



Stadt Leverkusen

**Kreisverkehr Küppersteger Straße
mit beidseitigem Anschluss an die B8 / Europaring
(Windthorstraße / Hardenbergstraße)**

**Erläuterungsbericht
zur Einplanungsantrag**

Gliederung

1. Darstellung der Baumaßnahme/Allgemeines

- 1.1 Planerische Beschreibung
- 1.2 Straßenbauliche Beschreibung

2. Notwendigkeit der Baumaßnahme

- 2.1 Gegenwärtige Verkehrsverhältnisse
- 2.2 Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen

3. Vorhandener Ausbauzustand

- 3.1 Historie

4. Technische Gestaltung der Baumaßnahme

- 4.1 Verbesserung Leistungsfähigkeit
- 4.2 Querungsbeziehungen
- 4.3 Radverkehrsanlagen
- 4.4 Verknüpfungen
- 4.5 ÖPNV
- 4.6 Barrierefreiheit
- 4.7 Zusammenfassung Verbesserungen

5. Erläuterung zur Kostenschätzung

- 5.1 Kosten
- 5.2 Kostenträger

6. Durchführung der Baumaßnahme

- 6.1 Zeitliche Abwicklung
- 6.2 Grunderwerb
- 6.3 Verkehrsregelung während der Bauzeit

Quellenangaben

Richtlinien für integrierte Netzgestaltung / RIN 2008

Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen / RASt 06

Empfehlungen für Radverkehrsanlagen / ERA 2010

Empfehlungen für das Sicherheitsaudit von Straßen / ESAS 2002

Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen / EFA 2002

Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen / R-FGÜ 2001

Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren 2006

Straßenverkehrsordnung / StVO

Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung / VwV-StVO

Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs / EAÖ 2003

Empfehlungen für Planung, Bau und Betrieb von Busbahnhöfen 1994

Richtlinien für die Markierung von Straßen Teil 1 / RMS-1 1993

Richtlinien für die Markierung von Straßen Teil 2 / RMS-2 1980

Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaues von Verkehrsflächen / RStO 12

Im nachfolgenden Text wird in der Regel üblich die abgekürzte Bezeichnung gewählt.

1. Darstellung der Baumaßnahme/Allgemeines

1.1 Planerische Beschreibung

Die Maßnahme „Kreisverkehr Küppersteger Straße mit beidseitigem Anschluss an die B8 / Europaring (Windthorststraße / Hardenbergstraße)“ in Leverkusen dient dazu, den Verkehrsfluss der verkehrswichtigen Straßenverbindung zu verbessern. Der gesamte Straßenverkehr wird durch die vorliegende Planung deutlich leistungsfähiger und für alle Verkehrsteilnehmer sicherer.

1.2 Straßenbauliche Beschreibung

Soweit für die Trassierung und Festlegung der planerischen Eckwerte möglich wurden die Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen / RAS 06 zugrundegelegt.

Die Trassierung der Haltestellen erfolgte den Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs / EAÖ 2003.

2. Notwendigkeit der Baumaßnahme

2.1 Gegenwärtige Verkehrsverhältnisse

Bei dem überplanten Knotenpunkt und deren Anschlüsse handelt es sich um eine Straßenverbindung gehobener und verkehrswichtiger Bedeutung. Der Knotenpunkt befindet sich im Bereich der Hochlage der Bundesstraße 8 - Europaring. Hier wird die Haupt-Nord-Süd-Achse der Stadt Leverkusen mit einer wichtigen Ost-West-Verbindung (Bismarckstraße, Küppersteger Straße) verknüpft.

Die Hardenbergstraße und die Windthorststraße stellen laut NWSIB-online (Straßen NRW) tatsächliche Äste der Bundesstraße 8 dar. Über diese Äste wird die Verknüpfung der Tieflage der B8 mit dem hochliegenden Knoten und damit auch die Verknüpfung der Ost-West-Achse realisiert. Die Bundesstraße 8 bildet die direkte Verbindung der beiden Stadtteilzentren Opladen und Wiesdorf. Überörtlich ist die Bundesstraße 8 neben dem Autobahnnetz die Hauptverbindung zwischen Leverkusen und Köln.

Die Bismarckstraße verbindet die Stadtteile Küppersteg und Bürrig mit Manfort. An der Bismarckstraße liegt die BayArena (Fußballstadion von Leverkusen), die Ostermann-Arena (nationale Handball-, Basketball- und Volleyballspiele sowie Messen, Tagungen und Firmenevents) und das Calevornia (Spaßbad und Saunalandschaft). Die Küppersteger Straße stellt eine Verbindung nach Bürrig, Rheindorf und Hitdorf dar. An der Küppersteger Straße liegt der S-Bahnhof Leverkusen-Küppersteg und dessen P+R-Anlage.

2.2 Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen

Besondere Veränderungen bestehender Umweltbeeinträchtigungen sind durch die Maßnahme nicht zu erwarten.

Durch den Umbau in einen leistungsfähigen Kreisverkehr ist mit einer Verringerung der Wartezeiten und den damit verbundenem Lärm und Schadstoffmissionen zu rechnen.

3. Vorhandener Ausbauzustand

3.1 Historie

Der Knotenpunkt selbst war ursprünglich als signalisierter Knoten ausgebaut. Im Jahr 2004 wurde die Kreuzung aufgrund einer Großbaustelle im Umfeld provisorisch zu einem Kreisverkehr umgebaut. Hierzu wurden einige Bordanlagen entfernt, andere zusätzlich auf die bestehende Asphaltbefestigung aufgeklebt und ein Innenkreis aus provisorischen Lüft-Leit-Elementen errichtet. Nebenanlagen wurden provisorisch erweitert, allerdings ohne die bestehende Straßenentwässerungsgegenstände (Rinnen und Straßenabläufe) anzupassen. Der Asphaltoberbau wurde in Teilbereichen provisorisch erweitert.

4. Technische Gestaltung der Baumaßnahme

4.1 Verbesserung Leistungsfähigkeit

Die aktuelle Planung sieht vor, den Knoten erstmalig vollständig und grundhaft in einen Kreisverkehr umzubauen. Bei der Planung sind die aktuell gültigen FGSV-Regelwerke berücksichtigt. Erstmals werden die Belange von KFZ-Verkehr, Radfahrern, Fußgängern und dem ÖPNV vollständig und umfassend berücksichtigt. Durch Umsetzung der vorliegenden Planung wird die Leistungsfähigkeit des Knotens sowohl gegenüber der ursprünglichen LSA-Lösung, als auch gegenüber dem aktuellen provisorischen Zustand gesteigert und langfristig gesichert. Der Verkehrsfluss wird gegenüber dem Ursprungszustand erheblich stetiger. Die Leistungsfähigkeit wird durch einen größeren Gesamtdurchmesser gegenüber dem Provisorium verbessert.

4.2 Querungsbeziehungen

Die Querungsbeziehungen für Fußgänger werden deutlicher sichtbar und barrierefrei angelegt. Die Sicherheit beim Querenden wird durch eine Verbesserung der Sichtbeziehungen gesteigert. Die Querungsstellen werden barrierefrei ausgestaltet.

4.3 Radverkehrsanlagen

Beim Ausbau der Rampen (Hardenbergstraße und Windthorststraße) werden die Gehwege auf eine richtlinienkonforme Breite ausgebaut. Der Radverkehr wird erstmalig angemessen berücksichtigt. Hierzu werden Schutzstreifen angelegt. Die Schutzstreifen berücksichtigen einen zusätzlichen Sicherheitsabstand zu den Längsparkständen. Der Ausbau der Randanlagen der Rampen gewährleistet eine verkehrssichere und angemessen breite Fußwegverbindung in der vorhandenen Infrastruktur (Einzelhandel) in Nord-Süd-Richtung.

Die Umgestaltung der Rampenbereiche gewährleistet eine erhebliche Verbesserung des Radverkehrs. Der Konflikt PKW-Radfahrer wird durch eine bessere Erkennbarkeit der Radwegführung, bessere Anfahrtsicht und eine Entflechtung im direkten Einmündungsbereich an den Ein- und Ausfädelungsstellen erreicht.

4.4 Verknüpfungen

Die neue Radverkehrsführung knüpft nahtlos an die ebenfalls geförderte Radwegplanung der Stadt Leverkusen in der Bismarckstraße an. Die Planungen sind aufeinander abgestimmt und dienen dazu, das Radverkehrskonzept der Stadt Leverkusen flächendeckend zu realisieren. Durch die neue Radwegführung und die Integration eines Fahrradverleihsystems der Wupsi (ÖPNV-Betreiber) ist die Erreichbarkeit der Haltestellen mit dem Rad und somit die Verknüpfung von Nahmobilität und ÖPNV gewährleistet.

4.5 ÖPNV

Im Bereich der Rampe Hardenbergstraße wird die Anfahrbarkeit der Bushaltestelle gegenüber der heutigen Situation deutlich verbessert. Hierdurch ergibt sich eine sichere und schnellere Abwicklung der Ein- und Aussteigevorgänge.

**4.6
Barrierefreiheit**

Sowohl die Querungsstellen als auch die Haltestellen des ÖPNV im gesamten Planungsgebiet werden umfassend barrierefrei ausgebaut. Es wurden taktile Elemente und Leitsysteme unter Einbeziehung von optischen Kontrasten geplant. Hierbei wurden die aktuellen DIN-Vorgaben und FGSV-Regelwerke (z.B. H BVA) beachtet.

**4.7
Zusammenfassung
Verbesserungen**

Durch die Umsetzung der Maßnahme werden/wird:

- 1) der Kreisverkehr Küppersteger Straße erstmalig grundhaft ausgebaut
- 2) das gesamte Plangebiet richtlinienkonform hergestellt
- 3) die Leistungsfähigkeit des Knotens verbessert
- 4) die Stetigkeit des Verkehrsflusses gesteigert
- 5) die Querungsbeziehungen sicherer gestaltet
- 6) die Querungen barrierefrei ausgestaltet
- 7) die Nebenanlagen in angemessener Breite ausgestaltet
- 8) der Radverkehr angemessen berücksichtigt
- 9) die Sicherheit des Radverkehrs verbessert
- 10) das Radverkehrskonzept umgesetzt
- 11) die Verknüpfung von Nahmobilität mit dem ÖPNV realisiert
- 12) die Abfertigung des ÖPNV verbessert
- 13) die Barrierefreiheit im ÖPNV gewährleistet
- 14) die Verkehrssicherheit der Hochlage gesichert
- 15) die Aufenthaltsqualität am Knotenpunkt gesteigert
- 16) das städtebauliche Gesamtbild verbessert

5. Erläuterung zur Kostenschätzung

**5.1
Kosten**

Für den vorliegenden Entwurf wurde eine Kostenschätzung durchgeführt. Die Gesamtkosten des reinen Straßenbaus (Kostenschätzung vom 18.05.2018/ISAPLAN Ingenieur GmbH) belaufen sich auf

1.760.000 EUR brutto.

**5.2
Kostenträger**

Kostenträger der Maßnahme ist die Stadt Leverkusen.

Für die Maßnahme wird hiermit ein Einplanungsantrag gemäß den Förder Richtlinien des kommunalen Straßenbaus (FöRi-kom-Stra) gestellt.

Die Kostenschätzung ist in drei Teilabschnitte gegliedert. Die Teilabschnitte sind auf dem beiliegenden Kostenteilungsplan farblich dargestellt und separat benannt.

6. Durchführung der Baumaßnahme

6.1
Zeitliche Abwicklung

Baubeginn ist für das 1. Quartal 2020 vorgesehen.

6.2
Grunderwerb

Für die Realisierung der Baumaßnahme ist kein Grunderwerb erforderlich. Der gesamte Ausbaubereich liegt innerhalb der Eigentumsgrenzen der Stadt Leverkusen.

6.3
Verkehrsregelung während der Bauzeit

Die Verkehrsregelung während der Bauzeit wird aktuell in enger Koordination mit der Stadt Leverkusen erarbeitet. Für die Hauptbauabschnitte wird eine einvernehmlich mit allen Beteiligten abgestimmte Planung erstellt.

Leverkusen, 18.05.2018

ISAPLAN Ingenieur GmbH
Brückenstraße 4
51379 Leverkusen