

Dialog

Die Bürgerzeitung
zum Autobahnausbau

Mehr als nur Autobahn: Die neue Leverkusener Brücke verbindet Menschen - auch zu Fuß und mit dem Rad

Wer an die neue Rheinbrücke bei Leverkusen denkt, hat meist Autos und Lkw im Kopf. Doch das Großprojekt ist mehr als nur Asphalt für den motorisierten Verkehr. Auch Verkehrsteilnehmende auf dem Rad und zu Fuß wurden von Beginn an bedacht. Die Autobahn GmbH und ihre Partner sorgen dafür, dass sichere und komfortable Wege für Alle entstehen - auch während der Bauzeit.

Seit Februar 2024 ist das erste Teilbauwerk der neuen Rheinbrücke in Betrieb. An ihrer Nordseite steht ein kombinierter Geh- und Radweg mit einer komfortablen Breite von 3,25 Metern zur Verfügung. Er kann in beide Richtungen genutzt werden. Der Weg ist barrierefrei und auf der rechtsrheinischen Seite zusätzlich beleuchtet - ein klares Bekenntnis zur gleichberechtigten Mobilität. Die alte Brücke hingegen wurde nach

und nach zurückgebaut. Damit entfallen die bisherigen Verbindungen auf der Südseite - vorübergehend. Mit dem Abschluss des zweiten Teilbauwerks wird dann auch die Südseite wieder zugänglich gemacht.

Welche Wege nutzbar sind und wie die Rheinbrücke per Fahrrad gequert werden kann, erfahren Sie in diesem Heft.



Bauliche Details für mehr Rad-Komfort

- + Fugen werden angepasst**
Dehnungsfugen werden abgeschrägt – weniger Erschütterung beim Überfahren.
- + Fahrbahnmarkierung**
Je zwei Pfeile pro Fahrtrichtung weisen auf Engstellen hin
- + Beleuchtung für Sicherheit**
Provisorisch installiert, dauerhaft geplant – besseres Sehen und Gesehenwerden.

Fortsetzung von Seite 1

Die Bauarbeiten bringen zwangsläufig Einschränkungen mit sich. Besonders betroffen ist der beliebte Rheinuferweg auf der Leverkusener Seite unterhalb der Brücke zwischen Wiesdorf und Rheindorf, der derzeit gesperrt ist. Eine ausgeschilderte Umleitung führt über Bürrig entlang des Westrings.

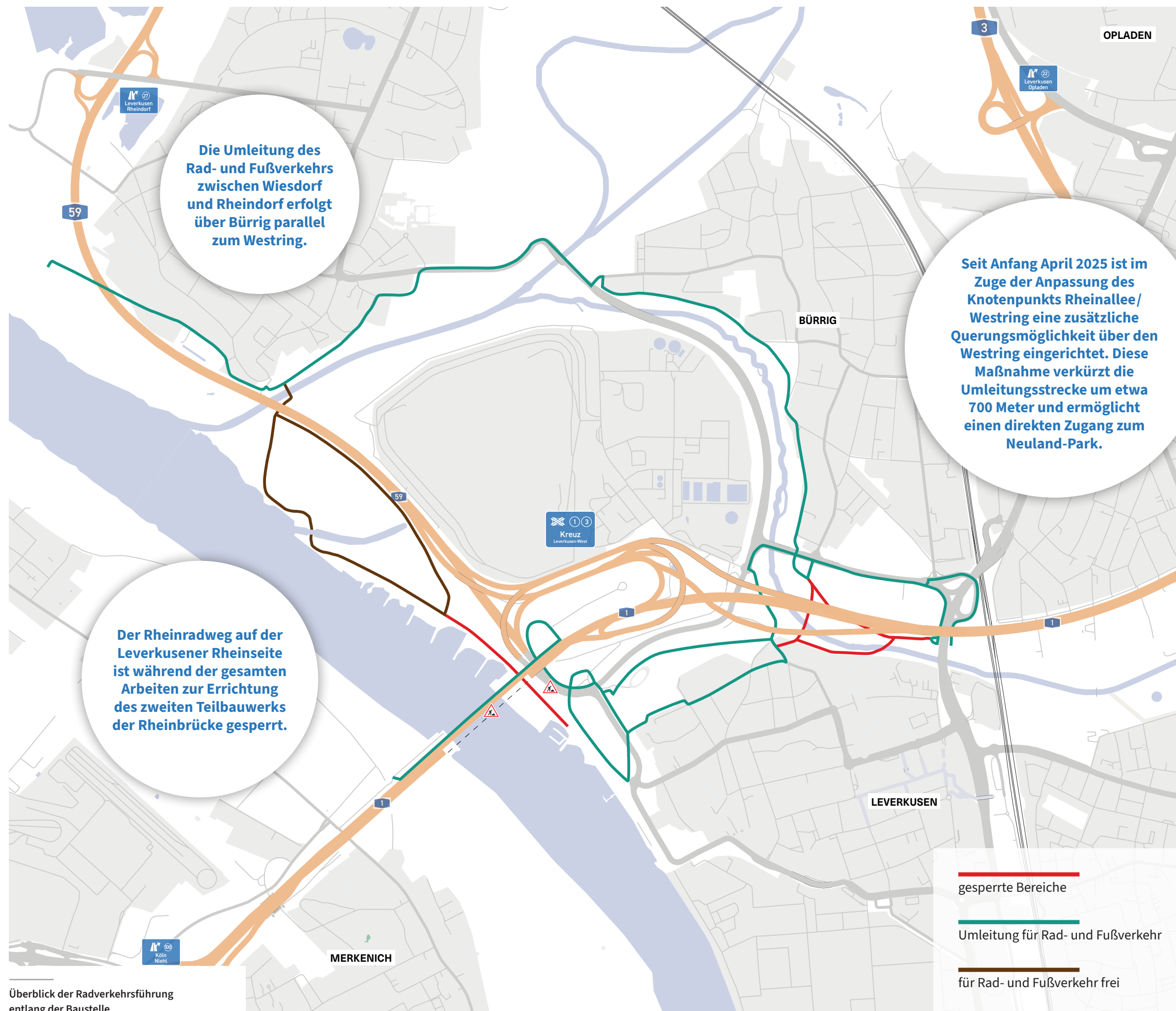
Ein wichtiger Baustein zur Verbesserung: Der Knotenpunkt Rheinallee/Westring wurde angepasst. Dort sorgt eine neu eingerichtete Ampelanlage für eine sichere Querung des Verkehrs. Das verkürzt den Umweg für Radfahrende um bis zu 700 Meter - vor allem in Richtung Neuland-Park ein spürbarer Fortschritt.

Eine ursprünglich geplante provisorische Radwegbrücke konnte aus wirtschaftlichen Gründen nicht umgesetzt werden. Stattdessen wurde auf pragmatische Lösungen gesetzt, die möglichst vielen Menschen weiterhin eine gute Anbindung ermöglichen.



Ausblick: Ab 2027 steht die ganze Breite zur Verfügung

Nach Fertigstellung des zweiten Brückenteils - geplant für Ende 2027 - wird auch auf der Südseite ein 3,25m breiter Geh- und Radweg zur Verfügung stehen. Dann ist die Brücke vollständig an das überregionale Radwegenetz angeschlossen. Die Trennung der beiden Fahrtrichtungen von Fuß- und Radverkehr, moderne Beleuchtung und barrierefreie Zugänge erhöhen die Sicherheit und den Komfort. Auch wenn die Bauzeit Einschränkungen mit sich bringt, die Autobahn GmbH hat ein klares Ziel: möglichst wenige Unannehmlichkeiten jetzt - und ein hervorragendes Wegenetz danach.



Radfahren am Neuland-Park

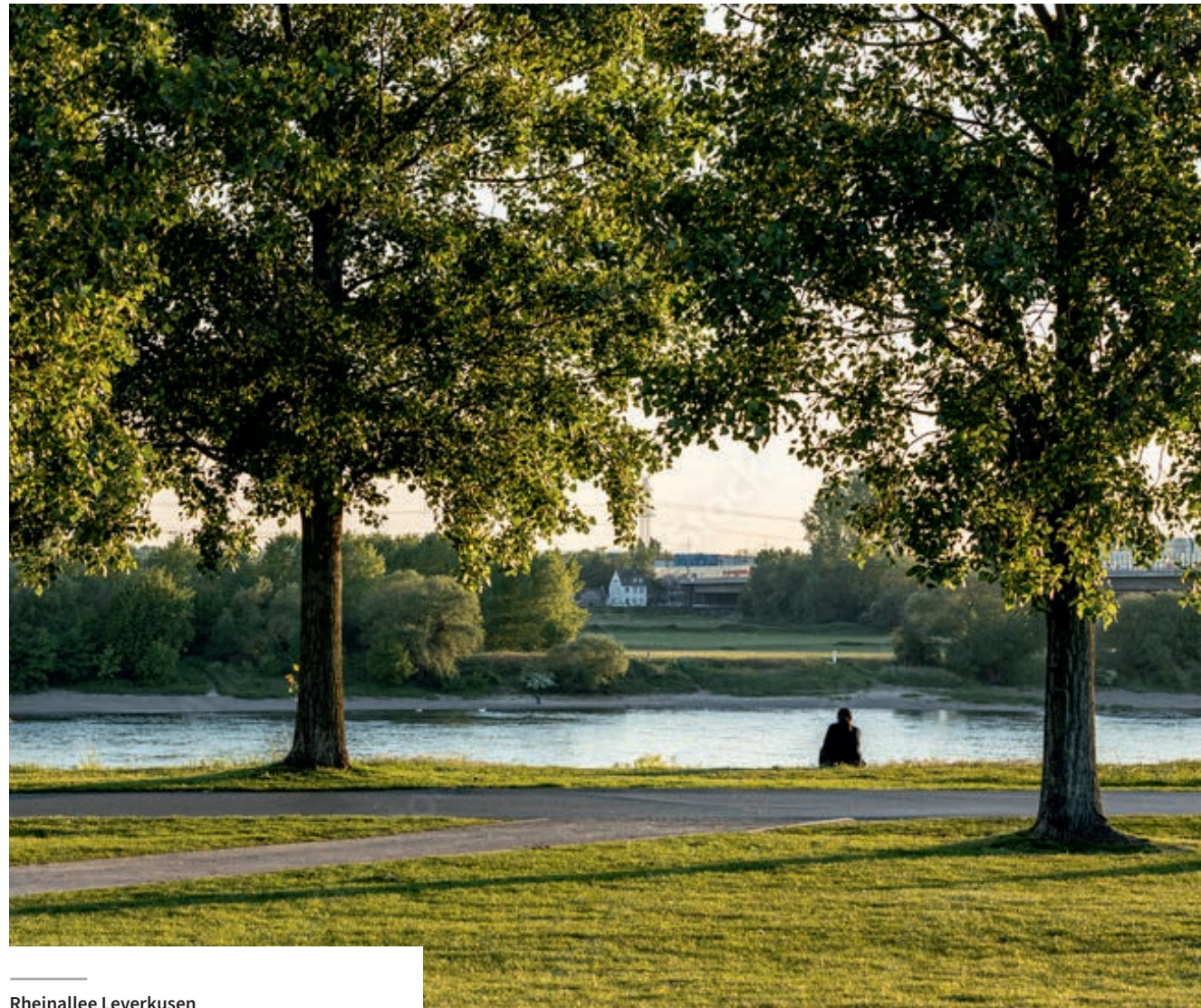
Mit gezielten Maßnahmen wird die Radverkehrsinfrastruktur am Westring und im Neuland-Park nachhaltig verbessert.

Der Neuland-Park in Leverkusen ist ein beliebtes Ziel für viele Radfahrende, die die weitläufigen Grünanlagen, Rad- und Wanderwege sowie Spielplätze genießen. In unmittelbarer Nähe zur Rheinbrücke gelegen, sind die Wegebeziehungen durch die laufenden Bauarbeiten für den Neubau der Brücke teilweise herausfordernd. Dennoch zieht der Park nicht nur Familien und Freizeitsportlerinnen und -sportler an, sondern bietet auch eine willkommene Auszeit für alle, die aktiv sein möchten. Die schöne Landschaft und die gut ausgebauten Wege machen den Park zu einem idealen Ort für Radtouren und entspannte Ausflüge.

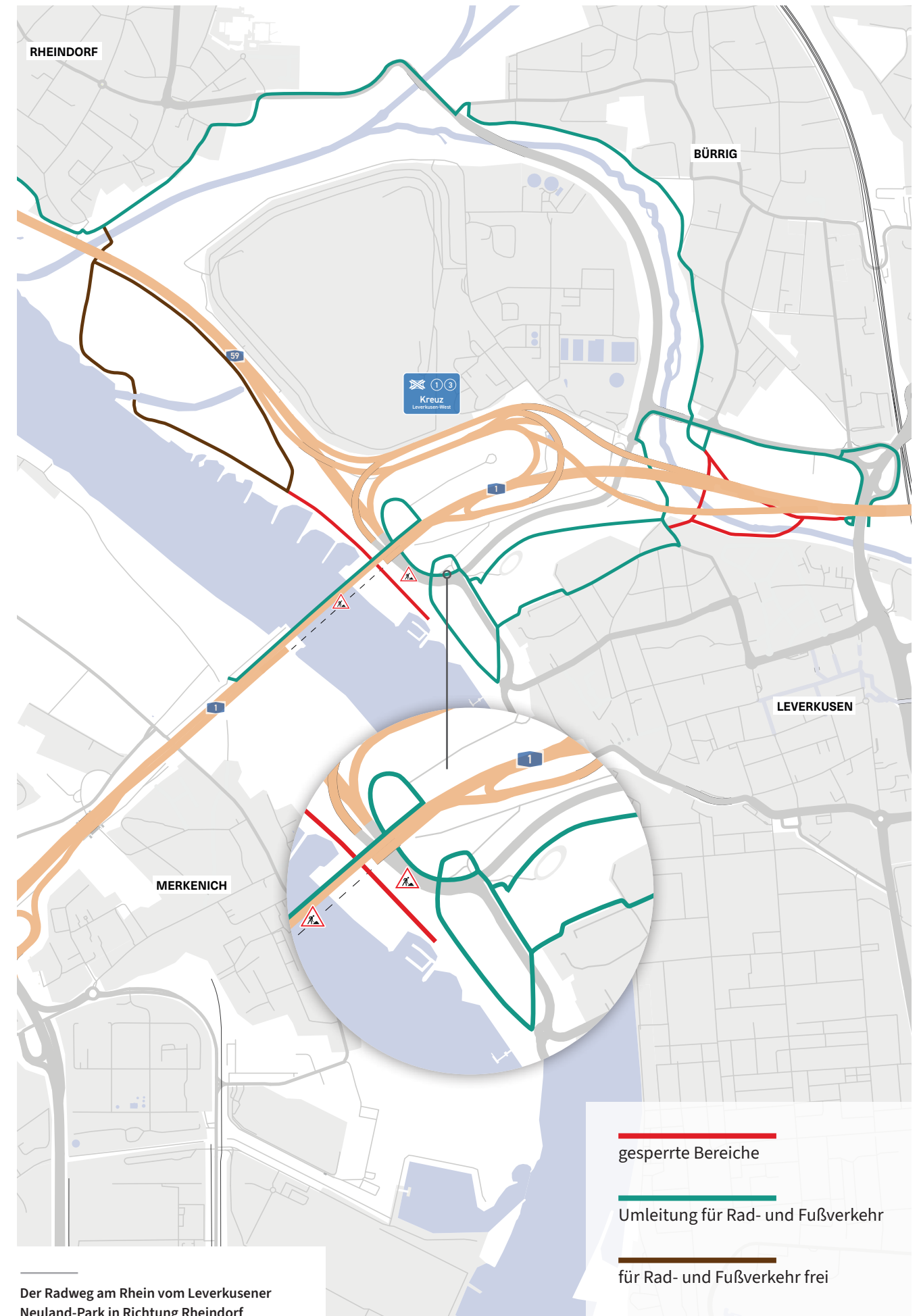
Um die Wegeverbindungen zu verbessern und die Querung des Westrings zu erleichtern, wurde im Frühjahr eine neue Quermöglichkeit eingerichtet. Diese Maßnahme

ermöglicht es Radfahrenden, sicher und direkt über den Westring zu gelangen, was die Umleitungsstrecke des Rheinradwegs während der Bauzeit der Rheinbrücke um etwa 700 Meter verkürzt. Die temporäre Ampelanlage, die die Querung regelt, trägt dazu bei, den Radverkehr in diesem Bereich sicherer und komfortabler zu gestalten.

Die Einrichtung dieser Querung ist Teil der umfassenden Maßnahmen im Rahmen des Ersatzneubaus der Rheinbrücke Leverkusen, die darauf abzielen, die Infrastruktur für Radfahrende zu optimieren. Durch diese Verbesserungen wird nicht nur der Arbeitsweg für Pendlerinnen und Pendler erleichtert, sondern auch die Freizeitnutzung des Neuland-Park gefördert. Die neue Verbindung stellt sicher, dass Radfahrende einfacher und sicherer Zugang zu diesem gern genutzten Erholungsgebiet am Rhein haben.



Rheinallee Leverkusen



Über die Brücke auch ohne vier Räder

Die neue Leverkusener Rheinbrücke ist nicht nur eine Verbindung für den Autoverkehr, sondern auch Teil des Alltagsradverkehrs zwischen Köln und Leverkusen. Zwei kombinierte Geh- und Radwege führen zukünftig nach der Fertigstellung des zweiten Teilbauwerkes wieder beidseitig über das Bauwerk. Ihre Gestaltung folgt technischen Vorgaben - gleichzeitig fließen realisierbare Rückmeldungen aus der Öffentlichkeit in die Weiterentwicklung ein.

Die Rampen zur Brücke sind mit maximal sechs Prozent Neigung ausgeführt. Das entspricht den Anforderungen an barrierefreie Verkehrsanlagen. Größere Gefällestrecken werden durch sogenannte Ruhepodeste unterbrochen: Diese haben eine maximale Längsneigung von 2%. Diese Regelung wurde auf beiden Rheinseiten umgesetzt. Auf der Kölner Seite entstand durch die maschinelle Bauweise eine wellenförmige Struktur. Die Bauweise ist regelkonform, aus Sicht der Fahrqualität jedoch verbesserungsfähig. Für die südliche Rampe wird eine alternative Ausführung geprüft, etwa mit Pflasterflächen für die Ruhepodeste.

Dehnungsfugen: Technisch notwendig, bald nutzerfreundlicher

Dehnungsfugen gleichen Bewegungen des Bauwerks aus, verursachen aber beim Überfahren Erschütterungen. Nach Hinweisen aus der Bevölkerung, unter anderem vom Bürgerverein Merkenich und dem ADFC, wird nun nachgebessert: Die Übergangsbleche sollen abgeschrägt werden, um den Übergang sanfter zu gestalten. Die Umsetzung ist noch für dieses Jahr geplant.

Beleuchtung: Unterschiedliche Ausgangslagen, gemeinsame Lösung

Auf der linksrheinischen Seite ist keine dauerhafte Beleuchtung vorgesehen – dort war auch im Planfeststellungsverfahren keine Lichtplanung enthalten. Auf Leverkusener Seite hingegen bestehen Bestandseinrichtungen und zusätzliche provisorische Bauleuchten im Bauwerk. Nach Abschluss der Bauarbeiten soll dort wieder eine dauerhafte Beleuchtung installiert werden - ein Wunsch der Stadt Leverkusen, dem entsprochen wurde. Besonders unter dem Brückenbauwerk wird dies zur Erhöhung der Sicherheit beitragen, da dort dunklere Sichtverhältnisse herrschen.



Pflege, Winterdienst und Schadensbehebung

Die Radwege bleiben ganzjährig nutzbar. Reinigung, Winterdienst und kleinere Reparaturen liegen derzeit bei der

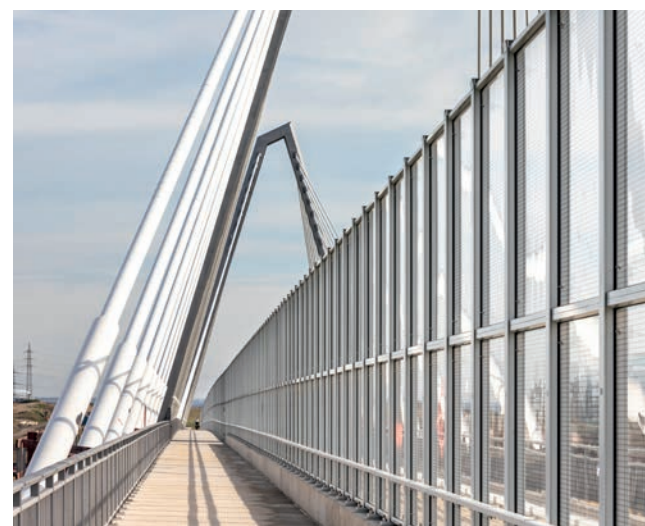
Autobahn GmbH. Schlaglöcher und beschädigte Markierungen werden im Rahmen der baulichen Unterhaltung regelmäßig beseitigt. Besonders unter dem Bauwerk wird auf Wasser, Schlamm und rutschige Stellen reagiert.



Sichere Streckenführung und neue Querungen

Zur Verbesserung der Sicherheit wurden rechtsrheinisch unterhalb der Brücke die Sichtschutzelemente an den Bauzäunen entfernt, zusätzliche Pfeilmarkierungen aufgebracht, unverständliche Markierungen beseitigt und eine provisorische Beleuchtung installiert. Eine neue Quermöglichkeit am rechtsrheinischen Kreisverkehr verkürzt die Verbindung und verbessert die Wegeführung deutlich.

Mit dem Aufstellen von Richtungstafeln im Kurvenbereich an der linksrheinischen nördlichen Rampe wird zur besseren Erkennung insbesondere bei Dunkelheit hingewiesen - eine Reaktion auf intensive Rückmeldungen aus der Bevölkerung. Auch während der weiteren Bauphasen sollen Radwege möglichst durchgängig offen bleiben. Baulich notwendige Sperrungen werden im Vorfeld kommuniziert. Wo Umlegungen erforderlich sind, werden diese mit Blick auf Sicherheit und Orientierung ausgeführt.



Neue Rampe für Radfahrende in Merkenich

Die Stadt Köln plant, ihr Radhauptnetz auszubauen und realisiert mit der erfolgten Zustimmung des Verkehrsausschusses und der Bezirksvertretung Chorweiler die geplante neue südliche Rad- und Fußwegrampe bis zum Spoerkehof (KVB Haltestelle Merkenich) zu verlängern. Die Planung und der Bau erfolgen durch die Autobahn GmbH und werden mit dem Projekt der Rheinbrücke Leverkusen realisiert.



Stadtradeln 2025

Gemeinsam für bessere Radinfrastruktur rund um die Rheinbrücke. Auf beiden Seiten des Rheins wurden fleißig Kilometer für die Aktion Stadtradeln gesammelt

Leverkusen und Köln sind wieder in die Pedale getreten. Vom 1. bis zum 21. Juni 2025 lud Leverkusen zum Stadtradeln ein, während Köln vom 11. Juni bis zum 1. Juli 2025 seine Kilometer sammelte. Die Aktion verbindet beide Städte nicht nur durch ihre geografische Nähe, sondern auch durch die gemeinsame Vision einer klimafreundlichen Mobilität.

Die Mitarbeitenden der Autobahn GmbH waren auf beiden Rheinseiten aktiv dabei und setzten ein starkes Zeichen für nachhaltige Mobilität. Nicht nur in der Stadtradel-Saison gilt die Aufmerksamkeit dem Drahtesel. Während der gesamten Arbeiten an und im Umfeld der Leverkusener Rheinbrücke stehen die Bemühungen, die Radinfrastruktur zu verbessern, im Fokus. Diese zentrale Verbindung zwischen beiden Städten soll nicht nur für Autos, sondern auch für Radfahrende sicherer und attraktiver gestaltet werden.

Wie viele Kilometer Teilnehmende auf beiden Seiten des Rheins auf ihren täglichen Wegen oder in der Freizeit gesammelt haben und weitere Informationen zur Aktion findet man unter:

www.stadtradeln.de

Radverkehr wird mitgedacht

Die Leverkusener Rheinbrücke ist ein Beispiel dafür, wie Radverkehr als Teil großräumiger Infrastruktur ernst genommen wird. Die Umsetzung orientiert sich an geltenden Regelwerken, bleibt aber offen für konstruktive Hinweise aus der Bürgerschaft. Die Autobahn GmbH sucht dabei aktiv die Abstimmung mit Städten, Verbänden und der Öffentlichkeit – mit dem Ziel, Lösungen zu schaffen, die für alle Verkehrsteilnehmenden funktionieren: sicher, nachvollziehbar und zukunftsfähig.

Während der Bauzeit werden umfangreiche Maßnahmen für ein verfügbares, verkehrssicheres Rad- und Gehwegenetz umgesetzt. Unbedingt notwendige, kurzzeitige Sperrungen des Rad- und Gehwegs werden rechtzeitig angekündigt.
www.a-bei-lev.de



Der Bau der neuen Rheinbrücke im Lauf der Zeit

Seit der letzten Ausgabe der Dialogzeitung hat sich auf der Baustelle der neuen Rheinbrücke und auf beiden Rheinseiten einiges getan. Mittlerweile ist die alte Rheinbrücke fast vollständig verschwunden und die Vorarbeiten zur Errichtung des zweiten Teilbauwerks der neuen Rheinbrücke laufen.



1: Januar 2024: Blick von der Kölner Rheinseite auf die Rheinbrücke

2: Februar 2024: Der Rückbau des zweiten Teilbauwerks der alten Rheinbrücke beginnt

3: Juni 2024: Die Fortschritte beim Rückbau des zweiten Teilbauwerks der alten Rheinbrücke sind sichtbar

4: April 2025: Das zweite Teilbauwerk der alten Rheinbrücke ist fast vollständig abgebrochen

5: Mai 2025: Die Vorarbeiten zur Errichtung des zweiten Teilbauwerks der neuen Rheinbrücke laufen planmäßig

6: Mai 2025: Blick auf den aktuellen Stand der Arbeiten im rechtsrheinischen Bereich der Rheinbrücke

Herausgeber

Die Autobahn GmbH des Bundes
Heidestraße 15
10557 Berlin

V.i.S.d.P.
Roland Nolte

a-bei-lev@autobahn.de
+49 221 29927 622

www.autobahn.de
www.a-bei-lev.de