

AfD-Ratsfraktion - Konrad-Adenauer-Pl. 1 - 40764 Langenfeld

Ausschußvorsitzender

Herr Detlef Jakob

Konrad-Adenauer-Platz 1

40764 Langenfeld

Langenfeld, 19. Mai 2026

Antrag

der Fraktion der Alternative für Deutschland

Prüfantrag zur künftigen Querung an der Kaiserstraße in Richrath unter besonderer Berücksichtigung einer Kombinationslösung aus kompakter Kfz-Brücke und zusätzlicher Fuß- und Radunterführung

Sehr geehrter Herr Jakob!

Wir bitten darum, über folgenden Antrag der AfD-Fraktion in der kommenden Sitzung des Bau- und Verkehrsausschusses am 11. Juni 2026 beraten und abstimmen zu lassen.

ANTRAG:

- I. Die Verwaltung wird beauftragt, für die künftige Querung an der Kaiserstraße in Richrath einen vergleichenden Variantenbericht vorzulegen.
- II. In diesen Variantenvergleich sind mindestens folgende Optionen einzubeziehen: A Straßenunterführung/Tunnel; B klassische Straßenbrücke mit Rampenlösung; C ersatzloser Entfall der Kfz-Querung mit Verlagerung des Verkehrs auf das Umfahrungsnetz; D kompakte, möglichst geradlinige Kfz-Brücke mit zusätzlicher eigenständiger Fuß- und Radunterführung im unmittelbaren Querungsbereich.
- III. Die Verwaltung wird beauftragt, Variante D als eigenständige Vorzugs- und Prüfvariante vertieft zu untersuchen und insbesondere darzustellen, in welchem Umfang sich durch die funktionale Trennung von Kfz-Verkehr einerseits sowie Fuß- und Radverkehr andererseits Rampenlängen, Flächenbedarf und Grundstückseingriffe reduzieren lassen, welche städtebaulichen Vorteile sich hieraus

gegenüber einer klassischen Brückenlösung ergeben und wie die zusätzliche Unterführung sicher, hell, direkt, barrierearm und alltagstauglich ausgestaltet werden kann.

- IV. Dabei ist ausdrücklich zu prüfen, wie der Schul- und Alltagsweg zur auf der Hildener Seite gelegenen Bettine-von-Arnim-Gesamtschule durch Variante D sicher, konfliktarm und so kurz wie möglich geführt werden kann.
- V. Die Verwaltung wird beauftragt, mit der Deutschen Bahn und dem Land Nordrhein-Westfalen Gespräche aufzunehmen und darzustellen, in welchem Umfang sich beide an einer im Rahmen der Variante D erforderlichen zusätzlichen Fuß- und Radunterführung beteiligen können. Dabei ist insbesondere zu prüfen, ob Einsparungen, die sich für die DB aus dem gegenüber aufwändigeren Varianten reduzierten Realisierungsaufwand ergeben, für eine umfassende Mitfinanzierung der Unterführung nutzbar gemacht werden können.
- VI. Für sämtliche Varianten sind vergleichend darzustellen: verkehrliche Leistungsfähigkeit, Auswirkungen auf Richrath-Mitte und den Stadtteilkern, Erreichbarkeit zentraler Ziele, insbesondere der Bettine-von-Arnim-Gesamtschule, städtebauliche Auswirkungen und Flächenbedarf, Auswirkungen auf den örtlichen Einzelhandel und die Erreichbarkeit der anliegenden Nutzungen, Folgen für das Umfahrungsnetz, insbesondere Hildener Straße, Winkelsweg und Berghausener Straße, die voraussichtliche Kostenverteilung zwischen DB, Stadt und Land NRW sowie Zusatzmaßnahmen und Zusatzkosten im nachgeordneten Straßennetz.
- VII. Für die Variante C ist ergänzend gesondert darzustellen, welche Kosten für die verkehrliche Ertüchtigung der Umfahrungsachsen entstehen würden und welche Auswirkungen auf Erreichbarkeit, Parken, Handelsfunktion und Funktionsfähigkeit des Ortskerns zu erwarten wären.
- VIII. Die Ergebnisse sind dem Bau- und Verkehrsausschuss in Form einer vergleichenden Entscheidungsvorlage vorzulegen, die ausdrücklich bewertet, welche Variante die verträglichste Gesamtlösung für Richrath darstellt.

BEGRÜNDUNG:

Die Diskussion um die künftige Querung an der Kaiserstraße ist bislang zu stark auf ein enges Schema reduziert worden. Im Mittelpunkt stehen regelmäßig entweder eine Straßenunterführung oder eine klassische Brückenlösung. Diese Verengung greift zu kurz. Die Frage ist nicht nur, ob eine niveaufreie Querung geschaffen werden soll, sondern welche Lösung den geringsten Schaden für Ortsbild, Stadtteilkern, Schulerschließung, Einzelhandel und Alltagsmobilität verursacht.

Richrath-Mitte steht seit Jahren unter einem doppelten Zielkonflikt: Einerseits besteht eine wichtige Ost-West-Verbindung Richtung Hilden; andererseits soll der Ortskern vom Durchgangsverkehr entlastet, städtebaulich aufgewertet und in seiner Aufenthaltsqualität gestärkt werden. Eine bloße Maximallösung trägt diesem Spannungsverhältnis nicht hinreichend Rechnung.

Die bisherige Debatte blendet insbesondere eine sachlich naheliegende Kombinationslösung aus: eine kompakte Straßenbrücke für den motorisierten Verkehr bei gleichzeitiger eigenständiger Unterführung für Fuß- und Radverkehr. Gerade diese Trennung der Funktionen kann den wesentlichen Nachteil der klassischen Brückenvariante vermeiden, nämlich ausufernde Rampenanlagen, hohen Flächenbedarf und erhebliche Beeinträchtigungen des Ortsbildes.

Zugleich bleibt mit Variante D die direkte Verbindung erhalten. Anders als bei einer vollständigen Sperrung wird die Erreichbarkeit zentraler Ziele - insbesondere der auf der Hildener Seite gelegenen Bettine-von-Arnim-Gesamtschule - nicht grundsätzlich in Frage gestellt. Vielmehr eröffnet die Trennung der Verkehrsarten die Chance, den Schulweg durch eine eigene Unterführung sicherer, klarer und möglichst kurz zu führen, ohne die Straßenführung künstlich durch lange, kurvenreiche Rampen zu überfrachten.

Darüber hinaus ist im Rahmen der Vorzugsvariante D ausdrücklich zu prüfen, ob sich aus dem gegenüber aufwändigeren Varianten reduzierten Gesamtaufwand Finanzierungsspielräume bei der Deutschen Bahn und beim Land Nordrhein-Westfalen ergeben, die für eine substantielle Beteiligung an der zusätzlichen Fuß- und Radunterführung genutzt werden können. Gerade wenn D einen technisch und flächenmäßig wirtschaftlicheren Gesamtansatz darstellt, spricht viel dafür, diese Vorteile auch in der Kostenverteilung abzubilden.

Die Sperrungsvariante C ist zwar als Vergleichsmaßstab sinnvoll, weil sie die stärkste Verkehrsberuhigung im Ortskern verspricht. Sie wirft jedoch erhebliche Folgefragen für das Umfahrungsnetz, die Schulerschließung, die Erreichbarkeit der anliegenden Nutzungen sowie für Teile der Handelsfunktion des Ortskerns auf. Diese Folgekosten und Folgewirkungen müssen offengelegt und in die Abwägung eingestellt werden.

Ziel des Antrags ist daher keine vorschnelle Festlegung auf eine Prestige- oder Maximallösung, sondern eine belastbare Entscheidungsgrundlage. Dabei soll ausdrücklich geprüft werden, ob Variante D die funktional, städtebaulich und wirtschaftlich ausgewogenste Lösung darstellt.

Mit herzlichen Grüßen
für die AfD-Fraktion

Patrick Heinz
Fraktionsvorsitzender

Marcel Staudte
Ratsherr

Marc Kratz
Sachkundiger Bürger

Sachliche Erläuterung und Variantenvergleich

zur künftigen Querung an der Kaiserstraße in Richrath mit besonderem Fokus auf Variante D als Vorzugslösung

Leitgedanke

Richrath braucht keine Maximal-Lösung, sondern die kleinste funktionierende Lösung mit dem geringsten Schaden für Ortsbild, Handel, Schulwege und Alltagsmobilität.

Nicht die technisch größte Lösung ist automatisch die beste, sondern diejenige, die verkehrliche Funktion, Ortsverträglichkeit, Wirtschaftlichkeit und sichere Alltagswege am ausgewogensten miteinander verbindet.

Variante A - Straßenunterführung / Tunnel

Beschreibung

Die Bahn wird durch eine Unterführung für den Straßenverkehr niveaufrei gequert. Diese Variante sichert die direkte Verbindung in voller Funktion und gilt traditionell als leistungsfähigste Lösung.

Vorteile

- sehr starke verkehrliche Funktion
- direkte Verbindung Richtung Hilden bleibt erhalten
- Erreichbarkeit der Gesamtschule grundsätzlich gut gesichert
- oberirdisch geringere optische Dominanz als eine große Brücke

Nachteile

- baulich und technisch die komplexeste Lösung
- wirtschaftlich schwer vermittelbar
- steht teilweise im Spannungsverhältnis zum Ziel der Verkehrsberuhigung des Ortskerns
- hohe Eingriffstiefe und erhebliche Baufolgen

Bewertung

Verkehrlich stark, aber nur dann überzeugend, wenn für Richrath eine maximale Leistungsfähigkeit über alle anderen Belange gestellt wird.

Variante B - klassische Brücke mit langen Rampen

Beschreibung

Die Bahn wird durch eine Straßenbrücke gequert. Um die erforderliche Höhe zu erreichen und zugleich die Anforderungen an die Wegeführung zu erfüllen, entstehen längere Rampen und eine ausgedehnte Trassierung.

Vorteile

- einfacher herzustellen als ein Tunnel
- die Kfz-Querung bleibt erhalten
- vermeidet die Tiefbaukomplexität einer Straßenunterführung

Nachteile

- großer Flächenbedarf

- städtebaulich dominant und schwer in den Ortskern integrierbar
- lange Rampen und häufig kurvenreiche Straßenführung
- kritisch für Ortsbild, Grundstücksbedarf und Anbindung

Bewertung

Funktional machbar, aber städtebaulich die schwächste Lösung.

Variante C - ersatzloser Entfall der Kfz-Querung

Beschreibung

Der Bahnübergang entfällt; an der Kaiserstraße gibt es künftig keine direkte Querung für den motorisierten Verkehr mehr.

Vorteile

- stärkste Verkehrsberuhigung im Ortskern
- deutliche Entlastung der Kaiserstraße vom Durchgangsverkehr
- große Chancen für Aufenthaltsqualität und städtebauliche Aufwertung

Nachteile

- Verlagerung des Verkehrs auf Hildener Straße, Winkelsweg und Berghausener Straße
- zusätzliche Kosten für die Ertüchtigung des Umfahrungsnetzes bei zugleich entfallender unmittelbarer Querung
- kritische Auswirkungen auf die direkte Erreichbarkeit der Gesamtschule
- Beeinträchtigungen für Erreichbarkeit, Parken und Teile der Handelsfunktion des Ortskerns

Bewertung

Als Referenz- und Vergleichsvariante wichtig, als Endlösung jedoch zu hart.

Variante D - kompakte Kfz-Brücke plus zusätzliche Fuß- und Radunterführung

Beschreibung

Die Querungsfunktionen werden getrennt: Der motorisierte Verkehr wird über eine kompakte, möglichst geradlinige Straßenbrücke geführt. Fuß- und Radverkehr erhalten im unmittelbaren Querungsbereich eine zusätzliche eigene Unterführung.

Vorteile

- die Straßenbrücke muss nicht zugleich die vollständige barrierearme Führung des Fuß- und Radverkehrs mit langen Rampen tragen
- kürzere, steilere und geradlinigere Kfz-Führung möglich
- geringerer Flächenbedarf und reduzierter Grundstücksdruck
- deutlich geringere Belastung des Ortsbildes als bei einer klassischen Rampenbrücke
- eröffnet die Möglichkeit, die aus einem geringeren Gesamtaufwand resultierenden Vorteile bzw. Einsparpotenziale bei DB und Land teilweise für die zusätzliche Unterführung nutzbar zu machen
- direkte Verbindung bleibt erhalten
- Schul- und Alltagswege können durch die zusätzliche Unterführung sicher, konfliktarm und so kurz wie möglich geführt werden

Nachteile

- ein zweites Bauwerk ist erforderlich
- die Unterführung muss hochwertig, hell, breit, direkt und sicher geplant werden
- bei schlechter Ausführung drohen Akzeptanzprobleme

Bewertung

Der überzeugendste Kompromiss und die sachlich stärkste Vorzugslösung.

Gesamtabwägung

- A sichert die Funktion, ist aber überdimensioniert und wirtschaftlich schwer vermittelbar.
- B erhält die Verbindung, belastet jedoch den Ortskern städtebaulich am stärksten.
- C beruhigt den Ortskern konsequent, erzeugt aber erhebliche Risiken für Schulerschließung, Umfahrungsnetz und Teile des Handels.
- D ist die einzige Lösung, die weder maximalistisch noch destruktiv ist, sondern die Funktionen sinnvoll trennt, den Schulweg kurz und sicher halten kann und dadurch eine deutlich verträglichere Gesamtwirkung erreicht.

Variante D verdient deshalb eine vertiefte Prüfung als Vorzugslösung.

Kurzmatrix Varianten A bis D

mit Kostenverteilung DB / Stadt / Land NRW

Variante	Verkehr	Ortsbild	Erreichbarkeit Schule / Ziele	Folgen für Ortskern und Handel	Kostenverteilung DB / Stadt / Land NRW	Gesamt- bewertung
A Tunnel	sehr stark	mittel bis gut	sehr gut	geringer direkter Schaden, aber starke Infrastruktur- Logik	DB/Land: Hauptanteil Stadt: 12 Mio. EUR+	technisch stark, jedoch über-dimensioniert
B klassische Brücke	gut	schwach	gut	städtebaulich stark belastend	DB/Land: Projektkosten Stadt: 0 EUR	funktional, aber ortsbild-schädlich
C Sperrung	schwach für Kfz / stark beruhigend	sehr gut	kritisch	zusätzliche Belastung des Umfahrungsnetzes; Risiken für Erreichbarkeit und Handel	Querung: 0 EUR Stadt: evtl. Zusatzkosten für Netzertüchtigung	als Referenz sinnvoll, als Endlösung zu hart
D Brücke + Unterführung	gut bis sehr gut	gut	gut bis sehr gut	ausgewogene Entlastung bei erhaltener Verbindung	Stadt: stets < 12 Mio. EUR abhängig von DB- / Landesbeteiligung DB/Land: Beteiligung an Unterführung anstreben	beste Kompromiss- lösung

Hinweis: Kostenspalte = politische Orientierungsgröße des kommunalen Eigenanteils. Variante C: Querung 0 EUR, aber mögliche städtische Netzfolgekosten. Fraktionsname, Unterschrift und Einreichungsdaten sind vor Verwendung zu ergänzen.

Stellungnahme des Referates Umwelt, Verkehr, Tiefbau

zum Antrag der AfD-Ratsfraktion

Prüfantrag zur künftigen Querung an der Kaiserstraße in Richrath unter besonderer Berücksichtigung einer Kombinationslösung aus kompakter Kfz-Brücke und zusätzlicher Fuß- und Radunterführung aus der 3. Sitzung (18. WP) des Bau- und Verkehrsausschusses der Stadt Langenfeld
am 11.06.2026

Sachlage

Aus den Beratungen des Bau- und Verkehrsausschusses vom 27.11.2025 resultierte die Einrichtung einer Arbeitsgruppe unter Beteiligung aller der im Ausschuss vertretenen politischen Fraktionen. Im Vorfeld der am 4. März 2026 abgehaltenen Arbeitsgruppensitzung erhielten alle Fraktionen die Möglichkeit, gezielte Fragen zum Bauvorhaben einzureichen. Auf Grundlage der Erkenntnisse aus der Arbeitsgruppe wurde in der Sitzung des Bau- und Verkehrsausschusses vom 12.03.2026 die Weiterentwicklung des Fiktiventwurfs beschlossen (vgl. DS18/223).

In der darauffolgenden Besprechung mit Vertretern der Deutschen Bahn und des ausführenden Planungsbüros KG Bauen am 15. April 2026 wurden der politische Auftrag zur Weiterentwicklung des Fiktiventwurfs kommuniziert und weitere Handlungsschritte abgestimmt. Am 27. April 2026 fand ein erneuter Abstimmungstermin gemeinsam mit DB und KG Bauen statt bei dem die potentiellen Führungsformen und Lösungsansätze aus der Arbeitsgruppe diskutiert und die technischen Machbarkeiten eingeschätzt wurden. Auf Grundlage der bisherigen Erkenntnisse nimmt die Verwaltung Stellung zum Antrag.

Varianten A, B und C

Die im Antrag aufgezeigten Varianten A und B stellen die bisherige Eisenbahnüberführung (Vorzugsvariante) sowie den Fiktiventwurf (Straßenüberführung) dar. Ein ersatzloser Rückbau des Bahnübergangs (Variante C) würde die Bürgerinnen und Bürger jenseits der Eisenbahntrasse von Richrath Mitte abschneiden, was die Nahversorgung deutlich einschränken würde.

Variante D

Eine Trennung des Fußverkehrs von der Straßenüberführung hat keine geradlinigere Führung zur Konsequenz. Die Höhenlage des Bauwerks richtet sich nach dem Lichtraumprofil der Eisenbahn. Um die Wegelänge so kurz wie möglich zu halten sind bereits Höchstlängsneigungen der Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) angewendet worden, sodass kein Potential für eine Streckenverkürzung zum Erreichen der benötigten Höhe besteht. Da die Wegelänge nicht weiter verkürzt werden kann sind Grundstückszukäufe unvermeidbar. Zudem wurde die eigenständig geführte Personenunterführung bereits in der Arbeitsgruppe thematisiert und wird, ungeachtet des Antrags, im Rahmen der Weiterentwicklung des Fiktiventwurfs geprüft.

Ergebnis

Die aufgezeigten Varianten A und B wurden bereits in der bisherigen Vorzugsvariante sowie dem Fiktiventwurf behandelt und in der Arbeitsgruppensitzung gegenübergestellt. Variante C würde im Norden Langenfelds ansässige Bürgerinnen und Bürger von der Nahversorgung in Richrath Mitte abschneiden. Eine geradlinige Führung, wie in Variante D dargestellt, ist technisch nicht umsetzbar und kann daher nicht für einen Variantenvergleich herangezogen werden. Daher erachtet die Verwaltung das Erarbeiten eines Variantenberichts als nicht zielführend.

Im Auftrag

Thomas Küppers
Fachbereichsleiter Stadtentwicklung