

Der Text ist, um die Barrierefreiheit zu gewährleisten, zum Vorlesen optimiert!

## Vermerk zur frühen Öffentlichkeitsbeteiligung nach Paragraph 25, Absatz 3 Verwaltungsverfahrensgesetz NRW (Abkürzung: VwVfG NRW)

### Maßnahme

Die Städte Neuss, Düsseldorf, Langenfeld und der Landesbetrieb Straßenbau NRW, Regionalniederlassung Niederrhein planen den Neubau der Radschnellverbindung (RSV) Neuss, Düsseldorf und Langenfeld. Diese weist eine Gesamtlänge von 24 Kilometern auf und verbindet die Städte Neuss mit einer Teilstrecke von 2,5 km, Düsseldorf mit einer Teilstrecke von 19 km und Langenfeld mit einer Teilstrecke von 2,5 km miteinander. Der Radschnellweg ist von regionaler Verbindungsfunktion, die Vorzugstrasse beginnt an der Galopprennbahn in Neuss, kreuzt die Landesstraße 137 Willy-Brandt-Ring und verläuft auf der Nordseite der Bundesstraße 1 Josef-Kardinal-Frings-Brücke nach Düsseldorf, entlang des Hammer-, Volmerswerther- und Fleher Deichs über die Landesstraße 293 Münchener Straße entlang der Universität Düsseldorf nach Benrath, kreuzt die Bundesautobahn 59 und schließt nach 24 Kilometern an der Landesstraße 353 Berghausener Straße in Langenfeld ab.

Für die RSV liegt ein im Jahr 2013 landesweiter Planungswettbewerb der Landesregierung und der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW vor. Ausschlaggebend dafür war insbesondere das große Potenzial, das diese Trasse in Hinblick auf die hohen Pendlerströme und die kurzen Entfernungen zwischen der Stadt Düsseldorf und den Nachbarkommunen bietet. Mit der Heinrich-Heine-Universität liegt außerdem ein bedeutender Bildungsstandort an dieser potenziellen Radschnellverbindung. Die im Wettbewerb prämierte Trasse wurde in einer vorliegenden Studie unter folgenden Zielsetzungen auf ihre Machbarkeit geprüft:

Schaffung eines hochwertigen Infrastrukturangebots für Alltagsradfahrende für den täglichen Weg zur Schule oder Arbeit; Umwegfreier Verlauf, Einhaltung der Qualitätskriterien für Führungsformen und Knotenpunkte, um ein schnelles Vorankommen zu ermöglichen; Ausschöpfung maximal möglicher Potenziale durch die Gestaltung des Verlaufs; Verträgliche Gestaltung der Trasse mit der angrenzenden Landschaft und Stadtbild; eindeutig lesbare und sichere Infrastruktur durch Leitelemente; Netzverknüpfung regionaler und kommunaler Radschnellverbindungen;

Auf diesen Abschnitten ist unter Berücksichtigung der Beurteilungsmerkmale wie Umwelt, Trassierung, Streckenlänge, Städtebau und Kosten eine Vorzugsvariante ermittelt worden.

Die Machbarkeitsstudie inklusive Variantenuntersuchung und die sich ergebende Vorzugstrasse wurde durch das Büro VIA Köln erarbeitet und den einzelnen Städten Neuss, Düsseldorf und Langenfeld vorgestellt und abgestimmt. Diese bestätigten das Ergebnis mit ihren jeweiligen Ratsbeschlüssen.

Träger des Vorhabens und Straßenbaulastträger sind innerhalb ihrer Ortsdurchfahrten die Städte Neuss und Düsseldorf in eigener Zuständigkeit. Für die freie Strecke zwischen Neuss und Düsseldorf und den Bereich Langenfeld ist gemäß Straßen- und Wegegesetz Nordrheinwestfalen der Landesbetrieb Straßenbau zuständig.

Das Untersuchungsgebiet der durchgeführten Umweltverträglichkeitsuntersuchung umfasst 8 Abschnitte, die sich wie folgt gliedern:

- Neuss
- Düsseldorf: Volmerswerth und Flehe, Universität, Wersten und Holthausen, Benrath, Urdenbach und Garath, Hellerhof
- Langenfeld

Die Umweltverträglichkeitsstudie wird Anfang 2021 abgeschlossen sein.

Anschließend werden die Unterlagen der Linienfindung für das Projekt erstellt, in denen neben den Aspekten Umwelt auch Wirtschaftlichkeit, Durchsetzbarkeit, Leistungsfähigkeit bewertet werden und zur vorgeschlagenen Linie führen. Aufgrund der Änderung des Straßen- und Wegegesetzes Nordrhein-Westfalen vom 26.02.2019 ist für Radschnellverbindungen kein förmliches Linienbestimmungsverfahren mehr erforderlich. Es ist somit keine Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger sowie der anerkannten Naturschutzvereinigungen durch Auslegung der Pläne in den Gemeinden erforderlich. Es wird ein Termin der Träger öffentlicher Belange durchgeführt, in dem die Städte im Rahmen ihrer eigenen Stellungnahmen Ratsbeschlüsse vorlegen und auch über die vorgebrachten Bedenken und Anregungen der Bürgerinnen und Bürger sowie der Naturschutzverbände über die vorgesehene Linienführung unterrichten. Die Anregungen aus dem vorliegenden Termin der frühen Öffentlichkeit werden in diese Bewertung mit einbezogen.

Anschließend legt der Landesbetrieb Straßenbau die Linienbestimmungsunterlagen mit dem Ergebnis dieses TÖB-Termins dem Verkehrsministerium zur Bestimmung der Linie vor.

Danach werden die jeweiligen Straßenbaulastträger jeweils für ihren Bereich eigenständig die Entwurfsplanung erstellen, die Finanzierung klären und nach Vorliegen eines Baurechts auch den Bau durchführen. Es wird eine Vereinbarung abgeschlossen, in der alle Straßenbaulastträger eine gemeinsame Absichtserklärung zum Radschnellweg abgeben.

### [Ergebnis der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß Paragraph 25, Absatz 3 Verwaltungsverfahrensgesetz NRW](#)

Bei Vorhaben, die nicht nur unwesentliche Auswirkungen auf die Belange einer größeren Zahl von Dritten haben können, soll der Träger der Maßnahme die betroffene Öffentlichkeit frühzeitig, das heißt möglichst vor Stellung eines Antrages auf Durchführung eines Baurechtsverfahrens, über die Ziele des Vorhabens, die Mittel zur Verwirklichung und die voraussichtlichen Auswirkungen unterrichten. Zitat aus dem Paragraphen 25, Abs. 3 VwVfG NRW: „Der betroffenen Öffentlichkeit soll Gelegenheit zur Äußerung und zur Erörterung gegeben werden.“ (Ende Zitat)

Aufgrund der Kontaktbeschränkungen wegen der Corona-Pandemie wird für das Projekt ein Online-Beteiligungsverfahren durchgeführt. Der aktuelle Planungsstand sowie weiterführende Informationen zu den folgenden Planungsschritten werden durch Straßen.NRW über den Internetauftritt zwischen 16.11.2020 und 29.11.2020 für jeden zugänglich gemacht. Diese Verfahrensweise ist an das Planungssicherstellungsgesetz vom 20.05.2020 angelehnt.

Als Ersatz für die persönlichen Erläuterungen der Planung bietet Straßen.NRW am 24.11. und am 25.11.2020 eine telefonische Hotline und am 26.11.2020 Einzeltermine im Amt für Verkehrsmanagement der Stadt Düsseldorf an, über die Fragen zu der Maßnahme beantwortet werden.

Außerdem können bis zum 29.11.2020 schriftliche Anregungen und Bedenken per Post oder Email an Straßen.NRW gesendet werden.

In der örtlichen Presse sowie Veröffentlichungen wurde der Termin vorab ortsüblich bekannt gemacht, um interessierte Bürgerinnen und Bürger und Planbetroffene auf die Veranstaltung aufmerksam zu machen und diesen die Gelegenheit zu geben, sich zu informieren.

Alle vorgebrachten Äußerungen der Teilnehmenden der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung werden nicht Bestandteil der noch durchzuführenden Baurechtsverfahren. Äußerungen und Einwendungen sind in diesen Verfahren gegebenenfalls wiederholt vorzutragen.

Mittels Darstellung des aktuellen Planungsstandes werden weitere Informationen zu den noch durchzuführenden Verfahren vorgestellt. In den Gesprächen mit den Teilnehmenden werden weitere Details auf Nachfrage erläutert. Es wird darauf hingewiesen, dass es sich bei den Internetunterlagen um den aktuellen Planungsstand handelt. Nachfolgend sind die Fragen, Antworten und Ergebnisse der Informationsveranstaltung thematisch und den Stadtgebieten zugeordnet zusammengefasst.

## Bedarf

Die Notwendigkeit einer Radschnellverbindung Neuss-Düsseldorf-Langenfeld, insbesondere auch die Anbindung an den linksrheinischen Deich wird von den Beteiligten gesehen. Jedoch wird vermehrt angemerkt, dass eine Verbindung in das Stadtzentrum Düsseldorf, aber auch die Weiterführung durch Neuss Richtung Holzheim erforderlich sind.

## Grundsätzliches

Ideen, Anregungen und Stellungnahmen, welche über den Untersuchungsraum hinausgehen oder auch die Planung des weiterführenden Radwegenetzes betreffen, wie auch die Ausweisung von Fahrradstraßen, sind nicht Bestandteil dieses Vermerks. Sie werden jedoch an die einzelnen Fachdienste der Städte weitergeleitet und von dort weiter bearbeitet. Im Rahmen der weiteren Entwurfsplanung erfolgt eine detaillierte Darstellung und Prüfung der geplanten Breiten für Radfahrende und zu Fuß Gehende und auch die Erstellung der Landschaftspflegerischen Begleitplanung.

Lärmschutz ist für die Radschnellverbindung neben stark belasteten Straßen nicht vorgesehen.

Der Radschnellweg Monheim ist nicht Gegenstand dieser frühen Öffentlichkeitsbeteiligung, er wird durch die Stadt Monheim geplant und gebaut.

## Standards

Bei der Planung der vorliegenden Radschnellverbindung werden die Standards des Leitfadens für Planung, Bau und Betrieb von Radschnellverbindungen in Nordrhein-Westfalen zugrunde gelegt und beachtet. Die Radverkehrsführung soll durch eine direkte, umwegfreie Linienführung eine Reisegeschwindigkeit über 20 km/h ermöglichen und maximale Längsneigungen von 3 % und in kurzen Bereichen 6 % aufweisen. Die Knotenpunkte werden mit möglicher Bevorrechtigung des Radverkehrsteilnehmers gestaltet, so dass in der Regel geringe Zeitverluste von maximal 30 Sekunden innerorts und maximal 15 Sekunden außerorts entstehen. Auf Bordsteine und Umlaufsperrern in Fahrtrichtung wird verzichtet.

Die Standardbreite der RSV für Zweirichtungsradverkehr beträgt 4 m Radweg, mindestens 0,30 m Trennstreifen und 2,50 m Gehweg. Diese Maße können jedoch nicht durchgehend eingehalten werden, 10 % der Trasse dürfen nicht dem Standard entsprechen. Die Radschnellverbindung wird in Teilbereichen als Fahrradstraße ausgewiesen. Die Nutzung als straßenrechtlich gewidmete Verkehrsfläche ist mit Ausnahme des Gehweges ausschließlich dem Radverkehr vorbehalten. Eine

Separation vom Fußverkehr wird bis auf die Mühlenbachbrücke und der Strecke entlang des Friedhofs Itter durchgehend erreicht.

Beim Deckenaufbau der RSV wird eine erhöhte Verkehrsbelastung durch Unterhaltungsfahrzeuge und ein maximaler Fahrkomfort für den Radverkehr mit einer hohen Belagsqualität und einer durchgehenden Asphaltierung berücksichtigt. Straßenbahnschienen sollten als Unfallschwerpunkte bei der Planung besondere Berücksichtigung finden, ebenfalls die Gefahrenstelle Beifahrtür bei parkenden Autos. Die RSV wird betrieblich unterhalten und gewartet.

Es wird mehrfach angemerkt, dass es sinnvoll ist, dass die RSV auch für die Nutzung für S-Pedelecs vorgesehen werden sollte. S-Pedelecs, also Fahrräder mit Unterstützung bis 45 km/h dürfen nicht auf Radwegen fahren, für sie gilt die Pflicht zur Benutzung der Straße. Die für die Durchführung der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) zuständigen Straßenverkehrsbehörden der Länder dürfen bei Bedarf auch Radwege für andere Verkehrsarten mittels Zusatzzeichen öffnen. Dies entscheiden sie in eigener Zuständigkeit nach pflichtgemäßem Ermessen anhand der konkreten Verkehrsverhältnisse und Örtlichkeit. Bei Freigabe müssen S-Pedelec-Fahrende dann erforderlichenfalls die Geschwindigkeit an den Radverkehr anpassen. Zurzeit sind jedoch Radschnellwege für S-Pedelecs verboten.

### Zu Fuß Gehende

Die Befestigung des Gehweges entlang der RSV sollte nicht in wassergebundener Decke erfolgen, da die Gefahr gesehen wird, dass die zu Fuß Gehenden den Radschnellweg nutzen.

Ein einseitiger Gehweg sollte durchgehend auf der gleichen Seite des Radschnellweges geführt und ein Seitenwechsel vermieden werden. Von den Beteiligten wird darauf hingewiesen, dass zu Fuß Gehende gleich wichtig wie der Radfahrende zu berücksichtigen sind. Auch sollte die Anbindung an den ÖPNV berücksichtigt werden.

### Landespflege

Im Rahmen der Entwurfserstellung wird der Landschaftspflegerische Begleitplan erarbeitet und abgestimmt. Schutzgebiete, welche durch die RSV durchschnitten werden und auch Baumbestand werden hierbei besonders berücksichtigt.

### Beleuchtung

Es besteht der Wunsch der Radfahrenden nach Beleuchtung der Radschnellverbindung insbesondere an unübersichtlichen Stellen innerorts. Die RSV wird innerorts beleuchtet. Außerorts wird eine Beleuchtung in der weiteren Planungsphase geprüft. Insbesondere im Bereich Langenfeld wird durch Anwohner eine Beeinträchtigung der Insektenpopulation durch Lichtverschmutzung befürchtet. In der weiteren Planung wird die Beleuchtung unter dem Aspekt der Vermeidung der Beeinträchtigung von Insekten und Fledermäusen Berücksichtigung finden.

### Plandarstellung

Die Darstellung der RSV in den im Internet zur Verfügung gestellten Planunterlagen wird vereinzelt bemängelt. Aufgrund des frühen Planungsstadiums erfolgt die Darstellung der Linie für die frühe Öffentlichkeitsbeteiligung im Maßstab 1:2.500. Konkretere Planungsentwürfe und genauere Querschnitte liegen zum heutigen Zeitpunkt nicht vor. Jedoch lässt sich aufgrund der Plandarstellung der grundsätzliche Verlauf und die beabsichtigte Anordnung der RSV inklusive Gehwege ausreichend erkennen.

## Neuss

Im Bereich des Knotens Langemarckstraße gibt es Bedenken wegen der Verkehrssicherheit aufgrund der 2 Lichtsignalgeregelten Querungen und 90Grad-Kurve, es wird vorgeschlagen, eine Unterführung der RSV zu prüfen. Alternativ wird eine niveaugleiche Querung dort vorgeschlagen, wo nur eine Fahrbahn zu queren ist und dies unter Berücksichtigung der maximalen Wartezeit von 30 Sekunden mit Anzeige Countdown. Die Vorschläge werden in der nächsten Entwurfsphase geprüft.

Die geplante RSV-Führung an der Nordseite der Josef-Kardinal-Frings-Brücke entspricht aufgrund der beidseitig vorhandenen geringen Breiten neben der Fahrbahn nicht dem Regelwerk. Da in den nächsten Jahren eine Überprüfung des Bauwerks erforderlich ist, wird von einer aufwändigen baulichen Ergänzung abgesehen. Auch eine Aufhängung unter dem Bauwerk mit Berücksichtigung des Unterhaltungsdienstes wird aus statischen Gründen abgesehen. Die RSV wird auf der Nordseite ausgewiesen, der vorhandene Rad-Gehweg an der Südseite kann in seiner heutigen Funktion bis zum Ersatzneubau ebenfalls bestehen bleiben. Es wurden Anregungen zur Planung der RSV an der Südseite des Bauwerks gegeben, auch um die südlichen Neusser Stadtteile mit der Josef-Kardinal-Frings-Brücke zu verbinden und den Deichweg auf Düsseldorfer Seite über zwei Rampen mit der Brücke zu verknüpfen und die Rampenführung zügiger zu gestalten.

## Düsseldorf

Die Anbindung der RSV vom Bauwerk der Josef-Kardinal-Frings-Brücke zum Rheindeich sollte in der weiteren Entwurfsgestaltung zügiger gestaltet werden. Zusätzlich wird vorgeschlagen, den Radweg entlang der Südseite des Bauwerks zu legen, da hier für die Anbindung an den Deich mehr Platz zur Verfügung steht.

Es wird darauf hingewiesen, dass im Stadtbereich Düsseldorf unter Berücksichtigung der RSV das Radhauptnetz angepasst und qualitativ hochwertig ausgebaut und ausgewiesen wird.

Volmerswerth und Flehe:

### Variante Deichweg

Die insbesondere nachmittags und an den Wochenenden starke Frequentierung durch erholungssuchende zu Fuß Gehende, die Freizeitaktivitäten betreiben wie zum Beispiel Spazierengehen, Walken, Joggen und Skateboard fahren ist unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Altersgruppen wie Jugendliche, Erwachsene, Senioren, Kinder mit Rädern, Kinderwagen, Rollstuhlfahrende in der weiteren Planungsphase zu betrachten. Insbesondere hier sollten möglichst die Standardbreiten des Leitfadens eingehalten werden, um wenig Konfliktpotential zu schaffen. Jedoch wird auch grundsätzlich in Frage gestellt, ob die Erholungsfunktion des vorhandenen Deichweges nicht durch die Verknüpfungsfunktion der RSV überlagert wird. Ebenfalls muss die Erschließungsfunktion für Landwirtschaft und Gartenbaubetriebe weiterhin gewährleistet werden. Zusätzlich wird darauf hingewiesen, dass zurzeit auf dem Deich Anliegende mit dem Kraftfahrzeug fahren und parken, eine Buslinie teilweise über den Deich führt und die Fertigstellung einer Wohnanlage in 2021 geplant ist.

Die Mehrlänge der favorisierten Route über den Deich wird grundsätzlich bemängelt. Diese gleicht sich jedoch durch eine hohe Reisegeschwindigkeit der Deichroute aufgrund der zügigen und relativ konfliktfreien Verkehrsführung aus. Die Anbindung an die Innenstadt wird durch das geplante Radhauptnetz der Stadt Düsseldorf gewährleistet.

Es wird vorgeschlagen, bei einem eventuell erforderlichen Ersatzneubau der Fleher Brücke, diese mit einem Radschnellweg zu versehen, um eine Verbindung Richtung Grimlinghausen nach Neuss zu schaffen.

## Variante Südring

Aufgrund der stark belasteten Kreuzungen Völklinger Straße/Südfriedhof, Volmerswerther Straße, Fleher Straße, Aachener Straße und den Gärtnerei-Betriebszufahrten in den Randbereichen ist eine Vorranggewährung für eine möglichst zügige RSV-Führung nicht realisierbar. Hier existieren viele kleinflächige Anlagen zum Zierpflanzenbetrieb, welche eine extrem hohe Frequentierung der Wege erfordern. Ebenfalls wird ein Eingriff in die satzungsgeschützte Baumallee bemängelt. Die Stadt Düsseldorf beabsichtigt unabhängig von der RSV die Südringroute im Zuge der Fertigstellung des Düsseldorfer Radhauptnetzes zu bauen und an den RSV anzubinden.

## Variante Aderräuscher Weg

Diese Route wird von vielen Beteiligten als die kürzeste und favorisierte Route gesehen. Der Bereich ist jedoch aufgrund der zu erwartenden artenschutzrechtlichen Probleme mit dem Vorkommen des Kammolches auf der freien Strecke, der erforderlichen Mehrversiegelung, der Konfliktsituation und der erforderlichen Erschließung der Wohnbebauung am engen Krahkampweg durch Kfz-Verkehr als Radschnellverbindung weniger geeignet. Der Ausbau des vorhandenen Weges auf 6,00 m Breite würde eine Rodung des Baum- und Buschbestandes sowie zusätzliche Versiegelung in einem geschützten Biotop mit sich führen. Bei einer Weiterverfolgung dieser Variante sind entlang des Aderdamms eine Butvogeluntersuchung sowie eine Amphibien- und Tag-Nachtfalterkartierung durchzuführen.

## Universität:

Aufgrund der erforderlichen reduzierten Flächenversiegelung im Bereich des Fleher Wäldchens sollte dennoch darauf geachtet werden, dass zu Fuß Gehende und Radfahrende weiterhin getrennt und beide Wege asphaltiert werden. Ebenfalls wird vorgeschlagen, die Einbeziehung des Wasserwerksgeländes zu nutzen, um die RSV am Rhein entlang zu führen. Diese ist jedoch aus wasserschutzrechtlichen Gründen ausgeschlossen.

Viele Beteiligte weisen auf die vorhandene enge Unterführung unter der Münchener Straße hin, welche bereits heute schon erhebliche Sicherheitsprobleme mit sich bringt. Dies wird durch die Anbindung der alten Himmelgeister Landstraße noch verschärft. Ein zusätzlicher Bypass entlang der Westseite der Münchener Straße auf der alten Himmelgeister Landstraße wird vorgeschlagen. Zumindest ist ein Versatz dieser Einmündung zur Verbesserung der Sicht erforderlich. Das Unterführungsbauwerk unter der Münchener Straße wird entsprechend Leitfaden bemessen.

Der Gehweg sollte zwischen Rheindamm und Unterführung unter die Münchener Straße auf der Südseite verbleiben, um somit 2 Querungskonflikte zu vermeiden.

Im Bereich des Kreisverkehrsplatzes nordwestlich der Universität wird zur zügigeren Trassierung vorgeschlagen, den Radius westlich des KVP zu vergrößern.

Alternativ zur Universitätsstraße werden die Routen entlang der Münchener Straße und weiter westlich über die Himmelgeister Straße vorgeschlagen. Hier ist jedoch die schnelle Anbindung auf gesamter Länge des Universitätsgeländes, die unter anderem auch ein Ziel der RSV darstellt, nicht gegeben. Es wird jedoch auch weiterhin möglich sein, die Himmelgeister Straße für den Radverkehr zu nutzen.

Der Kreisverkehrsplatz südöstlich der Universität wird als bevorrechtigter RSV-Knoten ausgebildet und entspricht den Anforderungen des Leitfadens für Radschnellverbindungen. Die untergeordneten Arme werden so ausgebildet, dass die Bevorrechtigung der RSV erkennbar ist.

Bei der Querung des Brückerbach-Tals ist die Anpassung des vorhandenen Bauwerks vorgesehen. Beim anschließenden Versatz sollten aus Trassierungsgründen die Radien überprüft und gegebenenfalls vergrößert werden.

Es wird insbesondere auf die heute fehlende Beleuchtung der Radverbindung zwischen Universität und Holthausen hingewiesen und der Wunsch geäußert, die RSV innerorts zu beleuchten.

Wersten und Holthausen:

Im Bereich des Knotens Münchener Straße/Ickerswarder Straße ist vorgesehen, den Radschnellweg parallel zur Münchener Straße mittels Unterführungsbauwerk unter die Ickerswarder Straße zu führen. Zwischen Ickerswarder Straße und Itterstraße wird die fehlende Gehwegplanung bemängelt. Die Stadt Düsseldorf wird das Thema aufgreifen und weiter verfolgen. Die geplante Querungshilfe im Knoten Itterstraße ist erforderlich, um langsamen zu Fuß Gehenden das sichere Überqueren der Fahrbahn zu ermöglichen. Hier erfolgt die Planung der RSV mit maximaler Grünzeit für den Radverkehr, um das durchgängige Queren der Fahrbahn zu ermöglichen.

Die Radschnellwegverbindung über die Spindel im Bereich Münchener-/Bonner Straße wird bemängelt. Das geplante Spindelbauwerk hat sich jedoch nach Prüfung verschiedener Möglichkeiten als die wirtschaftlich beste Lösung herausgestellt, da so die unterschiedlichen Richtungen am besten angebunden werden können. Hier besteht perspektivisch die Möglichkeit, eine weitere Rampe anzubauen, so dass der gesamte Knotenpunktbereich planfrei gequert werden kann.

Die Verkehrsführung im Bereich der Überführung der RSV über die Münchener Straße nördlich der Hospitalstraße im Bereich der Spindel wird kritisch gesehen. Diese Führung würde sich erübrigen, falls die Alternativvariante entlang der Münchener Straße weiter verfolgt würde

Benrath:

An der verwinkelten Führung der Innenstadtroute in Benrath über Hospitalstraße, Weststraße und Erich-Müller-Straße wird Kritik geübt. Die Führung entlang des Schlossparks wird jedoch auch positiv gesehen, da hier die vorhandenen Konfliktsituationen beseitigt werden und ein sicherer Radweg zum Schulzentrum an der Hospitalstraße entstünde. Zusätzlich wird davon ausgegangen, dass die RSV mit einer Einschränkung des Kfz-Verkehrs einhergeht, was hierdurch eine Reduzierung der Lärm- und Schadstoffemissionen den Freizeitwert in diesem Bereich erhöhen würde.

Eine Alternativvariante der RSV-Führung über eine teilplanfreie Knotenpunktlösung Forst- und Cäcilienstraße mit Parallelverlauf zur Münchener Straße wird im Verlauf der weiteren Planung geprüft.

Auf der Haydnstraße gibt es zwar bereits heute ein großes Radverkehrsaufkommen, weshalb dieser Straße eine Sammelfunktion für den Radverkehr zugeordnet wird und die Führung über die Humperdinckstraße bestätigen würde. Die Entwurfskriterien für eine RSV werden jedoch nicht eingehalten.

Ein Vorschlag zur Weiterführung über die Urdenbacher Allee bis zur Koblenzer Straße ist nicht machbar, da hier kein Ausbau auf RSV-Standard möglich ist. Ein weiterer Vorschlag zur Anbindung an den Benrather Bahnhof wird geprüft. Mit der oben erwähnten Alternativvariante wäre ein direkter Anschluss an den Benrather Bahnhof gegeben.

Urdenbach und Garath:

Entlang der Koblenzer Straße wird eine Trennung zwischen Rad- und Gehweg vorgesehen.

Im Bereich des S-Bahnhofs Garath führt die Koblenzer Straße zwischen Emil-Barth-Straße und Peter-Behrens-Straße durch eine Unterführung, dessen Breite bemängelt wird. Der vorhandene Zweirichtungsradweg auf der Südseite der Fahrbahn kann zukünftig für die Fortführung der Richtungsführung des Radschnellweges genutzt werden. Auf der Nordseite kann durch die Wegnahme des Linksabbiegestreifens am Knoten Peter-Behrens-Straße/Koblenzer Straße ein Radfahrstreifen realisiert werden. Die Beleuchtung in der Unterführung ist entsprechend zu verbessern. Entlang der Koblenzer Straße ist eine bauliche Trennung zwischen Rad- und Gehweg vorgesehen, dies betrifft auch den Bereich des Schützenplatzes in der weiteren Entwurfsplanung.

Eine erforderliche Verbreiterung der Brücke über den Garather Mühlenbach wird vielfach angemerkt. Ebenfalls wird angefragt, ob ein Verbot für zu Fuß Gehende vorgesehen ist. Aus naturschutzrechtlichen Gründen ist eine Verbreiterung nicht möglich, da hier ein Flora-Fauna-Habitat (FFH)-Gebiet anschließt. Eine neue Brücke darf in Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde nur außerhalb des FFH-Gebietes gebaut werden. Daher ist hier eine Engstelle vorgesehen, die vorhandene Brücke soll auch weiterhin von zu Fuß Gehenden und Radfahrenden genutzt werden. Eine entsprechende von weitem erkennbare Kennzeichnung wird in der späteren Detailplanung berücksichtigt. Sollten im Bereich des Garather Mühlenbachs bauliche Veränderungen durchgeführt werden, ist vorab eine Amphibien- sowie Tag-Nachtfalterkartierung durchzuführen.

Hellerhof:

Im Bereich der Reinhold-Schneider-Straße erfolgt die Radverkehrsführung in einer 30erZone im Mischverkehr. Hier wird der Radschnellweg mittels grüner Randmarkierung hervorgehoben. In der weiteren Planungsphase wird der geplante Kreisverkehrsplatz am Hellerhofweg unter Berücksichtigung der hohen Fußgängerfrequenz überprüft. Im Bereich der Bushaltestellen vor dem Einkaufszentrum Hellerhof werden Radfahrstreifen angelegt.

Die Unterführung unter S-Bahn und Bundesautobahn 59 am S-Bahnhof Hellerhof wird als Gefahrenstelle gesehen, da die RSV zwischen Treppenabgang und Fahrstuhl vom Bahnsteig hindurchführt und von der Rad-/Fußgängerbrücke über die Frankfurter Straße Radfahrende und Kinder auf Skateboards oder Rollern mit zum Teil hoher Geschwindigkeit hineinfahren. In der weiteren Entwurfsplanung wird die Radwegeführung im Bereich S-Bahnhof Hellerhof detaillierter untersucht. Der Radweg im Seitenraum ist für den Anschluss notwendig und bleibt unabhängig von weiterer RSV-Führung bestehen.

Es wird auf die geplante Sanierung der A59 ab 2023 mit den damit verbundenen Störungen und baulichen Änderungen auf der Frankfurter Straße im Bereich Einmündung Hellerhofweg hingewiesen.

Im Bereich des Gewerbegebiets Hellerhof werden Radfahrende zurzeit in einer 30er Zone im Mischverkehr geführt. Die zulässige Geschwindigkeit wird auch bei der Ausweisung der RSV nicht erhöht werden, daher ist die Radwegführung über die Fahrbahn weiterhin möglich und es wird keine gesonderte Radverkehrsanlage z.B. im Seitenraum ausgewiesen. Es werden hier Konfliktpunkte zwischen rückwärtsfahrenden Lkw zu den Gewerbebetreibenden und Radverkehr gesehen.



## Langenfeld

Die Führung der RSV westlich des Landschaftspark wird befürwortet. Es wird jedoch darauf hingewiesen, dass am RSV-Ende im Bereich der L353 Berghausener Straße die vorhandene Rad-/Gehwegsituation verbreitert und auch die Querungsmöglichkeiten verbessert werden sollten.

Alternativ wird auch vorgeschlagen, die Anbindung an das Stadtzentrum über den Zehntenweg zu führen. Dieser ist jedoch aufgrund der vorhandenen Nutzung als RSV ungeeignet.

Die ursprünglich vorgesehene Linienführung über die Pappelallee wird grundsätzlich abgelehnt, da der Weg bereits heute schon von vielen Anwohnern, Spaziergängern und Radfahrern intensiv genutzt wird und es zu Konfliktsituationen kommt. Auch wäre aufgrund der erforderlichen Breite hier mit Abholzungen zu rechnen.

Im Bereich Langenfeld wird die RSV eigenständig parallel neben den vorhandenen landwirtschaftlichen Wegen geführt. Landwirtschaftlich genutzte Flächen werden nicht diagonal zerschnitten.

Eine Beleuchtung der RSV wird im Bereich Richrath nicht befürwortet, da es zu Störungen von Tieren und auch Anwohnern durch Lichtverschmutzung kommen würde. Ebenfalls befürchten Anwohner Belästigung durch den Radschnellweg. Es wird noch einmal darauf hingewiesen, dass in der Regel zu Fuß Gehende und Radfahrende baulich getrennt werden.

## Ergebnis

Insgesamt ist den Beiträgen der Teilnehmenden zu entnehmen, dass die Notwendigkeit der Maßnahme der Radschnellverbindung gesehen wird, dass aber auch großer Bedarf besteht, das vorhandene Radwegenetz zu verbessern und insbesondere zu ergänzen. Mögliche Varianten werden vorgeschlagen und zur Diskussion gestellt. Während des gesamten Termins gibt es zwar Verständnisfragen, jedoch auch sehr viele Anregungen und Informationen. Die Resonanz, insbesondere die Teilnahme über E-Mailverkehr ist sehr groß. Die Themen werden, siehe oben, protokolliert.

Als Ergebnis der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung zur Radschnellverbindung ist festzuhalten, dass redaktionelle und inhaltliche Änderungen für die Unterlagen zur nachfolgenden Linienbestimmung erfolgen werden. Signifikante Auswirkungen auf die grundsätzliche Ausbildung der geplanten Maßnahme haben sich nicht ergeben.

Jedoch wird zusätzlich noch einmal bestätigt, dass auch der Bedarf anderer Radvorrangrouten, insbesondere auch in die Innenstädte erheblich ist und das Thema parallel zur RSV durch die einzelnen Vorhabenträger weiter verfolgt wird.

Das Ende der Veranstaltung ist der 29.11.2020.

## Kontakt

Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen, Regionalniederlassung Niederrhein,  
Breitenbachstraße 90, 41065 Mönchengladbach

Ansprechpartnerin: Gerlinde Quack

Telefon: 02161/409-283

gerlinde.quack@strassen.nrw.de