



öffentlich nicht öffentlich

Beschlussvorlage zur Herbeiführung eines Ausführungs- und Finanzierungsbeschlusses

Betrifft:

RadLeitRoute 2, West-Ost, Teil 1 von Hansaallee/Böhlerstraße bis Neusser Tor,
Gerresheim.

Teil 1: Hansaallee/Böhlerstraße bis Luegplatz

Fachbereich:

66 - Amt für Verkehrsmanagement

Dezernentin / Dezernent:

Beigeordneter Jochen Kral

Beratungsfolge:

Gremium	Sitzungsdatum	Beratungsqualität
Bezirksvertretung 4	24.04.2024	Anhörung
Ordnungs- und Verkehrsausschuss	05.06.2024	Vorberatung
Haupt- und Finanzausschuss	17.06.2024	Vorberatung
Rat	27.06.2024	Entscheidung

Beschlussdarstellung:

Der Rat beschließt die Ausführung und Finanzierung der Maßnahme „RadLeitRoute 2, West-Ost, Teil 1“ mit einer Gesamtsumme von 5.514.000 EUR (brutto) und stimmt der Abwicklung durch die Immobilien Projekt Management Düsseldorf GmbH (IPM) zu.

Beschlusslage

Der Rat der Landeshauptstadt Düsseldorf hat in seiner Sitzung am 23.06.2022 (s. Ö-Vorlage OVA/059/2022) die Verwaltung beauftragt, den Beschluss für die Umsetzung der RadLeitRoute 2, West-Ost von Hansaallee/Böhlerstraße bis Neusser Tor Gerresheim vorzubereiten. Zudem wurde die Verwaltung ermächtigt, die Immobilien Projektmanagement Düsseldorf GmbH (IPM) mit der Maßnahme zu beauftragen.

Sachdarstellung:

Gesamtkosten der Maßnahme

5.420.000 EUR

Zzgl. aktivierbare Eigenleistungen **94.152 EUR**

Beschlusssumme gerundet **5.514.000 EUR**

konsumtive Kosten 712.000 EUR

+ investive Kosten ohne aktivierbare Eigenleistung 4.708.000 EUR

= Gesamtkosten 5.420.000 EUR

Jährliche Nettofolgekosten 350.448 EUR

Bedarfslage

Mit dem Ziel der Landeshauptstadt Düsseldorf, den Wandel zu einer nachhaltigen Mobilität weiter zu verfolgen, ist der Anteil der Wege zu steigern, die mit dem Umweltverbund (Rad- und Fußverkehr sowie Öffentlicher Verkehr) zurückgelegt werden, um im Gegenzug den Wegeanteil des motorisierten Individualverkehrs und die damit verbundenen Emissionen zu reduzieren. Hierzu soll der Umweltverbund durch Verbesserungen im Radverkehr und dem Ausbau des Öffentlichen Verkehrs entscheidend gestärkt und verbessert werden.

Die sukzessive Umsetzung des Radhauptnetzes erfolgt seit 2015. Mit Priorität wurden die problematischsten Netzlücken geschlossen. Zur Beschleunigung der Umsetzung und zur Schaffung erlebbarer, durchgehender, attraktiver Achsen soll die Umsetzungsstrategie erweitert werden. Dafür wurden dem Ordnungs- und Verkehrsausschuss und der Kleinen Kommission Radverkehr von der Verwaltung verschiedene Radachsen vorgeschlagen. Die Abstimmung in der Kleinen Kommission ergab weitere Radachsenvorschläge, die abgestimmt und priorisiert werden müssen.

Auf Grundlage einer Machbarkeitsstudie wurde der Bedarf der RadLeitRoute 2 beschlossen und die IPM beauftragt, den Ausführungs- und Finanzierungsbeschluss herbeizuführen.

Zur effizienteren Bearbeitung wurde die RadLeitRoute 2 in insgesamt vier Teilabschnitte unterteilt, für die jetzt nacheinander die Planung erstellt, der AuF-Beschluss eingeholt und der Bau sukzessive begonnen werden soll.

Diese vier Teilabschnitte stellen sich wie folgt dar:

- 1. Teilabschnitt: Hansaallee/Böhlerstraße bis Luegplatz
- 2. Teilabschnitt: Cantadorstraße bis Dieselstraße/Hellweg
- 3. Teilabschnitt: Dieselstraße/Hellweg bis Neusser Tor, Gerresheim
- 4. Teilabschnitt: Oberkasseler Brücke, Maximilian-Weyhe-Allee, Jägerhofstraße, Jakobistraße

Der hier nunmehr vorgelegte Planungsstand bildet die Entwurfsplanung (Leistungsphase 3) inkl. der Kostenberechnung für den 1. Teilabschnitt zwischen Hansaallee/Böhlerstraße und Luegplatz.

Geplante Maßnahmen

Um möglichst hohe Qualitätsstandards zu erreichen (Ziel: Radvorrangrouten (RVR)-Standard), wird der Radverkehr weitestgehend getrennt vom Kfz-Verkehr auf eigenständigen Radverkehrsanlagen geführt. Da wo es zielführend und möglich ist,

werden diese baulich von der Kfz-Fahrbahn getrennt. Die Radverkehrsanlagen sollen ausreichende Breiten, glatte, gut befahrbare Oberflächen zur witterungsunabhängigen Befahrbarkeit und ausreichende Beleuchtung bieten.

Die Regelmaße für RVR (siehe Hinweise zu Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten [HRSV] – FGSV 284-1) sehen für fahrbahnbegleitende Radwege eine Breite von 2,50 m vor, bei Zweirichtungsradwegen 3,00 m. Radfahrstreifen sollen eine Breite von 2,75 m aufweisen. In den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) werden entsprechend der niedrigeren Netzkategorie gegen-über RVR geringere Regelmaße aufgeführt. Die entsprechenden Werte sind in der Abbildung 1 dargestellt.

Abbildung 1: Regelmaße für RSV und RVR gemäß H RSV

Radverkehrsanlage	RVR	ERA
Radweg	2,5 m	2,0 m (1,6 m°)
Zweirichtungsradweg	3,0 m	2,5 m (2,0m°)
Protected Bike Lane	2,5 m	-
Radfahrstreifen	2,75 m	1,85 m

° Ausnahme bei geringer Radverkehrsstärke

Die Gesamtstrecke der RadLeitRoute 2 führt von der westlichen Stadtgrenze der Stadt Meerbusch am Areal Böhler bis zum Neusser Tor in Gerresheim. Der linksrheinische Streckenteil im Bezirk 4, der Gegenstand dieser Beschlussvorlage ist, verläuft entlang der Hansaallee und Luegallee und endet am Luegplatz. Bis hierhin weist die Strecke rund 3,7 km auf. Daran schließt der mittlere innerstädtische Streckenabschnitt im Stadtbezirk 1 mit rund 3,0 km Länge an, der über Oberkasseler Brücke, Hofgartenrampe, Maximilian-Weyhe-Allee, Jägerhofstraße, Jacobistraße und Am Wehrhahn bis zur an der Bezirksgrenze liegenden Eisenbahnbrücke führt. Im Weiteren führt die RadLeitRoute 2 durch den Stadtbezirk 2 mit rund 2,9 km über die Grafenberger Allee, Cranachstraße und den Hellweg. Der Stadtbezirk 7 wird auf einer Länge von 2,1 km entlang der Dreherstraße durchquert.

Der Linienverlauf der Gesamttrasse ist in Abbildung 2 dargestellt. Abbildung 3 zeigt den Linienverlauf im Abschnitt Stadtgrenze Meerbusch bis Luegplatz.



Abbildung 2: Linienverlauf Gesamttrasse

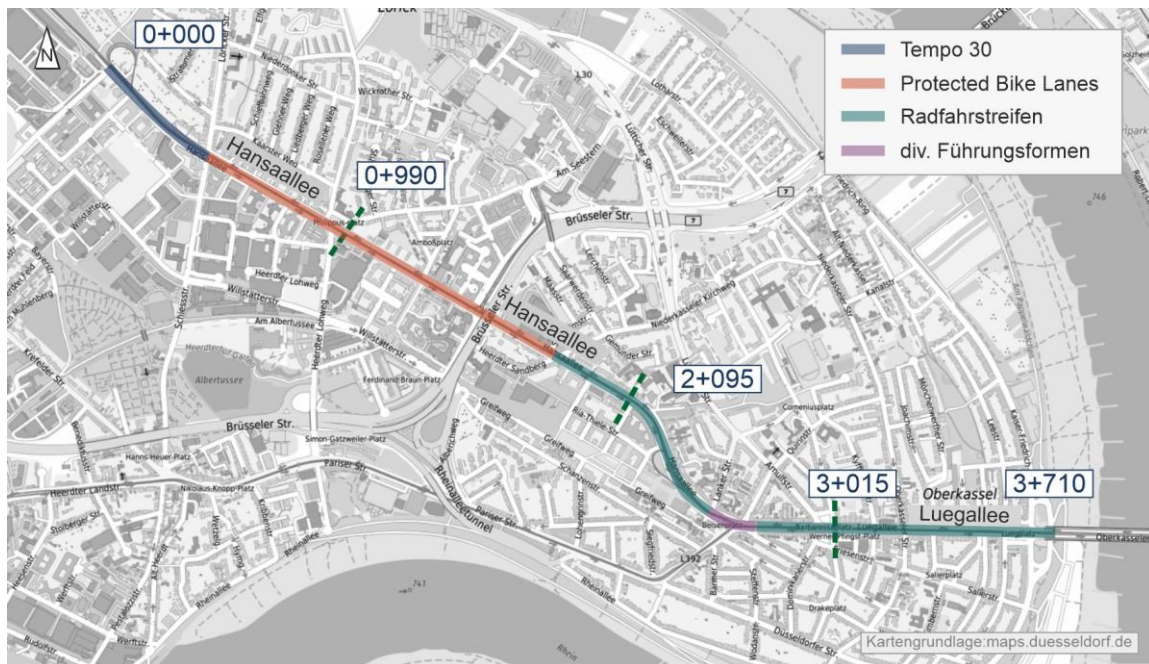


Abbildung 3: Linienverlauf Abschnitt Stadtgrenze Meerbusch bis Luegplatz

RadLeitRoute 2 im Bezirk 4

Die RadLeitRoute 2 beginnt im Bezirk 4 an der Stadtgrenze zu Meerbusch. Der Abschnitt auf der Hansaallee zwischen **Böhler Straße und Löricker Straße** ist zu schmal, als dass dort eine eigenständige Radverkehrsanlage realisiert werden kann. Da die Voraussetzungen für eine Fahrradstraße dort nicht umfänglich gegeben sind (Kfz-Verkehrsmenge > 400 Kfz/h, einiger Schwerlastverkehr, insb. zum Areal Böhler), wird der Radverkehr im Mischungsprinzip auf der Fahrbahn mit dem Kfz-Verkehr geführt und ist bei den vorhandenen Verkehrsstärken und einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h gemäß ERA verträglich abzuwickeln (Mischungsprinzip bei 30 km/h mit bis zu 700 Kfz/h). Dabei werden die 3,25 m breiten, einspurigen Richtungsfahrbahnen mit einer mittig angeordneten Speerfläche markiert. Die Mittelmarkierung soll dabei (zu enge) Überholvorgänge von Radfahrenden verhindern. Im Bereich der Hildegard-Knef-Straße ist eine kurze Linksabbiegespur vorgesehen.

Ab dem Knotenpunkt **Hansaallee / Löricker Straße bis zur Ria-Thiele-Straße** werden beidseitig Radfahrstreifen, größtenteils inkl. Protektionselementen (Protected Bike Lane, PBL) angeordnet. Unter Berücksichtigung einer für den Busverkehr erforderlichen Mindestbreite der Kfz-Fahrbahn von 3,50 m und einem 0,50 m breiten Sicherheits- und Protektionstrennstreifen verbleiben ca. 2,50 – 3,00 m breite (geschützte) Radfahrstreifen je Fahrtrichtung. An Knotenpunkten und einzelnen Engstellen kann der Radfahrstreifen kurzzeitig geringere Breiten aufweisen.

In diesem Abschnitt müssen die abschnittsweise am Fahrbahnrand vorhandenen Parkmöglichkeiten auf der Gehwegseite entfallen. Dies betrifft entlang der gesamten Hansaallee, nach Änderung der ursprünglich angedachten Linienführung in den Seitenraum zwischen Amboßstraße und Niederkasseler Lohweg, beidseitig ca. 240 Parkstände. Die Verträglichkeit dieses Entfalls wurde durch eine Parkraumerhebung im März 2023 nachgewiesen. Im Weiteren wird von städtischer Seite auf die Eigentümerinnen und Eigentümer der zahlreichen in diesem Gebiet gelegenen gewerblichen Stellplätze zugegangen, um diese für eine ergänzende Nutzung als Quartiers-Stellplätze zu aktivieren. Die ca. 470 Parkstände zwischen den Bäumen und der Stadtbahntrasse, sowie in Bereichen mit ausreichender Fahrbahnbreite zur Realisierung eines regelkonformen Radfahrstreifens bzw. Radweges bleiben erhalten. Für den Liefer- und Ladeverkehr werden zusätzlich Ladezonen angeordnet, die

entsprechend der Testphase Luegallee farbig mit einer weißen und grünen Markierung und einem erklärenden Piktogramm ausgestattet werden.

Im Bereich des **Philippus-Platz** (Grevenbroicher Weg / Heerdter Lohweg / Niederkasseler Lohweg) wird der Radverkehr in Fahrtrichtung Osten über eine Leipziger Kombispur am Heerdter Lohweg vorbeigeführt. In Fahrtrichtung Westen wird der Radfahrstreifen über den Haltebereich der bestehenden Bushaltestelle geführt. In der Einmündung des Grevenbroicher Weges wird ein aufgeweiteter Radaufstellstreifen (ARAS) angeordnet und die bestehende Radfahrerfurt über die Hansaallee entfällt. Die Wartefläche an der Fußgängerfurt wird baulich zurückgezogen.

Die derzeit laufende Planung für die barrierefreie Gestaltung der **Haltestelle Prinzenallee** und die sich daraus ergebenden Konsequenzen für die RadLeitRoute 2 werden in der Planung integriert, müssen aber im Zuge der Ausführungsplanung noch mit dem aktuellen Planungsstand der Haltestelle überlagert werden. Im Sinne einer ganzheitlichen Planung wird bei der Haltestellenplanung darauf geachtet, dass die notwendigen und anzustrebenden Mindestmaße für eine Radverkehrsanlage der RadLeitRoute 2 entsprechend berücksichtigt werden.

Im Bereich des Knotenpunkte **Hansaallee / Heerdter Sandberg / Niederkasseler Lohweg** wird in Fahrtrichtung Osten der westliche Fahrbahnrand im Bereich der bestehenden Bushaltestelle angepasst, damit dort ein 2,0 m breiter Schutzstreifen angeordnet werden kann. In Fahrtrichtung Westen wird der freie Rechtsabbieger in den Niederkasseler Lohweg zurück gebaut. Die dort vorhandenen Schrägparkstände entfallen teilweise bzw. werden neu sortiert. Die Wartefläche an der Fußgängerfurt wird baulich zurückgezogen. In den Einmündungen des Heerdter Sandberges und des Niederkasseler Lohweges werden ARAS angeordnet. Indirektes Linksabbiegen ist an diesem Knotenpunkt nicht möglich, da der Kfz-Verkehr im Knoteninnenbereich gegenläufig geführt wird.

Ab dem Knotenpunkt **Hansaallee / Ria-Thiele-Straße bis zur Lankerstraße** werden beidseitig Radfahrstreifen, zum Teil inkl. Protektionselementen (PBL) angeordnet. Unter Berücksichtigung einer für den Busverkehr erforderlichen Mindestbreite der Kfz-Fahrbahn von 3,50 m und einem 0,75 m breiten Sicherheitstrennstreifen verbleiben ca. 2,50 – 3,00 m breite Radfahrstreifen je Fahrtrichtung. Die bestehenden Parkmöglichkeiten am rechten Fahrbahnrand bzw. in Fahrtrichtung Westen am linken Fahrbahnrand bleiben erhalten. Für den Liefer- und Ladeverkehr werden zusätzlich Ladezonen angeordnet, die entsprechend der Testphase Luegallee farbig mit einer weißen und grünen Markierung und einem erklärenden Piktogramm ausgestattet werden.

Der Bereich des **Belsenplatzes** wird perspektivisch durch die Stadt Düsseldorf barrierefrei umgestaltet. Daher wurden die Eingriffe zwischen Lankerstraße und Quirinstraße / Belsenstraße auf ein entsprechendes Maß reduziert. In Fahrtrichtung Osten wird der Radverkehr auf einem 3,25 m breiten Radfahrstreifen über den Haltebereich der bestehenden Bushaltestelle in die Luegallee geführt. In Fahrtrichtung Westen wird der Radverkehr aus der Luegallee kommend auf den bestehenden, schmalen Radweg im Bereich der Bushaltestellen geführt. Eine gesicherte Führung auf der Fahrbahn scheidet hier aus, da die linke Richtungsfahrbahn gleichzeitig Wartefläche der Busse ist. Die Querung der Lankerstraße wird gradliniger als im Bestand angeordnet und schließt direkt an den Radfahrstreifen der Hansaallee an. In der Achse Quirinstraße / Belsenstraße und aus der Belsenstraße kommend wird parallel zur Stadtbahnhaltestelle der U75 jeweils eine Fahrspur in einen Radfahrstreifen umgewandelt.

Im Abschnitt der Luegallee zwischen Belsenplatz und Oberkasseler Brücke wird das Entwurfsprinzip der Testphase Luegallee mit einspurigen Richtungsfahrbahnen, etwa 3,00 m breite Radfahrstreifen und Parkstreifen inkl. Ladezonen beibehalten. Die Streckengeschwindigkeit von 30 km/h wird ebenfalls übernommen. In Fahrtrichtung Westen werden die noch bestehenden Pflasterbereiche des ehemaligen Radweges

aufgenommen und als Gehwege ausgepflastert. Ergänzend zur Testphase Luegallee wird das Prinzip im Bereich des Luegplatzes fortgeführt. Dabei soll der bestehende Radweg in Fahrtrichtung Osten baulich erhalten bleiben, da dieser im Zuge der Verkehrsführung in Kirmeszeiten benötigt wird. Die Benutzungspflicht entfällt.

Gesamtkosten:

Auf Grundlage des Bedarfsbeschlusses wurde eine Entwurfsplanung entwickelt und eine Kostenberechnung erarbeitet, welche die erforderlichen Baumaßnahmen abbildet. Die dieser Vorlage zugrundeliegende Kostenberechnung beinhaltet auch die Kosten für den Umbau von Knotenpunkten und Lichtsignalanlagen und stellt somit einen gesamtheitlichen Kostenüberblick dar, der mit 5.514.000 EUR (incl. der AEL von 94.000 EUR) abschließt.

Diese setzen sich u. a. zusammen aus 3.843.932 EUR Baukosten inklusive Verkehrslenkungsmaßnahmen während der Bauzeit, 1.082.522 EUR Planungs- und Baunebenkosten sowie 288.224 EUR zur Planung und Abwicklung der Maßnahme durch die IPM.

Die genannten Gesamtkosten basieren auf einer Kostenberechnung. Unter Berücksichtigung des Zeitbedarfes für die weitere Planung und der aktuellen Baukostenentwicklung, die vom Bundesamt für Statistik regelmäßig veröffentlicht werden, sowie einer darauf aufbauenden voraussichtlichen Marktentwicklung ergibt sich eine Baupreissteigerung, welche im Rahmen der Entwurfsplanung ermittelt wurde. Diese beläuft sich auf 4,86% = 186.815 EUR.

In der Kostenberechnung nicht enthalten sind eventuelle Altlasten im Abtragungsbereich sowie kontaminierte Bereiche im gebundenen Oberbau. Grunderwerb ist nicht erforderlich.

KG	Bezeichnung	Kostenberechnung
100	Grundstück	0 EUR
200	Herrichten	0 EUR
300	Bauwerk – Baukonstruktion	3.843.932 EUR
400	Bauwerk - Technische Anlagen	0 EUR
500	Außenanlagen	0 EUR
600	Ausstattung	0 EUR
	Zwischensumme (KG 100 – 600):	3.843.932 EUR
700	Baunebenkosten	1.082.522 EUR
800	Finanzierung (bis AuF)	18.506 EUR
900	Baukostensteigerung	186.815 EUR
	Zwischensumme (KG 100 – 900):	5.131.776 EUR
1000	Sonstige Kosten (IPM)	288.224 EUR
	<i>Gesamtkosten (ohne aktivierbare Eigenleistungen)</i>	<i>5.420.000 EUR</i>

	konsumtiv (EUR)		investiv (EUR)	
	netto	brutto	netto	brutto
Baukosten		565.749		3.278.183
Baunebenkosten (Ing.-Leistungen etc.)		146.634		1.429.434
Aktivierbare Eigenleistungen				94.152
Gesamtkosten / Eigenanteil		712.383		4.801.769
Gesamtkosten / Eigenanteil - gerundet		712.000		4.802.000

Die erarbeitete Entwurfsplanung bildet die wirtschaftlichste Lösung zur Deckung des nutzerseitig gestellten Bedarfs ab.

Zum Bedarfsbeschluss, welcher anteilige Kosten in Höhe brutto 2.991.400 EUR für den Teil 1 auswies, ergeben sich nach der Kostenberechnung Mehrkosten i.H.v 2.428.600 EUR. Diese begründen sich wie folgt:

	€ brutto	
Kgr. 300 Baukostruktionen	617.600	Zusätzliche bauliche Anlagen: Radweg Amboßstraße, Rückbau freier RA, Umbau Gehweg Luegallee
	514.000	Baupreientwicklung von Bedarfsbeschluss Q1/22 bis heute Q4/23
	240.000	Mehrkosten LZA, Fortschreibung der Planung
	230.000	Zulage für rot durchgefärbten Asphalt. Im Bedarfsbeschluss wurde dieser in grau vorgesehen.
Kgr. 700 Baunebenkosten	550.000	Erhöhte anrechenbare Kosten Planung zu Testphase Luegallee Parkraumerhebung Hansallee
Kgr. 900 Baukostensteigerung	187.000	Im Kostenrahmen des Bedarfsbeschlusses wird keine Kostensteigerung berücksichtigt, sondern erst nach LP 3, wenn die tats. Bauzeit absehbar ist.
Kgr. 1000 Sonstige Kosten IPM	90.000	Verlängerte Projektdauer bis Ende 2025.
	2.428.600	

Finanzierung:

Die Gesamtsumme i. H. v. 5.420.000 EUR (ohne aktivierbare Eigenleistungen) soll über den Haushalt der Landeshauptstadt Düsseldorf finanziert werden.

Die Verwaltung eruiert infragekommende Förderzugänge mit dem Ziel, im weiteren Verfahrensverlauf einen Förderantrag für die Maßnahme zu stellen.

Die im Jahre 2022 bereits gezahlten Planungsleistungen i.H.v. 146.634 €, wurden über die Pauschale zur Radverkehrsförderung gezahlt.

Information der Öffentlichkeit:

Der Verlauf und die Ausgestaltung der Radleitroute 2 soll der Öffentlichkeit im Rahmen einer Informationsveranstaltung vorgestellt werden. Ziel ist es, die Maßnahme transparent zu kommunizieren und vorzustellen, um den Bürgerinnen und Bürgern mögliche Bedenken zu nehmen. So soll der Mehrwert der Radleitroute dargestellt werden.

Terminplan:

Die IPM Düsseldorf GmbH strebt eine Realisierung der Maßnahme bis zum 3. Quartal 2025 (Übergabe an den Nutzer) an.

Baubeginn ca.	1. Quartal 2025
Bauzeit ca.	8 Monate
Fertigstellung ca.	3. Quartal 2025

Erfüllung der Voraussetzungen des §13 KomHVO:

BIC-Empfehlung	am:	19.02.2024
RPA Prüfung	am:	05.03.2024
Kämmerei geprüft	am:	05.04.2024
Zustimmung der Kämmerin	am:	05.04.2024

Anlagen:

- Anlage 1 - Finanzierung Radleitroute 2 - Teil 1
- Anlage 2 - Entwurfsplanung Radleitroute 2 - Teil 1 (17 Blatt)