



**Stadt Leverkusen**

Vorlage Nr. 1846/2012

**Der Oberbürgermeister**

V/66-660-sy

**Dezernat/Fachbereich/AZ**

25.10.12

**Datum**

<b>Beratungsfolge</b>	<b>Datum</b>	<b>Zuständigkeit</b>	<b>Behandlung</b>
<b>Bau- und Planungsausschuss</b>	12.11.2012	Beratung	öffentlich
<b>Bezirksvertretung für den Stadtbezirk II</b>	20.11.2012	Beratung	öffentlich
<b>Finanzausschuss</b>	03.12.2012	Beratung	öffentlich
<b>Rat der Stadt Leverkusen</b>	10.12.2012	Entscheidung	öffentlich

**Betreff:**

Bau eines Rad- und Fußweges auf der ehem. Trasse der Kursbuchstrecke 411 zwischen Opladen und Burscheid (Balkantrasse)  
- Planungs- und Baubeschluss zum 1. Bauabschnitt

**Beschlussentwurf:**

Dem Bau eines Rad- und Fußweges auf der ehem. Trasse der Kursbuchstrecke 411 zwischen Opladen (Imbacher Weg) und Burscheid wird zugestimmt.

gezeichnet:  
Buchhorn

**Schnellübersicht über die finanziellen Auswirkungen der Vorlage Nr. 1846/2012  
Beschluss des Finanzausschusses vom 01.02.2010 und Auflage der Kommunal-  
aufsicht vom 26.07.2010**

**Ansprechpartner / Fachbereich / Telefon: Herr Syring/ Tiefbau / 406 – 66 66**

Kurzbeschreibung der Maßnahme und Angaben, ob die Maßnahme durch die Rahmenvorgaben des Leitfadens des Innenministers zum Nothaushaltsrecht abgedeckt ist.

(Angaben zu § 82 GO NRW, Einordnung investiver Maßnahmen in Prioritätenliste etc.)

Bau eines Rad- und Fußweges auf der ehem. Trasse der Kursbuchstrecke 411

**A) Etatisiert unter Finanzstelle(n) / Produkt(e)/ Produktgruppe(n):**

(Etatisierung im laufenden Haushalt und mittelfristiger Finanzplanung)

Finanzstellen: 2000 016501 2010 (Grunderwerb)  
6672 120502 1113 (Baukosten)

Mittelveranschlagung:	<u>2013</u>	<u>2014</u>	
Grunderwerb:	531.000 €	0 €	
Baukosten :	400.000 €	941.000 € (VE 2013)	
	<u>931.000 €</u>	<u>941.000 €</u>	1.872.000 €
Zuweisungen Land	700.000 €	819.000 €	
Anteile Dritter	172.000 €	181.000 € *	1.872.000 €

**B) Finanzielle Auswirkungen im Jahr der Umsetzung:**

(z. B. Personalkosten, Abschreibungen, Zinswirkungen, Sachkosten etc.)

keine

**C) Finanzielle Folgeauswirkungen ab dem Folgejahr der Umsetzung:**

(überschlägige Darstellung pro Jahr)

keine

**D) Besonderheiten (ggf. unter Hinweis auf die Begründung zur Vorlage):**

(z. B.: Inanspruchnahme aus Rückstellungen, Refinanzierung über Gebühren, unsichere Zuschusssituation, Genehmigung der Aufsicht, Überschreitung der Haushaltsansätze, steuerliche Auswirkungen, Anlagen im Bau, Auswirkungen auf den Gesamtabschluss)

\*Eigenleistung des Fördervereins durch finanzielle Beteiligung und „Muskelhypothek“.

## **Begründung:**

Bis in die 1980er Jahre wurde die historische Bahnlinie 411 („Balkantrasse“) vom Bahnhof Opladen über Burscheid und Wermelskirchen bis Remscheid-Lennep noch für den Personennahverkehr genutzt. Im Jahre 1991 erfolgte die vollständige Stilllegung der Trasse.

Am Rande des Bergischen Landes bietet diese Brache eine ideale Voraussetzung für einen Radwanderweg. Der Ausbau der Trasse als "Alleenradweg Balkantrasse" ist in Burscheid, Wermelskirchen und Remscheid abgeschlossen. Der Rad- und Fußweg der genannten Städte wurde am 22.04.2012 eröffnet.

Ein Lückenschluss auf Leverkusener Stadtgebiet mit der Anbindung an bereits vorhandene überregionale Radwege auf ehem. Bahntrassen schafft ein komfortables Radwegenetz für alle Nutzergruppen vom Rhein bis ins Bergische Land/ Sauerland.

### **1. Beschlusslage:**

Die politischen Gremien haben bislang folgende Beschlüsse gefasst:

#### Rat am 24.08.2009:

1. Die Verwaltung wird beauftragt, für eine dauerhafte Verfügbarkeit der Balkantrasse zwecks zukünftiger Nutzung als Rad- und Wanderweg Sorge zu tragen.
2. Sollte die Aufrechterhaltung der Option auf eine zukünftige Nutzung der Trasse als Rad- und Wanderweg mit nennenswerten Kosten verbunden sein, so wird die Verwaltung beauftragt, diese zu benennen und dem Rat erneut zur Entscheidung vorzulegen.
3. Die Verwaltung prüft, unter welchen Randbedingungen sich ein Bürgerverein gründen könnte, um so durch bürgerschaftliches Engagement die Kosten für Herstellung und Betrieb der Balkantrasse als Rad- und Wanderweg durch bürgerschaftliches Engagement mitzutragen.

#### Rat am 12.07.2010:

Der Rat beschließt die Fortschreibung des Radwegroutenkonzeptes im Zusammenhang mit der Entwicklung der neuen bahnstadt opladen. Hierbei ist die Balkantrasse in die Fahrradwegweisung aufzunehmen.

#### Rat am 4.10.2010:

Die Verwaltung wird beauftragt, zum Ausbau des Leverkusener Teilstücks der ehemaligen Kursbuchstrecke 411 (Balkanexpress) als Rad- und Wanderweg bei der Bezirksregierung Köln unverzüglich einen Einplanungsantrag zur Aufnahme in das entsprechende Förderprogramm des Landes NRW zu stellen. Der Antrag muss spätestens am 31.12.2010 bei der Bezirksregierung Köln gestellt sein.

Der Stadt Leverkusen entstehen hierbei keinerlei Kosten und sie geht hiermit auch für die Zukunft keinerlei Kostenverpflichtungen ein.

Rat am 12.12.2011:

1. Die Bahntrasse der ehemaligen Bahnlinie von Opladen nach Remscheid-Lennep, im Volksmund „Balkantrasse“ genannt, wird auch auf dem Leverkusener Stadtgebiet als Alleenradweg hergestellt und schließt eine Netzlücke im überregionalen Radwegenetz.
2. Die Stadt Leverkusen erwirbt dazu von der Bahnflächenentwicklungsgesellschaft den auf dem Leverkusener Stadtgebiet liegenden Teil der Bahntrasse zum Neubau des Alleenradweges unter Berücksichtigung eines finanziellen Ausgleichs zur Übernahme und Herrichtung der Brückenbauwerke für den Betrieb eines Radweges (unterlassene Instandsetzung) durch die Bahn und mit Rücktrittsklausel bei ausbleibender Landesförderung,  
  
stellt bis zum nächsten Stichtag 31. Mai 2012 einen Zuschussantrag bei der Bezirksregierung Köln zur Förderung des Grunderwerbs und des Ausbaus,  
  
schließt mit dem „Verein der Freunde und Förderer der Balkantrasse Leverkusen e.V.“ (Förderverein Balkantrasse) einen Vertrag über die Freistellung von zusätzlichen Kosten durch Bau und künftigen Betrieb des Radweges, überträgt ihm die Unterhaltungs- und Verkehrssicherungspflicht und räumt dem Verein mit sofortiger Wirkung das Betreten der Trasse und die Möglichkeit ein, mit ersten Arbeiten zur Freiräumung zu beginnen.
3. Entsprechende Einzelheiten der Finanzierung sind in den Haushalt 2012 der Stadt Leverkusen aufzunehmen.

Bezirksvertretung für den Stadtbezirk II am 13.03.2012

Die Bezirksvertretung für den Stadtbezirk II spricht sich in der derzeitigen Namensdiskussion für den neuen Radweg auf der ehemaligen Bahnstrecke Opladen - Lennep für die Beibehaltung der bereits geläufigen Bezeichnung „Balkantrasse“ aus.

## **2. Aktueller Sachstand:**

### 8. Oktober 2010

Seitens der Verwaltung wird bei der Bezirksregierung Köln die Einplanung des Alleinradwegs Balkantrasse beantragt und mit dem Baubeginn 2013 eingeplant.

### 12. Dezember 2011

Der Rat beschließt die Vorlage „Gründerwerb Bahntrasse Bergisch Neukirchen - Opladen (sog. Balkantrasse) von der DB Netz AG“ (Nr. 1366/2011) einstimmig.

### 22. Dezember 2011

Abschluss eines öffentlich-rechtlichen Vertrages mit dem Verein der „Freunde und Förderer der Balkantrasse Leverkusen e.V.“ über den Betrieb und die Unterhaltung der „Balkantrasse“

Mit diesem Vertrag hat die Stadt alle mit der Straßenbaulast zusammenhängenden Aufgaben, soweit dies gesetzlich zulässig ist, auf den Förderverein übertragen.

### 7. September 2012

Der durch den Förderverein erstellte Finanzierungsantrag zum 1. Bauabschnitt der Balkantrasse mit Beginnjahr 2013 wird der Bezirksregierung Köln übergeben.

Gleichzeitig wird der Einplanungsantrag für den in späteren Jahren vorgesehenen 2. Bauabschnitt der Balkantrasse (Lückenschluss zur neue bahnstadt opladen) eingereicht.

## **3. Planung des Rad- und Fußweges auf der Balkantrasse:**

Die vorliegende Entwurfsplanung umfasst den Bau eines Rad- und Fußweges auf der ehemaligen Bahntrasse der Kursbuchstrecke 411 von Opladen nach Burscheid. In unmittelbarer Nähe der ehemaligen Bahntrasse verläuft die Burscheider Straße/ Rennbaumstraße. Die Burscheider Straße und die Rennbaumstraße sind im Stadtgebiet Leverkusen Hauptverkehrsstraßen, im klassifizierten Netz stellen sie die Landstraße L291 (ehemalig B232) dar.

Die L291 ist eine wichtige Verbindung im regionalen Straßenverkehrsnetz. Sie dient zum einen der Erschließung der Ortsteile Opladen, Bergisch-Neukirchen und Pattscheid sowie der großräumigen Verbindung von Leverkusen nach Burscheid mit der Anbindung an die BAB A1. Ein Radweg ist an dem betroffenen Abschnitt nicht vorhanden.

Die geplante Maßnahme ist nicht Bestandteil von Bedarfs- und Ausbauplänen, sondern eine Initiative des Landes als Sonderprogramm „Alleinradwege auf stillgelegten Bahnstrecken“ und steht in Verbindung mit der Fortführung des Radweges im Bereich der Städte Remscheid, Wermelskirchen und Burscheid.

Die Abschnitte im Bereich der Städte Burscheid, Remscheid, Wermelskirchen wurden inzwischen fertig gestellt und am 22.04.2012 eröffnet.

Die hier gewählte Bezeichnung Rad- und Fußweg begründet sich mit dem v.g. Sonderprogramm des Landes. Die Nutzung von Rollstuhlfahren, Skatern etc. soll jedoch nicht ausgeschlossen werden. Aus diesem Grund wird in den Plänen die Bezeichnung Rad- und Fußweg gewählt.

### Straßenbauliche Beschreibung

Die Länge des geplanten Rad- und Fußweges beträgt rund 5.510 m (von Bahnkilometer 34,910 bis Bahnkilometer 40,420). Der Querschnitt sieht eine Regelbreite von 4,00 m vor. Beidseitig werden Bankette in einer Breite von jeweils 0,25 m angeordnet. Der geplante Radweg verläuft komplett auf der stillgelegten Bahntrasse (Balkantrasse), Kursbuchstrecke 411.

Die Verknüpfung bzw. Anbindung des öffentlichen Verkehrsnetzes erfolgt an sieben Verknüpfungspunkten (Anlage 1 – 7). Die Anbindungen an das öffentliche Straßennetz sind im Übersichtsplan (Anlage 8) blau gekennzeichnet.

Beginnend an der Dechant-Krey-Straße in östliche Richtung bis zur Stadtgrenze Burscheid ergeben sich folgende Zugänge zur Balkantrasse.

#### Verknüpfungspunkt 1

An der Dechant-Krey-Straße befindet sich die erste Anbindung an das regionale Radverkehrsnetz. Hier ist eine höhengleiche Anbindung an den Imbacher Weg vorgesehen.

#### Verknüpfungspunkt 2

Im weiteren Verlauf der Strecke wird die Rennbaumstraße unterquert. Hier sind keine Brückensanierungsarbeiten im Rahmen des Rad- und Fußweges erforderlich. Gleichzeitig erfolgt hier mit Hilfe einer leichten Rampe die Anbindung der Oberen Straße.

#### Verknüpfungspunkt 3

Im weiteren Verlauf überquert die Trasse die Neukronenberger Straße, Zum Claashäuschen und die Ölbachstraße. Die Bauwerke sind Gewölbebrücken aus Ziegelmauerwerk, die im Rahmen der Maßnahme saniert und ertüchtigt werden.

Im Bereich der Ölbachstraße liegt der ehemalige Bahnhof/ Haltepunkt des Ortsteils Bergisch-Neukirchen. Hier erfolgt eine weitere Anbindung über eine fast höhengleiche Zufahrt (kurze Rampe) für den Ortsteil Bergisch-Neukirchen.

In der weiteren Führung überquert die Trasse die Straßen Grundermühlenweg und die Atzlenbacher Straße. Die Bauwerke sind Gewölbebrücken aus Ziegelmauerwerk, die im Rahmen der Maßnahme saniert werden müssen.

#### Verknüpfungspunkt 4

Im Bereich der Atzlenbacher Straße wird eine Anbindung der Ortschaft „Atzlenbach“ geplant. Die Anbindung erfolgt als Böschungsrampe.

Ca. 300 m weiter wird ein Viehdurchlass erstellt, der die Verbindung der großen Weideflächen (umfangreiche Milchviehhaltung) in diesem Bereich ermöglicht. Im weiteren Verlauf kreuzt ein Wirtschaftsweg höhengleich den Radweg.

#### Verknüpfungspunkt 5

Rund 200 m weiter ist der nächste Verknüpfungspunkt an die Straße „Auf dem Bohnbüchel“ geplant. Hier werden der westliche Bereich der Ortsteils Pattscheid und die Ortslage Neuenkamp angeschlossen.

Als nächste Maßnahme überquert der Rad- und Fußweg die Straßen Oberölbach und die Stichstraße Burscheider Straße. Die Bauwerke sind Gewölbebrücken aus Ziegelmauerwerk (mit Anteilen von Betonwänden), die im Rahmen der Maßnahme saniert werden müssen.

Weitere 500 m weiter befindet sich der Bereich des ehemaligen Bahnhofes Pattscheid. Das historische Gebäude des Bahnhofes mit Güterhalle ist vorhanden und in einem sehr gut sanierten Zustand. Auch die Bahnsteiganlage besteht noch.

#### Verknüpfungspunkt 6

Anschließend unterquert der Rad- und Fußweg die Straße Romberg. Die Ortslage Romberg und der östliche Bereich des Ortsteils Pattscheid werden hier über eine Rampe angeschlossen. Die Straßenbrücke Romberg ist abgängig und wird teilweise durch den Neubau eines Dammes ersetzt. Die Planung der TBL AöR sieht hier vor, dass ein Durchlass mittels einer Metallröhre eingebaut wird, um eine fahrradfreundliche Durchfahrt zu gewährleisten. Die Kosten für diese Maßnahme sind bereits seit dem Haushaltsjahr 2009 im städtischen Haushalt eingestellt und damit nicht Bestandteil der Zuschussmaßnahme.

#### Verknüpfungspunkt 7

Kurz vor der Stadtgrenze Leverkusen/ Burscheid überquert der Rad- und Fußweg einen Fußweg-Tunnel. Auf dem Fußweg verläuft ein überregionaler Wanderweg. Hier erfolgt eine Anbindung an den Wanderweg. Eine behindertengerechte Anbindung ist aufgrund der Topographie hier nicht durchführbar.

Unmittelbar hinter dem Brückenbauwerk verläuft die Stadtgrenze zu Burscheid. Die weitere Führung des Rad- und Fußweges auf der stillgelegten Bahntrasse obliegt der Planung der Stadt Burscheid die zeitgleich durchgeführt wird.

#### Notwendigkeit der Baumaßnahme

Auf Grund der Aufnahme der vorhandenen Bahntrasse in das Handlungsprogramm der BahnflächenEntwicklungGesellschaft NRW (BEG) wurde entschieden, den Rad- und Fußweg auf der Bahntrasse von Opladen nach Remscheid im Rahmen des Alleinradwegprogrammes des Landes NRW zu verwirklichen.

Es wird somit ein Alleinradweg von Opladen über Burscheid und Wermelskirchen nach Lennep realisiert, der in Bergisch Born an den neuen Bahntrassenradweg (Wasserquintett) nach Marienheide anschließt.

Der derzeit durchgehend fehlende Radweg innerhalb des Planungsabschnittes an der L291 führt dazu, dass der Radfahrer in diesem Bereich auf der Straße fahren muss. Da die L291 eine hohe Verkehrsbelastung aufweist und gleichzeitig relativ hohe Geschwindigkeiten gefahren werden, führt dies generell zu gefährlichen Situationen.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass die momentane Anbindung der kleinen Ortslagen untereinander und die Verbindung zum Ortszentrum ohne durchgängigen Rad- und Fußweg eine unbefriedigende und verkehrsgefährdende Situation darstellt.

Da der geplante Rad- und Fußweg sich in einer besonderen Lage befindet und neben der überregionalen auch eine sehr starke regionale Bedeutung besitzt, wurde gemäß der neuen Richtlinie für Radverkehrsanlagen (ERA) in Abstimmung mit der Zuschussbehörde eine Breite von 4,0 m gewählt.

Durch die einzelnen Ortslagen sowie der überregionalen Verbindung nach Burscheid bzw. Remscheid und dem hierdurch entstehenden Verkehrsaufkommen ist es erforderlich geworden, eine sichere Andienung an das überörtliche Radverkehrsnetz insbesondere in die Stadtzentren anzubieten.

Zukünftig wird, auch wegen höherer Energiekosten, mit weiteren ÖPNV Nutzungen und mit einem erhöhtem Radverkehrsaufkommen zu rechnen sein. Somit sind Infrastrukturmaßnahmen, welche dem Rad- und Fußgängerverkehr dienen, eine zukunftsorientierte Investition.

Neben der Freizeitnutzung hat der geplante Rad- und Fußweg auch eine große Bedeutung für den Schülerverkehr. Es gibt rd. 700 - 800 Schüler aus Burscheid die weiterführende Schulen in Leverkusen/ Opladen besuchen. Es ist davon auszugehen, dass der Rad- und Fußweg eine sichere Alternative für Schüler bedeutet.

Durch den Bau des Rad- und Fußweges wird auch der Verkehrsfluss auf der L291 abschnittsweise verbessert, da weniger Radverkehr innerhalb der Streckenabschnitte ohne Radwege überholt werden muss.

Des Weiteren werden im Zuge der beschriebenen Maßnahme weitere Projekte im Rahmen des Alleenradwegeprogramms auf alten Bahntrassen realisiert. Durch den Bau und der damit verbundenen Vernetzung bietet sich eine große Chance, das Freizeit- und Erholungsangebot für die Region deutlich zu steigern. Es ergibt sich eine Mobilitätschance, die auch unter ökologischen Aspekten als sinnvoll anzusehen ist. Radtouren auf Bahntrassen erfreuen sich immer größerer Beliebtheit. Aufgrund ihrer Bauweise sind sie perfekt für Freizeit- und Genussradler geeignet. Die Trasse führt durch eine landschaftlich attraktive Gegend und beinhaltet eine Vielzahl von interessanten Bauwerken. Bis heute gelten die Bauten als architektonische und ingenieurtechnische Meisterleistung und diese geben den Blick frei auf grüne Täler, idyllisch gelegene Ortschaften und die Kulturgeschichte der Region.

Die alte Trasse zeichnet sich durch geringe Steigungen aus, denn die schweren Züge, die noch vor einigen Jahren auf den Schienen rollten, konnten keine Steigungen mit mehr als 3% bezwingen. Genau diese Bauweise ist es, die Bahntrassen für Radfahrer so reizvoll macht, denn sie haben die Gewissheit, dass die Freude am Radfahren nicht durch steile Anstiege getrübt wird. Radwege auf Bahntrassen sind deshalb vor allem für Familien mit Kindern attraktiv.

Das Radfahren wird wenig oder gar nicht durch Verkehrslärm beeinträchtigt. Des Weiteren müssen deutlich weniger Straßen höhengleich gekreuzt werden als bei herkömmlichen Radwegen. Dies wiederum führt zu einem völlig entspannten Radeln.

Der Rad- und Fußweg auf der stillgelegten Bahntrasse ermöglicht der Region eine große Chance das Freizeit- und Erholungsangebot deutlich zu steigern.

### Technische Gestaltung der Baumaßnahme

Die Trassierung des Rad- und Fußweges erfolgt, wie schon erwähnt, durchgehend auf der vorhandenen alten Bahntrasse der Kursbuchstrecke 411 Remscheid - Wermelskirchen - Burscheid - Opladen und weist somit die gleichen Entwurfsparameter auf. Die Trasse zeichnet sich durch eine Führung mit großen Radien aus.

Die räumliche Linienführung entspricht ebenfalls der Bahntrasse. Es ergibt sich somit eine Führung des Radweges abseits der Landstraße L291.

Die Längsneigung bzw. Gradienten entspricht ebenfalls den bestehenden Neigungsverhältnissen der vorhandenen Bahntrasse und weist somit sehr geringe Steigungen auf. Ausnahmen bilden hier die geplanten Rampen zu den Verknüpfungspunkten und Anbindungen. Hier wird ein Längsgefälle von maximal 6 % angestrebt.

Die Breite des Radweges wurde entsprechend der ERA auf 4,00 m festgesetzt. Aufgrund der inzwischen gesammelten Erfahrungen aus den Städten Wermelskirchen und Burscheid ist eine Radwegbreite von 3,0 m nicht ausreichend. Da im Leverkusener Radweg-Abschnitt neben Opladen (70.000 Einwohner) auch weitere große Stadtteile (Bergisch-Neukirchen und Pattscheid) angebunden werden, ist davon auszugehen, dass in der Spitzenstunde die Anzahl der Fußgänger und Radfahrer rd. 100 bis 200 beträgt.

Die Stärke des Wegeaufbaus wird in Anlehnung an die RStO 01 für den Straßenoberbau festgelegt. Es wird davon ausgegangen, dass eine ausreichend starke Schicht des Schottermaterials zur Verfügung steht. Eine stichprobenartige Untersuchung des vorhandenen Aufbaus wurde durchgeführt und bestätigte die Annahme.

Des Weiteren wird davon ausgegangen, dass der Schotteraufbau nicht zu stark mit organischen Anteilen durchsetzt ist. Bei stark mit organischen Stoffen (Laub, Äste) belasteten Bereichen müsste die oberste Schicht des vorhandenen Schotters abgetragen und anschließend die verbleibende Schotterschicht (Bahnschotter) in einer Stärke von rund 30 cm durchgefräst werden. Bei zu geringen Schotterstärken wäre Material zuzuführen.

Die hieraus erstellte Schottertragschicht besitzt die erforderlichen Baueigenschaften. Die vorhandenen Baustoffe werden somit zu 100 % wiederverwendet.

Anschließend erfolgt der Oberbau mit einer Asphalttschicht in konventioneller Bauweise. Der Oberbau der bituminös befestigten Flächen wird demnach wie folgt geplant.

2,5 cm Asphaltbeton  
8 cm Asphalttragschicht  
30 cm Schottertragschicht (Recycling)  
-----  
40,5 cm Gesamtaufbau

Im Bereich der Verknüpfungspunkte, in denen auf Grund der Anrampungen kein altes Schottermaterial zur Verfügung steht, wird ein Ausbau in herkömmlicher Bauweise vorgesehen. Die Dicke des Straßenaufbaus hier entspricht dem Aufbau der Gesamtrasse.

### Anbindungen / Kreuzungen

#### **Verknüpfungspunkt 1: Imbacher Weg (Anlage 1)**

Niveaugleiche Anbindung an das öffentliche Straßenverkehrsnetz in Form eines kurzen Verbindungsweges. Ein Grunderwerb ist nicht erforderlich.

#### **Verknüpfungspunkt 2: Obere Straße (Anlage 2)**

Anbindung an das öffentliche Straßenverkehrsnetz der Straße Obere Straße durch den Bau einer kleinen Rampe. Hieraus ergibt sich dann über die Obere Straße eine direkte Verbindung zur L291. Ein Grunderwerb ist nicht erforderlich.

#### **Verknüpfungspunkt 3: Ölbachstraße (Anlage 3)**

Anbindung an das öffentliche Straßenverkehrsnetz der Straße Ölbachstraße durch den Bau einer kleinen Rampe im Bereich der ehemaligen Haltestelle. Ein Grunderwerb ist nicht erforderlich.

#### **Verknüpfungspunkt 4: Atzlenbacher Straße (Anlage 4)**

Anbindung an das öffentliche Straßenverkehrsnetz der Straße Atzlenbacher Straße durch den Bau einer längeren Böschungsrampe. Hierfür ist Grunderwerb in einem geringen Umfang noch erforderlich. Der Grunderwerb soll durch Flächentausch bzw. Gestattung erfolgen.

#### **Verknüpfungspunkt Wirtschaftsweg Oberölbach**

Kreuzung eines Wirtschaftsweges durch Anpassung des landwirtschaftlichen Weges. Hieraus ergibt sich ein gemeinsames Höhenniveau welches eine niveaugleiche Kreuzung des Rad- und Fußweges ermöglicht.

#### **Verknüpfungspunkt 5: Auf dem Bohnbüchel (Anlage 5)**

Anbindung an das öffentliche Straßenverkehrsnetz der Straße „Auf dem Bohnbüchel“ durch den Bau einer längeren Rampe. Hierfür ist Grunderwerb in einem geringen Umfang noch erforderlich. Der Grunderwerb soll durch Flächentausch bzw. Gestattung erfolgen.

#### **Verknüpfungspunkt 6: Romberg (Anlage 6)**

Anbindung an das öffentliche Straßenverkehrsnetz der Straße Romberg durch den Bau einer längeren Rampe sowie einer kürzeren steileren Verbindung im Bereich Bahnhof Pattscheid (Hier ergibt sich dann eine direkte Verbindung zur L291). Grunderwerb ist im Bereich der längeren Rampe nicht erforderlich. Im Bereich der Verbindung durch den Bahnhof ist ein Wegerecht vorhanden.

#### **Verknüpfungspunkt 7: Stadtgrenze (Anlage 7)**

Anbindung an die Burscheider Straße L291 über einen überregionalen Wanderweg in Form einer kurzen Rampe. Der Abzweig erfolgt vor dem Tunnelbauweg. Ein Grunderwerb ist nicht erforderlich.

### Altlasten

Im Rahmen der Voruntersuchungen wurde durch das Büro Landplus eine Untersuchung für Schotter und Nebenflächen erstellt. Danach kann der vorhandene Schotter grundsätzlich zur Errichtung des geplanten Rad- und Fußweges verwertet werden, und vor Ort verbleiben. Der Schotter ist in die Zuordnungsklasse Z 1.2 nach LAGA einzustufen.

Im Bereich der freien Strecke sowie der weitgehend ungenutzten Nebenflächen (Böschungsbereiche, Brachland) wurden gemäß des vorliegenden Untersuchungsberichts, - mit Ausnahme im Bereich Bahnhof Pattscheid und einer wilden Müllkippe in Höhe Streckenkilometer 35,0 - keine besonderen Altlastverdachtsflächen im Stadtgebiet Leverkusen ausgewiesen, sodass bei der derzeitigen Nutzung kein weiterer Handlungsbedarf gesehen wird. Da in evtl. kontaminierten Bereichen nach derzeitigem Stand keine Erdmassen entnommen werden, entfällt auch die Entsorgung.

Ein Verdacht auf das Vorliegen nutzungsbedingter Verunreinigungen des tieferen Untergrundes bzw. des gewachsenen Bodens besteht entsprechend im Bereich der freien Strecke und der ungenutzten Nebenflächen nicht.

In einigen Bereichen ist es vorgesehen, die oberste Schicht des vorhandenen Aufbaus mit ihren humosen Anteilen seitlich abzuschleifen (ca. 5-10 cm). Anschließend wird der verbleibende Bahnschotter in eine Tragschicht verarbeitet.

In den Rampenbereichen sind teilweise Auffüllungen und Abtragungen erforderlich. Nach Möglichkeit wird ein Massenausgleich angestrebt.

### Entwässerung

Die Entwässerung des Radweges erfolgt über die Schulter in die Bankette bzw. unbefestigten Seitenflächen. Die derzeitige Entwässerungssituation bleibt somit erhalten. Es sind keine baulichen Entwässerungsanlagen notwendig.

### Brückenbauwerke

Die Folgenutzung der Bahntrasse als Rad- und Fußweg erfordert die Herrichtung der bestehenden Bauwerke. Die Planung und die Abstimmung zur Ertüchtigung der Brücken erfolgt in Abstimmung zwischen den zuständigen Fachabteilungen der Stadt und dem Förderverein. Grundsätzlich wurde jedes Brückenbauwerk hinsichtlich einer Herrichtung begutachtet (neue Geländer, etc.).

### Straßenausstattung

Nach Herstellung der Trasse wird im Rahmen einer Begehung festgelegt in welchen Abschnitten eine Sicherung des Rad- und Fußweges durch Absturzsicherungen erforderlich wird. Für den unmittelbaren Bereich der Bauwerke/ Brücken sind Geländer (Bauweise wie Burscheid und Wermelskirchen, Ausführung als Stahlpfosten-Holzplanken-Konstruktion) geplant.

Der Förderverein wird im Zusammenhang mit der Baumaßnahme verschiedene Bereiche mit Sitzbänken und Mülleimern ausstatten (über Sponsoring). Die Ausstattung ist daher nicht in der Kostenberechnung erfasst.

Eine Beleuchtung des Streckenabschnittes ist wie bei der bereits fertiggestellten Balkantrasse nicht geplant.

#### **4. Kosten und Finanzierung der Baumaßnahme:**

Die gesamten Baukosten belaufen sich gemäß der beiliegenden Kostenberechnung nach AKS (Anlage 9) auf rund 1,872 Mio. Euro.

Kostenträger der beschriebenen Baumaßnahme sind das Land NRW und der Förderverein Balkantrasse in Verbindung mit der Stadt Leverkusen.

Zur Finanzierung wurde bei der Bezirksregierung Köln im September 2012 ein Förderantrag gestellt; die beantragte Zuwendung beträgt 1.519.056 Euro. Ein Bescheid liegt noch nicht vor. Im städt. Haushalt stehen Mittel für die Jahre 2013 und 2014 über insgesamt 1.872.000 € zur Verfügung (sh. S. 2)

Darüber hinaus besteht ein Ansatz von 266.000 € für die Brückensanierung Romberg.

Die Kosten für den Rad- und Fußweg lösen keine Beitragspflicht aus.

#### **5. Weiterer Ablauf der Baumaßnahme**

Nach Vorlage des Bewilligungsbescheides wird mit den Baumaßnahmen in 2013 begonnen. Der Abschluss aller Maßnahmen ist für 2014 geplant.

#### **Anlage/n:**

- Anlage 1-LP6-Verknüpfungspunkt 1
- Anlage 2-LP7-Verknüpfungspunkt 2
- Anlage 3-LP8-Verknüpfungspunkt 3
- Anlage 4-LP9-Verknüpfungspunkt 4
- Anlage 5-LP10-Verknüpfungspunkt 5
- Anlage 6-LP11-Verknüpfungspunkt 6
- Anlage 7-LP12-Verknüpfungspunkt 7
- Anlage 8-Übersichtsplan Balkantrasse
- Anlage 9-Kostenberechnung AKS