, wo ein Ausbau zu einem getrennten Fuß- und Radweg vorgesehen ist. Geplant sind ein 3 m breiter Radweg und ein 2,5 m breiter Gehweg.

Abschnitt 11: Yitzhak-Rabin-Straße, zwischen Felderstraße und Schäfershütte:

Im Abschnitt 11 sind zwei Ausbauvarianten möglich. Einerseits kann der vorhandene Fuß- und Radweg auf 4 m ausgebaut werden, andererseits könnte auch ein separater Gehweg mit einer Breite von 2,5 m im benachbarten Grünstreifen angelegt werden. Vonseiten der Verwaltung wird der gemeinsame Geh und Radweg in einer Breite von 4 m vorgeschlagen, da dadurch weniger Grünflächen entfallen würden.

Abschnitt 12: Yitzhak-Rabin-Straße, zwischen Schäfershütte und Bernsteinstraße:

Im Abschnitt 12 ist der Ausbau des vorhandenen Fuß- und Radwegs auf eine Breite von 4 m ausreichend, da sich hier keine unmittelbar angrenzende Wohnbebauung befindet und der Fußverkehr entsprechend sehr gering ist.

Abschnitt 13: Bernsteinstraße, zwischen Yitzhak-Rabin-Straße und Fährstraße:

Der Abschnitt 13 wird in gleicher Weise als gemeinsamer Fuß- und Radweg auf 4 m ausgebaut. Der Fußverkehr ist entsprechend gering und die Anlage eines separaten

Fußwegs würde umfangreichen Grunderwerb erfordern. Dazu wird es eine separate Beschlussvorlage geben.

Abschnitt 14: Bernsteinstraße, zwischen Grünstraße und Langenfelder Straße:

Der Abschnitt 14 ist dagegen etwas problematischer, da hier nennenswerter Lkw-Verkehr zu einem Recyclingbetrieb besteht. Hier bieten sich zwei Möglichkeiten an. Die Ausweisung einer Fahrradstraße, wobei der Lkw-Verkehr nicht verlagert werden kann, oder die Anlage eines separaten Radwegs, der durch Trennelemente gesichert ist. Letzteres setzt jedoch Eingriffe in die angrenzenden Grünflächen voraus und ist im Weiteren noch zu prüfen. Dazu wird es eine separate Beschlussvorlage geben.

Abschnitt 15: Langenfelder Straße, zwischen Umlag und Fahnenacker:

Der Knotenpunkt zwischen Abschnitten 14 und 15 erfordert zwei Varianten, die voraussichtlich zeitlich nacheinander realisiert werden. Durch eine Querungshilfe kann kurzfristig der Übergang von der Bernsteinstraße auf den Fuß- und Radweg an der Westseite der Langenfelder Straße gesichert werden. Mit der weiteren Erschließung von Gewerbeflächen soll hier jedoch der bereits geplante Kreisverkehr umgesetzt werden, der die Verkehrssicherheit insgesamt erhöht. Dies ist längerfristig zu erwarten. Auf dem Abschnitt 15, der auf der Langenfelder Straße zwischen Umlag und Fahnenacker verläuft, ist ein Ausbau der Nebenanlage zu einem getrennten Geh- und Radweg geplant.

Abschnitt 16: Fahnenacker, zwischen Langenfelder Straße und Stadtgrenze zu Monheim:

Zwischen dem oben genannten Knotenpunkt und der Stadtgrenze Monheim ergeben sich zwei Ausbauvarianten:

- Es kann der Langenfelder Straße und der Straße Am Fahnenacker bis zur Monheimer Stadtgrenze gefolgt werden, wo dann an die Radschnellverbindung angeschlossen werden kann.
- Vom Knotenpunkt Langenfelder Straße/Bernsteinstraße kann aber auch eine Führung abseits der klassifizierten Straßen gewählt werden, um das Pflanzenschutzzentrum der Bayer AG (Bayer Crop Science) und die Monheimer Innenstadt direkter zu erreichen.

Die beiden Varianten wurden einem Vergleich unterzogen. Dabei ergeben sich eindeutig mehr Pluspunkte für die östliche Variante entlang der Langenfelder Straße und Am Fahnenacker. Ein wesentlicher Pluspunkt ist hier auch der direkte Anschluss an die Radschnellverbindung in Richtung Düsseldorf.

Ergänzende Führung durch Wiesdorf:

Zukünftig ist eine ergänzende Führung der Radkomfortroute durch Wiesdorf geplant, die an die Radpendlerroute Opladen - Köln anschließen soll. Die genaue Führung dieser Route ist durch die geplanten Projekte am Postgelände, die geplante Brücke über die B8 sowie das Integrierte Handlungskonzept (InHK) Leverkusen-Wiesdorf zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht im Detail darzustellen.

Erreichbarkeit der Standards:

Auf 11 von 16 Abschnitten kann der angestrebte Ausbaustandard für die Radkomfortroute in vollem Umfang erreicht werden. Dabei wird angenommen, dass der Ausbau der

Bernsteinstraße mit einem separaten Radweg erst mal nicht möglich ist. Der Anteil der Strecken, auf denen der gewünschte Ausbaustandard verfehlt wird, liegt unter 10 % der Gesamtstrecke.

Kosten der Maßnahme:

Auf die Kosten wirkt sich sehr positiv aus, dass es sich überwiegend um die Nutzung von Bestandsinfrastruktur bzw. den Ausbau der bestehenden Infrastruktur handelt. Nur auf drei Abschnitten sind überhaupt Neubauten erforderlich. Die weitaus meisten Strecken können im bestehenden Straßenraum realisiert werden. Die Kosten belaufen sich insgesamt auf ca. 8 Mio. Euro. Dabei betreffen ca. 4,9 Mio. Euro die Wupperquerung (Abschnitt 6) sowie ca. 780.000 Euro den Ausbau auf der Bernsteinstraße (Abschnitte 13 und 14).

Für die drei aufgeführten Abschnitte wird es vorbehaltlich der Beschlussfassung im weiteren Verlauf der Planung separate Beschlüsse geben. Derzeit sind für die Maßnahme 1,5 Mio. Euro etatisiert. Eine Anpassung der Etatisierung erfolgt mit Haushaltsfortschreibung.

Dauerzählstellen für den Radverkehr:

Im Zuge des Ausbaus der Radkomfortroute werden weitere Dauerzählstellen für den Radverkehr vorgesehen. Die genauen Standorte werden in der weiteren Planung in Abstimmung mit dem Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club e. V. (ADFC) erarbeitet.

Förderung:

Vorbehaltlich des Beschlusses werden in weiteren Schritten Förderanträge zur Umsetzung der Radkomfortroute gestellt.

Weiteres Vorgehen:

Die Verwaltung wird vorbehaltlich der Beschlussfassung die notwendigen Planungen weiter ausführen und mit allen internen und externen Beteiligten Abstimmungen durchführen.

Anlage/n:

Präsentation Radkomfortroute Leverkusen - Monheim
Übersichtslageplan