



KREATIVE INGENIEURLEISTUNGEN FÜR EINE INTAKTE UMWELT

NEUBAU GEH- UND RADWEG AN DER L409

Sachstandsvorstellung StuV, 29.09.2025



AGENDA

1. Projektübersicht

- Maßnahme
- Zielsetzung
- Besonderheiten

2. Planungsvorstellung

- Abschnitt Wermelskirchen
- Abschnitt Eifgen Stadion
- Abschnitt Eipringhausen
- Abschnitt Habenichts

3. Nächsten Schritte



PROJEKTÜBERSICHT

Maßnahme:

- Errichtung einer durchgehenden Geh- und Radverbindung entlang der L409 (Abschnitt: Dhünner Straße bis Habenichts, ca. 4,0 km)

Zielsetzung:

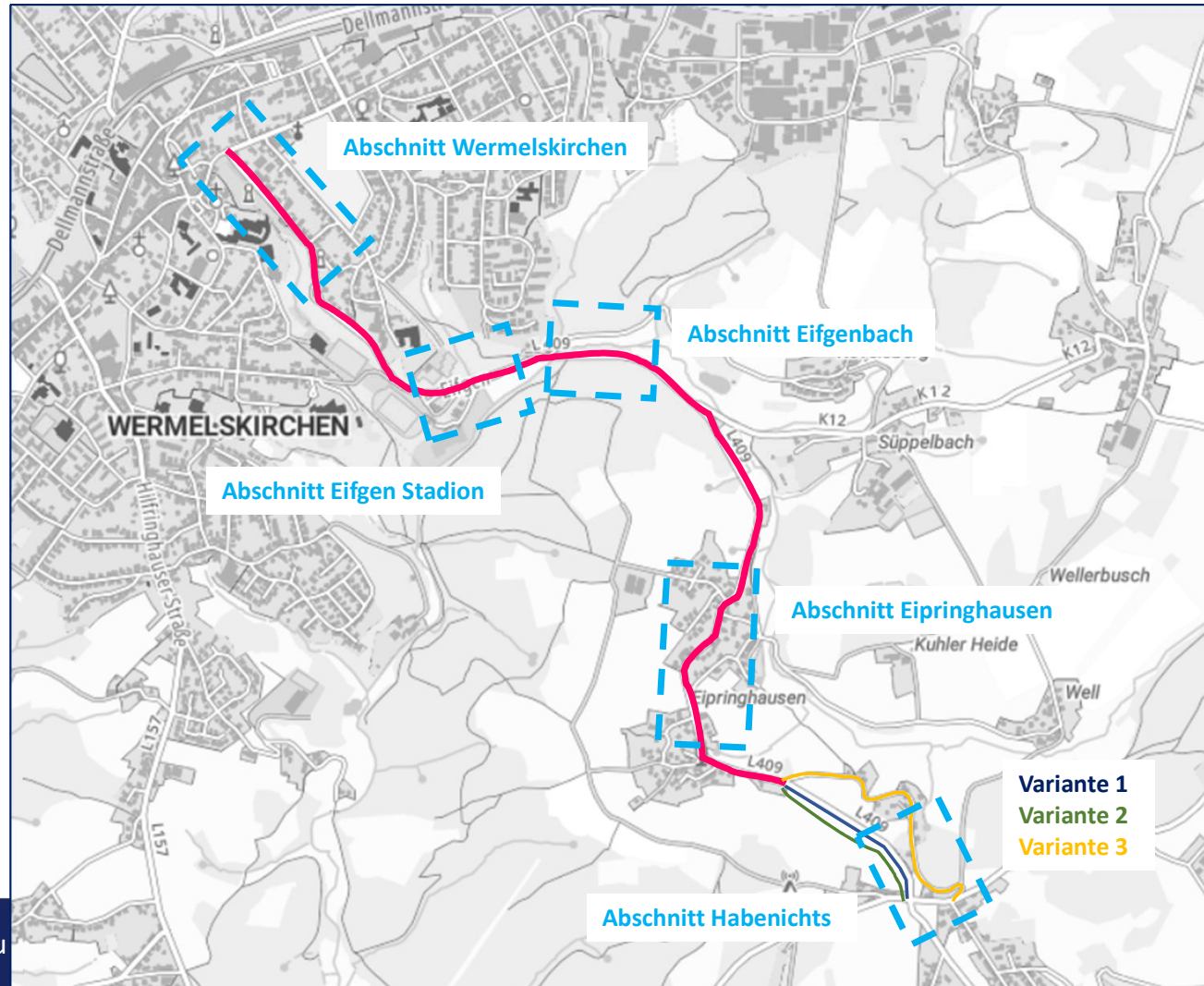
- Schaffung einer sicheren und hochwertigen Geh- und Radverkehrsanlage
- Verbesserung der Verkehrssicherheit inner- und außerorts
- Barrierefreier Ausbau von Bushaltestellen
- Integration neuer Überquerungshilfen entlang der Strecke

Besonderheiten:

- 100 % Förderung durch den Landesbetrieb Straßen.NRW
- Aufbau auf vorhandener Machbarkeitsstudie (2022/2023)

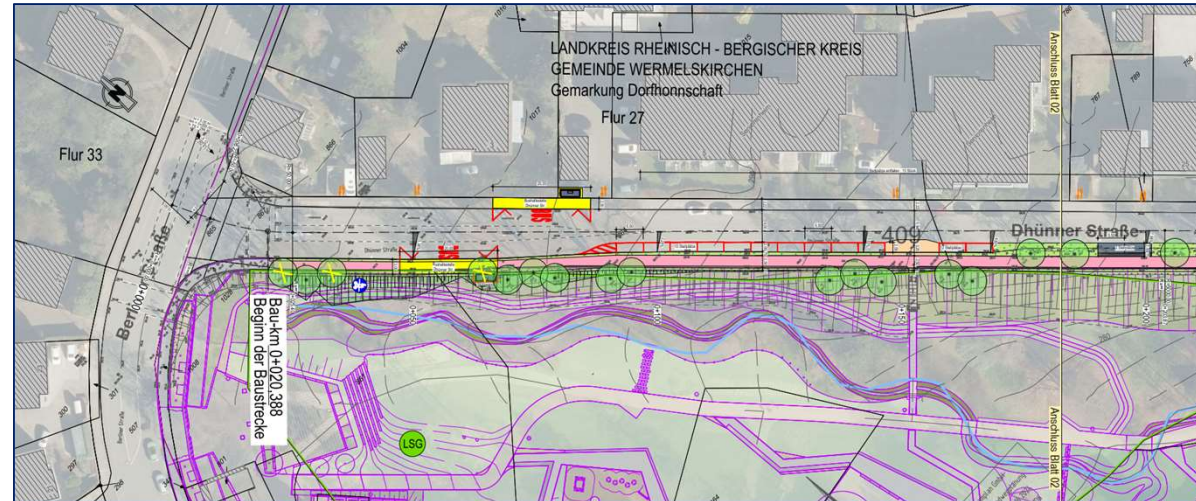


ÜBERSICHT DER ABSCHNITTE



ABSCHNITT WERMELSKIRCHEN

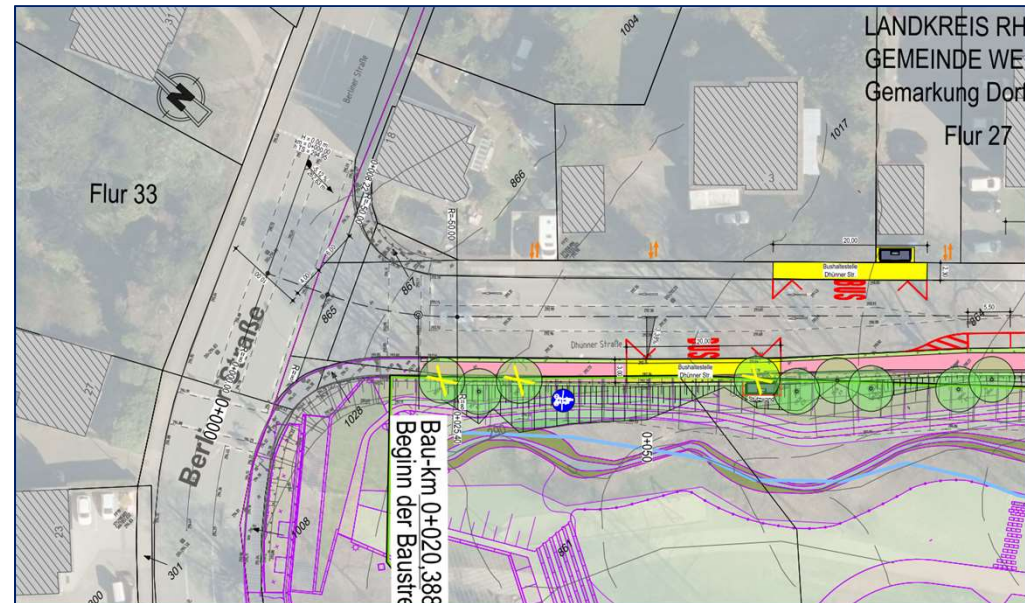
- Barrierefreier Ausbau der Bushaltestellen
- Gem. Geh-/Radweg auf Südseite in Fahrtrichtung Eipringhausen
- Gehweg mit „Rad frei“ in Fahrtrichtung Wermelskirchen
- Entfall der Stellplätze auf Nordseite und weitestgehende Verlegung auf Südseite
- Querungsstelle in Höhe des Seniorenheims zur Parkanlage
- Barrierefreier Ausbau der Querungsstelle zur Feldstraße



ABSCHNITT WERMELSKIRCHEN

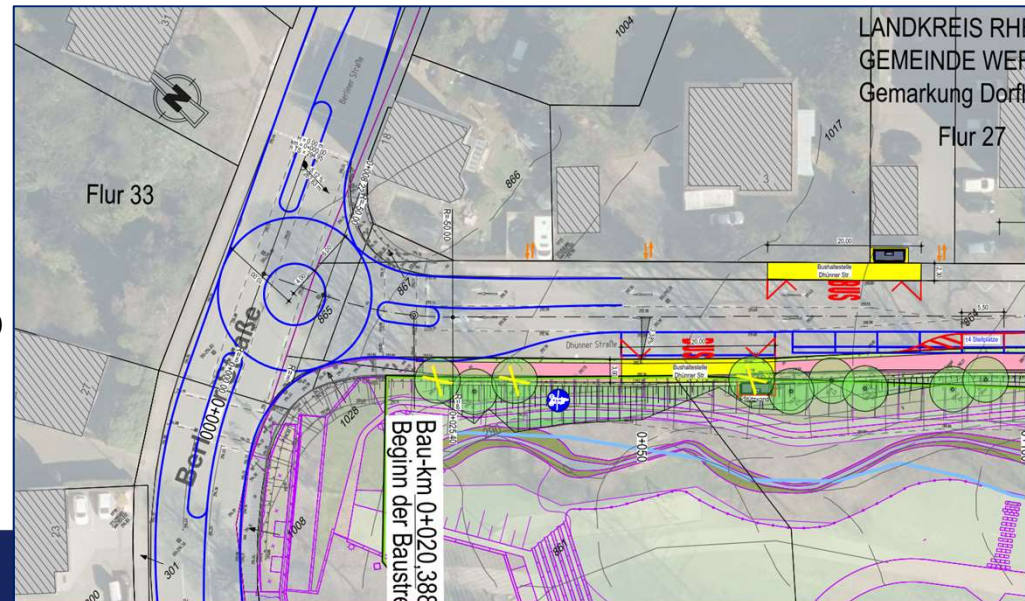
Variante 1

- Bestandsnahe Planung des Knotenpunktes Berliner Str./ Dühner Str.



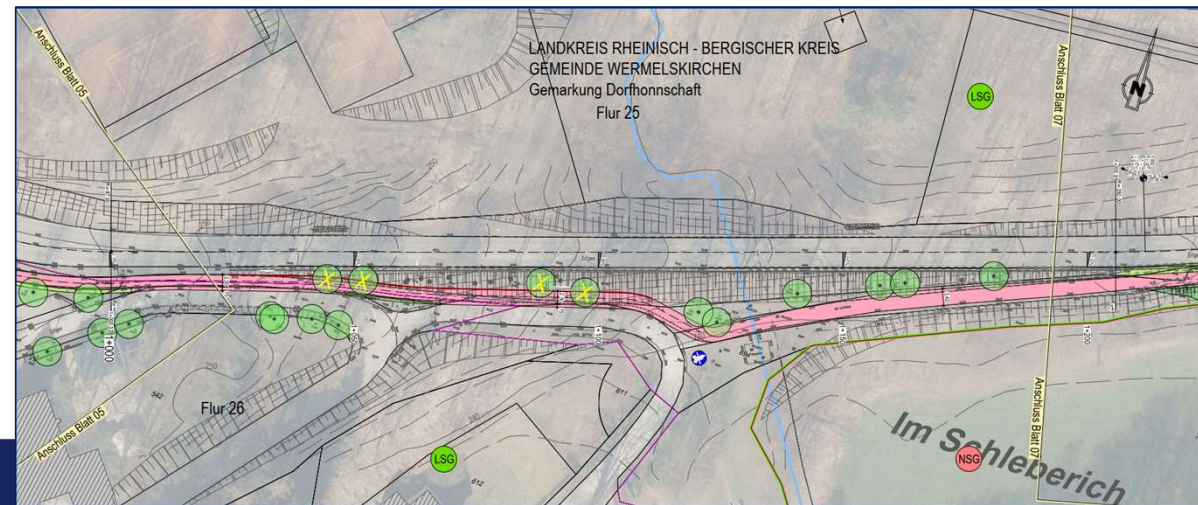
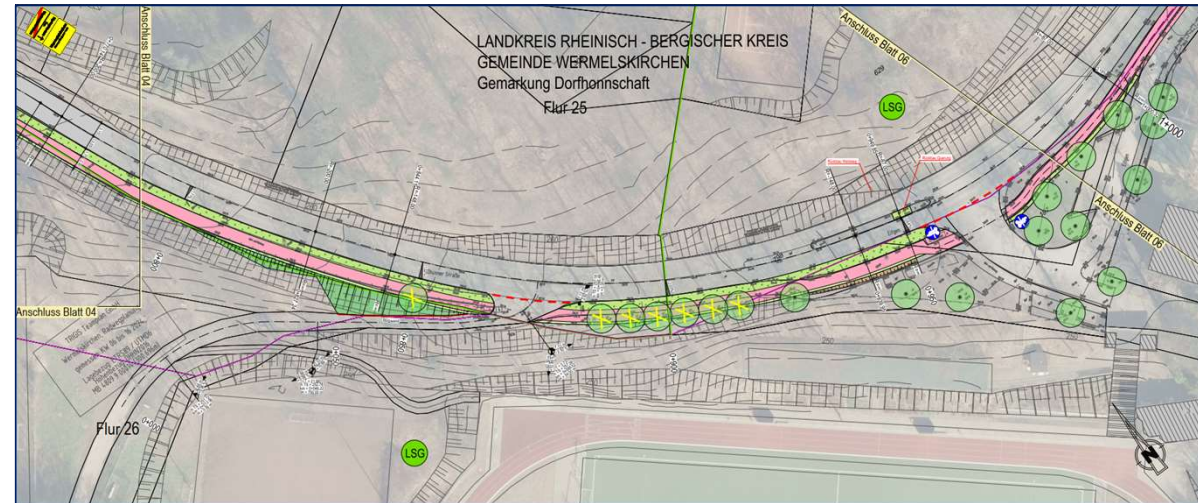
Variante 2

- Umgestaltung des Knotenpunktes zu Kreisverkehrsplatz
- Realisierung von zus. Stellplätzen hinter der Bushaltestelle „Dühner Str.“
- Derzeitige Abstimmung mit dem Landesbetrieb
- Kosten müssen ggf. durch die Stadt getragen werden



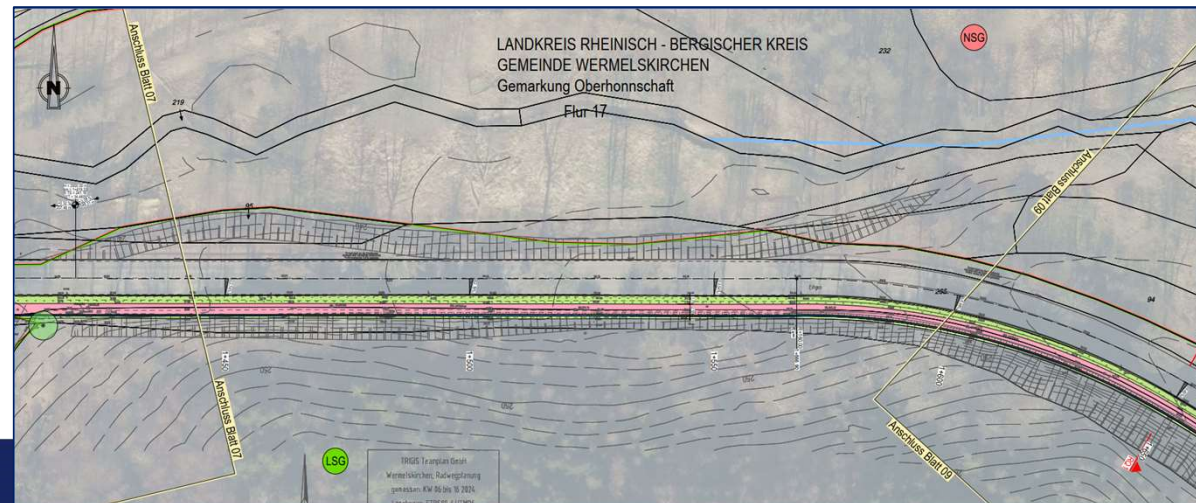
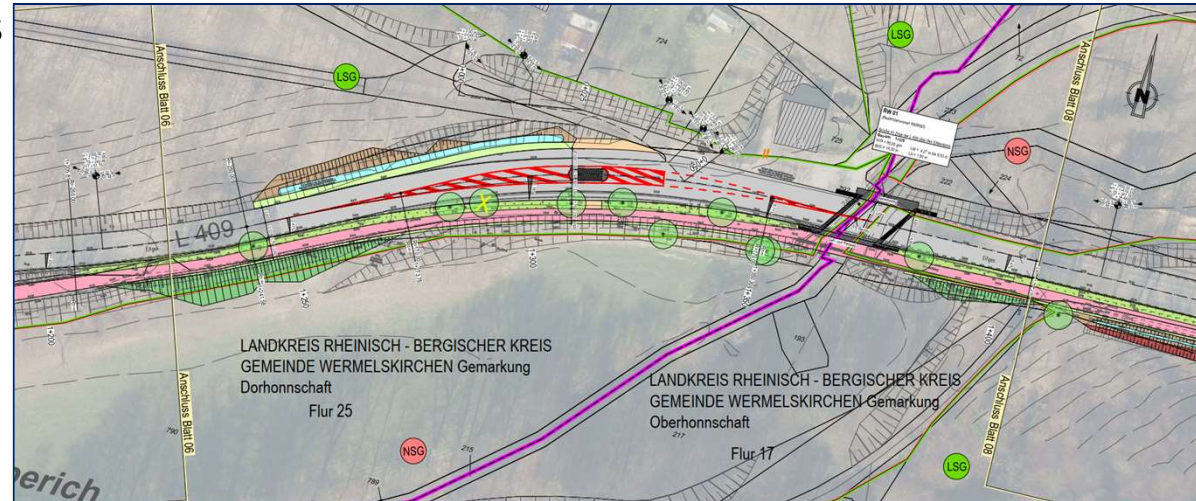
ABSCHNITT EIFGEN STADION

- Bestandsnahe Führung über vorh. Geh-/Radweg
- Entfall der vorh. Querungsstelle wg. mangelnder Verkehrssicherheit
- Rückbau Trampelpfad
- Führung des Geh-/Radweg entlang Zufahrt Eifgen-Parkplatz
- Regelkonformer Ausbau
- Geländeabfangung erforderlich (Stützwand)



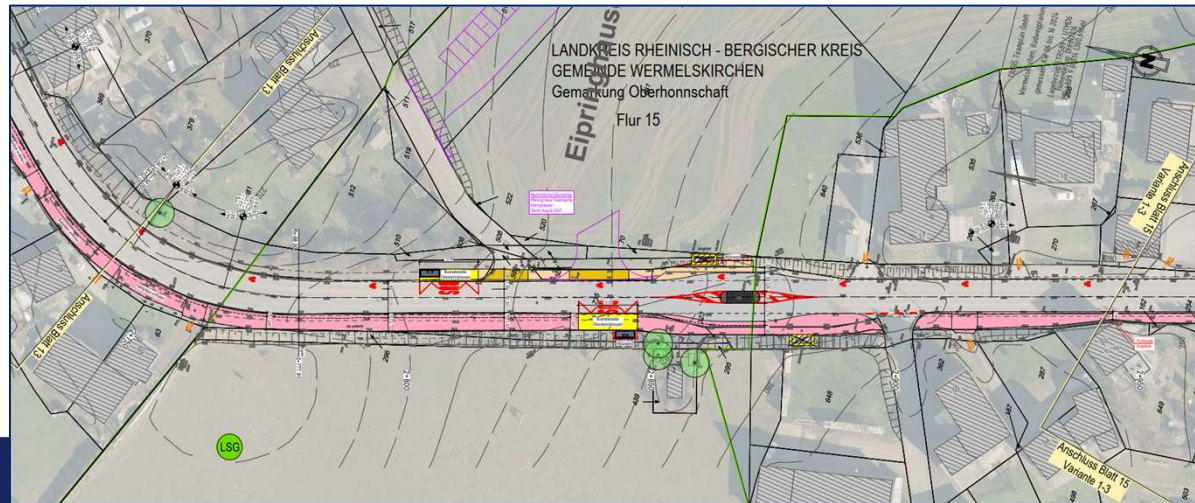
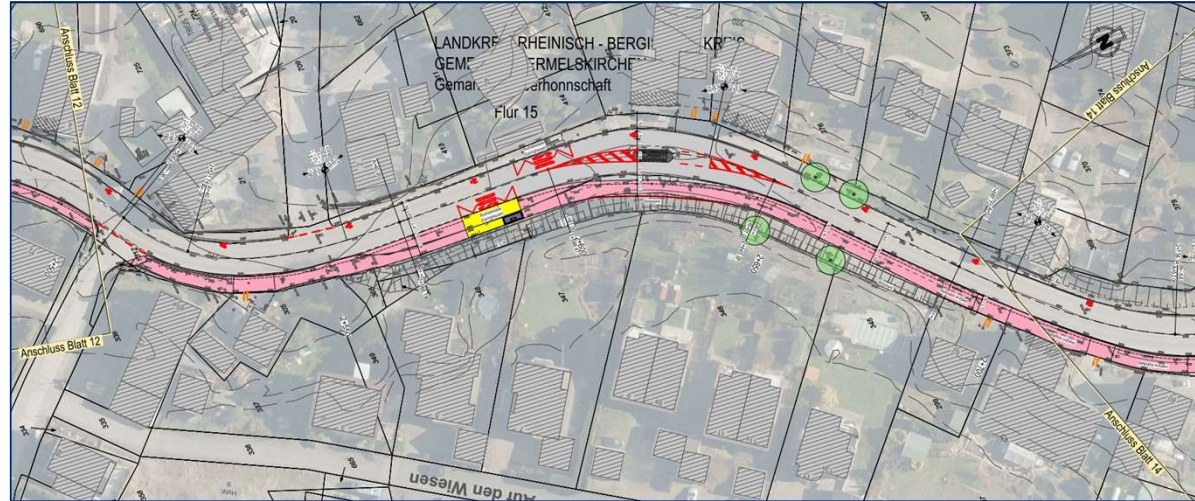
ABSCHNITT EIFGENBACH

- Neue Querungsstelle zwecks des Wanderweges
- Kosten müssen ggf. durch die Stadt getragen werden
- Spezielle Anforderungen an Entwässerung im Abschnitt bis Eipringhausen
- Ausstehende Prüfung einer Vorbehandlung des Niederschlagswassers



ABSCHNITT EIPRINGHAUSEN

- Gem. Geh-/Radweg auf der Südseite
- Barrierefreier Ausbau der Bushaltestellen
- Geschwindigkeitsdämpfung am Ortsein-/ausgang
- Berücksichtigung der neuen Feuerwache
- Durchgehende Piktogrammreihe auf Nordseite
- Punktuelle Engstellen

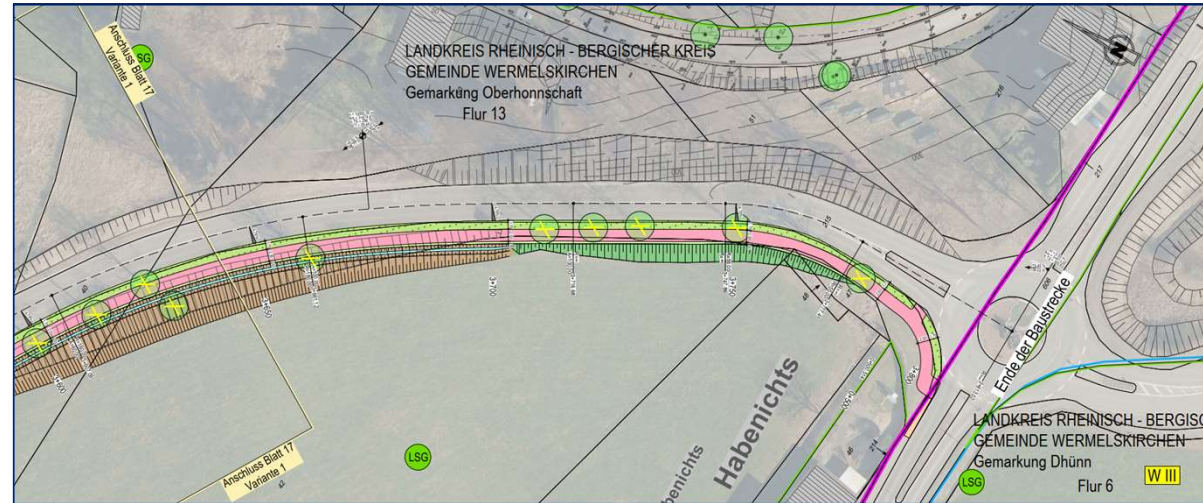


ABSCHNITT HABENICHTS

VARIANTENUNTERSUCHUNG

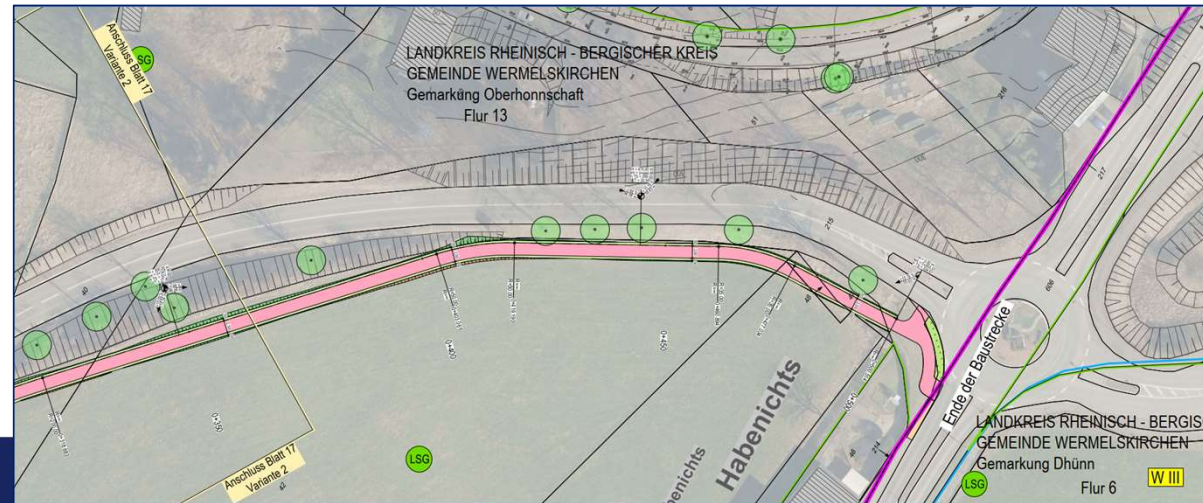
Variante 1

- Parallelführung zur L409 zwischen Ortsausgang Eipringhausen und L101
- Entfall zahlreicher Bäume
- Große Böschungsflächen
- Grunderwerb erforderlich



Variante 2

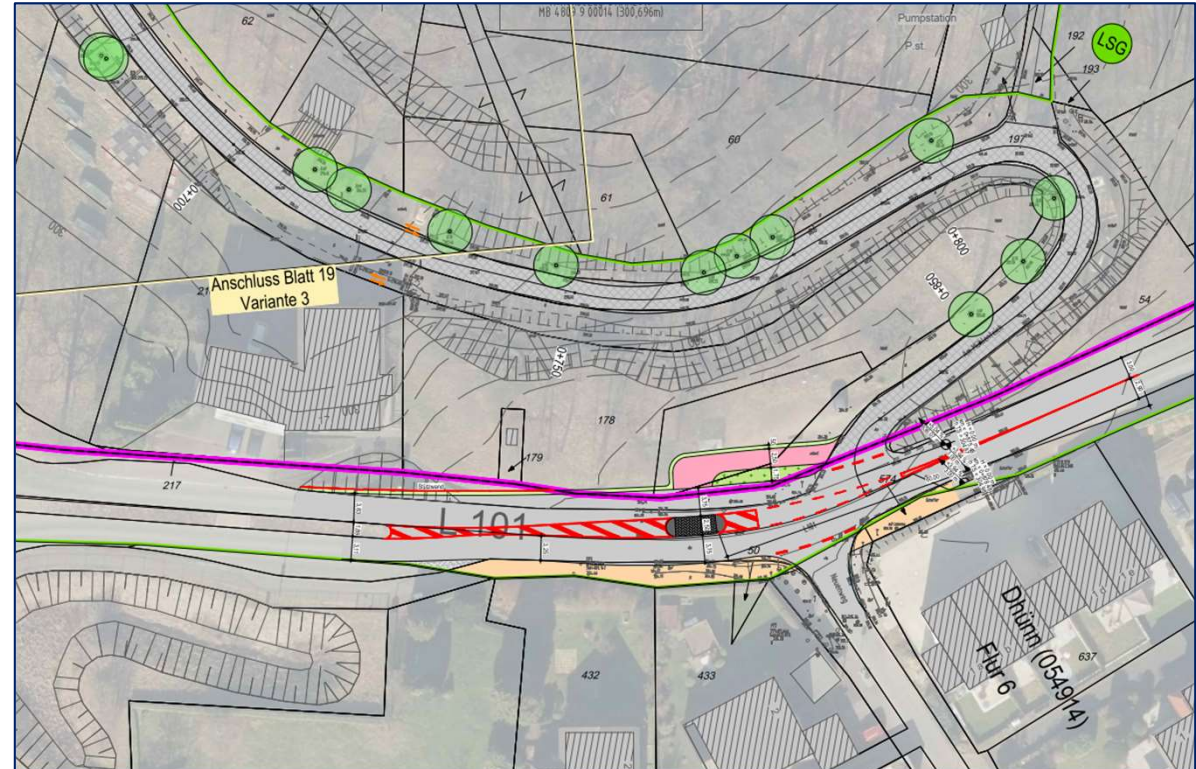
- Parallelführung zur L409 zwischen Ortsausgang Eipringhausen und L101
- Teils steile Radwegabschnitte
- Bestandsnahe Führung
- Grunderwerb erforderlich



ABSCHNITT HABENICHTS VARIANTENUNTERSUCHUNG

Variante 3

- Führung über „Am Mühlenteich“
- Nur Deckensanierung und ggf. Markierung
- Neubau einer Querungsstelle auf Höhe L101 / Neuenweg



NÄCHSTEN SCHRITTE

1. Stellungnahme / Beteiligung Straßenverkehrsbehörden und Polizei
2. Festlegung Vorzugsvariante + Freigabe durch den Landesbetrieb
3. Durchführung eines Sicherheitsaudits für die Leistungsphase 2
4. Abschluss Leistungsphase 2 (Vorplanung)
5. Vergabe + Durchführung von Fachbeiträgen
 - a. Artenschutz
 - b. Bodengutachten



KREATIVE INGENIEURLEISTUNGEN FÜR EINE INTAKTE UMWELT



BACKUP

RADVERKEHR WERMELSKIRCHEN

- Derzeit aufgeschultertes Parken
- Bäume sollen erhalten werden
- Keine ausreichende Straßenraumbreite, um gesicherte Radverkehrsführung (Schutzstreifen, Radfahrstreifen) auf Nordseite i.R. Wermelskirchen zu ermöglichen
- Forderung des Landesbetriebs:
 - 6,50 m Fahrbahnbreite
 - Radverkehr muss auch auf Nordseite fahren können
- Radverkehr und Stellplätze nicht vereinbar
 - **Verlegung der Stellplätze auf Südseite**



REGELWERKE

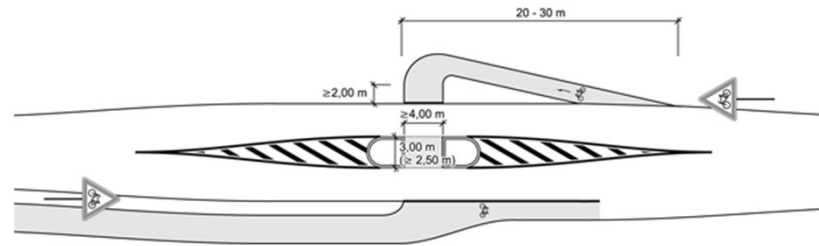
- Technische Regelwerke (z.B. RAL, RAS, ERA)
- Gesetzliche Vorgaben (z.B. StVO)
- Standards Barrierefreiheit

Radverkehrsanlagen

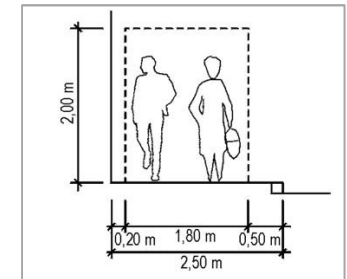
Anlagentyp	Breite der Radverkehrsanlage (jeweils einschließlich Markierung)		Breite des Sicherheitstrennstreifens	
			zur Fahrbahn	zu Schräg-/Senkrechtparkständen
Schutzstreifen	Regelmaß	1,50 m	-	Sicherheitsraum ¹⁾ : 0,25 m bis 0,50 m
	Mindestmaß	1,25 m	-	Sicherheitsraum: 0,75 m
Radfahrstreifen	Regelmaß (einschließlich Markierung)	1,85 m	-	0,50 m bis 0,75 m
Einrichtungsradschwergewicht	Regelmaß (bei geringer Radverkehrsstärke) (1,60 m)	2,00 m	0,50 m	0,75 m
beidseitiger Zweirichtungsradschwergewicht	Regelmaß (bei geringer Radverkehrsstärke) (2,00 m)	2,50 m	0,75 m (bei festen Einbauten bzw. hoher Verkehrsstärke)	1,10 m (Überhangstreifen kann darauf angerechnet werden)
einseitiger Zweirichtungsradschwergewicht	Regelmaß (bei geringer Radverkehrsstärke) (2,50 m)	3,00 m	0,75 m	
gemeinsamer Geh- und Radweg (innerorts)	abhängig von Fußgänger- und Radverkehrsstärke, vgl. Abschnitt 3.6	≥ 2,50 m		
gemeinsamer Geh- und Radweg (außerorts)	Regelmaß	2,50 m	1,75 m bei Landstraßen (Regelmaß)	

¹⁾ Ein Sicherheitsraum muss im Gegensatz zum Sicherheitstrennstreifen nicht baulich oder markierungstechnisch ausgeprägt sein.

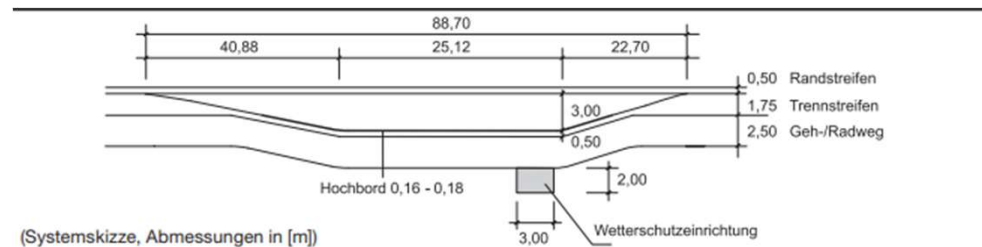
Überquerungsstellen



Regelbreite Gehweg



Bushaltestellen



(Systemskizze, Abmessungen in [m])

Fahrbahnbreiten

Begegnen

