



Endbericht

Mobilitätskonzept 2030+

Stadt Leverkusen



Stadt Leverkusen

Stadt Leverkusen

Dezernat V - Planen und Bauen

Stabsstelle Mobilität

Postfach 101140

Impressum

Planersocietät

Stadt. Mobilität. Dialog.

Dr.-Ing. Frehn, Steinberg & Partner
Stadt- und Verkehrsplaner
Gutenbergstraße 34
44139 Dortmund

Dr.-Ing. Michael Frehn
Fon 0231 58 96 96-0
Fax 0231 58 96 96-18

<http://www.planersocietaet.de/>

Bearbeiter:

Dipl. Ing. Jan Diesfeld (Projektleitung)
Thomas Mattner (Dipl. Ing.)
Christian Schipplick (M. Sc.)
Christof Tielker (M. Sc.)

Bildnachweis

Titelseite: Stadt Leverkusen

Bei allen planerischen Projekten gilt es die unterschiedlichen Sichtweisen und Lebenssituationen aller Geschlechter zu berücksichtigen. In der Wortwahl des Berichtes werden deshalb geschlechtsneutrale Formulierungen bevorzugt. Wo dies aus Gründen der Lesbarkeit unterbleibt, sind ausdrücklich stets alle Geschlechter angesprochen.

Inhaltsverzeichnis

Abbildungsverzeichnis	iv
Tabellenverzeichnis	vi
Abkürzungsverzeichnis	vii
1 Einführung, Anlass und Gliederung des Mobilitätskonzeptes	9
1.1 Einführung und Anlass des Mobilitätskonzeptes Leverkusen 2030+	9
1.2 Gliederung des Mobilitätskonzeptes Leverkusen 2030+ und des integrierten Handlungskonzeptes	10
2 Verfahren zur Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes und Beteiligungsprozess	12
3 Kurzfassung der Bestandsanalyse	18
4 Kurzfassung des Zielkonzeptes	21
5 Handlungs- und Maßnahmenfelder des integrierten Handlungskonzeptes.....	22
5.1 Handlungsfeld A: Fußverkehr	26
5.1.1 Handlungsbedarf im Fußverkehr	26
5.1.2 Grundsätze und Zielsetzung	26
5.1.3 Maßnahmenfelder	29
5.2 Handlungsfeld B: Radverkehr	53
5.2.1 Handlungsbedarf im Radverkehr	53
5.2.2 Grundsätze der radverkehrsfreundlichen Verkehrsplanung	54
5.2.3 Maßnahmenfelder	56
5.3 Handlungsfeld C: ÖPNV/SPNV	87
5.3.1 Handlungsbedarf für den ÖPNV	87
5.3.2 Grundsätze und Zielsetzung	88
5.3.3 Maßnahmenfelder	89
5.4 Handlungsfeld D: Straßennetz, fließender und ruhender Kfz-Verkehr	126
5.4.1 Handlungsbedarf für das Straßennetz, den fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr	126
5.4.2 Grundsätze und Zielsetzung	126
5.4.3 Maßnahmenfelder	127
5.5 Handlungsfeld E: Straßenraum- und Platzgestaltung	160
5.5.1 Handlungsbedarf und Ziele einer attraktiven Straßenraumgestaltung	160
5.5.2 Grundsätze der attraktiven Gestaltung von Straßenräumen	160
5.5.3 Maßnahmenfelder	162
5.6 Handlungsfeld F: Barrierefreiheit	185

5.6.1	Handlungsbedarf in der Barrierefreiheit	186
5.6.2	Grundsätze und Zielsetzung	187
5.6.3	Maßnahmenfelder	187
5.7	Handlungsfeld G: Verkehrssicherheit	189
5.7.1	Handlungsbedarf in der Verkehrssicherheit	189
5.7.2	Grundsätze und Zielsetzung	190
5.7.3	Maßnahmenfelder	191
5.8	Handlungsfeld H: Vernetzung, Inter- und Multimodalität	199
5.8.1	Grundsätze und Zielsetzung	199
5.8.2	Maßnahmenfelder	200
5.9	Handlungsfeld I: Wirtschaftsverkehr	208
5.9.1	Handlungsbedarf im Wirtschaftsverkehr	208
5.9.2	Grundsätze und Zielsetzung	208
5.9.3	Maßnahmenfelder	209
5.10	Handlungsfeld J: Pendler-, Veranstaltungs- und Einkaufsverkehre	215
5.10.1	Handlungsbedarfe bei Pendler-, Veranstaltungs- und Einkaufsverkehren	215
5.10.2	Grundsätze und Zielsetzung	217
5.10.3	Maßnahmenfelder	217
5.11	Handlungsfeld K: Mobilitätsmanagement und -kultur	222
5.11.1	Grundsätze und Zielsetzung	222
5.11.2	Handlungsbedarf in Sachen Mobilitätsmanagement und -kultur	222
5.11.3	Maßnahmenfelder	223
5.12	Handlungsfeld L: Umwelt- und Klimaschutz	240
5.12.1	Handlungsbedarf im Umwelt- und Klimaschutz	240
5.12.2	Grundsätze und Zielsetzung	240
5.12.3	Maßnahmenfelder	241
6	Integriertes Handlungskonzept und Gesamtbewertung	250
6.1	Finanzielle Rahmenbedingungen für das Mobilitätskonzept	251
6.2	Gesamtdarstellung und -bewertung des integrierten Handlungskonzeptes	256
6.3	Zusammenfassende Darstellung des integrierten Handlungskonzeptes	260
7	Evaluationskonzept zum Mobilitätskonzept Leverkusen 2030+	265
8	Fazit und Ausblick	269
	Quellenverzeichnis	I
8.1	Literaturverzeichnis	I
8.2	Gesetze	II

8.3	Internetverzeichnis	II
	Fotoverzeichnis	III
	Anhang zum Mobilitätskonzept Leverkusen 2030+.....	IV

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Arbeitsbausteine des Mobilitätskonzeptes.....	12
Abbildung 2: Erstes öffentliches Forum	14
Abbildung 3: Diskussion an Thementischen.....	14
Abbildung 4: Planungsspaziergang in Schlebusch	14
Abbildung 5: Planungsradtour	14
Abbildung 6: Übersichtskarte der Onlinebeteiligung "Ideenmelder"	15
Abbildung 7: Diskussion an Stellwänden zu den Maßnahmen im zweiten öfftl. Forum	16
Abbildung 8: Viele Hinweise im zweiten öfftl. Forum	16
Abbildung 9: Sichten und Diskutieren der vorgeschlagenen Maßnahmenfelder.....	16
Abbildung 10: Plenare Eröffnung des abschließenden Forums	16
Abbildung 11: Teilnehmende des interfraktionellen Arbeitskreises	17
Abbildung 12: Zielkonzept des Mobilitätskonzeptes 2030+.....	21
Abbildung 13: Handlungsfelder des Mobilitätskonzeptes Leverkusen 2030+.....	22
Abbildung 14: Bewertungsmatrix Kosten-Wirkungs-Klasse der Maßnahmenfelder	23
Abbildung 15: Muster eines Maßnahmensteckbriefes	24
Abbildung 16: Fußwegenetz – Wiesdorf	32
Abbildung 17: Begrünung (durch bürgerschaftliches Engagement, Bremen)	32
Abbildung 18: Fußwegenetz - Opladen	34
Abbildung 19: Punktuelle Umgestaltung (Köln)	34
Abbildung 20: Fußwegenetz - Schlebusch.....	36
Abbildung 21: Rampe erleichtert Zugang zu Geschäft	36
Abbildung 22: Doppelquerung	42
Abbildung 23: Mittelinsel + Fußgängerüberweg	43
Abbildung 24: Mittelstreifen	43
Abbildung 25: Lichtdesign in einer Unterführung	47
Abbildung 26: vorgezogene Seitenräume (Sankt-Leon-Rot)	49
Abbildung 27: Gehwegüberfahrt (Reutlingen)	49
Abbildung 28: Vorhandene Fußwegebeschilderung Leverkusen Wiesdorf.....	51
Abbildung 29: Radverkehrszielnetz 2030	60
Abbildung 30: Bevorrechtigung des Radverkehrs an Hauptverkehrsstraße (Niederlande)	62
Abbildung 31: Empfehlungen zu Radführungsformen - Regionale RadPendlerRoute Opladen - Wiesdorf / Köln.....	63
Abbildung 32: Radverkehrs-Piktogramme in der Fußgängerzone (Potsdam)	65
Abbildung 33: Empfehlungen zu Radführungsformen – Radkomfortroute Wiesdorf – Schlebusch	67
Abbildung 34: Empfehlungen zu Radführungsformen – Radkomfortroute Schlebusch – Opladen	69
Abbildung 35: Fahrradstraße	70
Abbildung 36: Empfehlungen zur Ausweisung von Fahrradstraßen	71
Abbildung 37: Markierung geöffneter Einbahnstraßen (Altstadt-/Gerichtsstraße)	72
Abbildung 38: Geradeausverkehr bei Radverkehrsführung im Seitenraum mit vorgeschalteter Radfahrer-LSA	73
Abbildung 39: aufgeweitete Radaufstellstreifen.....	73
Abbildung 40: indirektes Linksabbiegen	74
Abbildung 41: Linksabbiegen an Einmündungen	74
Abbildung 42: Fahrradschleuse im Vorfeld eines großen Knotenpunkts	75
Abbildung 43: Fahrradschleuse am Knotenpunkt	75
Abbildung 44: Marler Ampelgriff	75
Abbildung 45: Prioritär fahrradfreundlich zu gestaltende Knotenpunkte & Querungsbereiche	77
Abbildung 46: überdachte Abstellanlage	78
Abbildung 47: Radboxen (Bhf. Leverkusen-Mitte)	78
Abbildung 48: Fahrradhaus	80
Abbildung 49: Fahrradverleih in Leverkusen.....	83

Abbildung 50: Entwicklungsperspektive Schnellbusnetz	94
Abbildung 51: Angebot an Schnellbuslinien.....	94
Abbildung 52: Optionen zur Busbeschleunigung	99
Abbildung 53: Prüfung auf Taktverdichtung und Ausweitung des Fahrtenangebots.....	102
Abbildung 54: Prüfung auf Taktverdichtung und Ausweitung des Fahrtenangebots (Nachtbuslinien)	103
Abbildung 55: Varianten Stadtbahnverlängerung Linie 4	107
Abbildung 56:Teilausschnitt Netzerweiterung Stadtbahn Köln	109
Abbildung 57: schematische Darstellung Abrechnungssystem.....	116
Abbildung 58: Empfehlungen zur Klassifizierung und Hierarchisierung des Straßennetzes (mittel- bis langfristig)	130
Abbildung 59: Aktuelle Hierarchie Schlebusch.....	131
Abbildung 60: Empfehlung zur Änderung in Schlebusch.....	131
Abbildung 61: Aktuelle Hierarchie Manfort	133
Abbildung 62: Empfehlung zur Änderung in Manfort	133
Abbildung 63: Aktuelle Hierarchie Bürrig.....	135
Abbildung 64: Empfehlung zur Änderung Bürrig.....	135
Abbildung 65: Aktuelle Hierarchie Opladen	137
Abbildung 66: Empfehlung zur Änderung Opladen.....	137
Abbildung 67: Perspektivisches "Schnell"- und "Langsamstraßennetz"	141
Abbildung 68: Vordringliche Bedarfe für Tempo 30.....	144
Abbildung 69: Kreisverkehr in Leverkusen	146
Abbildung 70: Beispielhafte Empfehlungen zur Optimierung von Knotenpunkten	148
Abbildung 71: Empfehlungen zur Prüfung von P&R (insb. für Einpendler)	152
Abbildung 72: wupsi-Carsharing in Leverkusen	155
Abbildung 73: Prinzip der städtebaulichen Bemessung	161
Abbildung 74: Verkehrliche Ansprüche an das Straßennetz: integrierte Netzentwicklung	165
Abbildung 75: Mülheimer Straße	168
Abbildung 76: Aktueller Straßenquerschnitt Mülheimer Straße.....	168
Abbildung 77: Umgestaltung Mülheimer Straße ohne Straßenbahn	169
Abbildung 78: Umgestaltung der Mülheimer Straße mit Straßenbahn	170
Abbildung 79: Breiter Radfahrstreifen an Hauptverkehrsachse (München)	170
Abbildung 80: Aktueller Straßenquerschnitt Wuppertalstraße	171
Abbildung 81: Umgestaltung Wuppertalstraße	172
Abbildung 82: Aktueller Straßenquerschnitt Kölner Straße	173
Abbildung 83: Umgestaltung Kölner Straße.....	174
Abbildung 84: Umgestaltung Kölner Straße (Einrichtungsverkehr Richtung Süden).....	174
Abbildung 85: Umgestaltung Kölner Straße (Einrichtungsverkehr Richtung Norden)	174
Abbildung 86: Aktueller Straßenquerschnitt Hauptstraße.....	176
Abbildung 87: Umgestaltung Hauptstraße.....	177
Abbildung 88: Verkehrsberuhigter Bereich in Opladen	178
Abbildung 89: Frankfurt a.M. - Eingangssituationen.....	180
Abbildung 90: Frankfurt a.M. - Aufenthaltsbereiche	180
Abbildung 91: Personen die auf barrierefreie Umgebung angewiesen sind	185
Abbildung 92: Fahrbahnmarkierung im Schulbereich	194
Abbildung 93: Wirkung unterschiedlicher Feedback-Anzeigen der Geschwindigkeitsmessung	198
Abbildung 94: schematische Darstellung einer Mobilstation	201
Abbildung 95: Ausstattungsmerkmale von Haltestellen	204
Abbildung 96: Faltrad des RMV.....	205
Abbildung 97: Emissionsarme Belieferungsfahrzeuge	210
Abbildung 98: Leverkusener Ein- und Auspendler (nur Berufspendler).....	216
Abbildung 99: Hol- und Bringzonen	233
Abbildung 100: Klimatag Leverkusen 2019	238
Abbildung 101: Aktion Stadtradeln Leverkusen	238

Abbildung 102: Prozessphasen des Mobilitätskonzeptes bis zum integrierten Handlungskonzept	250
Abbildung 103: Finanzierungsbudget/Jahr für die einzelnen Finanzierungspfade	252
Abbildung 104: Budgetverteilung des Integrierten Handlungskonzeptes (mittlerer Finanzierungspfad) nach Handlungsfeldern (ohne Förderung).....	253
Abbildung 105: Verteilung des Budgets des integrierten Handlungskonzeptes (mittlerer Finanzierungspfad) auf die Finanzierungsperioden (ohne Förderung).....	254
Abbildung 106: Beiträge der Handlungsfelder zu den Oberzielen des Zielkonzeptes.....	258
Abbildung 107: Qualitative Bewertung des Integrierten Handlungskonzeptes hinsichtlich wichtiger Ziele	259
Abbildung 108: Integriertes Handlungskonzept Mobilitätskonzept Leverkusen 2030+ – <u>Oberer</u> Finanzierungspfad (S. 1) 261	
Abbildung 109: Integriertes Handlungskonzept Mobilitätskonzept Leverkusen 2030+ – <u>Oberer</u> Finanzierungspfad (S. 2) 262	
Abbildung 110: Integriertes Handlungskonzept Mobilitätskonzept Leverkusen 2030+ - <u>mittlerer</u> Finanzierungspfad (S. 1) 263	
Abbildung 111: Integriertes Handlungskonzept Mobilitätskonzept Leverkusen 2030+ - <u>mittlerer</u> Finanzierungspfad (S. 2) 264	
Abbildung 112: Voraussichtliche Jahresbudgets Bereich Mobilität im Fachbereich Tiefbau	V
Abbildung 113: Kostenverteilung auf die Handlungsfelder im oberen Finanzierungspfad (ohne Förderung).....	VI
Abbildung 114: Kostenverteilung auf die Handlungsfelder im unteren Finanzierungspfad (ohne Förderung).....	VI
Abbildung 115: Kostenverteilung auf die Handlungsfelder im oberen Finanzierungspfad (mit Förderung).....	VII
Abbildung 116: Kostenverteilung auf die Handlungsfelder im unteren Finanzierungspfad (mit Förderung)	VII
Abbildung 117: Finanzbedarf der Umsetzungsperioden im oberen Finanzierungspfad (ohne Förderung)	VIII
Abbildung 118: Finanzbedarf der Umsetzungsperioden im unteren Finanzierungspfad (ohne Förderung).....	VIII
Abbildung 119: Finanzbedarf der Umsetzungsperioden im oberen Finanzierungspfad (mit Förderung)	IX
Abbildung 120: Finanzbedarf der Umsetzungsperioden im unteren Finanzierungspfad (mit Förderung).....	IX

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Empfehlungen für die Fußverkehrsplanung nach Regelwerken	27
Tabelle 2: Handlungsfeld Fußverkehr (A) – Maßnahmenfelder	29
Tabelle 3: Finanzbedarf für die Radverkehrsförderung (in € pro EW und Jahr; Quelle: BMVBS 2012):	55
Tabelle 4: Handlungsfeld Radverkehr (B) - Maßnahmenfelder	56
Tabelle 5: Handlungsfeld Öffentlicher Personennahverkehr – Maßnahmenfelder	89
Tabelle 6: Handlungsfeld Straßennetz, fließender und ruhender Kfz-Verkehr - Maßnahmenfelder	128
Tabelle 7: Handlungsfeld Straßenraumgestaltung (H) - Maßnahmenfelder	163
Tabelle 8: Umgestaltungsmöglichkeiten auf Hauptstraßen	167
Tabelle 9: Umgestaltungsmöglichkeiten in Wohnquartieren	181
Tabelle 10: Handlungsfeld Barrierefreiheit - Maßnahmenfelder	188
Tabelle 11: Handlungsfeld Verkehrssicherheit - Maßnahmenfelder.....	191
Tabelle 12: Handlungsfeld Vernetzung, Multi- und Intermodalität - Maßnahmenfelder	200
Tabelle 13: Handlungsfeld Wirtschaftsverkehr - Maßnahmenfelder	209
Tabelle 14: Ein- und Auspendler (nur Berufspendler) in Zahlen	216
Tabelle 15: Handlungsfeld Pendler-, Veranstaltungs- und Einkaufsverkehre - Maßnahmenfelder	218
Tabelle 16: Handlungsfeld Mobilitätsmanagement und -kultur – Maßnahmenfelder	224
Tabelle 17: Handlungsfeld Umwelt- und Klimaschutz.....	241
Tabelle 18: Mögliche Indikatoren zur Evaluation (nach Oberzielen).....	266
Tabelle 19: Mögliche Indikatoren zur Evaluation (in zeitlichen Stufen der Evaluation)	268

Abkürzungsverzeichnis

A	Autobahn
ADAC	Allgemeiner Deutscher Automobilclub e.V.
ADFC	Allgemeiner Deutscher Fahrradclub e.V.
AST	Anruf-Sammel-Taxi
B	Bundesstraße
B+R	Bike and Ride
ca.	circa
CO ₂	Kohlenstoffdioxid
d. h.	das heißt
DTV	durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke
etc.	et cetera
E-Bike	Elektrofahrrad
E-Mobilität	Elektromobilität
EU	Europäische Union
EW	Einwohner
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
ggf.	gegebenenfalls
GIS	Geoinformationssystem
h	Stunde
ha	Hektar
Hbf.	Hauptbahnhof
i.d.R.	in der Regel
inkl.	inklusive
insb.	insbesondere
IV	Individualverkehr (Fuß-, Rad-, Kraftrad-, und Pkw-Verkehr)
Kfz	Kraftfahrzeug
Kita	Kindertagesstätte (Kinderkrippe, Kindergarten, ggf. auch Kinderhort)
km	Kilometer
LAP	Lärmaktionsplan
Lkw	Lastkraftwagen
LoA	lärmoptimierter Asphalt
LSA	Lichtsignalanlage (Ampel)
m ²	Quadratmeter
Min.	Minuten
Mio.	Millionen
MIV	Motorisierter Individualverkehr
Nahmobilität	Fuß- und Radverkehr (nicht-motorisierter Verkehr)
NO ₂	Stickstoffdioxid
NO _x	Stickoxide
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
Pkw	Personenkraftwagen
P+R	Park and Ride
RE	Regionalexpress

SPNV	Schienenpersonennahverkehr
Str.	Straße
StVO	Straßenverkehrsordnung
SV	Schwerverkehr
t	Tonne
u.a.	unter anderem
v. a.	vor allem
VCD	Verkehrsclub Deutschland
vsl.	voraussichtlich
z. B.	zum Beispiel
z. T.	zum Teil

1 Einführung, Anlass und Gliederung des Mobilitätskonzeptes

Eine zentrale Aufgabe und Herausforderung der Stadtplanung und -entwicklung ist die Erhaltung bzw. Erhöhung der Wohn- und Lebensqualität in Leverkusen einerseits sowie die Sicherstellung der Mobilität andererseits. In Leverkusen wie auch in vielen anderen Städten ist ein gewisses Spannungsfeld zwischen den Zielen einer nachhaltigen Stadtentwicklung sowie der Kfz-Erreichbarkeit festzustellen. Insbesondere die für die Bewältigung der motorisierten Straßenverkehre notwendige Infrastruktur sowie Belastungen durch diese Verkehre (insb. Lärm- und Schadstoffemissionen, Flächenverbrauch) führen innerstädtisch zu Konflikten.

In der Stadtentwicklung gibt es unterschiedliche konzeptionelle sowie strategische Planwerke, die sich mit der zukünftigen Entwicklung der Stadt Leverkusen befassen. Das Mobilitätskonzept als Teil dessen definiert die Ziele und Strategien im Bereich der Mobilität für die nächsten 10 bis 15 Jahre („Mobilitätskonzept Leverkusen 2030+“). Das Mobilitätskonzept befasst sich hierbei mit allen für Leverkusen relevanten Mobilitätsthemen und definiert Strategien und auch Maßnahmenempfehlungen, um die Mobilität in Leverkusen zukunftsgerichtet zu gestalten, Konflikte mit weiteren Zielen der Stadtentwicklung zu lösen und die Lebensqualität in Leverkusen insgesamt weiter zu erhöhen. Ein zentrales Ziel ist hierbei die Gestaltung der Verkehrswende hin zu einer umweltschonenden und ressourcensparenden Mobilität.

1.1 Einführung und Anlass des Mobilitätskonzeptes Leverkusen 2030+

Im Mobilitätskonzept werden, basierend auf einer Stärken- und Schwächen-Analyse der verkehrlichen Situation (siehe separater Zwischenbericht zum Mobilitätskonzept 2030+ aus dem Jahr 2019), die verkehrlichen Ziele bis zum Jahr 2030 und darüber hinaus sowie die dafür erforderlichen Veränderungen definiert. Es dient damit der Vorbereitung nachfolgender Verkehrsprojekte, Planung zukünftiger Personal- und Finanzressourcen und ist ein wichtiger Orientierungsrahmen für die Mobilitäts- und Verkehrsentwicklung der Stadt. Die Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes erfolgte aufbauend und verzahnt mit weiteren Planwerken der Stadt Leverkusen, zum Beispiel mit dem Lärmaktionsplan der Stufe III, dem Luftreinhalteplan, dem Klimaschutzkonzept und dem Masterplan Green City. Überörtliche Planwerke, die in die Konzeption einfließen, waren außerdem der Nahverkehrsplan und das Agglomerationskonzept der Region Köln Bonn.

Im Mobilitätskonzept werden alle Verkehrsarten (Rad- und Fußverkehr, ÖPNV und Kfz-Verkehr) detailliert betrachtet und es fließen innovative sowie zukunftsweisende Themen der Verkehrsentwicklung ein. Als integriertes Planwerk ist das Mobilitätskonzept verkehrsmittelübergreifend angelegt und deckt sowohl den Personen- als auch den Güterverkehr sowie alle Verkehrszwecke ab (Arbeit, Ausbildung, Freizeit und Tourismus, Einkauf, Begleitwege etc.).

Die Stärken- und Schwächen-Analyse des Zwischenberichtes zum Mobilitätskonzept zeigt viele Notwendigkeiten und ein hohes Potenzial, die Mobilität in der Stadt Leverkusen zukunftsfähig und

nachhaltig weiterzuentwickeln und auf aktuelle bzw. zukünftige Herausforderungen¹ auszurichten. Ein Beispiel ist einerseits die autogeprägte Mobilitätskultur (im Binnenverkehr und v.a. bei den Pendlerverkehren), die in der Stadt teilweise zu hohen Umweltbelastungen und Kfz-dominierten Straßenräumen führt. Andererseits ergeben sich durch die polyzentrale Stadtstruktur bislang nicht ausgeschöpfte Potenziale für den Fuß- und Radverkehr und die Entwicklung einer „Stadt der kurzen Wege“. Ebenso zeigt die Analyse der Verkehrssituation noch deutliche Optimierungspotenziale für den ÖPNV auf – sowohl als Verbindung der Stadtteile als auch für Pendlerverkehre.

Mit dem Mobilitätskonzept soll eine Grundlage für ein nachhaltiges, das heißt langfristig tragbares Verkehrsangebot geschaffen werden. Ein neues Gleichgewicht zwischen den Verkehrsträgern kann helfen, Mobilitätsbedürfnisse und Lebensqualität besser in Einklang zu bringen - Mobilität soll stadtverträglicher gestaltet werden. Es bietet sich die Chance, aus einer Gesamtstrategie heraus die Lebens- und Aufenthaltsqualitäten in Leverkusen zu steigern, die Erreichbarkeiten innerhalb der Stadt durch verschiedene Maßnahmen zu verbessern sowie die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Dadurch können die Mobilitätsoptionen für alle Menschen sowie Ihre Wahlfreiheit in der Verkehrsmittelwahl erhöht werden.

Fragen, die im Handlungskonzept des Mobilitätskonzeptes behandelt werden, sind z. B.: „Wie werden sich die Menschen zukünftig in Leverkusen bewegen? Welche Infrastrukturmaßnahmen sollen umgesetzt werden? Welche Prioritäten sind im Verkehrsbereich und bei zukünftigen Maßnahmen zu setzen?“.

1.2 Gliederung des Mobilitätskonzeptes Leverkusen 2030+ und des integrierten Handlungskonzeptes

Der Erarbeitungsprozess des Mobilitätskonzeptes mit seiner breit angelegten Öffentlichkeitsbeteiligung wird in Kapitel 2 dargestellt. Erster Schwerpunkt des Erarbeitungsprozesses sowie der Öffentlichkeitsbeteiligung war die Analyse der Ist-Situation sowie die Definition von Zielen. Der vorliegende Bericht zum integrierten Handlungskonzept des Mobilitätskonzeptes Leverkusen 2030+ basiert auf der Stärken- und Schwächen-Analyse, auf Szenarienbetrachtungen sowie dem Zielkonzept, das die Richtung für die folgende Maßnahmenausarbeitung gibt (siehe Zusammenfassung zum Zielkonzept in Kapitel 3 sowie Zwischenbericht zum Mobilitätskonzept; 2019).

Die Handlungs- und Maßnahmenfelder des integrierten Handlungskonzeptes sind in Form von Steckbriefen für alle relevanten Verkehrsarten und Querschnittsthemen in Kapitel 5 aufgeführt. Die für einige Maßnahmen und Steckbriefe relevanten Karten sind in verkleinerter Form in das Kapitel eingearbeitet worden und befinden sich im DIN A3-Format im Kartenband des Mobilitätskonzeptes 2030+.

Die entwickelten Handlungsfelder und Maßnahmen wurden einer umfangreichen Bewertung und Priorisierung unterzogen, um erfolgsversprechende und weniger erfolgsversprechende Maßnahmen für die zukünftige Entwicklung von Leverkusen zu identifizieren. Unter Anbetracht finanzieller

¹ Klimawandel und Klimaschutzziele der EU, steigende Kraftstoffpreise, demografischer Wandel, Erhöhung der Verkehrssicherheit/“Vision Null“ Verkehrstote, neue Mobilitätstrends, ...

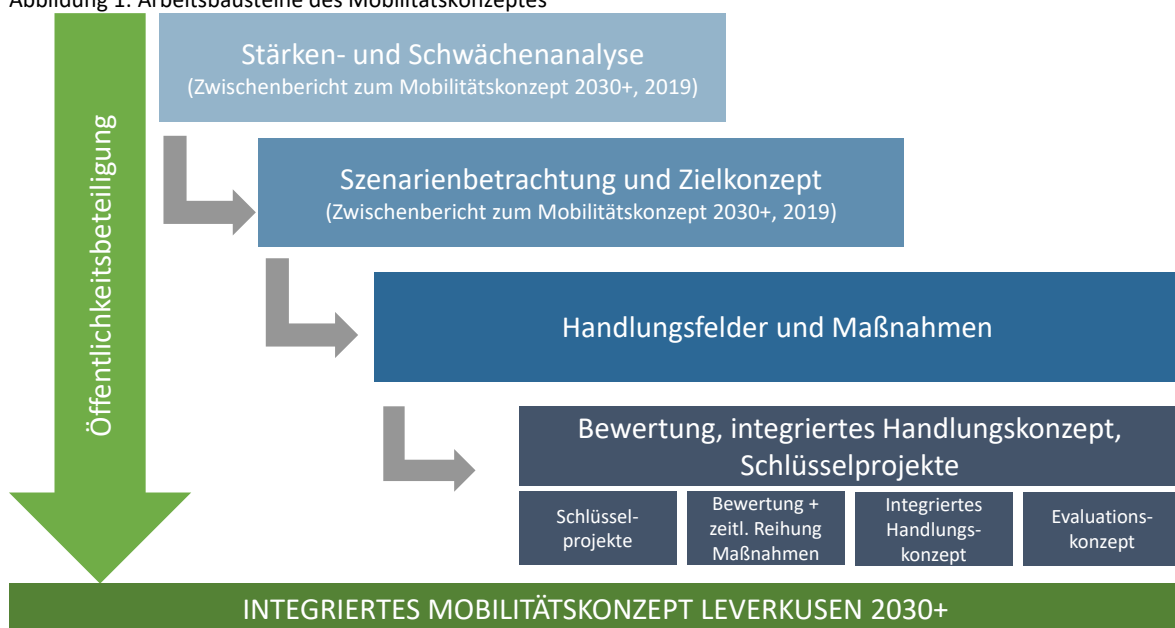
Rahmenbedingungen zeigt sich im integrierten Handlungskonzept, in dem die Maßnahmen zusammengeführt werden (siehe Kapitel 6), dass einige bedeutende Maßnahmen mit den augenblicklich vorhandenen finanziellen Mitteln nicht zu realisieren sind. Das Mobilitätskonzept 2030+ ist damit auch eine Entscheidungsgrundlage, um ggf. Mittel aufzustocken und zielgerichtet zu verteilen.

Ein wichtiger Bestandteil wird zukünftig nicht nur die Umsetzung des Mobilitätskonzeptes bzw. seiner Maßnahmen sein, sondern auch ein fortlaufendes Monitoring zum Leverkusener Verkehrsgeschehen bzw. eine Evaluation der Maßnahmen des integrierten Handlungskonzeptes. In Kapitel 7 wird ein dementsprechend auf Leverkusen angepasstes Evaluationskonzept vorgestellt.

2 Verfahren zur Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes und Beteiligungsprozess

Der gesamte Erarbeitungsprozess des Mobilitätskonzeptes erfolgte in vier Phasen und wurde durch einen breit angelegten Planungsdialog begleitet. Die Stärken- und Schwächen-Analyse wurde im ersten Halbjahr 2018 erstellt und mündete ebenso wie die Szenarienbetrachtung in die Definition eines Leitbildes und eines Zielkonzeptes im Zwischenbericht zum Mobilitätskonzept 2030+ (siehe Zwischenbericht sowie Zusammenfassung im Kapitel 3). Die Maßnahmenentwicklung baut auf diesem Zwischenbericht auf, dessen Zielkonzept auch im Stadtrat beschlossen wurde (18. Februar 2019).

Abbildung 1: Arbeitsbausteine des Mobilitätskonzeptes



Sowohl in die Analysen als auch in die Maßnahmenentwicklung wurden die für Leverkusen relevanten Mobilitätsformen sowie mobilitätsrelevante Querschnittsthemen einbezogen. Es wurden Handlungs- und Maßnahmenfelder entwickelt und jeweils eine Maßnahmenbewertung vorgenommen. Daraus wurde ein umsetzungsorientiertes, integriertes Handlungskonzept abgeleitet, das ein Maßnahmenprogramm für alle Verkehrsmittel und Querschnittsthemen festlegt sowie Prioritäten und Schlüsselprojekte benennt und auch hinsichtlich der Finanzierbarkeit betrachtet. Die abschließende Dokumentation sowie die Vorstellung, Information, Diskussion und die notwendigen Beschlüsse in den politischen Gremien erfolgt im Frühjahr 2020.

Alle Phasen wurden eng mit der verwaltungsinternen, ämterübergreifenden Projektsteuerungsgruppe „**Arbeitskreis Mobilität**“ (**AK Mobilität**) sowie dem „**interfraktionellen Arbeitskreis**“ (**IAK**), bestehend aus gesellschaftlichen Akteuren und Institutionen sowie Vertreterinnen und Vertretern der politischen Fraktionen, als Expertengremium abgestimmt. Hier wurden Zwischenergebnisse des Erarbeitungsprozesses des Mobilitätskonzeptes 2030+ diskutiert sowie Ziele und Maßnahmen erarbeitet.

Breite Öffentlichkeitsbeteiligung zum Mobilitätskonzept 2030+

Der öffentliche Planungsdialog zum Mobilitätskonzept Leverkusen 2030+ fand in unterschiedlichen Formaten statt:

- Akteursgespräche mit bedeutenden Institutionen/Gruppen/Akteuren/Verbänden (Juli 2018)
- eine Planungsradtour sowie ein Planungsspaziergang (September 2018)
- eine Online-Beteiligung in Form einer interaktiven Karte (sog. „Ideenmelder“ im September/Oktober 2018)
- Teilnahme am Klima-Tag der Stadt Leverkusen im September 2018 und Sammlung von Hinweisen der Bürgerinnen und Bürger
- drei öffentliche Foren: Ein Forum zur Stärken- und Schwächen-Analyse (September 2018), ein Forum zur Vorstellung und Diskussion von Maßnahmen und ersten Schlüsselmaßnahmen (Mai 2019) sowie eine öffentliche Abschlussveranstaltung (Januar 2020)
- Teilnahme am Leverkusener Fahrradtag LEVRad im Mai 2019

Im Juli 2018 wurden insgesamt sechs **Akteursgespräche** mit unterschiedlichen Verbänden, Institutionen und Gruppen geführt:

- Akteursgespräch I: Wirtschaftsförderung Leverkusen, Industrie- und Handelskammer zu Köln, Handwerkskammer zu Köln
- Akteursgespräch II: Wirtschaftsförderung Leverkusen, Aktionsgemeinschaft Opladen e.V., Werbe- und Fördergemeinschaft Schlebusch, Werbegemeinschaft City Leverkusen
- Akteursgespräch III: wupsi GmbH
- Akteursgespräch IV: Jugendszene Lev
- Akteursgespräch V: Beirat für Menschen mit Behinderungen
- Akteursgespräch VI: ADFC Leverkusen

Die Akteursgespräche dienten zum einen dazu, Problemstellungen und Herausforderungen aus Sicht der jeweiligen Akteursgruppen zu identifizieren. Zum anderen wurden erste Maßnahmen diskutiert, die die Mobilität in Leverkusen zukunftsfähig gestalten können. Die Ergebnisse der Akteursgespräche flossen sowohl in die Bestandsanalyse als auch in die Maßnahmenentwicklung ein.

Den Auftakt zum Bürgerdialog und breiten Beteiligungsprozess machte das **erste öffentliche Forum** zum Mobilitätskonzept am 06. September 2018. Unter der Moderation von Frau Mone Böcker vom Büro „TOLLERORT entwickeln & beteiligen“ aus Hamburg und der fachlichen Unterstützung der Planersocietät wurden den circa 50 Teilnehmerinnen und Teilnehmern zunächst die Hintergründe des Mobilitätskonzeptes 2030+ erläutert und anschließend eine erste gutachterliche Einschätzung über Stärken und Schwächen der Mobilität in Leverkusen vorgestellt. Anschließend wurden diese ersten Einschätzungen an mehreren Thementischen mit den Bürgerinnen und Bürgern diskutiert und es konnte eine Vielzahl weiterer Hinweise aufgenommen werden. Die umfangreichen Rückmeldungen der Bürgerinnen und Bürger wurden in einer gesonderten Dokumentation zum ersten öffentlichen Forum zusammengefasst und flossen insbesondere in die Stärken- und Schwächen-Analyse des Mobilitätskonzeptes 2030+ sowie in die Ausarbeitung der Maßnahmen ein.

Abbildung 2: Erstes öffentliches Forum



Abbildung 3: Diskussion an Thementischen



Im September des Jahres 2018 fanden sowohl ein **Planungsspaziergang** als auch eine **Planungsradtour** statt. Ziel der Planungstouren war die Diskussion von Handlungserfordernissen, Problemstellungen und ersten Lösungsideen vor Ort im Stadtgebiet. Dazu wurden während der Touren unterschiedliche Stadträume angefahren/angelaufen und dort unterschiedlichste Themen besprochen, die ebenso alle anderen Stadtteile in Leverkusen betreffen (siehe gesonderte Dokumentationen unter Anlagenband II und <https://www.mobil-lev.de/zwischenenergebnisse/downloads/>):

- Planungsspaziergang am 12. September 2018 in Schlebusch
- Planungsradtour am 13. September 2018 von Opladen über Alkenrath, Bahnhof Schlebusch, Manfort bis Leverkusen-Mitte

Abbildung 4: Planungsspaziergang in Schlebusch



Abbildung 5: Planungsradtour



Im September 2018 wurde unter der Webadresse <https://www.mobil-lev.de/> ein **Ideenmelder** zum Mobilitätskonzept Leverkusen 2030+ geschaltet. Vom 04. September 2018 bis zum 04. Oktober 2018 konnten Bürgerinnen und Bürger auf einer interaktiven Leverkusener Stadtkarte Ideen, Wünsche oder Kritik zu den Themen Fußverkehr, Radverkehr, Bus & Bahn, Kfz-Verkehr, Straßenraumgestaltung sowie weiteren verkehrsrelevanten Themen verorten. Darüber hinaus war eine Bewertung der weiteren Beiträge durch „Likes“ (Beitrag gefällt mir) bzw. „Dislikes“ (Beitrag gefällt mir nicht) möglich.

Insgesamt gingen fast 750 Beiträgen von über 130 verschiedenen Personen über den Ideenmelder ein, der somit die öffentlichen Foren sowie die Planungstouren gut ergänzte. Die zahlreichen Beiträge wurden von der Planersocietät ausgewertet und sind in eine Dokumentation des Ideenmel-

ders (siehe gesonderte Dokumentationen unter Anlagenband II und <https://www.mobil-lev.de/zwischenenergebnisse/downloads/>) sowie in den Erarbeitungsprozess des Mobilitätskonzeptes eingeflossen.

Die nach Themenfeldern geordneten Beiträge des Online-Ideenmelders wurden sowohl für die Vervollständigung der Bestandsanalyse als auch im Erarbeitungsprozess der Maßnahmen als Grundlage verwendet. So sind beispielweise Anmerkungen zu Netzlücken im Radverkehr in die Maßnahmenfelder des Handlungsfeldes Radverkehr (insb. Definition eines Radverkehrszielnetzes sowie Vorschläge zu bestimmten Fahrradstraßen oder Führungsformen des Radverkehrs) eingeflossen. Hinweise zu Gefahrenstellen wurden im Handlungsfeld Verkehrssicherheit (z.B. Abbau von Nutzungskonflikten) verwendet und der Wunsch nach zuverlässigeren Buslinien ist in das Handlungsfeld ÖPNV / SPNV durch die Prüfung von Busspuren eingegangen.

Abbildung 6: Übersichtskarte der Onlinebeteiligung "Ideenmelder"



Quelle: Website mobil-lev.de, Ideenmelder auf Kartengrundlage @ Mapbox @ OpenStreetMap-com

Ein Schwerpunkt der Öffentlichkeitsbeteiligung war das am 13. Mai 2019 stattfindende **zweite öffentliche Forum**. Unter fachlicher Begleitung durch die Planersocietät und moderiert vom Büro „TOLLERORT entwickeln & beteiligen“ aus Hamburg wurden erste Maßnahmenideen und Schlüsselmaßnahmen der Gutachter vorgestellt und anschließend im Workshop-Charakter diskutiert sowie weiterentwickelt (siehe gesonderte Dokumentationen unter Anlagenband II und <https://www.mobil-lev.de/zwischenenergebnisse/downloads/>). Die konstruktiven Diskussionen mit den Bürgerinnen und Bürgern sowie die von ihnen eingebrachten und weiterentwickelten Maßnahmenideen flossen vielfach auch in das Mobilitätskonzept 2030+ ein.

Abbildung 7: Diskussion an Stellwänden zu den Maßnahmen im zweiten öfftl. Forum



Abbildung 8: Viele Hinweise im zweiten öfftl. Forum



Das **dritte öffentliche Forum** fand am 23.01.2020 wiederum unter fachlicher Begleitung der Planersocietät sowie moderiert vom Büro TOLLERORT statt. Neben einem Gesamtüberblick über den Erarbeitungsprozess wurden insbesondere die ausgearbeiteten Maßnahmen vorgestellt und in einer Galerie ausgestellt. Die Teilnehmenden konnten sich mit den Gutachtern sowie der Verwaltung zu den jeweiligen Maßnahmen austauschen und informieren. Darüber hinaus konnten die Teilnehmenden die übergeordneten Handlungsfelder gewichten, die drei für sie wichtigsten Maßnahmen benennen und dem Projektteam eine Rückmeldung zum Beteiligungsprozess in Form von Noten geben (siehe gesonderte Dokumentationen unter Anlagenband II und <https://www.mobility-lev.de/zwischenenergebnisse/downloads/>). Die Auswertung der Abfragen floss in die Prioritätenbildung zwischen den einzelnen Maßnahmen sowie die zeitliche Gestaltung der Umsetzung ein.

Abbildung 9: Sichten und Diskutieren der vorgeschlagenen Maßnahmenfelder



Abbildung 10: Eröffnung des abschließenden Forums im Plenum



Projektbegleitender interfraktioneller Arbeitskreis

Der **interfraktionelle Arbeitskreis**, der den gesamten Prozess des Mobilitätskonzeptes 2030+ begleitete, setzte sich aus bis zu 30 Mitgliedern zusammen. Dazu gehörten neben den Vertretern der Fraktionen des Stadtrates jene aus unterschiedlichen verkehrsrelevanten Institutionen, Organisationen und Verbänden (siehe Liste der Teilnehmenden, Anhang V: Teilnehmerkreis des interfraktionellen Arbeitskreises (IAK)). Der interfraktionelle Arbeitskreis traf sich insgesamt in sieben Sitzungen zwischen Juli 2018 und Januar 2020.

Der interfraktionelle Arbeitskreis hatte während des gesamten Prozesses wichtige Funktionen: Zum einen brachten die Akteure ihr jeweiliges Fachwissen sowie Interessenlagen und Ziele mit ein. Zum anderen wurden fortlaufend die Zwischenergebnisse des Mobilitätskonzeptes mit ihnen rückgekoppelt. Darüber hinaus wurden Richtungsentscheidungen sowie Meilensteine des Erarbeitungsprozesses besprochen, diskutiert und Meinungsbilder eingeholt. Die fortlaufende Diskussion mit

den unterschiedlichen Akteuren war daher ein zentrales und steuerndes Element des Beteiligungsprozesses und diente dazu, das Mobilitätskonzept möglichst passgenau auf die Herausforderungen der Stadt Leverkusen abzustellen.

Abbildung 11: Teilnehmende des interfraktionellen Arbeitskreises



In seiner abschließenden Sitzung am 09. Januar 2020 wurde das integrierte Handlungskonzept des Mobilitätskonzeptes 2030+ final erörtert. Dabei wurde auch besprochen, dass zur Umsetzung des Mobilitätskonzeptes Leverkusen finanzielle und personelle Ressourcen notwendig sind und mindestens der „mittlere Finanzierungspfad“ verfolgt werden sollte (siehe Kapitel 6.1).

3 Kurzfassung der Bestandsanalyse

Die Bestandsanalyse des Mobilitätskonzeptes wurde im gesonderten Zwischenbericht zum Mobilitätskonzept 2030+ (2019) als Stärken- und Schwächen-Analyse erarbeitet. Nachfolgend sind die Ergebnisse in Kurzform zusammengefasst:

Ausgangslage und Rahmenbedingungen

Generell muss die Stadt Leverkusen mit den Besonderheiten der polyzentralen Struktur, der Lage in der Metropolregion Köln sowie den Unterschieden in der Topografie betrachtet werden. So besteht aufgrund der drei Zentren Wiesdorf, Opladen und Schlebusch kein klar definiertes Stadtzentrum, was heterogene Verkehrsbelastungen verursacht. Darüber hinaus treten in Leverkusen – bedingt durch die unmittelbare Nähe zu Köln, Bonn und Düsseldorf und den damit einhergehenden Durchgangs- und Pendlerverkehren – hohe Verkehrsmengen auf. Dadurch überlagern sich in Leverkusen die Ansprüche an die Mobilität durch die Stadtbevölkerung mit jenen der vielen einpendelnden Berufstätigen sowie der Freizeitpendler. Zudem verändert sich von West nach Ost die Topografie Leverkusens, die in Richtung Bergisches Land deutlich bewegter wird. Weiteren Einfluss auf die Mobilität und die Erreichbarkeiten haben naturgegebene (z.B. Rhein, Wupper) sowie infrastrukturelle Barrieren (z.B. A1, A3, etc.).

Kfz-Verkehr

Leverkusen verfügt über ein dichtes Straßennetz, welches die Verbindung auf lokaler wie auch auf überörtlicher Ebene gewährleistet. Festzustellen sind hohe Verkehrsbelastungen und Verzögerungen für den MIV und den ÖPNV, insbesondere zu Berufsverkehrsspitzen und durch Verlagerungen von den tangierenden Autobahnen. Negative Effekte gibt es für den öffentlichen Raum und die Straßenräume, die derzeit stark an den Bedürfnissen des Kfz-Verkehrs ausgerichtet und in Stadtteilzentren teilweise durch parkende Fahrzeuge überprägt sind. Die Folge sind geringe städtebauliche Qualitäten und geringe Aufenthaltsqualitäten in Orts- und Stadtteilstraßen, von denen wiederum eine Trennwirkung ausgeht. Oftmals verbleiben nur geringe Bewegungs- und Aufenthaltsräume für andere Verkehrsteilnehmende (v.a. Fußgänger und Radfahrer).

ÖPNV/SPNV

Leverkusen ist in Nord-Süd-Richtung bereits gut über den SPNV erschlossen und verfügt über mehrere Bahnhöfe in den Stadtteilen. Allerdings sind die Bahnen, gerade in den Hauptverkehrszeiten, häufig überfüllt und verspätet. Ebenso sind die Stadtteile nur z.T. über den SPNV miteinander verbunden (Ost-West-Richtung).

Neben dem SPNV vervollständigt das Buslinien- und Bushaltestellennetz das Angebot des ÖPNVs in Leverkusen. Das Busliniennetz weist bereits eine gewisse Dichte auf und wurde im August 2019 durch ein Schnellbussystem grundlegend angepasst. Probleme entstehen u.a. durch Verkehrsbelastungen auf den Straßen und damit einhergehende Staulagen, die zu Verspätungen führen. Auch in Schwachverkehrszeiten (abends, nachts), am Wochenende sowie hinsichtlich der Verknüpfung des ÖPNV mit weiteren Verkehrsarten (z.B. P+R, B+R, etc.) bestehen Entwicklungspotenziale.

Fußverkehr, Barrierefreiheit und Straßenraumgestaltung

Der Fußverkehr leidet zum Teil unter der Dominanz sowie der lange Zeit betriebenen Priorisierung des Kfz-Verkehrs. Probleme entstehen durch Trennwirkungen großer und auch kleinerer Verkehrsachsen sowie auch durch natürliche Barrieren, die zu Umwegen führen. Teilweise sind Gehwege zu schmal und es entstehen Konflikte mit Radfahrenden, die im Seitenraum fahren. Da für Fußgänger auch die Aufenthaltsqualität eine besondere Rolle spielt, gibt es gerade in den Stadtteilzentren Leverkusens Verbesserungsbedarfe für die Gestaltung des öffentlichen Raumes und die Schaffung von attraktiven Verweilmöglichkeiten.

Die Besonderheit der polyzentrische Stadtstruktur Leverkusens bietet Potenziale für eine „Stadt der kurzen Wege“ mit vielen kurzen Wege zwischen den Wohnstandorten und alltäglichen Zielen der Menschen (z.B. die vielen Stadtteilzentren). 21 % der Wege, die die Leverkusener täglich unternehmen, sind kürzer als 2 km. Das sind Distanzen, die für die meisten Menschen gut zu Fuß zu bewältigen sind, die aber in Leverkusen schon zu ca. einem Drittel mit dem Auto zurückgelegt werden. Eine Verbesserung der Bedingungen für das Zufußgehen ist daher auch ein Beitrag für die Verkehrswende und gerade mit Blick auf jene, die nicht (mehr) Autofahren, ein Beitrag zur selbstständigen Mobilität.

Radverkehr

Einige Bereiche des Radverkehrsnetzes der Stadt Leverkusen sind bereits gut ausgebaut – sowohl auf der Fahrbahn durch Schutzstreifen, Fahrradstraßen oder freigegebene Busspuren als auch im Seitenraum über breite Radwege oder auch straßenunabhängige Wegeverbindungen (z. B. Dhünn-Radweg).

Deutliche Handlungsbedarfe bestehen aufgrund der vielen vorhandenen Netzlücken, des Optimierungsbedarfs der bestehenden Radverkehrsinfrastrukturen in vielen Bereichen (Zustand, Breite der Radwege, Radverkehrsführung an Kreuzungen). Fehlende oder bordsteingeführte zu schmale Radwege führen zu Konflikten mit dem Fußverkehr. Weiterhin wurden – auch im Rahmen der öffentlichen Beteiligungen – fehlende Rücksichtnahme v.a. der Autofahrer und das damit einhergehende Unsicherheitsgefühl beim Radfahren bemängelt. Beide Aspekte sind derzeit starke Nutzungshemmnisse für den Radverkehr in Leverkusen.

Wirtschaftsverkehr

Die sehr gute Anbindung an das überörtliche Straßennetz und die polyzentrale Stadtstruktur sind zwei große Vorteile des Wirtschaftsstandorts Leverkusens. Allerdings führen die hohen Verkehrsbelastungen sowie die häufigen Staulagen und Baustellen auf den Straßen regelmäßig zu Verspätungen und somit zu wirtschaftlichen Einbußen der Unternehmen. Gleiches gilt für die zwar grundsätzlich gute ÖPNV-/SPNV-Anbindung der Leverkusener Wirtschafts- und Gewerbestandorte, die jedoch durch hohe Auslastungen, Verspätungen und Ausfälle sowie fehlende Schnittstellenangebote auf der letzten Meile geschmälert wird. Dies gilt sowohl für den Transport von Personen als auch den von Gütern.

In der Feinverteilung von Gütern durch die Kurier-, Express- und Paketdienste (KEP-Dienste) auf Quartiersebene entstehen durch die zunehmenden Lieferverkehre einerseits Konflikte mit anderen

Verkehrsteilnehmenden. Zur Reduzierung der Konflikte wurden die Belieferungszeiten in den Fußgängerzonen bereits bis 11 Uhr beschränkt. Andererseits wird es für die Lieferanten auch immer schwieriger, legale Haltemöglichkeiten möglichst nah am Ziel zu finden (zum Beispiel in Opladen).

Querschnittsthemen

Das Kfz-Verkehrsaufkommen auf den Straßen führt zu negativen Umweltbelastungen, insbesondere sind in Leverkusen Lärm- und Luftschadstoffbelastungen in einigen Stadtbereichen problematisch. Beim innerörtlichen Straßenverkehr ergeben sich Risiken v.a. aus individuellem Fehlverhalten, z.B. Falschparken mit Sichtbeeinträchtigung für den Fuß- und Radverkehr und Fahren mit unangepasster Geschwindigkeit.

Im Jahr 2017 wurden über 100 Personen im Leverkusener Straßenverkehr schwer verletzt. Entsprechend der auch vom Land Nordrhein-Westfalen verfolgten „Vision Zero“² müssen daher weitere Anstrengungen erfolgen, das Verkehrsnetz sicherer zu gestalten.

Hinsichtlich der Multi- und Intermodalität sind Bestrebungen der Stadt zu verzeichnen, die Verkehrsmittel und –arten besser miteinander zu vernetzen. Ein Beispiel dafür ist die Beteiligung an einem Verbundprojekt zu Mobilstationen des NVR. Hier sollen Schnittstellen zwischen SPNV/Bus und SPNV/Rad ausgebaut, attraktiviert und besser in das Gesamtsystem des Umweltverbundes einbezogen werden.

Auch im Bereich des Mobilitätsmanagements bestehen Bemühungen der Stadt Leverkusen. So ist die Stelle eines Mobilitätsmanagers eingerichtet worden und es gibt einige zielgruppenspezifische Angebote sowie verschiedene Einzelansätze. Dazu zählen z.B. Jobtickets im Bereich des betrieblichen Mobilitätsmanagements sowie die punktuelle Einrichtung von Hol- und Bringzonen für die Schulen. In diesen wie auch in weiteren Querschnittsthemen gilt es, dass die Bemühungen der Stadt Leverkusen intensiviert werden müssen und in einer Gesamtstrategie abgestimmt werden sollten.

² Nach „Vision Zero“ sollen die Verkehrswege und –mittel so sicher gestaltet werden, dass keine Verkehrstoten und Schwerverletzten mehr auftreten. Ebenso wie andere Bundesländer auch verfolgt auch das Land Nordrhein-Westfalen dieses Ziel (vgl. Website VM.NRW)

4 Kurzfassung des Zielkonzeptes

Durch das Mobilitätskonzept mit dem Zielhorizont 2030+ werden strategische Weichenstellungen für den nicht-motorisierten und motorisierten Verkehr auf Straßen und Schienen, zum Personen- und Gütertransport vorgenommen. Die Ziele des Mobilitätskonzeptes dienen als Orientierungsrahmen für das integrierte Handlungskonzept und zum anderen als Bewertungsmaßstab für die Maßnahmen (siehe Kapitel 5). Sie sind auch Grundlage für die spätere Evaluation (siehe Evaluationskonzept, Kapitel 7). Die Ziele des Mobilitätskonzeptes sind somit ein „roter Faden“, der den Rahmen für den gesamten Prozess des Mobilitätskonzeptes und für die Umsetzung festlegt.

Das Zielkonzept wurde im Arbeitskreis Mobilität der Stadt Leverkusen sowie im interfraktionellen Arbeitskreis intensiv diskutiert und entwickelt. Dabei wurde ein breiter Diskurs über die Rollen und Aufgaben von Mobilität und Verkehr in der Zukunft geführt. Hierbei bettet sich das Zielsystem in die bestehenden Planungs- sowie Fachkonzepte ein. Das Zielkonzept wurde vom Rat der Stadt Leverkusen am 18. Februar 2019 beschlossen.

Leitziel ist die „Stärkung der Stadt- und Lebensqualität in Leverkusen durch eine vielfältige und zukunftsfähige Mobilitätsentwicklung“. Das Leitziel knüpft an bereits bestehende Ziele anderer Konzepte der Stadt Leverkusen an. Diesem Leitziel sind sechs Oberziele mit jeweils vier weiteren Unterzielen zugeordnet. Dabei sind alle Oberziele gleichwertig und nicht gewichtet:

Abbildung 12: Zielkonzept des Mobilitätskonzeptes 2030+

Stärkung der Stadt- und Lebensqualität in Leverkusen durch eine vielfältige und zukunftsfähige Mobilitätsentwicklung.						
Oberziele	A	B	C	D	E	F
	Schaffung sicherer und attraktiver Mobilitätsoptionen für Alle	Sicherung und Optimierung der Erreichbarkeit und Attraktivität Leverkusens	Reduzierung der Umweltbelastungen und verträgliche Gestaltung der Kfz-Verkehre	Förderung des Fuß- und Radverkehrs sowie des ÖPNVs	Lebenswerte und hochwertige Gestaltung der Stadt- und Straßenräume	Vernetzung und Kommunikation im Verkehrssystem
Unterziele	Förderung der eigenständigen Mobilität aller Bevölkerungsgruppen A1	Sicherstellung und Optimierung der regionalen Erreichbarkeit durch Stärkung des Umweltverbundes B1	Umwelt- und Klimaschutz: Minimierung verkehrsbedingter Umweltbelastungen (Schadstoffe und Lärm in Luft, Boden und Wasser) C1	Aktivierung der Potenziale sowohl im Fußverkehr als auch im Radverkehr zur Förderung der Nahmobilität D1	Stadt der kurzen Wege durch Aufwertung und Stärkung der Stadtteilzentren und der Wohnumfelder E1	Förderung der Inter- und Multimodalität, von regionalen und städtischen Schnittstellen sowie von Sharing-Konzepten F1
	Verbesserung und Ausbau der Barrierefreiheit, insbesondere im Bereich der Nahmobilität und des ÖPNV A2	Sicherstellung und Optimierung der Erreichbarkeit aller Stadtteile durch Stärkung des Umweltverbundes B2	Stadtverträgliche Abwicklung des Kfz-Verkehrs, insb. des Durchgangsverkehrs in den Stadtteilen C2	Aktivierung der Potenziale im klassischen ÖPNV und Ausbau zukunftsträglicher öffentlicher Mobilitätsangebote D2	Aufwertung bestehender und Schaffung attraktiver Alltags- und Freizeitverbindungen zwischen und in den Stadtteilen für Radfahrer und Fußgänger E2	Optimierung der Verkehrsmittelwahl durch betriebliches und schulisches Mobilitätsmanagement F2
	Erhöhung der objektiven sowie subjektiven Verkehrssicherheit A3	Sicherstellung und Optimierung der verkehrlichen Bedingungen Leverkusens als Tourismus-, Freizeit- und Einkaufsstandort B3	Stadtverträgliche Festlegung und effiziente Nutzung des Parkraumangebotes C3	Förderung alternativer Mobilitätsangebote im Rahmen von Siedlungs- und Gewerbeentwicklungen D3	Weiterentwicklung von Straßenräumen, Plätzen und Freiräumen mit hohen Aufenthaltsqualitäten E3	Nutzung der Chancen der Digitalisierung im Verkehr (z.B. verkehrsmittelübergreifende „Apps“/Informationen) F3
	Erhöhung der sozialen Sicherheit im öffentlichen Raum A4	Funktionsgerechte und gleichzeitig stadtverträgliche Abwicklung des Wirtschaftsverkehrs, insb. des Lieferverkehrs B4	Verbesserung der Rahmenbedingungen und der Infrastruktur für klimafreundliche Antriebsformen C4	Förderung eines rücksichtsvollen Miteinanders und Etablierung einer Nahmobilitätskultur durch Öffentlichkeitsarbeit D4	Zukunftsfähige Gestaltung der Stadt- und Grünflächen in Bezug auf Klimaanpassung E4	Intensivierung von Kommunikation und partizipativer Verkehrsplanung F4

Eine ausführliche Beschreibung des Zielsystems befindet sich im gesonderten Zwischenbericht zum Mobilitätskonzept 2030+ (2019).

5 Handlungs- und Maßnahmenfelder des integrierten Handlungskonzeptes

Aus dem Zielkonzept des Mobilitätskonzeptes 2030+ (siehe Kapitel 4) leiten sich seine Handlungsfelder ab. Sie gliedern die Themenbereiche des integrierten Handlungskonzeptes. Das integrierte Handlungskonzept zeigt die empfohlenen Strategien und Maßnahmen auf, um die Ziele des Mobilitätskonzeptes zu erreichen.

Insgesamt wurden zwölf Handlungsfelder definiert, die in der folgenden Abbildung 13 dargestellt sind. Dabei gehören die in der rechten Spalte dargestellten Handlungsfelder den Querschnittsthemen an, d.h., sie sind nicht einem bestimmten Verkehrsträger zuzuordnen, sondern spielen mehr oder weniger für alle Formen der Mobilität eine Rolle. Die Handlungsfelder werden nicht isoliert betrachtet, sondern greifen ineinander: Einerseits gibt es Synergieeffekte und Abhängigkeiten zwischen den Handlungsfeldern. Andererseits gibt es aber auch einzelne Zielkonflikte, die zwischen Einzelmaßnahmen der Handlungsfelder auftreten können.

Abbildung 13: Handlungsfelder des Mobilitätskonzeptes Leverkusen 2030+



Für die einzelnen Handlungsfelder des Mobilitätskonzeptes wurden Maßnahmenfelder mit programmatischen Ansätzen sowie konkreten Einzelmaßnahmen entwickelt, die nachfolgend in Form von Maßnahmensteckbriefen dargestellt werden (siehe Muster eines Steckbriefes in Abbildung 15). Auf den Maßnahmensteckbriefen sind detaillierte Angaben (u. a. Maßnahmenbeschreibung, Kosten-Wirkungs-Klasse, Umsetzungshorizont, Zielwirkungen und ggf. -konflikte) in übersichtlicher Form dargestellt. Dabei wird aufgezeigt, auf welche Oberziele das jeweilige Maßnahmenfeld positiv wirkt. Hierzu befinden sich am oberen rechten Rand der Steckbriefe Kästchen mit Abkürzungen (entsprechend der Oberziele), entweder farbig und somit „aktiviert“ (positive Wirkung auf das Oberziel) oder grau und somit „passiv“ (keine oder nur geringe Wirkungen auf das Oberziel):

- A** Schaffung sicherer und attraktiver Mobilitätsoptionen für Alle
- B** Sicherung und Optimierung der Erreichbarkeit und Attraktivität Leverkusens
- C** Reduzierung der Umweltbelastungen und verträgliche Gestaltung der Kfz-Verkehre
- D** Förderung des Fuß- und Radverkehrs sowie des ÖPNV
- E** Lebenswerte und hochwertige Gestaltung der Stadt- und Straßenräume
- F** Vernetzung und Kommunikation im Verkehrssystem

Die Kosten-Wirkungs-Klasse der Maßnahmenfelder stellt die abgeschätzten Kosten der jeweiligen Maßnahme(n) den Wirkungen der Maßnahmen in Bezug auf die Ziele des Zielkonzeptes des Mobilitätskonzeptes (siehe Zwischenbericht: Mobilitätskonzept 2030+; 2019) gegenüber. Hierzu wurden sowohl die Kosten als auch die (Ziel-)Wirkungen in fünf Klassen unterteilt und in eine Matrix eingeordnet (siehe Abbildung 14). Die Kosten-Wirkungs-Klasse ist zum Beispiel sehr hoch, wenn bei niedrigem finanziellen Mitteleinsatz hohe Zielwirkungen erreicht werden können. Niedrige Kosten-Wirkungs-Klassen ergeben sich dementsprechend, wenn Maßnahmen hohe Kosten erzeugen, die Zielwirkungen aber niedrig sind.

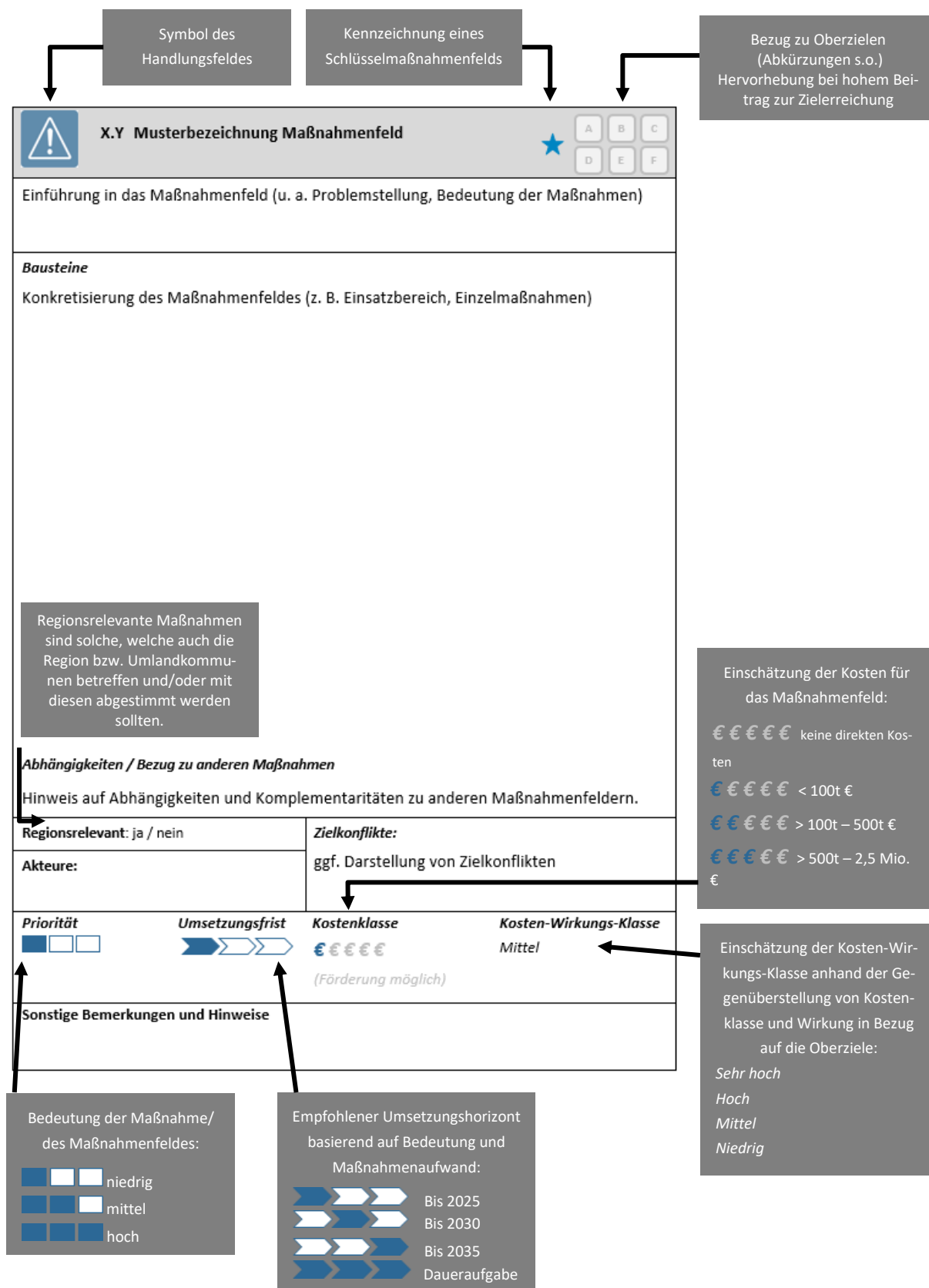
Abbildung 14: Bewertungsmatrix Kosten-Wirkungs-Klasse der Maßnahmenfelder

		Wirkungsklasse (in Bezug auf die Ziele)					
		niedrig		hoch			
		1	2	3	4	5	
Kostenklasse	hoch	5	niedrig	niedrig	niedrig	mittel	hoch
		4	niedrig	niedrig	mittel	hoch	hoch
		3	niedrig	mittel	mittel	hoch	sehr hoch
	niedrig	2	niedrig	mittel	hoch	sehr hoch	sehr hoch
		1	mittel	hoch	hoch	sehr hoch	sehr hoch

Unabhängig von den Kosten erfolgt bei der Prioritäteneinschätzung von Maßnahmen eine gutachterliche Bewertung der Maßnahmen. Der Planungsprozess für Maßnahmen mit hoher Priorität sollte mit Nachdruck angegangen werden.

Bei der Umsetzungsfrist wird zwischen „bis 2025“, „bis 2030“, „bis 2035“ und sog. „Daueraufgaben“ unterschieden. Die Umsetzungsfrist definiert hierbei den angestrebten Realisierungszeitpunkt, wobei bei vielen Maßnahmen im Vorlauf ein mitunter jahrelanger Planungs- und Abstimmungsprozess zu führen sein wird. Unter „Daueraufgaben“ werden i.d.R. programmatische Maßnahmenansätze verstanden und nicht immer zum jetzigen Zeitpunkt bereits konkret verortbare Projekte. Bei den Daueraufgaben handelt es sich zudem meist um Maßnahmen, die auch noch nach 2035 anstehen werden.

Abbildung 15: Muster eines Maßnahmensteckbriefes



Eine Liste aller Maßnahmen des integrierten Handlungskonzeptes mit detaillierten Angaben zu Umsetzungshorizonten, Prioritäten, Kosten-Wirkungs-Klassen etc. befindet sich im Anhang IV: Übersicht zum Zielbeitrag der Maßnahmenfelder. Im Folgenden werden die Maßnahmensteckbriefe jeweils getrennt nach den Handlungsfeldern dargestellt. Karten sind zumeist in verkleinerter Form in die Steckbriefe bzw. in das Kapitel eingearbeitet worden. Für größere Darstellungen der relevanten Karten wird auf den separaten Kartenband verwiesen.

5.1 Handlungsfeld A: Fußverkehr

5.1.1 Handlungsbedarf im Fußverkehr

Das Zufußgehen spielt als „Basis-Verkehrsart“ eine besondere Rolle und ist die natürlichste, flexibelste und umweltfreundlichste Fortbewegungsart. Gleichzeitig ist das Zufußgehen gesund, sichert die selbstständige Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen, vor allem für Kinder sowie ältere Menschen, und wird aufgrund des demografischen Wandels eine weiter steigende Bedeutung einnehmen.

Eine Stadt lebt von guten Fußverkehrs- bzw. Nahmobilitätsqualitäten. Zu Fuß Gehende tragen zur Urbanität und Belebung einer Stadt bei und schaffen Standortvorteile für Handel und Dienstleistung. Belebte und attraktiv gestaltete Straßenräume tragen zum Wohlbefinden bei, erhöhen die Aufenthalts- und Wohnqualität und wirken sich dadurch auf die wirtschaftliche Aktivität und die Lebensqualität einer Stadt positiv aus.

Vor diesen Hintergründen gilt es, den Fußverkehr in Leverkusen auch im Zusammenspiel mit den anderen Fortbewegungsarten des Umweltverbundes weiter zu fördern und seine Potenziale für eine umweltfreundliche Verkehrsentwicklung verstärkt zu nutzen. Neben einigen positiven Ansätzen zeigt Leverkusen weitere Handlungs- und Optimierungsbedarfe. Im Rahmen der Bestandsanalyse wurden die folgenden Aspekte als vorrangige Handlungsbedarfe identifiziert:

- Definition und Optimierung des Fußwegenetzes
- Attraktivitätssteigerung von Stadtteilen für eine „Stadt der kurzen Wege“
- Abbau von Konflikten mit dem Radverkehr und parkenden Kfz
- Barrierefreiheit & Querungshilfen: Minderung der Trennwirkungen von Straßen und Schienentrassen

5.1.2 Grundsätze und Zielsetzung

Die Grundsätze der fußgängerfreundlichen Verkehrsplanung sind rahmengebend für die Förderung des Fußverkehrs. Sie basieren auf den Ansprüchen der zu Fuß Gehenden und den allgemeinen Standards der Fußverkehrsplanung (z.B. die Regelwerke der FGSV wie die EFA und die RASSt). Für die direkte, attraktive und sichere Gestaltung des Fußwegenetzes und der einzelnen Fußwege sind die Grundsätze der Fußverkehrsplanung bezogen auf das Fußwegenetz, Fußwegebreiten und Nutzungskonflikte mit anderen Verkehrsarten/-mitteln in Tabelle 1 zusammengefasst.

Mit ca. 15 % aller Wege der Stadtbevölkerung liegt der Anteil des Zufußgehens am Modal Split auf einem durchschnittlichen Niveau, wobei weitere Optimierungspotenziale festzustellen sind (z.B. durch eine Erhöhung der Verkehrssicherheit, attraktivere Fußwege, bessere Querungsmöglichkeiten von Hauptverkehrsstraßen, Stärkung der Nahversorgungsfunktion der Stadtteilzentren etc.). Das Ziel besteht darin, die Rahmenbedingungen des Zufußgehens zu verbessern sowie den Anteil des Fußverkehrs insbesondere auf den Wegen bis 2 km am Modal Split zu erhöhen.

In der Fußverkehrsplanung spielt die ganzheitliche Betrachtung des Themas Barrierefreiheit eine wichtige Rolle, denn Mobilitätseinschränkungen können alle Nutzergruppen betreffen (z.B. dauerhaft eingeschränkte Personen wie Rollstuhlfahrer oder sehbehinderte Menschen, aber auch Personen mit Kinderwagen, schweren Taschen o.ä.). Es gilt, den öffentlichen Raum im Sinne eines „Designs für alle“ einfach und selbstverständlich nutz- und erlebbar zu machen.

Tabelle 1: Empfehlungen für die Fußverkehrsplanung nach Regelwerken

	Empfehlungen	Anmerkungen
Fußwegenetz	Maschenweite 100 bis 150 m beidseitige Gehwege Ausnahmen: außerorts oder an Straßen mit nur einseitiger Bebauung	
Breite eigenständig geführte Fußwege	≥ 2,50 m	≥ 3,00 m auf Hauptfußwegeachsen Ausnahmsweise ≥ 1,50 m auf Straßen mit geringer Fußgängerfrequenz, z. B. außerorts oder in Gewerbegebieten
zusätzliche Breitenanforderungen durch z.B. Aufenthalts- und Spielnutzungen an den Seitenraum – insb. für Geschäftsstraßen	Flächen für Kinderspiel ≥ 2,00 m Verweilflächen vor Schaufenstern ≥ 1,00 m Sitzgelegenheiten ≥ 1,00 m Geschäftsauslagen ≥ 1,50 m	
Breite von gemischten Fuß- und Radwegen	≥ 2,50 m Bei mittleren und hohen Fuß- und Radverkehrsmengen Zusatzbreiten (bis 2,00 m oder mehr), zudem i.d.R. Erweiterung seitliche Sicherheitsspielräume	Einsatz möglichst nur außerorts, insb. in der Innenstadt Trennung des Fuß- und Radverkehrs nur dort, wo Netz- und Aufenthaltsbedeutung beider Verkehrsarten gering sowie schutzbedürftige Personen selten sind möglichst nicht auf Gefällstrecken > 3 %
Mittellinseln und -streifen	Überquerungsanlage für Fußgänger: Breite = 2,00 m Anlage unter Berücksichtigung der Breitenanforderungen von Radfahrern und Rollstuhlfahrern: Breite ≥ 2,50 m	Nur in Ausnahmefällen Unterschreitung der Breitenmaße (bspw. beengte Fahrbahn) punktuell Mittellinseln an Stellen mit ausgeprägtem Querungsbedarf oder im Umfeld sensibler Einrichtungen Einsatz von Mittelstreifen an Hauptstraßen mit linearem Fußgängerquerungsbedarf oder dichte Abfolge von Mittellinseln Einsatz vorgezogener Seitenräume bei anliegenden Parkständen

	Empfehlungen	Anmerkungen
Fußgängerüberwege	<p>Einsatz im Nebenstraßennetz insb. an schutzbedürftigen Stellen (z.B. Kitas, Schulen)</p> <p>Einsatz an Kreisverkehren ist Stand der Technik</p>	<p>Einzelfallprüfung auf Grundlage VwV-StVO, R-FGÜ und RAST</p> <p>innerorts nur an zweistreifigen Straßen mit zul. Höchstgeschwindigkeit von max. 50km/h</p> <p>je nach örtlichen Verhältnissen Kombination mit vorgezogenen Seitenräumen und/ oder Mittelinseln/ -streifen</p> <p>Klarstellung der ansonsten verwirrenden Vorrangregelung an Kreisverkehren</p>
Fußgänger-LSA	<p>zyklische Beachtung der Fußgängerfreigabezeit in der Signalsteuerung</p> <p>Fußgänger-Wartezeit max. 40 Sek. (Empfehlung FGSV, ERA), anzustreben sind geringere Wartezeiten</p> <p>Bei Bedarfsampeln sind maximale Wartezeiten von 15 Sek. anzustreben</p> <p>bei vorhandenen Mittelinseln Querung „in einem Zug“</p>	
Barrierefreie Gehwege	hindernisfreie, taktil und visuell abgegrenzte Gehwege und Übergänge	
Sitzgelegenheiten	50m bis max. 100m Abstand auf bedeutenden Fußwegeachsen	
Zielkonflikte zwischen der Fußverkehrs- und der Kfz-Verkehrsplanung	Priorisierung des Fußverkehrs in der Abwägung	

Quelle: EFA sowie RAST der FGSV

5.1.3 Maßnahmenfelder

Aufbauend auf dem Zielkonzept des Mobilitätskonzeptes, den Handlungsbedarfen aus der Stärken- und Schwächenanalyse sowie der grundsätzlichen Strategie wurden die Maßnahmenfelder 1.1 bis 1.8 abgeleitet (siehe Tabelle 2). Mit dem Handlungsfeld „Fußverkehr“ eng verbunden ist das „Handlungsfeld E: Straßenraum- und Platzgestaltung“, welches die Aspekte der sicheren und attraktiven Gestaltung des Straßenraums sowie die Nutzungsansprüche anderer Verkehrsarten integriert betrachtet.

Tabelle 2: Handlungsfeld Fußverkehr (A) – Maßnahmenfelder

Maßnahmenfelder	Priorität	Umsetzung			
		kurzfristig	mittelfristig	langfristig	Daueraufgabe
1.1 Definition des Fußwegenetzes	hoch ★	x			
1.1.1 Fußwegenetz im Hauptzentrum Wiesdorf	mittel	x			
1.1.2 Fußwegenetz im Hauptzentrum Opladen	mittel	x			
1.1.3 Fußwegenetz im Hauptzentrum Schlebusch	mittel		x		
1.1.4 Fußwegenetz in Nebenzentren	niedrig				x
1.2 Verbesserung des Wegenetzes und Schließung von Netzlücken inner- und außerorts	niedrig				x
1.3 Abbau von Barrieren					
1.3.1 Barrierefreie Fußwege	hoch ★				x
1.3.2 Mehr und sichere Querungsstellen für zu Fuß Gehende	hoch				x
1.3.3 Verbesserung der Querung gesamtstädtischer Zäsuren	hoch				x
1.3.4 Vermeidung von Angsträumen und Aufwertung von Unterführungen	hoch			x	
1.4 Fußverkehrsfreundliche Knotenpunkte	hoch ★				x
1.5 Mehr Aufenthaltsräume, Sitz- und Spielgelegenheiten	mittel				x
1.6 Ausbau der Wegweisung und Beschilderung	niedrig				x
1.7 Integrierte Nahmobilitätskonzepte für Stadtteilzentren	mittel		x		



1.1 Definition des Fußwegenetzes



Während gesamtstädtische Netzkonzeptionen für den Rad-, Kfz-Verkehr und den öffentlichen Personennahverkehr weit verbreitete Bestandteile der Verkehrsplanung sind, stellen Fußwegenetze bisher eher eine Ausnahme dar. Das Fußwegenetz zielt im Gegensatz zu Straßen- oder Radverkehrsnetzen aber weniger auf die Verbindung der Stadtteile ab und ist daher kein gesamtstädtisches Netz. Vielmehr fokussiert es die Nahverbindung der Wohngebiete mit den Stadtteilzentren³. Ziel der Netzkonzeptionen ist die nachhaltige Beachtung der Fußverkehrsbelange in zukünftigen Planungen.

Bausteine






Mit dem vorliegenden Netz werden zentrale Quell- und Zielorte des Fußverkehrs (Wohnstandorte, Einkaufsmöglichkeiten, Haltestellen des ÖPNV, Bildungs- und Betreuungseinrichtungen u. ä.) in den Stadtteilen miteinander verbunden. Die einzelnen Verbindungen werden gemäß ihrer Bedeutung unterschiedlichen Kategorien und Qualitätsmerkmalen zugewiesen. Eine Übersicht der Straßen und zugewiesenen Kategorien ist

Anhang VI: Übersicht vorgeschlagener Komfort- und Hauptfußwege zu entnehmen.

Die Realisierung der Qualitätsmerkmale sollte sukzessive bei ohnehin anstehenden Baumaßnahmen durchgesetzt werden. Weitere Ausdifferenzierungen des Netzes auf Stadtteil- und Quartiersebene sind im Laufe der weiteren Förderung des Fußverkehrs möglich (insbesondere bei der Entwicklung von Nahmobilitätskonzepten, siehe Maßnahmenfeld 1.7).

- Komfortfußwege befinden sich insbesondere in den Stadtteilzentren und ihrer unmittelbaren Umgebung. Deren attraktive Gestaltung soll nicht nur der Fußverkehrsförderung dienen, sondern auch die Aufenthaltsqualität steigern und damit den anliegenden Einzelhandels- und gastronomischen Nutzungen Vorteile bringen. Die Komfortfußwege zeichnen sich langfristig durch die folgenden Qualitätsmerkmale aus:
 - möglichst 3,50 m Fußwegebreite (z.T. sind auch Shared-Space-Ansätze denkbar, gerade in Bereichen mit sehr schmalen Straßenräumen).
 - Regelmäßige Querungsmöglichkeiten von Hauptverkehrsstraßen
 - Möglichst konfliktarme Führung (barrierefreie Wege, Knoten und Querungen, Trennung vom Radverkehr, Reduzierung der Konflikte mit ruhendem Kfz-Verkehr (siehe Maßnahmenfeld 4.4, 7.3), geringe Beeinträchtigung der Wegequalität durch Aufsteller des Einzelhandels oder die Außengastronomie).
 - Erhöhte Aufenthaltsqualität bspw. durch regelmäßige Sitz- und Spielgelegenheiten, angemessene Beleuchtung sowie eine verstärkte Begrünung (siehe Maßnahmenfeld 1.5).
 - Zentrale Ziele werden durch ein Wegweisungssystem beschildert.
- Hauptfußwege dienen der möglichst direkten Anbindung der Stadtteilzentren und verbinden darüber hinaus weitere wichtige Quell- und Zielorte (bspw. Wohngebiete, Bildungs- und Betreuungseinrichtungen, Freizeitwege). Dabei übernehmen sie eine gewisse Sammelfunktion. Qualitätsmerkmale der Hauptfußwege sind:
 - Mindestens 3,00 m Fußwegebreite (z.T. sind auch Shared-Space-Ansätze denkbar).
 - Regelmäßige Querungsmöglichkeiten der Straßenzüge.
 - Möglichst konfliktarme Führung (barrierefreie Wege, Knoten und Querungen, Trennung vom Radverkehr, Reduzierung der Konflikte mit ruhendem Kfz-Verkehr).

³ Bereits aktuell kommt der Großteil der Besucher der Stadtteilzentren Wiesdorf, Opladen sowie Schlebusch nicht mit dem Auto, sondern zu Fuß, per Rad oder mit Bus/Bahn (siehe Einzelhandelskonzept 2017, S. 59). Eine Verbesserung der Erreichbarkeit der Stadtteilzentren mit dem Umweltverbund wird daher der Mehrheit der Kunden/Besucher zu Gute kommen.

 1.1 Definition des Fußwegenetzes  			
<ul style="list-style-type: none"> • Angemessene Beleuchtung ▪ <u>Freizeitwege</u> sind bestehende, meist straßenunabhängige Wegeverbindungen, die vorrangig zu Freizeit- und Erholungszwecken genutzt werden. Sie beinhalten damit das Wanderwegenetz Leverkusens. Sie ergänzen das bestehende Wegenetz und übernehmen z.T. auch stadtteilverbindende Funktionen. Sie sind durch die folgenden <u>Qualitätsmerkmale</u> gekennzeichnet: <ul style="list-style-type: none"> • Möglichst 3,00 m, mindestens 2,50 m Fußwegebreite • Barrierefreie Gestaltung der Wege • Attraktive Ruhe- und Verweilzonen (angemessene Beleuchtung, Sitz- und Spielgelegenheiten, Fitnessgeräte; siehe Maßnahmenfeld 1.6) • Die gemeinsame Führung mit dem Radverkehr sollte möglichst vermieden werden, ist dies aufgrund der für den Radverkehr hohen Netzbedeutung nicht möglich, sollte durch entsprechende Maßnahmen auf gegenseitige Rücksichtnahme hingewirkt werden (siehe Maßnahmenfeld 1.5). <p>Abhängigkeiten /Bezug zu anderen Maßnahmen</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ 1.5 Mehr Aufenthaltsräume, Sitz- und Spielgelegenheiten ▪ 1.6 Ausbau der Wegweisung und Beschilderung ▪ 1.7 Integrierte Nahmobilitätskonzepte für Stadtteilzentren ▪ 4.4 Weiterentwicklung der Parkraumstrategie ▪ 7.3 Abbau von Nutzungskonflikten 			
Regionsrelevant: nein	Zielkonflikte:		
Akteure: Stadt Leverkusen, Landesbetrieb Straßen NRW, wupsi	Abwägung zwischen Belangen des Rad- und Kfz-Verkehrs sowie des ÖPNV notwendig		
Priorität 	Umsetzungsfrist 	Kostenklasse € € € € € *	Kosten-Wirkungs-Klasse hoch
Sonstige Bemerkungen und Hinweise			
* keine direkten Kosten, stete Weiterentwicklung des Netzes durch die Verwaltung			



1.1.1 Fußwegenetz im Hauptzentrum Wiesdorf



Wesentliches Kennzeichen des Hauptzentrums Wiesdorf ist die Fußgängerzone. Diese weist zwar ein gewisses Aufwertungspotenzial (Begrünung, Barrierefreiheit, zeitgemäße Sitz- und Spielgelegenheiten) auf, größere Handlungsbedarfe liegen jedoch im direkten Umfeld der Fußgängerzone und in deren Zuwegung (zu schmale Gehwege, eingeschränkte Attraktivität sowie Konflikte mit ruhendem Kfz-Verkehr und dem Radverkehr). Dabei stellen die insbesondere in der Hauptstraße sehr schmalen Straßenquerschnitte eine besondere Herausforderung dar.

Bausteine

Für das Hauptzentrum Wiesdorf ist zunächst ein Komfortfußweg (rot dargestellt) in der Fußgängerzone vorgesehen. Dieser wird entlang der Hauptachsen (Hauptstraße, Nobelstraße / Breidenbachstraße, Friedrich-Eberstraße, Rialto-Boulevard bis Bahnhof Mitte) durch weitere Komfortfußwege verlängert. Darüber hinaus werden zur Etablierung eines ins Stadtteilzentrum führenden Fußwegenetzes Hauptfußwege (in blau) definiert. Diese dienen insbesondere der Verbindung zwischen Wohnquartieren und dem Zentrum (Dhünnstraße, Nobelstraße, Adolfsstraße, Van't-Hoff-Straße, Havensteinstraße, Hindenburgpark) sowie der Anbindung von größeren Arbeitsplatzstandorten (Titanstraße, Friedrich-Ebert-Straße, Dönhoffstraße, Moskauer Straße). Als weitere Netzelemente sind die vorhandenen Freizeitwege in braun dargestellt.

Abbildung 16: Fußwegenetz – Wiesdorf








Abbildung 17: Begrünung (durch bürgerschaftliches Engagement, Bremen)



Um die in Maßnahme 1.1 definierten Qualitätsmerkmale bestmöglich zu erreichen sind insbesondere die folgenden Maßnahmen zu prüfen:

- Fußgängerzone: Ausbau von Spiel- und Sitzelementen sowie Begrünung; Integration eines Blindenleitsystems
- Achse Nobelstraße / Breidenbachstraße: Prüfung der Möglichkeiten zur Verlagerung des Parkraumangebots (insbes. Nobelstraße südlich Wöhlerstraße und am Marktplatz Wiesdorf) in umliegende Parkbauten, um den Parksuchverkehr zu reduzieren und mehr Raum für attraktive Aufenthalts- und Bewegungsflächen zu schaffen. Elemente der Umgestaltung sind barrierefreie Fußwege, (mobile) Begrünungselemente, Sitz- und Spielgelegenheiten, Entsiegelung, niveaugleicher Umbau. Zwischen Fußgängerzone und Dönhoffstraße ist auf der Breidenbachstraße (Bestandteil der Fußgängerzone) aktuell eine Spur für den Radverkehr markiert. Diese „Separation“ sollte aufgehoben und stattdessen der Fuß- und Radverkehr gemeinsam geführt werden. Dadurch werden die Fahrgeschwindigkeiten der Radfahrenden reduziert (Fußverkehr hat Vorrang). Um die gegenseitige Rücksichtnahme zu steigern, werden geeignete kommunikative Maßnahmen empfohlen (stellenweise Piktogramme zur Lenkung und Beschilderung an den Eingangsbereichen; siehe Maßnahmenfeld 7.3).
- Hauptstraße: Straßenverkehrsrechtlich sollte die Hauptstraße als verkehrsberuhigter Geschäftsbereich (Tempo 20) ausgewiesen werden. Weitere Maßnahmen siehe im Maßnahmenfeld 5.2.4.

 1.1.1 Fußwegenetz im Hauptzentrum Wiesdorf			
<ul style="list-style-type: none"> ▪ <u>Friedrich-Ebert-Straße</u> bis Kreisverkehr Ludwig-Erhard-Platz: In diesem Straßenabschnitt sollte der Radverkehr zukünftig nur im Mischverkehr geführt werden, dadurch verbleibt ein breiter und attraktiver beidseitiger Gehweg. Zusätzlich wird empfohlen einzelne Parkplätze im Seitenraum sukzessive durch Sitz- und Spielgelegenheiten und attraktive Radabstellanlagen zu ersetzen. Im Bereich der abbiegenden Nebenstraßen sollte langfristig auf die Einrichtung von Gehwegüberfahrten hingewirkt werden. ▪ <u>Hauptfußwege</u>: Die als Hauptfußwege gekennzeichneten Abschnitte sollten langfristig an die Qualitätsmerkmale angepasst werden. Dazu sind insbesondere Gehwegüberfahrten an Einmündungen von Nebenstraßen, Einrichtung weiterer Querungsstellen und Ersatz von Stellplätzen im Seitenraum durch Radabstellanlagen oder Begrünungselemente zu prüfen. 			
Abhängigkeiten /Bezug zu anderen Maßnahmen			
<ul style="list-style-type: none"> ▪ 5.2.4 Aufwertung der Hauptstraße ▪ 7.3 Abbau von Nutzungskonflikten 			
Regionsrelevant: nein		Zielkonflikte:	
Akteure: Stadt Leverkusen, Werbegemeinschaft City Leverkusen, WfL, Anlieger, Wupsi		Abwägung zwischen Belangen des Rad- und Kfz-Verkehrs sowie des Busverkehrs notwendig	
Priorität	Umsetzungsfrist	Kostenklasse	Kosten-Wirkungs-Klasse
		 (Förderung möglich)	hoch



1.1.2 Fußwegenetz im Hauptzentrum Opladen



In Opladen stellt die in weiten Teilen vor kurzem neugestaltete Fußgängerzone das Zentrum des Fußwegenetzes dar. Diese wurde mit neuem Pflaster sowie ergänzenden Begrünungs-, Spiel- und Sitzelementen aufgewertet. Dazu wurde der Gestaltungsleitfaden des Stadtteilmanagements für Opladen verwendet. Auf diesem aufbauend sollte auch die weitere Umgebung fußverkehrsfriendlicher und aufenthaltsfördernder gestaltet werden. Dabei gilt es insbesondere, die Wohngebiete Quettingens, östlich der Fußgängerzone und der Bahntrasse, besser an selbige anzuschließen. Doch auch die Wohngebiete westlich der Fußgängerzone sollten besser angebunden werden. Zentrale Herausforderungen sind dabei schmale Straßenräume und Gehwege sowie die teils hohe Dominanz des ruhenden Kfz-Verkehrs im Straßenraum.

Bausteine

In Opladen wird der durch Aufenthaltsqualität geprägte Bereich der Fußgängerzone durch attraktive Komfortfußwege (rot dargestellt) verlängert. Dies betrifft die Straßenzüge An St. Remigius / Kölner Straße, Birkenbergstraße / Bahnhofstraße / Bahnbrücke / Lützenkirchener Straße, Opladener Platz und Düsseldorfer Straße. Zur weiteren komfortablen Anbindung der Fußgängerzone werden Hauptfußwege (blau) definiert. Diese binden zunächst die westlich gelegenen Quartiere (über Auestraße / Steinstraße / Bracknellstraße, Altstadtstraße, Gartenstraße, Fritz-Henseler-Straße / Kanalstraße) und die südlichen Quartiere (über Herzogstraße, Uhlandstraße, Humboldtstraße / Robert-Koch-Straße) an. In Richtung Osten stellen die Campusbrücke / Grüne Mitte / Torstraße / Feldstraße / Quettinger Straße eine Verbindung nach Quettingen und den dortigen Wohngebieten her. Als weitere Netzelemente des Fußverkehrs sind die vorhandenen Freizeitwege braun dargestellt.

Abbildung 18: Fußwegenetz - Opladen

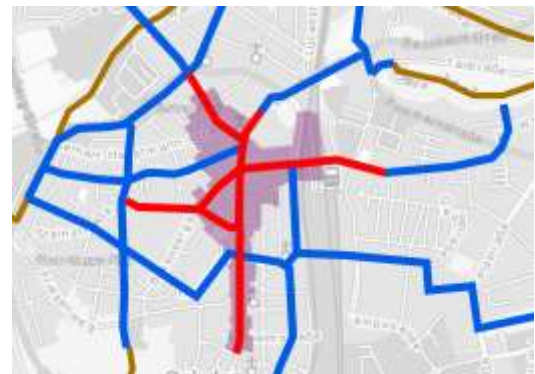


Abbildung 19: Punktuelle Umgestaltung (Köln)



Im Folgenden sind beispielhaft Maßnahmen benannt, die dazu beitragen können die in Definition des Fußwegenetzes 1.1 definierten Qualitätsmerkmale bestmöglich zu erreichen:

- Achse Rennbaumstraße / An St. Remigius / Kölner Straße: Im Bereich der Rennbaumstraße sollte der Radverkehr möglichst auf einem Radfahrstreifen geführt werden, um Konflikte zwischen zu Fuß Gehenden und Radfahrenden zu minimieren. Sitzelemente und Lichtinstallationen (im Bereich der Bahnunterführung) können dazu beitragen, den Fußweg attraktiver zu gestalten. Der Bereich An St. Remigius / Düsseldorfer Straße / Kölner Straße könnte im Sinne eines Shared Space umgestaltet werden (dabei sind die Belange des Busverkehrs gesondert zu betrachten).
- Kölner Straße südlich der Fußgängerzone: Zur Aufwertung der Kölner Straße wird die Einrichtung eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs, die niveaugleiche Umgestaltung und die Konzentration des Seitenraumparkens auf einer Straßenseite empfohlen (siehe Maßnahmenfeld 5.2.3).
- Achse Birkenbergstraße / Bahnhofstraße / Bahnbrücke / Lützenkirchener Straße: Am Knotenpunkt Birkenbergstraße / Gartenstraße sollte die Einrichtung eines Shared-Space geprüft werden. Im Bereich Birkenbergstraße sollte das Parkraumangebot möglichst verlagert (ggf. Tiefgarage Goetheplatz) und auf ein einseitiges Parken reduziert werden. Die freiwerdenden Räume können zur Verbreiterung des Gehwegs oder auch zur Anlage von Radabstellanlagen, Spiel- und



1.1.2 Fußwegenetz im Hauptzentrum Opladen



Sitzgelegenheiten und Begrünungselementen genutzt werden. In der Lützenkirchener Straße sollte der Radverkehr nur auf der Fahrbahn geführt werden (Prüfung geeigneter Markierungsmaßnahmen), um dadurch mehr Raum für Fußverkehr und Aufenthaltsqualität zu schaffen. Zu prüfen sind in diesem dicht besiedelten Bereich öffentliche Radabstellanlagen, um die Attraktivität des Radverkehrs zu fördern.

- **Düsseldorfer Straße:** In diesem Straßenzug sind insbesondere punktuelle Aufwertungsmaßnahmen zu prüfen: (mobile) Begrünung, Sitz- und Spielgelegenheiten, Radabstellanlagen, Flächen für Außengastronomie. Dazu kann auch die temporäre Umnutzung von Stellplätzen (siehe Maßnahmenfeld 5.5) genutzt werden. Langfristig sollte eine Reduzierung der Fahrbahnbreiten und die niveaugleiche Umgestaltung angestrebt werden.
- **Opladener Platz:** Der Opladener Platz fungiert als zentrale Verbindungsachse zwischen Fußgängerzone, Marktplatz und Birkenbergstraße. Um dieser zentralen Funktion gerecht zu werden, wird langfristig ein niveaugleicher Umbau sowie die Einrichtung einer Begegnungszone empfohlen. Ergänzende Maßnahmen, wie Sitz- und Spielgelegenheiten oder Begrünungselemente, können die Aufenthaltsqualität und die Attraktivität des Standorts steigern.
- **Hauptfußwege:** Die als Hauptfußwege gekennzeichneten Abschnitte sollten langfristig an die Qualitätsmerkmale angepasst werden. Dazu kommen insbesondere Gehwegüberfahrten an Einmündungen von Nebenstraßen, Einrichtung weiterer Querungsstellen, Konzentration des Seitenraumparkens auf einer Seite und der Ersatz von Stellplätzen im Seitenraum durch Radabstellanlagen oder Begrünungselemente in Frage.

Abhängigkeiten /Bezug zu anderen Maßnahmen

- 4.1.4. Entlastung Opladen
- 5.2.3 Aufwertung Kölner Straße
- 5.5 Neues Leben auf Parkständen

Regionsrelevant: nein

Akteure:

Stadt Leverkusen, Aktionsgemeinschaft Opladen e.V., WfL, Anlieger, Wupsi

Zielkonflikte:

Abschnittsweise Radhauptverbindung sowie wichtige Achse des Busverkehrs mit entsprechendem Flächenbedarf

Priorität



Umsetzungsfrist



Kostenklasse

€ € € € €
(Förderung möglich)

Kosten-Wirkungs-Klasse

hoch



1.1.3 Fußwegenetz im Hauptzentrum Schlebusch



Die Fußgängerzone in Schlebusch stellt den zentralen Bereich des dortigen Fußwegenetzes dar. Sie verfügt bereits über einige ausgeprägte Qualitäten (attraktive (Außen-)Gastronomie, Begrünung, inhabergeführte Geschäfte), hat aber auch Optimierungspotenzial (zeitgemäße Sitz- und Spielgelegenheiten, Konfliktpotenzial fließender und ruhender Radverkehr, Zugang zu Geschäften meist mit Stufen verbunden). Im Umfeld stellen insbesondere die Herbert-Wehner-Straße und in Teilen die Oulustraße / Mülheimer Straße deutliche Barrieren für zu Fuß Gehende dar, deren Querbarkeit verbesserungsbedürftig ist. Die Freizeitwege entlang der Dhünn und entlang des Ophovener Mühlenbachs sowie in Richtung Alkenrath (Gezelinkapelle) stellen wichtige Anknüpfungspunkte des Fußwegenetzes in der Umgebung dar.

Bausteine

An die Fußgängerzone Schlebusch schließen sich Komfortfußwege (rot) an der Achse Oulustraße / Mülheimer Straße sowie an der Bergischen Landstraße und Opladener Straße an. Des Weiteren sorgen die (blau dargestellten) Hauptfußwege (Ophovener Straße, Morsbroicher Straße, Gezelinallee, Dhünnberg / Sauerbruchstraße, Mülheimer Straße (südlich Willy-Brandt-Ring), Odenthaler Straße, Kandinskystraße) für eine optimierte und attraktive Anbindung des Zentrums an die Wohngebiete. Als weitere Netzelemente des Fußverkehrs sind die vorhandenen Freizeitwege bspw. entlang der Dhünn braun dargestellt.

Abbildung 20: Fußwegenetz - Schlebusch



In den genannten Bereichen sollten insbesondere die folgenden Maßnahmen zur Erreichung der Qualitätsmerkmale geprüft werden:

Abbildung 21: Rampe erleichtert Zugang zu Geschäft

- **Fußgängerzone:** Einrichtung zeitgemäßer Sitz- und Spielgelegenheiten, hochwertige Radabstellanlagen in den Eingangsbereichen der Fußgängerzone, mobile Rampen zur Erreichung der Geschäftseingänge, Prüfung eines taktilen Leitsystems. Beibehaltung der Freigabe für den Radverkehr, aber kommunikative Maßnahmen zur Verdeutlichung des Vorrangs des Fußverkehrs („Radfahrende als Gast in der Fußgängerzone“; siehe Maßnahmenfeld 7.3)



- **Achse Oulustraße / Mülheimer Straße:** Die zulässige Höchstgeschwindigkeit sollte auf dieser Achse auf Tempo 30 reduziert werden (siehe Maßnahmenfeld 4.1.1). In den zentralen, stark frequentierten Bereichen (insbes. Lindenplatz und Nahversorgungszentrum Mülheimer Straße / Willy-Brandt-Ring) sollten die weitergehende Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit sowie eine Umwandlung zu verkehrsberuhigten Geschäftsbereichen geprüft werden. Langfristig ist in diesen Bereichen auch eine entsprechende Anpassung des Straßenquerschnitts vorzunehmen. Der Radverkehr sollte bereits kurzfristig im Mischverkehr geführt werden, um mehr Raum für zu Fuß Gehende und Sitz- und Spielpunkte zu generieren. Zusätzlich bieten sich südlich des Lindenplatzes punktuell Flächen für Außengastronomie und Radabstellanlagen sowie Begrünungselemente an.

- **Bergische Landstraße:** Der nördliche Übergangsbereich der Fußgängerzone sollte nach dem Shared-Space-Prinzip umgestaltet werden. In der weiteren Verlängerung nach Norden sollten die Verlagerung von Stellplätzen aus dem öffentlichen Raum in bestehende Parkbauten geprüft werden (zumindest Konzentration des Parkens auf einer Straßenseite). Daraus entstehende Flächen



1.1.3 Fußwegenetz im Hauptzentrum Schlebusch



können für attraktive Fußwege, Sitz- und Spielgelegenheiten, weitergehende Begrünung oder auch attraktive Radabstellanlagen genutzt werden.

Im weiteren Verlauf der Bergischen Landstraße sind Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung zu prüfen. Dies können bspw. Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h aufgrund des dortigen Schulwegs, Anbringen von Dialogdisplays sowie die Schaffung weiterer Querungsstellen (insbes. Querungshilfen ggf. in Kombination mit Begrünungselementen oder auch Gehwegnasen sein (siehe Maßnahmenfeld 1.3.2; 4.1.5). Zur Attraktivitätssteigerung für zu Fuß Gehende sind punktuell Begrünungsmaßnahmen und Sitzgelegenheiten zu prüfen, dabei ist der Fokus auf die westliche / nördliche Straßenseite zu legen, da sich dort der Zugang zur Gezelschule und zur Opladener Straße mit Anbindung zum Quartier Opladener Straße / Heinrich-Lübke-Straße befinden.

- **Opladener Straße:** Im Bereich Bergische Landstraße bis Driescher Hecke wird die Einführung eines verkehrsberuhigten Bereichs sowie langfristig die niveaugleiche Umgestaltung des Straßenraums und die Verengung der Fahrbahn zur Prüfung empfohlen. Dadurch wird der Abschnitt für Durchgangsverkehr unattraktiver, die gefahrenen Geschwindigkeiten geringer und die Verkehrssicherheit für die Schulkinder und Anwohnenden erhöht. Bei der Umgestaltung sind die Belange der dort ansässigen Freiwilligen Feuerwehr gesondert zu berücksichtigen (insbes. die notwendigen Fahrbahnbreiten). Kurzfristig sind punktuelle Maßnahmen zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität und Verkehrssicherheit zu prüfen. Der Knotenpunkt Oulustraße / Opladener Straße soll mittelfristig umgestaltet werden (siehe Maßnahmenfeld 4.3), dabei ist auf eine gute Querbarkeit für zu Fuß Gehende hinzuwirken (als Ersatz oder Ergänzung zur umwegigen, bestehenden Y-Brücke). Im weiteren Verlauf führt der Komfortfußweg straßenunabhängig zum Sport- und Schulgelände an der Ophovener Straße. Dieser ist auf eine durchgehende Beleuchtung zu prüfen und punktuell durch Sitz- und Spielgelegenheiten aufzuwerten.
- **Hauptfußwege:** Auf den Hauptfußwegen entlang der Hauptverkehrsstraßen (Bergische Landstraße, Odenthaler Straße, Mülheimer Straße) sind insbesondere regelmäßige Querungsstellen, die Radverkehrsführung auf der Fahrbahn sowie Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung einzurichten. Auf Hauptfußwegen im Neben- und Wohnstraßennetz (Ophovener Straße, Morsbroicher Straße, Dhünnberg / Sauerbruchstraße, Kandinskystraße) sind zusätzlich die Einrichtung von Gehwegüberfahrten, falls notwendig die Verlagerung von Seitenraumparken, sowie bspw. in der Morsbroicher Straße die Einrichtung einer Sitz- und Spielroute zu prüfen.

Abhängigkeiten /Bezug zu anderen Maßnahmen

- **1.3.2** Mehr und sichere Querungsstellen für zu Fuß Gehende
- **4.1.1.** Entlastung Stadtteilzentrum Schlebusch
- **4.1.5** „Schnell-“ und „Langsamstraßennetz“
- **4.3** Umgestaltung / Optimierung von Knotenpunkten
- **7.3** Abbau von Nutzungskonflikten

Regionsrelevant: nein

Akteure:

Stadt Leverkusen, Werbe- und Fördergemeinschaft Schlebusch, WfL, Anlieger, Wupsi

Zielkonflikte:

Verkehrsberuhigungsmaßnahmen können zu Fahrtzeitverlängerungen im Busverkehr führen

Priorität



Umsetzungsfrist



Kostenklasse



(Förderung möglich)

Kosten-Wirkungs-Klasse

hoch



1.1.3 Fußwegenetz in den Nebenzentren



Zur Aufwertung der weiteren Nebenzentren Leverkusens werden ebenfalls Komfort- und Hauptfußwege vorgeschlagen. Diese sind als erste Vorschläge für die jeweiligen Zentren zu verstehen und bedürfen einer weiteren Prüfung, bspw. im Rahmen der Erarbeitung von Nahmobilitätskonzepten (siehe Maßnahmenfeld 1.7).

Bausteine

In den Stadtteilzentren (siehe unten) sind auf (den in rot dargestellten) Komfort- und (den in blau dargestellten) Hauptfußwegen insbesondere die folgenden Maßnahmen zu prüfen:

- Reduzierung der Höchstgeschwindigkeiten auf 30 km/h sowie weitergehend die Umwandlung zu verkehrsberuhigten Geschäftsbereichen.
- Zur Vermeidung von Konflikten zwischen Rad- und Fußverkehr sollte der Radverkehr auf der Fahrbahn bzw. im Mischverkehr geführt werden; Dadurch entsteht mehr Raum für zu Fuß Gehende, Sitz- und Spielpunkte und weitere Aufenthaltsbereiche.
- Zur Vermeidung von Konflikten zwischen Kfz- und Fußverkehr sollten
 - Stellplätze aus dem öffentlichen Raum in Parkbauten verlagert werden (sofern vorhanden).
 - die Stellplätze auf einer Straßenseite konzentriert werden.

Daraus entstehende Flächen können für attraktive Fußwege, Sitz- und Spielgelegenheiten, weitergehende Begrünung oder auch attraktive Radabstellanlagen genutzt werden.

- Durchgehende Beleuchtung gewährleisten und punktuell durch Sitz- und Spielgelegenheiten aufwerten.
- Regelmäßige Querungsmöglichkeiten (möglichst Fußgängerüberwege, LSA oder Querungshilfen),
- Die Einrichtung von Gehwegüberfahrten im Bereich von Einmündungen von Nebenstraßen.

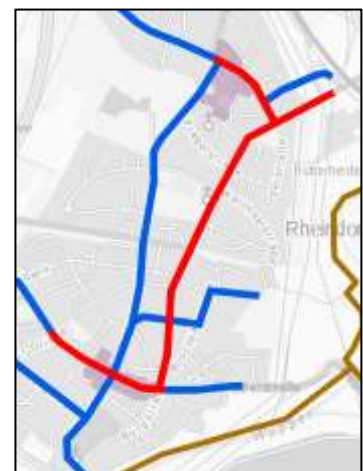
Fußwegenetz in Hitdorf



Fußwegenetz in Bürrig und Küppersteg



Fußwegenetz in Rheindorf









Fußwegenetz in Manfort



Fußwegenetz in Alkenrath



 1.1.3 Fußwegenetz in den Nebenzentren		A	B	C
		D	E	F
Fußwegenetz in Quettingen	Fußwegenetz in Lützenkirchen	Fußwegenetz in Bergisch-Neukirchen		
				
Abhängigkeiten /Bezug zu anderen Maßnahmen				
<ul style="list-style-type: none"> ▪ 1.7 Integrierte Nahmobilitätskonzepte für Stadtteilzentren ▪ 4.2 „Schnell-“ und „Langsamstraßennetz“ 				
Regionsrelevant: nein		Zielkonflikte:		
Akteure: Stadt Leverkusen, Anlieger, Wupsi		Von Verkehrsberuhigungsmaßnahmen ist auch der Busverkehr betroffen		
Priorität 	Umsetzungsfrist 	Kostenklasse € € € € € *	Kosten-Wirkungs-Klasse mittel	
Sonstige Bemerkungen und Hinweise				
*Jährliches Maßnahmenbudget; Förderung möglich				



1.2 Verbesserung des Wegenetzes und Schließung von Netzlücken



Während im Fußwegenetz Qualitätsmerkmale für die Hauptverbindungen definiert wurden, müssen auch punktuell und abschnittsweise Fußwege optimiert werden. Dabei stehen zu schmale, straßenbegleitende Gehwege, die mangelhafte Oberflächenqualität der Wegeverbindungen sowie Netzlücken (bspw. im Bereich von Bushaltestellen) im Fußwegenetz im Vordergrund.

Bausteine

- **Bestandsanalyse des Fußwegenetzes**
 Um zielgerichtet das Fußwegenetz zu optimieren, sollte aufbauend auf dem Fußwegenetz (siehe Maßnahmenfeld 1.1) eine weitere Arbeitsgrundlage geschaffen werden, auf Basis derer Handlungsnotwendigkeiten auch feingliedrig ermittelt werden können. Hierzu ist das existierende Fußwegenetz mit seinen Eigenschaften (Wegebreiten, Engstellen, Netzlücken) zu erfassen. Priorität haben hierbei zunächst die Wegeverbindungen des Fußwegenetzes, weitere stark frequentierte Bereiche (Schulwege, ...) sowie Bushaltestellen (hier weisen bspw. die Haltestellen Hummelsheim und Westring Verbesserungsbedarf auf). Die Analyse sollte sich dabei auf die Wegeverbindungen inner- und außerhalb bebauter Bereiche beziehen.
- **Anlage und Optimierung von Fußwegen**
 Aufbauend auf den Ergebnissen der Bestandsanalyse und den Qualitätsmerkmalen des Fußwegenetzes sind Maßnahmen zur Optimierung der Fußwege zu treffen. Dies sind insbesondere

 - Abbau von Barrieren (Barrieren auf Fußwegen, gesamtstädtische Zäsuren, Angsträume (siehe Maßnahmenfelder 1.3)
 - Fußgängerfreundliche Knotenpunkte (siehe Maßnahmenfeld 1.4)
 - Abbau von Nutzungskonflikten (siehe Maßnahmenfeld 1.5)

Abhängigkeiten /Bezug zu anderen Maßnahmen

- 1.1 Definition des Fußwegenetzes
- 1.3 Abbau von Barrieren
- 1.4 Fußverkehrsfreundliche Knotenpunkte
- 1.5 Abbau von Nutzungskonflikten

Regionsrelevant: nein	Zielkonflikte:
Akteure: Stadt Leverkusen	Fußgängerfreundliche LSA-Schaltung kann Leistungsfähigkeit der LSA beeinträchtigen

Priorität 	Umsetzungsfrist 	Kostenklasse € € € € € *	Kosten-Wirkungs-Klasse mittel
----------------------	----------------------------	------------------------------------	---

Sonstige Bemerkungen und Hinweise
 *Jährliches Maßnahmenbudget; Förderung möglich

1.3 Abbau von Barrieren

Barrieren können vielschichtig sein: Es sind auf kleinräumiger Ebene Fußwegeverbindungen, die mobilitätseingeschränkten Personen durch unebene Oberflächen oder fehlende Leitsysteme Schwierigkeiten bereiten (Maßnahmenfeld 1.3.1). Ebenso stellen stark befahrene Straßen Barrieren für zu Fuß Gehende (und Radfahrende) dar, deren Querung teilweise mit großen Gefahren verbunden ist (Maßnahmenfeld 1.3.2). Bei mehrspurigen Straßen oder Autobahnen bzw. auch Bahntrassen ist die Barrierewirkung entsprechend größer. Sie sind meist nur durch Unter- oder Überführungen zu queren (Maßnahmenfeld 1.3.3). Neben diesen baulichen, sichtbaren Barrieren, gibt es aber auch mentale Barrieren: Unterführungen oder auch schlecht ausgeleuchtete Wege durch Parkanlagen können Angsträume und Barrieren für zu Fuß Gehende und Radfahrende darstellen. Deren Optimierung wird in Maßnahme 1.3.4 thematisiert.



1.3.1 Barrierefreie Fußwege



Im Rahmen von Um- und Neubauten sind einige Straßenräume Leverkusens bereits für geh- und sehbehinderte Personen barrierefrei gestaltet worden. Allerdings besteht noch kein programmatischer Ansatz Wege und Plätze pro aktiv barrierefrei umzugestalten. Dabei ist dies gerade in Bereichen notwendig, die von Mobilitätseingeschränkten stark frequentiert werden (z.B. Krankenhäuser, Seniorenheime, Kirchen, Zuwege zu Haltestellen ...). Neben Fußwegen, Querungen und Knotenpunkten sind auch die Zugänge zu Geschäften und Infrastruktureinrichtungen auf Privatgrundstücken barrierearm zu gestalten. Hier besteht die Herausforderung, die Eigentümer bzw. Verantwortlichen einzubinden.

Es ist darauf hinzuweisen, dass sich bei einer barrierefreien Straßenraumgestaltung oft auch die Nutzung für nicht mobilitätseingeschränkte zu Fuß Gehende komfortabler gestaltet, z. B. durch mehr Bewegungsraum, ebene Wege oder das Fehlen von Schwellen, Unebenheiten, Stufen und größeren Steigungen. Bei der Anwendung eines Mehr-Sinne-Prinzips wird daher auch vom Begriff „Design für alle“ gesprochen.

Bausteine

- Festlegung von Standards der barrierefreien Gehweggestaltung (siehe Anhang VIII: Weitere Ausführungen zu verkehrlichen Maßnahmen): Empfehlenswert ist an Straßenquerungen, Querungshilfen und sonstigen Bordübergängen ein System der Doppelquerung (ein niveaugleich abgesenkter Übergang für Rad- und Rollstuhlfahrer, ein Übergang mit Kante für Sehbehinderte/Blinde)
- Programm zur Gewährleistung von barrierefreien/-armen öffentlichen Räumen (Bereitstellung eines jährlichen Etats für Umbauten an bestehenden Straßen und Wegen, z. B. für Installation eines Blindenleitsystems, für die Schaffung von Wegeverbindungen für gehbehinderte Personen o. ä.)
- Der Beirat für Menschen mit Behinderungen ist seit 2018 im Ausschuss für Stadtentwicklung, Planen und Bauen vertreten. Er sollte weiterhin einbezogen werden, um die Belange von Mobilitätsbehinderten ausreichend zu berücksichtigen.

Abbildung 22: Doppelquerung



Abhängigkeiten / Bezug zu anderen Maßnahmen

- 1.1 Definition des Fußwegenetzes
- 1.7 Integrierte Nahmobilitätskonzepte für Stadtteilzentren

Regionsrelevant: nein		Zielkonflikte:	
Akteure: Stadtverwaltung, Beirat für Menschen mit Behinderungen		Rampen/Installationen für den barrierefreien Zugang zu Privatgrundstücken sollen i.d.R. auf dem Privatgrundstück realisiert werden, um Einschränkungen der Gehwegbreiten zu vermeiden	
Priorität 	Umsetzungsfrist 	Kostenklasse € € € € € *	Kosten-Wirkungs-Klasse hoch
Sonstige Bemerkungen und Hinweise *Jährliches Maßnahmenbudget; Förderung möglich			



1.3.2 Mehr und sichere Querungsstellen für zu Fuß Gehende



Querungsstellen erleichtern zu Fuß Gehenden das Überqueren der Fahrbahn und tragen damit entscheidend zu einer höheren Verkehrssicherheit bei. Besonders für die „schwachen“ Verkehrsteilnehmenden sind sie wichtige Bestandteile für sichere, durchgängige und möglichst direkte Wegebeziehungen.

Handlungsbedarf besteht in Leverkusen vor allem entlang der Hauptverkehrsstraßen, die für den Fußverkehr häufig starke, z. T. unüberwindbare Barrieren darstellen.

Bausteine

Grundsätzlich sind folgende Arten von Querungsstellen möglich:

- Querungsanlagen ohne Vorrang für den Fußverkehr: Fahrbahnteiler (Mittelinsel/Mittelstreifen, z.T. in Kombination mit Straßenbegleitgrün) ggf. mit Fahrbahn-Belagswechseln, ein- oder beidseitige Einengung (vorgezogene Seitenräume, Gehwegnasen)
- Querungsanlagen mit Vorrang für den Fußverkehr: Fußgängerüberweg („Zebrastrifen“), Lichtsignalanlage
- Zum Teil sind auch Kombinationen beider Arten denkbar, z. B. Einengung mit Fußgängerüberweg
- entlang wichtiger Fußwegeverbindungen können Einmündungen von untergeordneten Nebenstraßen in Hauptverkehrsstraßen mit Aufpflasterungen gestaltet werden: die Aufpflasterungen mindern die Geschwindigkeiten abbiegender Fahrzeuge und wirken daher auch verkehrsberuhigend.

Abbildung 23: Mittelinsel + Fußgängerüberweg



Abbildung 24: Mittelstreifen



Neue Querungsstellen sind insbesondere entlang der Hauptfußwegeverbindungen (siehe Maßnahmenfeld 1.1) und dabei v.a. auf den Hauptverkehrsstraßen in den Stadtteilen zu prüfen. Bspw.:

- Rheindorf-Nord: Elbestraße Ecke Okerstraße Süd (Zuwegung S-Bahnhalte Rheindorf): Mittelstreifen
- Rheindorf-Nord: Masurenstraße Höhe Mürzitzstraße sowie Saalestraße: Fußgängerüberwegs
- Steinbüchel: Steinbücheler Straße Höhe Sparkasse / Fußweg Richtung Max-Scheler-Straße: Querungshilfe
- Bürrig: entlang Im Steinfeld auf Höhe Stresemannplatz und Stephanusstraße.





Aber auch im Nebennetz gilt es Maßnahmen zu prüfen, wie bspw.

- Rheindorf-Nord: Memelstraße / Solinger Straße: Fußgängerüberweg
- Rheindorf-Süd: Im Grunde / Felderstraße: Aufpflasterung oder Gehwegüberfahrt
- Schlebusch: Sauerbruchstraße / Dhünnberg: Fußgängerüberweg / Querungshilfe

Die Gestaltung von fußgängerfreundlichen Straßenräumen ist von großer Bedeutung, um die Bedingungen für Fußgänger zu verbessern und die Trennwirkung der Straßen zu mindern. Ein Element können Mittelstreifen sein, die auch dazu dienen können, punktuell Shared Space-ähnliche, attraktive Fuß- und Aufenthaltsräume zu schaffen.

Abhängigkeiten/ Bezug zu anderen Maßnahmen

- **1.1** Definition des Fußwegenetzes
- **1.7** Integrierte Nahmobilitätskonzepte für Stadtteilzentren

 1.3.2 Mehr und sichere Querungsstellen für zu Fuß Gehende			
Regionsrelevant: nein		Zielkonflikte: Querungsstellen können zu langsameren Geschwindigkeiten im Kfz-Verkehr führen (was gleichzeitig die Verkehrssicherheit erhöht)	
Akteure Stadt Leverkusen, Beirat für Menschen mit Behinderungen			
Priorität 	Umsetzungsfrist 	Kostenklasse € € € € €*	Kosten-Wirkungs-Klasse hoch
Sonstige Bemerkungen und Hinweise * Jährliches Maßnahmenbudget; Förderung möglich Die Tiefe einer Mittelinsel sollte mindestens 2,50 m, die Breite 4,00 m betragen. Alle Querungsstellen sollten für den Radverkehr ausgelegt sein (vgl. hierzu RAST; FGSV 2009: 89).			



1.3.3 Verbesserung der Querung gesamtstädtischer Zäsuren



Gesamtstädtische Zäsuren, wie Autobahnen, Bundesstraßen sowie Schienentrassen oder Gewässer, wie Wupper und Dhünn, zerschneiden die Stadtstruktur und führen für die Verkehrsteilnehmenden zu Umwegen, was für zu Fuß Gehende, aber auch Radfahrende, aufgrund deren hoher Umwegekempfindlichkeit sehr nachteilig ist. In Leverkusen sind bereits zahlreiche Unterführungen und Brücken zur Querung der Zäsuren vorhanden, allerdings sind diese teils mit zu schmalen oder ohne Wege für zu Fuß Gehende / Radfahrende ausgestattet.

Bausteine

Für die fußverkehrs(- und radverkehrs)freundlichere Gestaltung von Unterführungen und Brücken kommen je nach Zustand und baulichen Bedingungen verschiedene Maßnahmen in Frage.

Optimierungsmaßnahmen an bestehenden Querungsmöglichkeiten: Brücken mit unzureichenden Wegeinfrastrukturen oder Zuwegung können baulich optimiert werden. Dabei sind insbesondere die folgenden Querungsmöglichkeiten zu betrachten:

- Die Brücke am Westring über die Wupper verbindet Rheindorf und Bürrig, ist jedoch mit ca. 3,00 m Breite in Anbetracht der hohen Netzbedeutung des Abschnitts (RadPendlerRoute, siehe Maßnahmenfeld 2.2.1) zu schmal. Daher sollten eine Verbreiterung bzw. der Bau einer zusätzlichen Radverkehrsbrücke und eine direktere Anbindung der Brücke an die nördlichen straßenunabhängigen Fuß- und Radwege (Richtung Löh-/Weichselstraße) geprüft werden.
- Die Fuß- und Radverkehrsbrücke über die B8 zwischen Amselweg und Am Kettnersbusch ist ein Bestandteil des Fuß- und Radwegenetzes zwischen Opladen und Küppersteg / Mitte (Bestandteil einer Radverkehrs-Alternativroute zur B8, siehe Maßnahmenfeld 2.1) und sollte daher perspektivisch verbreitert werden.
- Die Alkenrather Straße / Schlebuscher Straße führt über die A1, allerdings ist die Brücke aktuell deutlich zu schmal für die Führung des Fuß- und Radverkehrs. Unmittelbar südwestlich befindet sich eine weitere Brücke, diese stellt bei entsprechender Anbindung eine attraktivere Verbindung zwischen Alkenrath und Quettingen / Opladen dar. Insbesondere nördlich der Brücke muss ein getrennter Geh- und Radweg Richtung Schlangenhecke ausgebaut werden (siehe Maßnahmenfeld 2.2.2.2).
- Die Fußgängerbrücke zwischen Dünfelder Straße und Gezellinallee in Schlebusch verbindet die beiden Quartiere nördlich und südlich der Herbert-Wehner-Straße. Allerdings ist sie nur über Treppenstufen zu erreichen. Daher sollte ein barrierefreier Umbau oder alternativ ein Neubau geprüft werden.
- Die Fußgängerbrücke zwischen Driescher Hecke / Opladener Straße und Opladener Straße in Schlebusch überquert die Oulustraße. Allerdings ist die Brücke insbesondere auf der südlichen Seite mit deutlichen Umwegen für die Nutzenden verbunden. Für die Oulustraße sollte ein (schrittweiser) Rückbau, ggf. auch eine Fahrspurumnutzung zu Gunsten des ÖPNV oder des Radverkehrs, geprüft werden. Es sollte daher im Zuge von Anpassungsmaßnahmen geprüft werden, die vorgenannte Fußgängerbrücke durch eine ebenerdige und barrierefreie Querungsmöglichkeit der Oulustraße zu ersetzen (siehe Maßnahmenfeld 4.3).

Neubau von Querungsmöglichkeiten: Fehlen Querungsmöglichkeiten komplett oder sind baulich nicht erweiterbar, kommt der Neubau von Unterführungen oder Brücken für zu Fuß Gehende und Radfahrende in Frage. Prioritär sollten die folgenden Neubauten geprüft werden:

- Südlich des Rialto-Boulevards bestehen Planungen für eine neue Rad- und Fußgängerbrücke (mit Rampen), die die vorhandene Fußgängerbrücke ersetzt. Dies trägt zu einer für den Radverkehr zu einer optimierten Verbindung zwischen Innenstadt und Bhf. Leverkusen-Mitte bei. Als Folge dessen werden der Rialto-Boulevard weniger stark vom Radverkehr befahren und die Bedingungen für zu Fuß Gehende sowie Gastronomie und Einzelhandel verbessert (siehe Maßnahmenfelder 2.1; 7.3).



1.3.3 Verbesserung der Querung gesamtstädtischer Zäsuren



- Am Bahnhof Schlebusch kann die Schienentrasse aktuell nur durch eine schmale Unterführung gequert werden. Diese wird teilweise als Angstraum wahrgenommen und erzeugt zudem Konflikte zwischen den zahlreichen zu Fuß Gehenden und Radfahrenden. Um diese Situation zu entschärfen, wird eine neue Querung primär für den Radverkehr empfohlen. Diese verbessert die Anbindung des Bahnhofs Schlebusch an die westlich gelegenen Wohnquartiere und trägt zu einer attraktiven Kfz-armen Radverbindung in Ost-West-Richtung (siehe Maßnahmenfelder 1.1.4; 2.2.2.1) bei.
- Zwischen Karl-Krekeler-Straße und Bertha-von-Suttner-Straße sollte eine Unterführung zur Querung des Willy-Brandt-Rings geprüft werden. Diese kann zu einer direkteren Wegeverbindung zwischen Wiesdorf / Manfort und dem CHEMPARK sowie den Sportanlagen südlich des Willy-Brandt-Rings beitragen (siehe Maßnahmenfeld 2.1).

Abhängigkeiten/Bezug zu anderen Maßnahmen

- 1.1.4 Fußwegenetz in Nebenzentren
- 2.1 Definition des Radverkehrs-Zielnetzes
- 2.2.1 Regionale RadPendlerRoute Opladen – Wiesdorf / Köln
- 2.2.2.1 Radkomfortroute Wiesdorf – Schlebusch
- 2.2.2.2 Radkomfortroute Schlebusch – Opladen
- 4.3 Umgestaltung / Optimierung von Knotenpunkten
- 7.3 Abbau von Nutzungskonflikten

Regionsrelevant: nein	Zielkonflikte:
Akteure Stadt Leverkusen, Straßen.NRW, ADFC	-

Priorität	Umsetzungsfrist	Kostenklasse	Kosten-Wirkungs-Klasse
		€ € € € € * € € € € € **	mittel

Sonstige Bemerkungen und Hinweise
 * programmatischer Ansatz, d. h. Kosten pro Jahr; Förderung möglich
 ** Kostenschätzung für die Unterführung zur Querung des Willy-Brandt-Rings; Kosten für die weiteren Neubauten von Querungsmöglichkeiten sind im Maßnahmenfeld 2.2.1 Radkomfortroute Wiesdorf-Schlebusch enthalten; Förderung möglich



1.3.4 Vermeidung von Angsträumen und Aufwertung von Unterführungen



Unterführungen können hinsichtlich der Barrierefreiheit problematisch sein und stellen insbesondere in Zeiten schwacher Frequentierung Angsträume dar; hinzu kommen häufig Verschmutzungen und Vandalismus. Aufgrund der innerstädtischen Schienentrassen und der Autobahnführung existieren in Leverkusen einige Unterführungen. Darüber hinaus stellen wenig belebte, dunkle und schlecht einsehbare Straßen, Wege und Plätze Angsträume dar.

Bausteine

Vermeidung von Angsträumen bei Unter-/Überführungen

Zur Überwindung der Verkehrsstrassen verlaufen Fußwege teilweise über Unter- und Überführungen und können schnell zu Angsträumen werden. Zu einem verbesserten Sicherheitsgefühl verhelfen neben Sauberkeit und guter Einsehbarkeit auch eine bessere Beleuchtung. Lichtdesign an den Wänden/an der Decke oder beleuchtete Werbeanzeigen können das Sicherheitsgefühl ebenfalls unterstützen. Notwendigkeiten gibt es unter anderem an den Unterführungen unter der A1 im Bereich der Dhünn oder unter der B8 zwischen Windthorststraße und Alte Landstraße. Verbesserungsbedarf weisen aber auch die Unterführungen an den Bahnhöfen Kuppersteg und Schlebusch auf.

Abbildung 25: Lichtdesign in einer Unterführung



Vermeidung von sonstigen Angsträumen

Als weitere Angsträume werden der Hindenburgpark, der Vorplatz des Forums oder auch straßenunabhängige Wegeverbindungen wie der parallel zur B8 und zwischen B8 und Postgelände führende Weg oder die Wege entlang der Dhünn wahrgenommen. Hier gilt es insbesondere durch eine entsprechende Beleuchtung (und Instandhaltung der Beleuchtung) sowie einen regelmäßigen Grünschnitt dunkle, unübersichtliche Räume zu vermeiden.

Prämissen zur angstfreien Gestaltung öffentlicher Räume:

- einsehbare und übersichtliche Ein- und Ausgänge sowie Wegeverbindungen
- helle und freundliche Beleuchtung und Lichtgestaltung, ggf. auch durch beleuchtete Werbeflächen
- Wandbemalung/Kunstprojekte, ggf. mit Jugendlichen/ Schülern, um Akzeptanz und „Kümmerer“ zu erzeugen und Vandalismus vorzubeugen
- regelmäßige Sichtkontrollen und Reinigung
- turnusmäßige Rundgänge/Streifen der Polizei und des Fachbereiches für Recht und Ordnung; ggf. Videoüberwachung

Abhängigkeiten/ Bezug zu anderen Maßnahmen

- 1.1 Definition des Fußwegenetzes
- 1.3.3 Verbesserung der Querung gesamtstädtischer Zäsuren
- 2.1 Definition des Radverkehrs-Zielnetzes

Regionsrelevant: nein

Zielkonflikte:

Akteure

Stadt Leverkusen

-

Priorität



Umsetzungsfrist



Kostenklasse



Kosten-Wirkungs-Klasse

mittel

Sonstige Bemerkungen und Hinweise

* programmatischer Ansatz, d. h. Kosten pro Jahr; Förderung von Einzelmaßnahmen möglich



1.4 Fußverkehrsfreundliche Knotenpunkte



Den Belangen von zu Fuß Gehenden kommt aufgrund ihrer besonderen Schutzbedürftigkeit und ihrer hohen Umwegeempfindlichkeit bei der Gestaltung und Planung von Knotenpunkten sowie Lichtsignalanlagen eine hohe Bedeutung zu. Die Anforderungen an fußgängerfreundliche Knotenpunkte unterscheiden sich dabei je nach hierarchischer Bedeutung im Straßennetz. An Hauptverkehrsstraßen sind lange Wartezeiten an Ampeln, Doppelwartezeiten an Mehrfachfurten, Umwege an Knotenpunkten sowie zu schmale und unsichere Mittelinseln zu vermeiden. Vor allem in Nebenstraßen mit besonderem Fußverkehrsaufkommen, punktuell auch im Hauptverkehrsstraßennetz, kommen dagegen auch Möglichkeiten bevorrechtigter Fußverkehrsquerungen in Betracht.

Bausteine

Um Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen nahmobilitätsfreundlicher zu gestalten, sind folgende Maßnahmen zu empfehlen und je nach Situation auch in Kombination sinnvoll:

- Lichtsignalanlagen – Verlängerung von Grün- bzw. Räumzeiten:

Eine Verlängerung von Grün-/ Räumzeiten sollte vor allem an Orten mit häufiger Frequentierung von sensiblen Fußgängergruppen (u. a. Schüler, ältere sowie mobilitätseingeschränkte Personen) und an Orten mit hohem Querungsaufkommen angestrebt werden. Lange Wartezeiten ergeben sich in Leverkusen bspw. an den Knotenpunkten Willy-Brandt-Ring / Karl-Carstens-Ring sowie Robert-Blum-Straße / Kölner Straße.

Darüber hinaus ist zu prüfen, ob an neuralgischen Punkten die Einrichtung von getrennten Grünzeiten zwischen zu Fuß Gehenden (in Längsrichtung bzw. die Nebenrichtung querend) und rechtsabbiegenden Kfz möglich ist. An Mehrfachfurten ist eine „Querung in einem Zug“ anzustreben, das heißt, ohne Doppelwartezeiten an mehreren hintereinander rot geschalteten Fußgänger-Signalen. Dies verringert Wartezeiten und die Gefahr von Rotlichtverstößen durch zu Fuß Gehende.

Puffer in der Lichtsignalsteuerung, z. B. infolge einer rückläufigen Kfz-Verkehrsbelastung, sollten generell, d. h. unabhängig von der Sensibilität eines Raumes, zur Verbesserung der Bedingungen für den Fußverkehr und den Radverkehr (siehe Maßnahmenfelder 1.4; 2.3) genutzt werden.

- Lichtsignalanlagen – zyklische Fußverkehrs-Signalgebung:

An Kreuzungen sollten, wenn immer möglich, automatische bzw. zyklische Grünzeiten für Fußgänger eingerichtet werden, d. h. ein „Fußgängergrün“ nicht erst bei Betätigung eines Anforderungstasters geschaltet werden. Zwar ist dies bereits an vielen LSA in Leverkusen gegeben, Bedarfe gibt es u.a. noch am Knotenpunkt Herbert-Wehner-Straße / Oulustraße.

- Diagonal-Grün:

An besonders stark frequentierten Knotenpunkten und entlang der Komfortfußwege (siehe Maßnahmenfelder 1.1) bieten sich Ampelschaltungen an, die den zu Fuß Gehenden eine komplette Ampelphase widmet und ihnen ein Queren des Knotens in alle Richtungen ermöglicht. Dies verkürzt Wegeverbindungen und erhöht die Verkehrssicherheit der zu Fuß Gehenden. In Leverkusen ist dies am Knoten Opladener Platz / Kölner Straße / Schillerstraße bereits umgesetzt, jedoch bestehen noch weitere Potenziale, wie in Schlebusch an der Bergischen Landstraße / Hammerweg und weiter südlich am Knotenpunkt Mülheimer Straße / Dhünnberg.



1.4 Fußverkehrsfreundliche Knotenpunkte



- Vorgezogene Seitenräume:**
 Mittels vorgezogener Seitenräume wird an Kreuzungen eine leichtere und sichere Querbarkeit der (Neben)-Straßen für den Fußverkehr erreicht (Überquerungsdistanz verringert sich, abbiegende Fahrzeuge fahren langsamer, Sichtbeziehungen werden verbessert). Zudem sind sie ein verkehrsberuhigendes Element bei der Einfahrt vom übergeordneten Netz in Neben- und Wohnstraßen. Sie sollten vorrangig an Orten eingesetzt werden, an denen besondere Anforderungen bestehen (z. B. Schulwege) und wo die räumlichen Gegebenheiten einen Einsatz ohne erhebliche Einschränkungen für abbiegende Fahrzeuge ermöglichen. Maßnahmen zur Barrierefreiheit (siehe Maßnahmenfeld 1.3) sind als Standard zu integrieren. Im Rahmen anstehender Umbauarbeiten sollten vorgezogene Seitenräume grundsätzlich geprüft werden. In Leverkusen bieten sich vorgezogene Seitenräume insbesondere an den Knoten Elbestraße / Saalestraße (Rheindorf-Nord) und in Holzhausen Höhe Lehner Mühle (Quettingen) sowie in Rheindorf-Süd im Bereich der Querungshilfe auf der Wupperstraße Höhe Hausnummer 10 an.

Abbildung 26: vorgezogene Seitenräume (Sankt-Leon-Rot)



Abbildung 27: Gehwegüberfahrt (Bielefeld)



- Gehwegüberfahrt**
 Während an den meisten Querungen und Knotenpunkten der Fußverkehr einen Höhenunterschied zwischen straßenbegleitendem Gehweg und Fahrbahn zu überwinden hat, ermöglichen Gehwegüberfahrten insb. an Übergängen vom Haupt- in das Neben-/Wohnstraßennetz sowie generell in Wohnstraßen eine ebenengleiche Querung für zu Fuß Gehende. Der dadurch entstehende Höhenunterschied für den Verkehr auf der Straße verdeutlicht die Vorrangstellung des Fußverkehrs und führt gleichzeitig zu einer Verkehrsberuhigung des Kfz-Verkehrs (siehe Maßnahmenfeld 4.1.5). Gehwegüberfahrten sind gut mit vorgezogenen Seitenräumen kombinierbar.
- Trennung von Fuß- und Radverkehr**
 Die Trennung des Fuß- und Radverkehrs ist zur Erhöhung der Wegequalität und zur Verbesserung der Verkehrssicherheit für zu Fuß Gehende und Radfahrende auch an Knotenpunkten voranzutreiben. Der fahrradfreundliche Ausbau von Knoten (siehe Maßnahmenfeld 2.3), der insb. die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn beinhaltet, ist gleichzeitig Fußverkehrsförderung.

Abhängigkeiten/ Bezug zu anderen Maßnahmen

- 1.1 Definition des Fußwegenetzes von Knotenpunkten
- 1.3 Abbau von Barrieren
- 2.3 Fahrradfreundliche & sichere Gestaltung
- 4.1.5 „Schnell-“ und „Langsamstraßennetz“

Regionsrelevant: nein		Zielkonflikte:	
Akteure Stadt Leverkusen		LSA-geregelte Knoten: Abstimmung mit ÖPNV-Beschleunigung, Einbußen in Leistungsfähigkeit	
Priorität	Umsetzungsfrist	Kostenklasse	Kosten-Wirkungs-Klasse
■ ■ ■	➡ ➡ ➡	€ € € € €*	hoch
Sonstige Bemerkungen und Hinweise			
* programmatischer Ansatz, d. h. Kosten pro Jahr; Förderung möglich			



1.5 Mehr Aufenthaltsräume, Sitz- und Spielmöglichkeiten



Neben punktuellen Sitz- und Spielmöglichkeiten tragen speziell eingerichtete Sitz- und Spielrouten maßgeblich zur Erhöhung der Aufenthaltsqualitäten im öffentlichen Raum bei und schaffen Orte zum Ausruhen und Verweilen („Mobilität braucht immer auch Orte der Immobilität“), aber auch zum Kommunizieren, Bewegen und Probieren. Kinder können sich mittels Spielrouten durch ihre Stadt „hindurchspielen“, was insb. in Verknüpfung mit Schulwegen ihre eigenständige Mobilität stärkt und dem „Elterntaxi“ entgegenwirkt. Für mobilitätseingeschränkte Personen vergrößern sich die Aktionsradien durch die regelmäßigen Verweilmöglichkeiten, auch öffentlich zugängliche Toiletten sind ein wichtiges Element ihrer selbstbestimmten Mobilität. Sitz- und Spielrouten laden zum häufigeren Zufußgehen ein, was wiederum zu lebendigen öffentlichen Räumen und einer lebenswerten Stadt Leverkusen beiträgt. Zur Schaffung weiterer Aufenthaltsräume können auch Schritt für Schritt Parkstände zu Aufenthaltsbereichen umgewidmet werden, indem der Parkdruck im öffentlichen Raum verringert wird (siehe Maßnahmenfeld 4.4).

Bausteine

- Punktuelle Sitz- und/oder Spielgelegenheiten:
Im öffentlichen Raum, prioritär in hervorgehobenen Fußgängerbereichen des Fußwegenetzes (siehe Maßnahmenfeld 1.1), sind weitere Sitzgelegenheiten, teilweise auch in Kombination mit Spielgelegenheiten zu empfehlen. Neben den klassischen Sitzbänken können auch multifunktionale Elemente zum Einsatz kommen, die sich als Spiel- sowie Sitzgelegenheit und/oder als Hindernis für Falschparker nutzen lassen. Wichtig ist, dass bei der Auswahl der Elemente die Nutzung durch mehrere Altersklassen möglich ist, um eine höhere Akzeptanz zu erreichen. Bei der Berücksichtigung der Belange älterer Menschen ist beispielsweise die richtige Sitzhöhe oder auch das wechselnde Angebot von schattigen und sonnigen Plätzen entscheidend. Siehe dazu auch Maßnahmenfelder 5.2; 5.4.
- Nette Toilette
Das Vorhandensein von Toiletten stellt vor allem für ältere Menschen eine Voraussetzung dar, sich im öffentlichen Raum selbstständig zu bewegen. Es ist nicht immer zwangsweise eine Bereitstellung von (mehr) öffentlichen Toilettenanlagen notwendig. Ergänzend können durch Projekte wie „Nette Toilette“ Gastronomen und Einzelhändler über einen Aufkleber die Nutzung ihrer Toilette anbieten (vgl. [Website Nette Toilette](#)).

Abhängigkeiten /Bezug zu anderen Maßnahmen

- 1.1 Definition des Fußwegenetzes
- 4.4 Weiterentwicklung der Parkraumstrategie
- 5.2 Attraktive und integrierte Gestaltung von Haupt- und Stadtteilstraßen
- 5.3 Attraktive Wohnquartiere
- 5.4 Lebendige Stadtteilplätze

Regionsrelevant: nein		Zielkonflikte:	
Akteure Stadt Leverkusen, Einzelhandel, Anlieger		Sitz- und Spielgelegenheiten dürfen Barrierefreiheit der Verbindungen nicht einschränken	
Priorität 	Umsetzungsfrist 	Kostenklasse € € € € €*	Kosten-Wirkungs-Klasse mittel
Sonstige Bemerkungen und Hinweise * programmatischer Ansatz, d. h. Kosten pro Jahr; Förderung möglich			



1.6 Ausbau der Wegweisung und Beschilderung



Sowohl für die Alltagsrouten als auch vor allem für die Freizeit-/Tourismus-/Wanderrouten ist ein dichtes Beschilderungs- und Wegweisungsnetz wichtig, das Ortsunkundigen die attraktivsten und/oder schnellsten Wege zu innerstädtischen Orten und Infrastrukturen weist. In Wiesdorf bestehen bereits Fußwegebeschilderungen und in Opladen sind diese für 2020 geplant, in den weiteren Zentren sind diese nicht vorhanden.

Bausteine

▪ Bestehende Wegweisung und Beschilderung im Fußwegenetz

Das in Wiesdorf sowie Opladen vorhandene, dichte Wegweisungssystem ist weiter auszubauen und um weitere Ziele wie Infrastrukturen, Freizeit- und Tourismuseinrichtungen im weiteren Umfeld zu erweitern. Hierin können auch die entsprechenden Freizeitrouten einbezogen werden. Für Wanderrouten bietet sich eine separate Beschilderung bzw. Farbgebung/Symbolisierung auf den Wegweisern an.

▪ Aufbau Wegweisung und Beschilderung

Das bestehende Beschilderungskonzept sollte auch auf die anderen Stadtteile und Zentren (insbesondere Schlebusch) ausgeweitet werden. Ausgehend von den jeweiligen Stadtteilzentren sollten zentrale Ziele des Alltags- und Freizeitverkehrs ausgeschildert werden.

Abbildung 28: Vorhandene Fußwegebeschilderung Leverkusen Wiesdorf



Abhängigkeiten /Bezug zu anderen Maßnahmen

- 1.1 Definition des Fußwegenetzes

Regionsrelevant: nein	Zielkonflikte:
Akteure Stadt Leverkusen, Einzelhandel	Wegweisung darf Barrierefreiheit der Verbindungen nicht einschränken

Priorität	Umsetzungsfrist	Kostenklasse	Kosten-Wirkungs-Klasse
■ □ □	➡ ➡ ➡	€ € € € €*	niedrig

Sonstige Bemerkungen und Hinweise
* programmatischer Ansatz, d. h. Kosten pro Jahr; Förderung möglich



1.7 Integrierte Nahmobilitätskonzepte für Stadtteile



In einer polyzentrisch geprägten Stadt wie Leverkusen spielen kurze und attraktive Fuß- und Radwege zu den einzelnen Zentren aus der direkten Umgebung eine wichtige Rolle für die Nahversorgung. In einem strategisch angelegten Maßnahmenprogramm sind daher die Stadtteile sukzessive in Bezug auf die Fuß- und Radverkehrssituation zu untersuchen und zu optimieren. Synergieeffekte gibt es zu nahezu allen anderen Maßnahmenfeldern, insbesondere zur Parkraumstrategie (siehe Maßnahmenfeld 4.4). In Nahmobilitätskonzepten werden die unterschiedlichen Maßnahmenstrategien schrittweise in den Stadtteilen umgesetzt. Sie sind in bestehende Planungen, Fördermaßnahmen und Konzepte zu integrieren, damit Synergieeffekte zwischen den Planungen bestmöglich ausgeschöpft werden können.

Bausteine

- Aufbauend auf den Analysen des Mobilitätskonzepts und insbesondere der Netzkonzeption zum Fuß-, Rad- und Kfz-Verkehr sowie dem ÖPNV werden die Stadtteile auf Ihre Bedingungen, Chancen und Mängel in Bezug auf Fuß- und Radverkehr, die Ausstattung von Mobilstationen und -punkten sowie Aufenthaltsqualitäten und Barrierefreiheit analysiert.
- Neben Maßnahmen zur nahmobilitätsfreundlichen Gestaltung der Zentren und optimierten Anbindung der angrenzenden Wohngebiete (Fuß- und Radwegeverbindungen, Sitz- und Spielrouten), sind in den Nahmobilitätskonzepten Maßnahmen zu entwickeln, um den MIV in den zentralen Bereichen der Zentren möglichst verträglich abzuwickeln. City-Logistik- und alternative Belieferungskonzepte sind ebenfalls mitzudenken.
- Abstimmung mit den Anliegern, insb. Geschäftsleuten und Gastronomen sowie Beteiligung der Öffentlichkeit.
- Schrittweise Umsetzung eines langfristigen Maßnahmenprogramms für die Stadtteile (bspw. bis in das Jahr 2030 Entwicklung von fünf Nahmobilitätskonzepten für Stadtteile) unter Einbezug der Fuß- und Radverkehrsplanung (siehe Maßnahmenfelder 1; 2) sowie der Parkkonzepte für die Stadtteile (siehe Maßnahme 4.4), um Konflikte mit dem ruhenden Verkehr zu verringern/ zu vermeiden.
- Aufwertung von Straßen in Stadtteil- und Nahversorgungszentren sowie von Hauptverkehrsstraßen und Ortsdurchfahrten (siehe Maßnahmenfeld 5.2).

Abhängigkeiten /Bezug zu anderen Maßnahmen

- 1 Maßnahmenfelder Fußverkehr
- 2 Maßnahmenfelder Radverkehr
- 3.1 Weiterentwicklung des städtischen und regionalen Busverkehrs
- 4.1.5 "Schnell"- und "Langsamstraßennetz"
- 4.4 Weiterentwicklung der Parkraumstrategie
- 5.1 Kategorisierung des Straßennetzes nach Nutzungsansprüchen: integrierte Netzentwicklung
- 5.2 Attraktive und integrierte Gestaltung von Haupt- und Stadtteilstraßen

Regionsrelevant: nein

Zielkonflikte:

Akteure

Stadt Leverkusen, Einzelhandel, Anlieger, wupsi

Priorität



Umsetzungsfrist



Kostenklasse



Kosten-Wirkungs-Klasse

hoch

Sonstige Bemerkungen und Hinweise

* programmatischer Ansatz: Erarbeitung von fünf Nahmobilitätskonzepten bis 2030; Förderung möglich

5.2 Handlungsfeld B: Radverkehr

5.2.1 Handlungsbedarf im Radverkehr

Radfahren liegt im Trend. Es ist eine emissionsfreie, preiswerte und zugleich auch schnelle Fortbewegungsart, die im Stadtverkehr mit dem Kfz-Verkehr oder dem ÖPNV konkurrieren kann. Radfahren ist zugleich gesund und trägt wesentlich zur Erhöhung der Lebensqualität in der Stadt bei. Aufgrund des geringen Flächenverbrauchs, der insbesondere im städtischen Umfeld im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln konkurrenzfähigen Geschwindigkeit und der mittlerweile vielfältigen Einsatzmöglichkeiten (z. B. Pedelecs/ E-Bikes auch für Langstrecken und Pendler, Lastenfahrräder, ...) stellt der Radverkehr im städtischen Umfeld auch im Alltagsverkehr eine komfortable und klimaneutrale Alternative zum Kfz-Verkehr dar und kann zur verkehrlichen Entlastung beitragen.

Durch die zunehmende Verbreitung von E-Bikes und Pedelecs wird das Radfahren für weitere Zielgruppen, wie Pendelnde und Senioren, interessant. Gerade in Leverkusen haben sich E-Bikes und Pedelecs bereits etabliert - so verfügten 2016 bereits 13% der Haushalte über ein Pedelec oder E-Bike (vgl. Stadt Leverkusen 2016).

Die Stärke des Fahrrades liegt zunächst vor allem im Kurzstreckenbereich (bis zu 5 km, ca. 20 Minuten Wegezeit), durch die Verbreitung von Pedelecs wird das Radfahren aber auch auf längeren Strecken immer attraktiver. Da fast 60 % aller Wege der Leverkusener im Nahbereich stattfinden (<5 km), jedoch noch überwiegend mit dem Pkw unternommen werden, besteht ein großes Potenzial, den Radverkehrsanteil am Modal Split von 15 % (vgl. Stadt Leverkusen 2016) weiter anzuheben und auch die in Leverkusen in den letzten Jahren zunehmende Nutzung des Fahrrades deutlich zu beschleunigen. Das Ziel, die Potenziale des Radverkehrs zu aktivieren, erfordert die Herstellung entsprechender Rahmenbedingungen. Die Stärken-Schwächen-Analyse hat dabei insbesondere die folgenden Handlungsbedarfe definiert:

- Hierarchisierung und Weiterentwicklung des bestehenden Radroutennetzes (Haupt- und Nebenrouten, Ausbaustandards, innerörtliche, möglichst umwegearme Radverbindungen) und Priorisierung von Handlungsbedarfen
- Gestaltung fahrradfreundlicher Knotenpunkte
- Ausbau von Radabstellanlagen, insb. auch höherwertige für E-Bikes/Pedelecs
- Mehr Öffentlichkeitsarbeit für den Radverkehr

In Bezug auf die Maßnahmen der Radverkehrsplanung sind zeitnah Neuerungen und Erleichterungen zu erwarten: Das BMVI hat eine Novelle der StVO vorgelegt, die noch 2019 in Kraft treten soll, und entsprechende Anpassungen des StVG für 2020 angekündigt. Eine Anpassung der Verwaltungsvorschrift zur StVO muss ebenfalls erfolgen. In der Radverkehrsplanung sind dadurch insbesondere Grünpfeile für Radfahrende an Knotenpunkten, die Einrichtung von Fahrradzonen, die Anordnung eines Überholverbots von Radfahrenden oder die erleichterte Durchführung von Verkehrsversuchen möglich. Die wesentlichen zu erwartenden Neuerungen werden im Rahmen der Maßnahmenentwicklung bereits berücksichtigt, diese sind jedoch mit den tatsächlichen Neuerungen in der StVO, im StVG und der Verwaltungsvorschrift zur StVO abzugleichen und in die Radverkehrsförderung zu integrieren.

Als weitere Neuerung sind vor allem in Großstädten immer mehr E-Scooter (private oder von Leihanbietern zur Verfügung gestellt) zu beobachten. Da diese ebenfalls auf den für Radfahrende vorgesehenen Wegen unterwegs sind, steigt der Bedarf nach einer attraktiven und sicheren Radwegeinfrastruktur für die Städte. In Leverkusen werden zwar derzeit noch keine E-Scooter zum Verleih angeboten, eine Ausweitung des Marktes der Leihanbieter auch auf Großstädte mittlerer und kleinerer Größe gilt aber als durchaus wahrscheinlich. Daher werden im Handlungsfeld Radverkehr auch diese neuen Konzepte der Mikromobilität betrachtet.

5.2.2 Grundsätze der radverkehrsfreundlichen Verkehrsplanung

Eine radverkehrsfreundliche Gestaltung Leverkusens bedingt Maßnahmen in der Radinfrastruktur, insbesondere aber auch eine politisch getragene Strategie. In vielen Straßenräumen existieren heute noch keine Radverkehrsanlagen oder Radfahrende werden konfliktreich mit zu Fuß Gehenden im Seitenraum geführt. Die Fahrbahnführung im Mischverkehr, auf Radfahr- oder Schutzstreifen stellt in vielen Fällen aber die deutlich sichere Alternative für Radfahrende dar und ist mittlerweile Stand der Technik. Radfahrende sind besser im Blickfeld von Autofahrenden, was die Gefahr des Übersehens deutlich reduziert, und werden von den langsamen zu Fuß Gehenden getrennt geführt. Die Führung auf der Fahrbahn kommt daher der Verkehrssicherheit der Radfahrenden und zu Fuß Gehenden gleichermaßen zu Gute und macht das Radfahren bzw. Zufußgehen attraktiver.

Da in vielen Straßenräumen noch keine adäquaten Radverkehrsanlagen vorhanden sind, bedeutet eine Radverkehrsförderung aber auch, dass Flächen zu Gunsten des Radverkehrs umverteilt werden müssen. In vielen Fällen ist ein Radfahren im Mischverkehr bzw. auf Radfahr-/Schutzstreifen in Anbetracht der Kfz-Verkehrsmengen problemlos in den Straßenraum zu integrieren. In wenigen Fällen bedeutet die Anlage von Radverkehrsanlagen, dass einzelne Kfz-Fahrspuren/-Abbiegespuren bzw. Parkstreifen entfallen müssen. Eine effektive und strategisch ausgerichtete Radverkehrsförderung bedingt, dass der Radverkehr in diesen Einzelfällen gegenüber dem Flächenbedarf des Kfz-Verkehrs priorisiert wird. Hierzu ist ein politisch abgestimmter Konsens als Leitlinie notwendig. Radverkehrsfreundliche Städte zeigen, dass die Verkehrsverlagerung zum Radverkehr nicht nur für Radfahrende Vorteile schafft, sondern die Kfz-Verkehrsmengen sowie Zeitverluste durch Stauungen reduziert, den Bedarf nach öffentlichen und privaten Parkflächen sowie die widerrechtliche Inanspruchnahme von Verkehrsflächen für das Abstellen von Kfz deutlich mindert, Umweltbelastungen verringert und insgesamt die finanziellen Aufwendungen für das Kfz-Sträßennetz senkt. Nicht zuletzt profitieren radverkehrsfreundliche Städte auch durch ihr „grünes“ und lebenswertes Image.

Zum Grundsatz der fahrradfreundlichen Verkehrsplanung gehört auch, dass eine Radverkehrsförderung finanzielle Ressourcen voraussetzt und dies nicht nur für die Infrastruktur, sondern auch für Personal und „weiche“ Maßnahmen (Öffentlichkeitsarbeit, Marketing, ...). Der anvisierte Qualitätssprung im Radverkehr ist nur möglich, wenn entsprechende Mittel im Haushalt bereitgestellt werden. Der Nationale Radverkehrsplan 2020 (NRVP 2020) liefert zum Finanzbedarf für die Radverkehrsförderung grobe Orientierungswerte. Städte und Gemeinden können gemäß NRVP drei Entwicklungsstufen zugeordnet werden (Einsteiger, Aufsteiger, Vorreiter).

Betrachtet man die Definition der Entwicklungsstufen, ist Leverkusen der Kategorie „Aufsteiger“ zuzuordnen (entsprechend BMVBS 2012): „Aufsteiger: [...] Radverkehrsanteil [...] zwischen rund 10 % und rund 25 % [...]. mindestens eine Basisinfrastruktur vorhanden, die meist aber noch Lücken im Gesamtnetz aufweist.“ Tabelle 3 zeigt den gemäß NRVP erforderlichen Finanzbedarf für die Aufgabenbereiche der Radverkehrsförderung. Für Leverkusen würde dies einem jährlichen Etat von etwa 2-3 Mio. € entsprechen.

Tabelle 3: Finanzbedarf für die Radverkehrsförderung (in € pro EW und Jahr; Quelle: BMVBS 2012):

Entwicklungsstufe	Infrastruktur ¹	Abstellanlagen	Nicht-investive Maßnahmen	Weiteres ²	Summe
Aufsteiger	9,70 - 13,70 €	1,20 - 1,50 €	0,50 €	1,00 - 2,00 €	13,00 - 18,00 €

1) Um-/Neubau, Erhaltung und betriebliche Unterhaltung 2) Fahrradverleihsysteme, Fahrradstationen

5.2.3 Maßnahmenfelder

Die nachfolgenden Maßnahmenfelder sind auf die Ziele der Radverkehrsförderung des Mobilitätskonzeptes zur deutlichen Qualitätssteigerung und die Anhebung des Radverkehrs im Modal Split, insbesondere die Verlagerung von Wegen kurzer und mittlerer Distanz auf den Radverkehr, abgestimmt.

Neben den vielen infrastrukturellen Maßnahmen beinhaltet das Konzept Maßnahmen zur Öffentlichkeitsarbeit und Bewusstseinsbildung. Dies ist in Städten wie Leverkusen, in denen das Auto im Mobilitätsbewusstsein traditionell verankert ist, von großer Bedeutung. Die Maßnahmenfelder zum Radverkehr besitzen besonders starke positive Bezüge zum Fußverkehr (insb. zu Maßnahmenfeld 1.5 „Abbau von Nutzungskonflikten“) sowie zum Maßnahmenfeld 11.6 „Öffentlichkeitsarbeit für nachhaltige Mobilität“ im Handlungsfeld „Mobilitätsmanagement und -kultur“.

Tabelle 4: Handlungsfeld Radverkehr (B) - Maßnahmenfelder

Maßnahmenfelder	Priorität	Umsetzung			
		kurzfristig	mittelfristig	langfristig	Daueraufgabe
2.1 Definition des Radverkehrszielnetzes	hoch ★	x			
2.2 Optimierung der Radverkehrsinfrastruktur	hoch ★				x
2.2.1 Regionale RadPendlerRouten	hoch	x	x		
2.2.2 Radkomfortrouten (zwei Einzelsteckbriefe)		x	x		
2.2.3 Mehr Fahrradstraßen	hoch ★	x	x		
2.2.4 Prüfung der weiteren Öffnung von Einbahnstraßen für Radfahrende	mittel	x			
2.3 Fahrradfreundliche & sichere Gestaltung von Knotenpunkten	hoch				x
2.4 Ausbau & Unterhaltung von Radabstellanlagen	hoch ★				x
2.5 Pflege & Instandhaltung von Radverbindungen	hoch				x
2.6 Weitere Elemente für mehr Sicherheit und Komfort	mittel		x		
2.7 Weiterer Ausbau des Fahrradverleihsystems	hoch				x
2.8 Umgang mit Angeboten der Mikromobilität	mittel	x			

 2.1 Definition des Radverkehrszielnetzes  			
<p>Ein sicheres und attraktives Radverkehrszielnetz ist eine Grundvoraussetzung für eine häufigere Nutzung des Fahrrades als Verkehrsmittel und sollte den unterschiedlichen Ziel- und Altersgruppen (Kinder bis Senioren) sowie Wegezwecken (z. B. Alltags- und Freizeitverkehr) Rechnung tragen. In Leverkusen ist bisher weder ein solches Radverkehrsnetz vorhanden noch ein entsprechendes Zielnetz definiert. Letzteres stellt jedoch eine wichtige Grundlage für die strategische Weiterentwicklung der Radwegeinfrastruktur und des Erreichens eines attraktiven Radverkehrsnetzes dar.</p>			
<p>Bausteine</p> <p>Aufbauend auf bestehenden Routenverläufen und der Analyse wichtiger Ziele im Stadtgebiet wurde ein Radverkehrszielnetz mit den folgenden Kategorien entwickelt:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Regionale RadPendlerRoute 2. Radkomfortroute 3. Radhauptverbindungen 4. Radverbindungen <p>Detaillierte Informationen zu den Kategorien sind auf der folgenden Seite beschrieben. Sie beinhalten je Kategorie grundsätzliche Anforderungen an die Netzgestaltung sowie zu prüfende Führungsformen. Ziel ist es die Merkmale der verschiedenen Netzabschnitte sukzessive umzusetzen. Die Netzhierarchisierung liefert dabei eine Orientierung zu Prioritäten in der Umsetzung der Infrastruktur.</p> <p>Um gerade den wenig geübten und unregelmäßigen Radfahrenden den Umstieg zu erleichtern, werden entlang von besonders stark befahrenen Straßenabschnitten (und gleichzeitig beengten Flächenverhältnissen) sinnvolle Alternativen im Nebennetz angeboten, die ggf. auch temporärer Natur sein können (bis entlang der Hauptverkehrsstraße entsprechende Radverkehrsanlagen angeboten werden können).</p> <p>Abhängigkeiten/ Bezug zu anderen Maßnahmen</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Alle Radverkehrsmaßnahmen ▪ 3.1 Weiterentwicklung des städtischen und regionalen Busverkehrs ▪ 4.1 Weiterentwicklung des Straßennetzes ▪ 5.1 Kategorisierung des Straßennetzes nach Nutzungsansprüchen: integrierte Netzentwicklung ▪ 8.1 Mobilstationen 			
<p>Regionsrelevant: ja</p>	<p>Zielkonflikte: insbes. Abstimmung mit den Belangen des Lini- enbusverkehrs</p>		
<p>Akteure Stadt Leverkusen, Landesbetrieb Straßen.NRW, wupsi, ADFC</p>			
<p>Priorität </p>	<p>Umsetzungsfrist </p>	<p>Kostenklasse € € € € €</p>	<p>Kosten-Wirkungs-Klasse hoch</p>
<p>Sonstige Bemerkungen und Hinweise</p> <p>Das Radverkehrszielnetz wurde im Rahmen des Mobilitätskonzepts weiterentwickelt. Es ist eine stetige Überprüfung und eine Anpassung an die jeweils aktuellen Gegebenheiten notwendig.</p> <p><i>Weitere Informationen zur Planung von Radschnellverbindungen:</i> Website Radschnellwege.NRW: https://www.radschnellwege.nrw/fileadmin/user_upload/downloads/Leitfaden_Radschnellverbindungen_in_NRW.pdf</p>			



2.1 Definition des Radverkehrszielnetzes – Netzkategorien, Anforderungen und Führungsformen



In Anlehnung an die ERA 2010 sowie die Machbarkeitsstudie RadPendlerRouten⁴ wurden die folgenden Netzkategorien, Anforderungen und zu prüfenden Führungsformen (die erstgenannten sind dabei prioritär umzusetzen, falls diese nicht umsetzbar sind, sollen die folgenden geprüft werden) für das Radverkehrszielnetz festgelegt:

- **1. Regionale RadPendlerRoute:** Dient der Anbindung und Verbindung von bestehenden RadPendlerRouten in das Umland (bspw. Balkantrasse Richtung Remscheid) sowie geplanten RadPendlerRouten des Umlands (Radschnellweg Düsseldorf – Monheim, RadPendlerRoute Leverkusen – Köln). In Abstimmung mit Umlandkommunen können weitere RadPendlerRouten entwickelt werden (bspw. die aktuelle Radkomfortroute in Richtung Bergisch-Gladbach).

Merkmale: Einrichtungsbetrieb 3,00 m und im Zweirichtungsbetrieb 4,00 m Zielbreite; Oberfläche: Asphalt; keine gemeinsame Führung mit dem Fußverkehr, Mischverkehr nur bei max. Tempo 30

Zu prüfende Führungsformen: 1. RadPendlerRoute, 2. Fahrradstraße, 3. Radfahrstreifen oder baulich getrennter Radweg/Protected Bike Lane

Weiteres: durchgängige Beleuchtung und Beschilderung, regelmäßige Wartung (Jahreszeiten angepasst)

- **2. Radkomfortroute:** Schnelle und attraktive Verbindungen zwischen den drei großen Hauptzentren Leverkusens (Opladen, Wiesdorf und Schlebusch). Außerdem stellen sie eine Verbindung zu weiteren zentralen Zielen im direkten Umland her (nördliches Köln und Stadtbahnhaltestelle Schlebusch). Stellenweise kommt es zu Überschneidungen zwischen den Radkomforttrouten und den RadPendlerRouten.

Merkmale: Einrichtungsbetrieb 2,00 m und im Zweirichtungsbetrieb 3,00 m Zielbreite; Oberfläche: Asphalt; keine gemeinsame Führung mit dem Fußverkehr, Mischverkehr nur bei max. Tempo 30

Zu prüfende Führungsformen: 1. RadPendlerRoute, 2. Fahrradstraße, 3. Radfahrstreifen, 4. baulich getrennter Radweg, 5. Schutzstreifen mit Regelbreite nach ERA

Weiteres: durchgängige Beleuchtung und Beschilderung, regelmäßige Wartung (Jahreszeiten angepasst)

- **3. Radhauptverbindungen:** Zur Verbindung der Stadtteile und zentralen Ziele des Alltagsverkehrs und als zentrale Zubringer zu RadPendlerRouten.

Merkmale: Einrichtungsbetrieb 2,00 m und im Zweirichtungsbetrieb 3,00 m Zielbreite (in Ausnahmefällen mindestens 2,50 m); Oberfläche: Asphalt; möglichst keine gemeinsame Führung mit dem Fußverkehr, Mischverkehr bei Tempo 30 und Tempo 50 (mit Fahrradpiktogrammen).

Zu prüfende Führungsformen: 1. Fahrradstraße, 2. Radfahrstreifen, 3. baulich getrennter Radweg, 4. Schutzstreifen 5. Mischverkehr mit Fahrradpiktogramm

Weiteres: innerorts durchgängige Beleuchtung und Beschilderung, regelmäßige Wartung (Jahreszeiten angepasst)

- **4. Radverbindungen:** Die Radverbindungen verdichten das Radwegenetz und machen es enger. Sie sind vor allem auf Stadtteil- und Quartiersebene wichtig, wo sie überwiegend eine Erschließungsfunktion im Sinne von „Hauptsammelverbindungen“ erfüllen. Mit den Radverbin-

⁴ Machbarkeitsstudie „Leistungsfähige RadPendlerRouten im Rechtsrheinischen“, Stand Januar 2019



2.1 Definition des Radverkehrszielnetzes – Netzkatgoren, Anforderungen und Führungsformen



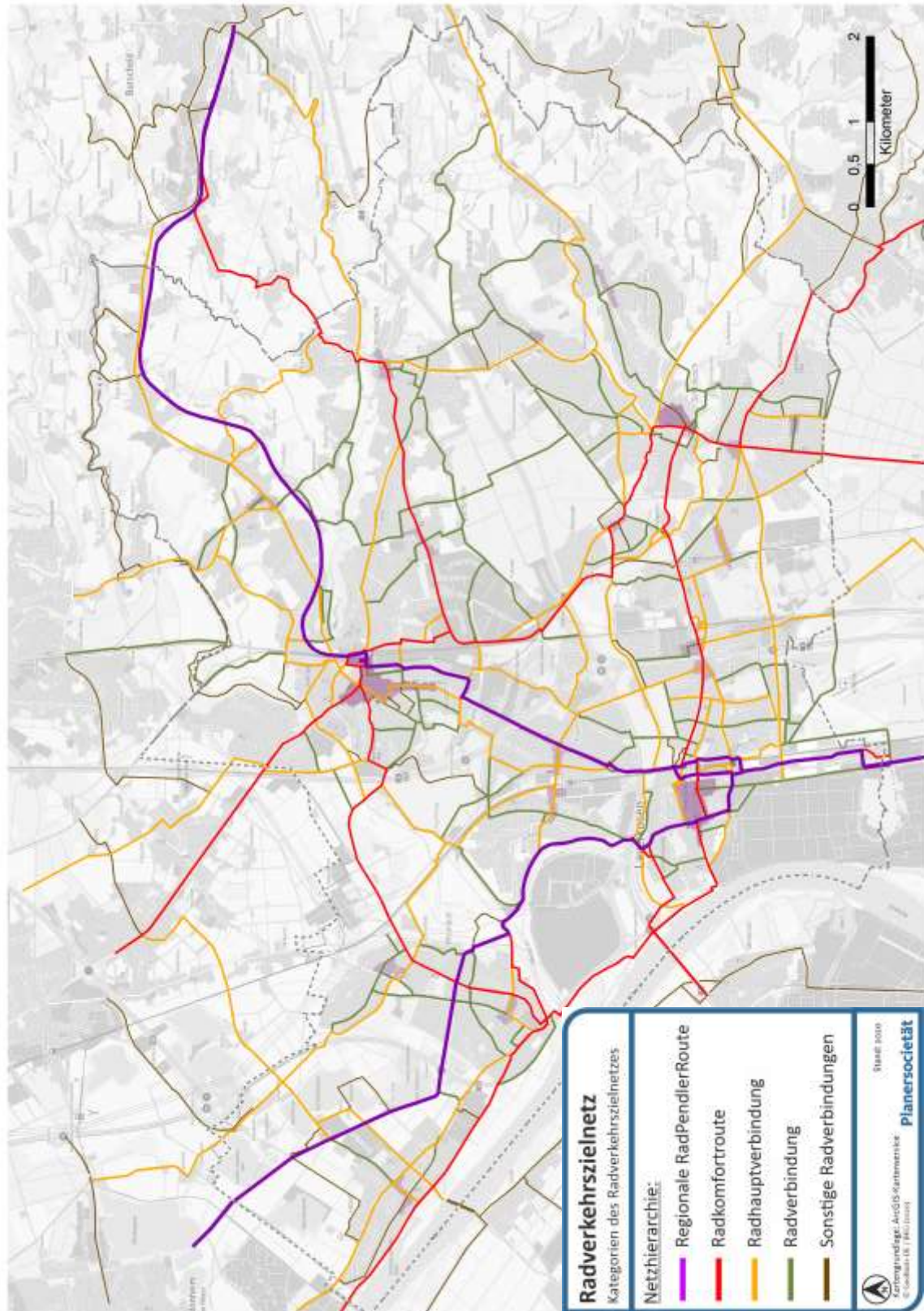
dungen werden i. d. R. stadtteilbezogene wichtige Ziele angebunden. Sie verbinden darüber hinaus die Hauptverbindungen untereinander und bilden Querverbindungen zwischen den Stadtteilen.

Merkmale: Einrichtungsbetrieb in der Regel 2,00m und im Zweirichtungsbetrieb in der Regel 2,50 m Zielbreite; Oberfläche: Asphalt, wassergebundene Oberfläche; ausnahmsweise gemeinsame Führung mit dem Fußverkehr, Mischverkehr bei Tempo 30 und Tempo 50 (mit Fahrradpiktogrammen)

Zu prüfende Führungsformen: 1. Fahrradstraßen, 2. Radfahrstreifen, 3. baulich getrennter Radweg, 4. Schutzstreifen, 5. Mischverkehr mit Fahrradpiktogramm

Weiteres: regelmäßige Wartung (Jahreszeiten angepasst)

Abbildung 29: Radverkehrszielnetz 2030





2.2. Optimierung der Radverkehrsinfrastruktur



Der Ausbau des Radwegenetzes umfasst die konsequente Umsetzung des Radverkehrszielnetzes (siehe Maßnahmenfeld 2.1). Dabei sind je Netzkategorie die genannten Standards der Radverkehrsführung anzustreben. Die Priorisierung ergibt sich dabei zunächst aus den Netzkategorien.

Bausteine

Neben der allgemeinen Optimierung und Anpassung des Radverkehrsnetzes mittels eines jährlichen Maßnahmenprogramms, werden im Folgenden dringende Handlungsbedarfe sowie die Herstellung wichtiger Radverkehrsachsen beschrieben:

Aufgrund des fortgeschrittenen Planungsstatus sollte prioritär die RadPendlerRoute zwischen Opladen und Wiesdorf/Köln umgesetzt werden (siehe Maßnahmenfeld 2.2.1). Auch die Radkomfortrouthen zwischen den Hauptzentren Wiesdorf und Schlebusch sowie Opladen und Schlebusch sollten vorrangig umgesetzt werden (siehe Maßnahmenfeld 2.2.2).

Um darüber hinaus eine rasche und öffentlichkeitswirksame Förderung des Radverkehrs zu erreichen, sollen die kurzfristig umsetzbaren Maßnahmen (siehe Maßnahmenfeld 2.5) mit hoher Priorität umgesetzt werden. Bereits vor der Umsetzung größerer Elemente der Radverkehrsförderung können Zählstellen des Radverkehrs eingerichtet werden, um so eine Evaluation der Maßnahmen zu ermöglichen und zugleich Aufmerksamkeit zu erzeugen (siehe Kapitel 7).

- Evaluation der Radwegenutzung: Um die Maßnahmen der Radverkehrsförderung zu evaluieren, wird die Einrichtung von Dauermessstellen empfohlen. Aktuell verfügt die Stadt noch über keine Fahrradzahlstellen. Für das Jahr 2020 ist die Einrichtung von drei Dauermessstellen geplant (Dhünnradweg/Tannenbergsstraße, Fährstraße/Wiesenstraße sowie Balkantrasse/Anschluss Neukronenbergerstraße). Sukzessive sollten weitere Dauerzählstellen, insbesondere entlang der RadPendlerRouten eingerichtet werden.

Abhängigkeiten/ Bezug zu anderen Maßnahmen

- 2.1 Definition des Radverkehrs-Zielnetzes
- 2.5 Pflege und Instandhaltung von Radverbindungen

Regionsrelevant: nein

Zielkonflikte:

Akteure

Stadt Leverkusen, Landesbetrieb Straßen.NRW, wupsi, ADFC

-

Priorität



Umsetzungsfrist



Kostenklasse

€ € € € € *

Kosten-Wirkungs-Klasse

hoch

Sonstige Bemerkungen und Hinweise

* Kosten für die Einrichtung von ca. 2 Dauermessstellen pro Jahr. Förderung möglich; Weiterhin Mittel/Jahr für ein intensiviertes Maßnahmenprogramm zur Herstellung des Radverkehrsnetzes. Die Kosten für die speziell empfohlenen Radinfrastrukturen (RadPendlerRouten, Radkomfortrouthen, Fahrradstraßen) sind in den folgenden Steckbriefen enthalten.



2.2.1 Regionale RadPendlerRoute Opladen – Wiesdorf / Köln



Neben der regionalen Bedeutung der RadPendlerRoute Opladen – Wiesdorf / Köln wird die Route eine wichtige und attraktive Radverbindung zwischen den Stadtteilen (Opladen, Küppersteg, Wiesdorf) darstellen. Auf dieser Achse sind die Planungen bereits weit fortgeschritten: so liegen bereits Vorschläge zu möglichen Führungsformen vor. Die Empfehlungen zu den Führungsformen sind in Abbildung 31 dargestellt. Die Umsetzung der Maßnahmen ist im Rahmen der Regionale 2025 vorgehen.

Bausteine

- Im Zuge der Realisierung der Neuen Bahnstadt Opladen und insbesondere der Europa-Allee ist mit deutlichen Verkehrsentslastungen auf der Humboldtstraße und Robert-Koch-Straße zu rechnen. Dadurch kann sich dieser Straßenzug zu einer wichtigen Fahrradachse entwickeln. Daher sollte dieser Abschnitt als Fahrradstraße ausgewiesen werden.
- Auf dem Abschnitt Robert-Blum-Straße sollte in beide Richtungen ein Radfahrstreifen und eine Querungshilfe für den Radverkehr im Bereich der Robert-Koch-Straße geprüft werden.
- Auf den Parallelstraßen des Europarings (insbes. Hardenberg- und Windthorststraße) wird die Einrichtung von Fahrradstraßen empfohlen, die eine direkte und schnelle Verbindung ermöglichen. Bei der anvisierten Umgestaltung des Europarings ist insbesondere an den Knotenpunkten eine entsprechende Radinfrastruktur zu entwickeln.
- Zur Umfahrung des stark mit Kfz-Verkehr belasteten Europarings (und deren Parallelstraßen) wird eine Fahrradstraßenverbindung als Alternative empfohlen. Diese ist zwar umwegiger, aber entlang weniger befahrener und knotenpunktärmerer Straßen über Am Kettnersbusch, Amselweg, Mühlenweg, Gisbert-Cremer-Straße und Alte Landstraße. Diese Führung bietet daher mehr Komfort bei nur geringen Zeitverlusten, hat eine höhere Erschließungsfunktion für die anliegenden Wohngebiete und ist Bestandteil der Radroute Wupper.
- Am Knotenpunkt Alte Landstraße / Küppersteger Straße sollte die Bevorrechtigung der Alten Landstraße und damit der Fahrradstraßenachse geprüft werden. Diese Maßnahme geht einher mit der Abstufung der Küppersteger Straße zu einer „Langsamstraße“ (siehe Maßnahmenfeld 4.1.5).
- Die Windthorststraße (südlich Am Neuenhof) sollte als Fahrradstraße ausgewiesen werden, um eine Alternative zu der bestehenden Verbindung unter der B8 zu schaffen. Die bestehende Verbindung weist deutliche Mängel auf: zu schmale Wegeführung und Wirkung als Angstraum. Mögliche Maßnahmen sind: Verbreiterung und Trennung von Fuß- und Radverkehr, Ausbau der Beleuchtung und insgesamt Erhöhung der Übersichtlichkeit.

Abbildung 30: Bevorrechtigung des Radverkehrs an Hauptverkehrsstraße (Niederlande)

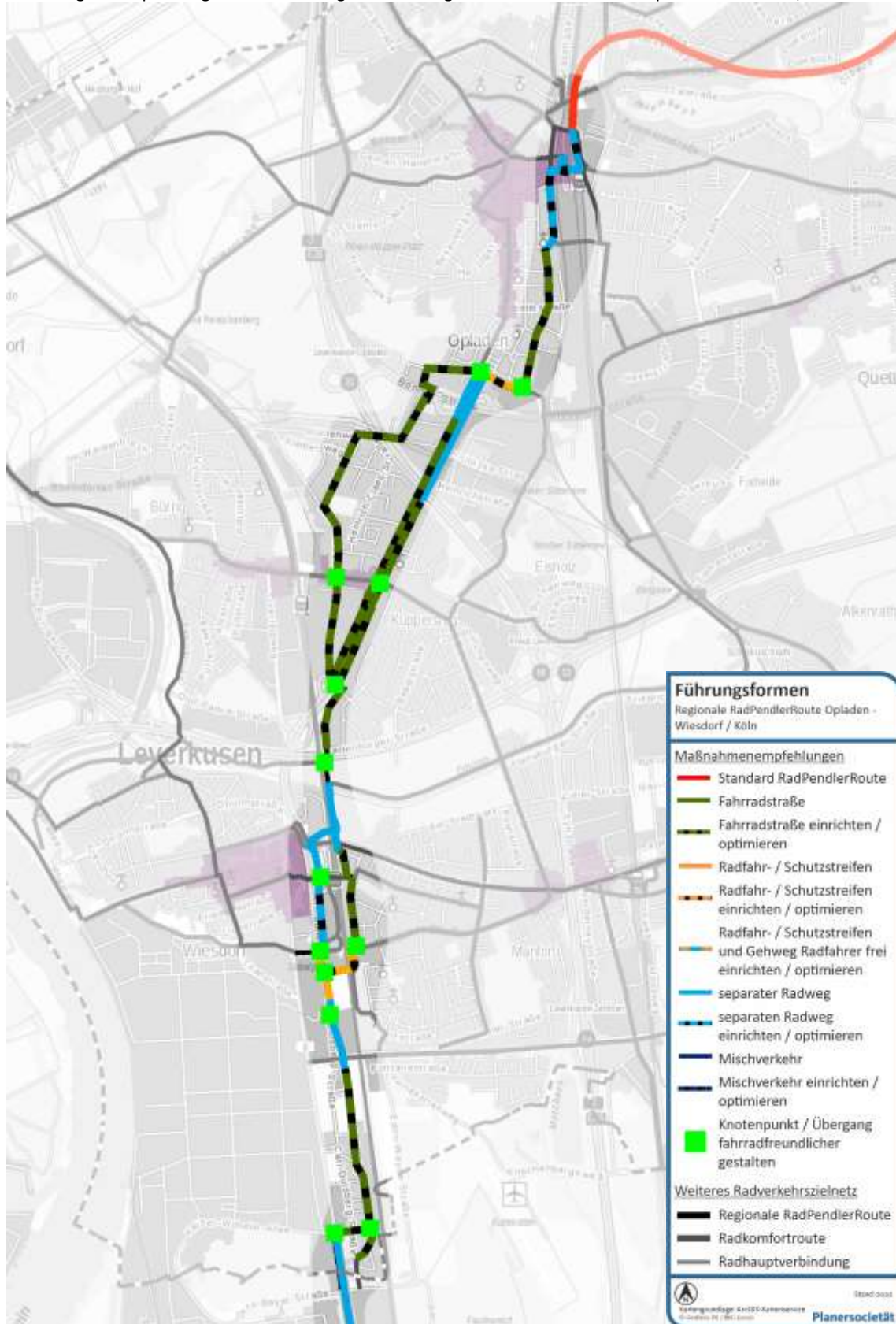


Abhängigkeiten/ Bezug zu anderen Maßnahmen

- 4.1.5 "Schnell"- und "Langsamstraßennetz"

Regionsrelevant: ja		Zielkonflikte:	
Akteure Stadt Leverkusen, Landesbetrieb Straßen.NRW, wupsi, ADFC		Abstimmung mit den Belangen des Linienbusverkehrs	
Priorität ■■■	Umsetzungsfrist ▶▶▶	Kostenklasse €€€€€ (Förderung möglich)	Kosten-Wirkungs-Klasse hoch

Abbildung 31: Empfehlungen zu Radführungsformen - Regionale RadPendlerRoute Opladen - Wiesdorf / Köln



2.2.2 Radkomfortrouten

Zur verbesserten Verbindung der Stadtteile untereinander werden Empfehlungen zu Führungsformen der in Maßnahmenfeld 2.1 entwickelten Radkomfortrouten zwischen Wiesdorf und Schlebusch sowie Opladen und Schlebusch gegeben. Diese Achsen sollten prioritär entwickelt werden, da gerade auf Wegen zwischen 2 und 5 km der Radverkehrsanteil in Leverkusen erst bei 17 % liegt (Stand: 2016) und durch attraktive stadtteilverbindende Achsen weiter gesteigert werden kann.



2.2.2.1 Radkomfortroute Wiesdorf – Schlebusch



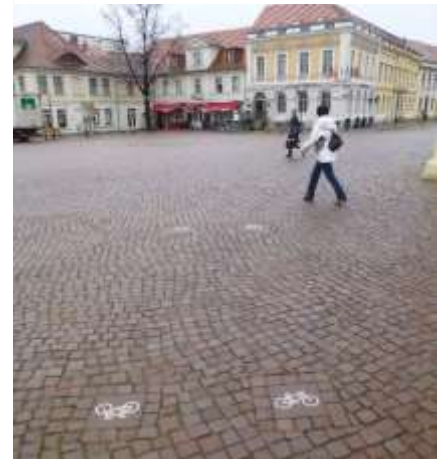
Auf der Achse Wiesdorf – Schlebusch liegen zentrale Ziele des Alltagsverkehrs in Leverkusen: die beiden Hauptzentren Wiesdorf und Schlebusch, der Bahnhof Leverkusen Mitte sowie der Bahnhofstempel Schlebusch. Insbesondere mit dem CHEMPARK, dem Innovationspark Leverkusen und dem Gewerbegebiet Stixchesstraße liegen die Standorte größerer Arbeitgeber ebenfalls auf bzw. im unmittelbaren Umfeld dieser Achse. Allerdings weist die Radinfrastruktur auf dieser Achse deutliche Verbesserungsbedarfe (insbes. zu schmale Radwegeinfrastruktur, unzureichende Berücksichtigung an Knotenpunkten) sowie Herausforderungen (insbes. Barrierewirkung der A3 und der Bahntrassen, hohe Kfz-Belastungen) auf.

Bausteine

- Um eine attraktive Radkomfortroute zu entwickeln, werden die in Abbildung 33 dargestellten Führungsformen empfohlen. Diese ermöglichen eine durchgehende und komfortable Verbindung der beiden Zentren. Die zentralen Bausteine sind:
- Die großen Kfz-Mengen auf dem Hauptabschnitt Rathenastraße (ca. 15.000 Kfz/Tag) und Gustav-Heinemann-Straße (ca. 24.000 Kfz/Tag) sowie die zulässige Höchstgeschwindigkeit Tempo 50 machen eine getrennte Führung von Kfz- und Radverkehr erforderlich. Aktuell wird der Radverkehr daher im Seitenraum geführt. Kurzfristig ist nicht mit einem deutlichen Rückgang der Kfz-Mengen zu rechnen, daher sollten attraktive parallele Fahrradstraßenachsen auf der Hermann-von-Helmholtz-Straße und der Scharnhorststraße eingerichtet werden. Gemäß dem Kfz-Strasennetz (siehe Maßnahmenfeld 4.1.5) sollen Rathenastraße und Gustav-Heinemann-Straße in ihrer Bedeutung für den Kfz-Verkehr abgestuft werden. Zur Verbesserung der Situation für den Radverkehr sollen daher Radfahrstreifen oder Schutzstreifen markiert werden. Die dadurch schmalere Straße kann dabei eine verkehrsberuhigende Wirkung erzielen.

- Im Bereich zwischen Kreisverkehr Dönhoffstraße und Rialto-Boulevard verläuft die Radkomfortroute durch die Fußgängerzone Leverkusens (aktuell bereits für den Radverkehr freigegeben). Um die gegenseitige Rücksichtnahme zu fördern und den Radverkehr in der Fußgängerzone besser kanalisieren zu können, sollten insb. in breiten Abschnitten und Platzbereichen geeignete kommunikative Maßnahmen geprüft werden (bspw. kleine Fahrradpiktogramme, siehe nebenstehende Abbildung sowie Schilder, die zur gegenseitigen Rücksichtnahme auffordern). Ähnliche Maßnahmen, ergänzend zu der bestehenden farblichen Markierung des Radfahrbereichs, sollten auch im Bereich der nördlichen Breidenbachstraße ergriffen werden.

Abbildung 32: Radverkehrs-Piktogramme in der Fußgängerzone (Potsdam)



- Der Rialto-Boulevard stellt eine wichtige Querungsmöglichkeit des Europarings für den Fuß- und Radverkehr dar. Allerdings bestehen bereits aktuell Nutzungskonflikte zwischen Fuß- und Radverkehr sowie den ansässigen Unternehmen (mit Außengastronomie). Zukünftig ist mit steigenden Radverkehrsmengen und damit zunehmenden Konflikten zu rechnen. Daher sollten zeitnah die Planungen für den Ersatz der südlich gelegenen Fußgängerbrücke durch eine Fuß- und Radverkehrsbrücke (mit Rampe) umgesetzt werden (siehe Maßnahmenfeld 1.3.3). Als Folge dessen wird der Rialto-Boulevard weniger stark vom Radverkehr befahren und Konflikte mit zu Fuß Gehenden werden minimiert.
- Im Bereich des Bahnhofs Schlebusch sollte prioritär geprüft werden, ob eine Brücke für den Fuß- und Radverkehr realisierbar ist (südlich des Bahnhofs, Anschluss an Scharnhorststraße; siehe



2.2.2.1 Radkomfortroute Wiesdorf – Schlebusch

Maßnahmenfeld 1.3.3). Alternativ ist bei einer Umgestaltung des Bahnhofs Schlebusch auf eine deutliche Verbesserung der Querbarkeit der Gleise hinzuwirken.

Abhängigkeiten/ Bezug zu anderen Maßnahmen

- 1.3.3 Verbesserung der Querung gesamtstädtischer Zäsuren
- 4.1.5 "Schnell"- und "Langsamstraßennetz"

Regionsrelevant: nein

Akteure

Stadt Leverkusen, Landesbetrieb Straßen.NRW, wupsi, ADFC

Zielkonflikte:

Abstimmung mit den Belangen des Linienbusverkehrs

Priorität



Umsetzungsfrist



Kostenklasse

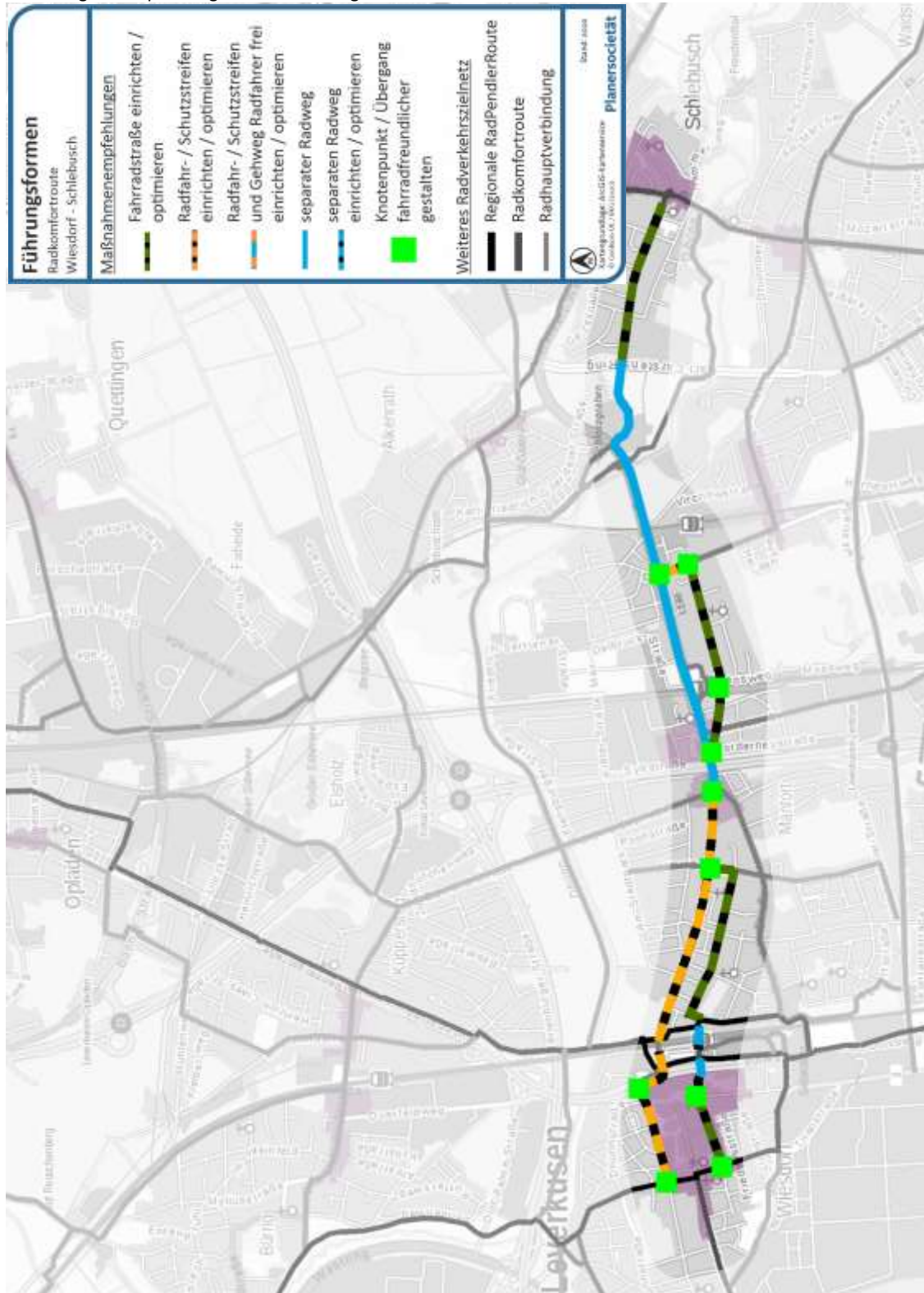


(Förderung möglich)

Kosten-Wirkungs-Klasse

sehr hoch

Abbildung 33: Empfehlungen zu Radführungsformen – Radkomfortroute Wiesdorf – Schlebusch





2.2.2.2 Radkomfortroute Schlebusch – Opladen



Die Achse Schlebusch – Opladen verbindet zunächst die Zentren Schlebuschs und Opladens sowie die Stadtteile Alkenrath und Quettingen. Damit werden auch der Bahnhof Opladen und das Gewerbegebiet Fixheide, als großer Arbeitsplatzstandort, an eine gute Radinfrastruktur angebunden. Im Bereich Alkenrath ist die Achse an den Freizeitradweg entlang der Dhünn angebunden und bietet so attraktive Verbindungen in Richtung Wiesdorf und Schlebusch. Aktuell weist die Achse jedoch noch Schwächen auf: Insbesondere die schmale und (auch vom Lkw-Verkehr) stark befahrene Alkenrather Straße und Schlebuscher Straße sowie die auf diesem Abschnitt befindliche deutlich zu schmale Brücke über die A1, stellen Handlungsbedarfe dar.

Bausteine

Um eine attraktive Radkomfortroute herzustellen werden insbesondere Radfahrstreifen, straßenunabhängige Radwege sowie Fahrradstraßen empfohlen. Die Empfehlungen sind in Abbildung 34 dargestellt, zentrale Maßnahmen sind:

- Ausbau des bestehenden Geh- und Radwegs nördlich der Herbert-Wehner-Straße gemäß Standard der RadPendlerRoute⁵.
- Zur Umfahrung der stark belasteten und auch zukünftig für den Kfz-Verkehr besonders wichtigen Straßen Alkenrather Straße und Schlebuscher Straße (siehe Maßnahmenfeld 4.1.5) soll eine attraktive Alternative für den Radverkehr entwickelt werden. Von Süden kommend ist daher zunächst eine Fahrradstraße auf der Wilhelm-Leuschner-Straße vorgesehen. Diese verbindet das Zentrum Alkenraths mit dem Dhünnradweg. Von dort führt die Route über Schlebuschrath (zu befestigen und als Fahrradstraße auszuweisen) Richtung Norden.
- Im weiteren Verlauf führt die Route westlich der Bahntrasse weiter (hier besteht Anschluss an die Alkenrather Straße, Höhe Tankstelle) und über eine bestehende Brücke über die A1. Nördlich der Brücke führt die Route weiter Richtung Schlangenhecke. Diese Wegeverbindung muss instandgesetzt werden (Empfehlung: Geh- und Radweg; siehe Maßnahmenfeld 1.3.3).
- Zwischen Schlangenhecke und Burgloch sollte die Errichtung eines straßenunabhängigen und getrennten Geh- und Radwegs geprüft werden. Dieser führt zwischen Bahnlinie und den Gewerbestandorten an der Schlebuscher Straße, wobei eine Zuwegung zu den dort befindlichen Einzelhandelsstandorten (Rewe, Aldi) eingerichtet werden sollte. Dadurch wird eine attraktive Umfahrung der stark von Lkw- und Kfz-Verkehren belasteten Schlebuscher Straße hergestellt. Da nicht davon auszugehen ist, dass diese Wegeverbindung schnell realisierbar ist, sollten kurz- bis mittelfristig Maßnahmen zur verbesserten Führung entlang der Schlebuscher Straße bis Burgloch ergriffen werden. Zu prüfen sind die Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht sowie die Markierung von Fahrradpiktogrammen und eines Linksabbiegestreifens für den Radverkehr (siehe Abbildung 2) am Knoten Schlebuscher Straße/Borsigstraße.

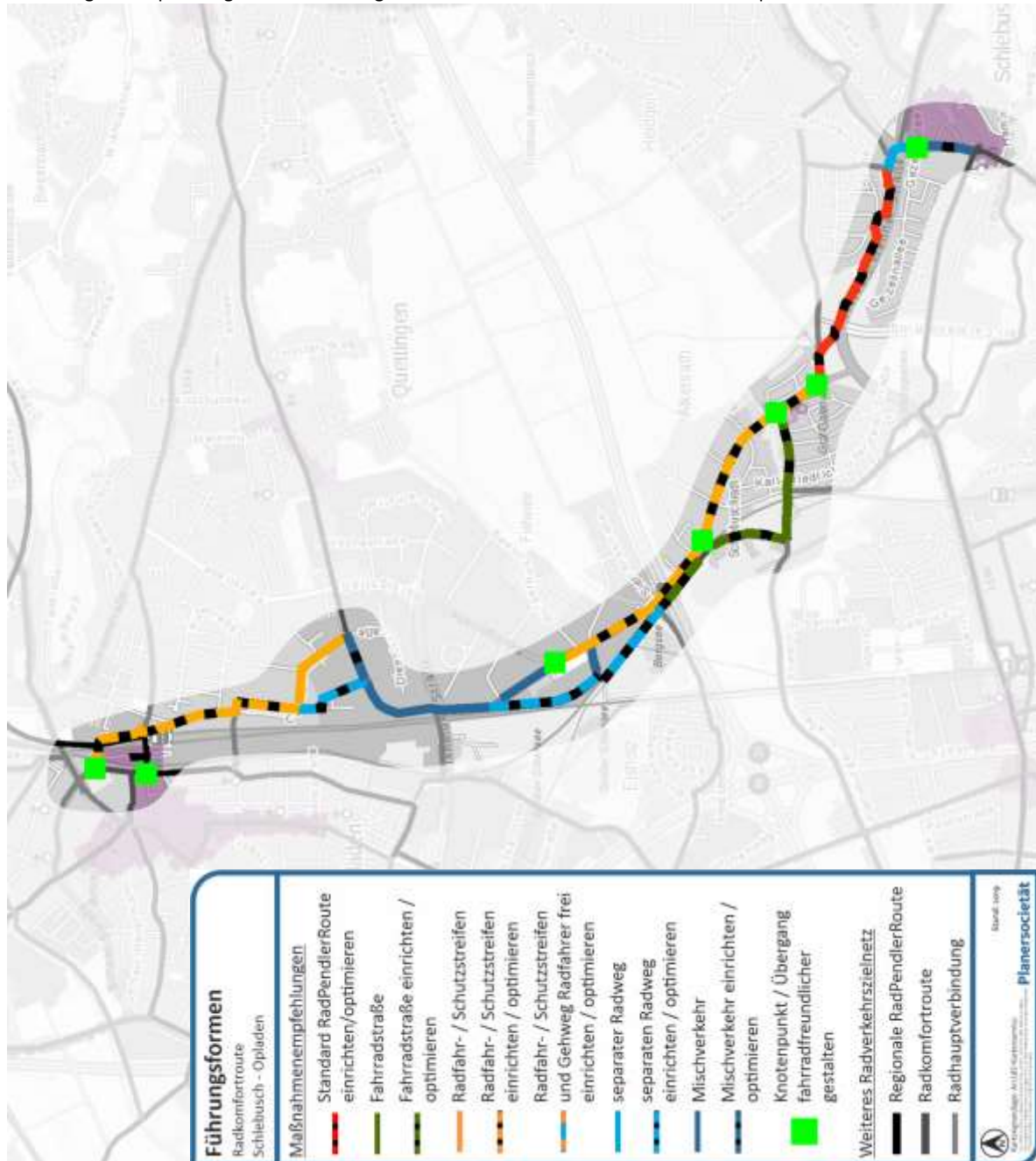
Abhängigkeiten/ Bezug zu anderen Maßnahmen

- 1.3.3 Verbesserung der Querung gesamtstädtischer Zäsuren
- 4.1.5 "Schnell"- und "Langsamstraßennetz"

Regionsrelevant: nein		Zielkonflikte:	
Akteure Stadt Leverkusen, Landesbetrieb Straßen.NRW, ADFC			
Priorität 	Umsetzungsfrist 	Kostenklasse € € € € € (Förderung möglich)	Kosten-Wirkungs-Klasse sehr hoch

⁵ Entsprechend Machbarkeitsstudie „Leistungsfähige RadPendlerRouten im Rechtsrheinischen“, Stand Januar 2019

Abbildung 34: Empfehlungen zu Radführungsformen – Radkomfortroute Schlebusch – Opladen





2.2.3 Mehr Fahrradstraßen



Fahrradstraßen können einen maßgeblichen Beitrag zur Radverkehrsförderung leisten (steigende Akzeptanz des Radverkehrs und geringeres Konfliktpotenzial zwischen Radfahrenden, Kfz und zu Fuß Gehenden) und sind mit vergleichsweise geringem Aufwand umsetzbar, da in vielen Fällen Beschilderungen und Bodenmarkierungen sowie ggf. punktuelle bauliche Maßnahmen an Kreuzungen ausreichen. Sie können auf Streckenabschnitten mit bereits hohem Radverkehrsaufkommen oder auf Streckenabschnitten, die zukünftig wichtige Radverkehrsverbindungen bilden sollen, eingerichtet werden.

Leverkusen verfügt bereits über einzelne Fahrradstraßen, jedoch können durch eine vermehrte Verbreitung von Fahrradstraßen kurz- bis mittelfristig deutliche Qualitätssprünge in der Radwegeinfrastruktur erreicht werden. Neben den positiven Effekten für Radfahrende und zu Fuß Gehende erzeugen Fahrradstraße auch eine hohe Öffentlichkeitswahrnehmung und fördern eine Mobilitätswende.

Bausteine

Insbesondere die als RadPendler- und Radkomfortrouten sowie Radhauptverbindungen definierten Routen (siehe Maßnahmenfeld 2.1), die durch das Nebenstraßennetz verlaufen, kommen für die Einrichtung von Fahrradstraßen in Frage. In Abbildung 36 sowie im Anhang VII: Übersicht empfohlener Fahrradstraßen sind geeignete und zur weiteren Prüfung empfohlene Straßenabschnitte dargestellt. Bei der Ausweisung ist in der Regel von einer Freigabe für den Kfz-Verkehr auszugehen, um die Erreichbarkeit des Kfz-Verkehrs zu gewährleisten. Die vorgeschlagenen Fahrradstraßen können als Rückgrat für die weitere Entwicklung eines Fahrradstraßennetzes genutzt werden; dazu kommen insbesondere auch das Umfeld von Schulen und Kindergärten in Frage.

Abbildung 35: Fahrradstraße



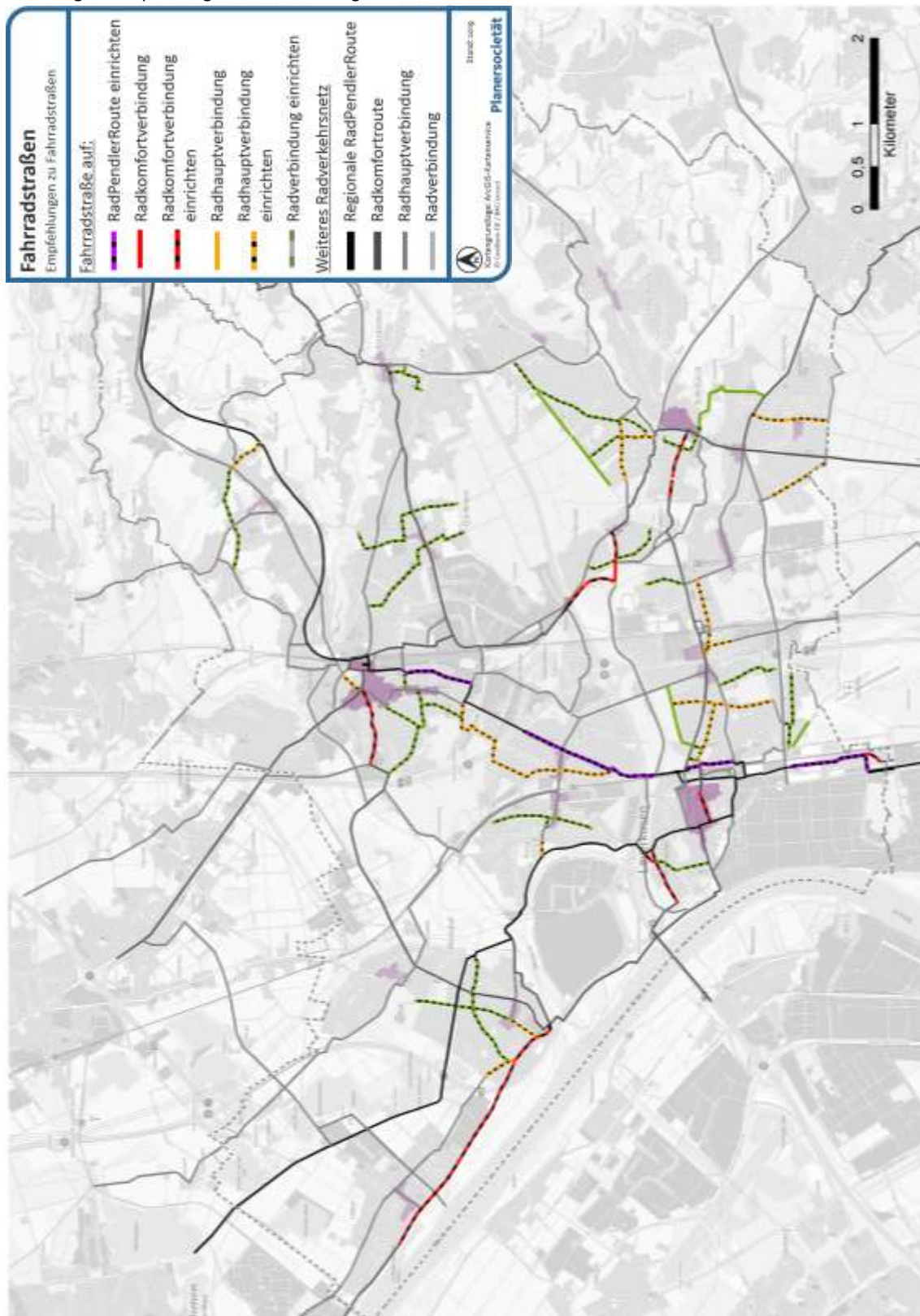
Bei der Umsetzung sind neben der Netzbedeutung des Abschnitts, auch die schnelle Umsetzbarkeit einer Fahrradstraße zu berücksichtigen. So sollten zunächst die einfach umsetzbaren Fahrradstraßen umgesetzt werden, um zeitnah eine deutliche Verbesserung für den Radverkehr zu ermöglichen.

Abhängigkeiten/ Bezug zu anderen Maßnahmen

- 2.1 Definition des Radverkehrs-Zielnetzes

Regionsrelevant: nein		Zielkonflikte:	
Akteure Stadt Leverkusen, wupsi, Polizei, ADFC		Überprüfung auf Konflikte mit dem Parken in den Straßen, ggf. Umstellung/Reduzierung des Parkens notwendig. Abstimmung mit den Belangen des Linienbusverkehrs.	
Priorität 	Umsetzungsfrist 	Kostenklasse € € € € € (Förderung möglich)	Kosten-Wirkungs-Klasse hoch
Sonstige Bemerkungen und Hinweise Weitere rechtliche Ausführungen: siehe Anhang VIII: Weitere Ausführungen zu verkehrlichen Maßnahmen Fahrradstraßen, Fahrradzonen			

Abbildung 36: Empfehlungen zur Ausweisung von Fahrradstraßen





2.2.4 Weitere Öffnung von Einbahnstraßen



In Leverkusen sind bereits viele Einbahnstraßen auch in Gegenrichtung für Radfahrer freigegeben. Für einige Einbahnstraßen gilt dies noch nicht. Hier sollte die Freigabe geprüft werden. Sofern sich die Öffnung nicht als möglich erweist, sollten Umfahrungen ausgebildet werden. Bei bereits geöffneten Einbahnstraßen gilt es besonders an unübersichtlichen Stellen die Zulässigkeit des Radverkehrs durch eine entsprechende Markierung zu verdeutlichen.

Bausteine

- Bei Einbahnstraßen, die für den Radverkehr in Gegenrichtung geöffnet sind, sollte an Knotenpunkten dem Kraftfahrzeugverkehr der entgegengesetzte Radverkehr verdeutlicht werden (Fahrradpiktogramme mit Richtungspfeilen auf der Fahrbahn, Fahrradforten).
- Werden Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung geöffnet, muss diese Änderung deutlich kenntlich gemacht und kommuniziert werden. Dazu dienen die beschriebenen Markierungen.
- In Leverkusen sind insbesondere die folgenden Einbahnstraßen zu prüfen: Im Hederichsfeld, Schillerstraße, Birkenbergstraße, Am Abtshof, Friedrich-List-Straße, Münzstraße und Gartenstraße.

Abbildung 37: Markierung geöffneter Einbahnstraßen (Altstadt-/Gerichtsstraße)



Abhängigkeiten/ Bezug zu anderen Maßnahmen

- 2.1 Definition des Radverkehrs-Zielnetzes

Regionsrelevant: nein		Zielkonflikte:	
Akteure Stadt Leverkusen, wupsi, Polizei, ADFC		Überprüfung auf Konflikte mit dem Parken in den Straßen, ggf. Umstellung/ Reduzierung des Parkens notwendig	
Priorität 	Umsetzungsfrist 	Kostenklasse € € € € € (Förderung möglich)	Kosten-Wirkungs-Klasse mittel
Sonstige Bemerkungen und Hinweise Weitere rechtliche Ausführung: siehe Anhang VIII: Weitere Ausführungen zu verkehrlichen Maßnahmen, Einbahnstraßen			



2.3 Fahrradfreundliche & sichere Gestaltung von Kreuzungen



Um ein sicheres, eindeutiges und möglichst umwegefreies Passieren und Queren von Kreuzungen zu ermöglichen, ist die Radverkehrsführung auch an Kreuzungen umzusetzen. In der Gestaltung muss für Radfahrende, aber auch für andere Verkehrsteilnehmende deutlich sein, welcher Raum von welchem Verkehrsteilnehmenden zu nutzen ist und wo eine erhöhte Aufmerksamkeit erforderlich ist. Darüber hinaus sollten die Signalisierung und Führung des Radverkehrs innerhalb der Stadt möglichst einheitlich geregelt sein, um Missverständnisse zu vermeiden und eine hohe Verkehrssicherheit zu gewährleisten.

Der fahrradfreundliche Ausbau von Kreuzungen sollte sich in der Maßnahmenpriorität an der Bedeutung der jeweiligen Routen im Radverkehrsnetz (siehe Maßnahmenfeld 2.1) orientieren.

Bausteine

Im Radverkehrsnetz sind die bedeutendsten Kreuzungen, die fahrradfreundlich ausgebaut werden sollten, in Abbildung 45 markiert. Darüber hinaus sollten bei anstehenden Sanierungen und Umbaumaßnahmen die Möglichkeiten einer fahrradfreundlichen Knotenpunktgestaltung für alle weiteren Kreuzungen ausgeschöpft werden.

Bei dem fahrradfreundlichen Ausbau von Knoten sind folgende Aspekte zu berücksichtigen:

- Separate Signalisierung des Radverkehrs an LSA-geregelten Knotenpunkten:

An LSA-geregelten Knotenpunkten erhöhen eigene Radverkehrs-LSA die Sicherheit der Radfahrenden. Sie geben Radfahrenden einen Zeitvorsprung beim Einfahren in die Kreuzung und fördern ihre Wahrnehmung durch Kfz-Führende. Eine Anpassung der Signalumlaufprogramme an den Kreuzungen ist zu prüfen. Leistungsverluste der Kreuzungen können vermieden werden, wenn die im Vergleich zum Kfz-Verkehr langsamen Radfahrenden ein Vorlaufgrün schon in den letzten Sekunden der Räumungsphase des Kfz-Verkehrs erhalten. Auch kann die Freigabe früher enden als die des gleichgerichteten Kfz-Stroms.

- Geradeausverkehr:

Für den geradeaus fahrenden Radverkehr sind an (sowohl durch Verkehrszeichen vorfahrtsgeregelten als auch LSA-geregelten) Knotenpunkten Furten zu markieren, um den Vorrang gegenüber ein- und abbiegenden Fahrzeugen zu verdeutlichen. Dies schließt auch die durchgehende Markierung von Radfurten quer zur Hauptrichtung über Knotenpunkte hinweg ein. An konfliktreichen Stellen (z. B. Radverkehrsfurt linksseitig von Rechtsabbiegestreifen für Kfz-Verkehr) sollten diese Furten zusätzlich rot eingefärbt werden. Wird der Radverkehr vor einem Knotenpunkt im Seitenraum bzw. von der Fahrbahn abgesetzt geführt (z. B. mittels getrenntem Geh-/Radweg), ist der Radweg in der Knotenzufahrt möglichst nah an die Fahrbahn heranzuführen; so ist der Radverkehr besser im Blickfeld des Kfz-Verkehrs.

Abbildung 38: Geradeausverkehr bei Radverkehrsführung im Seitenraum mit vorgeschalteter Radfahrer-LSA



Abbildung 39: aufgeweitete Radaufstellstreifen





2.3 Fahrradfreundliche & sichere Gestaltung von Kreuzungen



- Vorgezogene Haltelinien/ aufgeweitete Radaufstellstreifen:
 Durch vorgezogene Haltelinien (Lage der Haltelinie je nach Radverkehrsstärke 3,00-5,00m vor der Haltelinie des Kfz-Verkehrs) bleibt der Radverkehr besser im Blickfeld des Kfz-Verkehrs. Bei aufgeweiteten Radaufstellstreifen wird die vorverlegte Haltelinie für den Radverkehr über die gesamte Breite des Fahrstreifens gebildet, um geradeaus fahrenden und links abbiegenden Radverkehr zu sichern. Aufgeweitete Radaufstellstreifen können auch in Kombination mit dem direkten Linksabbiegen zum Einsatz kommen.
- Direktes Linksabbiegen:
 Hierbei handelt es sich um eine Führungsform, bei welcher sich die Radfahrenden beim Linksabbiegen auf der Fahrbahn einordnen. Diese Führungsform kann nur zum Einsatz kommen, wenn der Radverkehr in den Knotenpunktzufahrten auf der Fahrbahn (mittels Radfahr- oder Schutzstreifen) geführt wird und die zulässige Höchstgeschwindigkeit maximal 50 km/h beträgt. Das direkte Linksabbiegen sollte folgendermaßen geregelt bzw. ausgestaltet sein:
 - Separater Linksabbiegestreifen für den Radverkehr (Anordnung zwischen dem Linksabbiegestreifen und dem Geradeausfahrstreifen des Kfz-Verkehrs) mit einer Mindestbreite von 1,50m
 - Bei eingeschränkter Flächenverfügbarkeit: Integration eines Schutzstreifens (Mindestbreite von 1,25m) in den Linksabbiegestreifen des Kfz-Verkehrs

Bei Einmündungen kann bei entsprechender Flächenverfügbarkeit eine Linksabbiegespur für den Radverkehr zentral auf der Straße markiert werden. Diese bietet einen Schutzraum für den Radverkehr, erleichtert das Linksabbiegen gerade bei höherer Kfz-Belastung und erhöht die Wahrnehmung des Radverkehrs.

Abbildung 40: indirektes Linksabbiegen



Abbildung 41: Linksabbiegen an Einmündungen



- Indirektes Linksabbiegen:
 Hierbei handelt es sich um eine Führungsform, bei welcher die Radfahrenden den Knoten zunächst rechts neben dem geradeaus und/oder rechtsabbiegend fahrenden Kfz-Verkehr überqueren und erst anschließend nach links abbiegen (d.h. die Straße mit dem kreuzenden Verkehrsstrom quert). Das indirekte Abbiegen hat den Vorteil, dass vor allem unsichere und ungeübte Radfahrer diese Möglichkeit gut nutzen können, da sie nicht im fließenden Verkehr Fahrspuren queren müssen. Allerdings bieten die Aufstellflächen nur in seltenen Fällen Platz für mehr als ein bis zwei Fahrräder, weshalb bei größeren Radverkehrsmengen diese Lösung Probleme mit sich bringen kann. Außerdem entsteht der Nachteil, dass Radfahrende zweimal halten müssen. Sie ist daher in der Regel zu vermeiden.
- Fahrradschleuse:
 Die Fahrradschleuse ist eine Möglichkeit zur Sicherung des linksabbiegenden Radverkehrs, bei der vor einem LSA-geregelten Kreuzungsbereich ein Vorsignal für den Kfz-Verkehr eingerichtet wird, in dessen Schutz der Radverkehr die Kfz-Fahrstreifen überquert. Die Fahrradschleuse sollte insbesondere dann zum Einsatz kommen, wenn der Radverkehr zum Linksabbiegen zwei oder



2.3 Fahrradfreundliche & sichere Gestaltung von Kreuzungen



mehr Fahrstreifen überqueren muss und starke Linksabbiegerströme beim Radverkehr bei gleichzeitig hohen Kfz-Verkehrsstärken bestehen.

Abbildung 42: Fahrradschleuse im Vorfeld eines großen Knotenpunkts



Abbildung 43: Fahrradschleuse am Knotenpunkt



▪ Kreisverkehre:

Für eine sichere Führung des Radverkehrs in Kreisverkehren kommt es auf die Größe des Kreisverkehrs, die Verkehrsbelastung, die Führung des Radverkehrs in den zuführenden Straßen sowie die räumliche Umfeldsituation an. Radfahr- und Schutzstreifen kommen in Kreisverkehren nach einer Einschätzung der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) aus Sicherheitsgründen nicht in Betracht. Vielmehr ist im Einzelfall eine Prüfung vorzunehmen, ob der Radverkehr auf der Fahrbahn oder auf umlaufenden Radwegen bzw. gemeinsamen Geh- und Radwegen zu führen ist. Um eine Gefährdung von Radfahrenden innerhalb des Kreisverkehrs im Mischverkehr zu vermeiden (durch Überholvorgänge), ist der Innenring vom Kreisverkehr baulich anzulegen (nicht nur zu markieren).

▪ Ampelgriff

Der so genannte „Marler Ampelgriff“ erhöht den Komfort der Radfahrenden bei Wartezeiten an Ampeln oder Einmündungen und erleichtert das Anfahren. Er sollte nach Möglichkeit so angebracht werden, dass Radfahrenden beim Anfahren nicht in die Querungsbereiche der zu Fuß Gehenden geleitet werden.

Abbildung 44: Marler Ampelgriff



Abhängigkeiten/ Bezug zu anderen Maßnahmen

- 1.4 Fußverkehrsfreundliche Knotenpunkte
- 2.1 Definition des Radverkehrsnetzes
- 2.2 Optimierung der Radinfrastruktur
- 4.3 Umgestaltung / Optimierung von Knotenpunkten

Regionsrelevant: nein

Akteure

Stadt Leverkusen, Landesbetrieb Straßen.NRW, wupsi, ADFC

Zielkonflikte:

Vorlaufgrün für Radverkehr: Überprüfung auf Konflikte mit den Signalumlaufzeiten des Kfz-Verkehrs und Maßnahmen der Busbeschleunigung




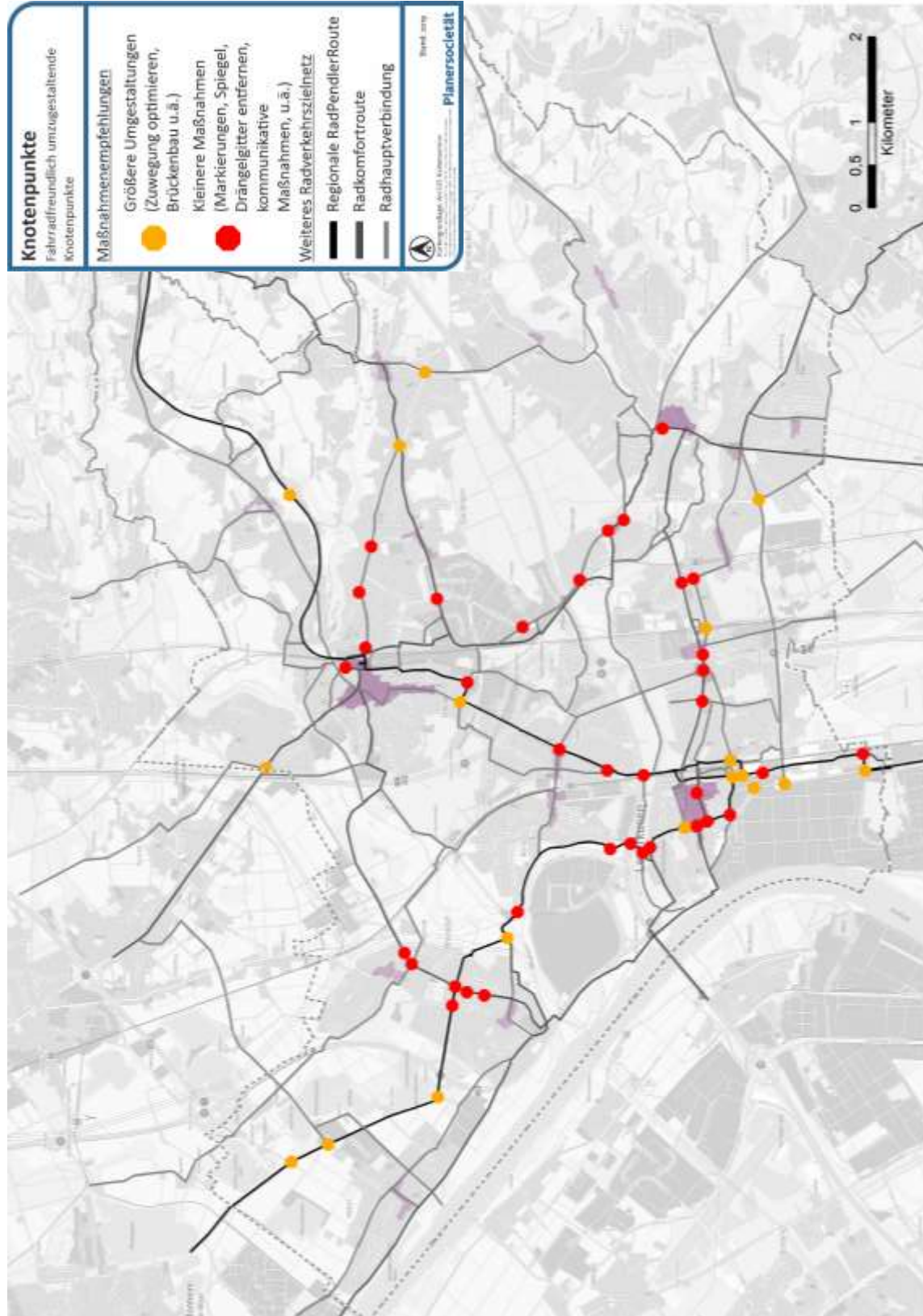
		2.3 Fahrradfreundliche & sichere Gestaltung von Kreuzungen		<input type="button" value="A"/> <input type="button" value="B"/> <input type="button" value="C"/>
				<input type="button" value="D"/> <input type="button" value="E"/> <input type="button" value="F"/>
Priorität 	Umsetzungsfrist 	Kostenklasse € € € € €*	Kosten-Wirkungs-Klasse hoch	
Sonstige Bemerkungen und Hinweise * Jährliches Maßnahmenbudget, Förderung möglich Zu beachten ist die Novelle der StVO: Diese sieht vor, analog zum bestehenden Grünpfeil einen Grünpfeil nur für Radfahrende einzuführen. Damit kann ausschließlich Radfahrenden die Möglichkeit gegeben werden an LSA geregelten Knotenpunkten trotz Rotlichts rechts abzubiegen. Dafür müssen diese an der Haltelinie anhalten und sichergehen, dass keine anderen Verkehrsteilnehmenden behindert oder gefährdet werden. Die Anbringung des Grünpfeils nur für Radfahrende stellt, wie auch in den Niederlanden oder Frankreich zu beobachten, ein gutes Instrument zur Beschleunigung des Radverkehrs dar. Prioritär sollten die Knotenpunkte entlang der RadPendlerRouten und Radkomfortrouten auf Eignung geprüft werden. Bei der Einrichtung ist zu beachten, dass bei hohen Kfz-Belastungen, insbesondere auf der einzubiegenden Straße, der Grünpfeil für Radfahrende nur bei einer separaten Radwegeinfrastruktur eingerichtet werden sollte. Wird der Radverkehr im Mischverkehr geführt, sollte die Einführung des Grünpfeils nur nach eingehender Prüfung erfolgen. Bei hohem Fußverkehrsaufkommen über die zu kreuzende Furt muss ein Grünpfeil auf die Verträglichkeit mit dem Fußverkehr geprüft werden.				

Abbildung 45: Prioritär fahrradfreundlich zu gestaltende Knotenpunkte & Querungsbereiche





2.4 Ausbau und Unterhaltung der Radabstellanlagen



Ein ausreichendes und qualitatives Angebot an Radabstellanlagen ist eine weitere wesentliche Rahmenbedingung zur Attraktivitätssteigerung des Radverkehrs. In Leverkusen wurden vor kurzem größere Abstellanlagen (wie am Bahnhof Opladen oder Bahnhof Mitte) eröffnet. Dies sind wichtige Signale und Angebote, jedoch bestehen noch weitere Potenziale an wichtigen Quell- und Zielorten (insbes. Wohnquartiere, Einzelhandelsstandorte, Wirtschaftsstandorte).

Bausteine

▪ Erweiterung des Angebots an wichtigen Zielorten:

Insbesondere in den Stadtteilzentren ist das Angebot hochwertiger Radabstellanlagen ausbaufähig. Dies resultiert einerseits aus der Beobachtung „wild“ abgestellter Fahrräder und teilweise optimierungsbedürftiger Anlagen; andererseits nimmt – vor dem Hintergrund des angestrebten steigenden Radverkehrsanteils – die Nachfrage zukünftig zu, sodass frühzeitig die entsprechenden Rahmenbedingungen geschaffen werden sollten. Als weiterer Trend ist die steigende Verbreitung von Elektrokleinstfahrzeugen (insbes. E-Scootern) bei der Konzeption von Abstellanlagen zu berücksichtigen (siehe auch Maßnahme 2.8). Der jeweilige quantitative Bedarf sollte anhand der EAR (Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs) sowie einer Zählung der „normal“ und „wild“ abgestellten Fahrräder ermittelt werden. Ergänzend ist auch eine Online-Befragung der Leverkusener Bevölkerung vorstellbar, in der Standorte mit Bedarf an Radabstellanlagen vorgeschlagen werden können.

Abbildung 46: überdachte Abstellanlage



Abbildung 47: Radboxen (Bhf. Leverkusen-Mitte)



Neben dem klassischen Anlehnbügel sollte – je nach örtlicher Gegebenheit – auch die Realisierung von überdachten und/oder abschließbaren Einheiten geprüft werden. Hierzu kommt bspw. auch der inoffizielle Mitfahrerparkplatz unter der A3 an der Reuschenberger Straße in Frage. Durch ein attraktives Angebot an Radabstellanlagen können hier Anreize gesetzt werden den Weg zum/vom inoffiziellen Mitfahrerparkplatz mit dem Rad zurückzulegen und als Umstiegs- punkt zu etablieren.

▪ Fahrradparken im privaten Raum: Integration von Vorgaben für Fahrradabstellplätze und Qualitäten für das Fahrradparken im privaten Raum bei Neuanlage/Änderungen von baulichen Nutzungen in eine Stellplatzsatzung (bereits in Bearbeitung).

▪ Erweiterung des Angebots in Quartieren:

Vor allem in verdichteten Quartieren (z. B. Opladen-Altstadt, Quettingen West) bietet sich die Installation von Fahrradkleingaragen oder sog. Fahrradhäusern an, um sichere und gut zu erreichende Abstellmöglichkeiten sowie geordnete Bedingungen (Vermeidung von Behinderungen durch „wild“ abgestellte Fahrräder) zu schaffen. Dies erfolgt in Kooperation und oft in Eigenregie von Anwohnern und unter Beteiligung des ADFCs (s. u.).

▪ Radabstellanlagen an ÖPNV-Haltepunkten (B+R), Zur Förderung der Nutzung des Fahrrads als Zubringer zum ÖPNV sollten insbesondere die SPNV-, aber auch bedeutende Bushaltepunkte mit adäquaten Radabstellanlagen ausgestattet werden. Je nach Bedeutung der Haltestelle (siehe Maßnahmenfeld 8.1) bedeutet dies: Radabstellanlagen mit der Möglichkeit den Fahrradrahmen anzuschließen, überdachte und freizugängliche Radabstellanlagen sowie Fahrradboxen und Radhäuser an Bahnhalt punkten, die überdachte und abschließbare Abstellanlagen sowie ggf. weitere Serviceangebote (wie Verleihwerkzeug oder Werkstattservice) anbieten.

 2.4 Ausbau und Unterhaltung der Radabstellanlagen  A B C D E F 			
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mobile Radabstellanlagen: Für Großveranstaltungen bietet es sich an, das Fahrradabstellangebot zeitweise zu erweitern. So ist die Anschaffung von mobilen Radabstellanlagen zu empfehlen. Ebenso kann es sich empfehlen auf Veranstaltungsplätzen, wie Opladener Marktplatz oder Schusterinsel (Bierbörse), mobile Radabstellanlagen zu montieren, die bei Bedarf demontiert werden. ▪ Lademöglichkeiten für E-Bikes/Pedelecs E-Bikes und Pedelecs werden erfahrungsgemäß eher zu Hause geladen. Dennoch sollten an wichtigen Zielen des Radverkehrs Lademöglichkeiten zur Verfügung stehen, um die Versorgungssicherheit zu gewährleisten. Hierzu ist die Kooperation vor allem mit Einzelhändlern, Gastronomen, Hoteliers und Arbeitgebern zu suchen. Diese können ihren Kunden/Mitarbeitenden durch eine Lademöglichkeit einen Service bieten, der auch öffentlichkeitswirksam vermarktet werden kann (bspw. Kommunikation über ein Siegel). Die Installation und der Betrieb erfolgt über die Privaten, während die Stadt Leverkusen die Rolle des Initiators und Koordinators übernimmt. ▪ Begrünung von Radabstellanlagen: Überdachte Radabstellanlagen können durch Dach- sowie ggf. Seitenwandbegrünung im Sommer einen wichtigen Beitrag zur Abkühlung des städtischen Raums beitragen. Ebenso tragen sie zur Luftreinhaltung bei und stellen einen Lebensraum für Insekten dar. Daher sollte bei der Errichtung von größeren, überdachten Radabstellanlagen eine entsprechende Begrünung hergestellt werden. Siehe dazu Maßnahmenfeld 12.4. <p>Abhängigkeiten/ Bezug zu anderen Maßnahmen</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ 8.1 Mobilstationen ▪ 11.6 Öffentlichkeitsarbeit für nachhaltige Mobilität ▪ 12.4 Begrünung und Klimaanpassung 			
Regionsrelevant: nein	Zielkonflikte: Flächenbedarf für Radabstellanlagen steht in Konkurrenz zu Flächen für Aufenthalts- und Bewegungsräumen		
Akteure Stadt Leverkusen, Einzelhandel, größere Unternehmen, ADFC			
Priorität 	Umsetzungsfrist 	Kostenklasse €* € € € €	Kosten-Wirkungs-Klasse hoch
Sonstige Bemerkungen und Hinweise * jährliches Budget zur Errichtung von Radabstellanlagen; Förderung möglich			

Beispiel 1: Fahrradhäuser in Dortmund

- Ein Fahrradhaus (12 Fahrradabstellplätze)
- kostet ca. 7.000 Euro. Die Bezirksvertretungen zahlen einmalig 5.500 Euro Zuschuss für jedes Haus. Nach dem einmaligen finanziellen Zuschuss entstehen keine Folgekosten für die Stadt oder die Bezirksvertretungen.
- Träger der Fahrradhäuser ist der ADFC. Dieser hilft, Anwohner bzw. Nutzergruppen (mind. 10) zu bilden und kümmert sich um die Aufstellung sowie Gestaltung der Fahrradhäuser.
- Initiator sind Anwohnergemeinschaften, die auch einen konkreten Standort vorschlagen. Die Platzierung wird von der Stadt bestimmt und im Gestattungsvertrag mit dem ADFC genehmigt. Es erfolgen Einzelfallentscheidungen, ob ca. 2-3 Kfz-Stellplätze/ Haus entfallen können oder ersetzt werden.
- Die Anwohnergruppen schließen einen Gesellschaftervertrag und übernehmen vom ADFC die Verantwortung für das Fahrradhaus.
- Für den Fahrradabstellplatz zahlt der Fahrradhalter einmalig 180 € und jährlich einen Bagatellbetrag (20 €) für Versicherungen und Unterhalt.

Abbildung 48: Fahrradhaus

**Nähere Infos unter:**

Website VCD - Fahrradhäuser in jeder Stadt. Was Nachahmer beachten sollten

Website Nürnberg – Radständer für die Stadtteile

 2.5 Pflege & Instandhaltung von Radverbindungen		A B C D E F	
<p>Die Behebung von Mängeln auf Radwegen (Schlaglöcher, Behinderungen durch Baumwurzeln, Seitenraumbegrünung, abgenutzte Markierungen, ...), das Freihalten von Müll, Glasscherben und Laub sowie die Beseitigung von Schnee und Eis sind wichtige Daueraufgaben, da sie die sichere Benutzbarkeit der Radverkehrsanlagen gewährleisten. Damit bleibt das Fahrrad auch im Winter witterungsunabhängig nutzbar und wirkt gefährlichen Alleinunfällen entgegen.</p>			
<p>Bausteine</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Monitoring und Instandhaltungsmanagement der Stadtverwaltung zur Radwegeinfrastruktur: systematische Erfassung von Infrastrukturmängeln, Zurückschneiden von in den Radweg hineinragenden Vegetationen bzw. Beseitigung von Wurzeln, Instandsetzung von Bitumenkeilen an Bordsteinkanten etc.. Zu diesem Zweck sollte eine Instandsetzungs- und -haltungsliste erarbeitet werden. ▪ Einrichtung eines dauerhaften Reinigungs- und Winterdienstes für RadPendlerRouten und Radkomfortrouten, nach Möglichkeit auch für die weiteren Radhauptverbindungen und Radverbindungen (insb. auf Schulwegen). ▪ Bei der Einrichtung von Baustellen oder veranstaltungsbedingten Umleitungen sind die Radwege von Absperrgittern, Bakenfüßen u.ä. freizuhalten. ▪ Baustellen, welche die Radverkehrsführung beeinträchtigen, sollten für Radfahrer früh erkennbar sein, um Umwege oder Unfälle zu vermeiden. In diesem Fall sind frühzeitige Hinweisschilder mit Umfahrungshinweisen anzubringen oder temporäre Markierungen/Radverkehrsführungen im Bereich der Baustelle anzubringen (Netzlücken für den Radverkehr sind zu vermeiden). Zur Einrichtung von geeigneten Umleitungen kann auch der ADFC einbezogen werden. Über die städtische Seite sowie App-gestützt kann zudem übersichtlich über Baustellen und Beeinträchtigungen des Radverkehrs informiert werden (siehe Maßnahme 11.6). 			
<p>Abhängigkeiten/ Bezug zu anderen Maßnahmen</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ 2.1 Definition des Radverkehrsnetzes ▪ 11.6 Öffentlichkeitsarbeit für nachhaltige Mobilität 			
Regionsrelevant: nein		Zielkonflikte:	
Akteure Stadt Leverkusen, ADFC		-	
Priorität 	Umsetzungsfrist 	Kostenklasse € € € € €*	Kosten-Wirkungs-Klasse mittel
<p>Sonstige Bemerkungen und Hinweise</p> <p>* jährliches Budget zur Errichtung von Radabstellanlagen; Förderung möglich</p>			



2.6 Weitere Elemente für mehr Sicherheit und Komfort



Durch Service- und Dienstleistungen sowie kleinere bauliche Maßnahmen können Nutzungshemmnisse des Radfahrens abgebaut und das Radfahren komfortabler und angenehmer gestaltet werden. Die Kosten sind gering, wenn Kooperationen mit Verbänden sowie Geschäftsleuten hergestellt werden.

Bausteine

▪ Serviceangebote:

- Fortführung bzw. weitere Kooperation mit dem ADFC: Fahrrad-Selbsthilfe-Reparaturwerkstätten, kostenlose Fahrradchecks, Fahrradkompetenzkurse für Erwachsene und speziell für Migranten, Pedelec-Fahrtraining insbesondere für Senioren, Fahrradtraining für Kinder.
- verstärkte Kooperation mit der Polizei zu Fahrradtraining-Angeboten.
- Angebot von Schlauchomaten und Lufttankstellen (Initiierung durch die Stadt Leverkusen, Installation und Betrieb durch Fahrradhändler).

▪ Kleine bauliche Maßnahmen

- Verzicht auf Umlaufsperrn und sonstige Hindernisse für Radfahrer wie Ketten oder Poller, Einsatz nur in besonderen Ausnahmefällen unter Einhaltung der Mindestbemaßungen (1,50 m Abstand zwischen Drängelgittern; siehe FGSV 2010/ERA). Hier sind bspw. die Umlaufsperrn an der Alkenrather Straße Höhe Julius-Leber-Straße zu prüfen.
- Absenkung von Borden, die Radfahrer überfahren müssen (bspw. beim Übergang Fahrbahn – Seitenraum) auf Nullniveau, alternativ Glättung eines Teilbereichs der Kante bspw. durch Bitumenkeil.
- Anbringen von ortsfesten Spiegelsystemen (sog. Trixi-Spiegel oder auch „black spot mirror“) zur Sicherung des toten Winkels an Kreuzungen (als Übergangslösung oder in Kombination mit weiteren Maßnahmen), wo überdurchschnittliche Gefährdungen von Radfahrenden durch abbiegende Lkw existieren.
- Niveaugleicher Einbau von Kanaldeckeln und Einlaufrosten im Verkehrsraum des Radverkehrs zur Verringerung von Sturzgefahren und zur Komfortsteigerung.

Abhängigkeiten/ Bezug zu anderen Maßnahmen

- 2.1 Definition des Radverkehrs-Zielnetzes
- 7.3 Abbau von Nutzungskonflikten

Regionsrelevant: nein	Zielkonflikte: -
Akteure Stadt Leverkusen, ADFC, Polizei / Verkehrswacht	

Priorität 	Umsetzungsfrist 	Kostenklasse € € € € €*	Kosten-Wirkungs-Klasse mittel
----------------------	----------------------------	-----------------------------------	---

Sonstige Bemerkungen und Hinweise
 * jährliches Budget zur Errichtung von Radabstellanlagen; Förderung möglich
 Zu beachten ist hier die Novelle der StVO: Diese soll den Straßenverkehrsbehörden ermöglichen ein Überholverbot von Radfahrenden einzuführen. Damit sollen zu enge und für den Radverkehr gefährliche Überholmanöver durch den Kfz-Verkehr verhindert werden. Im Gespräch ist ein Mindestüberholabstand von 1,5 m. Ein solches Überholverbot kann zu einer deutlichen Erhöhung der Verkehrssicherheit beitragen.



2.7 Weiterer Ausbau des Fahrradverleihsystems



In Leverkusen besteht seit März 2019 ein stationsbasiertes Fahrradverleihsystem, welches durch nextbike und die wupsi angeboten wird. Nach ersten Einschätzungen wird dies sehr gut angenommen, sodass eine Ausweitung des Angebots bereits vorgesehen ist. Die Leihräder sind mit einem E-Ticket für den ÖPNV 30-Minuten kostenlos nutzbar. Außerdem bestehen Planungen für den Aufbau eines Lastenradverleihs. Gerade mit dem anvisierten Lastenradverleih bestehen gute Maßnahmen, um den Radverkehr weiter zu fördern und einen Umstieg vom Auto auf das Rad im Einkaufsverkehr zu erleichtern. Evaluation, Wartung und Ausbau der Verleihsysteme sind damit zentrale Herausforderungen in diesem Maßnahmenfeld.

Bausteine

Evaluation und Ausbau des Leihfahrradangebots

- Das bestehende Fahrradverleihsystem sollte auf Erweiterungspotenziale geprüft werden. Dazu bietet sich eine regelmäßige Evaluation der Ausleihdaten (wie sie von nextbike zur Verfügung gestellt werden) sowie die Befragung von Nutzenden an. Aktuell ist eine Ausweitung auf 60 Verleihstationen anvisiert. Damit sollen bestehende größere Lücken im Netz der Verleihstationen, wie in Quettingen-West und -Ost, Schöne Aussicht oder Lützenkirchen geschlossen werden. Mittelfristig sollten weitere Verleihstandorte insbesondere in Bergisch-Neukirchen (zwischen Bahnhof Opladen und Wuppertaler Straße) sowie im südlichen Lützenkirchen und in Steinbüchel eingerichtet werden.
- Der gute Zustand der Leihfahrräder und der Stationen zur Abgabe sind wesentliche Voraussetzung für die Annahme eines Fahrradverleihsystems. Daher ist auf einen guten Zustand zu achten.
- Perspektivisch ist auch der Bedarf an E-Leihrädern zu prüfen.

Abbildung 49: Fahrradverleih in Leverkusen



Aufbau, Evaluation und Ausbau des Lastenradverleihs




- Aktuell ist eine Kooperation mit nextbike anvisiert, die vorsieht, ca. 10 Lastenräder im Stadtgebiet zum Verleih anzubieten. Ob es E-Leihlastenräder geben wird ist aktuell nicht geklärt.
- Neben dem raschen Aufbau des Verleihangebots wird eine stetige Evaluation und Auswertung des Ausleihverhaltens empfohlen. Bei Erfolg sollte das Angebot ebenfalls ausgeweitet und falls noch nicht erfolgt ein Wechsel zu E-Leihlastenrädern angestrebt werden.
- Räumlich bietet es sich an, die Leihlastenräder in stark verdichteten Quartieren zum Verleih anzubieten. Diese sind häufig durch geringe/ unzureichende Flächen für Radabstellanlagen gekennzeichnet, was ein deutliches Hemmnis für den privaten Kauf eines Lastenrads darstellt. Durch das Angebot von Leihlastenrädern in stark verdichteten Quartieren können viele potentielle Nutzende erreicht und Anreize gesetzt werden, Einkaufsverkehre verstärkt mit dem Lastenrad zurückzulegen.
- Es sollte geprüft werden, ob sich lokale Betriebe finden, die als Ankermieter der Lastenräder auftreten und diese in ihre Dienstleistungen bzw. ihr Geschäftsmodell integrieren. Außerhalb der Nutzungszeiten durch die Betriebe stehen die Lastenräder zur freien Verfügung.
- Zur besseren Finanzierung bietet es sich an, lokale Unternehmen als Sponsoren zu gewinnen, die ihre Werbung auf die Lastenräder anbringen.

Abhängigkeiten/ Bezug zu anderen Maßnahmen

- 8.1 Mobilstationen
- 11.6 Öffentlichkeitsarbeit für nachhaltige Mobilität

Regionsrelevant: nein

Zielkonflikte:

 2.7 Weiterer Ausbau des Fahrradverleihsystems		<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px;">A</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px;">B</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px;">C</div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 5px;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px;">D</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px;">E</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px;">F</div> </div>	
Akteure Stadt Leverkusen, wupsi, ADFC, engagierte Unternehmen, nextbike			
Priorität 	Umsetzungsfrist 	Kostenklasse € € € € €*	Kosten-Wirkungs-Klasse mittel
Sonstige Bemerkungen und Hinweise * jährliches Budget; Förderung möglich			



2.8 Umgang mit Angeboten der Mikromobilität



Seit der Zulassung von Elektrokleinstfahrzeugen Mitte 2019 ergänzen in vielen Großstädten Deutschlands E-Scooter das Mobilitätsangebot. Zumeist werden sie von Verleihanbietern bereitgestellt, aber immer öfter sind auch private E-Scooter oder andere Kleinstfahrzeuge, wie (nicht zugelassene) Hoverboards, unterwegs. Unter dem Begriff der Mikromobilität werden auch nicht elektrische Fahrzeuge, wie Tretroller, erfasst.

Mit Kleinstfahrzeugen werden Hoffnungen verbunden, insbesondere die Stärkung des ÖPNVs, indem sie als Zubringer zu Haltestellen fungieren und so die vernetzte Mobilität fördern. Aktuelle Erfahrungen zeigen auch Risiken, die sich aus der Verbreitung von E-Scootern ergeben: das sind insbesondere die Verschärfung von Flächenkonflikten und erhöhte Unfallzahlen, wenn zum Beispiel E-Scooter auf Gehwegen genutzt werden oder als zusätzliche Nutzende auf Radwegen hinzukommen. Auch falsch abgestellte Fahrzeuge behindern andere Verkehrsteilnehmende. Zudem besteht die Vermutung, dass Kleinstfahrzeuge nicht kurze Autofahrten substituieren, sondern eher zu Lasten des Fuß-Radverkehrs- und ÖPNV-Anteils gehen (Befragungen aus Paris zeigen, dass nur ca. 8 % der Nutzenden die Fahrzeuge anstatt des eigenen Pkws nutzen (vgl. Website UBA). Der Beitrag zur Verkehrswende ist aktuell als gering einzuschätzen.

In Leverkusen gibt es aktuell kein Verleihangebot von E-Scootern oder ähnlichen Kleinstfahrzeugen. Möglich ist aber, dass entsprechende Anbieter auch die mittelgroßen und kleineren (Groß-)Städte als Markt entdecken. Daher werden im Folgenden grundsätzliche Empfehlungen zum Umgang mit diesen Angeboten gegeben.

Bausteine

Grundsätzliche Hinweise

- Die meisten Kleinstfahrzeuge lassen sich gut transportieren und eignen sich somit für die Mitnahme im ÖPNV und zur Überwindung der ersten und letzten Meile. Ihre Kompaktheit macht sie auch in Stadtwohnungen mit begrenzten Räumen zur Unterbringung attraktiv. Insgesamt kann daher von einer zunehmenden Bedeutung der Mikromobilität für Kurzstrecken und in Verbindung mit dem ÖPNV ausgegangen werden.
- Gemäß der eKFV § 10 müssen die Fahrzeuge auf den Radverkehrsflächen geführt werden. Dies führt dazu, dass die Flächen des Radverkehrs noch stärker genutzt werden und es – wie bereits in einigen Städten zu beobachten – zu Nutzungskonflikten kommen kann. Dies erhöht den Handlungsdruck auf die Kommunen, ausreichend Raum für den Radverkehr und die Mikromobilität zu schaffen (siehe Maßnahmenfelder 2.1 bis 2.3).
- Wege, die durch das Zusatzzeichen 1022-10 (Radfahrer frei) gekennzeichnet sind, sind nicht für Elektrokleinstfahrzeuge freigegeben. Es sollte im Einzelnen geprüft werden, ob in den betroffenen Abschnitten auch eine Freigabe für Elektrokleinstfahrzeuge (mit dem Zusatzzeichen 1022-16) erfolgen sollte. Grundsätzlich ist die Führung auf der Straße vorzuziehen, um attraktivere Fußwege zu ermöglichen und Nutzungskonflikte mit zu Fuß Gehenden zu vermeiden.
- In Städten mit E-Scooterverleihsystemen hat sich gezeigt, dass die Nutzenden über die geltenden Regelungen, wo und wie die E-Scooter genutzt werden dürfen, häufig nicht ausreichend informiert sind. In der Folge kommt es immer wieder zu Unfällen. Um Unfälle vorzubeugen und einen angemessenen Gebrauch zu fördern, wird empfohlen, die Bevölkerung über entsprechende Kampagnen (in sozialen Netzwerken, im öffentlichen Raum) zu informieren. Dies sollte in jedem Fall bei einem anstehenden Start eines Verleihsystems, aber auch bei einem verstärkten Aufkommen privater E-Scooter oder weiterer Kleinstfahrzeuge im Verkehrsgeschehen, geschehen.



2.8 Umgang mit Angeboten der Mikromobilität



Umgang mit Anbietern von E-Scooter-Verleihsystemen

- Der stationslose Verleih ist als Kernelement der E-Scooter (spontane und flexible Nutzung) zu unterstützen. Es hat sich jedoch gezeigt, dass abgestellte E-Scooter zum Teil zu Nutzungskonflikten insbes. mit zu Fuß Gehenden oder auch Einzelhandelsbetrieben führen. Um dem vorzubeugen, sollten seitens der Stadt Leverkusen Zonen festgelegt werden, in denen die E-Scooter nicht abgestellt (d.h. zurückgegeben) werden können. In Leverkusen sind dies insbesondere zentrale Bereiche der Fußgängerzonen, Parkanlagen und weitere Grünstreifen. Des Weiteren müssen die Anbieter auf die barrierefreie und generelle Nutzbarkeit von Geh- und Radwegen hinwirken und ein ungeordnetes Abstellen auf diesen Wegen verhindern (bspw. Festlegung von freizuhaltenen Zonen / Bereichen oder Senden eines Fotos des korrekt abgestellten Fahrzeugs). Bei wiederholtem Fehlverhalten sollte die Stadt Sanktionsmöglichkeiten (bspw. Strafzahlungen) gegenüber dem Anbieter oder auch den Nutzenden ergreifen können. Auch ist es möglich das Abstellen an Mobilpunkten in Quartieren ohne ÖPNV-Anbindung sowie an Haltestellen des ÖPNVs durch tarifliche Vergünstigungen attraktiver zu machen und so das ungeordnete Abstellen zu vermeiden.
- Ein Beschwerdemanagement fungiert als Ansprechpartner für die Bevölkerung und sorgt dafür, dass störende E-Scooter umgeparkt werden. Ein entsprechender Hinweis (Telefonnummer) sollte sich auf den E-Scootern befinden, so dass eine rasche Kontaktaufnahme möglich ist.
- Das Verleihangebot sollte sich nicht nur auf die stark frequentierten Zentren, sondern auch auf die umgebenden und weiter entfernt liegenden Wohnbereiche beziehen. Auch in den peripheren Lagen sind Angebote vorzuhalten, um so ein attraktives Angebot zur Fahrt zur nächsten ÖPNV-Haltestelle zu ermöglichen.
- Ähnlich zum Evaluationsbericht von Fahrradverleihanbietern sollten sich auch E-Scooter-Anbieter verpflichten, nichtpersonengebundene Daten in Berichtsform der Stadt Leverkusen zur Verfügung zu stellen. Dies beinhaltet bspw. Ausleihquoten und Start-Ziel-Beziehungen, diese Daten können zur notwendigen Anpassung der Verkehrsinfrastruktur genutzt werden.
- Weitere Hinweise zum Umgang mit Verleihanbietern liefert auch die Muster-Vereinbarung des Zukunftsnetz Mobilität NRW zwischen Kommunen und Sharing-Anbietern: [Website Zukunftsnetz Mobilität NRW](#)

Abhängigkeiten/ Bezug zu anderen Maßnahmen

- 2.1 Definition des Radverkehrs-Zielnetzes
- 2.2 Optimierung der Radverkehrsinfrastruktur
- 2.3 Fahrradfreundliche & sichere Gestaltung von Kreuzungen
- 7.3 Abbau von Nutzungskonflikten

Regionsrelevant: nein	Zielkonflikte:
Akteure Stadt Leverkusen, wupsi, mögliche Anbieter	

Priorität 	Umsetzungsfrist 	Kostenklasse € € € € €	Kosten-Wirkungs-Klasse mittel
----------------------	----------------------------	----------------------------------	---

Sonstige Bemerkungen und Hinweise
 * Erarbeitung einer Position und Strategie zum Umgang mit der Mikromobilität
 Weitere Informationen zum Thema:

- Website UBA: <https://www.umweltbundesamt.de/e-scooter-momentan-kein-beitrag-zur-verkehrswende#textpart-4>
- Website Deutscher Städtetag: http://www.staedtetag.de/imperia/md/content/dst/2019/mou_e-tretroller_dst_dstgb_final.pdf

5.3 Handlungsfeld C: ÖPNV/SPNV

Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) ermöglicht allen Menschen - unabhängig von Alter, Herkunft, Einkommen und Führerscheinbesitz – eine umweltfreundliche Grundmobilität. Der ÖV-Anteil von 14% am Leverkusener Modal Split liegt in etwa auf dem Niveau vergleichbarer Städte wie Bonn (ca. 14%), Krefeld (ca. 13%) oder Hamm (ca. 9%) und über dem bundesweiten Durchschnitt (10%), aber unterhalb der Werte von Großstädten der Region wie Köln (ca. 22%) oder Düsseldorf (ca. 21%).

In Deutschland und auch in vielen deutschen Städten erhalten Aspekte der Verkehrswende und somit alternative Mobilitätsangebote einen wachsenden Stellenwert. Die Bedeutung eines eigenen Pkws nimmt vermehrt ab. Viele junge Menschen verhalten sich multimodal, sind mal mit dem Fahrrad, mal mit Bus und Bahn oder mal mit dem Carsharing-Pkw unterwegs. In diesem Zusammenhang sind Maßnahmen für Bus und Bahn wichtige ergänzende Maßnahmen zur Stärkung des Umweltverbunds, indem alle umweltfreundlichen Mobilitätsangebote in einem Gesamtangebot als Alternative zum motorisierten Individualverkehr verstanden werden.

Hinzu kommt in der älteren Generation eine steigende Führerscheinbesitzquote (v.a. bei Frauen). Damit steigt insgesamt der Anteil der wahlfreien Verkehrsteilnehmenden, also Fahrgästen, welche sich bewusst für oder gegen Bahn und Bus entscheiden können. Die Bahn- und Busangebote inkl. Tarifen, Marketing und Information müssen daher verstärkt auf diese wahlfreien Nutzergruppen eingehen, indem Nutzungshemmnisse abgebaut werden und das Image des ÖPNV verbessert wird.

Die Aufstellung des Mobilitätskonzeptes erfolgt in Abstimmung mit weiteren Fachplänen. Das Mobilitätskonzept baut einerseits auf vorhandenen Nahverkehrsplänen auf, entwickelt aber auch eine langfristige Strategie für den öffentlichen Personennahverkehr sowie den schienengebundenen Personennahverkehr, die wiederum als Grundlage für kommende Fortschreibungen von Nahverkehrsplänen dienen soll. Das Mobilitätskonzept formuliert somit eine Gesamtstrategie für den ÖPNV & SPNV der Zukunft und leitet daraus konkrete Maßnahmen ab, welche in Detailkonzepten oder den folgenden Nahverkehrsplänen weiter konkretisiert werden müssen und dann schrittweise umgesetzt werden können.

5.3.1 Handlungsbedarf für den ÖPNV

Handlungsbedarf gibt es zur Optimierung und Beschleunigung des städtischen ÖPNVs. Mit Blick auf die vielen Pendler müssen darüber hinaus auch die stadt-regionalen Verbindungen optimiert werden. Zwar ist der aktive Handlungsspielraum der Stadt Leverkusen aufgrund des geringen Einflusses auf den durch Verkehrsverbünde organisierten ÖPNV begrenzt. Die Stadt Leverkusen sollte aber mit Blick auf anstehende Nahverkehrspläne Position beziehen sowie Ansprüche und Forderungen einbringen.

Die hohen Verkehrsbelastungen im Leverkusener Straßennetz betreffen auch den ÖPNV der Stadt und wirken sich negativ auf die Verlässlichkeit und Pünktlichkeit der Busse aus. Die resultierenden Verspätungen führen zu verpassten Anschlüssen im Schienenverkehr. Die Verknüpfung von Bus und Bahn ist optimierungsfähig, was nicht nur an fehlenden Puffern für Verspätungen, sondern auch an

fehlenden Busverbindungen in Schwachverkehrszeiten (z.B. früh morgens) liegt. Weiter fehlen regionale Anbindungen in bestimmte Bereiche (z.B. in den Kölner Norden). Daraus und aus fehlenden Direktverbindungen aus den Stadtteilen ergibt sich für den ÖPNV nur eine bedingte Konkurrenzfähigkeit gegenüber dem MIV. In diesem Bereich gibt es über das vor kurzem eingeführte Schnellbus-system bereits gelungene Ansätze, die es auszubauen gilt. Hier liegt ein wichtiger Ansatzpunkt für das Mobilitätskonzept 2030+ für die Stadt Leverkusen.

Als Hemmnis zur ÖPNV-Nutzung kommt hinzu, dass die schienengebundenen Haltepunkte nicht mehr aktuellen Ansprüchen genügen, nicht barrierefrei sind und z.T. als Angsträume wahrgenommen werden. Nutzungshemmend sind darüber hinaus auch unübersichtliche Tarifstrukturen, denen es vor allem für Gelegenheitsnutzer des ÖPNV an Verständlichkeit, Transparenz und Bekanntheit fehlt.

Handlungsbedarfe bestehen somit auf zwei Ebenen. Zum einen muss der ÖPNV im Bereich Bedienungsqualität, Fahrzeiten und Verlässlichkeit optimiert werden, damit er sich als konkurrenzfähige Alternative zum MIV etablieren kann. Zum anderen müssen Nutzungshemmnisse abgebaut werden, indem die Qualität der Haltepunkte, die Barrierefreiheit und insgesamt das Erscheinungsbild des ÖPNV verbessert und eine einfache Zugänglichkeit durch verständliche Tarifstrukturen gewährleistet werden.

Der ÖPNV muss auch mit Blick auf den Nutzungskomfort gegenüber dem MIV konkurrenzfähiger werden. In der Stärken-Schwächen-Analyse wurden folgende Handlungsbedarfe herausgestellt:

- Bessere Vernetzung der Stadtteilbahnhöfe
- Busbeschleunigung, um Verlässlichkeit zu verbessern und Busse gegenüber dem MIV konkurrenzfähiger zu machen
- Ausbau intermodaler Schnittstellen, insbesondere Umstiegspunkte
- Potenziale der Digitalisierung nutzen
- Entwicklung eines langfristigen Zielkonzepts, welches bisher nicht genutzte Verkehrsträger einbezieht
- Optimierung der Tarifverständlichkeit und -attraktivität

5.3.2 Grundsätze und Zielsetzung

Das Mobilitätskonzept 2030+ für die Stadt Leverkusen verfolgt das Ziel den Umweltverbund zu stärken und schrittweise auch den Anteil des öffentlichen Personennahverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen zu steigern.

Neben attraktiven Angeboten wird die Verbesserung der Verlässlichkeit und Effizienz im Bus- und Bahnangebot eine wichtige Herausforderung sein. Ziel ist die Weiterentwicklung des städtischen und regionalen ÖPNV als Alternative zum motorisierten Individualverkehr mit kurz- bis mittelfristig umsetzbaren Maßnahmen sowie Zukunftsperspektiven.

Das Maßnahmenspektrum im öffentlichen Personennahverkehr umfasst neben Bus- und Bahnlinien weitere Themen wie Barrierefreiheit, Tarife oder Information. Dies sind z. T. Querschnittsthemen, welche auch in weiteren Handlungsfeldern relevant sind (z. B. Handlungsfeld 8: Vernetzung, Multi- und Intermodalität).

5.3.3 Maßnahmenfelder

Auf Grundlage der Stärken-Schwächen-Analyse wurden die Ziele des Mobilitätskonzeptes (siehe Zwischenbericht: Mobilitätskonzept 2030+) entwickelt. Aufbauend auf diesen Zielen und den Handlungsbedarfen wurden die Maßnahmenfelder 3.1 bis 3.9 abgeleitet (siehe Tabelle 5).

Tabelle 5: Handlungsfeld Öffentlicher Personennahverkehr – Maßnahmenfelder

Maßnahmenfelder	Priorität	Umsetzung			
		kurzfristig	mittelfristig	langfristig	Daueraufgabe
3.1 Weiterentwicklung des städtischen und regionalen Busverkehrs					
3.1.1 Schnellbuslinien	hoch ★	x			
3.1.2 Busbeschleunigung / Zuverlässigkeit des Busverkehrs	hoch ★				x
3.1.3 Optimierung des Angebotes in Schwachverkehrszeiten	mittel		x		
3.1.4 Machbarkeitsstudie zu einem regionalen Wasserbus auf dem Rhein	mittel	x			
3.2 Weiterentwicklung des schienengebundenen Verkehrs					
3.2.1 Verlängerung der Stadtbahnlinie 4	hoch		x		
3.2.2 Stadtbahnanbindung Köln Flittard – CHEMPARK - Opladen	mittel			x	
3.2.3 Machbarkeitsstudien zur Verlängerung der S-Bahnlinien S1 und S17	hoch	x			
3.3 Barrierefreier ÖPNV	hoch	x			x
3.4 Weiterentwicklung des Tarifsystems	hoch ★	x			
3.5 Alternative Antriebstechniken	mittel				x
3.6 Autonomes Fahren	niedrig		x	x	
3.7 Fahrgastinformationen und Service	mittel				x
3.8 Kommunikation & Marketing	hoch				x
3.9 Managementaufgaben	mittel				x

3.1 Weiterentwicklung des städtischen und regionalen Busverkehrs

In Mittel- und Großstädten setzt sich ein Angebot im öffentlichen Personennahverkehr aus mehreren Angebotsebenen zusammen, da nicht jedes Verkehrsmittel für jede Aufgabe geeignet ist. Hierzu gehören Buslinien auf lokaler und regionaler Ebene. Der Busverkehr muss sowohl innerstädtisch (z.B. zwischen oder in den Stadtteilen) als auch stadtgrenzenüberschreitend und verkehrsartenverknüpfend (z.B. zu Bahnlinien oder im Bereich von P&R-Standorten) eine attraktive Erreichbarkeit gewährleisten. Ist dies der Fall, kann der Busverkehr mit seinen unterschiedlichen Angebotsebenen das Rückgrat eines starken Umweltverbunds ausbilden. Im Mobilitätskonzept 2030+ für die Stadt Leverkusen ist dementsprechend eine Weiterentwicklung des städtischen und regionalen Busverkehrs sinnvoll.

Schnellbuslinien

Die polyzentrische Struktur der Stadt Leverkusen macht eine attraktive und schnelle Busverbindung zwischen den drei Zentren Opladen, Schlebusch und Wiesdorf erforderlich. Dazu ist von der wupsi GmbH ein Schnellbuskonzept entlang bestehender Haltestellen entwickelt worden, bei dem insbesondere der Schienenhaltepunkt Leverkusen-Mitte im Vordergrund steht. Zur Weiterentwicklung des Konzepts werden mittel- bis langfristige Ergänzungen geprüft. Die Einführung des Schnellbusystems sorgt für eine hierarchische Strukturierung des Leverkusener Busverkehrs und ermöglicht eine übersichtliche Orientierung innerhalb der Angebotsebenen (siehe Maßnahmenfeld 3.1.1).

Weitere Netzergänzungen im regionalen Busverkehr

Die Stadt Leverkusen liegt in der Metropolregion Köln, sodass zahlreiche Pendlerverflechtungen mit Köln sowie mit weiteren umliegenden Städten bestehen. Darüber hinaus ist Leverkusen selbst als bedeutender Gewerbestandort Ziel vieler Pendler aus den umliegenden Kommunen. Die regionale Anbindung Leverkusens durch das Schienennetz ist insbesondere in Nord-Süd-Richtung vorhanden. In Ost-West-Richtung hingegen fehlen Gleisanlagen und somit auch schienengebundene Verbindungen. Da die Herstellung einer schienengebundenen Verbindung mit hohem Planungs- und Kostenaufwand verbunden ist und nur langfristig möglich wäre, kommt der kurz- bis mittelfristigen Attraktivierung des regionalen Busverkehrs eine besondere Bedeutung zu.

In diesem Zusammenhang sollten neben der Einrichtung des Schnellbusystems (siehe Maßnahmenfeld 3.1.1) weitere Optimierungspotenziale in die Region identifiziert werden (denkbar wäre z.B. eine verbesserte Anbindung von Odenthal bzw. Bergisch Gladbach durch Schnellbuslinien). Darüber hinaus sollte die Stadt Leverkusen beim Zweckverband und den weiteren beteiligten Institutionen eine klare Position zur Optimierung und Attraktivierung des regionalen Busverkehrs vertreten.

Busbeschleunigung / Zuverlässigkeit des Busverkehrs

Zur Beschleunigung des Busverkehrs im Bereich neuralgischer Knotenpunkte und Verkehrsabschnitte können sich sowohl Vorrangschaltungen an Lichtsignalanlagen, die Einrichtung von Kreisverkehren als auch eigenständige Busspuren eignen. Nach einer Erfassung der in Frage kommenden Knotenpunkte und Streckenabschnitte im Stadtgebiet, ist eine Eignungsprüfung und eine Prioritätensetzung vorzunehmen. Darüber hinaus ist die Definition von Busspurstandards zu diskutieren (siehe Maßnahmenfeld 3.1.2).

Optimierung des Angebotes in Schwachverkehrszeiten

Zur Qualitäts- und Attraktivitätssteigerung ist der Angebotsausbau in Schwachverkehrszeiten zu prüfen. Dies kann sowohl eine Taktverdichtung in diesen Zeiträumen bedeuten, als auch die Einführung bzw. der Ausbau von On-Demand-Angeboten sowie den Einbezug von Veranstaltungsverkehren. (siehe Maßnahmenfeld 3.1.3)

Machbarkeitsstudie zu einem regionalen Wasserbus auf dem Rhein

Derzeit regen benachbarte Kommunen (Köln, Düsseldorf, Monheim, etc.) beim Land NRW die Einrichtung eines Wasserbusses auf dem Rhein an. Die potenzielle Linienführung reicht von Duisburg bis Köln und bindet auf ihrem Weg die Städte Krefeld, Düsseldorf, Neuss, Monheim, Dormagen sowie Leverkusen an. Das Land NRW hat in Person von Verkehrsminister Wüst auf die interkommunalen Bestrebungen positiv reagiert und Unterstützung signalisiert. Die Stadt Leverkusen wird sich vor diesem Hintergrund möglichst kurzfristig an der Beauftragung einer Machbarkeitsstudie beteiligen, welche ein Wasserbussystem auf dem Rhein auf Basis einer auf unerschöpflichen Energiequellen basierenden Antriebstechnologie untersuchen soll (siehe Maßnahmenfeld 3.1.4).

Erhebungen und Evaluationen

Busangebote müssen einer regelmäßigen Evaluation der Fahrgastnachfrage unterliegen, um frühzeitig bedarfsgerechte Angebotsänderungen durchführen zu können. Schwerpunkte müssen dabei die Nicht- und Gelegenheitsnutzer sein. Grundsätzlich sollte hier ca. alle fünf bis acht Jahre eine Haushaltsbefragung durchgeführt werden, welche gezielt um Fragen zur Bahn- und Busnutzung ergänzt wird. Zusätzlich sind Anregungen durch das Fahrpersonal in einer jährlichen statistischen Auswertung einzubeziehen.

Prüfung der Etablierung eines Fahrgastbeirats

Die Gewährleistung eines stets aktuellen und konkurrenzfähigen Busverkehrs ist eines der Hauptaugenmerke von Busunternehmen. Hierzu kann die Gründung eines Fahrgastbeirats sowie der regelmäßige Austausch mit diesem Gremium beitragen. Die Fahrgäste und Kunden können ihre Ideen und Vorschläge für ein zeitgemäßes Bussystem einbringen und das Busunternehmen von den Vorschlägen aus Sicht der Nutzenden profitieren. Möglich wären z.B. viertel- oder halbjährliche Austauschformate.



3.1.1 Schnellbuslinien



Der Busverkehr hat in Leverkusen einen entscheidenden Beitrag zur gesamtstädtischen Mobilität. Das dichte Buslinien- und Haltestellennetz, das 58 % der Haushalte in einem 300m-Entfernungsradius erschließt, bietet eine insgesamt zufriedenstellende Erschließungsqualität. Allerdings fehlten bisher vor allem direkte Verbindungen aus den Stadtteilzentren in die drei übergeordneten Zentren Opladen, Schlebusch und Wiesdorf. Die im August 2019 erfolgte Umsetzung des Schnellbuskonzeptes der wupsi GmbH hat in diesem Zusammenhang attraktive und schnelle Verbindungen geschaffen und bildet somit das Rückgrat des Leverkusener Busverkehrs. Darauf aufbauend zeigt diese Maßnahme weitere Schnellbuspotenziale, die mittel- bis langfristig auf dem Schnellbuskonzept der wupsi aufbauen sollten.

Bausteine

Neben der schnellen Verbindung der Stadtteile steht im bestehenden Schnellbuslinien-Konzept die möglichst umsteigefreie Anbindung des Schienenhaltepunktes Leverkusen-Mitte im Vordergrund. Darüber hinaus ist der CHEMPARK ein bedeutendes Ziel im System. Das Schnellbuskonzept der wupsi sieht Folgendes vor:

- 20-minütige Taktung der Schnellbuslinien SB20-SB24 zur Anbindung der Stadtteile Lützenkirchen, Quettingen, Küppersteg, Steinbüchel, Alkenrath, Manfort, Rheindorf, Schlebusch, Hitdorf, Bergisch Neukirchen und Opladen an Leverkusen-Mitte; SB23 (Richtung Monheim) und SB24 (Richtung Burscheid) als stadtgrenzenüberschreitende Verbindungen.
- 20-minütige Taktung der Schnellbuslinien SB27-SB29 als Verstärkerlinien im Berufsverkehr zur verbesserten Anbindung des CHEMPARKs mit den Stadtteilen Steinbüchel, Schlebusch, Rheindorf und Leverkusen-Mitte.
- Attraktive 10-minütige Schnellbustaktung durch Linienüberlagerungen im Berufsverkehr (SB21 mit SB27/SB29, SB22 mit SB28).





3.1.1 Schnellbuslinien



Weiterentwicklung des Schnellbus-Konzeptes, Empfehlungen:

- Ergänzung einer stadtgrenzenüberschreitenden Verbindung in den Kölner Norden spätestens nach Abschluss der Brückenbauarbeiten an der A1; zwei Varianten denkbar (Richtung Ford-Werke und Richtung Köln Chorweiler-S); Bedarfsermittlung und Abstimmung mit KVB erforderlich; zur Beschleunigung der Busse sollte auf dem Autobahnteilstück der Strecke darüber nachgedacht werden, dem Busverkehr eine Spur einzuräumen (ggf. nur im Bereich der Auffahrt).
- langfristig eine ganztägige attraktive 10-minütige Taktung.
- Ergänzung einer Nord-Süd-Tangente (siehe Abbildung 50): ausgehend von der Endstelle der KVB-Linie 4 im Süden über Schlebusch und Alkenrath nach Opladen sowie von dort aus weiter nach Langenfeld. Durch den Linienverlauf dieser Nord-Süd-Tangente sind neben den genannten Stadtteilen auch das Gewerbegebiet Fixheide sowie der östliche Teil der neuen Bahnstadt an den Schnellbus angebunden. Durch die Anbindung eines in Langenfeld verorteten P+R-Parkplatzes hat die Nord-Süd-Tangente außerdem einen Bezug zum P+R-Konzept des Mobilitätskonzepts (siehe Maßnahmenfeld 4.4).
- Evaluation des Schnellbus-Konzepts nach ca. einem Jahr und daraus resultierend ggf. weitere Anpassungen im Liniensystem, zur Verknüpfung mit anderen Buslinien, dem SPNV und weiteren Aspekten (z.B. Schulzeiten, Schichtzeiten, etc.).

Die Linienführung sämtlicher Schnellbusse verläuft über bereits bestehende Haltestellen, von denen aus Zeitgründen insbesondere die stark frequentierten und für Umstiege bedeutenden, von den Schnellbussen angefahren werden. Die Bedeutung dieser Haltestellen wird sich dementsprechend erhöhen, sodass sie besser vernetzt und als Mobilstationen ausgebaut werden sollten (Maßnahmenfeld 8.1). Grundlage eines attraktiven Schnellbussystems ist ein störungsfreier Betrieb. Busbeschleunigungsmaßnahmen kommen daher eine besondere Bedeutung zu (siehe Maßnahmenfeld 3.1.2).

Abhängigkeiten / Bezug zu anderen Maßnahmen

- **3.1.2** Busbeschleunigung / Zuverlässigkeit des Busverkehrs
- **4.4** Weiterentwicklung der Parkraumstrategie
- **8.1** Mobilstationen

Regionsrelevant: ja

Zielkonflikte:

Akteure:

Stadt Leverkusen, wupsi GmbH, KVB, VRS, NVR

Priorität



Umsetzungsfrist



Kostenklasse

€ € € € € € ***

Kosten-Wirkungs-Klasse

hoch

Sonstige Bemerkungen und Hinweise:

* kurzfristige Einrichtung von weiteren Schnellbuslinien; Förderung möglich

** Weiterentwicklung als Daueraufgabe und Maßnahmenprogramm

*** Maßnahmenprogramm, d.h. Kosten/Jahr

Abbildung 50: Entwicklungsperspektive Schnellbusnetz

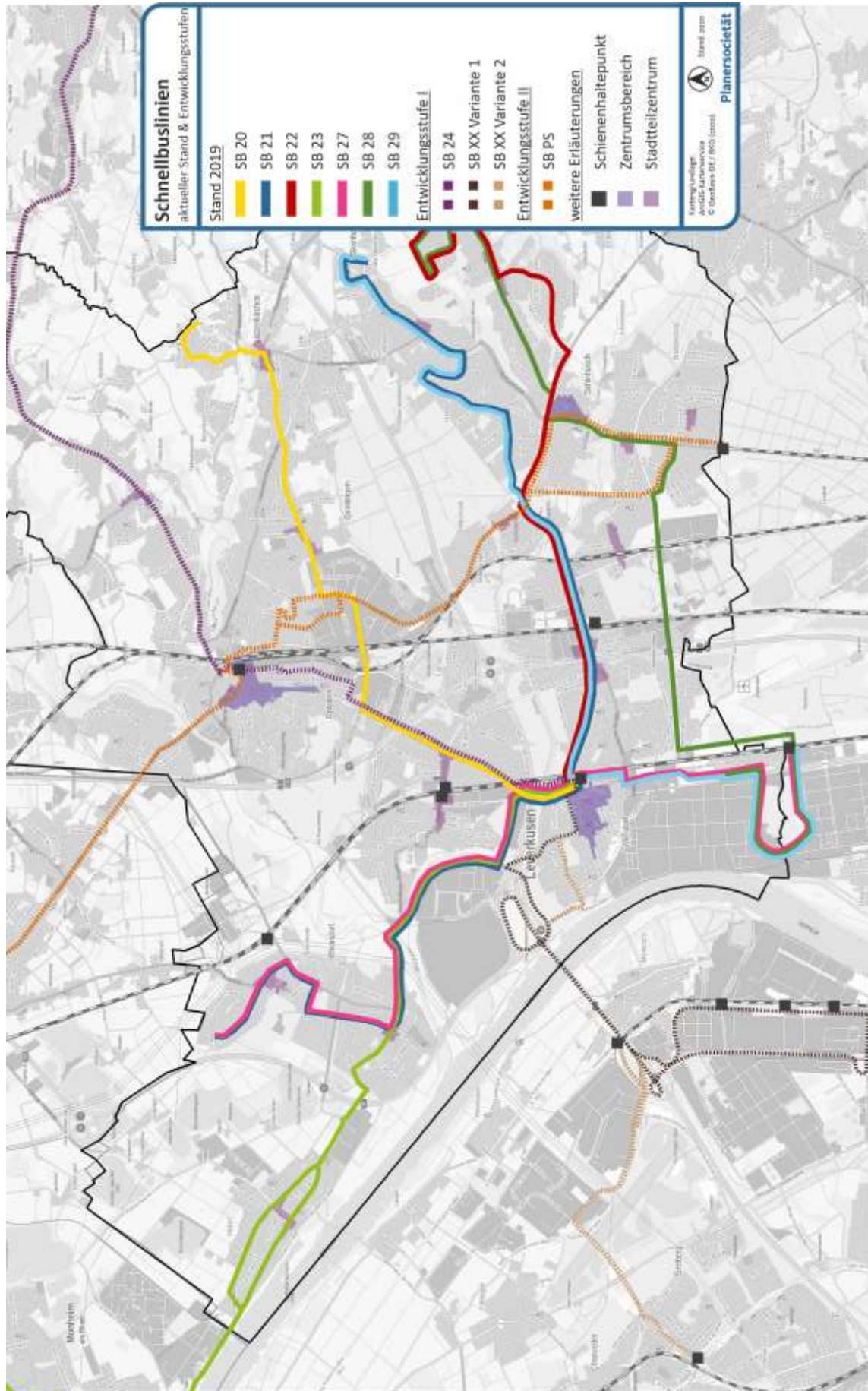


Abbildung 51: Angebot an Schnellbuslinien

Linie	Streckenverlauf	Bedienung werktags / Anmerkung
SB 20	Lützenkirchen – Quettingen – Lev.-Mitte	05:00 – 19:30 Uhr Takt 20 (bis 00:30 Uhr Takt 60)
SB 21	Steinbüchel – Schlebusch – Lev.-Mitte – Bürrig – Rheindorf Süd – Rheindorf Nord	06:30 – 21:00 Uhr Takt 20
SB 22	Mathildenhof – Leimbacher Berg – Schlebusch – Lev.-Mitte	06:00 – 20:30 Uhr Takt 20 (bis 00:00 Uhr Takt 60)
SB 23	Monheim – Hitdorf – Rheindorf – Bürrig – Lev.-Mitte	06:00 – 20:30 Uhr Takt 20 (ab 04:30 Uhr Takt 40, bis 00:30 Uhr Takt 30)
SB 24	Burscheid – Opladen – Lev.-Mitte	04:30 – 21:00 Uhr Takt 20 (bis 00:30 Uhr Takt 60)
SB 27	Rheindorf Nord – Rheindorf – Süd – Bürrig – Lev.-Mitte – ChemPark-S	06:00 – 08:30 Uhr & 15:30 – 18:30 Uhr Takt 20 (ab 04:30 Uhr Takt 30)
SB 28	Mathildenhof – Schlebusch – Willy-Brandt-Ring – ChemPark-S	06:00 – 09:00 Uhr & 15:30 – 19:00 Uhr Takt 20 (ab 05:00 Uhr Takt 60)
SB 29	Steinbüchel – Schlebusch – Lev.-Mitte – ChemPark-S	06:30 – 09:00 Uhr & 15:30 – 19:00 Uhr Takt 20 (ab 05:00 Uhr Takt 30)
SB X1	Köln Niehl – Ford-Werke – Wiesdorf – Lev.-Mitte	Variante 1
SB X2	Köln Chorweiler-S – Köln Merkenich Stadtbahn – Wiesdorf – Lev.-Mitte	Variante 2
SB PS	Schlebusch Stadtbahn – Alkenrath – Opladen – Langenfeld	Abstimmungsbedarf genauer Linienverlauf



3.1.2 Busbeschleunigung / Zuverlässigkeit des Busverkehrs



Die hohen Verkehrsbelastungen der Straßen im Leverkusener Stadtgebiet stellen in vielen Fällen ein Problem für den Busverkehr dar, da insbesondere durch die in den Spitzenzeiten morgens und abends auftretenden Stauungen zeitliche Abweichungen vom Fahrplan entstehen. Aufgrund eines generell hohen Kfz-Aufkommens in Leverkusen treten Verspätungen auch über die Zeiträume der Verkehrsspitzen hinaus auf. Ziel des Mobilitätskonzeptes 2030+ ist die grundsätzliche Stärkung des Umweltverbundes und damit die schrittweise Entlastung des Straßennetzes. Von großer Bedeutung ist eine kurz- bis mittelfristige Busbeschleunigung. Sie ist vor allem für das System der Schnellbusse (siehe Maßnahmenfeld 3.1.1) entscheidend. Dazu zählen neben Vorrangschaltungen an Ampeln, die Umgestaltung von geeigneten Kreuzungen zu Kreisverkehren und insbesondere die Einrichtung von Busspuren.

Bausteine

Es bestehen in Leverkusen für einige Bereiche (z.B. Rennbaumstraße, Rathenaustraße) bereits erste Maßnahmen zur Busbeschleunigung durch Busspuren. Darüber hinaus gibt es weitere konkrete Planungen bzw. Überlegungen. Diese sind in den folgenden Maßnahmen integriert.

In Anlehnung an das Schnellbussystem (siehe Maßnahmenfeld 3.1.1) und unter Berücksichtigung besonderer Staubereiche im Straßennetz wurden Prioritäten für Busbeschleunigungsmaßnahmen herausgearbeitet. Weiterführend sind zur Abschätzung der Realisierbarkeit der Maßnahmen die möglichen Konflikte zwischen den verschiedenen Nutzungsansprüchen (insbesondere Kfz/Bus) abgewogen worden. Daraus hat sich die in Abbildung 52 dargestellte Auswahl ergeben.

Bereiche, in denen eine Prüfung von Busspuren zu empfehlen ist:



- B8 zwischen Kuppersteg und Opladen (insb. nördliche Richtung, ggf. auch in südliche Richtung)
- B8 im Bereich des CHEMPARK (beide Richtungen)
- Gustav-Heinemann-Straße östlich der Bahngleise (beide Richtungen)
- Odenthaler Straße zwischen Kandinskystraße und Oulustraße (westliche Richtung)
- Rennbaumstraße/Burscheider Straße (weiterer Verlauf)
- Willy-Brandt-Ring westlich der A3 in östliche Richtung & östlich der A3 in westliche Richtung

Bereiche, in denen eine Prüfung von Busspuren unabhängig vom Schnellbussystem zu empfehlen ist:

- Bismarckstraße

Die zu prüfenden Vorrangschaltungen befinden sich an folgenden Knotenpunkten (siehe auch Maßnahmenfeld 4.3 Umgestaltung / Optimierung von Knotenpunkten):

- Kreuzung B8 / Peschstraße / Manforter Straße (Wiesdorf)
- Kreuzung Freiherr-vom-Stein-Straße/Bahnallee
- Kreuzung Friedrich-Ebert-Straße / Kaiser-Wilhelm-Allee / Henry-T.-V.-Böttinger-Straße (Wiesdorf)
- Kreuzung Gustav-Heinemann-Straße / Kalkstraße / Mauspfad (Manfort)
- Kreuzung Karl-Carstens-Ring / Gustav-Heinemann-Straße / Opladener Straße / Herbert-Wehner-Straße (Alkenrath)
- Kreuzung Mühlheimer Straße / Bensberger Straße / Willy-Brandt-Ring
- Kreuzung Mülheimer Straße / Straßburger Straße / Händelstraße (Schlebusch)
- Kreuzung Olof-Palme-Straße / Rüttersweg (Bürrig)
- Kreuzung Quettinger Straße / Feldstraße / Borsigstraße
- Kreuzung Quettinger Straße / Pfarrer-Jekel-Straße / Holzer Weg
- Kreuzung Solinger Straße / Elbestraße (Rheindorf Nord)
- Kreuzung Willy-Brandt-Ring / Moosweg (Manfort)

 3.1.2 Busbeschleunigung / Zuverlässigkeit des Busverkehrs  A B C D E F 	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Kreuzung Yitzhak-Rabin-Straße / Felderstraße (Rheindorf Süd) ▪ Lichtsignalanlage Oulustraße Höhe südlicher Beginn der Fußgängerzone ▪ Lichtsignalanlage Alkenrather Straße oberhalb des Stadtteilzentrum Alkenrath <p><u>Die Prüfung einer Busbeschleunigung durch Kreisverkehre kommt unter anderem an folgenden Knotenpunkten in Betracht (weitere Empfehlungen zur Knotenpunktgestaltung siehe Maßnahmenfeld 4.3 Umgestaltung / Optimierung von Knotenpunkten):</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Knoten Herbert-Wehner-Straße / Odenthaler Straße / Bergische Landstraße ▪ Knoten Alkenrather Straße / Carlo-Mierendorff-Straße / Elisabeth-von-Thadden-Straße ▪ Knoten Burscheider Straße / Wuppertalstraße <p>Für die Stadt Leverkusen ist weitergehend eine Definition der Busspurenstandards von Bedeutung. Für die Freigabe der Busspuren für den Radverkehr sind neben der Prämisse, dass diese nur dann erfolgen sollte, wenn keine eigene Radverkehrsinfrastruktur hergestellt werden kann, die folgenden Standards der ERA (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen) zu Grunde zu legen:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Gewährleistung der Sicherheit des Radverkehrs ▪ Zulassung der Freigabe des Radverkehrs auf Busspuren in Abstimmung mit dem Verkehrsunternehmen ▪ Beschilderung der freigegebenen Busspur i.d.R. mit dem Zeichen 245 „Bussonderfahrstreifen“ und dem Zeichen 1022-10 „Radfahrer frei“ ▪ Markierung einer freigegebenen Busspur durch das Sinnbild „Fahrrad“ ▪ günstige Bedingungen für die Freigabe des Radverkehrs auf Busspuren sind Breiten von $\geq 4,75$ m oder $\leq 3,50$ m (bei dazwischenliegenden Breiten besteht die Gefahr, dass der Radverkehr mit zu geringem Sicherheitsabstand überholt wird) ▪ Busspuren mit Breiten $\leq 3,50$ m sollten für den Radverkehr nur bei Radverkehrsstärken von $< 150-200$ Fahrrädern / h freigegeben werden (dann besteht keine Überholmöglichkeit für den Bus) ▪ Busspuren mit Breiten $\leq 3,50$ m sollten nicht auf Steigungsstrecken für den Radverkehr freigegeben werden ▪ die freigegebene Länge einer Busspur bzw. die Abstände zwischen den anliegenden Haltestellen sollte 300 m nicht wesentlich überschreiten ▪ die maximal zulässige Höchstgeschwindigkeit auf freigegebenen Busspuren beträgt 50 km/h ▪ keine Freigabe von Busspuren bei denen sich rechts ein weiterer von Kraftfahrzeugen befahrener Fahrstreifen befindet ▪ an signalisierten Knotenpunkten sind Regelungen zu treffen, den Radverkehr sicher und ohne Behinderung des Linienverkehrs zu führen ▪ bestehen auf Busspuren, die für den Radverkehr freigegeben sind, spezielle Lichtsignale für Liniense, sind für den Radverkehr ebenfalls eigene Lichtsignale erforderlich ▪ keine Freigabe von Busspuren für Pkw (weder E-Fahrzeuge noch mehrfach besetzte Fahrzeuge), da die Kontrolle schwierig ist und die Busse nicht mehr von der eigentlichen Beschleunigung profitieren <p>Abhängigkeiten / Bezug zu anderen Maßnahmen</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ 3.1.1 Schnellbuslinien ▪ 4.3 Umgestaltung / Optimierung von Knotenpunkten 	
Regionsrelevant: ja	Zielkonflikte: Gerade bei begrenzter Flächenverfügbarkeit Zielkonflikt mit anderen Verkehrsarten, insbes. Fuß- und Radverkehr
Akteure: Stadt Leverkusen, wupsi GmbH, ADFC	




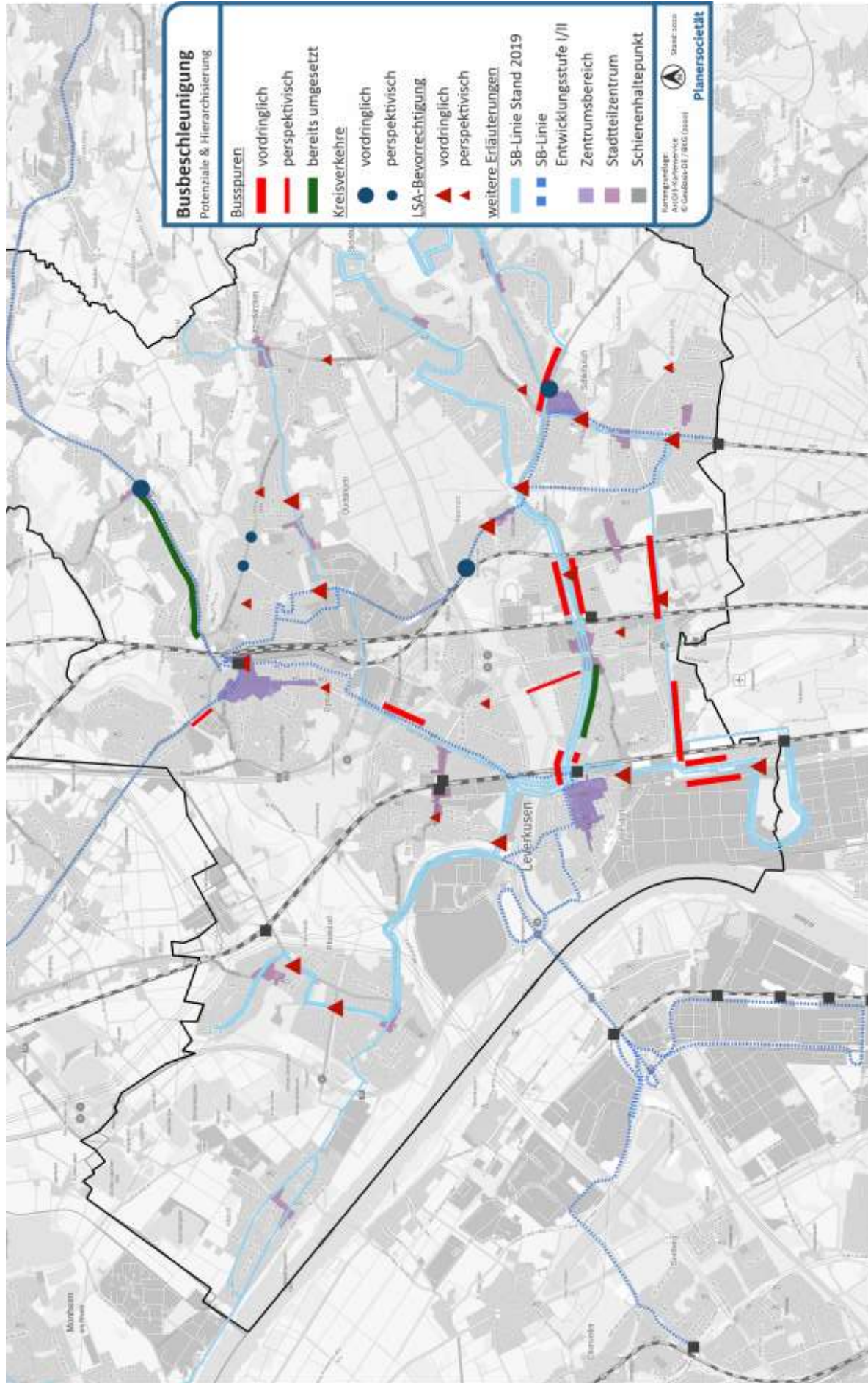
 3.1.2 Busbeschleunigung / Zuverlässigkeit des Busverkehrs <input type="button" value="A"/> <input checked="" type="button" value="B"/> <input type="button" value="C"/> <input checked="" type="button" value="D"/> <input type="button" value="E"/> <input type="button" value="F"/> 			
Priorität 	Umsetzungsfrist 	Kostenklasse € € € € €*	Kosten-Wirkungs-Klasse hoch
Sonstige Bemerkungen und Hinweise: * Maßnahmenprogramm, d.h. Kosten/Jahr; Förderung möglich			

Abbildung 52: Optionen zur Busbeschleunigung





3.1.3 Optimierung des Angebotes in Schwachverkehrszeiten



Besondere Herausforderungen für den Busverkehr stellen neben den Zeiten der Verkehrsspitzen morgens und nachmittags insbesondere die Zeiten einer sehr geringen Nachfrage (sog. Schwachverkehrszeiten) und die Bedienung in dispersen Siedlungsräumen dar. Schwachverkehrszeiten sind vor allem die frühen Morgen- sowie Abend- und Nachtstunden sowie im Allgemeinen Wochenenden und Feiertage. Einerseits ist eine attraktive Bedienungsqualität in den Schwachverkehrszeiten aufgrund der geringen Nutzungspotenziale kaum wirtschaftlich zu betreiben, andererseits muss gerade in diesen Zeiten ein Mobilitätsangebot vorhanden sein, um die Abhängigkeit vom eigenen Pkw zu verringern.

Bausteine

Bereits bestehende Angebote in Schwachverkehrszeiten:

- Bedienung des CHEMPARKs für die große Anzahl der Schichtarbeiter: Dementsprechend wird über einige Buslinien bereits in den frühen Morgenstunden ein Angebot in Richtung des CHEMPARKs bereitgestellt. Angebunden sind vor allem eher periphere, relativ einwohnerstarke Bereiche wie z.B. Steinbüchel bzw. Mathildenhof. Die Buslinien verkehren nur werktags und teilweise auch mit nur wenigen Fahrten am Tag.
- Es existiert ein AST-Angebot (Anruf-Sammel-Taxi) auf Leverkusener Stadtgebiet, welches allerdings nur eine Linie umfasst (Linie 234; Bereich Birkenberg).
- Des Weiteren besteht ein Nachtbus-Angebot, das in den Nächten von Freitag auf Samstag, vor wöchentlichen Feiertagen sowie von Samstag auf Sonntag verkehrt und die Stadtteile bedient. Zwei der insgesamt sechs Nachtbus-Linien verkehren auch stadtgrenzenüberschreitend (in Richtung Langenfeld und Richtung Burscheid-Hilgen).
- SPNV-Angebote Lev.-Mitte:
 - S6: werktägliche Bedienung von 05 Uhr morgens bis 02 Uhr am darauffolgenden Tag; durchgängige nächtliche Bedienung im Takt 60 am Wochenende / vor Feiertagen
 - RE1: werktägliche Bedienung von 06 Uhr am Morgen bis 0 Uhr; Lücke zwischen 01 Uhr bis 06 Uhr am Wochenende / vor Feiertagen
 - RE 5: werktägliche Bedienung von 06 Uhr am Morgen bis 21 Uhr; Lücke zwischen 23 Uhr abends und 07 Uhr morgens am Wochenende / vor Feiertagen
- SPNV-Angebote Opladen:
 - RE 7: werktägliche Bedienung von 5:30 Uhr morgens bis 22:30 Uhr abends; Lücke zwischen 22:30 Uhr abends bis 06:30 Uhr morgens am Wochenende / vor Feiertagen
 - RB 48: werktägliche Bedienung von 05 Uhr morgens bis 01 Uhr am darauffolgenden Tag; Lücke zwischen 04 bis 06 Uhr am Wochenende / vor Feiertagen
- SPNV-Angebote Schlebusch Bf.:
 - RB 48: werktägliche Bedienung von 05 Uhr morgens bis 01 Uhr am darauffolgenden Tag; Lücke zwischen 04 bis 06 Uhr am Wochenende / vor Feiertagen

Prüfung des Angebotsausbaus in Schwachverkehrszeiten:

Erster Schritt dieser Maßnahme ist die Prüfung von weiteren umsteigefreien Verbindungen zum CHEMPARK. Zu prüfende Bereiche und Linien sind demnach:

1. Verlängerung der Linie SB20 in Schwachverkehrszeiten zur umsteigefreien Anbindung des CHEMPARKs aus Quettingen
2. Verlängerung der Linie SB23 in Schwachverkehrszeiten zur umsteigefreien Anbindung des CHEMPARKs aus Hitdorf bzw. Monheim

Darüber hinaus sind die Taktungen der umsteigefreien Verbindungen zum CHEMPARK zu überprüfen, hier könnte insbesondere der Takt der Linie 250 von 60-minütig auf 30-minütig erhöht werden.

Weiterer Schritt dieser Maßnahme ist die Prüfung der Ausweitung der Nachtbuslinien. Zu prüfende Bereiche und Linien sind in diesem Fall:

 3.1.3 Optimierung des Angebotes in Schwachverkehrszeiten		A B C	
		D E F	
<ol style="list-style-type: none"> 1. Veränderung des Linienverlaufs des N21 oder des N22, um Quettingen zu erschließen 2. Weiterführung des N23 in Richtung Monheim 3. Aufbau eines Angebots in Richtung Köln-Flittard 4. Prüfung der Taktung der Nachtbuslinien (insb. N20, N22 & N25; ggf. Erhöhung auf 30-minütige Taktung) 			
<p>Eine Taktverdichtung oder ein reguläres Linienangebot ist in manchen Teilen des Stadtgebiets wirtschaftlich nicht möglich bzw. nicht sinnvoll. Um trotzdem eine Qualifizierung des Busverkehrsangebots in Schwachverkehrszeiten zu erreichen eignen sich On-Demand-Angebote, die nach vorheriger Buchung über ein geeignetes Medium (möglichst inkl. einer einfach zu bedienenden Smartphone-App) genutzt werden können. Nach Möglichkeit sollten On-Demand-Angebote „aus einer Hand“ von der wupsi organisiert werden, da sie dann bestmöglich auf das bereits bestehende ÖPNV-Angebot abgestimmt werden können und „Kannibalisierungseffekten“ entgegengewirkt werden kann.</p> <p>Die wupsi GmbH steht dazu bereits in Kontakt mit verschiedenen Anbietern und prüft welche Art von On-Demand-Angeboten, in welchen Bereichen der Stadt sich am besten integrieren lassen. Seitens der Stadt sollten diese Vorstöße unterstützt und begleitet werden.</p>			
<p><u>Organisation der On-Demand-Angebote:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Möglichst Einsatz von „free Floating“-Fahrzeugen, die in Schwachverkehrszeiten die Nachfrage durch effizient gebündelte, flexible Routenverläufe aufnehmen ▪ Anmeldung des Fahrtenwunsches mit Angabe von Start- und Zielpunkt per Smartphone-App, über eine Website und alternativ telefonisch. Der Nutzer wird dynamisch über Standort des Fahrzeuges und die erwartete Ankunftszeit informiert ▪ Bestellmöglichkeit von Anschlussfahrten an den Linienbusverkehr über das Fahrpersonal ▪ Best Practice Beispiele von On-Demand-Angeboten: Nockmobil⁶ (Österreich), ioki – Mobility as a Service⁷ 			
<p><u>Organisation weiterer Angebote:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Prüfung weiterer Angebote v. a. während der Schwachverkehrszeit abends (Veranstaltungsangebote⁸) ▪ Einheitlicher Betrieb und öffentlichkeitswirksame Vermarktung der Angebote 			
<p>Abhängigkeiten / Bezug zu anderen Maßnahmen</p> <ul style="list-style-type: none"> <li style="width: 50%;">▪ 3.4 Weiterentwicklung des Tarifsystems <li style="width: 50%;">▪ 3.8 Kommunikation und Marketing <li style="width: 50%;">▪ 3.6 Autonomes Fahren <li style="width: 50%;">▪ 3.9 Managementaufgaben <li style="width: 50%;">▪ 3.7 Fahrgastinformation und Service 			
<p>Regionsrelevant: ja</p>		<p>Zielkonflikte:</p>	
<p>Akteure: wupsi GmbH, KVB, VRS, NVR</p>			
<p>Priorität</p> <div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="width: 15px; height: 15px; background-color: blue; margin-right: 5px;"></div> <div style="width: 15px; height: 15px; background-color: blue; margin-right: 5px;"></div> <div style="width: 15px; height: 15px; border: 1px solid blue; margin-right: 5px;"></div> </div>	<p>Umsetzungsfrist</p> <div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="width: 15px; height: 15px; border-bottom: 2px solid blue; margin-right: 5px;"></div> <div style="width: 15px; height: 15px; border-bottom: 2px solid blue; margin-right: 5px;"></div> <div style="width: 15px; height: 15px; border-bottom: 2px solid blue; margin-right: 5px;"></div> </div>	<p>Kostenklasse</p> <p>€ € € € €*</p>	<p>Kosten-Wirkungs-Klasse</p> <p>mittel</p>
<p>Sonstige Bemerkungen und Hinweise: *jährliches Maßnahmenprogramm</p>			

⁶ <https://www.nockmobil.at/>

⁷ <https://ioki.com/on-demand-mobilitaet/>

⁸ Ausweitung der Bedienungszeiträume in Anlehnung an Veranstaltungen in Kooperation mit den jeweiligen Veranstaltern

Abbildung 53: Prüfung auf Taktverdichtung und Ausweitung des Fahrtenangebots




Linie	Streckenverlauf	Anmerkung
201	Lützenkirchen – Opladen – Lev.-Mitte – ChemPark	Mo-Fr: 04:30 – 22:00 Uhr Takt 20 (bis 01:00 Uhr Takt 30)
SB20	Lützenkirchen – Quettingen – Lev.-Mitte	05:00 – 19:30 Uhr Takt 20 (bis 00:30 Uhr Takt 60)
SB23	Monheim – Hiltorf – Rheindorf – Bürrig – Lev.-Mitte	06:00 – 20:30 Uhr Takt 20 (ab 04:30 Uhr Takt 40, bis 00:30 Uhr Takt 30)
221/SB27	Rheindorf Nord – Rheindorf Süd – Bürrig – ChemPark Tor 10	06:00 – 08:30 Uhr & 15:30 – 18:30 Uhr Takt 20 (ab 04:30 Uhr Takt 30)
SB28	Mathildenhof – Schiebusch Post – Willy-Brandt-Ring – ChemPark Tor 10	06:00 – 09:00 Uhr & 15:30 – 19:00 Uhr Takt 20 (ab 05:00 Uhr Takt 60)
SB29	Alt-Steinbüchel – Willy-Brandt-Ring – ChemPark Tor 10	06:30 – 09:00 Uhr & 15:30 – 19:00 Uhr Takt 20 (ab 05:00 Uhr Takt 30)
250	Köln Hbf – ChemPark – Lev.-Mitte – Opladen – Leichlingen – Solingen	Mo-Fr: 05:00 – 22:30 Uhr Takt 60*
251	Leichlingen – Bergisch Neukirchen – Opladen – Rathaus Galerie – ChemPark	Mo-Fr: 06:30 – 08:00 Uhr 2 Fahrten, 15:30 – 17:30 Uhr 2 Fahrten nur zurück
255	ChemPark-S – Lev.-Mitte – Küppersteg – Opladen – Leichlingen – Witzhelden	Mo-Fr: 04:30 – 20:30 Uhr Takt 20 (bis 23:30 Uhr Takt 60)
SB20n	Lützenkirchen – Quettingen – Lev.-Mitte – ChemPark	05:00 – 19:30 Uhr Takt 20 (bis 00:30 Uhr Takt 60)
SB23n	Monheim – Hiltorf – Rheindorf Süd – Bürrig – Lev.-Mitte – ChemPark	06:00 – 20:30 Uhr Takt 20 (ab 04:30 Uhr Takt 40, bis 00:30 Uhr Takt 30)

* Überprüfung der Taktung und ggf. Verdichtung auf Takt 30

Abbildung 54: Prüfung auf Taktverdichtung und Ausweitung des Fahrtenangebots (Nachtbuslinien)

Linie	Streckenverlauf	Anmerkung
N 20	Opladen – Langenfeld-Reusrath – Langenfeld-S	Fr/Sa: 00:30 – 03:30 Uhr Takt 60*
N 21	Lev.-Mitte – Opladen – Lützenkirchen	Fr/Sa: 00:00 – 03:00 Uhr Takt 60*
N 22	Opladen – Kuppersteg – Manfort – Schlebusch Stadtbahn – Schlebusch – Alkenrath – Quettingen – Opladen	Fr/Sa: 00:00 – 03:00 Uhr Takt 60
N 23	Lev.-Mitte – Bürrig – Rheindorf – Hitdorf – Rheindorf – Bürrig – Lev.-Mitte	Fr/Sa: 00:00 – 03:00 Uhr Takt 60
N 24	Lev.-Mitte – Manfort – Schlebusch – Alt Steinbüchel – Mathildenhof-Schlebusch – Manfort – Lev.-Mitte	Fr/Sa: 00:00 – 03:00 Uhr Takt 60
N 25	Opladen – Burscheid – Hilgen	Fr/Sa: 00:30 – 03:00 Uhr Takt 60*
N 21n	Lev.-Mitte – Opladen – Lützenkirchen – Quettingen neu – Opladen – Lev.-Mitte	Fr/Sa: 00:00 – 03:00 Uhr Takt 60*
N 22n	Opladen – Kuppersteg – Manfort – Schlebusch Stadtbahn – Schlebusch – Alkenrath – Quettingen neu – Opladen	Fr/Sa: 00:30 – 03:00 Uhr Takt 60
N 23n	Lev.-Mitte – Bürrig – Rheindorf Süd/Nord – Hitdorf – Monheim – Rheindorf Süd/Nord – Bürrig – Lev.-Mitte	Fr/Sa: 00:00 – 03:00 Uhr Takt 60
N 26	Lev.-Mitte – ChemPark – Köln-Flittard – Köln Stammheim – Köln-Mühlheim	Fr/Sa: 00:30 – 03:00 Uhr Takt 60

* Überprüfung der Taktung und ggf. Verdichtung auf Takt 30

	<h3>3.1.4 Machbarkeitsstudie zu einem regionalen Wasserbus auf dem Rhein</h3>	<table border="1" style="margin: auto;"> <tr> <td style="padding: 2px;">A</td> <td style="padding: 2px; background-color: red; color: white;">B</td> <td style="padding: 2px;">C</td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px; background-color: blue; color: white;">D</td> <td style="padding: 2px;">E</td> <td style="padding: 2px;">F</td> </tr> </table>	A	B	C	D	E	F
A	B	C						
D	E	F						
<p>Ein Wasserbusverkehr auf dem Rhein stellt eine bisher nicht genutzte Alternative zum MIV dar, die hinsichtlich der bestehenden Pendlerverbindungen zwischen den Städten entlang des Rheins Potenzial hat. Vor dem Hintergrund derzeitiger Mobilitätsentwicklungen (Verkehrswende, Elektromobilität, etc.) und den immer stärker in den Fokus rückenden Umweltaspekten des Verkehrs (Klimanotstände in den Städten, Dieselfahrverbote, etc.) könnte eine Wasserbussystem neben der Entlastung der Straßen auch zu einer Entlastung der Umwelt von durch den Verkehr verursachten Emissionen beitragen.</p>								
<p>Bausteine</p> <p>Ziel der Machbarkeitsstudie ist die Untersuchung der verkehrlichen, betrieblichen und technischen Machbarkeit eines regionalen Wasserbussystems auf dem Rhein und die Erarbeitung von fachlichen Entscheidungsgrundlagen gemäß einer vereinfachten Kosten-Nutzen-Berechnung. Dieses interkommunale Vorhaben fußt auf folgenden Schwerpunkten:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Schaffung schneller Direktverbindungen entlang beider Rheinseiten <ul style="list-style-type: none"> ➔ mögliche Entlastung paralleler Schienen- und Straßenverbindungen unter Berücksichtigung der hoch verdichteten Bereiche ▪ Integration des Wasserbusses in das bestehende ÖPNV-System (Tarife, Taktung, Information, etc.) ▪ Verknüpfung mit dem bestehenden und geplanten Radverkehrsnetz; Einbezug bestehender Radverleihsysteme (KVB-Rad, Leihradssystem wupsi); Fahrradmitnahme ▪ Prüfung des Wasserbusbetriebs mit lokal emissionsfreien Antriebsformen (z.B. batterieelektrisch) ▪ Erschließung ufernaher Siedlungsbereiche <ul style="list-style-type: none"> ➔ aktuelle Siedlungsentwicklungen in Rheinnähe könnten so von einer ÖPNV-Anbindung profitieren (z.B. Mülheim-Süd, Deutzer Hafen, Parkstadt Süd, Leverkusen, Wesseling) ▪ Berücksichtigung der Seveso-III-Richtlinie (Schutzabstände zu Unternehmen, die einem Betriebsbereich nach der Störfallverordnung nachgehen) ▪ Prüfung einer schrittweisen Implementation des Wasserbussystems und der regionalen Ausweitung über den Untersuchungsraum hinaus <p>Die Machbarkeitsstudie mit den aufgeführten Schwerpunkten soll möglichst kurzfristig an einen Auftragnehmer vergeben werden, da die zur Verfügung stehenden Fördermittel für das Gesamtprojekt bis Ende 2020 abgerechnet sein müssen.</p>								
<p>Abhängigkeiten / Bezug zu anderen Maßnahmen</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ 3.1 Weiterentwicklung des städtischen und regionalen Busverkehrs 								
<p>Regionsrelevant: ja</p>	<p>Zielkonflikte:</p>							
<p>Akteure: Stadt Leverkusen, wupsi GmbH, KVB, VRS, NVR</p>								
<p>Priorität </p>	<p>Umsetzungsfrist </p>	<p>Kostenklasse € € € € € Förderung möglich</p>	<p>Kosten-Wirkungs-Klasse niedrig</p>					

3.2 Weiterentwicklung des schienengebundenen Verkehrs

Grundsätzlich besteht in Leverkusen mit zwei durch das Stadtgebiet führenden Gleistrassen und insgesamt sechs Bahnhöfen im Stadtgebiet eine gute Anbindung an den schienengebundenen Verkehr. Allerdings fehlt eine Schienenanbindung in Ost-West-Richtung. Mit Einführung des Rhein-Ruhr-Expresses (RRX) und dessen Halt in Leverkusen-Mitte wird sich die Erschließungssituation in naher Zukunft deutlich verbessern. Der Vorlaufbetrieb mit den neuen RRX-Fahrzeugen hat im Juni 2019 bereits begonnen, die Einführung der angestrebten Taktverdichtung (Takt 15 durch vier RRX-Linien) ist allerdings an den Ausbau der Infrastruktur gebunden. Der Beginn der Baumaßnahmen am Bahnhof Lev.-Mitte ist im Jahr 2021 vorgesehen. Schieneninfrastrukturprojekte unterliegen grundsätzlich einem erheblichen Planungsaufwand, hohen Kosten und ggf. auch öffentlichen Widerständen. Perspektivisch ist mit Blick auf die Pendlerströme eine Weiterentwicklung des SPNV-Angebotes von Bedeutung. Die Stadt Leverkusen sollte sich gegenüber dem Zweckverband und Aufgabenträgern entsprechend positionieren und ggf. kommunale Allianzen anstreben. Hinsichtlich Stadtbahnanbindungen sind Kooperationen mit der Stadt Köln anzustreben.

Bausteine

Verlängerung der Stadtbahnlinie 4

Die Stadtbahnlinie 4 der Kölner Verkehrsbetriebe (KVB) führt von Köln Mülheim kommend bis an den Stadtrand von Leverkusen im Bereich Schlebusch. Eine Verlängerung der Stadtbahnlinie ist angedacht, bei denen zwei zu prüfenden Varianten bestehen. Durch die Weiterführung der Stadtbahnlinie würde Leverkusen auf seinem Stadtgebiet wieder eine Stadtbahnlinie führen (siehe Maßnahmenfeld 3.2.1). Ehemals bestehende Linien wurden zwischen 1955 und 1963 eingestellt und deren Trassen zu Gunsten des Autoverkehrs zurückgebaut.

Stadtbahnanbindung Köln Flittard – CHEMPARK - Opladen

Ein direkter Schienenanschluss zwischen Opladen und Leverkusen-Mitte, dem CHEMPARK und dem Kölner Norden besteht derzeit nicht. Aufgrund der weiter steigenden Bedeutung von Opladen mit der Entwicklung der Bahnstadt gewinnt eine Verbesserung Schienenanbindung aber an Bedeutung. Die Stadt Köln betreibt Planungen zur Netzerweiterung der Kölner Stadtbahn. Diese sieht von Köln Mülheim aus kommend eine Anbindung der Stadtteile Stammheim und Flittard vor. Sinnvoll ist eine Weiterführung der Linie über den Leverkusener CHEMPARK, den Verlauf der B8 mit Anbindung von Wiesdorf, Kuppersteg und letztlich Opladen. (siehe Maßnahmenfeld 3.2.2)

Nah- und Fernverkehrsanbindung

Der SPNV-Nahverkehrsplan des NVR (Nahverkehr Rheinland) aus dem Jahr 2016 sieht für das Zielnetz im Jahr 2030+ die Einrichtung einer weiteren S-Bahn-Verbindung von Köln in Richtung Leverkusen vor (S16). Die S-Bahnlinie führt in den Kölner Süden und im weiteren Verlauf über den Flughafen Köln/Bonn nach Windeck. Haltepunkte auf Leverkusener Stadtgebiet sind Leverkusen-CHEMPARK, Leverkusen-Mitte, Leverkusen-Küppersteg und Leverkusen-Rheindorf (gleichzeitig Endhaltepunkt). Die Einrichtung dieser Verbindung gilt es von Seiten der Stadt Leverkusen voranzutreiben und zu unterstützen.

Darüber hinaus wurden vom Rat der Stadt Leverkusen Beschlüsse gefasst, die die Prüfung weiterer S-Bahn-Verbindungen im Rahmen von Machbarkeitsstudien vorsehen. Die zu prüfenden Verbindungen beziehen sich auf Erweiterungen des im SPNV-Nahverkehrsplan 2016 ersichtlichen Zielnetz

2030+ und sind insbesondere auf die bessere Anbindung von Opladen Bf und Schlebusch Bf ausgerichtet. (siehe Maßnahmenfeld 3.2.3)

Der schienengebundene Verkehr sollte außerdem im Zusammenhang mit weiteren umliegenden Kommunen sowie der Region stetig weiterentwickelt werden. Dazu muss die Stadt Leverkusen sich entsprechend positionieren und ihre Bestrebungen gegenüber den beteiligten Institutionen (Zweckverband, Verkehrsunternehmen, etc.) und in kommenden Planwerken vertreten. Ein weiterer wichtiger Aspekt wäre z.B. eine verbesserte Fernverkehrsanbindung von Lev.-Mitte mit mehreren Zügen pro Tag, die insbesondere die Berufsverkehrsspitzen bedienen.

Erhebungen und Evaluationen

Schienengebundene Verkehre müssen einer regelmäßigen Evaluation der Fahrgastnachfrage unterliegen, um frühzeitig bedarfsgerechte Angebotsänderungen durchführen zu können. Schwerpunkte müssen dabei die Nicht- und Gelegenheitsnutzer sein. Grundsätzlich sollte hier ca. alle fünf bis acht Jahre eine Haushaltsbefragung durchgeführt werden, welche gezielt um Fragen zur Bahn- und Busnutzung ergänzt wird. Ergänzend sollten Evaluationen der durchführenden Verkehrsunternehmen herangezogen werden, sofern diese abrufbar sind (z.B. jährliche Studien des NVR).



3.2.1 Verlängerung der Stadtbahnlinie 4



Die Maßnahme der Verlängerung der Stadtbahnlinie 4 vom derzeitigen Endhaltepunkt Schlebusch wurde in der Verwaltung, Politik sowie in der breiten Öffentlichkeit Leverkusens bereits mehrfach diskutiert. Eine Verlängerung der Stadtbahnlinie 4 auf Leverkusener Stadtgebiet wird vielfach unterstützt, wobei über den potenziellen Linienvverlauf Uneinigkeit besteht. Mögliche Verläufe werden im Weiteren vorgestellt und abschätzend bewertet.

Bausteine

Mögliche Linienvverläufe der Stadtbahnlinie 4 auf Leverkusener Stadtgebiet betreffen die in der Abbildung dargestellten Verlängerung in Richtung Klinikum Schlebusch oder in Richtung Schlebusch Zentrum.

Variante in Richtung Klinikum Schlebusch

Die Verlängerung der Stadtbahnlinie 4 in Richtung des Klinikums Schlebusch wurde von der Stadt Leverkusen als Maßnahme zur Entlastung des bestehenden P+R-Parkplatzes an der jetzigen Endhaltestelle im ÖPNV-Bedarfsplan des Landes NRW angemeldet. Der Linienvverlauf über Nebenstraßen, durch das Neubaugebiet Bullenwiese sowie entlang des Karl-Carstens-Ring sieht zwei zusätzliche Haltestellen vor und beinhaltet die langfristige Option einer weiteren Verlängerung in Richtung Opladen mit unklarer Trassenführung. Der angesprochene ÖPNV-Bedarfsplan befindet sich derzeit in der Maßnahmenbewertung, weshalb eine Einschätzung von Seiten des Ministeriums für Verkehr des Landes NRW aussteht. Der Bedarf der Verlängerungsvariante in Richtung Klinikum wurde durch die Leverkusener Bevölkerung vermehrt hervorgehoben. Die wupsi hat daraufhin in einem Versuch die Linienvführung der ehemaligen Linie 215 (mittlerweile 205) über die Haltestelle Am Gesundheitspark geführt, um eine direkte Verbindung vom Stadtbahnhalte Schlebusch zum Klinikum zu erreichen. Diese Änderung wurde mit Einführung des Schnellbussystems im August 2019 aufgrund sehr geringer Auslastungszahlen wieder rückgängig gemacht und die Linienvführung zurück ins Schlebuscher Zentrum verlagert.

Abbildung 55: Varianten Stadtbahnverlängerung Linie 4



Quelle: eigene Darstellung; Kartengrundlage © GeoBasis-DE / BKG (2020)

Variante in Richtung Schlebusch Zentrum

Eine Verlängerung der Stadtbahnlinie 4 in Richtung Schlebusch Zentrum wurde nicht im ÖPNV-Bedarfsplan des Landes NRW angemeldet, stellt allerdings eine interessante Variante dar. Der Linienvverlauf würde über die Mülheimer Straße und die Oulustraße führen. Dabei würde der Lindenplatz erschlossen werden und die Verlängerung zunächst im Bereich der Kreuzung Herbert-Wehner-Straße / Oulustraße / Odenthaler Straße enden. Innerhalb dieses Verlaufs wäre die Integration von zwei bis drei zusätzlichen Haltestellen möglich. Die Potenziale dieser Variante sind die attraktive Anbindung des Schlebuscher Zentrums, die Verknüpfungsmöglichkeit zu bestehenden sowie neu hinzukommenden Buslinien (SB22, SB28 und SB PS) und die Verbindung zu Maßnahmen der Verkehrsberuhigung (siehe Maßnahmenfeld 4.1.1, 5.2.1) im Bereich der Oulustraße. Langfristig bestehen auch bei dieser Variante Verlängerungspotenziale sowohl in Richtung Steinbüchel und weiterführend bis Burscheid als auch dem politischen Wunsch einer Anbindung von Opladen entspre-



3.2.1 Verlängerung der Stadtbahnlinie 4



chend in nordwestliche Richtung. Hierzu müssten allerdings weitere Planungen (z.B. Machbarkeitsstudie zur Integration einer Gleistrasse) veranlasst werden, die mit weiteren Kosten einhergehen würden.

Ersteinschätzung der Varianten

Aus gutachterlicher Sicht bestehen durch beide Varianten Potenziale für die Stadt Leverkusen. Die Variante in Richtung Schlebusch Zentrum könnte allerdings größeres Nutzerpotenzial bieten, da sie mehr Wohnbereiche und Nutzungen anbindet und nicht nur eine singuläre Infrastruktur bedient. Darüber hinaus besteht in der Verknüpfung zu weiteren Buslinien in Schlebusch Zentrum ein Vorteil, der insbesondere die Multi- und Intermodalität fördert. Diesen Potenzialen der Anbindung von Schlebusch-Zentrum an die Stadtbahnlinie 4 stehen Fragen der Realisierungsmöglichkeiten gegenüber: Die Gleistrassen müssten in die bestehenden Straßenquerschnitte (Mülheimer Straße, Oulustraße) integriert werden. Hier sind die bauliche und technische Machbarkeit sowie ggf. negative Folgewirkungen (Lärmschutz) im Detail zu prüfen.

Die Variante in Richtung Klinikum bietet vor allem in Verbindung mit einer Einführung des Jobtickets ein Potenzial für die Mitarbeitenden des Klinikums. Des Weiteren erscheint die Integration der Gleistrasse für diese Variante einfacher zu sein. Darüber hinaus wäre bei der Verlängerung über das Klinikum hinaus in Richtung Opladen ebenfalls die Verknüpfung zu zahlreichen Buslinien im Bereich des Knotens Karl-Carstens-Ring / Herbert-Wehner-Straße / Gustav-Heinemann-Allee möglich. Insbesondere dem Potenzial der Anbindung des Klinikums durch die Linie 4 steht die Nachfrage gegenüber: Eine testweise Verbindung zwischen Endhaltepunkt der Linie 4 und des Klinikums über eine Buslinie hat keine relevante Auslastung ergeben. Dementsprechend wäre hierzu eine Potenzialanalyse notwendig.

Gutachterliche Empfehlung zur Verlängerung der Stadtbahnlinie 4 ist daher, dass die Stadt Leverkusen gegenüber den weiteren beteiligten Institutionen und Akteuren die Position vertritt, dass eine Verlängerung auf das Leverkusener Stadtgebiet mittel- bis langfristig sinnvoll und politisch gewollt ist. Für die genannten Varianten sollte aufgrund der möglichen Potenziale und Restriktionen eine Machbarkeits- und Potenzialanalyse durchgeführt werden, die letztlich in einer präzisierten Anmeldung im ÖPNV-Bedarfsplan mündet.

Abhängigkeiten / Bezug zu anderen Maßnahmen

- 4.1.1 Entlastung Stadtteilzentrum Schlebusch
- 5.2.1 Aufwertung der Mülheimer Straße

Regionsrelevant: ja	Zielkonflikte: großer Flächenbedarf der Stadtbahn, führt zu Konflikten zwischen den Verkehrsarten bei der Flächenverteilung im begrenzten Straßenraum		
Akteure: Stadt Leverkusen, KVB, Land NRW, ...			
Priorität 	Umsetzungsfrist 	Kostenklasse € € € € € Förderung möglich	Kosten-Wirkungs-Klasse mittel



3.2.2 Stadtbahnanbindung Flittard – CHEMPARK - Opladen



Die Stadt Köln plant im Zuge der Netzerweiterung der Stadtbahn die Anbindung der Stadtteile Stammheim und Flittard. Diese liegen südlich des Leverkusener CHEMPARKs. Unter Voraussetzung der Umsetzung dieser Netzerweiterung hat die Stadt Leverkusen die Maßnahme der Stadtbahnverlängerung ab der Stadtgrenze Köln/Leverkusen im ÖPNV-Bedarfsplan des Landes NRW angemeldet.

Bausteine

Der bisher geplante Erweiterungsverlauf der Stadtbahnlinie auf Kölner Stadtgebiet sieht den Endhaltepunkt in Flittard, deutlich vor dem Leverkusener Stadtgebiet vor. Dementsprechend ist die Verlängerung bis zur Leverkusener Stadtgrenze grundlegende Voraussetzung zur Weiterführung in Leverkusen. An dieser Stelle müssen weitergehende Abstimmungen mit der Stadt Köln stattfinden, da der angedachte Linienverlauf (siehe nebenstehende Abbildung) insbesondere in Flittard die Weiterführung im Bereich der B8 auf Leverkusener Stadtgebiet erschwert.

Teile des angedachten Streckenverlaufs auf Kölner sowie Leverkusener Stadtgebiet waren bereits Bestandteil der Straßenbahnlinie O, die von Köln-Mülheim über Stammheim, das Bayerwerk, das Leverkusener Rathaus sowie Küppersteg nach Leverkusen-Opladen führte. Im Jahr 1958 wurde diese Straßenbahnlinie aufgrund der stadt- und verkehrsplanerischen Priorisierung des Automobils eingestellt.

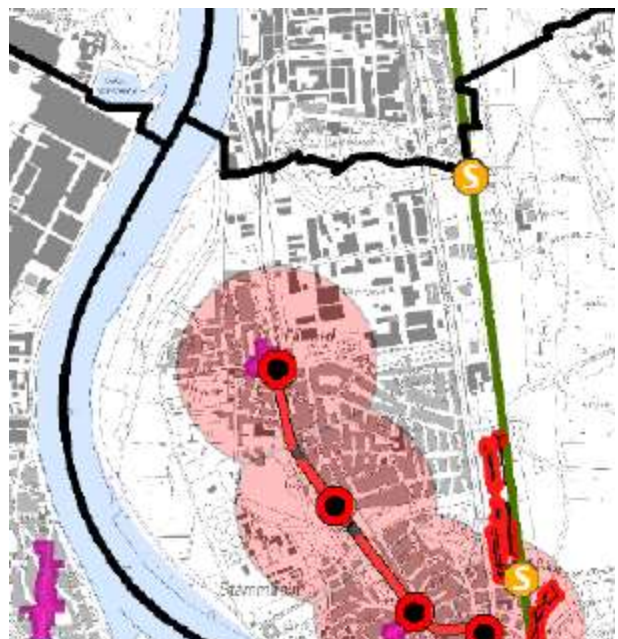
Auf Leverkusener Stadtgebiet ist es sinnvoll, die Stadtbahnlinie im Bereich der B8 weiterzuführen, den CHEMPARK und Leverkusen-Mitte anzubinden sowie die Stadtbahnlinie im weiteren Verlauf der B8 über Küppersteg bis Opladen zu führen. Bedeutung hätte in diesem Zusammenhang auch die Verbindung zur angestoßenen Maßnahme der Umgestaltung der B8 in Küppersteg, die vom Rat der Stadt Leverkusen bereits im Jahr 2017 grundlegend beschlossen wurde. In diesem Zusammenhang

wurde auch eine Machbarkeitsstudie erarbeitet, die die Verbindung zwischen einem Umbau der B8 und einer potenziellen Stadtbahntrasse in deren Bereich geprüft hat. Diese kam zu dem Schluss, dass ein Umbau der B8 sowie eine spätere Umsetzung einer Stadtbahntrasse keine unlösbaren Konflikte mit sich bringen würde.




Ersteinschätzung zur Stadtbahnanbindung Flittard – CHEMPARK – Opladen

Zunächst gilt es frühzeitig Informationen zu den Planungen zu erhalten und einen interkommunalen Austausch zwischen den beteiligten Institutionen anzuregen. Dabei sollte die Stadt Leverkusen ihre Position einbringen und Lösungsmöglichkeiten und -ideen zur Linienführung der Stadtbahn auf Leverkusener Stadtgebiet darlegen. Dabei ist insbesondere von Bedeutung, aufzuzeigen, dass eine Führung der Gleistrasse im Bereich der B8 (auf Kölner Gebiet) die Möglichkeit bietet die Stadtbahn auf Leverkusener Stadtgebiet weiterzuführen. In eine Abstimmung mit der Stadt Köln sollte dementsprechend eingebracht werden, dass eine „Flügelösung“ zur Anbindung von Flittard und eine gleichzeitige Anbindung des Leverkusener Stadtgebiets über die B8 Mehrwert für beide Städte hätte. In diesem Zusammenhang ist die Anmeldung im ÖPNV-Bedarfsplan zu präzisieren und um die Position der Stadt Leverkusen zur potenziellen Verlängerung der Stadtbahnlinie 12 zu ergänzen. Auf

Abbildung 56: Teilausschnitt Netzerweiterung Stadtbahn Köln



Quelle: Stadt Köln; Stand 10/2015

 3.2.2 Stadtbahnanbindung Flittard – CHEMPARK - Opladen		<table border="1"> <tr> <td style="background-color: orange;">A</td> <td style="background-color: red;">B</td> <td style="background-color: green;">C</td> </tr> <tr> <td style="background-color: blue;">D</td> <td style="background-color: lightgrey;">E</td> <td style="background-color: lightgrey;">F</td> </tr> </table>		A	B	C	D	E	F
A	B	C							
D	E	F							
<p>Grundlage der Machbarkeitsstudie zum Umbau der B8 muss dementsprechend bei sämtlichen Umgestaltungsmaßnahmen im Bereich der potenziellen Trassenführung die Möglichkeit der Integration einer Stadtbahntrasse berücksichtigt werden.</p> <p>Abhängigkeiten / Bezug zu anderen Maßnahmen</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ 3.1.2 Busbeschleunigung / Zuverlässigkeit des Busverkehrs 									
Regionsrelevant: ja		Zielkonflikte: großer Flächenbedarf der Stadtbahn, führt zu Konflikten zwischen den Verkehrsarten bei der Flächenverteilung im begrenzten Straßenraum							
Akteure: Stadt Leverkusen, Stadt Köln, KVB, Land NRW									
Priorität 	Umsetzungsfrist 	Kostenklasse € € € € € Förderung möglich	Kosten-Wirkungs-Klasse hoch						



3.2.3 Machbarkeitsstudien zur Verlängerung der S-Bahnlinien S1 und S17

A	B	C
D	E	F

Der Rat der Stadt Leverkusen hat vor dem Hintergrund mehrerer parteiübergreifender Anträge Beschlüsse gefasst, die die Beauftragung von Machbarkeitsstudien für die Verlängerung von zwei S-Bahnlinien vorsehen (S1 und S17). Einerseits besteht die Idee der Verlängerung der bereits verkehrenden S1 von Solingen in Richtung Opladen Bf bzw. sogar darüber hinaus bis Schlebusch-Bf. Andererseits soll eine Verlängerung der im SPNV-Nahverkehrsplan 2016 vorgesehenen S-Bahnlinie 17, die von Bonn über Köln bis Köln Messe / Deutz führt, bis nach Opladen Bf und darüber hinaus weiter nach Wuppertal geprüft werden.

Bausteine

Grundsätzliches Konzept hinter den beiden Machbarkeitsstudien ist die attraktivere Anbindung von Opladen Bf, wobei insbesondere direkte Verbindungen nach Düsseldorf bzw. Köln sowie eine Angebotsausweitung im Vordergrund stehen.

Machbarkeitsstudie Verlängerung der S-Bahnlinie 1

Die Verlängerung der S1 von Solingen nach Opladen Bf bzw. bis Schlebusch-Bf würde eine Direktverbindung zwischen Opladen und Düsseldorf schaffen. Für diese Strecke ist bislang ein Umstieg in Solingen notwendig. Davon ausgehend, dass der Weg zum Bahnhof in Opladen ebenfalls mit einem Umstieg verbunden ist, benötigen Pendler bis Düsseldorf Hbf bereits zwei Umstiege, was nach Studien ein erhebliches Hemmnis zur Nutzung des ÖPNVs/SPNVs darstellt. Bisher scheitert eine Verlängerung nach Auffassung des NVR an der zurzeit vorhandenen Auslastung der Schieneninfrastruktur, die keine weitere Linie im 20-minütigen Takt ermöglicht. Daher ist im Zuge der Machbarkeitsstudie zu klären, welche Ausbaumaßnahmen für eine Verlängerung der S1 notwendig werden. Als Auftraggeber der Machbarkeitsstudie einer direkten Verbindung zwischen Düsseldorf Hbf und Opladen Bf sind neben dem NVR und dem VRR auch die Kommunen Leichlingen, Solingen und Leverkusen zu nennen.

Im Zusammenhang mit der Verlängerung der S1 ist darüber hinaus zu prüfen, ob die Reaktivierung der Güterzugstrecke Opladen Bf – Langenfeld-Immigrath – Hilden – Düsseldorf sich als mögliche Alternative für die S1-Verlängerung ab Solingen eignen würde. Weiter ist zu prüfen, ob sich die Güterzugtrasse Opladen Bf – Alkenrath – Morsbroich – Köln-Hohenhaus – Köln-Mülheim – Köln Hbf ggf. zur Weiterführung der Direktverbindung zwischen Düsseldorf und Opladen Bf eignet.

Machbarkeitsstudie Verlängerung der geplanten S-Bahnlinie 17

Die Verlängerung der geplanten S17 von Köln Messe / Deutz nach Opladen Bf und darüber hinaus bis nach Wuppertal würde eine S-Bahnverbindung auf der Rhein-Wupper-Achse (Köln – Wuppertal) darstellen, die im Zielnetz 2030+ des SPNV-Nahverkehrsplans 2016 bisher fehlt. Für Opladen Bf würde die Verlängerung eine Ausweitung der bestehenden Verbindungen (RE7 und RB48) bedeuten, die vor allem im Berufsverkehr stark ausgelastet sind und darüber hinaus nur stündlich (RE7) bzw. halbstündlich (RB48) verkehren. Vor dem Hintergrund der Leistungsausweitung im Busnetz (siehe Maßnahmenfeld 3.1.1), den voraussichtlichen Fahrgastzuwächsen durch die TH Köln in der Bahnstadt Opladen sowie der generell von der Stadt Leverkusen verfolgten Mobilitätswende ist eine attraktivere Bedienung von Opladen Bf notwendig und dementsprechend sinnvoll.

Abhängigkeiten / Bezug zu anderen Maßnahmen




- 3.1.1 Schnellbuslinien
- 8.1 Mobilstationen

Regionsrelevant: ja

Zielkonflikte:

Akteure:

-

 3.2.3 Machbarkeitsstudien zur Verlängerung der S-Bahnlinien S1 und S17		<input type="button" value="A"/> <input checked="" type="button" value="B"/> <input type="button" value="C"/>	
Stadt Leverkusen, Stadt Leichlingen, Stadt Solingen, NVR, VRR, Land NRW		<input type="button" value="D"/> <input type="button" value="E"/> <input type="button" value="F"/>	
Priorität 	Umsetzungsfrist 	Kostenklasse € € € € € Förderung möglich	Kosten-Wirkungs-Klasse mittel



3.3 Barrierefreier ÖPNV



Die Schaffung der Barrierefreiheit im ÖPNV soll Menschen – unabhängig der Beeinträchtigung – die Teilhabe am täglichen Leben ermöglichen und erleichtern. Ein barrierefreier ÖPNV bezieht sich nicht nur auf die Fahrzeuge und die Haltestellen selbst, sondern auch auf die jeweilige Zuwegung. Ebenfalls in den Bereich der Barrierefreiheit fällt der Komfort sowie die Fahrgastinformation, die in den Fahrzeugen und an den Haltestellen allen Nutzenden zur Verfügung gestellt werden.

Darüber hinaus sind Bushaltestellen und Haltepunkte von schienengebundenen Verkehrsmitteln bedeutender Bestandteil des ÖPNV-Systems einer Stadt. Sie sind Einstiegs-, Umstiegs- und Ausstiegs- punkte, müssen bestimmte Schutzfunktionen erfüllen und den Nutzenden des ÖPNVs sowohl einen gewissen Komfort ermöglichen, als auch Informationen liefern. Des Weiteren stellen sie ein sichtbares Element im öffentlichen Raum dar, das mit dem ÖPNV in Verbindung gebracht wird und oftmals der erste Begegnungspunkt mit diesem ist. Die Haltestellen- und Haltepunktstandards vermitteln also einen prägenden Eindruck des ÖPNV-Systems einer Stadt.

Bausteine

Die Bestandsanalyse hat gezeigt, dass bei der barrierefreien Infrastruktur sowohl im Schienenverkehr als auch im Busnetz noch erheblicher Ausbaubedarf besteht. Das Personenbeförderungsgesetz schreibt als Zieljahr für ein barrierefreies Bahn- und Busangebot das Jahr 2022 vor. Bis dahin wird aller Voraussicht nach nicht jede Leverkusener Haltestelle barrierefrei umgebaut werden können. Es gilt daher weiterhin, auf Basis der Nutzungsfrequenz und Bedeutung der Haltestellen Prioritäten zu definieren und begründete Ausnahmen festzulegen.

Primär barrierefrei auszubauende Bahnhöfe/Haltestellen

Insbesondere die Stadtteilbahnhöfe Küppersteg S, Rheindorf S, Schlebusch Bf., Schlebusch Stadtbahn sowie die Haltestellen Schlebusch Post, Konrad-Adenauer-Platz, Pützdelles, Rathaus-Galerie und Schillerstraße sollten prioritär barrierefrei optimiert werden.

Haltestellen- und Haltepunktstandards

Die Bushaltestellen und Haltepunkte mit Schienenanbindung im Leverkusener Stadtgebiet weisen mitunter deutliche Unterschiede in den Bereichen Komfort, Ausstattungsqualität, baulicher sowie optischer Zustand und in der Barrierefreiheit auf. In diesem Zusammenhang ist der Ist-Zustand zu erheben und daraufhin eine Priorisierung von Maßnahmenbedarfen vorzunehmen. Zu beachten ist, dass für die Bahnhaltelungen keine direkte Handlungsmöglichkeit für die Stadt Leverkusen besteht. Allerdings sollte in diesem Zusammenhang immer wieder mit Bezug zur Gesetzeslage gegenüber der DB AG argumentiert werden. Wichtige Elemente sind

- die Barrierefreiheit,
- die sichere und barrierefreie Zugänglichkeit der Haltestellen (z.T. sind bestehende Haltestellen nicht oder unzureichend an Gehwege und das Fußwegenetz angeschlossen; z.B. Hummelsheim, Westring),
- die Lösung von Konflikten mit anderen Verkehrsteilnehmenden, insb. Radfahrenden im Seitenraum (z.B. durch Herstellung einer verkehrssicheren Führung von Radverkehrsanlagen an Haltestellen)
- die bauliche und optische Qualität der Haltestellen als Visitenkarte Leverkusens (Entwicklung eines Corporate Designs) sowie
- die Ausstattungsqualität von Haltestellen sowie der Komfort (innerorts möglichst mit Witterungsschutz, Sitzgelegenheiten).

Dabei ist die Bedeutung der Haltestellen zu beachten, insbesondere mit Blick auf wichtige Umstiegs- haltestellen sowie die Nutzungsnachfrage. Neben Ausstattungs- und Funktionsmerkmalen ist die optisch attraktive Gestaltung der Haltestellen als „Visitenkarte“ des ÖPNVs einzubeziehen.



3.3 Barrierefreier ÖPNV



Strategie für den weiteren barrierefreien Ausbau von Haltestellen

Da in Leverkusen eine große Anzahl an Haltestellen mit unterschiedlichem Fahrgastaufkommen besteht, muss eine hierarchische Einordnung der Haltestellen erfolgen. Diese kann an das bestehende Haltestellenkataster und die hierarchische Einordnung der Mobilstationen (siehe Maßnahmenfeld 8.1) angelehnt werden. Hierbei sollten neben dem Fahrgastaufkommen und der Bedeutung im Gesamtnetz auch sensible Einrichtungen im Einzugsbereich der Haltestellen (Seniorenheime, Krankenhäuser, Schulen, ...) sowie ohnehin notwendige Maßnahmen im Straßenbereich berücksichtigt werden. Zusätzlich sollte geprüft werden, inwieweit sich der barrierefreie Haltestellenausbau mit Maßnahmen zu Busbeschleunigung (siehe Maßnahmenfeld 3.1.2) kombinieren lässt.

- Prüfung des Rückbaus von Buchten zu Kaps oder Fahrbahnrandhaltestellen (abhängig von der Verkehrsbelastung, der Straßenraumbreite sowie Maßnahmen der Busbeschleunigung).
- Haltestellenpositionen möglichst vor dem Kreuzungsbereich, um Busse als „Pulkführer“ in die Kreuzung einfahren zu lassen.
- Taktile Elemente und Abbau von Hindernissen/Kanten im Haltestellenbereich und im Zugang.
- Anlegen eines Hochbords mit erhöhtem Auftritt im Ein- und Ausstiegsbereich zu den Bussen.
- Beleuchtung und große Schriftgröße von Fahrplan-, Tarif- und Liniennetzinformationen (ersteres ggf. auf Anforderung).
- Anordnung mehrerer Haltepositionen in einer Bucht als Sägezahnaufreihung.

Barrierefreie Fahrzeuge

Fahrzeuge im Stadt- und Regionalverkehr müssen barrierefrei sein. Die exakten Anforderungen an Fahrzeuge im Schienenverkehr sowie bei Buslinien können zwar variieren, allerdings sollten bestimmte Ausstattungsmerkmale unabhängig vom Einsatzbereich gelten:

- Niederflurfahrzeuge ohne Stufen im Türbereich, Fahrzeugboden entspricht der Höhe der Bahnsteigoberkante (bei Zügen im Regionetz).
- Optische und akustische Haltestellenanzeige im Fahrzeug, wobei die optische Anzeige um weitere Informationen ergänzt werden kann (z. B. die nächsten fünf Haltestellen, Umstiegsmöglichkeiten, barrierefreie Haltestellen/-punkte).
- Mehrzweckbereiche in Türnähe, die es ermöglichen, pro Fahrzeug mindestens zwei Rollstuhlfahrer zu befördern; einfach zu erreichende Haltewunsch-Knöpfe, ausfahrbare Rampen für Rollatoren und Rollstühle.

Einige dieser Standards sind bereits heute realisiert, allerdings sollte der bestehende Nachholbedarf beseitigt werden und die Standards bei zukünftigen Ausschreibungen berücksichtigt werden.

Schulungen und Informationen





Die Nutzung barrierefreier Haltestellen ist nur dann zu erreichen, wenn die baulichen Maßnahmen eine einfache und verständliche Nutzung ermöglichen. Hierzu müssen die Schulungen fortgeführt werden, wie mobilitätseingeschränkte Nutzer die barrierefreien Angebote am besten und v. a. sicher nutzen können (z. B. vor Ort in Seniorenzentren). Der Begriff mobilitätseingeschränkt ist dabei nicht nur auf gesundheitlich beeinträchtigte Menschen begrenzt, sondern umfasst z. B. auch Fahrgäste mit Kinderwagen oder Gepäck. Die Schulungen umfassen auch das Fahrpersonal, um z. B. das korrekte barrierefreie Anfahren von Haltestellen mit Buskaps und Aufmerksamkeitsfeld sicherzustellen.

Abhängigkeiten / Bezug zu anderen Maßnahmen

In allen Maßnahmen zum ÖPNV zu beachten

Regionsrelevant: ja

Zielkonflikte:

 3.3 Barrierefreier ÖPNV		A	B	C
		D	E	F
Akteure:				
Stadt Leverkusen, wupsi GmbH, KVB, VRS, NVR				
Priorität	Umsetzungsfrist	Kostenklasse	Kosten-Wirkungs-Klasse	
	 *	€ € € € € **	mittel	
	 **			
Sonstige Bemerkungen und Hinweise:				
* kurzfristige Umsetzung gemäß PBefG				
** jährliches Maßnahmenprogramm				



3.4 Weiterentwicklung des Tarifsystems



Tarifsysteme stehen immer im Spannungsfeld zwischen möglichst einfach (jede Fahrt zum selben Preis), möglichst gerecht (Preise nach Entfernungen, Alter und Fahrtenhäufigkeit) und möglichst wirtschaftlich (Kostendeckung). An dieser Stelle ist es unvermeidbar, dass ein möglichst gerechtes Tarifsystem immer eine gewisse Komplexität aufweist. Spiegelt sich diese Komplexität auch beim Fahrkartenkauf des Kunden wider, schreckt dies gerade potenzielle Neukunden ab. Verstärkt wird dieser Effekt durch Fahrkartenautomaten, die nicht für alle Menschen leicht zu bedienen sind, was ein weiteres großes Nutzungshemmnis darstellt. Ansatzpunkte sind neue technische Möglichkeiten für Fahrtberechtigungen und Ticketerwerb. Mobilcards / -apps, wie sie beispielsweise bereits in Hannover (GVH MobilCard) oder Hameln (MobilCard Hameln) eingesetzt werden, stellen hierzu eine gute Möglichkeit dar.

Bausteine

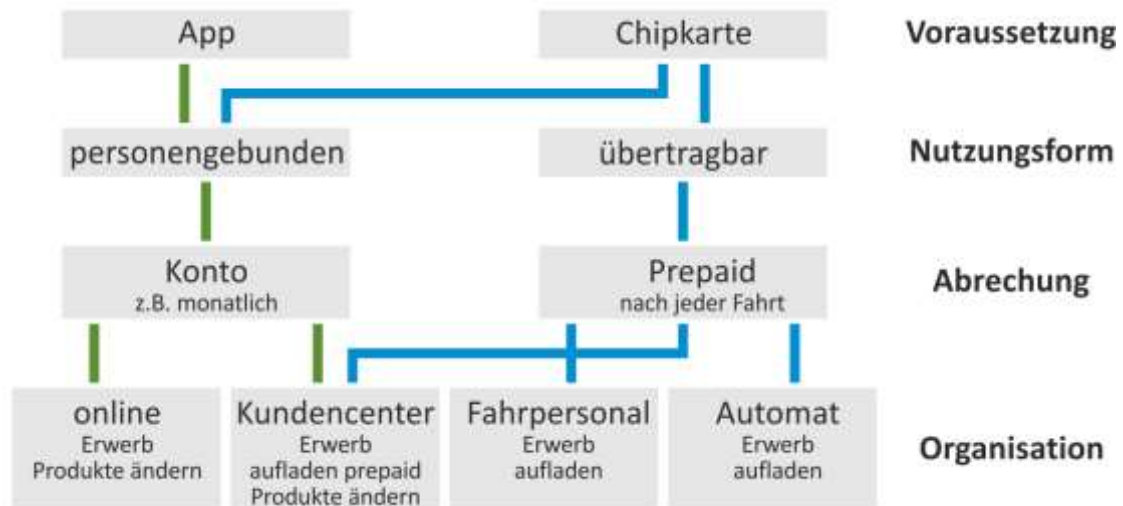
Die nachfolgend aufgeführten Bausteine bauen aufeinander auf bzw. ergänzen sich:

Elektronisches Preis- und Abrechnungssystem (MobilCard)

- Einführung eines elektronischen Fahrscheins in Verbindung mit einem neuen Abrechnungssystem (An- und Abmeldung zu Beginn und am Ende einer Fahrt; Software-basierte Tarfberechnung; siehe untenstehende Abbildung).
- Ausrüstung aller Busse mit Terminals in den Türbereichen zur An- und Abmeldung.
- Ausweitung der Terminals auf Bahnhöfe zur Einbindung innerstädtischer SPNV-Fahrten.
- Zugangsmöglichkeit über Chipkarte und App*
- Integration der kontaktlosen Bezahlungsmöglichkeit Vpay.
- Beibehaltung des Fahrkartenkaufs im Fahrzeug als (zumindest mittelfristige) Alternative für die weniger Smartphone-/technikaffinen Kunden.
- Integration von einfachen verbundübergreifenden Angeboten.

Das neue Abrechnungssystem setzt sich aus zwei Nutzungsvarianten zusammen:





Abbildung 57: schematische Darstellung Abrechnungssystem



Quelle: eigene Darstellung

Transparente, attraktive und zielgruppenspezifische Tarife

- Mittel- bis langfristige Einführung eines Kilometerkostensatzes der auf Luftlinienkilometern basiert (zwischen Start- und Endhaltestelle) und ggf. nach Bahn, Stadtbahn und Bus unterscheidet.
- Bereitstellung strukturierter und leicht verständlicher Buchungsmöglichkeiten für weiterführende Angebote (z.B. Freizeit-, Wochenend-, Veranstaltungs-, Gruppen- und Familientarife).

 3.4 Weiterentwicklung des Tarifsystems  A B C D E F 			
<ul style="list-style-type: none"> ▪ langfristiges Ziel ist die Umstellung des bestehenden Fahrkartensystems aus tariflichen Strukturen und den bisherigen Vertriebswegen der Fahrkarten auf das neue Preis- und Abrechnungssystem zur Vermeidung paralleler Kostenstrukturen. ▪ Vermarktung der neu geschaffenen Angebote. <p><u>Integration weiterer Angebote des Umweltverbunds in die MobilCard</u></p> <p>Ziel ist die Einrichtung eines neuen Preis- und Abrechnungssystems zusammen mit einem übergreifenden Mobilitätsangebot des Umweltverbunds. Eine Chipkarte (MobilCard) bzw. eine Mobilitäts-App sollte sukzessive weitere Mobilitätsangebote integrieren. Dazu gehören Leihfahräder, Carsharing-Fahrzeuge sowie ggf. neue Angebote wie On-Demand-Dienste, E-Tretroller oder auch konventionelle Taxidienstleistungen. Mobilität wird somit als übergreifendes Angebot etabliert, die Alternativen zum eigenen Pkw werden zusammenhängend gestärkt und die transparente Abrechnung anfallender Kosten gebündelt.</p> <p>Abhängigkeiten / Bezug zu anderen Maßnahmen</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ 3.7 Fahrgastinformation und Service ▪ 3.8 Kommunikation und Marketing ▪ 3.9 Managementaufgaben ▪ 8.3 Digitalisierung und Vernetzung 			
Regionsrelevant: ja	Zielkonflikte:		
Akteure: wupsi GmbH, KVB, VRS, NVR	-		
Priorität 	Umsetzungsfrist 	Kostenklasse € € € € €	Kosten-Wirkungs-Klasse sehr hoch
<p>Sonstige Bemerkungen und Hinweise:</p> <p>* erste Ansätze bestehen im VRS-eTarif, der sich derzeit im Testbetrieb befindet (08.04.2019 – 30.06.2020). Die Check-In- / Check-Out-Funktion über die App ermöglicht eine Fahrpreisermittlung anhand der Luftlinienentfernung zwischen Einstiegs- und Zielhaltestelle. Die Evaluationen des Testbetriebs sollten in die Weiterentwicklung des Tarifsystems einbezogen werden. (https://www.kvb.koeln/aktuelles/etarif/index.html)</p>			



3.5 Alternative Antriebstechniken



Der Leverkusener Busverkehr verfügt über ein engmaschiges, kurz getaktetes Busnetz, das durch die Einführung des Schnellbussystems (siehe Maßnahmenfeld 3.1.1) noch mehr Verkehre abwickeln wird. Mit dem Busverkehr gehen Emissionen einher, die es vor dem Hintergrund nationaler und internationaler Klimagesetzgebung sowie der Luftreinhaltung zu verringern gilt. Dazu ist eine Umrüstung und Modernisierung der in Leverkusen verkehrenden Busflotte unumgänglich.

Bausteine

Diese Maßnahme betrifft nicht nur den innerstädtischen Busverkehr, sondern auch die aus umliegenden Kommunen einfahrenden Busverkehre sowie die Regional- und Fernbuslinien die auf Leverkusener Stadtgebiet verkehren. Eine ganzheitliche Herangehensweise an die Thematik muss daher sowohl umliegende Kommunen, Aufgabenträger der Regionalverkehre sowie ggf. private Anbieter miteinbeziehen.

Erneuerung der Fahrzeugflotte

Wichtiger Aspekt ist demnach zunächst die auf Leverkusener Stadtgebiet verkehrende Busflotte, die im November des Jahres 2019 mit 24 neuen, schadstoffarmen Dieselfahrzeugen der höchsten Abgasnorm modernisiert wird. Darüber hinaus sollten bei zukünftigen Neuanschaffungen neben gasbetriebenen Fahrzeugen auch Elektro- und Elektro-Hybrid- sowie Wasserstoffbetriebene Fahrzeuge berücksichtigt werden. Diese sind aktuell z.T. noch sehr kostenintensiv und nicht immer marktreif. Dementsprechend ist eine Umstellung mittelfristig im Rahmen der ohnehin turnusmäßigen Neubeschaffungen von Fahrzeugen umzusetzen. Mit fortlaufender technischer Entwicklung (insbesondere Batterietechnik) und steigender Fahrzeugverfügbarkeit sind sinkende Anschaffungskosten zu erwarten.




Für die Ausschreibung zukünftiger Vergabeverfahren sollte auch der Anteil der umweltfreundlich betriebenen Busse ein ausschlaggebender sein. Diese Position sollte die Stadt Leverkusen im Zweckverband und gegenüber umliegenden Kommunen einnehmen.

Pilotbetrieb alternativer Antriebstechnik

Über die generelle Modernisierung der verkehrenden Busse nach deren Abschreibung hinaus sollen vermehrt emissionsarme bzw. emissionsfreie Antriebsformen mit in die zukünftige Struktur der Busflotte für das Leverkusener Stadtgebiet einbezogen werden. Dazu bietet sich ein Testbetrieb der zur Auswahl stehenden umweltfreundlichen Antriebe an, dessen Analyse und Evaluation eine Entscheidungsgrundlage für den zukünftigen Einbezug umweltfreundlicher Antriebe und damit verbundener Infrastruktur (z.B. zum Laden von Batterien oder der Wartung neuer Technologien) sein soll.

In diesem Zusammenhang prüft die wupsi GmbH derzeit ein Konzept zum Betrieb einer elektrisch angetriebenen Buslinie auf Leverkusener sowie Bergisch Gladbacher Stadtgebiet. Die Umstellung der Linie 222 (Linienverlauf von Opladen über Küppersteg, Wiesdorf und Schlebusch nach Bergisch Gladbach S) auf einen Betrieb mit Batterie- oder Brennstoffzellbussen soll als „Grüne Linie“ vermarktet werden. Sie eignet sich einerseits aufgrund der Nähe der Endhaltestellen zu den Betriebshöfen der wupsi GmbH in Leverkusen und Bergisch Gladbach und verläuft andererseits entlang der am stärksten mit NO_x belasteten Straßen beider Städte. Angedacht ist die Anschaffung von acht bis zehn Fahrzeugen und entsprechender Ladeinfrastruktur an den Betriebshöfen. Die dadurch entstehenden Mehrkosten sollen zumindest teilweise durch eine Förderung, für die bereits ein Förderantrag gestellt wurde, abgedeckt werden.

Darüber hinaus ist gerade im Bereich der zukünftig vermehrt auftretenden On-Demand-Verkehre (siehe Maßnahmenfeld 3.1.3) und deren möglichen Pilot- oder Testphasen der Einbezug von umweltfreundlichen Antrieben mitzudenken. Diese öffentlichkeitswirksamen Zukunftsprojekte sollten mit zukunftsfähigen Antrieben getestet und realisiert werden.

		3.5 Alternative Antriebstechniken		<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> A B C </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> D E F </div>	
Abhängigkeiten / Bezug zu anderen Maßnahmen <ul style="list-style-type: none"> ▪ 3.1.3 Optimierung des Angebotes in Schwachverkehrszeiten ▪ 3.6 Autonomes Fahren 					
Regionsrelevant: ja			Zielkonflikte: -		
Akteure: wupsi GmbH, KVB, VRS, NVR					
Priorität 		Umsetzungsfrist 		Kostenklasse € € € € € *	
Kosten-Wirkungs-Klasse mittel					
Sonstige Bemerkungen und Hinweise: * Kosten für Anschaffung von Fahrzeugen auf Seiten der Verkehrsunternehmen (je Elektrobus ca. 600.000 EUR)					

	<p>3.6 Autonomes Fahren</p>	<p>A B C D E F</p>	
<p>Die technischen Entwicklungen im Bereich des autonomen Fahrens sind für den Betrieb von Bussen ein Themenfeld mit zukünftig großen Einsatzpotenzialen. Bislang besteht noch keine Marktreife im Bereich des autonomen Busverkehrs, weshalb Pilotprojekte und Modellversuche eine geeignete Möglichkeit darstellen, um die Technologie zu erproben und Einsatzmöglichkeiten zu eruieren.</p>			
<p>Bausteine</p> <p>Potenziale bestehen zum Beispiel für Verbindungen, die derzeit nicht wirtschaftlich realisierbar sind, aber langfristig mit autonom fahrenden Fahrzeugen durch Einsparung von Personalkosten im Rufbetrieb gefahren werden können. On-Demand-Dienste (siehe Maßnahmenfeld 3.1.3) können so weiterentwickelt werden.</p> <p>Darüber hinaus stellt die zu erwartende steigende Anzahl von autonomen Pkw auf den Straßen sowohl Risiken für den ÖPNV dar (Konkurrenz zum ÖPNV, viele Leerfahrten) als auch Chancen: Wenn autonome Pkw, Ridesharing und autonome Taxen als Teil einer Gesamtstrategie in ein effizientes Verkehrssystem integriert werden, könnte die Mobilität insgesamt bei geringeren Verkehrsleistungen und geringerem Flächenbedarf zum Pkw-Parken verbessert werden.</p> <p>Für die Stadt Leverkusen gilt es, die Entwicklungen im Bereich des autonomen Fahrens zu verfolgen und Potenziale zur Integration in den Leverkusener ÖPNV zu identifizieren. Dabei sind Chancen und Risiken mit den zu erwartenden Kosten abzuwägen. Erfahrungen können z. B. aus dem Pilotprojekt der benachbarten Stadt Monheim gewonnen werden.</p> <p>Vorstellbar erscheint als öffentlichkeitswirksames Pilotprojekt insbesondere der Betrieb von autonom fahrenden Kleinbussen:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ mittelfristiges Anstoßen eines Pilotprojekts zur Erprobung autonom fahrender Busse in Leverkusen ▪ Generierung von Projektpartnern (z.B. CHEMPARK, Stadt Monheim, Bayer Crop Science, wupsi, Automobilhersteller, etc.) ▪ Konzeption eines ersten möglichen Linienvverlaufs des autonom fahrenden Busses (z.B. im Bereich zwischen CHEMPARK-S und CHEMPARK oder im CHEMPARK selbst) ▪ Öffentlichkeitswirksame Begleitkampagne zum Pilotprojekt autonom fahrender Busse in Leverkusen <p>Abhängigkeiten / Bezug zu anderen Maßnahmen</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ 3.1.3 Optimierung des Angebotes in Schwachverkehrszeiten ▪ 3.4 Weiterentwicklung des Tarifsystems ▪ 3.8 Kommunikation und Marketing 			
<p>Regionsrelevant: ja</p>		<p>Zielkonflikte:</p>	
<p>Akteure: wupsi GmbH, KVB, VRS, NVR</p>		<p>-</p>	
<p>Priorität </p>	<p>Umsetzungsfrist </p>	<p>Kostenklasse € € € € €</p>	<p>Kosten-Wirkungs-Klasse niedrig</p>

 3.7 Fahrgastinformation und Service		A B C D E F	
<p>Fahrgastinformation und Serviceleistungen sind ein wichtiger Bestandteil des öffentlichen Personennahverkehrs, insbesondere vor dem Hintergrund, dass vielfach der Komfort und die Flexibilität des eigenen Pkws ein bedeutender Grund für dessen Nutzung darstellt. Dementsprechend birgt der Ausbau digitaler sowie analoger Fahrgastinformationen und Serviceleistungen sowohl im fahrenden Betrieb, als auch an Haltestellen und Haltepunkten sowie in deren Umgebung die Möglichkeit, gewisse Komfortdefizite gegenüber dem eigenen Kraftfahrzeug abzubauen.</p>			
<p>Bausteine</p> <p>Es sind sowohl digitale als auch analoge Informationen und Serviceleistungen von Bedeutung, um den Komfort des ÖPNV zu erhöhen:</p> <p><u>Fahrgastinformation und Serviceleistungen im Fahrzeug</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Bestandserhebung des aktuellen Ausbaustandards der Fahrzeuge und die damit verbundene Fortführung dieser Aufstellung ▪ Regelmäßige Wartung und Überprüfung der Fahrzeuge sowie Ersatz bzw. Austausch von verunreinigten oder abgenutzten Fahrgastelementen ▪ Integration von DFI-Anzeigen in den Fahrzeugen, die die nächsten Haltestellen, verbleibende Fahrtzeiten und Verspätungen anzeigen (sofern noch nicht geschehen) ▪ Erweiterung um die Anzeige der jeweiligen Umsteigemöglichkeiten und barrierefrei ausgebauter Haltestellen sowie entsprechende Audioinformationen ▪ Ausstattung aller Fahrzeuge mit Klimaanlage ▪ Integration eines offenen WLAN-Netzes in den Fahrzeugen⁹ ▪ Umstiegssicherung durch den Busfahrer/die Busfahrerin ▪ Erweiterte Mitnahmemöglichkeiten für Fahrräder (insbesondere in den topografisch bewegten Teilen der Stadt) bspw. durch Fahrradanhänger oder -aufbauten außerhalb des Fahrzeugs <p><u>Fahrgastinformation und Serviceleistungen an Haltestellen und in deren Umfeld:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Mittelfristiger Ausbau der Mobilitätsstationen und weiterer Haltestellen und Haltepunkte mit DFI-Anzeigen (dynamische Fahrgastinformation) nach hierarchischer Priorisierung ▪ Sukzessive Erweiterung der DFI-Anzeigen um verlässliche Echtzeitinformationen und Verspätungsanzeigen sowie um barrierefreie Informationen (z.B. abrufbare Audioinformationen zu Ankunftszeiten und Verspätungen) ▪ Erweiterung der DFI-Anzeigen auf das Umfeld von Haltestellen und Haltepunkten mit Angabe über Entfernungen bzw. Gehwegminuten bis zur betreffenden Haltestelle, insbesondere im Bereich hoch frequentierter Nutzungen (z.B. große Arbeitgeber, soziale Infrastrukturen, etc.) <p>Abhängigkeiten / Bezug zu anderen Maßnahmen</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ 3.8 Kommunikation und Marketing ▪ 3.9 Managementaufgaben ▪ 8.1 Mobilstationen 			
Regionsrelevant: ja		Zielkonflikte:	
Akteure: wupsi GmbH, KVB, VRS, NVR			
Priorität 	Umsetzungsfrist 	Kostenklasse € € € € € *	Kosten-Wirkungs-Klasse mittel
Sonstige Bemerkungen und Hinweise: *jährliches Maßnahmenprogramm			

⁹ Die BSM (Bahnen der Stadt Monheim) haben einen kostenlosen WLAN-Zugang in ihre Fahrzeuge integriert



3.8 Kommunikation und Marketing



Kommunikation und Marketing leisten einen wichtigen Beitrag, um Bahn- und Busangebote bekannter zu machen. Hierzu gehören neben Werbung für neue Angebote auch Aufklärungskampagnen, um bestimmte Entwicklungen und Tatsachen gegenüber den Fahrgästen zu erläutern. Außerdem ist genereller Service und regelmäßige Information in diesem Bereich besonders wichtig. Ziel ist dabei die Akzeptanz für Bahn und Bus zu erhöhen, indem für Fahrgäste und potenzielle Neukunden bestimmte Aspekte des ÖPNVs nachvollziehbarer werden.

Bausteine

Die Maßnahmen richten sich nicht primär an ein bestimmtes Bahn- oder Busangebot. Sie sind verkehrsmittel- und unternehmensübergreifend. Neben der Sprache Deutsch sollten alle Informationen auch auf Englisch sowie vor dem Hintergrund der Migration auch in weiteren Sprachen verfügbar sein.

Servicemaßnahmen

Die Kontaktaufnahme sollte abgesehen von telefonischen und elektronischen Angeboten auch öffentlich sichtbar im direkten Austausch (face-to-face) möglich sein. Dazu braucht es Kundenzentren an bedeutenden Verknüpfungspunkten im Stadtgebiet. Weiter sind Verkaufs- und Informationsagenturen in den jeweiligen Stadtteilzentren eine wichtige Anlaufstelle für die ÖPNV-Nutzenden sowie für potenzielle Neukunden. Darüber hinaus stellt auch eine mobile Verkaufs- und Informationsstelle eine gute Serviceergänzung dar, da diese an wechselnden Standorten einsetzbar ist und bei besonderen Anlässen (z. B. Wochenmärkte, Stadtteilsteste, Weihnachtsmarkt, usw.) Präsenz vermittelt. Dies gilt ebenso für zielgruppenspezifische Informationsveranstaltungen (z. B. an Schulen oder Seniorenzentren).

- Fortführung bestehender Projekte: Beschwerdeservice der wupsi GmbH, Haltestellen-App

Information




Die Leverkusener Bevölkerung sollte ebenso wie die Pendler aus anderen Kommunen in regelmäßigen Abständen über die lokalen sowie digitalen Medien über den öffentlichen Personennahverkehr der Stadt Leverkusen informiert werden. Dazu gehört neben Berichten aus grundsätzlichen Betriebsabläufen, insbesondere aktuelle Angebote, Änderungen von Linienverläufen (wie z.B. zur Einführung der Schnellbuslinien) sowie langfristige Störungen im Betriebsablauf. Letztere sollten mit Hinweis auf den Störungsgrund, ebenso wie aktuelle Störungen, Bestandteil der lokalen Verkehrsinformationen werden. In diesem Zusammenhang sind auch die zur Verfügung stehenden Alternativen zu nennen.

Da Liniennetze oftmals engmaschig und kompliziert zu erfassen sind, besteht im Zusammenhang mit der Einführung der Schnellbuslinien die Möglichkeit, die unterschiedlichen Netzhierarchien getrennt voneinander darzustellen. Dadurch kann die Komplexität des Gesamtsystems heruntergebrochen werden. Als eine weiterführende Informationsgrundlage ist die Aufnahme von bedeutenden Zielen in die Namen der Haltestellen zu beachten. Dies ermöglicht auch ortsunkundigen Nutzern eine einfache und schnelle Orientierung im Gesamtsystem ÖPNV.

Marketingkampagnen und Aufklärungsarbeit

Als Kampagnen sind vielfältige Angebote denkbar:

- Öffentlichkeitswirksame Verlosung von Fahrkarten in den lokalen Medien und/oder im Zusammenhang mit lokalen Festen (z.B. Kirmes, Stadtteilsteste, etc.)
- Bewerbung bestimmter Fahrkartenangebote (z.B. Jobticket, Formel9-Ticket, Aktiv60-Ticket, etc.)
- ÖPNV-Aktionen (CO₂-Einsparwettbewerbe, kostenlose Beförderung zu bestimmten Anlässen)
- Direkte Ansprache von NeubürgerInnen über Willkommenspakete (z.B. Informationsmaterial ÖPNV, Liniennetzplan, Schnuppertickets, ÖPNV-Gutscheine etc.)

		3.8 Kommunikation und Marketing		<input type="button" value="A"/> <input type="button" value="B"/> <input type="button" value="C"/>
				<input checked="" type="button" value="D"/> <input type="button" value="E"/> <input type="button" value="F"/>
<ul style="list-style-type: none"> Führerscheinabgabe gegen vergünstigtes oder kostenloses ÖPNV-Ticket (in bestimmten Kontingenten) <p>Kommunikations- und Marketingmaßnahmen sind oftmals zeitlich beschränkt, sollten aber in regelmäßigen Abständen wiederholt werden. Hier bietet sich auch eine Kombination mit Bausteinen aus den Servicemaßnahmen an, wie z. B. die mobile Verkaufs- und Informationsstelle. Zur Finanzierung von Kommunikations- und Marketingmaßnahmen ist ein jährliches Budget (ggf. über einen Prozentsatz) festzulegen, das auch die Evaluation der Maßnahmen einschließt.</p> <p>Abhängigkeiten / Bezug zu anderen Maßnahmen</p> <ul style="list-style-type: none"> 3.7 Fahrgastinformation und Service 3.9 Managementaufgaben 				
Regionsrelevant: ja		Zielkonflikte:		
Akteure: wupsi GmbH, KVB, VRS, NVR				
Priorität 	Umsetzungsfrist 	Kostenklasse € € € € € *	Kosten-Wirkungs-Klasse hoch	
Sonstige Bemerkungen und Hinweise: *jährliches Maßnahmenprogramm				



3.9 Managementaufgaben



Zu den Managementaufgaben im Bereich des ÖPNVs zählen die Verbesserung des Störungs- und Instandhaltungsmanagements, um eine zuverlässigere Nutzung von Bahn und Bus zu gewährleisten. Fahrgäste sollen so früh wie möglich auf Störungen hingewiesen und über alternative Fahrtmöglichkeiten unabhängig vom Verkehrsunternehmen informiert werden.

Darüber hinaus beinhaltet dies auch die regelmäßige Abstimmung mit den umliegenden Kommunen, den Verkehrsverbänden, den Verkehrsunternehmen sowie weiteren Akteuren. Für die Stadt Leverkusen ist die tarif- und stadtgrenzenüberschreitende Abstimmung insbesondere vor dem Hintergrund ihrer Lage im Bereich der Tarifgrenze zwischen VRS und VRR sowie der großen Pendlerbewegungen der Städte Köln, Düsseldorf sowie dem Ruhrgebiet von Bedeutung.

Bausteine

Störungen und Vandalismus sind nicht komplett vermeidbar, zumal Betriebsstörungen auch plötzlich ohne Vorwarnung entstehen können. Entscheidend ist ein schneller Umgang mit Störungen und Instandhaltungsmaßnahmen, um langfristige Beeinträchtigungen zu vermeiden.

Störungsmanagement


Das Störungsmanagement beinhaltet zunächst die möglichst schnelle Aufnahme und Identifizierung von aktuellen Betriebsstörungen, deren Verarbeitung und anschließend eine gezielte Integration in die Fahrplanauskunft und die dynamische Fahrgastinformation. Dazu gehört auch eine Begründung der Betriebsstörung, die in der Regel zu einem erhöhten Verständnis bei den Fahrgästen führt. Größere Störungen im Betrieb oder Verkehrssituationen, die den Betriebsablauf generell beeinflussen, sollten außerdem Bestandteil der lokalen Verkehrsnachrichten sein. Längerfristig bekannte und über einige Zeit bestehende Störungen (z. B. aufgrund von Baustellen) müssen ebenfalls in die Fahrplanauskunft sowie die dynamische Fahrgastinformation integriert und bereits im Vorfeld durch regelmäßige Durchsagen in den betroffenen Linien kommuniziert werden. Darüber hinaus sind auch die betroffenen Haltestellen und Fahrzeuge mit entsprechenden Informationen auszustatten. Die Fahrgäste sollten über Audioinformationen auch im Fahrzeug über aktuelle bzw. anstehende veränderte Linienverläufe, wegfallende bzw. hinzukommende Haltestellen und Umstiegspunkte informiert werden. Bei größeren Umleitungen und damit verbundenen Bedienungsausfällen an Haltestellen ist die Einrichtung von Ersatzverkehren zu prüfen.

Instandhaltungsmanagement

Grundlage für das Instandhaltungsmanagement ist der Aufbau einer Datenbasis zu notwendigen Instandhaltungsmaßnahmen und die stetige Aktualisierung dieser. Dazu ist die Einrichtung einer Möglichkeit der Kontaktaufnahme durch ÖPNV-Nutzende sinnvoll. Zur Koordination einer der anstehenden Instandhaltungen bedarf es eines aktuellen Netzwerks aus Ansprechpartnern für die jeweiligen Arbeiten. Des Weiteren ist die Evaluation der entstandenen und reparierten Schäden sowie die Reparaturzeiten und Kosten der Instandsetzungen wichtig. Die Evaluationsergebnisse sollten ebenso wie Präventionsstrategien und neue Konzepte auf regelmäßigen Treffen (z. B. 2x pro Jahr) mit dem einberufenen Instandhaltungsnetzwerk diskutiert werden.

Tarif- und stadtgrenzenüberschreitende Zusammenarbeit

Verbindungen mit Bahn- und Buslinien sollen nicht an der Stadtgrenze enden. Sonst sind diese Bahn- und Busangebote keine sinnvolle Alternative zum Auto. Die tarif- und stadtgrenzenüberschreitende Zusammenarbeit soll eine Plattform bieten, um organisatorische Aufgaben zu koordinieren und gegenseitigen Austausch zu ermöglichen. In diesem Zusammenhang können Ausschreibungen, Vergaben, Fahrplangestaltung usw. tarif- und stadtgrenzenüberschreitend diskutiert und durchgeführt werden.

 3.9 Managementaufgaben		A B C D E F	
<p>Dazu sollten regelmäßige Abstimmungsveranstaltungen mit den betreffenden Akteuren organisiert werden. Von besonderer Bedeutung ist diese Maßnahme vor dem Hintergrund der Nähe Leverkusens zu den Tarifgrenzen des VRS sowie des VRR und der daraus entstehenden Anzahl an tarifgrenzenüberschreitenden Verbindungen. Außerdem bestehen in der Region Köln starke Pendlerverflechtungen, die sich auch auf das Leverkusener Verkehrssystem auswirken.</p> <p><u>Inhalte der tarif- und stadtgrenzenüberschreitenden Zusammenarbeit:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Austausch über tarif- und/oder stadtgrenzenüberschreitende Nahverkehrsverbindungen ▪ Abstimmung über die Ausschreibung, Durchführung und Beauftragung von tarif- und/oder stadtgrenzenüberschreitender Verkehrsleistungen und deren Vergabeverfahren ▪ Abstimmung von Fahrzeuganforderungen und -ausstattungen ▪ Ausarbeitung tariflicher Maßnahmen ▪ Schaffung von Nutzungsanreizen ▪ Kontrolle der beauftragten Verkehrsunternehmen ▪ Ggf. weitere Aufgabenbereiche <p>Abhängigkeiten / Bezug zu anderen Maßnahmen</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ 3.4 Weiterentwicklung des Tarifsystems ▪ 3.7 Fahrgastinformation und Service ▪ 3.8 Marketing und Kommunikation 			
Regionsrelevant: ja		Zielkonflikte:	
Akteure: wupsi GmbH, KVB, VRS, NVR			
Priorität 	Umsetzungsfrist 	Kostenklasse € € € € €*	Kosten-Wirkungs-Klasse mittel
Sonstige Bemerkungen und Hinweise: *jährliches Maßnahmenprogramm			

5.4 Handlungsfeld D: Straßennetz, fließender und ruhender Kfz-Verkehr

5.4.1 Handlungsbedarf für das Straßennetz, den fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr

Das Leverkusener Straßennetz ist derzeit von hohen Verkehrsbelastungen auf den Hauptverkehrsstraßen und dementsprechenden Verkehrsemissionen (Luftschadstoffe, Lärm) geprägt. Verkehrsbelastungen betreffen vor allem die vielen Stadtteile und Stadtteilzentren, welche durch ein dichtes Straßennetz miteinander verbunden sowie an überregionale Verkehrsachsen angeschlossen sind. Die Folge sind hohe Verkehrsbelastungen in diesen Stadtteilzentren und teilweise Durchgangsverkehre.

Die hohen Verkehrsbelastungen und der Parkdruck in den Stadtteilen resultieren weniger aus einem zu dünnen Straßenverkehrsnetz bzw. zu wenigen Parkplätzen, als vielmehr aus einer jahrzehntelangen kommunalen wie bundesweiten Förderung des motorisierten Verkehrs bei gleichzeitiger Vernachlässigung des Umweltverbundes. Dies zeigt sich auch in der Verkehrsmittelwahl der Leverkusener Bevölkerung: Derzeit wird mit 56 % Anteil am Modal Split ein Großteil der Wege der Leverkusener per Auto oder Krad (MIV) zurückgelegt. Neben derzeit noch nicht ausreichenden und auszubauenden Alternativen (ÖPNV, Radverkehr, teils auch Fußverkehr/Nahmobilität) gibt es Nachholbedarfe in den Bereichen Carsharing sowie E-Mobilität bzw. umweltfreundliche Antriebsformen.

Es kommt verstärkend hinzu, dass ein allgemeiner Sanierungsstau derzeit und in den kommenden Jahren umfangreiche Bauarbeiten auf den Autobahnen zur Folge hat, die wiederum zu Verkehrsverlagerungen in das Leverkusener Stadtgebiet führen. Im kommunalen Straßennetz führen Bauarbeiten zu weiteren Verkehrsbehinderungen.

Handlungsbedarfe gibt es auf zwei Ebenen: Grundsätzlich und intensiv müssen die Alternativen zum MIV gestärkt werden. Darüber hinaus müssen die - auch in Zukunft - in gewissem Maße weiter stattfindende und notwendige MIV und Lieferverkehre so abgewickelt und geführt werden, dass deren negative Auswirkungen auf ein Mindestmaß reduziert werden. In der Stärken- und Schwächen-Analyse wurden vor allem folgende Handlungsbedarfe herausgestellt:

- Stärkung von Alternativen zum MIV, möglichst Vermeidung von Durchgangsverkehren
- Verträgliche Abwicklung der Kfz-Verkehre (sowohl bzgl. Emissionen als auch Flächenverbrauch)
- Ausbau des Carsharing-Angebotes
- Analyse und bessere Abstimmung des Baustellenmanagements
- Förderung alternativer Antriebsformen und insb. der E-Mobilität

5.4.2 Grundsätze und Zielsetzung

Das Mobilitätskonzept 2030+ für die Stadt Leverkusen verfolgt das Ziel, den Umweltverbund zu stärken und dadurch die Pkw-Verkehrsmengen sowie den Parkdruck auf den Straßen zu senken.

Entscheidend ist, dass der Umweltverbund an Qualität und Flexibilität hinzugewinnt. Verbesserungen sind hier teilweise erst möglich, wenn Flächen im Verkehrsraum umverteilt werden (zum Beispiel für Busspuren, für Radwege/Radfahrestreifen oder für sichere Fußgänger-Querungsmöglichkeiten über Straßen).

Ziel des Handlungskonzeptes für das Straßennetz muss es daher sein, durch geeignete Maßnahmen vor allem die Stadtteile vom fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr zu entlasten. Dies ist zugleich eine Grundlage, um den ÖPNV, Radverkehr und Fußverkehr fördern zu können.

Bei allen Maßnahmen muss berücksichtigt werden, dass auch zukünftig motorisierte Individualverkehre und Wirtschaftsverkehre stattfinden werden. Ziel ist daher nicht die Unterbindung von Kfz-Verkehren, sondern ihre Reduzierung durch attraktive Alternativen sowie die optimierte und umweltverträgliche Führung und Abwicklung aller verbleibenden Kfz-Fahrten.

5.4.3 Maßnahmenfelder

Auf Grundlage der Stärken- und Schwächen-Analyse wurden die Ziele des Mobilitätskonzeptes (siehe Zwischenbericht: Mobilitätskonzept 2030+; 2019) entwickelt. Aufbauend auf diesen Zielen und den Handlungsbedarfen wurden die Maßnahmenfelder 4.1 bis 4.8 abgeleitet (siehe Tabelle 2).

Tabelle 6: Handlungsfeld Straßennetz, fließender und ruhender Kfz-Verkehr - Maßnahmenfelder

Maßnahmenfelder	Priorität	Umsetzung			
		kurzfristig	mittelfristig	langfristig	Dauerauf-
4.1 Weiterentwicklung des Straßennetzes	hoch ★				x
4.1.1 Entlastung Stadtteilzentrum Schlebusch	hoch		x	x	
4.1.2 Entlastung von Manfort	hoch		x	x	
4.1.3 Entlastung von Bürrig	mittel	x			
4.1.4 Entlastung von Opladen	hoch	x			
4.1.5 „Schnell-“ und „Langsamstraßennetz“	mittel			x	
4.2 Stadtverträgliche Geschwindigkeitsregelungen	hoch	x			x
4.3 Umgestaltung / Optimierung von Knotenpunkten	hoch				x
4.4 Weiterentwicklung der Parkraumstrategie	hoch ★	x			x
4.5 Voraussetzungen für emissionsarme / -freie Antriebe	mittel	x			x
4.6 Förderung des Carsharings	mittel	x			x
4.7 Verkehrslenkung und -information	mittel	x			x
4.8 Erhaltungsmanagement	mittel				x



4.1 Weiterentwicklung des Straßennetzes



A	B	C
D	E	F

Die Stadt Leverkusen ist bereits durch ein dichtes Straßennetz erschlossen – sowohl nahäumlich als auch in der überregionalen Verbindung. Ein Bedarf besteht weniger in umfangreichen Netzergänzungen als vielmehr in einer zukunftsfähigen Weiterentwicklung und Hierarchisierung des Straßennetzes. Ziel ist die verstärkte Bündelung der Kfz- und Wirtschaftsverkehre auf leistungsfähigen Verkehrsachsen bei gleichzeitiger Entlastung der Stadtteile. Hierzu ist das aktuelle Straßennetz in seiner Hierarchie auf Schwächen und Potenziale geprüft worden. Zudem wurde in Abhängigkeit von möglichen Änderungen der StVO-Verwaltungsvorschriften zu Tempo 30 innerorts eine langfristige Perspektive für das Straßennetz entwickelt.

Bausteine

Anpassung von Netzhierarchien zur Entlastung sensibler Bereiche

In einem ersten Schritt werden mittel- bis langfristige Veränderungen der Straßennetzhierarchien empfohlen, die mit dem Landesbetrieb Straßen.NRW abzustimmen sind und die Netzhierarchie betreffen (siehe Maßnahmenfelder 4.1.1 bis 4.1.4).

Das in Abbildung 58 dargestellte, weiterentwickelte Straßennetz stellt zudem die Sensibilität der Straßenräume dar. Straßen, die durch Bereiche mit dichter Wohnbebauung verlaufen und besonders sensible Abschnitte sollten fortwährend auf Maßnahmen geprüft werden, um Verkehrsbelastungen zu mindern (z. B. durch Senkung der zul. Höchstgeschwindigkeiten oder bauliche Anpassungen des Straßenraumes).

„Schnell-“ und „Langsamstraßennetz“ (perspektivisch)

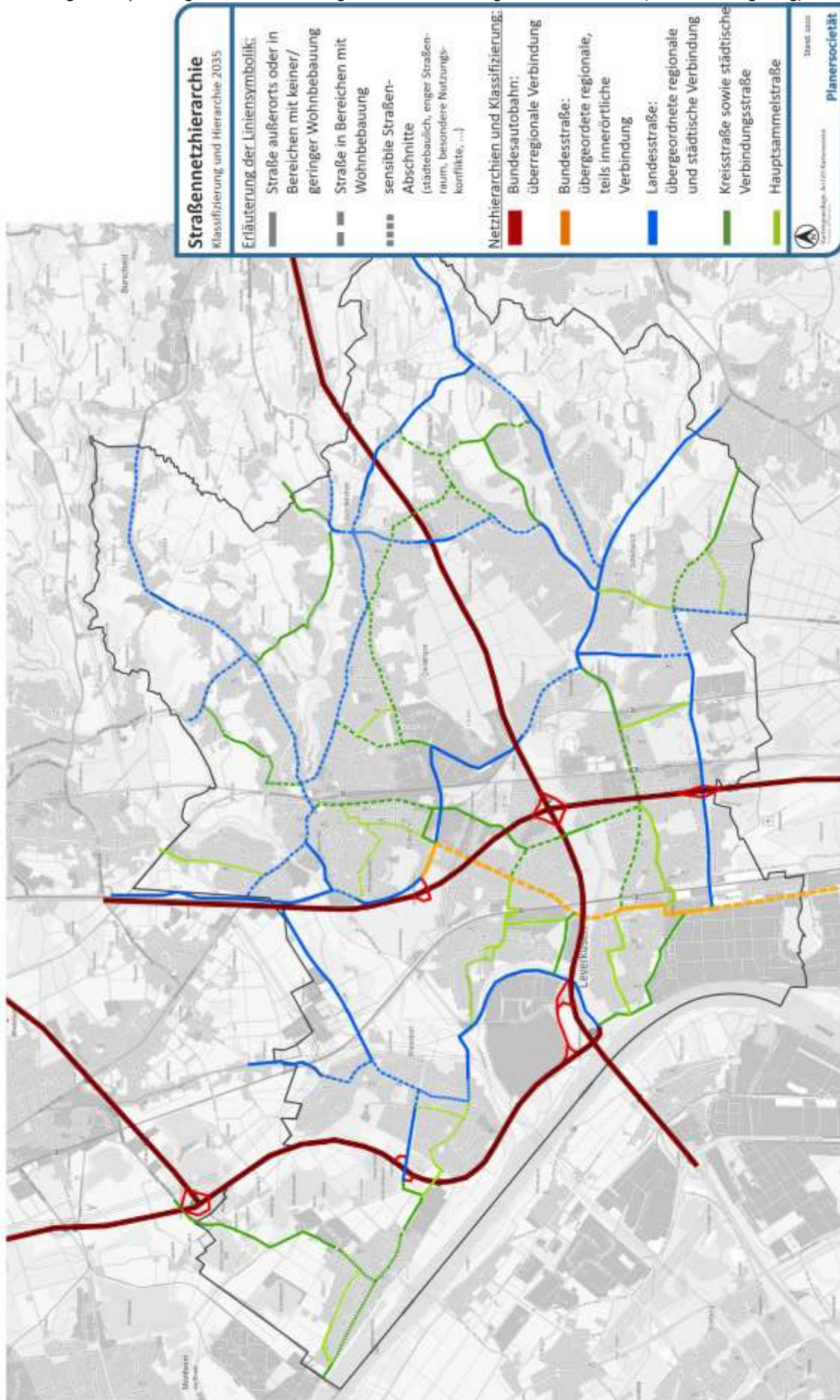
Ein „Schnell-“ und „Langsamstraßennetz“ ist die perspektivische Weiterentwicklung des Straßennetzes unter Einbezug von zukünftig möglichen Spielräumen und ggf. Handlungserfordernissen, den Straßenverkehr innerorts weiter zu beruhigen sowie klima- und umweltfreundlicher zu führen (siehe Maßnahmenfeld 4.1.5). Ziel dieses Netzes ist die wesentlich bessere Integration der Fußgänger-, Radfahrer- und Wohnumfeldansprüche und eine insgesamt „gerechtere“ Flächeninanspruchnahme.

Aufwertung und Optimierung von Straßenräumen

In Zusammenhang mit der Weiterentwicklung des Straßennetzes wird anhand zentraler Straßenräume beispielhaft aufgezeigt, wie sich Entlastungswirkungen realisieren lassen, ohne gleichzeitig die Erreichbarkeit der Zentren einzuschränken. Hierzu werden verkehrsrechtliche sowie bauliche Maßnahmen zur Optimierung dieser Straßen unter Berücksichtigung aller Straßenraumansprüche empfohlen (siehe Maßnahmenfelder Straßenraumgestaltung, 5.2).

Regionsrelevant: ja		Zielkonflikte:	
Akteure: Stadt Leverkusen, Landesbetrieb Straßen.NRW, wupsi		Abstimmung mit den Belangen des Linienbusverkehrs	
Priorität	Umsetzungsfrist	Kostenklasse	Kosten-Wirkungs-Klasse
■ ■ ■	➡ ➡ ➡ ➡	€ € € € €	hoch

Abbildung 58: Empfehlungen zur Klassifizierung und Hierarchisierung des Straßennetzes (mittel- bis langfristig)





4.1.1 Entlastung Stadtteilzentrum Schlebusch



Derzeit verläuft die Oulustr./Mülheimer Str. durch das Stadtteilzentrum Schlebusch. Sie besitzt als Landesstraße (L 188) in der derzeitigen Straßennetzhierarchisierung eine hervorgehobene Funktion für den Kfz-Verkehr als Verbindungsstraße (auch für die Aufnahme von Durchgangsverkehren). Für das Stadtteilzentrum ist hingegen eine Verkehrsentslastung, Verkehrsberuhigung und Aufwertung des öffentlichen Raumes zu empfehlen. Oulu- und Mülheimer Straße sollten auch in der Netzhierarchie zu einer Hauptsammelstraße für den Anlieger-, Kunden- und stadtteilbezogenen Wirtschaftsverkehr abgestuft werden. Demgegenüber sind der Karl-Carstens-Ring sowie die relevanten Abschnitte der Herbert-Wehner-Straße sowie des Willy-Brandt-Ring leistungsfähiger ausgebaut und überwiegend anbaufrei, d.h. unsensibler. Ihre Verkehrsfunktion sollte durch eine Aufstufung zur Landesstraße gestärkt werden (bei Beibehaltung der Baulast für die Stadt Leverkusen).

Bausteine:

- Prüfung nachfolgender Empfehlungen in einer Machbarkeitsstudie, auch in Abhängigkeit von den Maßnahmenempfehlungen 4.1.2 (Entlastung von Manfort).
- Voraussetzung: Mittel- bis langfristige Senkung der Verkehrsbelastungen im Stadtgebiet von Leverkusen, die mit Ende der Bauarbeiten an der Rheinbrücke/A1 zu erwarten sind.
- Aufstufung des Karl-Carstens-Ring sowie der relevanten Abschnitte Willy-Brandt-Ring und Herbert-Wehner-Straße zur Landesstraße, Abstufung der Ortsdurchfahrt Schlebusch zur Hauptsammelstraße.
- Die Straßen sollen in der Baulast der Stadt Leverkusen bleiben, sodass die Stadt die Handlungsmöglichkeiten zur Gestaltung der Straßen behält.
- Verkehrsberuhigung der Oulustr./Mülheimer Str. sowohl verkehrsrechtlich (Tempo 30, ggf. punktuell auch geringer) sowie baulich in Abstimmung mit den Belangen des Linienbusverkehrs, um den Kfz-Verkehr im Stadtteilzentrum einerseits umfeldverträglicher zu gestalten und andererseits Widerstände für den Durchgangsverkehr zu erzeugen.
- Anpassung der Signalsteuerung an den relevanten Kreuzungen, wenn möglich auch baulich (Mülheimer Straße/Willy-Brandt-Ring, Karl-Carstens-Ring/Willy-Brandt-Ring, Karl-Carstens-Ring/Herbert-Wehner-Str. sowie Oulustr./Herbert-Wehner-Str.) mit dem Ziel, die Fahrt über den Karl-Carstens-Ring attraktiver zu machen.




Abbildung 59: Aktuelle Hierarchie Schlebusch



Abbildung 60: Empfehlung zur Änderung in Schlebusch



Legende sowie komplettes Netz siehe Abbildung 58

		4.1.1 Entlastung Stadtteilzentrum Schlebusch		<div style="display: flex; flex-wrap: wrap; gap: 5px;"> <div style="border: 1px solid gray; padding: 2px; margin: 2px;">A</div> <div style="border: 1px solid gray; padding: 2px; margin: 2px; background-color: red; color: white;">B</div> <div style="border: 1px solid gray; padding: 2px; margin: 2px; background-color: green; color: white;">C</div> <div style="border: 1px solid gray; padding: 2px; margin: 2px; background-color: blue; color: white;">D</div> <div style="border: 1px solid gray; padding: 2px; margin: 2px; background-color: orange; color: white;">E</div> <div style="border: 1px solid gray; padding: 2px; margin: 2px;">F</div> </div>	
Abhängigkeiten/Bezug zu anderen Maßnahmen <ul style="list-style-type: none"> ▪ 1.1.3 Fußwegenetz im Stadtteilzentrum Schlebusch ▪ 2.1 Definition des Radverkehrs-Zielnetzes ▪ 3.2.1 Verlängerung der Stadtbahnlinie 4 ▪ 4.1.2 Entlastung von Manfort ▪ 4.2 Stadtverträgliche Geschwindigkeitsregelungen ▪ 4.3 Umgestaltung/Optimierung von Knotenpunkten ▪ 5.1 Integrierte Netzentwicklung ▪ 5.2.1 Aufwertung der Mülheimer Straße 					
Regionsrelevant: nein			Zielkonflikte:		
Akteure: Stadt Leverkusen, Landesbetrieb Straßen.NRW, wupsi			Abstimmung mit den Belangen des Linienbusverkehrs sowie ggf. einer Verlängerung der Stadtbahn 4		
Priorität 		Umsetzungsfrist 		Kostenklasse € € €* € €	
				Kosten-Wirkungs-Klasse hoch	
Sonstige Bemerkungen und Hinweise * Kosten für Abstimmung, Änderung der Netzhierarchie sowie Änderungen der Signalsteuerung an Kreuzungen sowie für einen Straßenraumumbau Oulustr./Mülheimer Str. mit punktuellen, insb. auch im Bereich Lindenplatz intensiveren baulichen Maßnahmen.					



4.1.2 Entlastung von Manfort



Die Manforter Straße hat durch ihre Breite, Kurvigkeit, die dicht angebaute Randnutzung und die mäßigen Verkehrsbelastungen (ca. 5.000 Kfz/Tag) eher einen untergeordneten Charakter sowie auch eine insgesamt untergeordnete Netzfunktion. Dennoch ist sie als Landesstraße eingestuft. Im Gegensatz dazu ist der mit je zwei Richtungsfahrbahnen versehene Willy-Brandt-Ring (ca. 20.000 Kfz/Tag), der zudem direkt an die A3 anschließt, nur eine städtische Hauptverkehrsstraße.

Ziel soll sein, die Hierarchisierung des Straßennetzes an die Verkehrsbedeutung der Straßen anzupassen und die Fahrbeziehung über den Willy-Brandt-Ring zu stärken, um Verkehrsmengen in Manfort (Manforter Straße, Rathenaustraße) sukzessive zu senken.

Bausteine:

- Prüfung nachfolgender Maßnahmen in einer Machbarkeitsstudie, auch in Abhängigkeit der Maßnahmenempfehlungen 4.1.1 (Entlastung von Schlebusch).
- Aufstufung des Willy-Brandt-Ringes zur Landesstraße in Abstimmung mit dem Landesbetrieb Straßen.NRW. Diese ist auch im Zusammenspiel mit einer mittel- bis langfristigen Netzhierarchieanpassung in Schlebusch (siehe Maßnahmenfeld 1.1.1) sinnvoll, um weitestgehend eine anbaufreie Hauptverkehrsstraßenverbindung zwischen Schlebusch und Manfort mit direkter Anbindung an die B8 sowie die A3 auszubilden.
- Die Straßen sollen in der Baulast der Stadt Leverkusen bleiben, sodass die Stadt die Handlungsmöglichkeiten zur Gestaltung der Straßen behält.
- Anpassung der Signalsteuerungen und Beschilderungen an umliegenden Knotenpunkten (z. B. Herbert-Wehner-Str./Karl-Carstens-Ring), um Verkehre mit Ziel B8/CHEMPARK auf die Verkehrsachse Karl-Carstens-Ring/Willy-Brandt-Ring zu lenken (dadurch Entlastung des Stadtteils Manfort, v.a. Manforter Str. und des Weiteren Gustav-Heinemann-Str. und Rathenaustr. sowie auch von Querverbindungen (z.B. Stixchesstraße, die auch baulich verkehrsberuhigt werden könnte).
- Im Gegenzug Abstufung der Manforter Straße zur Hauptsammelstraße mit dem Ziel, die Straße als Vorfahrtsstraße sukzessive verkehrszuberuhigen (Tempo 30, punktuelle bauliche Anpassungen wie z. B. vorgezogene Seitenräume/Gehwegnasen, Fußgängerüberwege, Prüfung von Mini-kreisverkehren (siehe Maßnahmenfeld 4.3)).
- Rathenaustraße: Herstellung eines Bussonderfahrstreifens (bereits geplant); des Weiteren sukzessive Senkung der Verkehrsmengen (derzeit ca. 15.000 Kfz/Tag) und integrierte Straßenraumgestaltung (Fußgängerquerungsanlagen, attraktive Radverkehrsanlagen (Hauptroute, siehe Maßnahmenfeld 2.1).
- Zur Verbesserung der Anbindung des IPL sollte außerdem auf einen Tunnel zwischen Kieler Straße und Marie-Curie-Straße hingewirkt werden (entsprechend der aktuellen Planung).
- Abstimmung mit den Gewerbeunternehmen im CHEMPARK, Routenführungen und -hinweise sind auf den Willy-Brandt-Ring zu fokussieren (für Lkw-Fahrer und Beschäftigte).




Abbildung 61: Aktuelle Hierarchie Manfort



Abbildung 62: Empfehlung zur Änderung in Manfort



Legende sowie komplettes Netz siehe Abbildung 57, Seite 116

 4.1.2 Entlastung von Manfort		<div style="display: flex; flex-wrap: wrap; gap: 5px;"> <div style="border: 1px solid gray; padding: 2px;">A</div> <div style="border: 1px solid gray; padding: 2px; background-color: red; color: white;">B</div> <div style="border: 1px solid gray; padding: 2px; background-color: green; color: white;">C</div> <div style="border: 1px solid gray; padding: 2px; background-color: blue; color: white;">D</div> <div style="border: 1px solid gray; padding: 2px; background-color: orange; color: white;">E</div> <div style="border: 1px solid gray; padding: 2px;">F</div> </div>	
Abhängigkeiten/Bezug zu anderen Maßnahmen <ul style="list-style-type: none"> ▪ 2.1 Definition des Radverkehrs-Zielnetzes ▪ 3.2.1 Verlängerung der Stadtbahnlinie 4 ▪ 4.1.1 Entlastung von Schlebusch ▪ 4.2 Stadtverträgliche Geschwindigkeitsregelungen ▪ 4.3 Umgestaltung/Optimierung von Knotenpunkten ▪ 5.1 Integrierte Netzentwicklung 			
Regionsrelevant: nein		Zielkonflikte:	
Akteure: Stadt Leverkusen, Landesbetrieb Straßen.NRW, wupsi, CHEMPARK		Abstimmung mit den Belangen des Linienbusverkehrs bei Anordnungen von Tempo 30 oder baul. Verkehrsberuhigungsmaßnahmen	
Priorität 	Umsetzungsfrist 	Kostenklasse € € € € € *	Kosten-Wirkungs-Klasse hoch
Sonstige Bemerkungen und Hinweise * Kosten für Abstimmung, Änderung der Netzhierarchie sowie Änderungen der Signalsteuerung an Kreuzungen sowie für einen Straßenraumumbau Manforter Straße mit vor allem punktuellen baulichen Maßnahmen (Querungsmöglichkeiten, vorgezogene Seitenräume, Minikreisverkehre, Fußgängerüberwege, ...).			



4.1.3 Entlastung von Bürrig

A	B	C
D	E	F

Der Stadtteil Bürrig ist von leistungsfähigen und teilweise auch anbaufreien Hauptverkehrsstraßen umgeben (Europaring B 8, Olof-Palme-Straße, Westring). Die durch Bürrig verlaufende Von-Ketteler-Straße bis Rheindorfer Straße ist daher in ihrer Funktion untergeordnet und für den Quell- und Zielverkehr des Stadtteils, aber nicht für Durchgangsverkehre relevant. Der Straßenzug ist teilweise kurvig mit einer überwiegend dichten Randbebauung durch Wohngebäude und teilweise Nahversorgung, teils im Bereich Rheindorfer Straße aber auch breit und mit Trennwirkung ausgebaut. Die Straßen sind dennoch in der Netzstruktur den umgebenden Hauptverkehrsstraßen gleichgestellt. Um Durchgangsverkehre durch Bürrig einerseits zu vermeiden und andererseits den Verkehr innerhalb des Stadtteils zu beruhigen, ist eine Abstufung der Straßenachse in Bürrig zu empfehlen, die mit baulichen Maßnahmen einhergeht.

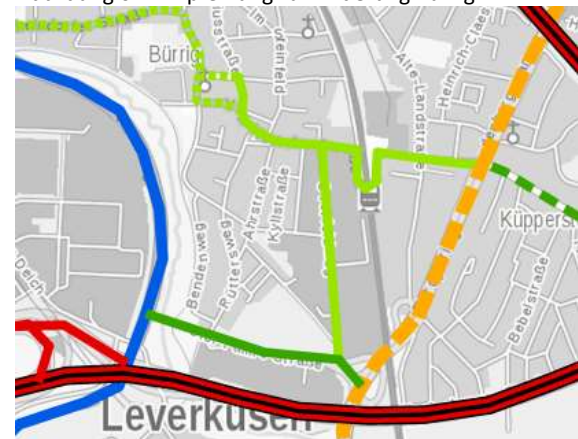
Bausteine insb.:

- Abstufung der Straßenachse Rheindorfer Straße, Heinrich-Brüning-Straße, Stephanusstraße, Von-Ketteler-Straße zur Hauptsammelstraße
- Prüfung einer Reduzierung der zul. Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h¹⁰ sowie von baulichen Maßnahmen (Fußgängerüberwege, vorgezogene Seitenräume)
- Prüfung der weiteren Markierung von Schutzstreifen auf der Rheindorfer Straße, Führung des Radverkehrs auf den anderen Straßenabschnitten bei 30 km/h im Mischverkehr

Abbildung 63: Aktuelle Hierarchie Bürrig



Abbildung 64: Empfehlung zur Änderung Bürrig



Legende sowie komplettes Netz siehe Abbildung 57, Seite 116

Abhängigkeiten/Bezug zu anderen Maßnahmen

- 1.1.4 Fußwegenetz in Nebenzentren
- 2.1 Definition des Radverkehrs-Zielnetzes
- 4.2 Stadtverträgliche Geschwindigkeitsregelungen
- 5.1 Integrierte Netzentwicklung

Regionsrelevant: nein		Zielkonflikte:	
Akteure: Stadt Leverkusen, wupsi		Abstimmung mit den Belangen des Linienbusverkehrs bei Anordnungen von Tempo 30 oder baul. Verkehrsberuhigungsmaßnahmen	
Priorität ■ ■ ■ □	Umsetzungsfrist ➡ ➡ ➡ ➡	Kostenklasse € € € € € *	Kosten-Wirkungs-Klasse mittel
Sonstige Bemerkungen und Hinweise			

¹⁰ ggf. erst mit weiteren Anwendungsspielräumen der VwV-StVO für Tempo 30 möglich



4.1.3 Entlastung von Bürrig



* Kosten für Abstimmung, Änderung der Netzhierarchie sowie Änderungen der Signalsteuerung an Kreuzungen sowie für einen Straßenraumumbau Rheindorfer Straße, Heinrich-Brüning-Straße, Stephanusstraße, Von-Ketteler-Straße mit vor allem punktuellen baulichen Maßnahmen (Querungsmöglichkeiten, vorgezogene Seitenräume, Minikreisverkehre, Fußgängerüberwege, ...) sowie Markierungen für den Radverkehr.



4.1.4 Entlastung von Opladen



Opladen wird in Nord-Süd-Richtung über die Kölner Straße sowie die Robert-Koch-Straße/Humboldtstraße angebunden. Die Kölner Straße wurde bereits abschnittsweise mit Tempo 30 beruhigt. Konflikte erzeugen die Verkehrsmengen (ca. 8.000 bis 9.000 Kfz/Tag) und die Trennwirkung der Straße weiterhin, da die Straße auch als Geschäfts- und Stadtteilstraße fungiert. Die Robert-Koch-Straße/Humboldtstraße weist ähnliche Verkehrsmengen auf, eine enge Randbebauung mit Wohnhäusern, Trennwirkungen und Defiziten in der Radverkehrsführung.

Eine gewünschte und erhebliche Verkehrsentslastung dieser Straßen (und insgesamt des Stadtteils Opladen) wird sich mit Fertigstellung der Europa-Allee ergeben. Die verkehrsentslastenden Effekte der neuen Straße sollten forciert werden, indem die Kölner Straße sowie Robert-Koch-Straße/Humboldtstraße umgestaltet und verkehrsberuhigt werden.

Bausteine insb.:

- Abstufung der Kölner Straße (derzeit bereits abschnittsweise Tempo 30) zur Hauptsammelstraße und Anordnung von grundsätzlich Tempo 30 (oder weniger); Straßenraumumbau (siehe Maßnahmenfeld 5.2.3)
- Abstufung der Robert-Koch-Straße/Humboldtstraße und Eingliederung in die bestehende Tempo 30-Zone oder Anordnung von Tempo 30 (zusammen mit einer vorfahrtberechtigten, für den Anliegerverkehr freigegebenen Fahrradstraße, siehe Maßnahmenfeld 2.2.3).
- Bauliche Verkehrsberuhigung weiterer Straßenzüge, insbesondere des Abschnitts Reuschenberger Straße zwischen Bonner Straße und Steinstraße (zzgl. Prüfung der Ausweisung als Fahrradstraße), um den Verkehr frühzeitig bei Einfahrt in die Wohngebiete zu verlangsamen

Abbildung 65: Aktuelle Hierarchie Opladen






Abbildung 66: Empfehlung zur Änderung Opladen



Legende sowie komplettes Netz siehe Abbildung 57, Seite 116

Abhängigkeiten/Bezug zu anderen Maßnahmen

- 1.1.2 Fußwegenetz im Stadtteilzentrum Opladen
- 2.2.3 Ausweitung von Fahrradstraßen
- 3.2.2 Stadtbahnanbindung Köln Flittard – CHEMPARK – Opladen
- 4.2 Stadtverträgliche Geschwindigkeitsregelungen
- 5.1 Integrierte Netzentwicklung
- 5.2.3 Aufwertung der Kölner Straße

 4.1.4 Entlastung von Opladen		<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> A B C </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> D E F </div>	
Regionsrelevant: nein		Zielkonflikte: Abstimmung mit den Belangen des Linienbusverkehrs bei Anordnungen von Tempo 30 oder baul. Verkehrsberuhigungsmaßnahmen	
Akteure: Stadt Leverkusen, wupsi			
Priorität 	Umsetzungsfrist 	Kostenklasse €* € € € €	Kosten-Wirkungs-Klasse hoch
Sonstige Bemerkungen und Hinweise * Kosten für Abstimmung und Änderung der Netzhierarchie sowie ggf. Änderung der Signalsteuerung an Kreuzungen, nicht für weitere bauliche Maßnahmen (bauliche Maßnahmen sind im Maßnahmenfeld 5.2.3 zur Umgestaltung der Kölner Straße berücksichtigt).			



4.1.5 „Schnell“- und „Langsamstraßennetz“



Die Weiterentwicklung des Straßennetzes zu einem „Schnell“- und „Langsamstraßennetz“ orientiert sich insbesondere an wiederkehrenden und sich mit den Maßnahmen des Klimaschutzes verstärkenden Diskussionen und Forderungen nach mehr Tempo 30 bis hin zu einer Absenkung der zulässigen Regelgeschwindigkeit innerorts auf 30 km/h.¹¹ Reduktionen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit sind auch wichtiger Bestandteil der Förderung des Rad- und Fußverkehrs. Sie wirken sich nicht nur positiv auf die objektive Verkehrssicherheit sowie das subjektive Sicherheitsgefühl aus, sondern bieten auch mehr Möglichkeiten für eine rad- und fußgängerfreundliche Straßenraumgestaltung. Hierauf basierend wurde eine Perspektive entwickelt, die das Leverkusener Straßennetz in ein „Schnellstraßennetz“ (i. d. R. Tempo 50) sowie „Langsamstraßennetz“ (Tempo 30 und ggf. weniger) einteilt.

Bausteine

- Voraussetzung: Weitere Anwendungsmöglichkeiten für Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen (durch Änderungen der VwV-StVO) sowie Fertigstellung der Baumaßnahmen auf der A 1 (Verringerung der Kfz-Verkehrsmengen in Leverkusen); ggf. auch Bewerbung der Stadt Leverkusen für einen Modellversuch „Tempo 30 innerorts“.
- Bildung eines Straßennetzes, das perspektivisch eine Bündelungsfunktion hat und dadurch das Nebennetz entlastet (Vorfahrtsstraßen mit i. d. R. Tempo 50, abschnittsweise Tempo 30 auf Ortsdurchfahrten): Diese Straßen stellen für den MIV, den ÖPNV sowie Wirtschaftsverkehr die Anschlüsse an das übergeordnete Straßennetz sowie zwischen den Stadtteilen her.
- Bildung eines Straßennetzes mit überwiegend kleinräumiger Erschließungsfunktion in und teilweise zwischen benachbarten Stadtteilen bei zulässigen Höchstgeschwindigkeiten von 30 km/h (ggf. auch punktuell weniger): In der Regel sind auch dies Vorfahrtstraßen, die damit auch dem Linienbusverkehr ein zügiges Vorankommen ermöglichen. Erschließungsstraßen in besonders sensiblen Stadtbereichen (z. B. Geschäftsstraßen mit erheblichem Fußverkehrsaufkommen, enge/kurvige Straßenabschnitte, dichte Wohnrandbebauungen, hohe Bedeutung im Fuß- oder Radverkehrsnetz) sollten perspektivisch zusätzlich baulich verkehrsberuhigt werden (siehe auch Maßnahmenfeld 5.2).
- Anpassung der Verkehrsführung städtisch sowie regional (Beschilderung, Lkw-Wegweisung, digitale Wegweisung/Navigationssysteme, ...) an das Schnellstraßennetz, um Verkehre hierauf zu bündeln

Einen ersten im Rahmen der Aufstellung des Mobilitätskonzeptes 2030+ entwickelten Vorschlag für ein perspektivisches „Schnell“- und „Langsamstraßennetz“ stellt Abbildung 67 dar.

Abhängigkeiten/Bezug zu anderen Maßnahmen

- 4.2 Stadtverträgliche Geschwindigkeitsregelungen
- 4.7 Verkehrslenkung und -information
- 5.1 Integrierte Netzentwicklung
- 5.2 Attraktive und integrierte Gestaltung von Haupt- und Sammelstraßen

¹¹ Derzeit setzt die VwV-StVO für die Anordnung von Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen noch enge Grenzen. Änderungen sind kurzfristig nicht abzusehen, mittel- bis langfristig bedingt durch Diskussionen zur Verkehrssicherheit und Klimaschutz aber durchaus möglich und wurden daher an dieser Stelle in das Maßnahmenkonzept einbezogen.

Eine Absenkung der Regelgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h innerorts würde bedeuten, dass für Straßen grundsätzlich von einer Geschwindigkeit von 30 km/h (oder ggf. weniger) auszugehen ist. Höhere zulässige Geschwindigkeiten wie insb. 50 km/h wären zulässig, aber im Einzelfall zu begründen. Gründe können zum Beispiel darin bestehen, dass einzelne Hauptverkehrsstraßen mit Tempo 50 den Verkehr bündeln und damit Nebenstraßen/Wohngebiete entlasten sollen. Im Unterschied zur heutigen Situation (Regelgeschwindigkeit innerorts 50 km/h) würde der Begründungszwang umgekehrt: Während derzeit Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen nur für besondere Situationen zulässig ist, wäre mit entsprechenden Änderungen der VwV-StVO zukünftig die Abweichung auf Tempo 50 zu begründen.




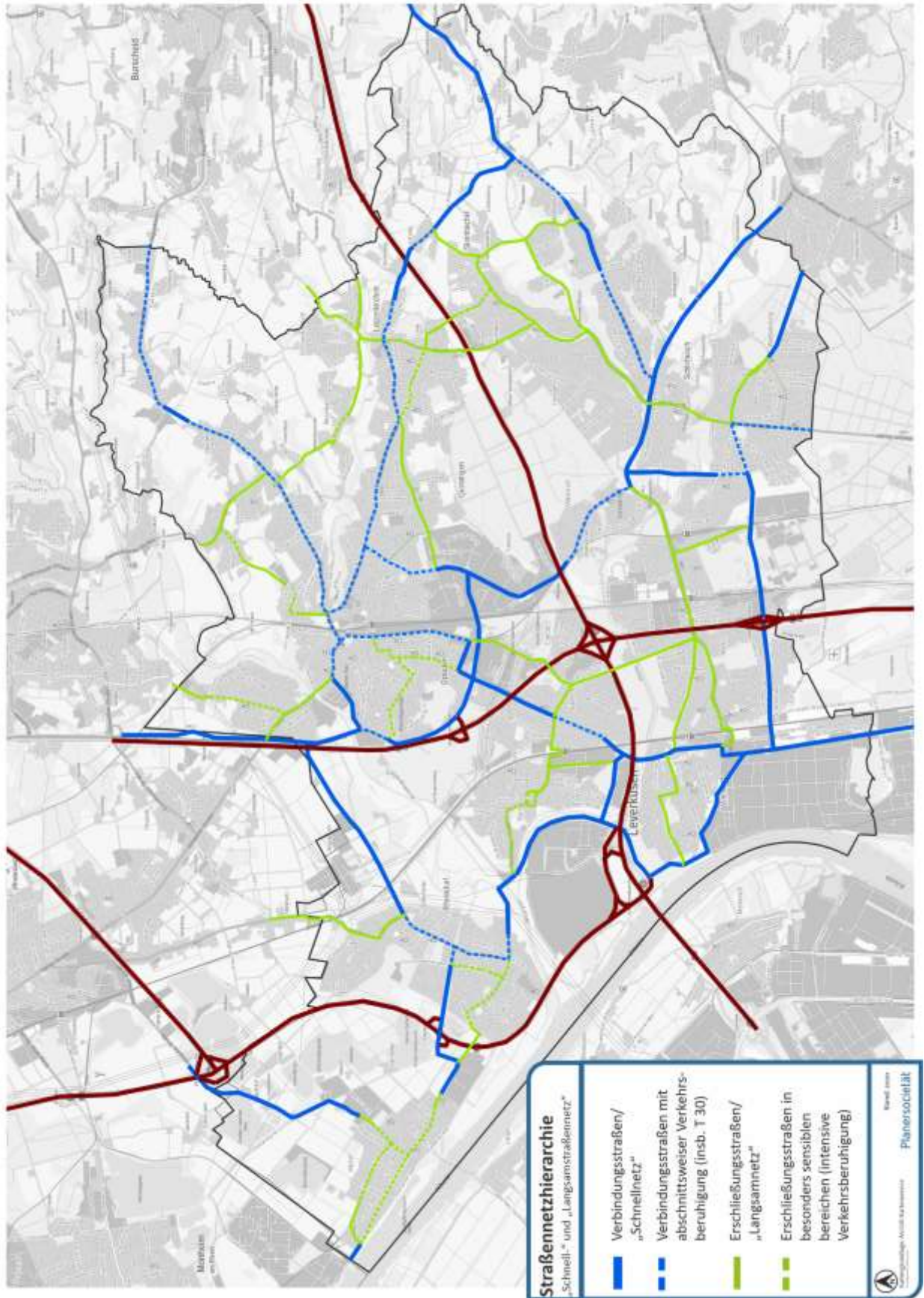
 4.1.5 „Schnell“- und „Langsamstraßennetz“		<div style="display: flex; flex-wrap: wrap; gap: 5px;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px;">A</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; background-color: red; color: white;">B</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; background-color: green; color: white;">C</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; background-color: blue; color: white;">D</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; background-color: orange; color: white;">E</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px;">F</div> </div>	
Regionsrelevant: ja		Zielkonflikte: umfangreiche Abstimmung mit den Belangen des Bus- und Wirtschaftsverkehrs bei Aufstellung des Netzes	
Akteure: Stadt Leverkusen, Landesbetrieb Straßen.NRW, wupsi, Abstimmung mit Akteuren aus der Wirtschaft			
Priorität 	Umsetzungsfrist* 	Kostenklasse € € € € € **	Kosten-Wirkungs-Klasse hoch
Sonstige Bemerkungen und Hinweise * Umsetzungsfrist und -möglichkeiten abhängig von Änderungen der VwV-StVO sowie ggf. Möglichkeiten für einen Modellversuch ** Aufwand für die Entwicklung und Abstimmung eines solchen Netzes sind alltägliches Verwaltungshandeln. Das Netz ist dann Grundlage für weitere Planungen.			

Abbildung 67: Perspektivisches "Schnell"- und "Langsamstraßennetz"





4.2 Stadtverträgliche Geschwindigkeitsregelungen



Mit der Weiterentwicklung des Straßennetzes wird das Ziel verfolgt, Wohn- und Nebennetzstraßen soweit wie möglich mit Lenkungsmaßnahmen im bestehenden Straßennetz zu entlasten. Hauptverkehrsstraßen und verkehrsbedeutende Vorfahrtsstraßen werden aber auch zukünftig durch Siedlungsgebiete verlaufen. Zur verträglicheren Abwicklung des Kfz-Verkehrs auf diesen Hauptverkehrsstraßen sind Möglichkeiten für Tempo 30 abschnittsweise zu prüfen, genauso wie im Nebenstraßennetz.

Die Einsatzmöglichkeiten von Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen sind 2016 erweitert worden, ihre Anordnung ist für Kommunen nun in schutzbedürftigen Bereichen (z.B. vor Schulen, Kitas, Krankenhäusern und Seniorenheimen) ohne den Nachweis einer überdurchschnittlichen „Gefahrenlage“ für bestimmte Rechtsgüter¹² die Regel. Mit Perspektive auf 2035 können sich, abhängig von weitergehend möglichen Änderungen in der StVO, weitere Anwendungsspielräume für Tempo 30 im Hauptverkehrsstraßennetz ergeben – auch für Straßenabschnitte, auf denen Geschwindigkeitsbeschränkungen heute noch an den rechtlichen Rahmenbedingungen scheitern. Daher ist die Prüfung von Tempo 30 eine Daueraufgabe unter Beachtung der jeweiligen rechtlichen Rahmenbedingungen, aber auch der Belange des Busverkehrs, der ebenfalls von Reduktionen der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten betroffen sein kann.

Bausteine

Tempo 30 zur Lärmreduktion

Bedarfe für Tempo 30 für besonders von Lärm betroffene Bereiche zeigt der Lärmaktionsplan. Hier ist Tempo 30 kurzfristig und vordringlich zu prüfen, bei Nichteignung von Tempo 30 sind Alternativen zu diskutieren:

- Humboldtstraße/Robert-Koch-Straße (ohne Entlastung durch Europa-Allee, Integration in die bestehende Tempo 30-Zone empfehlenswert)
- Lützenkirchener Straße (Stauffenbergstraße bis Görlitzer Straße)
- Quettinger Straße (Kolberger Straße bis Maurinusstraße; Tempo 30 nachts)
- Mülheimer Straße/Oulustraße

Abschnittsweise Prüfung von Tempo 30 innerorts/in sensiblen Bereichen

Die Weiterentwicklung des Straßennetzes in Abbildung 58 auf Seite 130 zeigt Hauptverkehrsstraßen, die durch Bereiche mit Wohnbebauung verlaufen. Hier besteht grundsätzlich ein Prüfbedarf zur Anordnung von Tempo 30. Besonders sensible Bereiche befinden sich in den Stadtteilen bei besonders dichter Wohnrandbebauung, bei engen Straßenräumen und besonderen Nutzungskonflikten (z. B., weil in einem Stadtteilzentrum ein besonderer Fußgängerquerungsbedarf existiert). Beispiele sind

- Saarstraße (Schlebusch)
- Lützenkirchener Straße (Lehner Mühle bis Kapellenstraße)
- In Holzhausen (Schöffenweg bis Weyerweg)
- Forellental (angebauter Abschnitt nördl. Wiehbachtal)
- Burscheider Str./Stadtteilzentrum Bergisch-Neukirchen
- Von-Ketteler-Straße (Bürrig)
- Manforter Straße (Manfort)
- Felderstraße (Rheindorf)

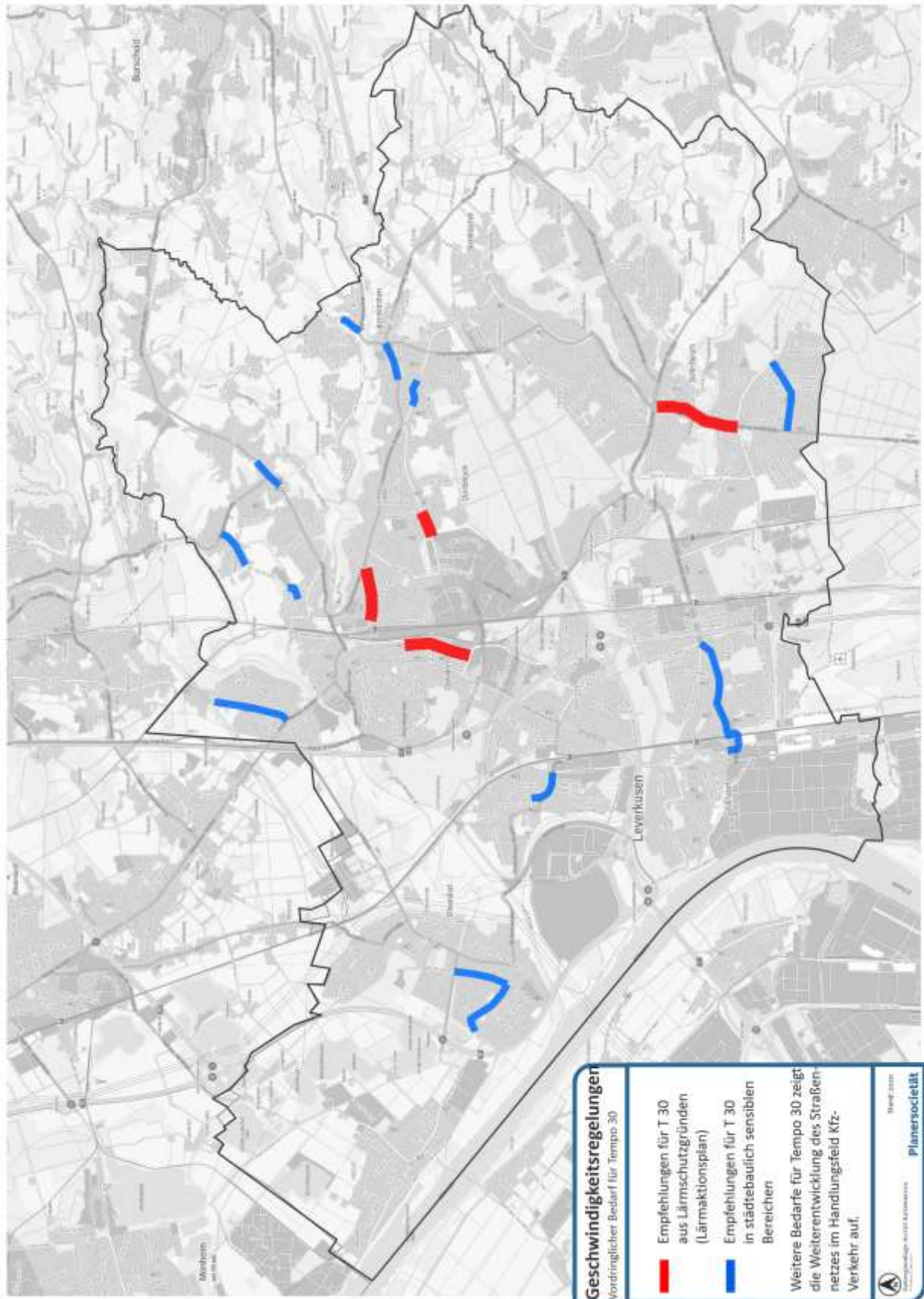
Alternative: Freiwillig Tempo 30 oder 40

Auf Hauptverkehrsstraßen, auf denen eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit sinnvoll, aber aufgrund straßenverkehrsrechtlicher Hürden kurzfristig nicht umzusetzen ist, bietet sich „Freiwillig Tempo 30“ oder ggf. auch „Freiwillig Tempo 40“ an. Aus Gründen der Verkehrssicherheit,

¹² Vgl. § 45 StVO

 4.2 Stadtverträgliche Geschwindigkeitsregelungen		<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> A B C </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> D E F </div>	
<p>des Lärmschutzes und der Radverkehrsförderung ist Tempo 30 (mit Verkehrszeichen 274) aber auch hier mittel- bis langfristig vorzuziehen.</p> <p><u>Geschwindigkeitskonzept</u> Die vorgenannten Empfehlungen für Tempo 30 sind nicht abschließend und hinsichtlich der Abwägungsbelange, die an die Anordnung von Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen gestellt werden, nicht im Detail geprüft. Für die Stadt Leverkusen ist auf Basis der Weiterentwicklung des Straßennetzes ein zukunftsorientiertes Geschwindigkeitskonzept zu empfehlen. Es muss die relevanten Abwägungskriterien für Tempo 30 (Verkehrsbedeutung der Straße, Verkehrssicherheit (Unfälle sowie Unfallrisiko), Lärmsituation, Luftschadstoffsituation, städtebauliche Sensibilität, schutzwürdige Nutzungen im Umfeld), weitere Indikatoren (zum Beispiel Qualität der Radverkehrs- und Fußverkehrsanlagen, Situation des ÖPNV) sowie zukünftige Rahmenbedingungen (insb. Änderung der Verkehrsbedeutung der Straße, siehe Maßnahmenfelder 4.1 Weiterentwicklung des Straßennetzes sowie 4.1.5 „Schnell- und Langsamstraßennetz“) je Hauptverkehrsstraßenabschnitt zusammenstellen. Auf dieser Basis können Prioritäten für die Anordnung von Tempo 30 identifiziert und Realisierungschancen zur Anordnung in Abhängigkeit von den Anforderungen der Verwaltungsvorschrift ermittelt werden. Das Geschwindigkeitskonzept ist stetig fortzuschreiben, sich ändernde gesetzliche Handlungsspielräume sind einzubeziehen.</p> <p>Abhängigkeiten/Bezug zu anderen Maßnahmen</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Verbesserungen der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden ▪ bessere Möglichkeiten zur Radverkehrsführung im Mischverkehr (2.2) ▪ 4.1 Weiterentwicklung des Straßennetzes ▪ 12.2 Minderung der Lärm- und Schadstoffemissionen 			
Regionsrelevant: nein		Zielkonflikte:	
Akteure: Stadt Leverkusen, weitere Straßenbaulastträger, wupsi		umfangreiche Abwägung bei Anordnungen von Tempo 30 notwendig (u.a. mit den Belangen des ÖPNV)	
Priorität 	Umsetzungsfrist  *  **	Kostenklasse € € € € €***	Kosten-Wirkungs-Klasse sehr hoch
<p>Sonstige Bemerkungen und Hinweise</p> <p>* Prüfung vordringlicher Bedarfe und nach Möglichkeit Umsetzung von Tempo 30; Aufstellung eines kommunalen Geschwindigkeitskonzeptes</p> <p>** Entwicklung und Fortschreibung eines Geschwindigkeitskonzeptes und wo möglich Umsetzung</p> <p>*** Programm zur Prüfung und ggf. Umsetzung von Tempo 30 sowie Entwicklung und Fortschreibung eines Geschwindigkeitskonzeptes, d.h. Kosten pro Jahr</p> <p><u>„Freiwillig Tempo 30“ bzw. „Freiwillig Tempo 40“:</u></p> <p>Die Stadt Offenburg machte im Rahmen eines Modellprojektes gute Erfahrungen mit freiwilligen Tempobeschränkungen auf Hauptverkehrsstraßen. Unterstützt durch Markierungen, Spruchbänder und/oder Geschwindigkeitsdisplays konnten die durchschnittlichen Geschwindigkeiten der Kfz um 5 bis 8 km/h gesenkt, die Lärmbelastungen entsprechend vermindert und die Verkehrssicherheit erhöht werden.</p>			

Abbildung 68: Vordringliche Bedarfe für Tempo 30





4.3 Umgestaltung/Optimierung von Knotenpunkten



Im Straßennetz von Leverkusen kommt es teilweise (vor allem in den Berufsverkehrsspitzen und durch verlagerte Verkehre von den Autobahnen) zu Leistungsfähigkeitsdefiziten, von denen auch der Linienbusverkehr betroffen ist. Es sollten Maßnahmen geprüft werden, den Verkehrsfluss zu erhöhen – insbesondere auch zur Beschleunigung des ÖPNV (siehe Maßnahmenfeld 3.1.2).

Einige Knotenpunkte sind fast ausschließlich den Bedürfnissen des Kfz-Verkehrs angepasst. Sie entsprechen nicht mehr den technischen Entwurfsregelwerken und Anforderungen (insb. der Führung des Fuß- und Radverkehrs). Dies betrifft vor allem jene, die flächenintensiv sind, z.B. mit Rechtsabbiegestreifen, und auch städtebaulich schwer zu integrieren sind. Sukzessive sind hier Maßnahmen zu prüfen, abhängig von den Kfz-Verkehrsmengen und der ÖPNV-Linienführung, Kreuzungsflächen rückzubauen und/oder die Bedingungen für Zufußgehende und Radfahrende zu optimieren.

Bausteine

Programm zur Optimierung von Knotenpunkten

Besondere Beachtung müssen die Belange der besonders schutzbedürftigen Fuß- und Radverkehre finden.¹³ Dazu zählt auch der schrittweise Rückbau überdimensionierter Knoten, insbesondere die Überprüfung der Notwendigkeit von Rechtsabbiegestreifen (neben Dreiecksinseln) sowie Bypässen an Kreisverkehren. Sind „freie“ Rechtsabbiegefahrbahnen/Bypässe für die Leistungsfähigkeit/fahrgometrische Ausbildung notwendig, sollten Fußgängerüberwege (möglichst mit Teilaufpflasterungen) zur Durchsetzung und Verdeutlichung des Fußgängervorrangs zum Einsatz kommen (vgl. FGSV RAST 06 sowie EFA 2002). Alternativ sind Lichtsignalanlagen für Fußgänger einzurichten. Obligatorisch sind die Anforderungen der Barrierefreiheit zu berücksichtigen¹⁴.

Knotenpunkte, die einer Überprüfung unterzogen werden sollten, sind beispielsweise:

- Gustav-Heinemann-Straße/Mauspfad/Kalkstraße: Prüfung der Notwendigkeit von Rechtsabbiegefahrbahnen, Prüfung der Möglichkeiten zur ÖPNV-Beschleunigung
- Rathenaustraße/Manforter Straße: im Zuge einer Netzanpassung (siehe Maßnahmenfeld 4.1.2)
- im Zuge einer perspektivischen Anpassung/eines Teilflächenrückbaus der Oulustraße (empfohlen in 1.3.3) Rückbau von Knotenpunktflächen, insb. von Rechtsabbiegefahrbahnen
- Lützenkirchener Straße/Pommernstraße: Prüfung ÖPNV-Beschleunigung sowie fußgänger- und radfahrerfreundlicher Knotenpunktgestaltung
- Lützenkirchener Straße/Quettinger Straße: Prüfung der Notwendigkeit von Rechtsabbiegefahrbahnen
- Burscheider Straße/Blütenstraße
- Steinbücheler Straße/Von-Knoerigen-Straße: Prüfung der Notwendigkeit der Bypässe
- Olof-Palme-Straße/Rüttersweg: Prüfung der Notwendigkeit von Rechtsabbiegefahrbahnen
- Düsseldorfer Straße/Rat-Deycks-Straße: Prüfung Notwendigkeit Kreisverkehrs-Bypass
- Wöhlerstraße/Nobelstraße: Prüfung Notwendigkeit Kreisverkehrs-Bypasses
- Fußgängerfreundliche Gestaltung von Kreuzungsflächen in Wohnstraßen (z.B. Kanalstraße/Bracknellstraße, In den Blechenhöfen/Entenpfuhl, Schlehdornstraße/Beerenstraße), teilweise können in Kombination mit weiteren Maßnahmen (siehe Maßnahmenfeld 1.5) attraktive Verweil- und Aufenthaltsflächen entstehen

Programm für mehr Kreisverkehre

Kreisverkehrsplätze (innerorts 26 bis 30 m, teils auch bis 40 m Außendurchmesser) können, abhängig von der Verkehrssituation, gegenüber LSA-geregelte Kreuzungen zu einem stetigeren Verkehrsfluss

¹³ Die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer geht der Flüssigkeit des Verkehrs vor“ (VwV-StVO zu §§ 39 – 45 (Rn 5)).

¹⁴ siehe H BVA 2011 und DIN 18040-3



4.3 Umgestaltung/Optimierung von Knotenpunkten



beitragen – auch für den ÖPNV und die nicht-motorisierten Verkehre. Übersichtlichkeit und Verkehrssicherheit sind aufgrund der weniger kreuzenden Verkehrsströme oftmals höher und in vielen Fällen gegenüber LSA-geregelten

Kreuzungen städtebaulich besser zu integrieren. Auch Minikreisverkehre sind eine Option. Sie sollten mit einer überfahrbaren Kreisinsel ausgestattet werden. Kreis- und Minikreisverkehre sind innerhalb bebauter Gebiete mit Überquerungsmöglichkeiten für Zufußgehende (FGÜ mit Bodenindikatoren) auszugestalten (vgl. RASt 06).

Im Rahmen eines Programms ist der sukzessive Umbau von geeigneten Knoten zu Kreisverkehren zu empfehlen. Die Entscheidung für oder gegen einen Kreisverkehr ist dabei immer eine Einzelfallentscheidung und abhängig von Verkehrsmengen und Knotenströmen, der Führungsmöglichkeiten der Zufußgehenden und Radfahrenden, der Knotengeometrien sowie der Flächenverfügbarkeit. Wenn ein Kreisverkehr ausscheidet, sind alternative Maßnahmen zur Beschleunigung des ÖPNV, zur Optimierung der Fuß- und Radverkehrsführung und der Rückbau von Rechtsabbiegefahrbahnen zu prüfen. Folgende Knotenpunkte sind Beispiele¹⁵:

Abbildung 69: Kreisverkehr in Leverkusen



- Bergische Landstraße/Odenthaler Straße
- Gustav-Heinemann-Straße/Alkenrather Straße (u.a. Bedarf nach ÖPNV-Beschleunigung)
- Scharnhorststraße/Kalkstraße/Gneisenaustraße
- Alkenrather Straße/Carlo-Mierendorff-Straße (u.a. ÖPNV-Beschleunigung, zudem Beitrag zur Verkehrsberuhigung in Alkenrath)
- Pommernstraße/Stauffenbergstraße (Verkehrsberuhigung)
- Lützenkirchener Straße/Feldstraße (u.a. ÖPNV-Beschleunigung)
- Lützenkirchener Straße/Am Weidenbusch (u.a. ÖPNV-Beschleunigung)
- Burscheider Straße/Wuppertalstraße (u.a. ÖPNV-Beschleunigung)
- Minikreisverkehre, auch zur Verkehrsberuhigung (z. B. Manforter Straße, Adolfsstraße/Albert-Einstein-Straße, Schillerstraße/Im Hederichsfeld)

Abhängigkeiten/Bezug zu anderen Maßnahmen

- 1.3.3 Verbesserung der Querung gesamtstädtischer Zäsuren
- 1.4 Fußgängerfreundliche Knotenpunkte
- 2.3 Fahrradfreundliche & sichere Gestaltung von Kreuzungen
- 3.1.2 Busbeschleunigung/Zuverlässigkeit des Busverkehr
- 4.1 Weiterentwicklung des Straßennetzes
- 12.2 Minderung der Lärm- und Schadstoffemissionen

Regionsrelevant: nein		Zielkonflikte:	
Akteure: Stadt Leverkusen, Landesbetrieb Straßen.NRW, wupsi		Bei der Umgestaltung von Knotenpunkten konkurrieren insbes. Verkehrssicherheit, Busbeschleunigung, Leistungsfähigkeit des Knotens	
Priorität	Umsetzungsfrist	Kostenklasse	Kosten-Wirkungs-Klasse
■ ■ ■	➡ ➡ ➡	€ € € € € *	hoch

¹⁵ Grundlage: gutachterliche Erhebungen, Lärmaktionsplan, Luftreinhalteplan, ÖPNV-Beschleunigungsbedarfe seitens der wupsi



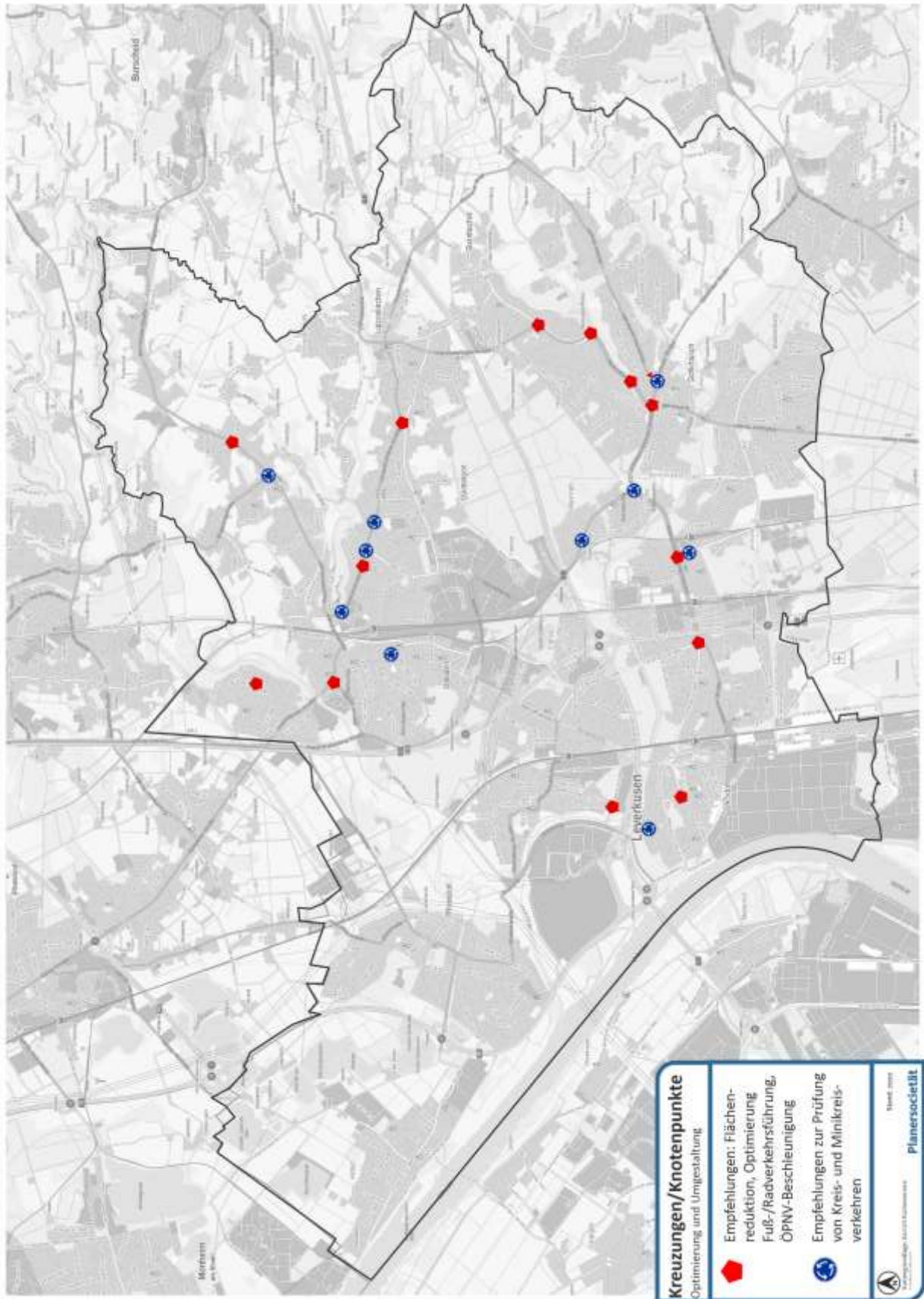
4.3 Umgestaltung/Optimierung von Knotenpunkten



Sonstige Bemerkungen und Hinweise

* Maßnahmenprogramm, d. h. Kosten pro Jahr; Förderung möglich

Abbildung 70: Beispielhafte Empfehlungen zur Optimierung von Knotenpunkten





4.4 Weiterentwicklung der Parkraumstrategie



Durch eine Parkraumstrategie sollen Potenziale eröffnet werden, Stadtteile einerseits zu entlasten und Freiräume zur Umgestaltung/Umnutzung zu gewinnen, andererseits ihre allgemeine Erreichbarkeit zu erhalten/zu stärken. Eine Entlastung der Straßenräume vom Parkdruck ist eine Grundlage, um den Fußverkehr, Radverkehr und ÖPNV zu fördern¹⁶ sowie die Aufenthaltsqualität in den Stadtteilen zu erhöhen. Auf der anderen Seite soll die Verbesserung des Radverkehrs und ÖPNVs dazu beitragen, dass das Auto weniger genutzt wird und der Parkdruck sinkt.

Bausteine

Die Parkraumstrategie zielt nicht darauf ab, neue und zusätzliche Parkmöglichkeiten zu schaffen. Vielmehr soll der Parkdruck in sensiblen Räumen reduziert werden, indem Alternativen ausgebaut werden. Insbesondere P&R kann nur funktionieren, wenn attraktive Alternativen zum Umstieg animieren (Pull-Faktor) und gleichzeitig in den Stadtteilzentren das Parkraumangebot schrittweise reduziert wird (Push-Faktor).

A: Verbesserung des ÖPNVs, des Fuß- und Radverkehrs (siehe Handlungsfelder 1 bis 3)

Das wichtigste flankierende Element einer Parkraumstrategie ist die Förderung des Umweltverbundes, um mehr Wege auf den ÖPNV, Rad- und Fußverkehr zu verlagern („Pull“-Maßnahme). Der Parkdruck wird auf diese Weise schrittweise gesenkt.

B: Park & Ride

Park & Ride als „Pull“-Maßnahme zielt in erster Linie auf einpendelnde Mittel- und Langzeitparker ab (Beschäftigte, teils auch Freizeitbesucher). Sie sollen vor den Toren der Stadt auf Parkplätze mit guter ÖPNV-Anbindung gelenkt werden (umsteigefreie Anbindung mit Schnellbus, mittelfristig möglichst im 10-Min.-Takt). Die Nutzung der P&R-Parkplätze muss günstiger sein als das Parken in den Stadtteilzentren (z. B., indem Parktickets für P&R als Fahrschein im Bus genutzt werden).

Auspendler sollen die Bahnhöfe möglichst per Bus oder Fahrrad erreichen. Dazu ist die Erreichbarkeit der Bahnhöfe zu optimieren (Schnellbuslinien (siehe Maßnahmenfeld 3.1.1), Verbesserungen im Radverkehrsnetz (siehe Maßnahmenfeld 2.2), Ausbau der Bahnhöfe zu Mobilstationen (siehe Maßnahmenfeld 8.1)). Darüber hinaus ist ein bedarfsgerechtes P&R-Angebot für Auspendler an den Bahnhöfen vorzusehen.

Empfehlungen für P&R-Parkplätze, die im weiteren Verlauf auf Machbarkeit geprüft und in einigen Fällen mit Kommunen im Umland oder Privaten abgestimmt werden müssen, sind in Abbildung 71 enthalten.

C: Park+Bike (P&B)






Mittels eines „Park and Bike“-Ansatzes (P&B) können Autofahrer außerhalb der Innenstadt abgefangen werden und auf ein eigenes Fahrrad oder Fahrradverleihsystem umsteigen (siehe Maßnahmenfelder 2.7 sowie 8.4) und auf einer attraktiven Radwegeverbindung (siehe Maßnahmenfeld 2.2) in die Stadtteilzentren fahren. Park&Ride-Parkplätze, die nahe zu Stadtteilen liegen, sollten daher zusammen mit einer guten Radwegeverbindung geplant werden.

D: Parkraumkonzepte in den Stadtteilen:

Verbesserungen des Umweltverbundes sowie im P & R sind die Grundlage, um den Parkdruck in den Stadtteilzentren zu senken. Parkraumkonzepte in den Stadtteilen müssen darauf aufsetzen („Push“-Maßnahme). Sie sind Anreiz zur Nutzung der Alternativen und regulieren den weiterhin verbleibenden Parkraumbedarf in den Stadtteilen:

- Die Kosten für das Parken in Stadtteilzentren müssen höher sein als für die Nutzung der P&R-Parkplätze.

¹⁶ Bereits aktuell kommt der Großteil der Besucher der Stadtteilzentren Wiesdorf, Opladen sowie Schlebusch nicht mit dem Auto, sondern zu Fuß, per Rad oder mit Bus/Bahn (siehe Einzelhandelskonzept 2017, S. 59). Eine Verbesserung der Erreichbarkeit der Stadtteilzentren mit dem Umweltverbund wird daher der Mehrheit der Kunden/Besucher zu Gute kommen.

	4.4 Weiterentwicklung der Parkraumstrategie		
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Parkgebühren im öfftl. Raum sollen grundsätzlich höher liegen als in benachbarten Parkbauten: Die Attraktivität der Parkbauten wird erhöht und Parkdruck in Parkbauten verlagert. Zur Lenkung des Parkdrucks in Parkbauten sind in den entsprechenden Stadtteilzentren Parkleitsysteme (statisch oder dynamisch) zu überprüfen. Smartparking-Konzepte (App-basierte Buchung und Lenkung zu Parkbauten) können unterstützen. ▪ Parken ist möglichst, unter Beachtung aller Interessen und der örtlichen Situation, für Kurzzeitparken (max. 2h Parkdauer, nur in Ausnahmefällen längere Parkdauern) vorzusehen. ▪ Die Parkraumbewirtschaftungszeiten sind an die üblichen Ladenöffnungszeiten anzupassen (ca. 19 Uhr bis 20 Uhr, teils auch bis 22 Uhr). ▪ Zur Sicherung des Parkraumbedarfs der Bewohner sind entsprechend der Vorgaben der VwV-StVO weitere Bewohnerparkplätze zu prüfen. Die Gebühren für die Bewohnerparkausweise sind aktuell auf nur ca. 30 Euro/Jahr gedeckelt und haben somit keinen Lenkungseffekt (Lenkung des Bewohnerparkdrucks auf Privatgrundstücke, Anreize zur Nutzung alternativer Verkehrsmittel). Eine Aufhebung der Deckelung wird derzeit diskutiert. Eine (deutliche) Anhebung der Bewohnerparkgebühren ist zur besseren Lenkung des Parkdrucks zu empfehlen. ▪ Prüfung und bedarfsgerechte Anordnung von Lieferzonen (siehe Maßnahmenfeld 9.2) ▪ Intensivierung der Kontrollen des Ordnungspersonals in den Bereichen mit Parkraumbewirtschaftung: sowohl Erhöhung des Personaleinsatzes als auch Ausdehnung der Überwachungszeiten, v.a. abends. ▪ Schrittweise, in Wechselwirkung mit verbesserten Angeboten im Umweltverbund und P&R, sollte der Parkraum in Stadtteilen reduziert werden. 			
<u>E: Private Stellplätze</u>			
<p>Mobilitätsmanagementmaßnahmen tragen dazu bei, den Stellplatzbedarf großer Betriebe zu reduzieren und Alternativen zur Anreise mit dem Auto auszubauen. Eine kommunale Stellplatzsatzung der Stadt Leverkusen (befindet sich derzeit in der Erarbeitung) reguliert den Stellplatzbedarf entsprechend der jeweiligen räumlichen Lage und Verkehrsanbindung von Neubauvorhaben. Dabei sollen auch die ÖPNV-Anbindung sowie weitere Maßnahmen (Radabstellanlagen, Mobilitätsmanagement, Carsharing, ...) eine besondere Berücksichtigung finden.</p>			
<u>F: Breite Kommunikation und Abstimmung</u>			
<p>Veränderungen im Parkraum und in der Parkraumbewirtschaftung werden häufig emotional und kontrovers diskutiert. Maßnahmen sollten im Rahmen umfassender Beteiligungen (Anlieger, Händler, Beschäftigte in Stadtteilzentren) diskutiert und entwickelt werden.</p>			
Abhängigkeiten/Bezug zu anderen Maßnahmen			
<ul style="list-style-type: none"> ▪ direkte Synergieeffekte mit Handlungsfeldern Fußverkehr, Radverkehr, ÖPNV ▪ 3.1.1 Schnellbuslinien ▪ 8.1 Mobilstationen ▪ 9.2 Minderung der Konflikte durch Lieferfahrzeuge in Stadtteilen 			
Regionsrelevant: ja		Zielkonflikte:	
Akteure: Stadt Leverkusen, Einzelhändler/ Arbeitgeber in Stadtteilzentren, Anwohner, wupsi			
Priorität	Umsetzungsfrist	Kostenklasse	Kosten-Wirkungs-Klasse
			hoch
Sonstige Bemerkungen und Hinweise			



4.4 Weiterentwicklung der Parkraumstrategie

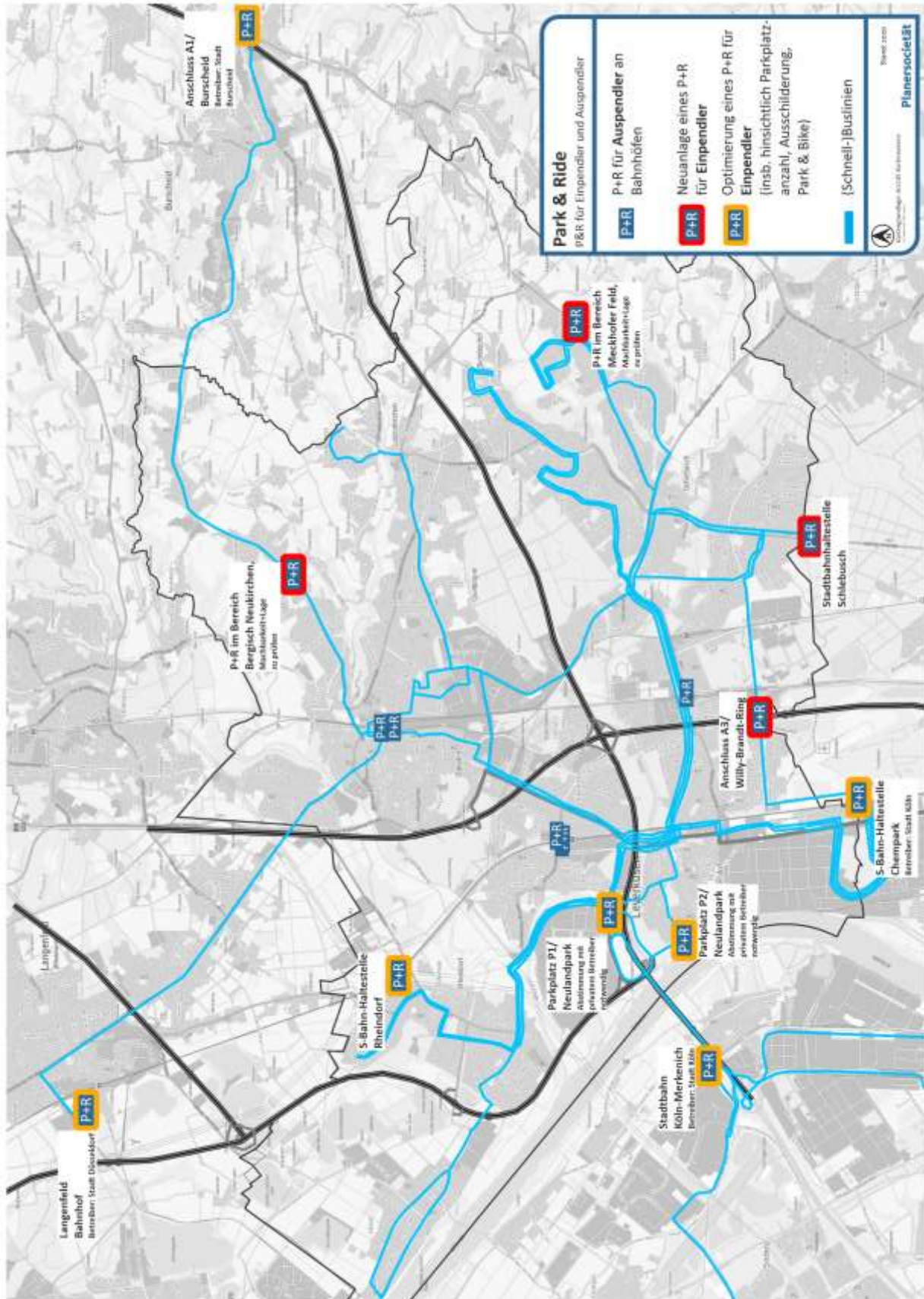


* Prüfung und Umsetzung von P&R, Parkraumkonzepte in Stadtteilen und deren Umsetzung

** Eine Parkraumstrategie muss fortlaufend weiterentwickelt werden. Um geeignete Maßnahmen umsetzen zu können, sind regelmäßige Evaluierungen notwendig. Mögliche Fehlentwicklungen können dann frühzeitig erkannt werden.

*** fortlaufendes Maßnahmenprogramm, d. h. Kosten pro Jahr (Entwicklung von Parkraumkonzepten, Evaluierungen, mehr Kontrollpersonal, Ausbau P&R (Anteil der Stadt Leverkusen))

Abbildung 71: Empfehlungen zur Prüfung von P&R (insb. für Einpendler)





4.5 Voraussetzungen für emissionsarme/-freie Antriebe



Die Maßnahmen des Mobilitätskonzeptes Leverkusen zur Förderung des ÖPNV, des Rad- und Fußverkehrs sollen die Anzahl der Kfz auf den Straßen im Stadtgebiet nachhaltig senken und entsprechende Umweltbelastungen und Emissionen reduzieren. Trotzdem wird auch zukünftig ein gewisser Teil der Mobilität mit dem Pkw erfolgen (in Privatbesitz oder auch geteilt). Emissionsarme/freie Antriebe (derzeit v.a. die Elektromobilität¹⁷) sind neben den anderen Maßnahmen des Handlungsfeldes Kfz-Verkehr ein Baustein, den verbleibenden Pkw- und allgemein den Kfz-Verkehr verträglicher und klimafreundlicher abzuwickeln.¹⁸

Elektrofahrzeuge werden nach aktuellen Erkenntnissen vor allem zu Hause oder an Zielen geladen, an denen das Auto länger geparkt wird. Es ist daher wichtig, gemeinsam mit privaten Partnern (Energieversorger, Wohnungswirtschaft, Unternehmen, Parkhausbetreiber, ...) den Aufbau von Ladeinfrastrukturen (ggf. zukünftig auch für gas-/wasserstoffbetriebene Fahrzeuge) zu initiieren. Im öffentlichen Raum sollte ein Grundnetz von Lademöglichkeiten eine Versorgungssicherheit garantieren.

Bausteine

Für die Stadt Leverkusen ist die Erarbeitung eines Konzeptes zu empfehlen, das insbesondere die Elektromobilität aufgreift. Es sollte Maßnahmen zur systematischen Integration der Elektromobilität im Kfz-Verkehr bewerten und die technische Eignung, Wirtschaftlichkeit und den Umweltnutzen von Maßnahmen untersuchen. Bestandteile können sein:

- Einrichtung einer Kompetenzstelle für emissionsarme Antriebe im Kfz-Verkehr, die als Initiator, Koordinator und Schnittstelle zwischen den Akteuren fungiert, insb. zum Aufbau der Ladeinfrastruktur.
- Aufbau einer E-Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum, z. B. in Kooperation mit der EVL¹⁹.
- Appgestützte Information und Karte mit öffentlichen/halböffentlichen Lademöglichkeiten.
- Öffentliche Parkplätze mit Sondernutzungsrecht für Elektrofahrzeuge²⁰.
- Abstimmung mit Umlandkommunen zum Aufbau eines regionalen Netzes an Ladestationen mit einheitlichen Standards.
- Anreize für die Taxiflotte sowie für Wirtschaftsverkehre (z.B. im Zusammenspiel mit einem City-Logistik-Konzept, siehe Maßnahmenfeld 9.1) zur Umstellung auf elektrisch betriebene Fahrzeuge: Schnellladesäulen an Taxisständen.
- Regelungen zur Herstellung von Stellplätzen mit Lademöglichkeiten im Rahmen der Stellplatzsatzung (in Bearbeitung).
- Weitere Forcierung/Bekanntmachung des EVL-Förderprogramms für private Ladesäulen/Hausanschlüsse²¹, Information und Antragshilfestellungen zur Erleichterung der Schaffung von Ladeinfrastrukturen in Mehrfamilienhausbauten und Unterstützung der Wohnungswirtschaft in Fragen der Elektromobilität.
- sukzessive Elektrifizierung der kommunalen Fahrzeugflotte der Stadt Leverkusen, der Carsharing-Fahrzeuge (siehe Maßnahmenfeld 4.6) sowie Fahrzeuge eines City-Logistik-Konzeptes (siehe Maßnahmenfeld 9.1).




¹⁷ je nach technischem Entwicklungspfad können zukünftig auch mit Gas oder Wasserstoff betriebene Fahrzeuge an Bedeutung gewinnen

¹⁸ Eine Grundvoraussetzung ist, dass der notwendige Strom weitgehend CO₂-frei produziert wird. Dies wird wahrscheinlich in Deutschland erst langfristig gegeben sein.

¹⁹ Energieversorgung Leverkusen GmbH & Co. KG

²⁰ Andere Privilegierungsmöglichkeiten des Elektromobilitätsgesetzes bzw. der Verwaltungsvorschriften (z.B. Zulassung auf Busspuren, Aufhebung von Durchfahrtsverboten, Befreiung und Ermäßigung von Parkgebühren) bergen z. T. Risiken (z.B. Schaffung von Fehlanreizen, Behinderung des ÖPNV), weshalb sie allenfalls zurückhaltend und auf Widerruf eingeführt und bewertet werden sollten.

²¹ Die EVL bietet in Kooperation mit der RheinEnergie AG die Installation von Hausanschlüssen an (24 Monate, Kosten für den Eigentümer 80€/Monat; danach geht der Hausanschluss in den Besitz des Hauseigentümers über.

 4.5 Voraussetzungen für emissionsarme/-freie Antriebe		<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> A B C </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 5px;"> D E F </div>	
Abhängigkeiten/Bezug zu anderen Maßnahmen <ul style="list-style-type: none"> ▪ 4.6 Förderung des Carsharings ▪ 9.1 City-Logistik mit innovativen und umweltfreundlichen Fahrzeugen ▪ 12.1 Förderung emissionsarmer Mobilitätsformen 			
Regionsrelevant: nein		Zielkonflikte:	
Akteure: Stadt Leverkusen, Energieversorger, Private			
Priorität 	Umsetzungsfrist 	Kostenklasse € € € € € ***	Kosten-Wirkungs-Klasse niedrig
Sonstige Bemerkungen und Hinweise <p>* Initiierung und Erarbeitung eines Elektromobilitätskonzeptes kurzfristig.</p> <p>** Umsetzung von Maßnahmen zur Förderung der Elektromobilität als Daueraufgabe unter Beachtung der technischen Entwicklungen</p> <p>*** Umsetzung und Kosten auf Seiten der EVL; Kosten Elektromobilitätskonzept ca. 50.000 EUR, Kosten je Ladesäule ca. 20.000 bis 25.000 EUR</p>			



4.6 Förderung des Carsharings



Carsharing hat deutschlandweit in den letzten Jahren stetig zugenommen.²² In Leverkusen weist Carsharing mit bislang nur 0,23 Fahrzeugen/1.000 Einwohner ein erhebliches Entwicklungspotenzial auf. Untersuchungen zum Carsharing deuten einerseits Potenziale an. So kann ein Carsharing-Fahrzeug vor allem in verdichteten Gebieten mit hohem Parkdruck je nach örtlichen Bedingungen im Durchschnitt ca. 15 private Pkw ersetzen. Andererseits gibt es aber auch Hinweise, dass dieses Potenzial vor allem bei Free-Floating-Systemen²³ derzeit noch nicht ausgeschöpft wird und Carsharing (derzeit) auch Fehlanreize in der Verkehrsmittelwahl geben könnte.²⁴

Aus vorgenannten Gründen ist das Carsharing als ein Baustein unter vielen zu verstehen. Vorgelagert muss es darum gehen, den Umweltverbund zu fördern. Nachgelagert können die E-Mobilität sowie Carsharing, möglichst kombiniert, dazu beitragen, die weiterhin notwendigen MIV-/Kfz-Fahrten einerseits weitergehend zu reduzieren und Parkdruck zu mindern (Carsharing), andererseits diese verträglicher abzuwickeln (E-Mobilität bzw. andere emissionsarme Antriebe).

Durch das Carsharing-Gesetz kann Carsharing-Fahrzeugen Bevorrechtigungen eingeräumt werden (Ausweisung separater Parkflächen im öffentlichen Raum, Befreiung von Parkgebühren). Das Carsharing-Gesetz ist eine Grundlage, um die Sichtbarkeit und Zugänglichkeit sowie den Komfort von Carsharing weiter zu verbessern.

Bausteine

Maßnahmen zur Förderung von Carsharing sind:

- Weiterführung und Ausbau des stationsgebundenen Systems in Leverkusen
- Erarbeitung eines „Aktionsplanes Carsharing“ mit dem Ziel eines auch stadtgrenzenübergreifenden, einheitlichen und komfortablen Carsharing-Angebotes, um Potenziale von Carsharing auch regional aufzugreifen und mit Mobilstationen/Mobilpunkten (siehe Maßnahmenfeld 8.1) zu vernetzen. Dazu ist eine Abstimmung mit den Umlandkommunen zu suchen.
- Sukzessiver Ersatz von Carsharing-Fahrzeugen mit reinem Verbrennungsmotor durch Fahrzeuge mit emissionsarmen Antrieben (ggf. zunächst Hybrid-Fahrzeuge); dazu Abstimmung mit den Carsharing-Betreibern.
- Ausbau der Carsharing-Stellplätze in den nächsten Jahren in Leverkusen (inkl. der Definition von Zielgruppen und von Quartieren, die sich für Carsharing anbieten)
- Carsharing-Projekte in Kooperation mit der Wirtschaft/Unternehmen (Einsatz von E-Carsharing im Unternehmensbetrieb sowie öffentliche Zurverfügungstellung der Fahrzeuge außerhalb der betrieblichen Nutzungszeiten, siehe Integriertes Klimaschutzkonzept 2017)
- Integration des Carsharings in eine verkehrsmittelübergreifende „App“/Mobilitätsplattform (bspw. ähnlich MVG more-App/München, Mobility Broker/Aachen oder Jelbi-„App“ der BVG/Berlin) unter Einbindung ggf. privater Carsharing-Fahrzeuge und des Fahrradverleihsystems Leverkusen (siehe auch Masterplan Green City 2018)
- Einbindung von Carsharing in die kommunale Stellplatzsatzung (derzeit in Aufstellung): Carsharing als Maßnahme, um die Anzahl notwendiger Stellplätze bei Vorhaben des Wohnungsbaus zu senken





Abbildung 72: wupsi-Carsharing in Leverkusen



²² Im Jahr 2010 waren ca. 160.000 CarSharing-Nutzer registriert, im Jahr 2015 ca. 1 Mio. und 2018 bereits rund 2.5 Mio.

²³ Nicht stationsgebundene CarSharing-Systeme.

²⁴ So seien potenzielle Kunden von Free-Floating-Systemen noch nicht bereit, grundsätzlich auf einen privaten Pkw zu verzichten. Zudem seien Free-Floating-Systeme in vielen Städten (derzeit) kaum wirtschaftlich zu betreiben. (vgl. ATKearney 2019)

 4.6 Förderung des Carsharings			
Abhängigkeiten/Bezug zu anderen Maßnahmen <ul style="list-style-type: none"> ▪ 4.5 Voraussetzungen für emissionsarme/-freie Antriebe ▪ 8.1 Mobilstationen ▪ 11 Mobilitätsmanagement 			
Regionsrelevant: ja		Zielkonflikte:	
Akteure: Stadt Leverkusen, wupsi, weitere Carsharing-partner, Unternehmen, Umlandkommunen			
Priorität 	Umsetzungsfrist 	Kostenklasse € € € € € ***	Kosten-Wirkungs-Klasse mittel
Sonstige Bemerkungen und Hinweise <p>* kurzfristige Erarbeitung einer möglichst regionalen Strategie zum Carsharing</p> <p>** fortlaufende Umsetzung des Carsharings inkl. Wirkungsevaluationen</p> <p>*** fortlaufendes Maßnahmenprogramm, d. h. Kosten pro Jahr (Entwicklung eines Aktionsplans Car-sharing, Evaluierungen, Ausbau von Carsharing mit einfachen Maßnahmen (z.B. Markierung von Parkständen für Carsharing-Fahrzeuge)</p>			



4.7 Verkehrslenkung und -information



Angesichts umfassender aktueller sowie zukünftiger Baumaßnahmen im Straßennetz wird es auch mittelfristig zu Verkehrsbehinderungen in Leverkusen kommen. Ziel sollte daher sein, frühzeitig und umfassend über Einschränkungen und Alternativen zu informieren. Aufgrund von Verkehrsemissionen und teilweise Grenzwertüberschreitungen an Hot-Spots sollten Potenziale und Grenzen eines umweltsensitiven Verkehrsmanagements geprüft werden.

Bausteine

Baustelleninformation und -management





- Weiterentwicklung des aktuellen Baustellenmanagements unter Einbezug aller für Leverkusen relevanten Baustellen, auch regionaler Baustellen sowie Baustellen auf Autobahnen seitens Straßen.NRW
- laufende Aktualisierung des bereits bestehenden Baustellen-Übersichtsplans in Abstimmung mit Straßen.NRW
- Integration von Meldungen über Verkehrsprobleme/Staus, Baustelleninformationen, Umfahrungsmöglichkeiten sowie Angebote alternativer Verkehrsmittel in eine kommunale, ggf. regionale verkehrsmittelübergreifende Mobilitätsplattform/„App“ (siehe Maßnahmenfeld 8.3), zum Beispiel ähnlich des VOSpilot/Osnabrück mit „Alarmmeldungen“ bei Verkehrsbehinderungen
- Verstärkte Kommunikation und Betroffenenansprache bei Baumaßnahmen im Straßennetz der Stadt Leverkusen, insbesondere frühzeitige Information betroffener Händler und Unternehmen und Kommunikation einer städtischen Ansprechstelle für Fragen zur Verkehrsabwicklung
- Grundsätzliche Berücksichtigung der Belange von Fußgängern, Mobilitätsbehinderten und Radfahrern bei der Ausweisung von Baustellen mit entsprechend beschilderten Alternativwegen. Ggf. Information und Abstimmung mit betroffenen Multiplikatoren, wie zum Beispiel mit dem ADFC.




Prüfung eines umweltorientierten Verkehrsmanagementsystems (UVM)

Ein umweltorientiertes Verkehrsmanagementsystem zieht zur Beeinflussung des Verkehrsgeschehens nicht nur die Daten der Verkehrslageerfassung (im Wesentlichen Kfz-Verkehrsbelastung und Verkehrsfluss), sondern auch Umweltparameter (Luftschadstoffe, meteorologische Daten) hinzu. Ziel ist die Beeinflussung des Verkehrs, die Emissionen insb. in hoch belasteten Bereichen zu begrenzen. Ein UVM ist daher auch Teil des Maßnahmenkonzeptes des Luftreinhalteplans Leverkusens.²⁵

Ein umweltorientiertes Verkehrsmanagement müsste in Leverkusen mit den koordinierten Lichtsignalanlagen im Stadtgebiet zusammenarbeiten, auch müsste die Anzahl der Messstationen für Luftschadstoffkonzentrationen (derzeit 2) erhöht werden. Wichtig ist ein laufendes Monitoring, um negative Effekte, bspw. durch verlagerte Verkehre, zu vermeiden. Zur Akzeptanzsteigerung (für Wartezeiten oder Umleitungen) ist eine flankierende Öffentlichkeitsarbeit sinnvoll (z.B. über Rundfunk und Presse sowie über Displayanzeigen im Straßenraum). Ein UVM ist eher ein kurz- bis mittelfristiger Ansatz, aktuelle Probleme punktueller Grenzwertüberschreitungen in den Griff zu bekommen, hat aber kaum Auswirkungen auf die Verkehrsmittelwahl bzw. die Förderung umweltverträglicher Verkehrsmittel. Es ist daher in Abhängigkeit von Kosten und Nutzen vorab zu prüfen. Bei geringem Kosten-Nutzen-Effekt sind Maßnahmen zur Förderung des Umweltverbundes zu bevorzugen.

²⁵ Anwendung findet ein UVM zum Beispiel in Braunschweig, Jena, Erfurt und Weimar. In Braunschweig (Forschungsvorhaben mit dem Monitoring- und Modellierungssystem IMMIS) zeigen erste Erfahrungen positive Effekte auf die Luftschadstoffkonzentrationen, solange die Eingriffe nur selten erfolgen und bei den Autofahrern kein Gewöhnungseffekt auftritt. <http://www.uvm-bs.de>

 4.7 Verkehrslenkung und -information		<div style="display: flex; flex-wrap: wrap; gap: 5px;"> <div style="border: 1px solid gray; padding: 2px;">A</div> <div style="border: 1px solid gray; padding: 2px; background-color: red; color: white;">B</div> <div style="border: 1px solid gray; padding: 2px; background-color: green; color: white;">C</div> <div style="border: 1px solid gray; padding: 2px;">D</div> <div style="border: 1px solid gray; padding: 2px;">E</div> <div style="border: 1px solid gray; padding: 2px; background-color: purple; color: white;">F</div> </div>	
Maßnahmen zur effizienten Lkw-Lenkung (siehe Maßnahmenfeld 9.3)			
Abhängigkeiten /Bezug zu anderen Maßnahmen <ul style="list-style-type: none"> ▪ 8.3 Digitalisierung und Vernetzung ▪ 9.3 Effiziente Führung und Lenkung der Wirtschaftsverkehre 			
Regionsrelevant: ja		Zielkonflikte:	
Akteure: Stadt Leverkusen, Straßen.NRW		-	
Priorität 	Umsetzungsfrist  *  **	Kostenklasse € € € € € *** € € € € € ****	Kosten-Wirkungs-Klasse niedrig
Sonstige Bemerkungen und Hinweise <p>* Integration von Baustelleninformationen und weiteren Hinweisen in eine übergreifende „App“ sowie Prüfung und ggf. Einrichtung eines umweltsensitiven Verkehrsmanagements</p> <p>** Maßnahmen zur Verkehrslenkung und -information sowie Abstimmung mit Akteuren/Partnern als fortlaufende verwaltungsinterne Daueraufgabe</p> <p>*** Verkehrslenkung und -information als Daueraufgabe und Maßnahmenprogramm</p> <p>**** geschätzte Kosten zum Aufbau eines umweltsensitiven Verkehrsmanagements</p>			

 4.8 Erhaltungsmanagement		A B C D E F	
<p>Ein Erhaltungsmanagement für Ingenieur- und Verkehrsanlagen ist eine Grunddaseinsvorsorge der Kommune und auch Aufgabe der Verkehrssicherungspflicht. Ziel ist die Erfassung des Zustandes der Anlagen und die Prioritäteneinstufung von möglichen Sanierungsmaßnahmen.</p>			
<p>Bausteine</p> <p><u>Konsequente Fortsetzung des Erhaltungsmanagements</u></p> <p>Im Rahmen der Straßenerhaltung ist ein EDV-gestützter „Masterplan Straßen“ zu empfehlen. Ziel ist es, langfristig ein strategisches Erhaltungsmanagement aufzubauen, mit dem der Mittelbedarf des gesamten Straßenerhaltungsprozesses zielgerichtet geplant werden kann. Daraus kann abgeleitet werden, welcher Straßenabschnitt wann und mit welcher Priorität behandelt werden muss. Das Budget für die Erhaltungsmaßnahmen kann darauf basierend zielgerichtet angepasst werden, um einen zukünftigen Sanierungstau zu vermeiden.</p>			
Regionsrelevant: ja		Zielkonflikte:	
Akteure: Stadt Leverkusen, TBL			
Priorität 	Umsetzungsfrist 	Kostenklasse € € € € € *	Kosten-Wirkungs-Klasse mittel
<p>Sonstige Bemerkungen und Hinweise</p> <p>* Kosten/Jahr für einen „Masterplan Straßen“ und dessen laufende Fortschreibung. Umsetzung eines Masterplans kurzfristig.</p>			

5.5 Handlungsfeld E: Straßenraum- und Platzgestaltung

Straßenräume und Plätze sind Hauptbestandteile des öffentlichen Raumes einer Stadt. Dementsprechend ist die Attraktivität der Straßenräume und Plätze ein wichtiger Faktor, der die Qualität des öffentlichen Raumes einer Stadt bestimmt. Belebte öffentliche Räume werden allgemein als attraktiv empfunden und können sich positiv auf den Einzelhandelsumsatz auswirken. Erfolgsfaktoren sind attraktive Gestaltungsmerkmale und Aufenthaltsqualitäten (Begrünung, attraktive Farbgebung, schöne Fassaden der Randbebauung, Sitzgelegenheiten und Ruheräume), geringe Einflüsse durch den fahrenden und ruhenden Kfz-Verkehr, möglichst geringe Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmenden (bspw. mit dem Radverkehr, siehe Maßnahmenfeld 1.2) sowie das Sicherheitsempfinden auf Wegen (siehe Maßnahmenfeld 1.3.4) und die Barrierefreiheit der Wege (siehe Maßnahmenfeld 1.3.1). Des Weiteren haben attraktiv und sicher gestaltete Straßen eine positive Wirkung auf die Nahmobilität (Fuß- und Radverkehr) und können sich so auf die Verschiebung des Modal-Splits zu Gunsten des Umweltverbunds auswirken.

Auf vielbefahrenen Straßen, die auch zukünftig eine wichtige Funktion für den Kfz-Verkehr besitzen werden, gilt es, einen angemessenen Ausgleich zwischen den einzelnen Ansprüchen an dem Straßenraum zu finden.

5.5.1 Handlungsbedarf und Ziele einer attraktiven Straßenraumgestaltung

Die Straßen- und Platzräume sind in den letzten Jahrzehnten in Leverkusen vor allem nach den Ansprüchen des Kfz-Verkehrs gestaltet worden. Dies hat zur Folge, dass Fahrbahnen und Flächen für das Parken dominieren und das Stadtbild sowie die Attraktivitäten der öffentlichen Räume für andere Verkehrsteilnehmende stark beeinträchtigt werden. Beispiele finden sich in nahezu allen Bereichen Leverkusens. Hierzu zählen Hauptverkehrs- und Stadtteilstraßen in den Hauptzentren (z.B. die Kölner Straße in Opladen, die Hauptstraße in Wiesdorf oder auch die Mülheimer Straße in Schlebusch) sowie in den anderen Stadtbereichen und Stadtteilen. Neben den Hauptverkehrs- und Stadtteilstraßen, an denen sich viele Funktionen bündeln, sind aber auch die Wohnstraßen in den einzelnen Quartieren oftmals stark durch den (ruhenden) Kfz-Verkehr geprägt und lassen andere Straßenraumaktivitäten im Wohnumfeld (Spielen von Kindern, Aufenthalt etc.) kaum oder nicht zu.

Ziel einer Aufwertung der Straßenräume ist daher, ihre unterschiedlichen Funktionen sowie die Ansprüche der Verkehrsteilnehmenden und Anlieger miteinander in Einklang zu bringen. Hierbei gilt es, fahrende und ruhende Kfz verträglich in die Straßen- und Platzräume zu integrieren, ohne die Nutzungsansprüche und Verkehrssicherheit anderer Verkehrsteilnehmenden einzuschränken.

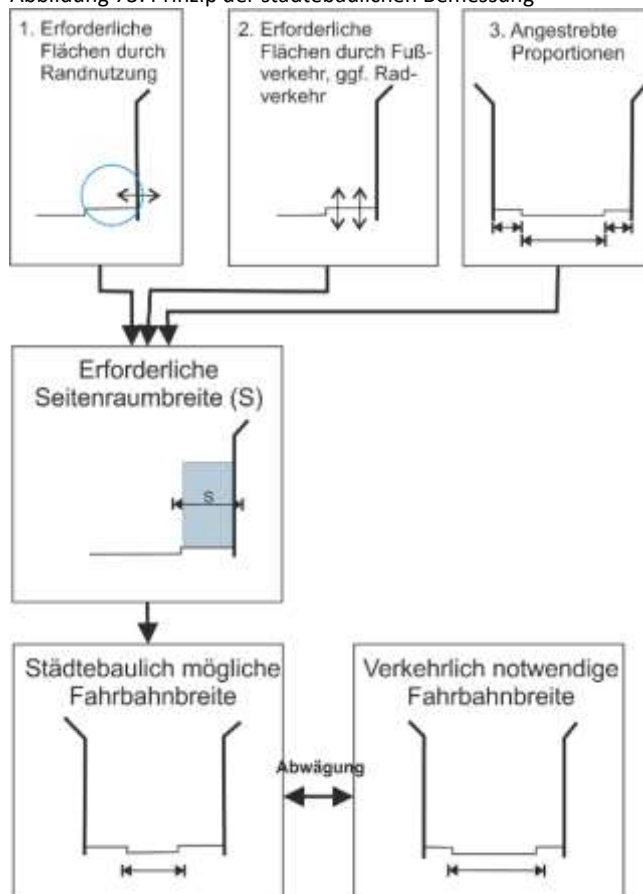
5.5.2 Grundsätze der attraktiven Gestaltung von Straßenräumen

Für eine integrierte, verträgliche Straßenraumgestaltung ist das das Prinzip der städtebaulichen Bemessung (siehe Abbildung 73) seit 1985 bzw. 1993 Stand der Technik bei den Regelwerken für die Verkehrs- und Straßenplanung in Deutschland. Dies soll auch Leitlinie für die Stadt Leverkusen sein:

Hiernach sind innerörtliche Straßenräume vom Rand aus zu planen mit dem Ziel, ein Verhältnis von 30 % je Seitenraum und 40 % für die befahrbaren Flächen (d.h. Fahrbahn, Sonderfahrstreifen des ÖPNV, Radverkehrsanlagen) zu erzielen. Das heißt, dass zunächst die Ansprüche der Seitenraumverkehre (zu Fuß Gehende, ggf. auch Radfahrende) sowie Seitenraumaktivitäten (bspw. Kinderspiel, Gastronomie, Begrünung) zu berücksichtigen sind. Hieraus wird die erforderliche Seitenraumbreite ermittelt, die gleichzeitig die städtebaulich mögliche Fahrbahnbreite definiert. Letztere wird schließlich mit der verkehrlich notwendigen Fahrbahnbreite abgewogen.

Das Prinzip der städtebaulichen Bemessung von Straßenräumen sollte auch Leitbild für das bestehende Straßennetz sein, auch wenn hier der Idealzustand einer Flächenaufteilung von 30 %:40 %:30 % nachträglich in vielen Fällen nur eine langfristige Perspektive sein wird. Bei der Planung der Straßen sind die je nach Straßenraum und Verkehrsbelastung (Bedeutung für den Kfz-Verkehr, ÖPNV, Fuß- und Radverkehr) unterschiedlich gewichteten Aspekte der Verbindungs-, der Erschließungs- sowie der Aufenthaltsfunktion (für alle Verkehrsteilnehmenden) zu betrachten.

Abbildung 73: Prinzip der städtebaulichen Bemessung



Quelle: Eigene Darstellung nach FGSV 2006

Merkmale der attraktiven Straßen- und Platzgestaltung sind:

- Breite Gehweg, geringe Trennwirkung der Straße bzw. ausreichende Querungshilfen (siehe Maßnahmenfelder 1.3).

- Eine Belebung des Straßen- und Platzraumes durch Sitz- und Aufenthaltsflächen, Bewegungs- bzw. Spielflächen sowie Außengastronomie, soweit dies mit der Nutzungsstruktur der anliegenden Bebauung in Einklang steht (siehe Maßnahmenfeld 1.5).
- Möglichst eine Trennung der zu Fuß Gehenden und Radfahrenden mit ausreichend dimensionierten Fuß- und Radverkehrsanlagen (siehe Maßnahmenfelder 2.2, 7.3), um Konflikte zwischen beiden zu vermeiden.
- Geringe Einflüsse durch den Kfz-Verkehr (wenig Flächenverbrauch für Fahrbahn und parkende Kfz, möglichst keine Emissionsbelastungen) (siehe Handlungsfeld 4)
- Barrierefreiheit der Flächen (siehe Maßnahmenfelder 1.3)
- Hohes Sicherheitsgefühl insbesondere durch belebte öffentliche Räume und übersichtliche, helle Gestaltung (siehe Maßnahmenfeld 1.3.4)
- Abstellmöglichkeiten für Fahrräder, um dem „wildem“ Abstellen von Fahrrädern entgegenzuwirken (siehe Maßnahmenfeld 2.4)
- Begrünung bspw. Bäume, die zur Verschattung und Abkühlung versiegelter Bereiche beitragen (siehe Maßnahmenfelder 1.5, 5.4, 12.4)
- Positive Sinneseindrücke durch gepflegte Wege und ansprechendes Stadtmobiliar (siehe Maßnahmenfeld 1.5, 5.4)

5.5.3 Maßnahmenfelder

Die nachfolgenden Maßnahmenfelder beschreiben die Maßnahmenempfehlungen zur Aufwertung der Straßen- und Platzräume in Leverkusen. Hierbei stehen nicht nur aufwendige Umbaumaßnahmen im Fokus, sondern auch punktuelle und ggf. temporäre Maßnahmen.

In alle Planungsprojekte ist die barrierefreie Gestaltung zu integrieren. Für die Handlungsfelder des Fußverkehrs (siehe 5.1) sowie ÖPNV/SPNV (siehe 5.3) wurden die Empfehlungen für eine Barrierefreiheit definiert. Das Handlungsfeld 5.6, das sich ausschließlich der Barrierefreiheit widmet, dient in diesem Zusammenhang zur Verzahnung und Koordinierung zwischen den Handlungsfeldern, da die Barrierefreiheit nicht sektoral, sondern verkehrsmittelübergreifend geplant werden muss.

Tabelle 7: Handlungsfeld Straßenraumgestaltung (H) - Maßnahmenfelder

Maßnahmenfelder	Priorität	Umsetzung			
		kurzfristig	mittelfristig	langfristig	Daueraufgabe
5.1 Kategorisierung des Straßennetzes nach Nutzungsansprüchen: integrierte Netzentwicklung	hoch				x
5.2 Attraktive und integrierte Gestaltung von Haupt- und Stadtteilstraßen	hoch				x
5.2.1 Aufwertung der Mülheimer Straße	hoch		x		
5.2.2 Aufwertung der Wuppertalstraße	mittel			x	
5.2.3 Kölner Straße	hoch		x		
5.2.4 Aufwertung der Hauptstraße	mittel	x			
5.3 Attraktive Wohnquartiere	mittel				x
5.4 Lebendige Stadtteilplätze	mittel				x
5.5 Neues Leben auf Parkständen	niedrig				x



5.1 Kategorisierung des Straßennetzes nach Nutzungsansprüchen: integrierte Netzentwicklung



Bei der Planung von Maßnahmen zur Umgestaltung des Straßenraums sind insbesondere die umliegenden Nutzungen und die Bedeutung des Straßenabschnitts für die verschiedenen Verkehrsarten zu berücksichtigen. Im Rahmen des Mobilitätskonzepts wurden Netzkonzeptionen für den Fuß- (siehe Maßnahmenfeld 1.1), Rad- (siehe Maßnahmenfeld 2.1) und Kfz-Verkehr (siehe Maßnahmenfeld 4.1.5) sowie den öffentlichen Personennahverkehr (siehe Maßnahmenfelder 3.1) entwickelt. Dadurch werden bereits verkehrliche Ansprüche für viele Straßenabschnitte Leverkusens definiert und in Abbildung 74 zusammenfassend dargestellt.

Bausteine

Die verschiedenen Ansprüche der Verkehrsarten an einen Straßenabschnitt in Abbildung 74 geben Hinweise auf die Ausgestaltung des Straßenraums. Dabei müssen die verkehrlichen und die sonstigen Ansprüche an den Straßenraum immer untereinander abgewogen werden. Die folgenden grundsätzlichen Hinweise ergeben sich aus dem Zielkonzept des Mobilitätskonzepts und können bei der Entscheidungsfindung und Abwägung als Hilfestellung dienen.

- **Förderung des ÖPNVs:** Auf Straßenabschnitten, die in das System der Schnellbusse fallen und/oder von mehreren Buslinien befahren werden, sind die Belange des Busverkehrs in besonderem Maße zu berücksichtigen.
- **Förderung des Fußverkehrs:** unabhängig der Kategorisierung, aber insbesondere bei Komfort- und Hauptverbindungen sind die Belange des Fußverkehrs vorrangig zu berücksichtigen.
- **Förderung des Radverkehrs:** unabhängig der Kategorisierung, aber insbesondere bei Straßenzügen mit besonderer Funktion für den Radverkehr (RadPendlerRoute, Radkomfortroute, ...) sind die entsprechenden Qualitätsmerkmale vorrangig anzustreben.
- **Verträgliche Abwicklung der Kfz-Verkehre:** Zur Förderung der Nahmobilität und des Umweltverbundes sind gerade auf Straßenabschnitten, die nicht in Abbildung 74 kategorisiert sind, die Belange des Umweltverbundes denen des Kfz-Verkehrs voranzustellen. Insbesondere auf den Abschnitten des „Schnellnetzes“ sind die Belange des Kfz-Verkehrs, v.a. auch des Wirtschaftsverkehrs, besonders zu berücksichtigen.

Abhängigkeiten/ Bezug zu anderen Maßnahmen

- 1.1 Definition des Fußwegenetzes
- 2.1 Definition des Radverkehrs-Zielnetzes
- 3.1 Weiterentwicklung des städtischen und regionalen Busverkehrs
- 4.1.5 "Schnell"- und "Langsamstraßennetz"

Regionsrelevant: ja

Akteure

Stadt Leverkusen, Landesbetrieb Straßen.NRW, wupsi, ADFC

Zielkonflikte:

Bestehen zwischen den einzelnen Verkehrsarten und sollten im Rahmen der integrierten Betrachtung gelöst werden

Priorität



Umsetzungsfrist



Kostenklasse



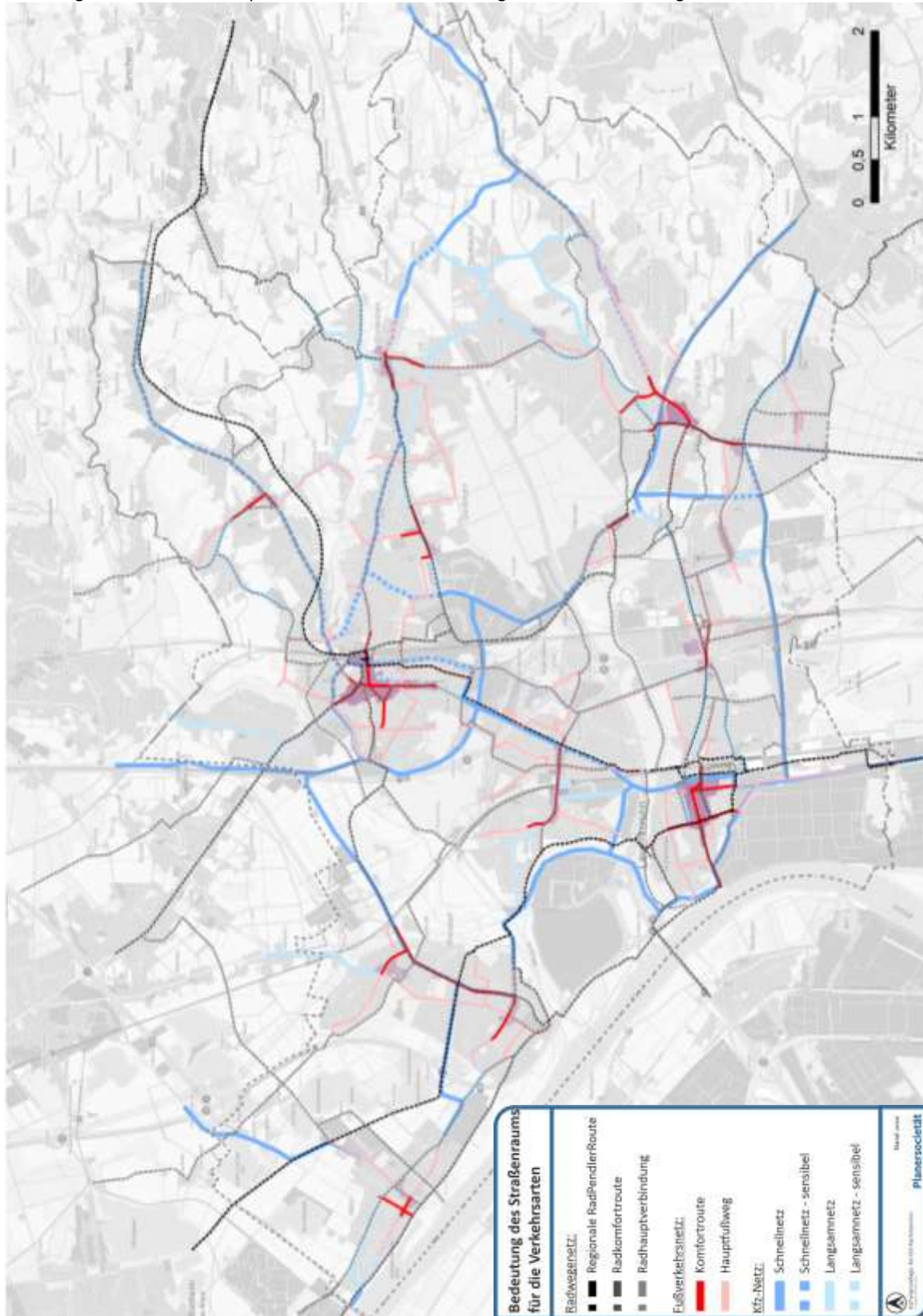
Kosten-Wirkungs-Klasse

hoch

Sonstige Bemerkungen und Hinweise

* perspektivische und schrittweise Umsetzung einer verkehrsmittelübergreifenden Netzentwicklung und Ausgestaltung der Straßenräume entsprechend der Nutzungsansprüche (z.B. im Rahmen Neu-/Umbaumaßnahmen). Keine direkten Kosten, da Netzentwicklung und ihre Fortschreibung im Verwaltungsalltag erfolgt.

Abbildung 74: Verkehrliche Ansprüche an das Straßennetz: integrierte Netzentwicklung





5.2 Attraktive und integrierte Gestaltung von Hauptverkehrsstraßen



Aktuell sind die Haupt- und Stadtteilstraßen in Leverkusen stark auf die Bedürfnisse des Kfz-Verkehrs ausgerichtet, dies spiegelt sich insbesondere in großzügigen Fahrbahnbreiten und zahlreichen Parkmöglichkeiten im Seitenraum wider. Für die weiteren Verkehrsteilnehmenden verbleibt nur wenig Raum (insb. zu schmale Fuß- und Radwege) und zusätzlich entwickeln die Straßenzüge eine Barrierewirkung in den Stadtteilen. Die Wohnumfeldqualität vieler Straßenräume ist gering (geringe Aufenthaltsqualitäten, teilweise Emissionsbelastungen).

Bausteine

Wie bereits in den Handlungsfeldern zum Fuß-, Rad- und Kfz-Verkehr dargestellt, gibt es zahlreiche Möglichkeiten die Straßenraumgestaltung an die verkehrlichen und sonstigen Anforderungen anzupassen. Neben den ordnungsrechtlichen Maßnahmen (Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, (Neu-) Ordnung des Parkens, Einrichtung von Lieferzonen, Radwegeinfrastruktur auf der Fahrbahn) tragen bauliche Maßnahmen zur besseren Integration der unterschiedlichen Straßenraumansprüche bei. Mögliche Maßnahmen, die situativ geprüft werden sollten, zeigt Tabelle 8.

Gestaltung von Stadtteileingängen:

Um den Wiedererkennungswert einzelner Stadtteile (insbes. Rheindorf, Hitdorf, Bergisch Neukirchen, Pattscheid) zu erhöhen, bietet es sich an, die Eingänge mit stadtteiltypischen Elementen zu gestalten. Dies könnten beispielsweise bestimmte Bäume und/oder Pflanzen oder auch Schilder/Stelen mit ortstypischen grafischen Elementen sein. In Kombination mit Einengungen oder Querungsmöglichkeiten kann auch eine Verkehrsberuhigung im Ortseingangsbereich erzielt werden.

Wie sich der Straßenquerschnitt von Haupt- und Stadtteilstraßen, insbesondere vor dem Hintergrund der in Abbildung 74 dargestellten Ansprüche der unterschiedlichen Verkehrsarten, ändern kann, wird in den folgenden Steckbriefen anhand von vier Straßenabschnitten prototypisch dargestellt:

- Mülheimer Straße (Schlebusch)
- Wuppertaler Straße (Bergisch Neukirchen)
- Kölner Straße (Opladen)
- Hauptstraße (Wiesdorf)

Abhängigkeiten/ Bezug zu anderen Maßnahmen

- 1.1 Definition des Fußwegenetzes
- 2.1 Definition des Radverkehrs-Zielnetzes
- 3.1 Weiterentwicklung des städtischen und regionalen Busverkehrs
- 4.1.5 "Schnell"- und "Langsamstraßennetz"

Regionsrelevant: nein

Zielkonflikte:

Akteure:

Stadt Leverkusen, Landesbetrieb Straßen.NRW, wupsi, ADFC

Priorität



Umsetzungsfrist



Kostenklasse












Kosten-Wirkungs-Klasse

hoch

Sonstige Bemerkungen und Hinweise

* Maßnahmenprogramm zur integrierten Straßenraumgestaltung, d.h. Kosten/Jahr; Förderung möglich

Tabelle 8: Umgestaltungsmöglichkeiten auf Hauptstraßen

<p>Radfahrstreifen</p>  <ul style="list-style-type: none"> • Höheres Radverkehrsaufkommen 	<p>Busspuren</p>  <ul style="list-style-type: none"> • Schnellbuslinien • Stark frequentierte Linien 	<p>Attraktive Gehwege</p>  <ul style="list-style-type: none"> • Stark frequentierte Erdgeschossnutzungen • Hauptverkehrsstraße
<p>Einengungen</p>  <ul style="list-style-type: none"> • Gefahrenbereiche • Eingangsbereiche zu Stadtteilen, Stadtteilzentren 	<p>Mittelstreifen</p>  <ul style="list-style-type: none"> • hohes Fußverkehrsaufkommen • attraktive Erdgeschosszonen 	<p>Niveaugleicher Ausbau</p>  <ul style="list-style-type: none"> • hohes Fußverkehrsaufkommen • zentrale Versorgungsbereiche
<p>Aufenthaltsbereiche</p>  <ul style="list-style-type: none"> • Zentren • Komfort- und Hauptfußwege 	<p>Lieferzonen</p>  <ul style="list-style-type: none"> • durch Einzelhandel geprägte Bereiche 	<p>Attraktive Radabstellanlagen</p>  <ul style="list-style-type: none"> • durch Einzelhandel geprägte Bereiche



5.2.1 Aufwertung der Mülheimer Straße



Die Mülheimer Straße stellt eine zentrale Verbindungsachse zwischen Schlebusch und Köln dar. Sie wird von zahlreichen Pendelnden genutzt und weist einen DTVw von ca. 12.600 Kfz auf (Angaben der Stadt Leverkusen, 2015). Dies entspricht ca. 1.300 Kfz in der Spitzenstunde. Ebenso hat sie eine große Bedeutung für den Linienbusverkehr (mit bis zu 16 Bussen pro Stunde) und den Radverkehr (Radkomfortroute Richtung Stadtbahnhaltepunkt Schlebusch und weiter Richtung Köln, siehe Maßnahmenfeld 2.1). Allerdings stellt sie durch ihren breiten Straßenquerschnitt auch eine deutliche Barriere für zu Fuß Gehende und Radfahrende dar und weist besonders für den Radverkehr eine unzureichende Wegeinfrastruktur auf.

Bausteine

Bei der Umgestaltung der Mülheimer Straße gilt es die Ansprüche der verschiedenen Verkehrsarten und der umliegenden Nutzungen zu berücksichtigen. Die Ansprüche der Verkehrsarten sind:

- Fußverkehr: Hauptfußweg (siehe Maßnahmenfeld 1.1)
- Radverkehr: Radkomfortroute (siehe Maßnahmenfeld 2.1)
- Kfz-Verkehr: Schnellnetz (siehe Maßnahmenfeld 4.1.5)
- ÖPNV: Schnellbusnetz, weitere Buslinien (siehe Maßnahmenfeld 3.1.1), ggf. Verlängerung der Stadtbahnlinie 4 (siehe Maßnahmenfeld 3.2.1).

Abbildung 75: Mülheimer Straße

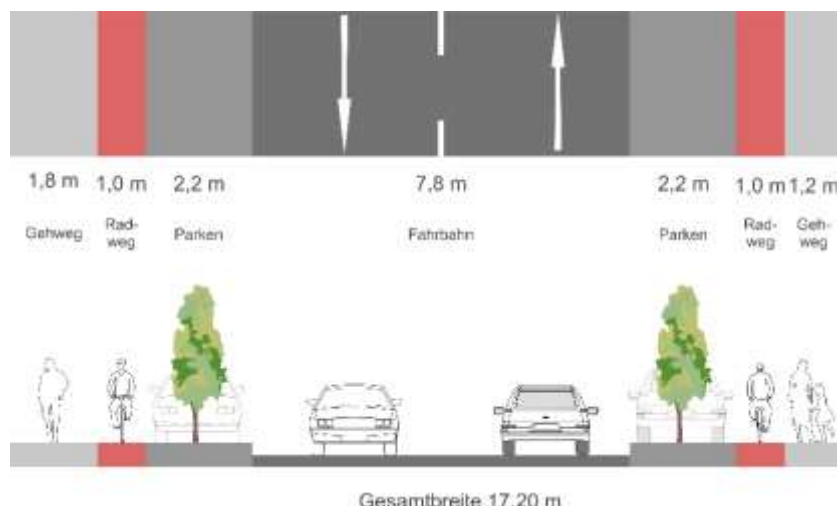


Die Umgestaltung zielt daher auf deutliche Verbesserungen für den Fuß- und Radverkehr und die gleichzeitige Beibehaltung der Funktionen für den Kfz-Verkehr und den ÖPNV ab (sowie eine mögliche Integration einer Straßenbahnlinie).

Aktuelle Straßenraumaufteilung Mülheimer Straße (Höhe Hausnummer 100)

- Barrierewirkung durch breiten Straßenquerschnitt, beidseitiges Parken
- Unzureichende Wegeinfrastruktur für Fuß- und Radverkehr (Radwege mit nur 1 m Breite, Gehwege mit nur 1,2 m Breite)
- Baumallee
- geringe Aufenthaltsqualitäten

Abbildung 76: Aktueller Straßenquerschnitt Mülheimer Straße





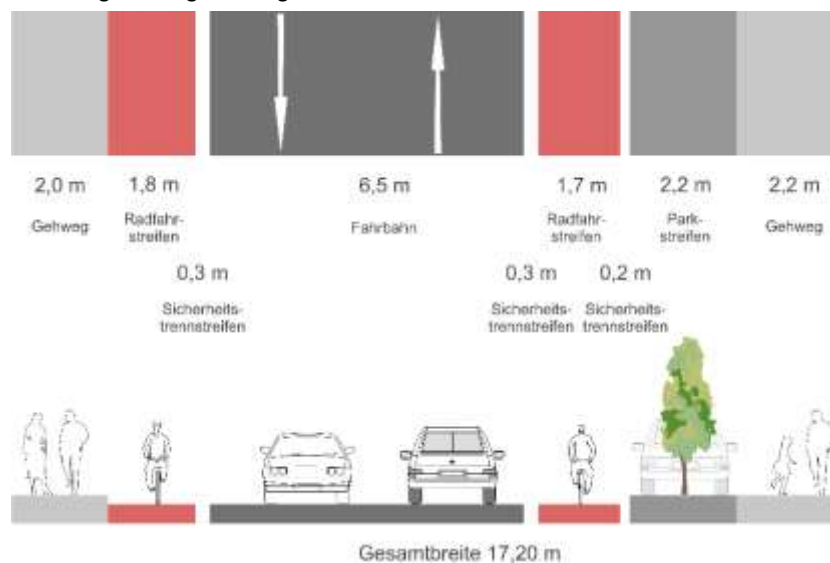
5.2.1 Aufwertung der Mülheimer Straße



Umgestaltungsmöglichkeit ohne Straßenbahn

- Beidseitig wird der Radverkehr auf Radfahrstreifen geführt. Dadurch entsteht im Seitenraum mehr Fläche für den Fußverkehr (Gehwege von 2,0 bis 2,2 m Breite).
- Um den Baumbestand einseitig zu erhalten, bleibt der östliche Seitenraum weitgehend unverändert (Seitenraumparken, getrennter Geh- und Radweg wird zu Gehweg).²⁶
- Das Seitenraumparken wird auf der östlichen Straßenseite konzentriert. Die entstehende Fläche wird auf der westlichen Seite für breitere Geh- und Radwege genutzt.
- es verbleibt eine Fahrbahnfläche für den Kfz-Verkehr von 6,5 m, was die Abwicklung der Kfz- und insbesondere der Busverkehre gewährleistet

Abbildung 77: Umgestaltung Mülheimer Straße ohne Straßenbahn



Umgestaltungsmöglichkeit mit Straßenbahn

- Die Umgestaltung folgt im Wesentlichen dem zuvor dargestellten Umgestaltungsvorschlag. Es wird davon ausgegangen, dass der östliche Seitenraum baulich nicht angepasst werden muss.
- Die Straßenbahn wird zusammen mit dem Kfz-Verkehr geführt. Die Führung in einem unabhängigen Gleisbett ist aufgrund der gegebenen Straßenraumbreiten nicht möglich. Bei der gemeinsamen Führung von Straßenbahn und Kfz-Verkehr sollte mittels Signalisierung ein Vorrang für die Straßenbahn ermöglicht und der Kfz-Verkehr hinter dieser im Pulk geführt werden.
- Durch die Integration der Straßenbahn erhöhen sich die notwendigen Sicherheitsabstände zwischen Radverkehr und Straßenbahn/ Fahrbahn, sodass 1,65 m für den Radfahrstreifen verbleiben (Mindestmaß nach ERA 1,5 m).

²⁶ Durch diese Maßnahme würden nach ersten Schätzungen auf der Westseite der Mülheimer Straße ca. 40 – 50 Bäume entfallen. Die Anzahl der entfallenen Stellplätze muss im weiteren Planungsverlauf ermittelt werden.



5.2.1 Aufwertung der Mülheimer Straße



Abbildung 78: Umgestaltung der Mülheimer Straße mit Straßenbahn

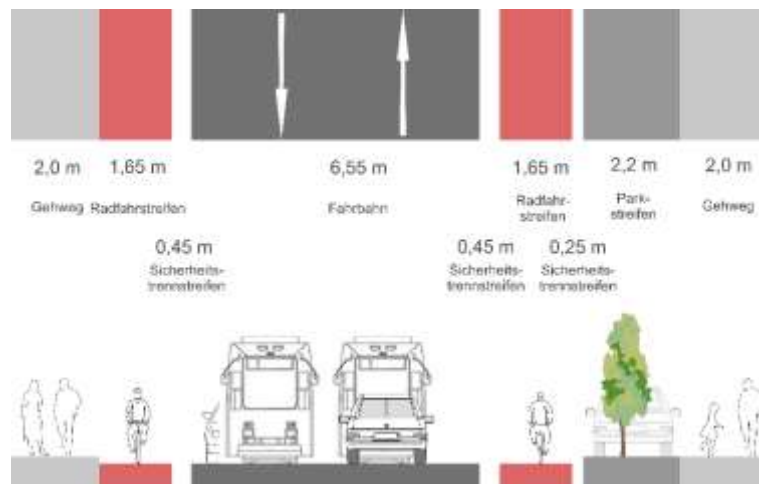


Abbildung 79: Breiter Radfahrstreifen an Hauptverkehrsachse (München)



Fraunhofer Straße, München

Abhängigkeiten/ Bezug zu anderen Maßnahmen

- 1.1 Definition des Fußwegenetzes
- 2.1 Definition des Radverkehrs-Zielnetzes
- 3.1.1 Schnellbuslinien
- 3.2.1 Verlängerung der Stadtbahnlinie 4
- 4.1.5 "Schnell"- und "Langsamstraßennetz"

Regionsrelevant: nein		Zielkonflikte:	
Akteure: Stadt Leverkusen, wupsi, KVB, ADFC		-	
Priorität ■ ■ ■	Umsetzungsfrist ➡ ➡ ➡	Kostenklasse € € € €* €	Kosten-Wirkungs-Klasse mittel

Sonstige Bemerkungen und Hinweise

* ohne Straßenbahnintegration, Kostenklasse mit Integration der Straßenbahn: siehe Maßnahmenfeld 3.2.1; Förderung möglich



5.2.2 Aufwertung der Wuppertalstraße



Die Wuppertalstraße führt zentral durch Bergisch Neukirchen und ist eine wichtige Verbindung nach Leichlingen. Durch ihren linearen und breiten Straßenraum wirkt sie insgesamt geschwindigkeitsfördernd, was gerade im zentralen Bereich (Höhe Hallenbad, Stadthalle und Discounter) nachteilig ist. Zusätzlich stellt sie eine gewisse Barriere für den Fuß- und Radverkehr dar und verfügt über keine Radwegeinfrastruktur.

Bausteine

Entsprechend der Abbildung 74 stellen sich die Ansprüche der Verkehrsarten an die Wuppertalstraße wie folgt dar:

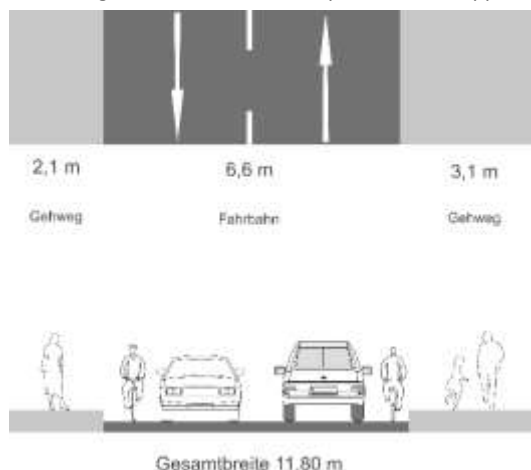
- Fußverkehr: Komfortfußweg
- Radverkehr: Radkomfortroute
- Kfz-Verkehr: Langsamstraßen-Netz
- ÖPNV: kein Schnellbusverkehr, ca. 2-3 Linienbusse pro Stunde

Ziel einer Aufwertung sollte daher sein, die Straße für nicht motorisierte Verkehrsteilnehmende zu optimieren und die untergeordnete Verbindungsfunktion der Straße für den Kfz-Verkehr zu berücksichtigen. Da die Straße aktuell als Landesstraße eingestuft ist und eine DTVw von ca. 7.500 aufweist, ist die Umgestaltung perspektivisch zu sehen.

Aktuelle Straßenraumaufteilung Wuppertalstraße (Höhe Hausnummer 4)

- Barrierewirkung durch breiten Straßenquerschnitt
- erhöhter Querungsbedarf durch Wohnquartiere südwestlich der Wuppertalstraße und Hallenbad, Stadthalle und insbesondere Discounter nordöstlich der Wuppertalstraße
- unzureichende Wegeinfrastruktur für den Radverkehr (Mischverkehrsführung bei Tempo 50, Abschnittsweise & temporär Tempo 30)
- geringe Aufenthaltsqualität des Straßenraums

Abbildung 80: Aktueller Straßenquerschnitt Wuppertalstraße



Umgestaltungsmöglichkeit

- Zur Verkehrsberuhigung wird empfohlen, die Fahrbahnflächen durch einen überfahrbaren Mittelstreifen zu teilen. Diese vor allem optische Einengung der Fahrbahnen führt auch dazu, dass Kfz beim Überholen von Fahrrädern den Mittelstreifen deutlich überfahren müssen und so einen größeren Abstand zum Radverkehr einhalten.
- Des Weiteren wird der westliche Gehweg auf 2,4 m verbreitert. Der östliche Gehweg weist bereits eine Breite von 3,1 m auf. Zur Steigerung der Aufenthaltsqualität werden Sitzgelegenheiten

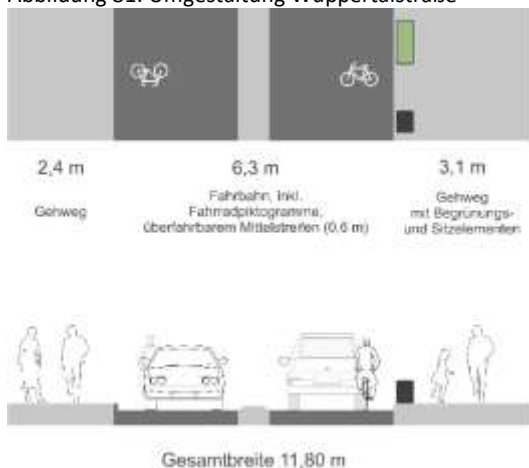


5.2.2 Aufwertung der Wuppertalstraße



und Begrünungselemente empfohlen. Zu prüfen sind im weiteren Verlauf der Wuppertalstraße Mittelinseln, um dem Querungsbedarf gerecht zu werden.

Abbildung 81: Umgestaltung Wuppertalstraße



Abhängigkeiten/ Bezug zu anderen Maßnahmen

- 1.1 Definition des Fußwegenetzes
- 2.1 Definition des Radverkehrs-Zielnetzes
- 3.1.1 Schnellbuslinien
- 4.1.5 "Schnell"- und "Langsamstraßennetz"

regionsrelevant: nein

Akteure

Stadt Leverkusen, Landesbetrieb Straßen.NRW, wupsi, ADFC

Zielkonflikte:

Von Verkehrsberuhigungsmaßnahmen ist auch der Busverkehr betroffen.

Priorität



Umsetzungsfrist



Kostenklasse



Förderung möglich

Kosten-Wirkungs-Klasse

mittel



5.2.3 Aufwertung der Kölner Straße



Die Kölner Straße stellt als Verlängerung der Fußgängerzone Opladen eine zentrale Geschäftsstraße dar. Sie verfügt über zahlreiche publikumsintensive Erdgeschossnutzungen, die erhöhte Anforderungen an Lieferzonen sowie die Aufenthalts- und Fußwegequalität mit sich bringen. Dies spiegelt sich aktuell nur unzureichend in der Gestaltung des Straßenraums wider. Durch die neue Europa-Allee können bei einer entsprechenden Gestaltung der Kölner Straße deutliche Entlastungswirkungen auf selbiger erzielt werden. Allerdings ist dabei die große Bedeutung der Kölner Straße für den Busverkehr in Opladen zu berücksichtigen (ca. 20-25 Busfahrten pro Stunde).

Bausteine

Bei der Umgestaltung der Kölner Straße sind insbesondere die folgenden Ansprüche der Verkehrsarten zu berücksichtigen:

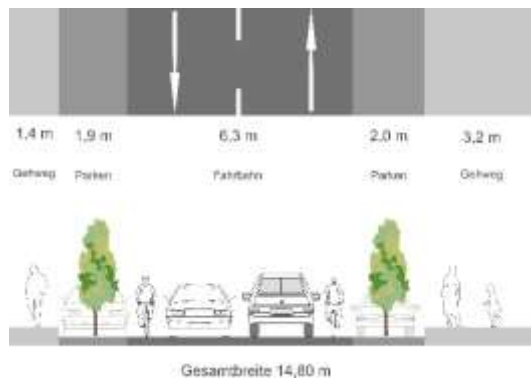
- Fußverkehr: Komfortfußweg
- Radverkehr: ohne Klassifizierung
- Kfz-Verkehr: ohne Klassifizierung
- ÖPNV: keine Schnellbusse, ca. 20-25 Busse pro Stunde

Die Umgestaltung zielt damit auf eine deutliche Verbesserung der Bedingungen für den Fußverkehr und der Aufenthaltsqualität ab. Des Weiteren sind Verbesserungen für ÖPNV und Lieferverkehr anzustreben. Wobei im weiteren Verlauf der Planungen eine Verlagerung von einigen Buslinien auf das umliegende Straßennetz zu prüfen ist (insbesondere vor dem Hintergrund der neuen Europa-Allee).

Aktuelle Straßenraumaufteilung Kölner Straße (Höhe Hausnummer 125)

- schmale Gehwege auf der westlichen Seite, auf der östlichen Seite bereits 3,2 m breite Wege vorhanden
- geringe Aufenthaltsqualität durch die Dominanz des beidseitigen Parkens und wenige Gestaltungselemente
- hohe Trennwirkung durch parkende Fahrzeuge

Abbildung 82: Aktueller Straßenquerschnitt Kölner Straße



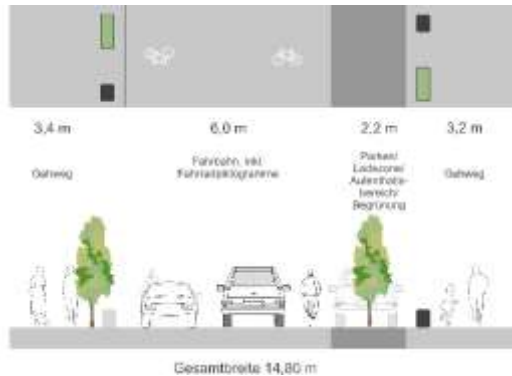
Umgestaltung Kölner Straße im Zweirichtungsverkehr

- Als Fortführung der nördlich gelegenen Fußgängerzone wird die Einrichtung eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs mit Tempo 20 und eine niveaugleiche Umgestaltung des Straßenraums empfohlen (bzw. nach dem Prinzip der weichen Straßenraumseparation).
- Konzentration des Seitenraumparkens auf der östlichen Seite, wodurch auf der westlichen Straßenseite mehr Räume entstehen, die für einen breiteren Gehweg sowie Sitz-, Spiel- und Begrünungselemente oder auch einzelne Radabstellanlagen genutzt werden können.
- Der Seitenraum auf östlicher Seite ist primär für das Parken vorgesehen, allerdings sollte in regelmäßigen Abständen die Einrichtung von Lieferzonen sowie Übergängen für Fußgänger umgesetzt werden.

5.2.3 Aufwertung der Kölner Straße



Abbildung 83: Umgestaltung Kölner Straße



Umgestaltung Kölner Straße im Einrichtungsverkehr

- Den grundsätzlichen Überlegungen der Zweirichtungsvariante (verkehrsberuhigter Geschäftsbe-
reich Tempo 20, niveaugleiche Umgestaltung) folgend ergeben sich durch die Einrichtung einer
Einbahnstraße weitere Möglichkeiten hinsichtlich einer aufenthaltsqualitäts- und menschenori-
entierten Straßenraumgestaltung.
- Konzentration des Seitenraumparkens auf der östlichen Seite bei Fahrtrichtung Norden bzw. auf
der westlichen Seite bei Fahrtrichtung Süden und Wegnahme einer Fahrspur, wodurch mehr Flä-
chen entstehen. Diese können für einen breiteren Gehweg sowie einen Multifunktionsraum (mit
Sitz- und Spielelementen, Begrünung, Radabstellanlagen oder auch Außengastronomie) genutzt
werden.
- Der Seitenraum auf östlicher/westlicher Seite ist primär für das Parken vorgesehen, allerdings
sollte in regelmäßigen Abständen die Einrichtung von Lieferzonen sowie Übergängen für zu Fuß
Gehende umgesetzt werden.

Abbildung 85: Umgestaltung Kölner Straße (Einrichtungs-
verkehr Richtung Norden)

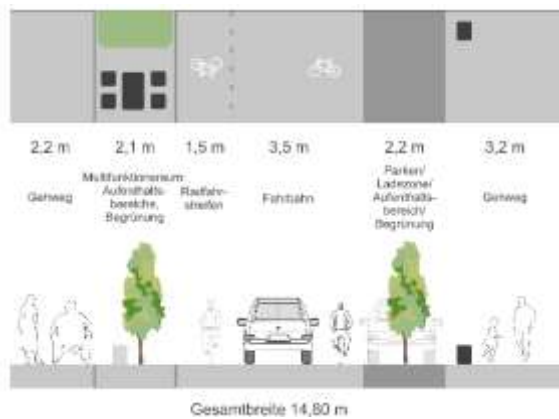


Abbildung 84: Umgestaltung Kölner Straße (Einrichtungs-
verkehr Richtung Süden)



Abhängigkeiten/ Bezug zu anderen Maßnahmen

- 1.1 Definition des Fußwegenetzes
- 2.1 Definition des Radverkehrs-Zielnetzes
- 3.1.1 Schnellbuslinien
- 4.1.5 "Schnell"- und "Langsamstraßennetz"
- 9.2 Minderung der Konflikte in Stadtteilen (Lieferverkehre)



Regionsrelevant: nein

Akteure:

Stadt Leverkusen, Landesbetrieb Straßen.NRW, wupsi, ADFC

Zielkonflikte:

Von Verkehrsberuhigungsmaßnahmen ist auch der Busverkehr betroffen.

5.2.3 Aufwertung der Kölner Straße		A	B	C
		D	E	F
Priorität	Umsetzungsfrist	Kostenklasse		Kosten-Wirkungs-Klasse
		€ € € € €		hoch
		Förderung möglich		



5.2.4 Aufwertung der Hauptstraße



Die Hauptstraße stellt als eine Verlängerung der Fußgängerzone Wiesdorf eine zentrale Geschäftsstraße dar. Zahlreiche publikumsintensive Erdgeschossnutzungen führen zu erhöhten Anforderungen an Lieferzonen sowie Aufenthalts- und Fußwegequalität. Für den Radverkehr stellt sie eine wichtige Verbindung zwischen Bahnhof Leverkusen-Mitte und dem Rhein her. Da auch der Rheinradweg über die Hauptstraße führt, stellt sie für viele Radtouristen den Eingangsbereich zum Zentrum Wiesdorfs (bzw. Leverkusens) dar.

Bausteine

Bei der Umgestaltung der Hauptstraße sind insbesondere die folgenden Ansprüche der Verkehrsarten zu berücksichtigen (siehe auch Abbildung 74):

- Fußverkehr: Komfortfußweg
- Radverkehr: Radhauptverbindung
- Kfz-Verkehr: ohne Klassifizierung
- ÖPNV: keine Schnellbusse, ca. 3 Busse pro Stunden

Die Umgestaltung zielt damit auf eine deutliche Verbesserung der Bedingungen für den Fußverkehr und der Aufenthaltsqualität ab. Des Weiteren sind Verbesserungen für ÖPNV und Lieferverkehr anzustreben.

Aktuelle Straßenraumaufteilung Hauptstraße (Höhe Hausnummer 70)

- Einbahnstraßenregelung mit Fahrtrichtung Zentrum, für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben. Führung des Radverkehrs über zu schmale Schutzstreifen.
- zulässige Höchstgeschwindigkeit 20 km/h
- teilweise Barrierewirkung durch Parknutzung auf nördlichem Seitenstreifen

Abbildung 86: Aktueller Straßenquerschnitt Hauptstraße



Umgestaltung Hauptstraße

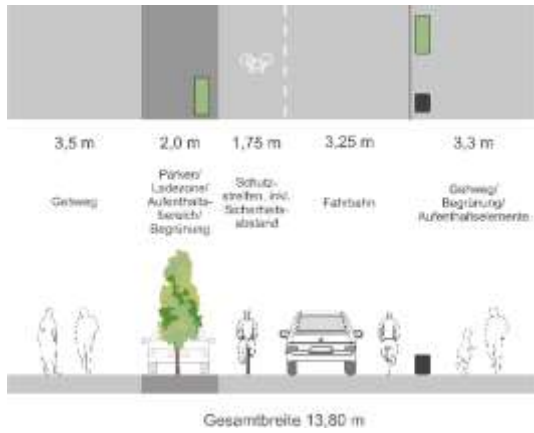
- Zur baulichen Unterstützung der zul. Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h wird ein niveaugleicher Umbau des Straßenraums nach dem Prinzip der weichen Separation mit einer einheitlichen Oberflächengestaltung empfohlen. Dabei sollte für den in Gegenrichtung der Einbahnstraße verlaufende Radverkehr ein Schutzstreifen durch eine entsprechende Pflasterung angelegt werden.
- Der Schutzstreifen in Fahrtrichtung der Einbahnstraße entfällt, da der Radverkehr bei der geringen zul. Höchstgeschwindigkeit und den geringen Verkehrsmengen im Mischverkehr geführt werden kann. Dadurch entstehen mehr Flächen für den südlichen Gehweg, auf denen Sitz- und Begrünungselemente möglich sind.



5.2.4 Aufwertung der Hauptstraße



Abbildung 87: Umgestaltung Hauptstraße



Abhängigkeiten/ Bezug zu anderen Maßnahmen

- 1.1 Definition des Fußwegenetzes
- 2.1 Definition des Radverkehrs-Zielnetzes
- 3.1.1 Schnellbuslinien
- 4.1.5 "Schnell"- und "Langsamstraßennetz"

Regionsrelevant: nein

Akteure:

Stadt Leverkusen, WfL, Anlieger, wupsi, ADFC

Zielkonflikte:

Von Verkehrsberuhigungsmaßnahmen ist auch der Busverkehr betroffen.

Priorität



Umsetzungsfrist



Kostenklasse



Förderung möglich

Kosten-Wirkungs-Klasse

hoch



5.3 Attraktive Wohnquartiere



Die Gestaltung von Wohnquartieren beeinflusst das Mobilitätsverhalten und insbesondere die Verkehrsmittelwahl der Bewohnerschaft. Zumeist steht das eigene Kfz vor der Haustür und kann häufig – aufgrund einer autoorientierten Straßenraumgestaltung – direkt und ohne größere Umwege zum Zielort genutzt werden. Demgegenüber sind die Bedingungen für den Fuß- und Radverkehr in Leverkusen häufig deutlich ungünstiger (insb. schmale Wegeinfrastruktur, unattraktive oder fehlende Abstellmöglichkeiten für Fahrräder). Daher fällt die Verkehrsmittelwahl auch bei kurzen Wegen häufig auf das Auto, obwohl diese gut zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt werden könnten. Eine nahmobilitätsfreundliche Gestaltung von Wohnquartieren verbessert die Bedingungen des Fuß- und Radverkehrs und verbessert die Aufenthaltsqualität von Wohnstraßen, insb. auch für Kinderspiel.

Bausteine

Es wird die Konzeption eines Gestaltungsleitfadens für Wohnquartiere empfohlen²⁷. Dieser sollte Maßnahmenempfehlungen für neue Wohnquartiere, Straßenneu-/umbaumaßnahmen sowie einfache und flexible Maßnahmen für Bestandsquartiere enthalten. Ein mögliches Maßnahmenportfolio ist in Tabelle 9 dargestellt.

Empfehlungen für neue Wohnquartiere/neue Wohnstraßen

Bei Neubaugebieten ist für Wohnstraßen ein obligatorischer verkehrsberuhigter und nahmobilitätsfreundlicher Ausbau zu empfehlen. In der Regel ist ein niveaugleicher Ausbau für Verkehrsberuhigte Bereiche (Mischprinzip), teils auch für Tempo 30-Zonen sinnvoll. Hierbei sollten Spielbereiche für Kinder sowie Sitzgelegenheiten und eine Begrünung integriert werden. Je nach Größe des Wohnquartiers sollte auf eine möglichst direkte und attraktive Wegeföhrung für den Fuß- und Radverkehr sowie eine gute Erschließung mit dem ÖPNV geachtet werden. Ansätze des autoreduzierten Wohnens sind dabei ebenfalls zu prüfen (Quartiersgaragen, autofreie öffentliche Räume, Mobilitätsberatungen, ...).

Abbildung 88: Verkehrsberuhigter Bereich in Opladen



Empfehlungen für Maßnahmen in bestehenden Wohnstraßen




Für bestehende Wohnstraßen ist ein nahezu vollständiger Umbau aufgrund der hohen Investitionskosten schwierig umzusetzen und für einige Stadtbereiche mit ihrem städtebaulich gewachsenen Erscheinungsbild auch nicht immer wünschenswert. Es bieten sich punktuelle Maßnahmen (Versätze, Einengungen, Gehwegnasen, Aufpflasterungen etc., siehe Tabelle 9) an.

Ein weitergehender Ansatz zur Herstellung Verkehrsberuhigter Bereiche ist auf Basis eines flexibel an die jeweiligen Rahmenbedingungen angepassten Instrumentariums zu empfehlen. Beispiele sind das Prinzip der „Begegnungszonen“ sowie das „Freiburger Modell“ (siehe unten). Diese Gestaltungsformen sind zwar nach der VwV-StVO nicht die Regel²⁸ und noch Ausnahmefälle, gewinnen aber sowohl im Aus- als auch Inland an Bedeutung.²⁹

²⁷ Bspw. ähnlich Gestaltungsleitfaden Oststadt in Reutlingen: Website Ratsinformationssystem Stadt Reutlingen

²⁸ Die VwV-StVO definieren: „Die mit Zeichen 325.1 gekennzeichneten Straßen oder Bereiche müssen durch ihre besondere Gestaltung den Eindruck vermitteln, dass die Aufenthaltsfunktion überwiegt und der Fahrzeugverkehr eine untergeordnete Bedeutung hat. In der Regel wird ein niveaugleicher Ausbau für die ganze Straßebreite erforderlich sein.“

²⁹ siehe z.B. Leefstraat Gent: Erfahrungen und Beispiele zur kooperativen Umgestaltung von Wohnstraßen: <https://www.leefstraat.be/the-ghent-pioneering/>
Erfahrungen und Hinweise zu Begegnungszonen aus der Schweiz: Basel, Begegnungszonen in Wohnquartieren, Wirkungskontrolle 2017: Website Stadt Basel - Begegnungszonen

 5.3 Attraktive Wohnquartiere		A B C	
		D E F	
<p>Für Leverkusen ist die Entwicklung eines Gestaltungsleitfaden für die nachträgliche Einrichtung von verkehrsberuhigten Bereichen in bestehenden Wohnstraßen zu empfehlen, der flexible Instrumente beinhaltet. Wie in Freiburg ist es sinnvoll, die Anlieger zur Mitwirkung im Planungsprozess zu motivieren und ihnen Möglichkeiten zur Handlungsinitiative zu geben. Dies fördert die Akzeptanz der Maßnahmen.</p> <p>In sämtlichen Wohnquartieren gilt es die Nutzung des Umweltverbunds attraktiver zu gestalten, daher sollten in Abhängigkeit der Randnutzungen und der Bevölkerungsdichte Mobilpunkte (siehe Maßnahmenfeld 8.1) in den Straßenraum integriert werden.</p> <p>Abhängigkeiten/ Bezug zu anderen Maßnahmen</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ 1.1 Definition des Fußwegenetzes ▪ 1.7 Integrierte Nahmobilitätskonzepte für Stadtteilzentren ▪ 8.1 Mobilstationen 			
Regionsrelevant: nein	Zielkonflikte:		
Akteure: Stadt Leverkusen, Anlieger, (WfL)			
Priorität 	Umsetzungsfrist 	Kostenklasse € € € € €*	Kosten-Wirkungs-Klasse hoch
Sonstige Bemerkungen und Hinweise			
* Maßnahmenprogramm, d.h. Kosten/Jahr			

Beispiel 2: Verkehrsberuhigte Bereiche nach dem Freiburger Modell

Neben dem niveaugleichen Ausbau von verkehrsberuhigten Bereichen in Neubaugebieten hat die Stadt Freiburg für bestehende Straßen ein flexibles und kostengünstiges Instrumentarium entwickelt und setzt hierbei auf einfache bauliche Maßnahmen oder Markierungen:

- Kennzeichnung der Eingangsbereiche durch Querstreifen und Einengungen
- Piktogramme
- Versetztes Parken und Einengungen
- Schaffung von Spiel- und Aufenthaltsbereichen (teils durch Neuordnung und/ oder Wegfall von Kfz-Parkständen)

Zur Umgestaltung einer Straße setzt die Stadt auf die breite Zustimmung der Anlieger durch eine Unterschriftenliste. Danach erfolgt das Planverfahren in enger Abstimmung mit den Anliegern.

Beispiel 3: Verkehrsberuhigte Bereiche / "Begegnungszonen" in Frankfurt am Main

In Frankfurt am Main wurden im innerstädtisch verdichteten Wohnquartier Nordend verkehrsberuhigte Bereiche nach dem Gestaltungsprinzip von Begegnungszonen bzw. dem Freiburger Modell angelegt. Durch Markierungslösungen und punktuelle bauliche Maßnahmen (Gehwegnasen, Schaffung abgetrennter Aufenthaltsbereiche, ...) konnten mit relativ geringem finanziellen Aufwand und unter Beteiligung der Bewohnerschaft attraktive und lebenswerte Wohnstraßen geschaffen werden. Die Umsetzung erfolgte hier mit nur geringen Parkstandsverlusten.

Abbildung 89: Frankfurt a.M. - Eingangssituationen



Abbildung 90: Frankfurt a.M. - Aufenthaltsbereiche



Tabelle 9: Umgestaltungsmöglichkeiten in Wohnquartieren

Neue Wohnquartiere Straßenumbau Flexible Maßnahmen im Bestand	Markierung  <ul style="list-style-type: none"> • Weitere Markierungsoptionen: Tempo 30, Knotenpunkte 	Einengung  <ul style="list-style-type: none"> • Verengung der Fahrspur durch Begrünungselemente oder Radabstellanlagen • Geschwindigkeitsreduzierung 	Querungsstellen  <ul style="list-style-type: none"> • Gehwegnasen, Querungshilfe, Fußgängerüberwege, LSA • Siehe Maßnahmenfeld 1.3
	Sitz- & Spielgelegenheiten  <ul style="list-style-type: none"> • Kleine Spielelemente zur Förderung der Aufenthalts- und Spielqualität <p>Foto: Website Spielplatztreff</p>	Fahrradstraße  <ul style="list-style-type: none"> • Bevorrechtigung & Bündelung des Radverkehrs 	Mobilpunkt  <ul style="list-style-type: none"> • Angebot von Carsharing, attraktiven Radabstellanlagen, ggf. Leihfahrradangebot
Neue Wohnquartiere Straßenumbau	Aufpflasterung  <ul style="list-style-type: none"> • Deutliche Temporeduzierung an Knotenpunkten • Mit Höhenunterschied oder nur Belagwechsel 	Minikreisverkehr  <ul style="list-style-type: none"> • Verkehrsberuhigung • Erhöhung Verkehrssicherheit 	Gehwegüberfahrt  <ul style="list-style-type: none"> • Vorrang und niveaugleiche Querung für zu Fuß Gehende • Verkehrsberuhigung, Straßennetzhierarchisierung
	Niveaugleicher Umbau  <ul style="list-style-type: none"> • Barrierefreie Querung, Verkehrsberuhigung • Insbesondere in Neubaugebieten, aber auch im Bestand 	Abbindung von Straßen  <ul style="list-style-type: none"> • Diagonalsperren, Durchfahrtsverbot, Einbahnstraßen • Erhöhung des Widerstands für Kfz, durchlässig für Fuß- und Radverkehr • Aufenthaltsqualitäten schaffen 	Spiel-/Aufenthaltsbereiche  <ul style="list-style-type: none"> • Verkehrsberuhigter Bereich • Punktuell umgestaltete Sitz-, Spiel- und Aufenthaltsbereiche

Eigene Darstellung und eigene Fotos



5.4 Lebendige Stadtteilplätze



Plätze können unterschiedliche Charakteristika aufweisen: in zentralen Lagen sind sie Aushängeschild und Standortfaktor für den Einzelhandel (insb. innerhalb der Fußgängerzonen in Opladen, Wiesdorf und Schlebusch), in dicht bebauten Wohnquartieren können es auch nur kleine Bereiche sein, die eine wichtige Funktion als Aufenthalts-, Begegnungs- und Ruheraum für die Bevölkerung einnehmen. Unabhängig der umliegenden Strukturen sind es immer Orte der Begegnung und Kommunikation für die Bevölkerung. Um diese Funktionen bestmöglich zu erfüllen, sollten die Plätze möglichst attraktiv gestaltet sein, d.h. sie verfügen über Sitz- und Spielgelegenheiten, schattige und sonnige Bereiche sowie eine attraktive Begrünung. Ebenso sollten sie subjektiv als sicher empfunden werden und barrierefrei zugänglich sein. In Leverkusen bieten einige Plätze bereits eine gute Aufenthaltsqualität, es gibt aber auch Plätze mit deutlichem Verbesserungspotenzial (insb. Platz vor dem Forum, Marktplatz Opladen und Wiesdorf, Rheindorfer Platz).

Bausteine

Empfohlen wird ein Maßnahmenprogramm zur sukzessiven Aufwertung von Plätzen:

- Erfassung und Analyse der Plätze stadtweit und Bewertung nach Kriterien: bspw. Funktion der Anlage, Aufenthaltsqualität, Sicherheitsempfinden, Konflikte (bspw. zwischen den Verkehrsarten), Zugänglichkeit, Barrierefreiheit, Gestaltungsqualität, städtebauliche Einbindung bzw. städtebauliches Umfeld, Lärm- und Schadstoffimmissionen, Einflüsse des ruhenden Kfz-Verkehrs und Potenziale zur Verringerung der Zahl der Parkstände, ... (siehe auch städtisches Klimaanpassungskonzept, Befragung zu öffentlichen Grünflächen).
- Kategorisierung der Stadtplätze nach Funktion, bspw. zentrale Stadtquartiersplätze, Stadtteilplätze mit Treffpunktfunktion, Grüne Stadtquartiersplätze mit Erholungsfunktion, Neuanlage von Stadtquartiersplätzen
- Erstellung einer Prioritätenliste mit zeitlichen Reihenfolgen
- Planung und Umgestaltung unter breiter Einbindung der Bevölkerung erhöhen die Akzeptanz von Maßnahmen und die Wahrscheinlichkeit von bürgerschaftlichem Engagement
- Sukzessive Verbesserung der Plätze, nach Möglichkeit Gewinnung der Anliegerschaft als „Kümmernde“
- Weitere Einbindung von Plätzen in das Wegenetz für Freizeit und Tourismus (Komfort- und Hauptfußwege, siehe Maßnahmenfeld 1.1) sowie in Spiel- und Sitzrouten (siehe Maßnahmenfeld 1.5)

Abhängigkeiten/ Bezug zu anderen Maßnahmen

- 1.1 Definition des Fußwegenetzes
- 1.5 Mehr Aufenthaltsräume, Sitz- und Spielgelegenheiten
- 2.4 Ausbau und Unterhaltung der Radabstellanlagen

Regionsrelevant: nein

Zielkonflikte:

Akteure:

Stadt Leverkusen, Anlieger, Einzelhandel, WfL

Priorität



Umsetzungsfrist



Kostenklasse



Kosten-Wirkungs-Klasse

hoch

Sonstige Bemerkungen und Hinweise

* Maßnahmenprogramm, d.h. Kosten/Jahr; Förderung möglich



5.5 Neues Leben auf Parkständen



Eine Entlastung des öffentlichen Raumes durch eine Verlagerung des Parkdrucks (in Parkhäuser oder auf P&R, siehe Maßnahmenfeld 4.4) schafft dauerhaft die Möglichkeit, Parkstände für den Fuß- und Radverkehr sowie für Aufenthaltsaktivitäten umzuwidmen. Dies trägt wesentlich zur Belebung und Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Raumes bei. Vor dem Hintergrund, dass in den Sommermonaten weniger Auto gefahren wird und somit auch weniger Parkstände benötigt werden, sind aber auch temporäre Umnutzungen von Parkständen sinnvoll. Diese Umwidmungen sind mit einfachen Mitteln möglich und je nach Jahreszeit auch einfach aufzuheben bzw. zu installieren. Vor allem für das Gastronomiegewerbe bieten sie hinsichtlich der Außengastronomie ein erhebliches Potenzial. Durch positive Erfahrungen mit temporären Umnutzungen von Parkständen und die Beteiligung der Anliegenden als „Kümmernde“ kann vor Ort wertvolle Überzeugungsarbeit für eine alternative Nutzung von Stellplätzen und eine Mobilitätswende insgesamt geleistet werden.

Bausteine

- Identifizierung von geeigneten Straßenräumen für temporäre Umnutzungen von (einzelnen) Parkständen: Sinnvoll ist dies in Straßen mit anliegenden gastronomischen Betrieben, die an einer Nutzung der Flächen für ihre Außengastronomie interessiert sind, sowie in Straßen mit hoher Attraktivität für Fuß- und Radverkehr (z. B. Geschäftsstraßen, lebendige Wohnstraßen oder innerstädtische, nutzungsgemischte Straßen). Geeignet wären in Leverkusen insb. die Kölner Straße oder die Achse Küppersteger Straße / Von-Ketteler-Straße.
- Teilnahme am internationalen Parking Day, meist am dritten Freitag im September. Bekanntestes Beispiel für einen langfristigen Effekt ist die teilweise Umwandlung des Times Square in New York zur Fußgängerzone, nachdem der Parking Day sehr großen Anklang gefunden hat (vgl. VCD 2016a: 9).
- Initiierung und Abstimmung mit den Anliegenden (insb. Gastronomen, Einzelhändlern, Hoteliers) über Möglichkeiten von Umnutzungen und die potenzielle Übernahme von Patenschaften für aufgestelltes Mobiliar
- Mögliche temporäre Umnutzungen:
 - Nutzung der Flächen für die Außengastronomie
 - Aufstellen von Sitzgelegenheiten (Bänke, Sitzwürfel, multifunktionale Elemente) und/ oder Spielgeräten auf einzelnen Parkständen
 - Aufstellen von optisch positiven Elementen, bspw. Begrünung mit Bäumen / Blumen oder künstlerischen Installationen
 - Aufstellen mobiler Radabstellanlagen

Beispiel Marktplatz in Opladen

Der Marktplatz in Opladen ist derzeit größtenteils ein Parkplatz mit wenig Aufenthaltsqualität und Außengastronomie. Aufgrund seiner zentralen Lage, der Nähe zur Fußgängerzone und ggf. im Zusammenspiel mit einer Aufwertung der Kölner Straße ist mittel- bis langfristig eine Attraktivitätssteigerung des Marktplatzes zu empfehlen, die den Platz als erlebbaren Stadtteilplatz mit Aufenthaltsqualitäten für die Einwohner zurückgewinnt. Voraussetzung ist hierfür die schrittweise Entlastung des Stadtteils Opladen vom Parkdruck (siehe Maßnahmenfeld 4.4).

Abhängigkeiten/ Bezug zu anderen Maßnahmen

- 4.4 Weiterentwicklung der Parkraumstrategie




Regionsrelevant: nein

Zielkonflikte:

Akteure:

Stadt Leverkusen, Wfl, Einzelhandel, Anlieger, ADFC

-

		5.5 Neues Leben auf Parkständen		<input type="button" value="A"/> <input type="button" value="B"/> <input type="button" value="C"/>
				<input type="button" value="D"/> <input type="button" value="E"/> <input type="button" value="F"/>
Priorität 	Umsetzungsfrist 	Kostenklasse € € € € € *	Kosten-Wirkungs-Klasse mittel	
Sonstige Bemerkungen und Hinweise * Maßnahmenprogramm, d.h. Kosten/Jahr; Förderung möglich				

5.6 Handlungsfeld F: Barrierefreiheit

Mobilität hängt von vielen Faktoren ab: Verkehrsinfrastruktur, Quell- und Zielort, Grund der Ortsveränderung, Zeitdruck oder auch persönlichen Präferenzen und Möglichkeiten. Letzteres bezieht sich insbesondere auf Menschen mit Handicaps, deren Bewegungsfreiheit aufgrund von körperlichen Einschränkungen begrenzt bzw. an besondere Anforderungen geknüpft ist. Damit auch diesen Menschen im Rahmen ihrer Möglichkeiten eine selbstständige und selbstbestimmte Lebensführung ermöglicht werden kann, ist die barrierefreie Gestaltung der Quell- und Zielorte, des öffentlichen Raums sowie der öffentlichen Verkehrsmittel von sehr hoher Bedeutung. Die Berücksichtigung der Belange mobilitätseingeschränkter Personen ist damit eine Querschnittsaufgabe, die auf städtebaulicher, verkehrlicher und auch sozialer Ebene anzugehen ist.

Dabei profitieren nicht nur mobilitätseingeschränkte Personen von den Vorzügen einer barrierefreien Gestaltung. Auch für andere Menschen stellen barrierefreie Wegeverbindungen und Zugänge gleichzeitig attraktive Wegeverbindungen dar. Dies betrifft insbesondere ältere Personen, Personen mit Kinderwagen oder Personen, die größere Lasten transportieren (siehe folgende Abbildung). Daher spricht man auch von einem „Design für alle“.

Abbildung 91: Personen die auf barrierefreie Umgebung angewiesen sind



Quelle: eigene Darstellung

Als Querschnittsfeld weist das Handlungsfeld Barrierefreiheit zahlreiche Überschneidungen zu anderen Handlungsfeldern auf. Insbesondere sind dies der Fußverkehr (siehe Maßnahmen 1.3 Abbau von Barrieren) oder auch im ÖPNV das Maßnahmenfeld 3.3 Barrierefreier ÖPNV. Um Doppelstrukturen zu vermeiden, werden an dieser Stelle generelle Handlungserfordernisse sowie Grundsätze und Zielsetzungen erläutert. Anschließend wird auf die verschiedenen Maßnahmensteckbriefe verwiesen.

5.6.1 Handlungsbedarf in der Barrierefreiheit

In der Haushaltsbefragung von 2016 gaben rund 10 % der Befragten in Leverkusen an, dass sie in ihrer Mobilität eingeschränkt sind. Als häufigste Einschränkungen werden Geh- und Sehbehinderungen genannt, die insbesondere mit steigendem Alter häufiger auftreten. (vgl. Stadt Leverkusen 2016: 14, 15). Damit wird deutlich, dass eine barrierefreie Gestaltung für viele Menschen bereits jetzt eine notwendige Voraussetzung für eine eigenständige Mobilität ist. Dieser Umstand wird sich vor dem Hintergrund der demografischen Entwicklung Deutschlands weiter verstärken. Für viele weitere Menschen bedeutet die barrierefreie Gestaltung eine Attraktivitätssteigerung der Wegeverbindungen.

Barrieren können vielschichtig sein: fehlende Absenkung von Bordsteinen, fehlende Orientierungsmöglichkeiten für Seheingeschränkte (taktile Leitsysteme, Kanten, Mauern, etc.), zu schmale Gehwege oder schadhafte und unebene Oberflächen. Dabei treten Zielkonflikte auf: während für Sehbehinderte taktile Elemente und Kanten der Orientierung dienen, sind sie für andere, insbesondere Rollstuhlfahrer, Hindernisse.

Teilweise sind Quell- und Zielorte der Mobilität (wie Geschäfte oder Dienstleistungseinrichtungen) nur über Stufen oder deutliche Umwege zu erreichen. Neben diesen baulichen, dauerhaften Barrieren gibt es auch zahlreiche temporäre Barrieren: Baustellen, durch den ruhenden Verkehr versperrte Wege, Werbe-Aufsteller oder die Bestuhlung von Außengastronomie können ebenfalls zu Hindernissen einer selbstbestimmten Mobilität werden.

Da zahlreiche mobilitätseingeschränkte Personen auf den ÖPNV angewiesen sind, ist dessen barrierefreier Ausbau besonders relevant. Hier stellen insbesondere Höhenunterschiede und zu große Abstände zwischen den Fahrzeugen des ÖPNVs und dem jeweiligen Wartebereich Barrieren dar. Innerhalb der Fahrzeuge können Stufen, fehlende akustische und visuelle Hinweise auf die nächsten Haltestellen und auf Störungen des Betriebsablaufs oder auch zu kleine Mehrzweckabteile, die mit anderen Nutzenden (z.B. Radfahrenden, Kinderwägen) geteilt werden, Barrieren darstellen (Siehe Maßnahmenfeld 3.3).

Zentrale Handlungsbedarfe, die in der Stärken-Schwächen-Analyse herausgestellt wurden, sind:

- Ausbau taktiler Leitelemente
- Verbesserung der Gehwegequalität
- Barrierefreiheit & Querungshilfen: Trennwirkungen von Straßen und Schienentrassen mindern
- Barrierefreie Gestaltung von Haltestellen
- Barrieren in Fahrzeugen des ÖPNVs/SPNVs abbauen

5.6.2 Grundsätze und Zielsetzung

Die Aspekte einer barrierefreien Gestaltung sind bei allen Neu- und Umbauten einzubeziehen und aktuelle Standards sind zu beachten. In Bezug auf die Einrichtung von Querungsstellen ist dies bspw. das Prinzip der Doppelquerung, welches einen Abschnitt mit Nullabsenkung (insbes. für Rollstühle, Rollatoren aber auch Kinderwägen) sowie einen Bereich mit einer Bordhöhe von 6 cm (insbesondere zur Orientierung für Sehbehinderte) vorsieht (siehe Maßnahmenfeld 1.3.2). Weitere Hinweise zum Thema Barrierefreiheit sind insbesondere in den folgenden Normen zu finden:

- DIN 18040-1 Barrierefreies Bauen - Planungsgrundlagen - Teil 1: **Öffentlich zugängliche Gebäude** Ausgabe: 2010-10
- DIN 18040-2 Barrierefreies Bauen - Planungsgrundlagen - Teil 2: **Wohnungen** Ausgabe: 2011-09
- DIN 18040-3:2014-12 Barrierefreies Bauen - Planungsgrundlagen - Teil 3: **Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum**
- DIN 32984: 2018-06 **Bodenindikatoren im öffentlichen Raum** (Entwurf)
- DIN 32975:2009-12 **Gestaltung visueller Informationen** im öffentlichen Raum zur barrierefreien Nutzung

In Bezug auf die barrierefreie Gestaltung des ÖPNVs ist besonders § 8 Abs. 3 Personenbeförderungsgesetz (2013) relevant. Dieser verpflichtet Kommunen, für den ÖPNV bis Anfang 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. In der Praxis wird dies nur schwer zu erreichen sein, weshalb Ausnahmen über den Nahverkehrsplan definiert und begründet werden können und Prioritätenlisten zu empfehlen sind. Die Stadt Leverkusen hat für den barrierefreien Ausbau der Haltestellen eine Prioritätenliste erarbeitet und setzt diese Schritt für Schritt um. Des Weiteren wird empfohlen, insbesondere die besonders wichtigen Haltepunkte im Rahmen von Mobilstationen und Mobilpunkten prioritär auszubauen (siehe Maßnahmenfeld 8.1).

5.6.3 Maßnahmenfelder

Auf Grundlage der Analyseergebnisse wurden die Ziele des Mobilitätskonzeptes (siehe Zwischenbericht: Mobilitätskonzept 2030+; 2019) entwickelt. Aufbauend auf diesen Zielen und den Handlungsbedarfen wurden die Maßnahmenfelder abgeleitet. Da die Aspekte der Barrierefreiheit in sehr vielen Handlungsfeldern und Maßnahmen einfließen, werden an dieser Stelle keine gesonderten Steckbriefe zur Barrierefreiheit aufgestellt, sondern auf die wichtigsten Maßnahmen aus anderen Handlungsfeldern verwiesen (siehe Tabelle 10).

Tabelle 10: Handlungsfeld Barrierefreiheit - Maßnahmenfelder

Maßnahmenfelder	Priorität	Umsetzung			
		kurzfristig	mittelfristig	langfristig	Daueraufgabe
1.1 Definition des Fußwegenetzes	hoch	x			
1.3 Abbau von Barrieren	hoch				x
1.4 Fußverkehrsfreundliche Knotenpunkte	hoch				x
1.5 Mehr Aufenthaltsräume, Sitz- und Spielgelegenheiten	mittel				x
1.7 Integrierte Nahmobilitätskonzepte für Stadtteilzentren	mittel		x		
3.3 Barrierefreier ÖPNV	mittel	x			x
4.2 Stadtverträgliche Geschwindigkeitsregelungen	hoch	x			x
4.3 Umgestaltung / Optimierung von Knotenpunkten	hoch				x

5.7 Handlungsfeld G: Verkehrssicherheit

Alljährlich verunglückt eine große Zahl von Menschen im Straßenverkehr. In Leverkusen lag die Verunglücktenzahl im Jahr 2017 bei 594 Personen. Betroffen von Verkehrsunfällen sind – wenngleich in unterschiedlichem Maße – grundsätzlich alle Verkehrsteilnehmenden sowie alle Verkehrsarten sowohl als Unfallopfer sowie als Unfallverursacher. Insbesondere im städtischen Bereich häufen sich aufgrund der räumlichen Konzentration der Verkehrsteilnehmer, Verkehrsarten und der unterschiedlichen Nutzungsansprüche an den Straßenraum die Konfliktsituationen, die z.T. zu Unfällen führen. Bei diesen sind oftmals ungeschützte bzw. besonders schutzbedürftige Personengruppen wie z.B. Kinder, Senioren, zu Fuß Gehende und Radfahrende betroffen.

Ausgehend vom Recht jedes Menschen auf körperliche Unversehrtheit (Art. 2 GG) muss damit für Staat und Gesellschaft insbesondere das Vermeiden von Unfällen mit getöteten und verletzten Personen oberste Priorität haben. Daraus leitet sich im Verkehrsbereich einerseits die Verpflichtung jedes einzelnen Verkehrsteilnehmenden ab, sich so zu verhalten, dass niemand geschädigt oder gefährdet wird (§1 StVO). Zum anderen kommt den staatlichen Institutionen aber auch ein besonderer Schutzauftrag zu. Dieser manifestiert sich in der Pflicht zu sicherer Gestaltung und Unterhaltung der Verkehrswege und dem Gewährleisten eines sicheren Verkehrsablaufs durch alle und für alle Verkehrsteilnehmenden.

Dazu ist neben der sicheren Gestaltung der Verkehrswege und des Verkehrsablaufs auch eine ständige Vergegenwärtigung des Themas in der Gesellschaft erforderlich. Positiv besetzte Aspekte wie Rücksichtnahme, Verantwortungsbewusstsein und Einsicht sollten dabei besonders in den Vordergrund gestellt werden.

5.7.1 Handlungsbedarf in der Verkehrssicherheit

Die Verkehrssicherheit in der Stadt Leverkusen stellt ein Querschnittsfeld dar, das im Zusammenhang mit zahlreichen anderen Maßnahmen- und Themenfeldern steht. Handlungsbedarf besteht grundsätzlich immer, wenn Unfälle mit verletzten Personen geschehen, da das allgemeine Leitbild „Vision Zero“ vorsieht, dass Verkehrswege und Verkehrsmittel so gestaltet werden sollen, dass es zukünftig keine Verkehrstoten und Schwerverletzten mehr gibt.

Für Leverkusen ist derzeit eine leicht zunehmende Anzahl an Verkehrsunfällen zu verzeichnen. Die Gesamtzahl der Verunglückten ist demgegenüber zwar rückläufig, allerdings ist im Bereich der schwachen Verkehrsarten Fuß- und Radverkehr eine zunehmende Verunglücktenzahl zu verzeichnen. Auch die Zahl der Schwerverletzten hat zugenommen. Darüber hinaus sind insbesondere die Zentren Wiesdorf, Opladen und Schlebusch sowie die Personengruppe Senioren und Kinder in den Unfallstatistiken auffällig.

Die Stärken-Schwächen-Analyse hat unter Einbezug der genannten Aspekte folgende vorrangige Handlungsbedarfe im Bereich der Verkehrssicherheit identifiziert:

- Weitere Senkung der Gesamtanzahl der Verkehrsunfälle in Leverkusen

- Umkehrung des Trends der zunehmenden Verunglücktenzahlen der schwachen Verkehrsarten und Einleitung eines Schutzkonzeptes für die besonders gefährdeten Verkehrsteilnehmenden (an dieser Stelle bestehen starke Überschneidungen mit den Handlungsfeldern Fußverkehr, Radverkehr und Straßenraumgestaltung)

5.7.2 Grundsätze und Zielsetzung

Grundsätzliche Zielsetzung in der Verkehrssicherheitsarbeit ist die kontinuierliche Reduzierung der Unfallzahlen und insbesondere die Anzahl und Verletzungsschwere der Verunglückten. Dies entspricht dem von der EU und der Bundesregierung verfolgten Ansatz „Vision Zero“³⁰

Verkehrssicherheitsarbeit soll in Leverkusen als gesamtgesellschaftliche Aufgabe verstanden werden, die nur unter Einbezug und Mitarbeit aller relevanten Akteure erfolgreich sein kann. Neben den für die Verkehrsinfrastruktur und die Verkehrsorganisation zuständigen Stellen sind hier insbesondere auch die Verkehrsteilnehmenden und Multiplikatoren selbst anzusprechen. Hiermit sind z.B. Kitas, Schule, Fahrschulen, Verbände, Sportvereine, Diskotheken oder Freizeiteinrichtungen gemeint.

Ein ganzheitlicher und integrierter Ansatz bedeutet die umfassende Auseinandersetzung mit den vorhandenen Unfallkonstellationen, den betroffenen Verkehrsarten sowie dem gesamten Verkehrssystem vor dem Hintergrund der Verkehrssicherheit. Für diesen sind neben klassischen Ansätzen wie z.B. polizeiliche Unfallbearbeitung, Überwachung und Präventionsarbeit sowie Verkehrserziehung und Fahrausbildung auch darüberhinausgehende Aspekte des Unfall- und Verkehrsgeschehens sowie des Verkehrsverhaltens einzubeziehen. Zu letzteren gehören beispielsweise die strategische Verkehrsplanung der Stadt, die Erreichbarkeit von Wohngebieten, Arbeitsplätzen sowie Bildungs-, Einkaufs-, Versorgungs- und Freizeiteinrichtungen sowie das Image und die Attraktivität von öffentlichen und nicht-motorisierten Verkehrsmitteln.

Verkehrssicherheitsarbeit muss aufgrund sich ändernder Rahmenbedingungen im Verkehrsbereich (Technik, Mobilitätsverhalten, neue Verkehrsmittel), langen Umsetzungszeiträumen bei baulichen Maßnahmen und zeitaufwendigen Veränderungen des Verkehrsverhaltens (Aufbrechen von Routinen z.B. durch Wiederholung von Information) als dauerhafte Aufgabe angelegt sein. Dabei lassen sich Maßnahmenansätze einer ganzheitlichen und integrierten Verkehrssicherheitsarbeit in folgende Bereiche untergliedern:

- Organisation und Institutionalisierung der Verkehrssicherheitsarbeit

³⁰ Die „Vision Zero“ ist eine weltweite Strategie zur Vermeidung tödlicher Unfälle im Straßenverkehr und am Arbeitsplatz. In den 1990er Jahre wurde sie in Schweden erstmals auf den Bereich der Verkehrssicherheit angewendet. In den letzten 10 Jahren wurden sie dann auch von der EU, der Bundesregierung sowie mehreren Bundesländern zur Grundlage ihrer Verkehrssicherheitsarbeit bzw. Verkehrspolitik gemacht.

Ziel der „Vision Zero“ ist: keine Toten und Schwerverletzten im Straßenverkehr. Damit stellt die „Vision Zero“ die Unversehrtheit des Menschen an erster Stelle bei der Abwägung von unterschiedlichen Werten und Zielen. Kern der Strategie ist die Erkenntnis, dass der Mensch als Teil des Verkehrssystems nicht fehlerfrei agiert und dass dies bei der Gestaltung der Verkehrsinfrastruktur und der Regeln zu ihrer Benutzung berücksichtigt werden muss.

Weitere Informationen zur „Vision Zero“ finden sich u.a. auf der Internetseite des Deutschen Verkehrssicherheitsrates (www.dvr.de)

- Erhöhung der Sicherheit durch entsprechende Infrastruktur (bauliche und verkehrsregelnde Maßnahmen)
- Überwachung des Verkehrsverhaltens
- Verkehrserziehung und Fahrausbildung sowie Verhaltensbeeinflussung durch Öffentlichkeitsarbeit, Kampagnen und Aktionen

5.7.3 Maßnahmenfelder

Auf Grundlage der Analyseergebnisse wurden die Ziele des Mobilitätskonzeptes (siehe Zwischenbericht: Mobilitätskonzept 2030 +; 2019) entwickelt. Aufbauend auf diesen Zielen und den Handlungsbedarfen wurden die Maßnahmenfelder 7.1 bis 7.4 abgeleitet (siehe Tabelle 2).

Tabelle 11: Handlungsfeld Verkehrssicherheit - Maßnahmenfelder

Maßnahmenfelder	Priorität	Umsetzung			
		kurzfristig	mittelfristig	langfristig	Daueraufgabe
7.1 Ganzheitliche Verkehrssicherheitsarbeit	hoch ★				x
7.2 Sicheres Schul- und Kita-Umfeld	hoch				x
7.3 Abbau von Nutzungskonflikten	hoch ★				x
7.4 Städtische Verkehrsüberwachung	hoch				x



7.1 Ganzheitliche Verkehrssicherheitsarbeit



Eine ganzheitliche Verkehrssicherheitsarbeit erfordert eine übergeordnete Institutionalisierung dieser bei der Kommune und in der Stadtgesellschaft. Dies sollte über die Bildung eines Netzwerks aus relevanten Institutionen, Verbänden und Akteuren sowie dem regelmäßigen Austausch geschehen. Die Netzwerkbildung sowie die regelmäßigen Austauschtreffen sollten von der Kommune initiiert und vorbereitet werden. Dazu ist eine personelle Verankerung der Verkehrssicherheitsarbeit bei der Kommune notwendig, damit für klare Zuständigkeiten gesorgt ist.

Bausteine

Die Bündelung der Verkehrssicherheitsarbeit an einer zuständigen Stelle ermöglicht die übergeordnete Koordinierung und Abstimmung der unterschiedlichen Bereiche und Ansätze untereinander und hilft bei der Einbettung der bereits bestehenden Initiativen in Leverkusen. Darüber hinaus besteht bei einer konsens- und ergebnisorientierten Netzwerkarbeit eine deutlich erhöhte öffentliche Reichweite und damit Wirksamkeit der Verkehrssicherheitsarbeit. Für die übergreifende Abstimmung, Koordinierung und Einbettung der Verkehrssicherheitsarbeit in der Stadt Leverkusen und zur Erarbeitung eines strategischen Gesamtkonzepts zur Verkehrssicherheitsarbeit sind folgende Bausteine notwendig:

Institutionalisierung der Verkehrssicherheitsarbeit in der Stadtverwaltung





- Personelle Verankerung der Verkehrssicherheitsarbeit in der Stadtverwaltung
Qualifizierung einer Stelle für Verkehrssicherheitsarbeit im Bereich der strategischen Verkehrsplanung; Fortbildung des Stelleninhabers/der Stelleninhaberin zu Verkehrssicherheitsauditor/Verkehrssicherheitsauditorin
- Aufgabenbereiche
Organisation des Netzwerks Verkehrssicherheit; Durchführung von Sicherheitsaudits (insbesondere bei komplexeren Vorhaben mit vielfältigen Nutzungsansprüchen aller Verkehrsarten); Multiplikator zur internen Fortbildung bzw. zum Wissenstransfer zum Thema Verkehrssicherheit in der Verwaltung; Unterstützer der Unfallkommission; Öffentlichkeitsarbeit; Initiierung eigener Kampagnen/Aktionen; Auswertung der polizeilichen Unfalldaten (Erstellung eines jährlichen Verkehrssicherheitsberichts mit öffentlichkeitswirksamer Vorstellung für Leverkusen in Zusammenarbeit mit der Polizeidirektion Köln)
- Qualifizierung der Mitarbeitenden der Verwaltung im Hinblick auf Verkehrssicherheitsaspekte

Institutionalisierung der Verkehrssicherheitsarbeit durch den Aufbau eines Netzwerks

- Vernetzung und Selbstverpflichtung der für Verkehrssicherheit relevanten Akteure in Leverkusen zur Zusammenarbeit und zu einer gemeinsamen Zielsetzung
- Mind. eine öffentlichkeitswirksame Sitzung im Jahr (möglichst der Leitungsebene, um die Bedeutung des Themas intern und extern zu kommunizieren)
- Vereinbarung von konkreten Zielen der Verkehrssicherheitsarbeit und Kontrolle derer
- Bildung von Arbeitsgruppen zu vordergründigen Themen
- Nutzung von Synergieeffekten zu weiteren bestehenden/einzurichtenden Netzwerken

Kampagnen und Öffentlichkeitsarbeit

- Übergreifende Öffentlichkeitsarbeit zum Thema Verkehrssicherheit
- Durchführung von stadtweiten Verkehrssicherheitstagen
- Durchführung einer öffentlichkeitswirksamen Kampagne für mehr Rücksichtnahme und Verantwortungsbewusstsein im Verkehr (z.B. Übernahme der im Rahmen des Nationalen Radverkehrsplans entwickelten „Rücksicht-Kampagne“ und Modifikation dieser über den Radverkehr hinaus)
- Zielgruppenspezifische Ansätze:

 7.1 Ganzheitliche Verkehrssicherheitsarbeit  A B C D E F 			
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Kinder und Jugendliche (besonderer Fokus auf Fußverkehr und Hol- und Bringverkehre, Verkehrs- und Mobilitätserziehung in Kindertagesstätten und Schulen, praktisches Training der unterschiedlichen Verkehrsarten, Projekttag zur Verkehrssicherheit) ▪ Junge Erwachsene (Thematisierung von Unfallsituationen / Unfallörtlichkeiten in der Fahrausbildung, Sicherheitstrainings) ▪ Erwerbstätige am Arbeitsort / Einpendler (Öffentlichkeitsarbeit in Betrieben, Kombination mit betrieblichem Mobilitätsmanagement, Zusammenarbeit mit Berufsgenossenschaften und Krankenkassen, betrieblichen Sicherheitsbeauftragten; z.B. Initiative „sicherer Arbeitsweg“, Aktion „mit dem Rad zur Arbeit“) ▪ Senioren (übergreifende Kampagnen wie „Ältere Menschen im Verkehr“, ÖPNV-Trainings, Fahrradtrainings, spezielle Pkw-Sicherheitstrainings, Führerscheinabgabe gegen ÖPNV-Ticket) <p>Abhängigkeiten/Bezug zu anderen Maßnahmen</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Abhängigkeiten zu allen Handlungsfeldern, insb. 1 - Fußverkehr sowie 2 - Radverkehr 			
Regionsrelevant: nein	Zielkonflikte:		
Akteure: Stadt Leverkusen, Verkehrswacht			
Priorität 	Umsetzungsfrist 	Kostenklasse € € € € € *	Kosten-Wirkungs-Klasse hoch
Sonstige Bemerkungen und Hinweise * Jährliches Maßnahmenprogram, d.h. Kosten/Jahr			



7.2 Sicheres Schul- und Kita-Umfeld

A	B	C
D	E	F

Schulen und Kindertagesstätten sind bedeutende Mobilitätsziele und -quellen von Kindern, Jugendlichen und holenden bzw. bringenden Eltern. Insbesondere Kinder und Jugendliche sind auf ihren alltäglichen Wegen besonders zu schützen, da sie sich oft noch nicht so sicher bzw. z.T. besonders sorglos im Straßenraum bewegen. Dementsprechend müssen das Schul- und Kita-Umfeld verkehrlich sicher gestaltet und, vor dem Hintergrund steigender Hol- und Bringverkehre, Konzepte zum Umgang mit diesen Verkehren erarbeitet bzw. unterstützt werden.

Bausteine

Während im Maßnahmenfeld 11.5 der Fokus auf der organisatorischen Einrichtung eines schulischen Mobilitätsmanagements liegt, liegt der Fokus dieses Steckbriefs u.a. auf investiven Maßnahmen, die das Schul- und Kita-Umfeld sicherer gestalten:

- Intensive bauliche Maßnahmen, wo notwendig: z.B. im Zusammenspiel mit den Handlungsfeldern Fußverkehr (1) sowie Radverkehr (2) der Aus-/Neubau von Geh- und Radwegen, Querungshilfen etc.
- Kennzeichnung sicherer Schulwege, bspw. durch Piktogramme auf Gehwegen, damit bspw. Kita- und Schulkinder zu sicheren Querungsstellen geleitet werden.
- Markierung von Fußabdrücken am Fahrbahnrand schwieriger Querungsstellen; Dadurch kann die Aufmerksamkeit der anderen Verkehrsteilnehmenden für die Kita- und Schulkinder erhöht werden.
- Einrichtung von Elternhaltestellen in bestimmter Entfernung zu den Schulen in Verbindung mit einer konsequenten Freihaltung des unmittelbaren Schulumfelds von Hol- und Bringverkehren. Zusätzlich sind flankierende Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung (Tempo 30, verkehrsberuhigte Bereiche, Markierungen) zu prüfen.
- Ausweitung des Angebots an Rad- und Rollerabstellanlagen (letzteres insbes. im Bereich von Kitas und Grundschulen); dadurch werden die Bedingungen für die begleitete oder selbstständige An- und Abfahrt mit dem Umweltverbund verbessert.

Abbildung 92: Fahrbahnmarkierung im Schulbereich



Abhängigkeiten/Bezug zu anderen Maßnahmen

- 1 Handlungsfeld Fußverkehr
- 2 Handlungsfeld Radverkehr
- 10.5 Lenkung und Unterstützung des schulischen Mobilitätsmanagements

Regionsrelevant: nein	Zielkonflikte:
Akteure: Stadt Leverkusen, Leverkusener Schulen, ADFC	

Priorität	Umsetzungsfrist	Kostenklasse	Kosten-Wirkungs-Klasse
■ ■ ■	➡ ➡ ➡	€ € € € € *	hoch

Sonstige Bemerkungen und Hinweise
* Maßnahmenprogramm, d.h. Kosten/Jahr; Förderung möglich



7.3 Abbau von Nutzungskonflikten








Im Rahmen der Bestandsanalyse wurde der Abbau von Nutzungskonflikten als einer der vorrangigen Handlungsbedarfe identifiziert. Nutzungskonflikte wurden dabei zwischen allen Verkehrsteilnehmenden festgestellt:

- Auf Gehwegen entstehen Konflikte insbesondere durch Radfahrende, die auf Gehwegen fahren (müssen), durch (falsch) parkende Kfz sowie durch Aufsteller und Auslagen von Geschäften. Dies erzeugt Behinderungen der zu Fuß Gehenden und besonders für Menschen in Rollstühlen oder mit Kinderwagen.
- Auf Radwegen sind es insbesondere (falsch) parkende Kfz, die Gefahr von Autotür-Unfällen oder zu geringe Überholabstände, die zu Konflikten führen.

Bausteine

Zum Abbau der Konflikte zwischen den Verkehrsteilnehmenden sind unter Berücksichtigung der verschiedenen Führungsformen die folgenden Bausteine zu prüfen und umzusetzen:

- Identifizierung von Bereichen mit Konfliktpotenzial zwischen Fuß- und Radverkehr:
z.B. Wiesdorf Breidenbachstraße, Schlebusch Fußgängerzone, Bahnhofstraße Opladen, Parkanlagen (insb. Neulandpark), teilweise Freizeitwegenetz entlang der Dhünn, etc.
- Überprüfung der Gehwege auf Nutzungskonflikte: insb. durch Aufsteller/Auslagen im Zuge der turnusmäßigen Rundgänge des Fachbereiches für Recht und Ordnung und Abstimmung mit den entsprechenden Anliegern auf einzuhalten Mindestbreiten der Gehwege. Räumlich ist insbesondere auf den Hauptachsen des Fußverkehrs (siehe Maßnahmenfeld 1.1) auf die Einhaltung der Gehwegbreiten und den Abbau von Nutzungskonflikten zu achten.
- Einbauten der Verkehrs- und Versorgungsinfrastruktur: (Schilder, Stromkästen etc.) unter Beachtung der Mindestbreiten und mit Sicherheitsabständen auf Gehwegen
- Trennung des Fußverkehrs vom Radverkehr:
Maßnahmen sind insbesondere die Verlagerung des Radverkehrs auf die Fahrbahn, die Verbreiterung zu schmaler Radwege, der Abbau der Gehwege mit „Radfahrer frei“ sowie der sukzessive Ausbau zu schmaler gemeinsamer Geh- und Radwege (siehe auch Maßnahmenfeld 2.2).
- Abbau von Konflikten bei gemeinsamer Führung von Fuß- und Radverkehr:
Grundsätzlich sollte auf eine getrennte Führung von Fuß- und Radverkehr hingewirkt werden. In einigen Bereich wird dies jedoch kurzfristig nicht erreicht und ist auch nicht immer zielführend (bspw. Dhünn(rad)weg oder Parkanlagen). In solchen Bereichen sollte das Bewusstsein für die geltenden Regelungen auf allen Seiten bspw. durch kommunikative Maßnahmen (z.B. „Radfahrende als Gast in der Fußgängerzone“) gestärkt werden. Zusätzlich gilt es die Einhaltung der Regelungen regelmäßig zu kontrollieren und die Freigabe von Wegen und Räumen für den Radverkehr zu beobachten und zu evaluieren.
- Abbau von Konflikten mit dem ruhenden Verkehr:
Zum Abbau von Konflikten mit Falschparkern auf Gehwegen oder an Fußgängerübergängen (FGÜ) sind die Kontrollen durch das Ordnungspersonal zu intensivieren (siehe Maßnahmenfeld 4.4). Darüber hinaus trägt eine Entlastung der Stadtteile vom ruhenden Kfz-Verkehr durch eine Parkraumstrategie (siehe Maßnahmenfeld 4.4) dazu bei, Potenziale und Freiräume für attraktive Fußwegeachsen zu schaffen.
Um Bereiche, die wiederkehrend von Falschparkern genutzt werden auch baulich zu sichern, bieten sich neben Pollern multifunktionale Elemente an, die auch für zu Fuß Gehende nutzbar sind. Denkbar sind zum Beispiel Sitzwürfel oder -bänke (siehe Maßnahmenfeld 1.6). Sie erhöhen gleichzeitig die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum und können in die Konzeption von Sitzgelegenheiten sowie Sitzrouten integriert werden (siehe Maßnahmenfeld 1.5). Darüber hinaus sind auch Radanlehnbügel als Sperre gegen Falschparker zu empfehlen (siehe Maßnahmenfeld 2.4).

 7.3 Abbau von Nutzungskonflikten  			
Abhängigkeiten/Bezug zu anderen Maßnahmen <ul style="list-style-type: none"> ▪ 1.1 Definition des Fußwegenetzes ▪ 1.5 Mehr Aufenthalts-, Sitz- und Spielgelegenheiten ▪ 2.2 Optimierung der Radverkehrsinfrastruktur ▪ 2.4 Ausbau und Unterhaltung der Radabstellanlagen ▪ 4.4 Weiterentwicklung der Parkraumstrategie 			
Regionsrelevant: nein	Zielkonflikte:		
Akteure: Stadt Leverkusen, ADFC			
Priorität 	Umsetzungsfrist 	Kostenklasse € € € € € *	Kosten-Wirkungs-Klasse hoch
Sonstige Bemerkungen und Hinweise * Maßnahmenprogramm, d.h. Kosten/Jahr; Förderung möglich			



7.4 Städtische Verkehrsüberwachung



Die Kontrolle und Überwachung des Verkehrs und des Verkehrsverhaltens in der Stadt haben einen großen Einfluss auf die Verhaltensweisen der Verkehrsteilnehmenden. Dabei ist die städtische Verkehrsüberwachung kein rein sanktionierendes Element der Verkehrssicherheitsarbeit, sondern trägt über präventive Ansätze dazu bei, das Verkehrsverhalten nicht nur kurzfristig, sondern möglichst nachhaltig zu beeinflussen. Insbesondere Veränderungen und Maßnahmen, die eine Stärkung der Fußgänger und Radfahrer zum Ziel haben (siehe Handlungsfelder 1 und 2), Reduzierungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten (siehe Maßnahmenfeld 4.2), Straßenraumumbauten (siehe Maßnahmenfeld 5.2) oder die Markierung von weiteren Bussonderfahrstreifen (siehe Maßnahmenfeld 3.1.2) müssen durch eine Verkehrsüberwachung flankiert werden, um Regelverstößen wie Falschparken oder zu schnellem Fahren entgegenzuwirken.

Bausteine

Im Bereich der städtischen Verkehrsüberwachung sind verschiedene Bausteine einer umfassenden Kontrolle und Überwachung des Verkehrs und des Verkehrsverhaltens angesiedelt. Dazu gehören:

- Qualifizierung der MitarbeiterInnen des Fachbereichs für Recht und Ordnung (FB30)
Regelmäßige Qualifizierung der Außendienstkräfte insbesondere im Hinblick auf den ruhenden Verkehr und die damit einhergehenden Verkehrssicherheitsaspekte (z.B. Sichtbeziehung, Sichtdreiecke); Anweisung des FB30, Fehlverhalten konsequent zu ahnden.
- Ausbau der Kontrollen und der Aufklärungsarbeit durch den FB30
Die Arbeit des FB30 ist in vielerlei Hinsicht für die städtische Verkehrsüberwachung relevant (z.B. Freihaltung von Sichtbeziehungen an Querungsstellen, Ahndung von Falschparken, auch Information über Fehlverhalten) und ist daher insbesondere in Verbindung mit der Weiterentwicklung der Parkraumstrategie (siehe Maßnahmenfeld 4.4) auszubauen. Dazu muss auch ein personeller Ausbau stattfinden, sodass alle Bereiche, die einer Parkraumbewirtschaftung unterliegen, mehrmals täglich kontrolliert werden können.
- Verstärktes Umsetzen von Falschparkern durch den FB30
Die Überwachung des ruhenden Verkehrs ist ein immer bedeutenderer Aspekt der Verkehrssicherheitsarbeit. Als stärkste Konsequenz ist das Abschleppen von grob verkehrswidrig bzw. verkehrsgefährdend abgestellten Fahrzeugen anzusehen. Dadurch wird einerseits die unmittelbare Gefahrensituation beseitigt und andererseits auch eine verkehrserzieherische Wirkung dahingehend erzielt, dass grobes Fehlverhalten nicht geduldet wird und für die Autofahrenden strikte Konsequenzen nach sich zieht.
- Ausbau der Geschwindigkeits- und Rotlichtüberwachung
Geschwindigkeits- und Rotlichtverstöße sind vor dem Hintergrund der Verkehrssicherheit besonders relevante Ursachen mit potenziell schwerwiegenden Folgen, weshalb die Kontrolle der zulässigen Geschwindigkeiten sowie des Rotlichts durch den FB30 bzw. die Polizei weiter ausgebaut werden sollte. Zusätzlich zu Unfallschwerpunkten im Stadtgebiet sollten verstärkt Bereiche kontrolliert werden, in denen die zulässige Höchstgeschwindigkeit abschnittsweise reduziert ist. Hier sollten auch verstärkt Möglichkeiten der stationären Überwachung genutzt werden.
- Einsatz von Geschwindigkeitsanzeigen
Stationäre und mobile Geschwindigkeitsanzeigen* (Dialogdisplay für den Fahrzeugverkehr) haben nachweislich eine geschwindigkeitsdämpfende Wirkung und führen zu einer besseren Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit. Dies gilt insbesondere, wenn ein korrektes Verhalten der Verkehrsteilnehmer durch eine entsprechend positive Rückmeldung „belohnt“ wird. Darüber hinaus liefern die meisten Geschwindigkeitsanzeiger als „Nebenprodukt“ statistische Daten zu Verkehrsstärken und Geschwindigkeiten. Ein verstärkter Einsatz und damit verbunden die Zusatzanschaffung von Geschwindigkeitsanzeigern ist vor allem auf sensiblen Streckenabschnitten zu empfehlen.



7.4 Städtische Verkehrsüberwachung

A	B	C
D	E	F

Abhängigkeiten/Bezug zu anderen Maßnahmen

- Handlungsfelder 1 – Fußverkehr und 2 – Radverkehr
- 3.1.2 Busbeschleunigung/Zuverlässigkeit des Busverkehrs
- 4.2 Stadtverträgliche Geschwindigkeitsregelungen
- 4.4 Weiterentwicklung der Parkraumstrategie
- 5.2 Attraktive und integrierte Gestaltung von Haupt- und Sammelstraßen

Regionsrelevant: nein

Zielkonflikte:

Akteure:

Stadt Leverkusen, Polizei

Priorität



Umsetzungsfrist



Kostenklasse



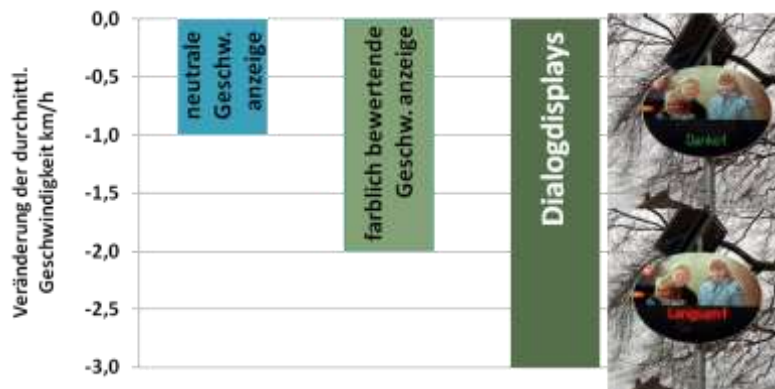
Kosten-Wirkungs-Klasse

mittel

Sonstige Bemerkungen und Hinweise

*

Abbildung 93: Wirkung unterschiedlicher Feedback-Anzeigen der Geschwindigkeitsmessung



Quelle: TU Dresden 2010 (Hrsg. Unfallforschung der Versicherer)

** Maßnahmenprogramm, d.h. Kosten pro Jahr

5.8 Handlungsfeld H: Vernetzung, Inter- und Multimodalität

Im Sinne einer kombinierten und effizienten Mobilität ist in Leverkusen der Ausbau der Intermodalität - also die Kombination verschiedener Verkehrsmittel während einer Fahrt - bzw. der Ausbau der Multimodalität – die Wahl verschiedener Verkehrsmittel auf verschiedenen Wegen – vorgesehen. Durch eine intelligente Verknüpfung verschiedenster Verkehrsmittel können die Potenziale des Verkehrs für eine stadtverträgliche Nutzung optimal ausgeschöpft werden.

5.8.1 Grundsätze und Zielsetzung

Im Mittelpunkt einer verbesserten inter- und multimodalen Mobilität steht die Stärkung des Umweltverbunds aus Bahn/Bus, Fuß, Fahrrad, Carsharing und On-Demand-Verkehren. Mit den Themenfeldern Elektromobilität und weitere alternative Antriebsformen, autonome Fahrzeuge und Mitfahrzentralen sind auch Klimaschutzaspekte, technische Entwicklungen sowie organisatorische Aspekte wichtiger Bestandteil dieses Handlungsfelds. Sowohl durch Maßnahmen in der Infrastruktur, als auch bei der Verknüpfung der verschiedenen Angebote untereinander sowie einer gemeinsamen Vermarktung besteht ein Verlagerungspotenzial zugunsten der umweltfreundlichen Mobilitätsangebote.

Vor allem für eine intermodale Nutzung müssen attraktive Umsteigemöglichkeiten geschaffen werden, da mindestens ein Umstieg innerhalb der Verbindung zwischen Start- und Zielort erfolgt. Dies ist z. B. der Wechsel zwischen Bahn/Bus und einem Fahrrad oder Carsharing, welcher schnell und einfach ablaufen muss. Gegenüber den Interessenten muss dazu immer ein einheitliches Angebot nutzbar sein und dieses auch als solches vermarktet werden. Nutzer können sich so je nach aktuellem Anlass für das am besten passende Verkehrsmittel entscheiden.

5.8.2 Maßnahmenfelder

Auf Grundlage der Stärken-Schwächen-Analyse wurden die Ziele des Mobilitätskonzeptes (siehe Zwischenbericht: Mobilitätskonzept 2030 +; 2019) entwickelt. Aufbauend auf diesen Zielen und den Handlungsbedarfen wurden die Maßnahmenfelder 8.1 bis 8.3 abgeleitet (siehe Tabelle 12).

Tabelle 12: Handlungsfeld Vernetzung, Multi- und Intermodalität - Maßnahmenfelder

Maßnahmenfelder	Priorität	Umsetzung			
		bis 2025	bis 2030	bis 2035	Daueraufgabe
8.1 Mobilstationen	hoch ★				x
8.2 Fahrradmitnahme in Bus und Bahn	niedrig				x
8.3 Digitalisierung und Vernetzung	hoch	x			



8.1 Mobilstationen



Die Verknüpfung von verschiedenen Verkehrsarten ist die hauptsächliche Funktion von Mobilstationen. Diese Verknüpfungsfunktion tritt insbesondere im Bereich von Haltepunkten und Haltestellen des öffentlichen Verkehrs auf. Darüber hinaus ist die Verknüpfung von Verkehrsarten auch in Wohnquartieren ohne direkten Anschluss an die öffentlichen Verkehrsmittel möglich und sinnvoll. Zur Unterstützung der inter- und multimodalen Mobilität in Leverkusen soll die Etablierung von Mobilstationen im Stadtgebiet vorangetrieben, passende Ausstattungsmerkmale definiert und in Verbindung mit dem kürzlich eingeführten Schnellbussystem Ausbauprioritäten festgelegt werden. Neben den verschiedenen Verkehrsarten werden dabei auch Ausstattungselemente ohne direkte Verkehrsbedeutung einbezogen.

Bausteine

Im Zuge eines NVR-Projekts wurden die Leverkusener Haltestellen hinsichtlich ihrer Bedeutung für den öffentlichen Verkehr und das gesamte Verkehrssystem überprüft und in Kategorien eingeordnet. Aufbauend auf dieser Grundlage konnte im Zusammenhang mit dem Schnellbussystem eine weitergehende Unterteilung der Haltestellen erreicht werden. Beispielhafte Ausstattungsmerkmale für Mobilstationen gehen aus Abbildung 94 hervor.

Abbildung 94: schematische Darstellung einer Mobilstation



Quelle: eigene Darstellung

Aufbau und Typen von Mobilstationen

Mobilstationen werden nach einem Baukastensystem gebildet. Zwar ist in der Regel der öffentliche Personennahverkehr das Rückgrat einer Mobilstation, es sind aber auch Kombinationen ohne Bahn und Bus möglich. Art und Umfang von Mobilstationen können in drei Kategorien und verschiedene Verknüpfungselemente unterschieden werden.

Welche konkreten Ausstattungsmerkmale ein Standort hat, hängt von Zielgruppen, Einzugsbereichen und auch den verfügbaren Flächen vor Ort ab. Es lassen sich mehrere Standorttypen unterscheiden, welche bei einer Umsetzung im Detail zu prüfen sind.

- Kategorie I: Mobilstationen mit Anbindung an das Schienennetz
- Kategorie II: Mobilstationen mit Anbindung an das Schnellbussystem im Bereich von Stadtteilzentren
- Kategorie III: Mobilpunkte an bedeutenden Umstiegspunkten des ÖPNV-Systems außerhalb der Stadtteilzentren
- Kategorie IV: Mobilpunkte in Quartieren ohne direkten Anschluss an den ÖPNV



8.1 Mobilstationen



Diese Kategorisierung soll grundlegende Ausstattungsmerkmale (siehe Abbildung 95) vorgeben, die je nach Standort und Flächenverfügbarkeit flexibel angepasst werden können. Neben den in Abbildung 95 aufgeführten Ausstattungsmerkmalen ist bei der Neu-/Umgestaltung von Haltestellen im Hinblick auf die Anpassung der Stadt an veränderte klimatische Bedingungen auch eine Begrünung der Haltestellenhäuschen nach dem niederländischen Vorbild der Stadt Utrecht einzubeziehen.

Für den Aufbau der Mobilitätsstationen wurde im Zuge des NVR-Projekts ein Gestaltungsleitfaden entwickelt, an dem sich beim Aufbau sowie beim Betrieb der Mobilstation orientiert werden sollte. Dazu können verschiedene Betreibermodelle genutzt werden. Dies kann z. B. ein privates von der Stadt beauftragtes Unternehmen oder auch eine städtische Tochtergesellschaft sein.

Verknüpfung von Mobilitätsformen

Die Bedeutung von Haltestellen und Haltepunkten als Umstiegspunkte in intermodalen Mobilitätsketten oder multimodalen Mobilitätsmustern nimmt weiter zu. Doch auch die Haltestellen-unabhängige Bündelung von Mobilitätsformen ist ein zu berücksichtigender Aspekt der sich entwickelnden Mobilitätstrends.

Dementsprechend ist einerseits vorgesehen die Verknüpfung der verschiedenen Mobilitätsformen in Anlehnung an die erarbeiteten Haltestellenstandards durch Mobilstationen und Mobilpunkte zu begleiten und zu stärken. Darüber hinaus sollen die Verlagerung bzw. Umbenennung von einzelnen Haltestellen geprüft werden, um eine intuitivere Orientierung zu ermöglichen und so die Verknüpfung der Mobilitätsformen zu stärken.

Andererseits sollen Haltestellen-unabhängige Standorte identifiziert werden, die sich zur Verknüpfung von Mobilitätsformen eignen und so im Bereich von Wohn- und/oder Gewerbequartieren einen Beitrag zum Aufbau von konkurrenzfähigen Alternativen zum Auto sowie zur Vermeidung von Kfz-Fahrten leisten können. Neben Angeboten im Bereich des Radverkehrs sollten dazu Carsharing-Angebote, Verleihsysteme (Fahrrad, ggf. E-Tretroller) sowie Dienstleistungselemente wie z.B. Informationsausstattung oder Paketstationen einbezogen werden.

Des Weiteren sind auch P&R-Standorte als klassisches Beispiel für Multi- und Intermodalität einzu-beziehen. P&R-Standorte können sich ebenfalls als Ausgangsmerkmal einer Mobilstation erweisen, weshalb es ggf. sinnvoll sein kann, weitere Mobilitätsangebote an P&R-Standorten zu integrieren. Das Umsteigen vom Auto in öffentliche Verkehrsmittel kann dazu beitragen innerstädtische Verkehrsbelastungen zu reduzieren und ist dementsprechend ein wichtiges Thema für den regionalen Pendlerverkehr.

- Weiterführende Angaben zur Weiterentwicklung der P&R-Standorte in und um Leverkusen herum sind in Maßnahmenfeld 4.4 Weiterentwicklung der Parkraumstrategie (Baustein B) ersichtlich.

Ein weiterer Ansatzpunkt in diesem Bereich sind Mitfahrerparkplätze, die die Bildung von Fahrgemeinschaften fördern sollen. Hier besteht im Zusammenhang mit den außerhalb der innerstädtischen Bereiche gelegenen P&R-Standorten das Potenzial, Autofahrten in die innerstädtischen Bereiche von Leverkusen zu vermeiden. Dazu muss geprüft werden ob die P&R-Standorte sich auch als Treffpunkte für Fahrgemeinschaften eignen. Weitere potenzielle Schritte sind:

- Ausweisung von Mitfahrerparkplätzen im Bereich der P&R-Standorte
- Förderung der Fahrgemeinschaftsbildung über ein möglichst stadtübergreifendes Mitfahrportal (web- oder appbasiert)

Zuverlässigkeit der Verknüpfung

Weiterer wichtiger Aspekt der Vernetzung an Mobilitätsstationen ist die Zuverlässigkeit der Mobilitätsangebote die an den verknüpfenden Mobilstationen verfügbar sind. Das betrifft sowohl die Si-






 8.1 Mobilstationen   			
<p>herstellung einer attraktiven Umstiegsmöglichkeit auf ein über- bzw. untergeordnetes Verkehrsmittel (z.B. den schienengebundenen Verkehr), als auch die Verfügbarkeit der als verknüpft angegebenen Verkehrsarten. So ist einerseits die Verzahnung zwischen Bus und Bahn, auch hinsichtlich ausreichender Umstiegszeiten für Mobilitätseingeschränkte zu überprüfen und andererseits muss im Betrieb der Mobilstationen die Vorhaltung ausreichender Kapazitäten der jeweiligen Verkehrsmittel (Fahrräder, E-Tretroller, Carsharing-Fahrzeuge) gemanagt werden.</p> <p>Abhängigkeiten / Bezug zu anderen Maßnahmen</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ 2.4 Ausbau und Unterhaltung der Radabstellanlagen ▪ 2.7 Weiterer Ausbau des Fahrradverleihsystems ▪ 3.4 Weiterentwicklung des Tarifsystems ▪ 3.7 Fahrgastinformation und Service ▪ 4.4 Weiterentwicklung der Parkraumstrategie 			
Regionsrelevant: ja	Zielkonflikte:		
Akteure Stadt Leverkusen, wupsi GmbH, KVB, VRS, NVR, ADFC			
Priorität 	Umsetzungsfrist 	Kostenklasse € € € € € *	Kosten-Wirkungs-Klasse hoch
Sonstige Bemerkungen und Hinweise: *Jährliches Maßnahmenprogramm, d.h. Kosten/ Jahr			

Abbildung 95: Ausstattungsmerkmale von Haltestellen

Hierarchiestufen	Merkmale	Mobilstationen																				
		Kategorien			MIV-Verknüpfung		Radverkehrsverknüpfung	Weitere Verknüpfung														
I	Haltestellen mit Schienennetzanbindung	Mobilstationen I	Mobilstationen II	Mobilpunkte	Carsharing-Station	P+R-Parkplätze	Taxi-Aufstellflächen	Normalladeinfrastruktur	Radabstellanlagen (geschützt & abschließbar)	Radabstellanlagen (überdacht)	Radabstellanlagen (nicht überdacht)	Fahrradverleihstation	Lastenradstation	Fahrradwerkzeug	Fahrradlademöglichkeit	Paketstation	Schließfächer	Toiletten	Kiosk / Verkaufsautomat	DFI-Anzeigen	Übersichtskarten	
II	Schnellbushaltestellen in Stadtteilzentren		X		X	X	X	X	X	X	X	X		X	X	X	X	X	X	X	X	X
III + IV	an bedeutenden Umstiegshaltestellen / in Quartieren ohne ÖPNV-Anschluss			X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
V	normale Haltestellen																				(X)	X
VI	weitere Haltestellen										X	X										X



8.2 Fahrrad und E-Scooter-Mitnahme in Bus und Bahn



Neben der Nutzung von Fahrradabstellanlagen an den Verknüpfungspunkten zum öffentlichen Personennahverkehr kann für Fahrgäste auch die Mitnahme des eigenen Fahrrads wichtig sein, weil z. B. keine geeignete Abstellmöglichkeit vorhanden ist oder das Fahrrad an der Zielhaltestelle wieder benötigt wird. Hierzu ist grundsätzlich eine Mitnahme im Mehrzweckbereich eines Busses vorgesehen. Diese Flächen sind oftmals klein und stehen zunehmend in Konkurrenz zu anderen Geräten (wie z.B. Rollstühlen/Rollatoren/Kinderwagen/Gepäck).

Nach dem Gemeinschaftstarif des VRS können Fahrräder in Bussen der wupsi grundsätzlich zeitlich unbegrenzt mitgenommen werden. An Wochenende und an Feiertagen sowie an allen anderen Tagen ist die Fahrradmitnahme nach 19 Uhr sogar kostenlos. Abhängig von der Situation im Bus und dem verfügbaren Platz entscheidet im Einzelfall das Fahrpersonal über die Beförderungsmöglichkeit. Es gibt dementsprechend keinen Beförderungsvorrang für Fahrgäste mit Fahrrad gegenüber anderen Fahrgästen, welche auf den Mehrzweckbereich angewiesen sind. Hingegen sollen Fahrgäste mit Kinderwagen oder Rollstuhlfahrer aufgrund ihrer eingeschränkten Mobilitätsmöglichkeit dem Fahrrad gegenüber bevorzugt befördert werden.

Bausteine

Die Verknüpfung von Fahrrad und Bahn/Bus soll auch für Nutzer möglich sein, die am Zielort erneut ihr Fahrrad nutzen möchten. Dennoch soll der Beförderungsvorrang anderer Fahrgäste erhalten bleiben. Hierzu könnte seitens der wupsi ggf. mit einem privaten Anbieter ein neues Service- und Mobilitätsangebot entwickelt werden, bei dem Fahrgästen zusätzlich zum Ticket ein vergünstigtes Faltrad oder ein E-Scooter zur Verfügung gestellt werden würde. Diese können zusammengeklappt als Gepäckstück transportiert werden. Entsprechend entfallen die Restriktionen des Beförderungsvorrangs und eine uneingeschränkte Mitnahme ist möglich.

Abbildung 96: Faltrad des RMV






Quelle: RMV: Zusammengeklappt lässt sich das ADFC-RMV-Faltrad auch mit einer Hand gut tragen. (© RMV)

- Einsatz der Stadt Leverkusen für mehr und bessere Mitnahmemöglichkeiten von Fahrrädern und E-Scootern in der Bahn
- Kombi-Angebot Jahresfahrkarte + vergünstigtes Faltrad oder E-Scooter
- Kostenlose Nutzung der Mobilstationen, um z. B. kleine Reparaturen durchführen zu lassen

Darüber hinaus können die topographisch bewegten Teile Leverkusens ein Nutzungshemmnis für den Radverkehr darstellen. Diesem Umstand könnten die vermehrt in den angesprochenen Bereichen verkehrenden Busse dadurch Rechnung tragen, dass eine zusätzliche Mitnahmemöglichkeit für Fahrräder integriert wird. Hierzu kommen entweder Fahrradanhänger oder -heckträger bzw. innovative Aufhängevorrichtungen (z.B. Fahrrad2Go³¹) im Innenraum in Frage. Letztere können die Flächenkonkurrenz im Innenraum reduzieren. Hierbei sollte berücksichtigt werden, dass insbesondere bei der Nutzung von Fahrradanhängern und/oder -heckträgern zum Einstieg zusätzliche Haltezeit notwendig wird. Gleiches gilt – wenn auch in etwas geringerem Maße – bei der Nutzung von Aufhängevorrichtungen im Innenraum. Dementsprechend sollte sorgfältig geprüft werden, ob der Nutzen durch die erweiterte Fahrradmitnahmemöglichkeit den Zeitverlust aufwiegt.

³¹ <https://www.rems-murr-kreis.de/bauen-umwelt-verkehr/oepnv/oepnv-im-rems-murr-kreis/fahrrad2go/>

		8.2 Fahrrad und E-Scooter-Mitnahme in Bus und Bahn		<input type="button" value="A"/> <input type="button" value="B"/> <input type="button" value="C"/>
				<input checked="" type="button" value="D"/> <input type="button" value="E"/> <input type="button" value="F"/>
<p>Um Fahrräder in Bussen und Bahnen möglichst unkompliziert mitnehmen zu können, müssen die Fahrzeuge und entsprechend auch die Bahnsteige einfach zugänglich sein. Hierzu sind ggf. Rampen oder Aufzüge notwendig.</p> <p>Abhängigkeiten / Bezug zu anderen Maßnahmen</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ 3.7 Fahrgastinformation und Service ▪ 3.8 Kommunikation und Marketing 				
Regionsrelevant: ja		Zielkonflikte:		
Akteure: wupsi GmbH, KVB, VRS, NVR, ADFC		Platzbedarfe der mitgenommenen Fahrzeuge und der Fahrgäste stehen in Konkurrenz zu einander.		
Priorität 	Umsetzungsfrist 	Kostenklasse € € € € € *	Kosten-Wirkungs-Klasse mittel	
<p>Sonstige Bemerkungen und Hinweise: * Maßnahmenprogramm, d.h. Kosten/Jahr</p>				



8.3 Digitalisierung und Vernetzung



Auf Grundlage der Weiterentwicklung des Tarifsystems im ÖPNV ist vorgesehen den Umweltverbund mit seinen bestehenden und zukünftig hinzukommenden Mobilitätsangeboten einfacher nutzbar zu machen. Der Umweltverbund umfasst öffentliche Verkehrsangebote (ÖPNV, Carsharing, Verleihsysteme, Taxi) sowie den Rad- und Fußverkehr. Damit kann ein großer Teil der alltäglichen Wege zwecke abgedeckt werden, sodass der Umweltverbund eine gute Alternative zum Auto darstellen kann. Hierfür ist es aber von zentraler Bedeutung, dass alle Angebote in Form eines übergreifenden Mobilitätsangebots mit flexiblen Bausteinen nutzbar sind und nach außen vermarktet werden.

Bausteine

In Leverkusen bestehen bereits viele klimaschonende Mobilitätsangebote des Umweltverbundes, welche aber nicht bzw. nicht ausreichend vernetzt, organisiert und vermarktet sind. Mit dem Ziel die Inter- und Multimodalität auch ohne das eigene Auto zu stärken, muss auch deren Vernetzung, Organisation und Vermarktung insbesondere im Bereich der Digitalisierung verbessert werden. Hier bieten sich v.a. im Zusammenhang mit dem neuen Tarifsystem im öffentlichen Personennahverkehr Möglichkeiten.

Digitale Zusammenführung der Mobilitätsangebote

Für die Etablierung eines umfassenden Umweltverbundes sind die Angebote der einzelnen Mobilitätsdienstleister unter einer Dachmarke zusammen zu führen. Hierzu sollte ein Mobilitätsdienstleister organisatorische Aufgaben (wie Kostenermittlung, Beratung, usw.) übernehmen. Ziel ist es, bestehende Angebote wie Carsharing und Taxiunternehmen zu integrieren, statt konkurrierende Angebote aufzubauen. Wesentlicher Bestandteil hierbei muss die Entwicklung einer Mobilitäts-App sein, die neben einem gemeinsamen Auftritt der Mobilitätsangebote auch die einfache Buchung dieser ermöglicht. Weitere wichtige Bestandteile sind:

- Umsetzung / Betreuung des neuen Abrechnungssystems,
- Integration von weiteren Mobilitätsangeboten (z.B.: Fahrradverleih, ggf. E-Tretroller-Verleih, Carsharing, Taxi, On-Demand-Angebote, Dienstleistungen an Mobilstationen)
- Vermarktung als Baukastensystem, in dem Kunden in regelmäßigen Abständen Bausteine ändern können, um ein flexibles Mobilitätsangebot zu haben
- zentrale Abrechnung der genutzten Leistungen in einer transparenten, zusammenfassenden Rechnung (z. B. monatlich)
- zuverlässige Echtzeitinformationen (Umstiege, Störungen, Alternativen)
- Bereitstellung weiterführender Informationen (individuelle Routenführung, E-Ladesäulen, Parkplätze, Sehenswürdigkeiten, usw.)
- Auswählbare Präferenzen in der Routenführung (schnell, günstig, barrierefrei, umstiegsfrei, Einstellungen zum bevorzugten Verkehrsmittel, usw.)

Abhängigkeiten / Bezug zu anderen Maßnahmen

- 3.4 Weiterentwicklung des Tarifsystems
- 8.1 Mobilitätsstationen

Regionsrelevant: ja

Zielkonflikte:

Akteure:

wupsi GmbH, KVB, VRS, NVR

Priorität



Umsetzungsfrist



Kostenklasse

€ € € € €

Förderung möglich

Kosten-Wirkungs-Klasse

hoch

5.9 Handlungsfeld I: Wirtschaftsverkehr

5.9.1 Handlungsbedarf im Wirtschaftsverkehr

Mehrere kleinere Gewerbestandorte und insbesondere der Chemiepark zeigen die Bedeutung der Stadt Leverkusen als Wirtschaftsstandort. Für die Wirtschaft ist die Verkehrsanbindung ein entscheidender Standortfaktor. Hier gibt es aber gewisse Probleme und Handlungsbedarfe:

- Hohe Verkehrsbelastungen, Verkehrsstau und Baustellen führen zu Verzögerungen und schränken die Erreichbarkeit ein – sowohl für die Wirtschaftsverkehre als auch für die Arbeitspendelnden.
- Die Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes ist auch für Pendelnde mit Bus und Bahn nicht immer gut, insbesondere in den Berufsverkehrsspitzen (hohe Fahrzeugauslastungen, Verspätungen, ...).
- Zwar wird bereits versucht, Lkw-Verkehre über ein geeignetes Lkw-Führungsnetz zu lenken. Dennoch sind auch einige Hauptverkehrsstraßen in Wohnbereichen von Lkw-Verkehren und somit von Lärm- und Luftschadstoffemissionen betroffen.
- In Stadtteilzentren treten teilweise Konflikte auf, wenn für das steigende Aufkommen der Lieferverkehre geeignete Stellplätze zum Ein- und Ausladen fehlen.

Handlungsbedarfe bestehen daher vor allem in einer Verbesserung der Erreichbarkeit der Gewerbestandorte sowie der Stadtteilzentren für wirtschaftsbezogene Verkehre. Gleichzeitig müssen die auftretenden Konflikte reduziert werden (Emissionen, teilweise Falschparken in den Stadtteilen).

5.9.2 Grundsätze und Zielsetzung

Zielsetzung des Handlungsfeldes Wirtschaftsverkehr ist die Verbesserung der Erreichbarkeiten der Stadt und Stadtteilzentren für den Wirtschaftsverkehr und zugleich eine Reduzierung der negativen Wirkungen des Wirtschaftsverkehrs. Neben Zielen, den Wirtschaftsverkehr besser zu organisieren und zu lenken, bestehen Wechselwirkungen zu den anderen Handlungsfeldern. Das Ziel der Stärkung des Umweltverbundes, das zu einer nachhaltigen Reduktion des motorisierten Individualverkehrs auf den Straßen führen soll, wird positive Wirkungen auf den straßenbezogenen Wirtschaftsverkehr haben: Zum einen werden Straßennetzüberlastungen und Zeitverluste abgebaut, zum anderen wird sich die Erreichbarkeit für Arbeitspendelnde verbessern (sowohl auf der Straße als auch im ÖPNV/SPNV).

Grundsatz ist, dass die Maßnahmen zur Erhaltung des Wirtschaftsstandortes Leverkusen und, wo möglich, zur weiteren Stärkung beitragen müssen. Dabei muss es aber auch darum gehen, in Anbetracht steigender Anforderungen des Klimaschutzes zukunftsfähige Alternativen zu entwickeln, die auch den Wirtschaftsverkehr weniger straßenabhängig organisieren und, zumindest in Stadtteilen oder Stadtteilzentren, dessen Belastungen abbauen.

5.9.3 Maßnahmenfelder

Auf Grundlage der Analyseergebnisse wurden die Ziele des Mobilitätskonzeptes (siehe Zwischenbericht: Mobilitätskonzept 2030 +; 2019) entwickelt. Aufbauend auf diesen Zielen und den Handlungsbedarfen wurden die Maßnahmenfelder 9.1 bis 9.4 abgeleitet (siehe Tabelle 2).

Tabelle 13: Handlungsfeld Wirtschaftsverkehr - Maßnahmenfelder

Maßnahmenfelder	Priorität	Umsetzung			
		kurzfristig	mittelfristig	langfristig	Daueraufgabe
9.1 City-Logistik mit innovativen und umweltfreundlichen Fahrzeugen	hoch ★	x			x
9.2 Minderung der Konflikte in Stadtteilen (Lieferverkehre)	mittel	x			x
9.3 Effiziente Führung und Lenkung der Wirtschaftsverkehre	mittel				x



9.1 City-Logistik mit innovativen und umweltfreundlichen Fahrzeugen



Eine innerstädtische City-Logistik soll dazu beitragen, die notwendigen Lieferverkehre durch eine Bündelung der Güter- und Warenströme zu reduzieren. Neue Ansätze zur City-Logistik mit umweltfreundlichen Fahrzeugen sind ein Baustein, die verkehrsbedingten Emissionen und auch den Flächenverbrauch in Stadtteilen zu mindern.

Dass die Marktdurchdringung von E-Fahrzeugen im Wirtschaftsverkehr bereits von statten geht, zeigen die aktuellen Entwicklungen bei der Deutschen Post, die mit dem elektrobetriebenen Streetscooter sukzessive ihre Last-mile-Logistikflotte auf umweltfreundliche Antriebe umstellt. Bis in das Jahr 2050 hat das Unternehmen eine Null-Emissionen-Logistik beschlossen. Weitere Unternehmen folgen.

Auch alternative Fahrzeuge werden in der innerstädtischen Logistik vermehrt eingesetzt. Einen Beitrag zur Emissionsreduzierung und zur Flächeneinsparung leisten Lastenfahräder, die in einigen Städten auch in City-Logistik-Konzepte für die letzte Meile eingesetzt werden (z. B. Mikrodepots und Cargobikes in Hamburg³², Velo-Lieferdienste in der Schweiz³³). Zunehmend kommen auch (wieder) Handkarren zum Einsatz - in Kombination mit einem Lieferwagen als temporärer Zustellstützpunkt.

Abbildung 97: Emissionsarme Belieferungsfahrzeuge



Bausteine





Für die Stadt Leverkusen wird bedeutend sein, koordinierend und als Impulsgeber auf die City-Logistik einzuwirken. Fördernde Rahmenbedingungen für umweltfreundliche Logistik sollten etabliert und Überzeugungsarbeit durch Anreize geleistet werden, sodass Unternehmen eigenmotiviert ihre Fahrzeugflotte stufenweise umstellen. Hierbei haben die Kooperation und Beratung mit Wirtschaftsverbänden eine hervorgehobene Bedeutung. Der Ansatz sollte auf Motivation setzen.

- Kurzfristige Prüfung von Standorten für Mikrodepots: Prüfung und wo möglich Umsetzung von Abhol- und Paketstationen sowie Mikrodepots schon kurzfristig, auch losgelöst von einem umfassenden City-Logistik-Konzept; zum Beispiel am CHEMPARK (zusammen mit dem CHEMPARK), an Bahnhöfen und an Einzelhandelsagglomerationen sowie im Zusammenspiel mit Mobilstationen (siehe Maßnahmenfeld 8.1)
- Machbarkeitsuntersuchung, Verfahrensbegleitung für ein City-Logistik-Konzept (Projektsteuerung, Moderation etc.) und ggf. Anschubfinanzierung für ein Citylogistikkonzept zur anbieterübergreifenden Belieferung des Einzelhandels und sonstiger Warenempfänger mit stadtverträglicheren Fahrzeugen (E-Lieferwagen, E-Bikes, Lastenräder, Fahrradkuriere).

Es bietet sich ein Modellprojekt in einem Stadtteilzentrum (Opladen oder Schleichbusch) an, das zum Start dienstleisterbezogen mit mobilen Lkw-Wechselbrücken, Mikrodepots und Paketschließfächern arbeitet und Lastenräder sowie Handkarren integriert. In den folgenden Schritten wird das City-Logistik-Konzept mit weiteren Fahrzeugen (E-Lieferfahrzeuge), festen Umschlagspunkten (z. B. leerstehende Ladenlokale in Stadtteilzentren) anbieterübergreifend ausgebaut.

³² <http://cargobike.jetzt/3sat-ueber-ups-modellprojekt/>

³³ <http://www.velolieferdienste.ch/index.php/de/>

	<p>9.1 City-Logistik mit innovativen und umweltfreundlichen Fahrzeugen</p>		
<p>Best Practice-Beispiele finden sich in Deutschland und europaweit (in Nürnberg, Hamburg, San Sebastian, Utrecht, Leeds, Paris³⁴)</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ <u>Gewinnung von Partnern für ein City-Logistik-Konzept</u>, zum Beispiel durch Vermietung von Werbeflächen auf den eingesetzten Fahrzeugen und Auszeichnung teilnehmender Unternehmen/Betriebe ▪ <u>Öffentlichkeitsarbeit, Marketing und Überzeugungsarbeit für innovative Fahrzeuge</u>: gezielte Ansprache von Unternehmen; Initiierung von Informationskampagnen oder -tagen zusammen mit den Wirtschaftsverbänden und Fahrzeugherstellern; öffentlichkeitswirksame Würdigung und Zertifizierung von Unternehmen, die innovative Fahrzeuge einsetzen (z.B. durch gezielte Unternehmensbesuche, Labels), Testmöglichkeit von städtischen Lastenrädern für Unternehmen und Bewerbung der Aktion ▪ <u>Bevorzugung verträglicherer Fahrzeugtypen bei Zufahrts- und Parkregelungen</u>: Nutzung der neuen Möglichkeiten der StVO zur Förderung von Elektrofahrzeugen: z.B. gesonderte Stellplätze für Elektrofahrzeuge und Ausweisung spezieller Ladezonen für Lieferfahrzeuge im Rahmen des City-Logistik-Konzeptes, Erweiterung der vorgeschriebenen Lieferzeiträume in Stadtteilen für E-Fahrzeuge/Lastenräder ▪ <u>Schaffung von Rahmenbedingungen für umweltfreundliche Fahrzeuge</u>, insb. Lademöglichkeiten auch zum schnellen Laden/Schnellladesäulen (siehe Maßnahmenfeld 4.5), ggf. auch für Gas-/Wasserstoffantriebe ▪ <u>Umstellung der städtischen Fahrzeugflotte auf Fahrzeuge mit emissionsarmen/-freien Antrieben</u>, sobald geeignete Fahrzeugtypen verfügbar sind (Fahrzeuge für die Ver- und Entsorgung, Müllabfuhr, Kehrfahrzeuge etc.) <p>Abhängigkeiten/Bezug zu anderen Maßnahmen</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ 4.5 Voraussetzungen für emissionsarme/-freie Antriebe ▪ 8.1 Mobilstationen ▪ 9.2 Minderung der Konflikte durch Lieferfahrzeuge in Stadtteilen 			
<p>Regionsrelevant: nein</p>	<p>Zielkonflikte:</p>		
<p>Akteure: Stadt Leverkusen, Unternehmen, Wirtschaftsverbände, Einzelhandel</p>			
<p>Priorität </p>	<p>Umsetzungsfrist </p>	<p>Kostenklasse € € € € €***</p>	<p>Kosten-Wirkungs-Klasse hoch</p>
<p>Sonstige Bemerkungen und Hinweise</p> <p>* kurzfristige Erstellung einer Machbarkeitsstudie zur City-Logistik in Leverkusen, ggf. zunächst für einen Modellversuch in einem Stadtteil und Initiierung dieses Modellversuches. ** Bei Erfolg schrittweise Erweiterung des City-Logistik-Konzeptes als Daueraufgabe. *** durchschnittliche Kosten pro Jahr für Koordinierung, ggf. Anschubfinanzierung und Beteiligung an baulichen Maßnahmen (Mikrodepots, Umschlagpunkte etc.).</p>			

³⁴ siehe Zusammenfassung von Erfahrungen und Resultaten in IHK 2018

	<p>9.2 Minderung der Konflikte durch Lieferverkehre in den Stadtteilen</p>	<p>A B C D E F</p>	
<p>Lieferverkehre benötigen Haltemöglichkeiten in möglichst kurzer Entfernung zu den Anlieferungszielen, die Park- bzw. Haltedauern sind dabei eher gering³⁵. Dienstleistungsverkehre (Handwerker etc.) haben demgegenüber oftmals längere Standzeiten, aber auch sie profitieren z. B. aufgrund von Material- und Werkzeugtransporten von kurzen Wegen zu ihren Zielen.</p> <p>Für Liefer- und Dienstleistungsverkehre sind in Leverkusen insbesondere an den aufkommensstarken Zielen in den Stadtteilzentren Lösungen zu erarbeiten, um einerseits die Zeitverluste (insbesondere für die Liefer- und Wirtschaftsverkehre) gering zu halten sowie andererseits Behinderungen für andere Verkehrsteilnehmer durch ein Falschparken der Fahrzeuge zu vermeiden (insbesondere auf Geh- und Radwegen). Einen großen Beitrag können hierzu City-Logistik-Konzepte in Stadtteilen leisten (siehe Maßnahmenfeld 9.1). Weitere Möglichkeiten bestehen vor allem in Ladezonen.</p>			
<p>Bausteine</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Erhebung der Stellplatzbedarfe für Liefer- und Dienstleistungsverkehre in den Quartieren und Abgleich mit den vorhandenen Ladezonen, Prüfung von weiteren Bedarfen für Ladezonen und ggf. Umsetzung (seitens der IHK Köln liegt bereits eine Studie zu Ladezonen vor) ▪ Privilegierung von Lieferfahrzeugen der Partner eines City-Logistik-Konzeptes (siehe Maßnahmenfeld 9.1) auf Ladezonen oder Ausweisung spezieller Ladezonen für die City-Logistik ▪ Kommunikation eines Ansprechpartners in der Verwaltung für Fragen/Anregungen zu Ladezonen ▪ Vorrang für Wirtschaftsverkehre bzw. das Kurzzeithalten von Wirtschaftsverkehren vor dem Parken, d.h. im Einzelfall Umwandlung von einzelnen Parkständen zu Ladezonen ▪ Einheitliche Beschilderung/Markierung von Ladezonen, um Aufmerksamkeit zu erzeugen und dem Falschparken entgegenzuwirken ▪ Intensivierung der Kontrollen des Ordnungspersonals in den Stadtteilen (im Rahmen einer Parkraumstrategie für die Stadtteile ohnehin umzusetzen, siehe Maßnahmenfeld 4.4) ▪ Berücksichtigung der notwendigen Stellplätze/Parkstände/Haltezonen für Dienstleistungsverkehre in der Aufstellung der kommunalen Stellplatzsatzung und bei Baugenehmigungen auf den Privatgrundstücken entsprechender Nutzungen ▪ Abstimmung mit Wirtschaftsverbänden: Da das Parken insbesondere im Innenstadtbereich ein komplexes und häufig kontrovers diskutiertes Thema ist, sollte eine regelmäßige Abstimmung mit dem Amt für Wirtschaftsförderung sowie den Wirtschaftsverbänden erfolgen. 			
<p>Abhängigkeiten/Bezug zu anderen Maßnahmen</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ 4.4 Weiterentwicklung der Parkraumstrategie ▪ 9.1 City-Logistik-Konzept 			
<p>Regionsrelevant: nein</p>	<p>Zielkonflikte:</p>		
<p>Akteure: Stadt Leverkusen, Unternehmen, Wirtschaftsverbände, Einzelhandel</p>			
<p>Priorität </p>	<p>Umsetzungsfrist </p>	<p>Kostenklasse € € € € € €***</p>	<p>Kosten-Wirkungs-Klasse mittel</p>
<p>Sonstige Bemerkungen und Hinweise</p> <p>* kurzfristige Prüfung der Bedarfe und ggf. Umsetzung von Ladezonen ** fortlaufende Anpassung an den Bedarf als Daueraufgabe *** Jährliches Maßnahmenprogramm, d.h. Kosten/Jahr</p>			

³⁵ Nach einer Studie der IHK Köln sollten Ladezonen zwischen 10 und 30 Minuten nutzbar sein (vgl. IHK 2018).



9.3 Effiziente Führung und Lenkung der Wirtschaftsverkehre



Zur Bündelung des Lkw-Quell- und Zielverkehrs ist eine einheitliche, konsistente und transparente Wegweisung zu verkehrsaufkommensstarken Gewerbe- und Industriestandorten notwendig. Die Wegweisung trägt nicht nur zur Orientierung der Fahrer bei und vermeidet Umwege, sondern entlastet auch sensible Netzabschnitte. Die gute Straßennetzerschließung von Leverkusen mit Direktanschluss an Autobahnen und Bundesstraßen erfordert die Beschilderung schon auf diesen überörtlichen Straßen. Zudem sollen auch Wohngebiete im Umfeld von Gewerbebeständen vom Parkdruck der Wirtschaftsverkehre entlastet werden.




Bausteine

- Definition und Verbreitung einheitlicher Gebietsbezeichnungen (ggf. auch mit einem Buchstaben- oder Nummernsystem) auf Wegweisern und Verbreitung an die ansässigen Unternehmen, sodass diese die Namen auf ihren Unterlagen und Anfahrsbeschreibungen verwenden.
- Entsprechende Überprüfung und Anpassung der Wegweisung für den Regional- und Fernverkehr im übergeordneten Straßennetz zusammen mit dem Landesbetrieb Straßen.NRW.
- Überprüfung und Anpassung der Wegweisung zu den bedeutenden Industrie- und Gewerbegebieten innerhalb der Stadtgrenzen von Leverkusen. Grundlage sollte das im Maßnahmenfeld 4.1 weiterentwickelte Straßennetz sein, wobei Bereiche mit Wohnbebauung und besonders sensible Straßenabschnitte in der Lkw-Routenführung ausgespart werden. Perspektivisch ist die Lkw-Routenführung an ein „Schnell“- und „Langsamstraßennetz“ anzupassen.
- Überprüfung der Routenempfehlungen der gängigen Routing- und Navigationssysteme und ggf. Korrekturmeldungen an die Anbieter, weitere Teilnahme am Projekt „Effiziente und stadtverträgliche Lkw-Navigation für NRW“.
- Meldung langfristiger Baustellen an die Hersteller von Navigationssoftware und an das Projekt „Effiziente und stadtverträgliche Lkw-Navigation für NRW“ sowie auch frühzeitige Ausschilderung geeigneter Umfahrungsrouten.
- Im Einzelfall sind Durchfahrtsverbote von Lkw eine Option, um sensible Bereiche von Lkw-Verkehren zu entlasten, sofern Alternativstrecken für Lkw zur Verfügung stehen. Durchfahrtsverbote sind vorab intensiv zu prüfen und abzustimmen. In der Öffentlichkeitsbeteiligung genannter Prüfbedarf besteht auf der Bergische Landstraße (sie ist aber gleichzeitig auch Alternativstrecke für die Autobahn 1).
- In Kooperation mit dem CHEMPARK sollen Möglichkeiten geprüft werden, um Wohngebiete insb. nachts von parkenden Lkw zu entlasten: Zum Beispiel Nutzung der Parkplätze des CHEMPARKS über Nacht für das Abstellen von Lkw mit persönlichem Anmeldeverfahren mit Kfz-Kennzeichen, ggf. automatischer Schranke.

Verlagerungen auf die Schiene:

- In Anbetracht der auch bundesweiten Bestrebungen, die Schiene wieder stärker als Verkehrsträger des Güterverkehrs zu nutzen³⁶, sollte eine Flächenvorsorge betrieben werden, die auch derzeit nicht genutzte Gleise oder Potenzialflächen für Gleise erhält. Zu empfehlen ist eine Potenzialstudie, die in Abstimmung mit den Wirtschaftsbetrieben aktuelle und zukünftige Potenziale für Gleisanbindungen untersucht und dementsprechende Empfehlungen zur Flächenvorsorge erarbeitet.
- Prüfung der Möglichkeiten, für neue und ggf. bestehende Gewerbebestände die Schiene als Verkehrsträger (wieder) stärker zu nutzen. Ein bundesweites Ziel ist die Erhaltung bzw. Entwicklung der Schieneninfrastruktur, um insbesondere die prognostizierten Zunahmen im Lkw-Fernverkehr

³⁶ siehe Masterplan Schienengüterverkehr des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur

		9.3 Effiziente Führung und Lenkung der Wirtschaftsverkehre		<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> A B C </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 5px;"> D E F </div>	
<p>stärker von der Straße auf die Schiene zu verlagern. Hierzu sind auch regionale Abstimmungen/Koordinierungen zu empfehlen (siehe Best-Practice-Beispiel Region Hannover unter „Sonstige Bemerkungen und Hinweise“).</p> <p>Abhängigkeiten/Bezug zu anderen Maßnahmen</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ 4.1 Weiterentwicklung des Straßennetzes 					
Regionsrelevant: ja			Zielkonflikte:		
Akteure: Stadt Leverkusen, Straßen.NRW, Wirtschaftsverbände, Unternehmen, Eisenbahnbundesamt, Deutsche Bahn					
Priorität 		Umsetzungsfrist 		Kostenklasse € € € € €*	
Kosten-Wirkungs-Klasse mittel					
<p>Sonstige Bemerkungen und Hinweise</p> <p>* durchschnittliche Kosten/Jahr als Teil des täglichen Verwaltungshandelns (kontinuierliche Prüfung, Weiterentwicklung und Abstimmung eines Konzeptes zur Lenkung der Wirtschaftsverkehre); Förderung möglich</p>					

5.10 Handlungsfeld J: Pendler-, Veranstaltungs- und Einkaufsverkehre

Die Pendler-, Veranstaltungs- und Einkaufsverkehre haben für die Stadt Leverkusen eine wichtige wirtschaftliche Bedeutung – sowohl was Berufspendler als auch Einkaufs- und Freizeitpendler angeht. Die Pendlerverkehre führen aber auch zu erheblichen Verkehrsbelastungen zu den morgendlichen und nachmittäglichen Berufsverkehrsspitzen, die sowohl innerhalb als auch außerhalb der städtischen Bereiche zu Staulagen auf den Straßen führen. Die damit einhergehenden Zeitverluste bedeuten zum einen wirtschaftliche Belastungen für die Unternehmen und zum anderen einen Attraktivitätsverlust des Standortes Leverkusen.

Ebenfalls von verkehrlicher Bedeutung sind die mit (Groß-)Veranstaltungen einhergehenden Verkehre, die zum Beispiel durch Aktivitäten im Neulandpark oder in der BayArena hervorgerufen werden und punktuelle Verkehrsspitzen auslösen. Des Weiteren ziehen die zentralen Versorgungsbereiche Leverkusens, insbesondere die der drei größeren Zentren Wiesdorf, Opladen und Schlebusch, Besucher in die innerstädtischen Bereiche und verursachen auf dem Hin- und Rückweg sowie innerhalb der Zentren Verkehr.

Das Handlungsfeld stellt aufgrund der zahlreichen Überschneidungen zu weiteren Handlungsfeldern ein Querschnittsfeld dar. Die Berührungspunkte des Handlungsfeldes Pendler-, Veranstaltungs- und Einkaufsverkehre liegen insbesondere im Bereich des Kfz-Verkehrs, des ÖPNVs, der Multi- und Intermodalität sowie des Mobilitätsmanagements, aber auch zum Fußverkehr bestehen mitunter einige Querbezüge. Um Doppelstrukturen zu vermeiden, wird an bestimmten Stellen auf die betreffenden Maßnahmenfelder verwiesen.

5.10.1 Handlungsbedarfe bei Pendler-, Veranstaltungs- und Einkaufsverkehren

Leverkusen ist aufgrund seiner räumlichen Lage in der Metropolregion Köln mit unmittelbarer Nähe zu Köln, Düsseldorf und Bonn sowohl mit hohem Durchgangs- als auch Pendlerverkehrsaufkommen konfrontiert. Insgesamt pendeln täglich über 80.000 Menschen aus beruflichen Gründen nach Leverkusen bzw. aus Leverkusen heraus auf (siehe Abbildung 98 und Tabelle 14). Unter Berücksichtigung des Hin- und Rückweges ergibt dies über 160.000 Pendlerbewegungen.

Abbildung 98: Leverkusener Ein- und Auspendler (nur Berufspendler)



Quelle: eigene Darstellung nach IT NRW

Tabelle 14: Ein- und Auspendler (nur Berufspendler) in Zahlen

Stadt	Einpendler	Stadt	Auspendler
Köln	10.860	Köln	14.445
Bergisch Gladbach	2.710	Düsseldorf	3.159
Leichlingen	2.424	Langenfeld	2.546
Langenfeld	2.202	Bergisch Gladbach	1.949
Burscheid	2.048	Monheim	1.715
weitere Städte	22.156	weitere Städte	15.686
Gesamt	42.200	Gesamt	39.500

Quelle: eigene Darstellung nach IT NRW

Hinzugerechnet werden muss die nicht definierte Zahl von Freizeit- und Einkaufspendelnden sowie Veranstaltungsverkehre. Veranstaltungsverkehre sind zwar nicht so zentrumsbezogen und verteilen sich heterogener über das Stadtgebiet, da die einzelnen Veranstaltungsorte nicht zwangsläufig in zentralen Bereichen der Stadt bzw. Stadtteile liegen. Allerdings erzeugen insbesondere Großveranstaltungen (z.B. BayArena, Forum, Ostermann Arena, Neulandpark) ein großes, punktuell-Quell- und Zielverkehrsaufkommen.

Allein die Zahl der Berufspendler zeigt die Bedeutung und Herausforderung der Pendlerverkehre für Leverkusen deutlich. Ein erheblicher Teil dieser Pendlerverkehre wird als motorisierter Individualverkehr zurückgelegt³⁷ und führt zu Verkehrsbelastungen, entsprechenden Emissionen sowie Flächenverbrauch für die notwendigen Parkplätze. Folgewirkungen der hohen Pkw-Verkehrsmengen sind autogerechte Straßenraumgestaltungen, die andere Verkehrsteilnehmer benachteiligen, zum Teil sogar gefährden und die Aufenthalts- und städtebauliche Qualität deutlich mindern.

³⁷ Entsprechend der Mobilitätsbefragung aus dem Jahr 2016 nutzen 66 % der Leverkusener auf ihren zum Arbeitsplatz bezogenen Wegen das Auto. Für Pendlerverkehre (Ein- und Auspendler) kann mindestens ein ähnlich hoher Wert angenommen werden.

Die mit Pendler-, Veranstaltungs- und Einkaufsverkehren einhergehenden Belastungen müssen so verträglich wie möglich abgewickelt werden, um einerseits eine gute Erreichbarkeit Leverkusens und damit wirtschaftliche Konkurrenzfähigkeit zu gewährleisten und um andererseits Konflikte mit anderen Verkehrsarten abzubauen. Dazu sind folgende Handlungsbedarfe vordringlich:

- sukzessive Verlagerung eines möglichst großen Teils der Pendlerverkehre auf den Umweltverbund (dazu ist ein Ausbau des Umweltverbundes, insb. des ÖPNV, notwendig, siehe Handlungsfeld ÖPNV / SPNV).
- Verbesserte Orientierungsmöglichkeiten in innerstädtischen Bereichen (innerhalb der Zentren, zu wichtigen Zielen, zu Parkplätzen) sowie vorgelagert im Bereich von übergeordneten Straßen zur frühzeitigen Lenkung der Besucherverkehrsströme.
- Stadtverträgliche Abwicklung von Veranstaltungsverkehren im direkten Umfeld der Veranstaltung sowie auf den hin- bzw. wegführenden Achsen.
- Entzerrung und stadtverträgliche Abwicklung von Pendlerverkehren auf Leverkusener Stadtgebiet (insbesondere an bedeutenden Verkehrsknotenpunkten und im Bereich der Zentren).

5.10.2 Grundsätze und Zielsetzung

Zielsetzung im Bereich der Pendler-, Veranstaltungs- und Einkaufsverkehre ist ein Ausbau der ÖPNV-Nutzung und die Attraktivierung der Verknüpfung von Verkehren, um dadurch eine Verlagerung von Verkehrsanteilen auf den Umweltverbund zu erreichen. Darüber hinaus soll eine möglichst stadtverträgliche Abwicklung der anfallenden MIV-Verkehre gewährleistet werden. Dazu müssen alternative und attraktive Mobilitätsangebote im Bereich der Pendler-, Veranstaltungs- und Einkaufsverkehre etabliert werden und Umstiegsmöglichkeiten zwischen den Verkehrsarten attraktiviert und ausgebaut werden – insb. Park & Ride möglichst außerhalb der Zentren- und Siedlungsbereiche. Andererseits soll die Lenkung von Verkehren in den innerstädtischen Bereichen verbessert werden, um Verkehre zielgerichtet zu führen und unnötige Verkehrsbelastungen zu vermeiden.

5.10.3 Maßnahmenfelder

Auf Grundlage der Analyseergebnisse wurden die Ziele des Mobilitätskonzeptes (siehe Zwischenbericht: Mobilitätskonzept 2030 +; 2019) entwickelt. Aufbauend auf diesen Zielen und den Handlungsbedarfen wurden die Maßnahmenfelder 10.1 und 10.2 abgeleitet (siehe Tabelle 15).

Tabelle 15: Handlungsfeld Pendler-, Veranstaltungs- und Einkaufsverkehre - Maßnahmenfelder

Maßnahmenfelder	Priorität	Umsetzung			
		kurzfristig	mittelfristig	langfristig	Daueraufgabe
10.1 Verbesserung der Orientierung / Besucherlenkung	niedrig	x			
10.2 Optimierung der Veranstaltungsverkehre	mittel				x



10.1 Verbesserung der Orientierung / Besucherlenkung



Zur stadtverträglichen Abwicklung der Pendler-, Veranstaltungs- und Einkaufsverkehre in Leverkusen bietet sich zunächst eine verbesserte Lenkung dieser Verkehre über zielgruppenspezifische Leitsysteme an. Eine einfach und schnell erfassbare Wegweisung zu bestimmten Zielen im Stadtgebiet (z.B. Zentren, Veranstaltungsorte, Tourismusziele, Parkplätze, etc.) ermöglicht Besuchern direkte Routen zu nutzen und so zusätzlichen Verkehr in bestimmten Bereichen zu vermeiden. Zielgruppenspezifische Leitsysteme sind darüber hinaus auch innerhalb der Zentren bzw. im Bereich von Veranstaltungsorten denkbar und tragen dazu bei, die Verkehre auf der letzten Meile zu lenken. Dabei ist ein einheitliches Design sowie eine Reduktion auf ein notwendiges Mindestmaß wichtig, um einen „Schilderwald“ zu vermeiden und die Begreifbarkeit des Systems zu erhalten.

Bausteine

Die Verbesserung der Orientierung und Besucherlenkung für Pendler-, Veranstaltungs- und Einkaufsverkehre im Leverkusener Stadtgebiet soll dazu beitragen, die genannten Verkehre möglichst schnell und stadtverträglich zu den jeweiligen Zielen zu führen. Dazu sind die folgenden Bausteine zu berücksichtigen:

- Konzeption von zielgruppenspezifischen Leitsystemen
Dies gilt sowohl für den großräumigen Bereich (Stadtgebiet, ggf. Region) sowie für den kleinräumigen Bereich (letzte Meile zum Zielort); touristisches Leitsystem; Veranstaltungsleitsystem, innerstädtische Leitsysteme für den Fußverkehr in den Zentren (ähnlich wie in Opladen)
- Leitsystem zur Lenkung der MIV-Pendler auf P&R-Parkplätze (siehe Maßnahmenfeld 4.7)
- Wegweisung barrierefreier Wege zu Zielen von Besuchern, sowohl statisch als auch digital (z. B. über eine app-gestützte, interaktive Stadtkarte)
- Aktive Kommunikation und Bewerbung der Anreise mit dem Umweltverbund, insb. mit dem ÖPNV und/oder mittels P&R, durch den Einzelhandel, Hoteliers, Gastronomie etc.
- Erarbeitung eines Corporate Designs für die zielgruppenspezifischen Leitsysteme
Schaffung eines wiederkehrenden sowie einfach und schnell zu erfassenden Designs, das im Zusammenhang mit weiteren Vermarktungsmaßnahmen des Mobilitätskonzepts stehen sollte (z.B. Dachmarke Mobilität in Leverkusen, siehe Maßnahmenfeld 8.3 Digitalisierung und Vernetzung)

Abhängigkeiten/Bezug zu anderen Maßnahmen

- **4.7** Verkehrslenkung und -information
- **10.2** Optimierung der Veranstaltungsverkehre
- **11.6** Öffentlichkeitsarbeit für nachhaltige Mobilität

Regionsrelevant: nein	Zielkonflikte:
Akteure insb.: Stadt Leverkusen, Wirtschaftsförderung, Einzelhandel, Tourismusverband, ...	

Priorität 	Umsetzungsfrist 	Kostenklasse € € € € €*	Kosten-Wirkungs-Klasse mittel
----------------------	----------------------------	-----------------------------------	---

Sonstige Bemerkungen und Hinweise:
* jährliches Budget mit unregelmäßig wiederkehrender Konzeption und Umsetzung einzelner Leitsysteme bzw. einmalige Aufstellung eines Corporate Designs



10.2 Optimierung der Veranstaltungsverkehre



Veranstaltungsverkehre, insbesondere von Großveranstaltungen, lösen azyklische Verkehrsspitzen im Nahbereich der Veranstaltung (fließender und ruhender Verkehr) sowie auf regionalen Verbindungsachsen zur und von den Veranstaltungen (nur fließender Verkehr) aus. Ziel ist die möglichst weite Verlagerung auch dieser Verkehre auf den Umweltverbund, insb. ÖPNV, wozu hier weitere attraktive Angebote zu schaffen sind (siehe Maßnahmenfelder 3.1.3, 3.8).

Bausteine

Die Optimierung der Veranstaltungsverkehre beginnt mit der Lenkung dieser (siehe Maßnahmenfeld 10.1). Daran anknüpfend bestehen weitere Bausteine, die auf eine stadtverträgliche Abwicklung der durch Veranstaltungen entstehenden Verkehre abzielen:

- **Ausbau von P&R und Nutzung dieser Parkplätze auch für Großveranstaltungen**
dazu sollten Sonderbuslinien eingesetzt werden, um die punktuell hohen Quell- und Zielverkehrsmengen zwischen den Veranstaltungsorten und den P&R-Parkplätzen transportieren zu können
- **ggf. Einrichtung temporärer P+R-Parkplätze bei Großveranstaltungen**
Je nach Veranstaltungsort und Uhrzeit/Wochentag der Veranstaltungen können temporäre P&R-Parkplätze hinzugezogen werden (z. B. private Parkplätze, Parkplätze von Unternehmen), die über Sonderbuslinien angebunden werden
- **ÖPNV-Kombitickets**
Die Kombination der Veranstaltungstickets mit dem ÖPNV ist ein Anreiz zur Nutzung des ÖPNVs, da der Fahrpreis bereits im Ticket für die Veranstaltung integriert ist. Möglich sind z. B. Kombitickets für Kongresse/Veranstaltungen/Konzerte (Ticket als ÖPNV-Fahrschein) oder ÖPNV-Fahrkarten, die gleichzeitig einen Verzehrgutschein für Veranstaltungen beinhalten
- **Förderung der Anreise mit dem Fahrrad:**
bewachte Fahrradparkplätze bei Großveranstaltungen (Zusammenarbeit z.B. mit dem ADFC), Anschaffung mobiler Radabstellanlagen
- **Erhebung von Parkgebühren bei Veranstaltungen**
Für Parkplätze mit direkter Nähe zum Veranstaltungsort sollten Parkgebühren erhoben werden, sofern alternative Anreiseangebote (ÖPNV, P&R) bestehen. Entsprechende Kontrollen des ruhenden Verkehrs sind als begleitende Maßnahme ebenfalls durchzuführen.
- **Frühzeitige Informationen und Kommunikation der alternativen Anfahrtsmöglichkeiten:**
Für Veranstaltungen sollte bereits bei der Reiseplanung (z. B. im Internet, per App oder mit Hinweisen auf den Veranstaltungstickets) auf die entsprechenden Anreisemöglichkeiten hingewiesen werden (unter Hervorhebung des Umweltverbundes)

Abhängigkeiten/Bezug zu anderen Maßnahmen

- | | |
|---|---|
| ▪ 3.1.3 Optimierung des Angebotes in Schwachverkehrszeiten | ▪ 4.4 Weiterentwicklung der Parkraumstrategie |
| ▪ 3.8 Kommunikation und Marketing | ▪ 10.1 Verbesserung der Orientierung / Besucherlenkung |

Regionsrelevant: ja

Zielkonflikte:

Akteure insb.:

Stadt Leverkusen, wupsi GmbH, private Veranstalter

Priorität



Umsetzungsfrist



Kostenklasse



Kosten-Wirkungs-Klasse

niedrig



10.2 Optimierung der Veranstaltungsverkehre



Sonstige Bemerkungen und Hinweise:

* jährliches Budget, weitere Kosten sind in Maßnahmen der Handlungsfelder öffentlicher Personenverkehr (3.8 Kommunikation & Marketing) und fließender und ruhender Kfz-Verkehr (4.4 Weiterentwicklung der Parkraumstrategie) enthalten.

5.11 Handlungsfeld K: Mobilitätsmanagement und -kultur

5.11.1 Grundsätze und Zielsetzung

Betriebliches Mobilitätsmanagement setzt in Betrieben und kommunalen Verwaltungen v. a. bei der Mobilität der Mitarbeiter, bei der Parkraumausstattung, bei Dienstreisen sowie beim Fuhrpark an. Im betrieblichen Mobilitätsmanagement von Unternehmen fokussiert sich die Rolle der Stadt vor allem auf eine Beraterfunktion sowie als Initiator, Unterstützer und ggf. Koordinator von Pilotprojekten.

Im schulischen Mobilitätsmanagement sind Schulen und Eltern systematisch zu ermutigen und anzuregen, um Maßnahmen zu realisieren, welche eine eigenständige, sichere und nachhaltige Mobilität von Kindern und Jugendlichen fördern. Synergieeffekte ergeben sich v. a. mit der Schulwegsicherheit und der Straßenraumgestaltung.

Auch durch die eigenen Handlungen der Stadt Leverkusen sollten die Grundlagen des Mobilitätsmanagements weiter gestützt werden. Im kommunalen Mobilitätsmanagement kann die Stadt – als wichtiger Arbeitgeber und Vorbild – direkt in den eigenen Strukturen tätig werden und Konzepte und Maßnahmen mit einer breiten öffentlichen Kommunikation umsetzen. Das vorhandene, verwaltungsinterne Mobilitätsmanagement stellt einen guten Ausgangspunkt für weitere bzw. verstärkte Maßnahmen und Aktivitäten dar. Die Stadt sollte diesbezüglich selbstbewusst als gutes Vorbild vorangehen und bei Betrieben und Schulen effektivere Überzeugungsarbeit leisten.

5.11.2 Handlungsbedarf in Sachen Mobilitätsmanagement und -kultur

In Leverkusen gibt es bereits eine Vielzahl unterschiedlicher Anknüpfungspunkte und Akteure, die im Bereich des Mobilitätsmanagements tätig sind. Die bisherigen Aktivitäten können noch weiter optimiert und zu einer konzernweiten und umfassenden Strategie des Mobilitätsmanagements entwickelt werden. Es ist nicht leicht, die unterschiedlichen Aktivitäten insgesamt zu erfassen und zu überschauen – umso schwieriger ist es, eine umfassende Strategie aufzustellen und zu koordinieren.

So könnten noch mehr Potenziale und Synergieeffekte ausgeschöpft werden, indem alle bereits aktiven Akteure sowie mögliche, interessierte Neueinsteiger ihre Aktivitäten und Kräfte bündeln und möglichst auf gemeinsamen Zielvorstellungen basierend kooperieren. Ziel sollte eine dauerhafte und zentral aufgestellte „Koordinierungsstelle Mobilität“ sein. Deren Beheimatung sollte bei der Stabsstelle Mobilität des städt. Baudezernates für Planen und Bauen liegen (z. B. im Umfang der Mobilitätsmanagerstelle oder des Arbeitskreises Mobilität. Diese zentrale Stelle soll nicht „von oben herab“ die Inhalte des Mobilitätsmanagements in Leverkusen diktieren, sondern vielmehr alle Akteure zusammenbringen, einen Überblick über alle Aktivitäten erreichen und gemeinsam – stra-

tegisch koordinierend und vermittelnd – Ziele und weiteres Vorgehen der Stadtgesellschaft entwickeln. Dies bietet die Möglichkeit, das Know-how und die Akteure stärker miteinander zu vernetzen und gezielt weiter zu qualifizieren.

Ziel sollte es außerdem sein, ansässige Betriebe in ihren bisherigen Bestrebungen zur Einführung von Mobilitätsmanagementmaßnahmen zu unterstützen bzw. weitere Betriebe von den Vorteilen eines Mobilitätsmanagements zu überzeugen. Durch eine solche Mobilitätsberatung kann ein nachhaltiges und kosteneffizientes Mobilitätsmanagement auf allen Ebenen implementiert werden.

Im Rahmen der Wirtschaftsförderung und Bauleitplanung kann außerdem Einfluss auf Betriebe genommen und die Aufstellung von Mobilitätsmanagementkonzepten unterstützt werden. Mobilitätsmanagement und nachhaltige Mobilität sollen daher ein fester Bestandteil der Stadtplanung sowie in der öffentlichen Kommunikation der Stadt werden. Mögliche Einsatzbereiche sind z. B. die Festlegung von Bedingungen zur Ansiedlung von Gewerbe auch unter Nachhaltigkeitskriterien, eine neue Stellplatzsatzung sowie die gezielte Information von Investoren, Akteuren und Zielgruppen z. B. im Rahmen der Bauberatung.

Begleitet werden sollten alle Maßnahmen durch entsprechendes Marketing und öffentliche, positive Kommunikation. Selbstbewusst sollte über wirksame Aktivitäten oder Pilotprojekte berichtet werden, um Akteure und Bevölkerung für das Thema nachhaltige Mobilität zu sensibilisieren, zu motivieren und ein stärkeres Bewusstsein für ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten in der Stadtgesellschaft zu erzeugen. Durch Aktionen, Veranstaltungen, Wettbewerbe und Kampagnen sowie ein gut aufbereitetes Informationsangebot an zentraler Anlaufstelle kann eine breite Akteurs- und Bevölkerungsmenge erreicht und von den Vorteilen der neuen Mobilitätskultur überzeugt werden.

5.11.3 Maßnahmenfelder

Aufbauend auf den Ergebnissen der Bestandsanalyse, Meldungen aus dem Beteiligungsprozess sowie dem Zielkonzept wurden die folgenden Maßnahmenfelder 11.1 bis 11.9 abgeleitet:

Tabelle 16: Handlungsfeld Mobilitätsmanagement und -kultur – Maßnahmenfelder

Maßnahmenfelder	Priorität	Umsetzung			
		kurzfristig	mittelfristig	langfristig	Daueraufgabe
11.1 Mobilitätsmanagement in der Stadtverwaltung	hoch				x
11.2 Stärkung themenbezogener Netzwerke	mittel				x
11.3 Implementierung von Mobilitätsmanagement in der Stadtplanung	mittel				x
11.4 Überzeugung und Unterstützung im betrieblichen Mobilitätsmanagement	hoch				x
11.5 Lenkung und Unterstützung des schulischen Mobilitätsmanagement	hoch				x
11.6 Öffentlichkeitsarbeit für nachhaltige Mobilität	hoch ★				x
11.7 Zielgruppenspezifische Bildung und Information	mittel				x
11.8 Aktionen und Imagebildung	mittel				x



11.1 Mobilitätsmanagement in der Stadtverwaltung



Anfang 2016 beschloss der Rat der Stadt Leverkusen, ein kommunales Mobilitätsmanagement (MM) aufzubauen. Erste Maßnahmen wurden umgesetzt, es fehlt allerdings eine integrierte Gesamtstrategie. Die Vorbildfunktion der Stadt und ihrer Verwaltung ist auszubauen, um als erfolgreiches Beispiel andere Betriebe und Akteure glaubhaft überzeugen zu können. Durch Mitgliedschaft im Zukunftsnetz Mobilität NRW können jetzt neue Impulse gesetzt werden. Dauerhaft und strategisch organisiert werden kann das kommunale MM z. B. durch eine Koordinierungsstelle Mobilitätsmanagement bzw. ämterübergreifende Arbeitsgruppe um den Mobilitätsmanager. Zunächst sollten die Maßnahmen des betrieblichen MM auf die Bedürfnisse der städtischen Angestellten angepasst werden (Befragung). Dadurch kann vor konkreter Ausplanung und Umsetzung eine bessere Effizienz erwartet werden. Insbesondere Jobticket, Radverkehrsförderung und Bildung von Fahrgemeinschaften lassen weiterhin große Potenziale vermuten. So eignet sich z. B. die Anschaffung von weiteren elektrischen Diensträdern (oder Lastenrädern und E-Scootern) für kurze Dienstwege innerhalb der Stadt zwischen den dezentral gelegenen Verwaltungsstandorten. Ebenfalls zu prüfen sind verstärkte Umsetzungen umweltfreundlicher Antriebe der Dienstfahrzeuge und Baumaschinen (daher ist hier eine enge Abstimmung mit dem Flottenmanagement und dem FB 11 der Stadt erforderlich). Die Nutzung bestehender Carsharing-Modelle und des Fahrradverleihsystems sollte in der Verwaltung weiter forciert werden. Durch entsprechende Infrastruktur (z. B. Abstellanlagen und Boxen, Ladestellen) und Finanzierungsmodelle für privat nutzbare Diensträder kann auch die Anreise zur Arbeit weiter auf das Rad verlagert werden. Zur Förderung von Fahrgemeinschaften bietet es sich an, eine zentrale (digitale) Plattform in Form einer Mitfahrzentrale aufzubauen, die später ggf. auch allen Bürgern und Betrieben stadtweit zur Verfügung steht. Alle Maßnahmen und deren Wirkung sollten evaluiert und Erfolge offensiv kommuniziert werden.

Bausteine

Die Maßnahmenbausteine sehen eine strategische Koordination und Ausweitung des kommunalen Mobilitätsmanagements vor.

- Strategische Koordination an zentraler Stelle durch die Stabsstelle Mobilitätsmanagement, welche dauerhaft als Planstelle eingerichtet werden sollte.
- Mitarbeiterbefragung zur Ermittlung von Potenzialen und Maßnahmenakzeptanz
- Ausbau und stärkere Bewerbung des Job-Tickets (vgl. Masterplan Green City)
- weitere Dienst-Pedelecs, Ausbau Radinfrastruktur (Abstellanlagen)
- Forcierte Nutzung von Carsharing und des Fahrradverleihsystems für Dienstfahrten
- Finanzierungs- und Anreizmodelle für Mitarbeitende (Leasing Diensträder, E-Fahrzeuge)
- Förderung von Fahrgemeinschaften (Mitfahrerparkplätze, Mitfahrbörse: perspektivisch ganzstädtisch ausweitbar)
- Weiterführung von Programmen wie *Stadtradeln* oder *Mit dem Rad zur Arbeit*
- Umrüstung städtischer Flotten (Dienstfahrzeuge, Baumaschinen): Selbstverpflichtung
- Ausweitung des MM auf alle städtischen Ämter und Tochtergesellschaften
- Evaluation und Marketing

Abhängigkeiten/Bezug zu anderen Maßnahmen:





- Alle Maßnahmenfelder

Regionsrelevant: nein

Zielkonflikte:

Akteure:

Stadtverwaltung, Mobilitätsmanager/Koordinierungsstelle, Polizei, Zukunftsnetz Mobilität NRW,

 11.1 Mobilitätsmanagement in der Stadtverwaltung			
Verkehrsbetriebe, Technische Betriebe, Carsharing-Anbieter, Ver- und Entsorger, Wohnungsgesellschaften, Informationsverarbeitung, Klinikum, ADFC, ...			
Priorität 	Umsetzungsfrist 	Kostenklasse € € € € €*	Kosten-Wirkungs-Klasse hoch
Sonstige Bemerkungen und Hinweise: * laufende Kosten für die Stelle des Mobilitätsmanagements der städtischen Koordinierungsstelle sowie zur jährlichen und sukzessiven Förderung und Anschaffung emissionsfreier/-armer Fahrzeuge			



11.2 Stärkung themenbezogener Netzwerke



Mobilitätsmanagement lebt vom Dialog aller Beteiligten. Vorteile, Möglichkeiten und Zugangsformen nachhaltiger Mobilität müssen Anbietern und Nutzenden bekannt gemacht werden. Die Stadt Leverkusen soll dabei eine koordinierende, motivierende und unterstützende Rolle einnehmen. Die Vernetzung innerhalb der Verwaltung als auch in stadtweiten oder regionalen Gruppen hilft dabei, effiziente Vorgehensweisen und innovative Maßnahmen zu entwickeln und von Erfahrungen anderer zu profitieren. Notwendig ist konstante Aktivität und reges Engagement. Neben der Arbeit in Netzwerken und Arbeitsgruppen soll die Stadt auch aktiv an weitere Akteure herantreten, informieren, motivieren und Kontakte zwischen Interessens- und Akteursgruppen vermitteln. Bestehende Strukturen (u. a. Mobilitätsmanager, Arbeitsgruppen, interfraktioneller Arbeitskreis) sind dafür beizubehalten und weiter zu stärken. Verwaltungsinterne Arbeitsgruppen dazu sollten stets alle relevanten Ämter und Beiräte einbeziehen. Die Organisation in übergeordneten Netzwerken (z. B. Zukunftsnetz Mobilität NRW) ist im Rahmen des Wissensaustauschs extrem wichtig. Hier werden Hilfestellungen erforderlich, um Mobilitätsmanagement und gelebte Mobilitätskultur erfolgreich zu realisieren und in die Stadtgesellschaft hinauszutragen. Weitere Kooperationspartner und Multiplikatoren sind ebenenübergreifend zu identifizieren und zu integrieren.

Bausteine

Die Hauptaufgabe besteht darin, zuerst alle laufenden Aktivitäten und Akteure zu erfassen und Kontakt aufzunehmen. Daraufhin sind alle „an einen Tisch“ zu bringen, zu vernetzen und Aktivitäten effizient zu koordinieren. Neben Anregung des gegenseitigen Wissensaustauschs sollten aktiv beratende Tätigkeiten ergriffen werden. Die konkret erforderlichen Aufgaben sind zu definieren und zuständige Verwaltungsstrukturen bedarfsgerecht zu stärken. Empfehlenswert ist der Aufbau bzw. die Weiterentwicklung zu einer städtischen Koordinierungsstelle, die als Ansprechpartner für Interessierte dient, sich aktiv in Netzwerken engagiert, informiert, neue Projekte und Maßnahmen anstößt sowie mögliche Akteure gewinnt und bei Bedarf anfänglich begleiten kann. Sie kann als maßgebender Akteur aller weiteren Maßnahmen dieses Handlungsfeldes auftreten.

- Aufrechterhaltung, Anpassung und Stärkung bestehender Strukturen durch die „Koordinierungsstelle MM“ (z. B. Fortführung des Arbeitskreises, welcher zur Erarbeitung des Mobilitätskonzepts gebildet wurde, Zusammensetzung kann je thematischem Schwerpunkt variieren)
- Koordinierte Ausweitung städtischer (Networking-)Aktivitäten
- Federführung und Engagement in städt./reg. Netzwerken und Arbeitsgruppen: aktivieren, informieren, motivieren, vermitteln
- Stetige und aktive Weiterbildung (z. B. im Zukunftsnetz Mobilität NRW)
- Anlaufstelle für interessierte Akteure anbieten (Betriebe, Vereine, Schulen, etc.)
- Ansprache, Motivation und Information möglicher weiterer Akteure der Stadtgesellschaft

Abhängigkeiten/Bezug zu anderen Maßnahmen:

- Zahlreiche Anknüpfungspunkte zu anderen Maßnahmen:
- im **Radverkehr** insbesondere **2.4** Ausbau und Unterhaltung von Radabstellanlagen, **2.5** Pflege und Instandhaltung von Radverbindungen, **2.8** Umgang mit Angeboten der Mikromobilität;
- im **ÖPNV/SPNV** insbesondere die stadtgrenzenüberschreitenden Maßnahmenfelder, wie **3.1.4** Machbarkeitsstudie zu einem regionalen Wasserbus auf dem Rhein, **3.2** Weiterentwicklung des schienengebundenen Verkehrs;
- Alle Maßnahmen des Mobilitätsmanagements

Regionsrelevant: ja

Zielkonflikte:



11.2 Stärkung themenbezogener Netzwerke

Akteure:

Mobilitätsmanager (Verwaltung), interfraktioneller Arbeitskreis, Netzwerke (z. B. Zukunftsnetz Mobilität NRW), Verkehrsbetriebe, IHK, ansässige Unternehmen, Vereine/Verbände, Schulen, ...

Priorität



Umsetzungsfrist



Kostenklasse



Kosten-Wirkungs-Klasse

hoch



11.3 Implementierung von Mobilitätsmanagement in der Stadtplanung






Die Einbindung nachhaltiger Mobilitätsformen und deren Implementierung durch Mobilitätsmanagement wird bestenfalls bereits früh im Planungsprozess (Bauvorhaben, Stadtentwicklungsmaßnahme) berücksichtigt. Es gilt, Verkehr von vornherein zu vermeiden bzw. umwelt- und stadtverträglich zu organisieren. Bereits während der Planung sind die verkehrliche Erschließung (fließender und ruhender Verkehr) und nachhaltige Alternativen (z. B. Rad- und Fußwege sowie ÖV-Anschluss) einzubeziehen. Dies kann z. B. durch die Bildung flexibler Verwaltungsstrukturen mit fach- und ämterübergreifenden Planungsteams projektbezogen realisiert werden. Die Förderung nachhaltiger Mobilität und Verkehrsvermeidung soll sowohl bei Neuvorhaben als auch bei Änderungen im Bestand Vorrang bekommen (z. B. Innenentwicklung, Nutzungsmischung, kurze Wege, smart-city, Carsharing, Fahrradparken, Logistik, Mobilitätsmanagement). Dabei kann eine verbindliche Formulierung von übergeordneten oder objekt- bzw. gebietsbezogenen Mobilitätsstandards bereits bei Ausweisung von Entwicklungsgebieten oder dem Verkauf städtischer Grundstücke helfen (z. B. über ein Punktesystem beim Verkauf von Grundstücken mit nachhaltigen Kriterien). Mittels städtebaulicher Verträge lassen sich Vorgaben sichern. Auch eine neue Stellplatzsatzung dient dazu, verbindliche Mobilitätsvorgaben an Bauherren zu definieren. ÖPNV-Betreiber und -aufgaben-träger sind bereits im Rahmen der Planung mit einzubeziehen, um eine gute Erreichbarkeit mit Bus und Bahn zu gewährleisten und potenzielles MIV-Aufkommen zu reduzieren, bevor es entsteht (vgl. Maßnahmen-vorschläge Klimaschutzteilkonzept NVR). Investoren sind gezielt und aktiv über Vorteile von Maßnahmen und Möglichkeiten zur Verkehrsvermeidung zu informieren (z. B. Carsharing, vergünstigte ÖV-Tickets, Infos für zukünftige Bewohner oder Belegschaften, Servicedienstleistungen, Fahrradverleih).

Bausteine

Verkehrsvermeidung und nachhaltige Mobilitätsangebote sind auf allen Ebenen der Planung mit einzubeziehen. Dies erfordert eine eng verzahnte Zusammenarbeit auf Verwaltungsebene. Zudem sind verbindliche Vorgaben an mögliche Investoren zu formulieren und deren Umsetzung planungsrechtlich zu sichern. Neben konkreten Forderungen sind dabei auch Anreize und Vorteile bei entsprechender Umsetzung von Maßnahmen zu gewähren.

- Durchgängige Berücksichtigung nachhaltiger Mobilität in der Stadt- und Bauleitplanung
- (z. B. Innenentwicklung, ÖV-Anbindung, Rad- und Fußwegenetze). Wie es auf Ebene der formalen Planungsinstrumente auf den Weg gebracht ist: so muss in der Begründung zur Aufstellung oder Änderung von Bauleitplänen unter dem Aspekt „Verkehr“ ein eigenständiger Unterpunkt zum Fahrradverkehr eingefügt werden. Zusätzlich ist es denkbar, bei der Umgestaltung von Straßen ohne Radinfrastruktur, diese Nicht-Berücksichtigung des Radverkehrs gesondert begründen zu müssen.
- Stärkung der Koordination und Zusammenarbeit von Stadtplanung, Verkehrsplanung und Bauordnung sowie Mobilitätsmanagement in der Verwaltung. Bildung flexibler, fach- und ämterübergreifender Einsatzteams (z. B. für neue Baugebiete oder Gewerbeansiedlungen)
- Formulierung verbindlicher Vorgaben zur Realisierung nachhaltiger Mobilität bei Neuplanung und Änderungen im Bestand (z. B. Mobilitätshandbuch)
- Grundstücksvergabe bei großen Bauvorhaben im Wohnungs- und Gewerbebereich mit Punktwertung entsprechend nachhaltiger Kriterien (z. B. Maßnahmen der potenziellen Grundstückskäufer in Bereichen wie Carsharing, Diensträdern, allg. Mobilitätsmanagement, Integration von Bestandsgrün oder Anlage von Grünflächen etc.)
- Konsequente Umsetzung einer Stellplatzsatzung mit Maßnahmen zur Förderung umweltschonender Mobilität
- Maßnahmen-sicherung auf Investorensseite (z. B. im Rahmen städtebaulicher Verträge)

		11.3 Implementierung von Mobilitätsmanagement in der Stadtplanung		<div style="display: flex; flex-wrap: wrap; gap: 5px;"> <div style="border: 1px solid gray; padding: 2px;">A</div> <div style="border: 1px solid gray; padding: 2px;">B</div> <div style="border: 1px solid gray; padding: 2px;">C</div> <div style="border: 1px solid gray; padding: 2px;">D</div> <div style="border: 1px solid gray; padding: 2px;">E</div> <div style="border: 1px solid gray; padding: 2px;">F</div> </div>	
Abhängigkeiten/Bezug zu anderen Maßnahmen:					
Regionsrelevant: nein		Zielkonflikte:			
Akteure: Planungsamt, Bauordnungsamt, Stadtentwicklung, Koordinierungsstelle Mobilitätsmanagement, Investoren und Bauträger, Verkehrsbetriebe, ...					
Priorität 		Umsetzungsfrist 		Kostenklasse € € € € €	
				Kosten-Wirkungs-Klasse hoch	



11.4 Überzeugung und Unterstützung im betrieblichen Mobilitätsmanagement



Im betrieblichen Mobilitätsmanagement sollte die Stadt Leverkusen koordiniert und zielgerichtet ihr Engagement zur aktiven Ansprache und Beratung von ansässigen Betrieben erhöhen. Das Potenzial in der Stadt ist hoch. Dazu sollten Kompetenzen gebündelt werden und die Stadt wird zum offiziellen Ansprechpartner in Mobilitätsfragen. Sie muss jedoch auch aktiv auf potenzielle Akteure zugehen, Interesse wecken und Vorteile aufzeigen. Dazu sind eigene (Pilot-)Projekte oder (Beratungs-)Programme zu entwickeln und umzusetzen. Um möglichst große Effekte zu erzielen, sollte neben Einzelberatungen auch ein standortbezogenes Mobilitätsmanagement (z. B. für große Gewerbegebiete) entwickelt bzw. koordiniert werden. Langfristig sind selbstlaufende Organisationsstrukturen in den Betrieben anzustreben. Begleitend ist eine nutzerfreundliche Infrastruktur und Serviceangebote (v. a. für Radverkehr und ÖPNV) z.B. an den Gewerbestandorten herzustellen. Auch dies kann in Kooperation mit ansässigen Unternehmen und anderen Akteuren erfolgen. Alle Prozesse und Projekte sollten nach Möglichkeit evaluiert und mit entsprechender Öffentlichkeitsarbeit begleitet werden. Dadurch lassen sich zum einen Imagegewinne für die Stadt und die beteiligten Unternehmen generieren als auch weitere Akteure und Projektpartner gewinnen.



Bausteine

- Strategisches Vorgehen seitens der Stadt zum Anstoß betrieblicher Mobilitätsmanagementmaßnahmen und -konzepten bei ansässigen Unternehmen
- gezielte Ansprache und Erstberatung von Betrieben und Stakeholdern, aktive Information und Beratung, Aufzeigen von Vorteilen, Kontaktvermittlung und Wissenstransfer
- Beratung von Unternehmen für betriebsinterne Mobilitätsanalysen der Beschäftigten-, Dienst- und Wirtschaftsverkehre; Beratung für darauf aufbauende Mobilitätskonzepte
- Teilnahme (auch Leitung und Initiierung) an Netzwerktreffen; Teilnahme und Unterstützung der Stadt Leverkusen für Mobilitätswochen, in denen Betriebe alternative Mobilitätsangebote testen können
- gemeinsame Ausarbeitung und Umsetzung von Pilotprojekten mit Unternehmen
- Anstoß und Begleitung standortbezogener Mobilitätskonzepte (z. B. Gewerbegebiet Fixheide)
- Beratung beim Aufbau von Organisationsstrukturen und der Entwicklung von Maßnahmen (z. B. Nutzung von E-Bikes, E-Fahrzeugen, Carsharing, Jobticket und Parkgebühren, Fahrgemeinschaftsförderung/Mitfahrerparkplätze, Home-Office-Programmen, etc.)
- Einrichtung eigener Zertifizierungs- bzw. Beratungsprogramme oder Teilnahme-Unterstützung/Initiierung an Programmen und Wettbewerben (z. B. mobil.pro.fit)
- Zertifikatslehrgänge „betriebliche/r Mobilitätsmanager/in“
- Öffentlichkeitswirksame Auszeichnung von Betrieben mit einem Label
- Sicherstellung eines geeigneten Infrastrukturangebotes
- Evaluation und Öffentlichkeitsarbeit

Abhängigkeiten/Bezug zu anderen Maßnahmen:




Regionsrelevant: ja

Zielkonflikte:

Akteure:

Koordinierungsstelle Mobilitätsmanagement, Wirtschaftsförderung, IHK*, Zukunftsnetz Mobilität NRW, ansässige Betriebe, wupsi und weitere Verkehrsbetriebe, ...

-

		11.4 Überzeugung und Unterstützung im betrieblichen Mobilitätsmanagement		<input type="button" value="A"/> <input type="button" value="B"/> <input checked="" type="button" value="C"/>
				<input checked="" type="button" value="D"/> <input type="button" value="E"/> <input type="button" value="F"/>
Priorität 	Umsetzungsfrist 	Kostenklasse € € € € €*	Kosten-Wirkungs-Klasse hoch	
<p>Sonstige Bemerkungen und Hinweise:</p> <p>*Maßnahmenkosten sind überwiegend in das Handeln der aufzubauenden Koordinierungsstelle integriert.</p> <p>Das Zukunftsnetz Mobilität NRW bietet für Mitgliedskommunen eine große Zusammenstellung an Beratungsangeboten und Best-Practice-Beispielen u.v.m. zu den Themenfeldern kommunales und betriebliches Mobilitätsmanagement (www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de).</p> <p>* insb. die IHK ist bereits im Bereich Mobilitätsmanagement in Leverkusen aktiv (z. B. Beratung von Unternehmen), weshalb hier eine enge Zusammenarbeit/Austausch anzustreben ist. Doppelstrukturen sind in jedem Fall nicht zielführend und zu vermeiden.</p>				



11.5 Lenkung und Unterstützung des schulischen Mobilitätsmanagements



Schulisches Mobilitätsmanagement stellt einen Ansatz mit großem Potenzial dar. Insbesondere auf Schulwegen besteht Handlungsdruck: Themen wie der Schüler-Bring-Verkehr (Elterntaxi) und mangelnde Verkehrssicherheit sind regelmäßig in den Medien vertreten. Im Rahmen der Verkehrserziehung ist ein nachhaltiges, eigenständiges und gesundheitsförderndes Mobilitätsverhalten zu vermitteln. Dafür ist kontinuierliche Motivations- und Aufklärungsarbeit zu leisten. Die Stadt Leverkusen kann die Schulen bei dieser Aufgabe koordinieren und unterstützen. In Leverkusen werden bereits Maßnahmen durchgeführt (Schulwegpläne/-detektive, Walking Bus, Hol- & Bringzonen, Fahrradschulung). Schwierig gestaltet sich jedoch die dauerhafte Etablierung und Motivierung aller Schulen im Prozess. Wichtig ist eine koordinierte Herangehensweise, um Schulen, Lehrpersonal und Eltern bei dieser (nicht im Lehrplan stehenden) Aufgabe zu unterstützen. Dazu kann z. B. die Arbeitsgruppe „Schulwegkarten“ genutzt und inhaltlich erweitert werden. Gemeinsam mit den Schulen ist ein Handlungsprogramm Schulmobilität zu erarbeiten: Ziele, Potenziale und Bedürfnisse der Schulen und Kinder sind herauszufinden und Materialien, Maßnahmen und Werkzeuge zu erstellen, die jedes Schuljahr unaufwändig neu eingesetzt werden. Weitere Inhalte stellen die Verbesserung der Schulwegsicherheit, Attraktivität und Kinderfreundlichkeit auf den Geh- und Radwegen sowie Informationsarbeit dar.

Bausteine

Die Stadt tritt aktiv an Schulen heran und unterstützt diese bei der strategischen Entwicklung und regelmäßigen Durchführung von Maßnahmen. Es bedarf eines dauerhaften Kontakts und Kommunikation.

Abbildung 99: Hol- und Bringzonen



- Strategische Konzeptionierung in Form eines „Handlungsprogramm Schulwege“: Ziele, Potenziale und Bedürfnisse erkennen, gemeinsam Lösungswege und Handwerkszeug entwickeln
- Anstoß regelmäßiger Aktionen zur Verkehrserziehung und Aufklärung: z. B. Aktionswoche „eigenständige, umweltbewusste Mobilität“ oder „Schulwegsicherheit“; Aktion „Mein Schulweg“: geführte Begehung mit Kindern/Eltern; Busfahren lernen; Eltern aufklären
- Zertifizierung von Schulen/Kindergärten
- Information und Aufklärungsarbeit zur Reduzierung von Eltern-Bringverkehr: z. B. Flyer und Infomaterial; Schulstartpaket „Mobilität“; Mobilitätsberatung an Elternsprechtagen oder Schulfesten (Kooperation z. B. mit Polizei, Verkehrswacht, VCD, ADFC)
- Aufstellung von Schulwegsicherungsplänen: Handlungsliste zur baulichen Gestaltung der Schulwege und Schulumfelder; z.B. ein Schulwegplan/Jahr als Maßnahmenprogramm (siehe Maßnahmenfeld 7.2).
- Anregung und Unterstützung bei Organisation „Walking Bus“: Bereitstellung von Leitfäden (vgl. VCD-Vorlagen), Organisationshilfe und fester städtischer Ansprechpartner
- Prüfung der Einrichtung von Elternhaltestellen: Abstimmung mit Schulen und Anwohnern
- Initiierung und Begleitung von Mobilitätskonzepten für Hochschulstandorte





Abhängigkeiten/Bezug zu anderen Maßnahmen:

- 7.2 Sicheres Schul- und Kita-Umfeld

Regionsrelevant: nein

Zielkonflikte:

Akteure:

		11.5 Lenkung und Unterstützung des schulischen Mobilitätsmanagements		
Mobilitätsmanager, Schulamt, Schulen, Hochschulen, Fördervereine, Elternverbände, Polizei, wupsi und weitere Verkehrsbetriebe, Verbände (VCD, ADFC), ...				
Priorität 	Umsetzungsfrist 	Kostenklasse €* € € € €	Kosten-Wirkungs-Klasse hoch	
Sonstige Bemerkungen und Hinweise: * jährliches Maßnahmenprogramm insb. integriert in das tägliche Verwaltungshandeln und die Arbeiten der Koordinierungsstelle Mobilitätsmanagement (siehe Maßnahmenfeld 11.1), Kosten insb. für Aufstellung und Umsetzung von Schulwegplänen				



11.6 Öffentlichkeitsarbeit für nachhaltige Mobilität

★ A B C
D E F

Medienpräsenz und öffentliche Aufmerksamkeit schaffen Bewusstsein für ein Thema und können das Verhalten von Bevölkerung und Stadtgesellschaft beeinflussen. Um die Verkehrswende in eine nachhaltige und stadtverträgliche Richtung umzusetzen, bedarf es kontinuierlicher Anreize und Informationen. Dazu ist eine entsprechende PR-Strategie („Marketing für die Verkehrswende“) zu erarbeiten. Diesbezüglich ist die Stadt bereits in Kontakt mit geeigneten Werbebüros, die eine Kampagne entwickeln könnten. Darin sollte einerseits ein Handlungsleitfaden für die Pressearbeit enthalten sein, um positive Berichterstattung neuer bzw. erfolgreicher Projekte und Maßnahmen (z. B. Einweihung einer Mobilstation, neue Fahrradstraßen oder ein neuer Akteur im Mobilitätsmanagement, etc.) gezielt und strategisch zu platzieren. Hierzu sollten nach Möglichkeit auch bekannte Persönlichkeiten und Vorbilder gewonnen werden. Andererseits bedarf es professionell aufbereiteter Informationen für die Bevölkerung und Stadtgesellschaft, um alternative und neue Mobilitätsangebote selbst nutzen zu können (z. B. Carsharing, neue Busanbindungen, Ticketangebote, etc.).

Bausteine

Die Basis einer guten Kommunikationsstrategie ist die Entwicklung einer wiedererkennbaren Dachmarke der Mobilitätswende in Leverkusen. Darunter fallen Handlungsleitfäden zur öffentlichen Pressearbeit, einheitliche Designs sowie professionell aufbereitete Informationen zu Aktivitäten und Neuigkeiten als auch Informationen zur Nutzung von Angeboten und Dienstleistungen (z. B. als Print und App).

- Erstellung einer PR-Strategie („Marketing für die Verkehrswende“)
- Medienwirksame Neugründung der Dachmarke „Mobilität in Leverkusen“
- Qualifizierte Anlauf- und Beratungsstelle für interessierte Bürger, Unternehmen und Akteure;
- Bündelung themenbezogener Öffentlichkeitskommunikation (Aktionen, Information, Dienstleistung) unter diesem Label; kontinuierliche und professionelle Betreuung
- Aufbau und Pflege eines Informationsportals zu mobilitätsbezogenen Angeboten und Dienstleistungen in der Stadt
- Plattform für bürgerschaftliches Engagement, Problemmelder, Baustelleninformation, anstehende Planungen (z. B. ähnlich fixmyberlin.de)
- Nutzung moderner Kommunikationsmedien (z. B. Apps, Social Media)
- Regelmäßige Berichterstattung über gelungene Projekte und Neuigkeiten (Erfolgsmeldungen)
- Gewinn bekannter Themenpaten (Vorbildfunktion, Testimonials)
- Schaffung von Identifikationspunkten und Stärkung der Bürgerbeteiligung

Abhängigkeiten/Bezug zu anderen Maßnahmen:

- 11.7 Zielgruppenspezifische Bildung und Information
- 11.8 Aktionen und Imagebildung

Regionsrelevant: ja

Zielkonflikte:

Akteure:

Mobilitätsmanager, Schulamt, Schulen, Hochschulen, Fördervereine, Elternverbände, Polizei, wupsi und weitere Verkehrsbetriebe, Verbände (VCD, ADFC, ADAC), ...

Priorität



Umsetzungsfrist



Kostenklasse



Kosten-Wirkungs-Klasse

Sehr hoch



11.6 Öffentlichkeitsarbeit für nachhaltige Mobilität



Sonstige Bemerkungen und Hinweise:

* jährliche Kosten für ein Maßnahmenprogramm zur Öffentlichkeitsarbeit



11.7 Zielgruppenspezifische Bildung und Information



Neben der allgemeinen Öffentlichkeitsarbeit bedarf es gezielter Ansprache einzelner Zielgruppen, um ihnen den Zugang zu neuen Mobilitätsangeboten zu erleichtern und sie von dieser Alternative zum MIV zu überzeugen. Zu diesen speziellen Zielgruppen gehören z. B. Senioren, Mobilitätseingeschränkte, Neubürgerinnen und Neubürger oder auch Zugewanderte. Die bestehenden Informationsangebote (auch von unterschiedlichen Anbietern) sollten durch die Koordinationsstelle Mobilität zunächst zusammengestellt und übersichtlich veröffentlicht werden. Die Zusammenstellung ist aktuell zu halten. Zudem sollten inhaltliche Ergänzungen umgesetzt oder angestoßen werden.

Bausteine

Die vorhandenen Informationsangebote werden unter einer Dachmarke zusammengefasst und entsprechend den strategischen Zielrichtungen in Kooperation erweitert und geschärft:

- Zusammenstellung und Veröffentlichung des bestehenden Angebots (z. B. online, App)
- Vermittlung von Ansprechpartnern, Interessenten und Kontakten
- Entwicklung einer strategischen Zielsetzung und Abbau von Nutzungshemmnissen, speziell aufbereitetes Informationsangebot zur Mobilität.
- Unterstützung bei der Ergänzung des bestehenden Angebots (als Anregung und/oder Kooperationsangebot für externe Anbieter (z. B. VHS) bzw. in Eigenleistung)

Beispielhafte Informationsangebote:

- Exkursionen zu Beispielstädten
- Bus-Training für Senioren (Verkehrsbetriebe)
- Ausbau der Maßnahme "Verzicht auf Führerschein"
- Vorstellung von E-Mobilität (lokale Auto- und Fahrradhändler)
- Fahrradkurse für Flüchtlinge (Polizei, ADFC, Helferkreise, caritative Einrichtungen)
- Informationen zu P+R/Mitfahrerbörsen für Pendelnde (Stadt, Verkehrsbetriebe)
- Mobilitätsmanagement an Schulen (siehe Maßnahmenfeld 11.5)
- Diskussionskurse und Vortragsreihen zu nachhaltiger Mobilität (VHS)
- Barrierefreie Stadtpläne / Apps (Stadt, Behindertenbeiräte)
- Neubürgerbroschüre als App (Stadt, Verkehrsbetriebe)

Abhängigkeiten/Bezug zu anderen Maßnahmen:

- **11.5** Lenkung und Unterstützung des schulischen Mobilitätsmanagements
- **11.6** Öffentlichkeitsarbeit für nachhaltige Mobilität

Regionsrelevant: nein

Zielkonflikte:

Akteure:

Mobilitätsmanager/Koordinierungsstelle, Stadt, VHS, Verkehrsbetriebe, Verbände (VCD, ADFC), Händler, ...

Priorität



Umsetzungsfrist



Kostenklasse



Kosten-Wirkungs-Klasse

hoch

Sonstige Bemerkungen und Hinweise:

*jährliche Kosten für ein Maßnahmenprogramm zur Zielgruppenansprache



11.8 Aktionen und Imagebildung



Zur Unterstützung der Verkehrswende und zur Minderung von Verkehrsemissionen ist ein Bewusstseinswandel bei der Bevölkerung notwendig. Dazu ist es wichtig, angebotene Alternativen kennen zu lernen und die erreichbaren, positiven Veränderungen erlebbar zu machen. Hierzu bieten sich öffentlichkeitswirksame Aktionen, Informationskampagnen und Events an. Stadtweite oder quartiersbezogene Aktionen und Kampagnen sind eine gute Möglichkeit, mehr Aufmerksamkeit für ein Thema zu erreichen. Hier bestehen Synergien zu zahlreichen anderen Handlungsfeldern des Mobilitätskonzeptes. Besonders bei Etablierung neuer Angebote haben kostenlose Testphasen eine hohe Wirkung, um die Hemmschwelle für eine erstmalige Nutzung aufzuheben. Darüber hinaus sind sowohl die infrastrukturellen „harten“ als auch „weichen“ Maßnahmen strategisch zu koordinieren und aufeinander sowie mit den anderen Handlungsfeldern abzustimmen. Es ist auch hier sinnvoll, alle Aktionen über eine zentrale Anlaufstelle/Dachmarke koordinieren zu lassen, die als Anlauf- und Vermittlungsstelle für interessierte Akteure sowie als Impulsgeber für neue Aktionen dienen kann.

Bausteine

Kampagnen und öffentlichkeitswirksame Aktionen sollen dazu genutzt werden, die Vorteile nachhaltiger Mobilitätsformen stärker im öffentlichen Bewusstsein zu verankern. Zudem gilt es, gegenseitigen Respekt und Rücksichtnahme unter den Verkehrsteilnehmenden zu fördern.

- Initiierung von Projekt- und Themenwochen mit Aktionstagen, Veranstaltungen, Vortragsreihen und Medienberichten: z. B. zur Europäischen Woche der Mobilität, etc.
- Veranstaltung/Schirmherrschaft von Wettbewerben
- Stadtweite oder quartiersbezogene Aktionen und Kampagnen:
 - z. B. Weiterführung und Ausweitung der Aktionen zum Parking Day (aktuell durch ADFC organisiert); autofreie Quartiersstraße auf Probe; Schnupperticket ÖV; Fahrzeugschein als Fahrschein; kostenloses Leih-Pedelec/Carsharing-Guthaben bei Bezug von grünen Strom-/ Gastarifen o. ä.
- Durchführung von Image- und Marketingkampagnen:
 - z. B. mehr Sicherheit im Straßenverkehr (u.a. Sicherheitsabstand zum Radverkehr, Schulterblick beim Abbiegen, Stopp bei Rot)
- Ernennung von prominenten Nahmobilitätsbotschaftern
- Integration des Mobilitätsthemas in übergreifende Kampagnen bspw. zum Klimaschutz, zur Gesundheitsförderung oder zum Energiesparen

Abbildung 101: Aktion Stadtraulen Leverkusen






Abbildung 100: Klimatag Leverkusen 2019



Abhängigkeiten/Bezug zu anderen Maßnahmen:

- 5.5 Neues Leben auf Parkständen
- 11.6 Öffentlichkeitsarbeit für nachhaltige Mobilität

Regionsrelevant: ja	Zielkonflikte:
Akteure: Mobilitätsmanager/Koordinierungsstelle, Bürgerinitiativen, Siedlungsvereine, Quartiersmanagement, wupsi und weitere Verkehrsbetriebe, Verbände (VCD, ADFC), Polizei, Presse, VHS ...	

11.8 Aktionen und Imagebildung			
			<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="border: 1px solid gray; padding: 2px;">A</div> <div style="border: 1px solid gray; padding: 2px;">B</div> <div style="border: 1px solid gray; padding: 2px; background-color: #4CAF50; color: white;">C</div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 5px;"> <div style="border: 1px solid gray; padding: 2px; background-color: #0070C0; color: white;">D</div> <div style="border: 1px solid gray; padding: 2px;">E</div> <div style="border: 1px solid gray; padding: 2px; background-color: #9C27B0; color: white;">F</div> </div>
Priorität	Umsetzungsfrist	Kostenklasse	Kosten-Wirkungs-Klasse
		€ € € € €*	hoch
Sonstige Bemerkungen und Hinweise:			
*jährliche Kosten für ein Maßnahmenprogramm zur Zielgruppenansprache; Förderung möglich			

5.12 Handlungsfeld L: Umwelt- und Klimaschutz

5.12.1 Handlungsbedarf im Umwelt- und Klimaschutz

Die Verkehrsemissionen des MIV- und Lkw-Verkehrs sind in Form von Schadstoffausstößen nicht nur klimaschädlich, sondern mindern die Lebensqualität in Städten deutlich und verursachen Gesundheitsschäden der Bevölkerung. Handlungsbedarfe ergeben sich nicht nur mit dem Ziel der CO₂-Emissionsminderung, sondern auch bei Luftschadstoffemissionen (Feinstaub, Stickoxide). Auch die Lärmkartierung zeigt Probleme, vor allem entlang der innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen. Handlungsbedarfe im Handlungsfeld Umwelt- und Klimaschutz entstehen durch die negativen Auswirkungen des Verkehrs, in erster Linie des Kfz-Verkehrs:

- Hohe Verkehrsbelastungen im Straßennetz, die zu Emissionsbelastungen führen (Stickstoffdioxid, Feinstaub, Lärm, CO₂-Emissionen)
- Überschreitungen der Auslösewerte der Lärmaktionsplanung vor allem entlang vieler Hauptverkehrsstraßen
- Überschreitung der gesetzlichen Jahresmittel-Grenzwertes für Stickstoffdioxid an der Verkehrsmessstelle Gustav-Heinemann-Straße (VLEG), die zur Aufstellung des Luftreinhalteplanes Leverkusen geführt hat
- Flächenverbrauch durch die Verkehrsinfrastruktur, der zum einen die Qualität des öffentlichen Raum beeinträchtigt und zum anderen das Stadtklima negativ beeinflusst

5.12.2 Grundsätze und Zielsetzung

Grundlage zur Minderung der verkehrsbedingten Emissionen sind sowohl die Emissionsminderungsziele der EU als auch in Leverkusen die Maßnahmen aus dem Green City-Masterplan, dem Klimaschutzkonzept, dem Luftreinhalteplan sowie dem Lärmaktionsplan. Unterstrichen werden diese Zielsetzung durch den Ratsbeschluss vom 01.07.2019 zum Klimanotstand. An diese Ziele und Maßnahmen knüpft das Mobilitätskonzept 2030+ an. Auch wenn die Entwicklung der Fahrzeugtechnik nicht durch die Stadt Leverkusen beeinflussbar ist gilt es, Rahmenbedingungen zu schaffen: Einerseits, um möglichst viele Menschen zu einem (zumindest teilweisen) Umstieg auf den Umweltverbund zu bewegen. Andererseits, um die Verbreitung emissionsarmer Fahrzeuge durch infrastrukturelle Rahmenbedingungen in der Stadt weiter zu fördern sowie die Lärmimmissionen für die betroffene Bevölkerung zu senken.

5.12.3 Maßnahmenfelder

Auf Grundlage der Analyseergebnisse wurden die Ziele des Mobilitätskonzeptes (siehe Zwischenbericht: Mobilitätskonzept 2030 +; 2019) entwickelt. Aufbauend auf diesen Zielen und den Handlungsbedarfen wurden die Maßnahmenfelder 12.1 bis 12.4 im Handlungsfeld Umwelt- und Klimaschutz abgeleitet (siehe Tabelle 2).

Tabelle 17: Handlungsfeld Umwelt- und Klimaschutz

Maßnahmenfelder	Priorität	Umsetzung			
		kurzfristig	mittelfristig	langfristig	Daueraufgabe
12.1 Förderung emissionsarmer Mobilitätsformen	hoch ★	x			x
12.2 Minderung der Lärm- und Schadstoffemissionen	hoch				x
12.3 Verstärkter Einsatz lärmreduzierenden Asphalts	mittel				x
12.4 Begrünung und Klimaanpassung	mittel				x



12.1 Förderung emissionsarmer Mobilitätsformen



Die Verbreitung von emissionsarmen Antrieben, insb. derzeit der Elektromobilität, kann einen Beitrag zur Senkung der Verkehrsemissionen leisten, da zumindest vor Ort der Schadstoff- sowie Lärmausstoß deutlich reduziert wird. Eine Grundvoraussetzung für eine klimafreundliche Mobilität und Transporte ist, dass der notwendige Strom CO₂-frei produziert wird. Dies wird in Deutschland erst langfristig gegeben sein. Verkehrsvermeidende oder straßenraumlastende Wirkungen durch Kfz mit emissionsarmen Antrieben sind allerdings nicht zu erwarten.

Im Bereich des Radverkehrs erlebt die Elektromobilität bereits heute einen regelrechten Boom („Pedelec-Boom“). Pedelects bieten die Chance, größere Reichweiten oder topografisch schwierige Distanzen mit vergleichsweise geringerem Aufwand zurückzulegen und somit Hemmnisse für die Radnutzung abzubauen.

Da die Elektromobilität durch aktuelle Förderprogramme und die aktuelle Diskussion zum Klimaschutz immer mehr zum Thema wird, ist für Leverkusen eine Strategie notwendig, um frühzeitig für die kommenden Herausforderungen gewappnet zu sein und dabei Fehlinvestitionen der öffentlichen Hand zu vermeiden. Dies gilt jeweils für Personen- und Güterverkehre.

Bausteine

Strategie zur Elektromobilität im Kfz-Verkehr³⁸

siehe Maßnahmenfeld 4.5: kommunales Elektromobilitätskonzept zum Aufbau von Ladeinfrastrukturen vor allem im privaten, teils auch im öffentlichen Raum (bereits durch EVL vorliegend) und sukzessive Umsetzung

Strategie zur Elektromobilität im Zweiradverkehr

Der Stadt Leverkusen kommt auch bei der Förderung der Elektromobilität im Radverkehr mit Pedelects eine Vorbild- und Koordinierungsfunktion zu. Vor allem die Radverkehrsinfrastrukturen müssen die tendenziell höheren Geschwindigkeiten der Pedelects berücksichtigen. Weiterhin sind erhöhte Anforderungen an sichere Abstellmöglichkeiten im öffentlichen Raum und im Wohnumfeld zu berücksichtigen (siehe Handlungsfeld Radverkehr).

Private (Arbeitgeber, Gastronomen, der Handel) sollten beim Aufbau einer Ladeinfrastruktur unterstützt werden und es sollten Anreize geboten werden (bspw. durch Labels für Betriebe/ Gastronomen/Händler, die einen Service zum Aufladen von Elektrofahrrädern bieten). Öffentliche Lademöglichkeiten sollten an Mobilpunkten, an Fahrradstationen und in Fahrradparkhäusern geschaffen werden, zum Beispiel in Kooperation mit der EVL. Über eine Stellplatzsatzung können Vorgaben für Mindestanteile von Fahrradabstellplätzen im privaten Raum gegeben werden, die mit Lademöglichkeiten auszustatten sind.

Elektromobilität im ÖPNV

siehe Maßnahmenfeld 3.5: Erneuerung der Fahrzeugflotten mit emissionsarmen Antrieben und Pilotprojekte mit Elektro- oder gasbetriebenen Fahrzeugen (im Linienverkehr und/oder bei OnDemand-Verkehren).






Strategie zur Förderung von Carsharing und neuen Mobilitätsformen

siehe Maßnahmenfeld 4.6: Aktionsplan Carsharing, verkehrsmittelübergreifende Integration des Carsharings unter Einbezug emissionsarmer Antriebsformen.

Abhängigkeiten/Bezug zu anderen Maßnahmen

- 2. Handlungsfeld Radverkehr
- 3.5 Alternative Antriebstechniken (ÖPNV)

³⁸ <http://wiki.iao.fraunhofer.de/images/studien/strategien-von-staedten-zur-eletromobilitaet.pdf>

		12.1 Förderung emissionsarmer Mobilitätsformen				<input type="button" value="A"/> <input type="button" value="B"/> <input checked="" type="button" value="C"/>	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ 4.5 Voraussetzungen für emissionsarme/-freie Antriebe (Kfz-Verkehr) ▪ 4.6 Förderung des Carsharings 						<input type="button" value="D"/> <input type="button" value="E"/> <input type="button" value="F"/>	
Regionsrelevant: nein			Zielkonflikte:				
Akteure: Stadt Leverkusen, EVL, wupsi, Private							
Priorität 		Umsetzungsfrist  *  **		Kostenklasse € € € € € **		Kosten-Wirkungs-Klasse hoch	
Sonstige Bemerkungen und Hinweise: * kurzfristige Erstellung einer Strategie mit Konzepten/Aktionsplänen zur Schaffung von Ladeinfrastrukturen und für das Carsharing, dann Daueraufgabe ** Kosten/Jahr: Umsetzung und Anpassung der Infrastruktur als Daueraufgabe, Kosten für den Aufbau der Ladeinfrastrukturen und für das Carsharing bereits in den Handlungskonzepten Kfz-Verkehr, ÖPNV sowie Radverkehr enthalten							



12.2 Minderung der Lärm- und Schadstoffemissionen (Umsetzung der Maßnahmen von Fachplänen)



Die zentralen Planwerke zur Minderung der Lärm- und Schadstoffemissionen des Verkehrs sind aktuell der Lärmaktionsplan (LAP) der Stufe III aus dem Jahr 2019, der Luftreinhalteplan Leverkusen (2019, kurz nach der Offenlage), der Green City-Masterplan (2018) und das integrierte Klimaschutzkonzept (2017). Die vorgeschlagenen Maßnahmen des Lärmaktions- und Luftreinhalteplans sowie des Klimaschutzkonzeptes sind mit dem Mobilitätskonzept verzahnt, sodass sich Synergieeffekte in Maßnahmen und Zielen ergeben.

Bausteine

Der **Lärmaktionsplan** Stufe III für die Stadt Leverkusen wurde im Oktober 2019 durch den Rat der Stadt Leverkusen beschlossen. Kurzgefasst beinhaltet der Plan folgende Maßnahmen/Strategien, die mit dem Mobilitätskonzept 2030+ zusammengreifen:

Vermeidung, Bündelung, verträgliche Abwicklung, Schallschutz

Der Lärmaktionsplan weist durch die dargelegten Strategien besondere Wechselwirkungen zum Mobilitätskonzept auf:

- Stadt der kurzen Wege, Nutzungsmischung etc.
- Reduzierung des Pkw-Zielverkehrs durch Parkraumbewirtschaftung (siehe Maßnahmenfeld 4.4 des Mobilitätskonzeptes)
- Förderung von lärmarmen Verkehrsmitteln: ÖPNV, Radverkehr, Fußverkehr (siehe Handlungsfelder 1, 2, 3 des Mobilitätskonzeptes)
- Bündelung und Verlagerung von Kfz-Verkehren sowie deren verträglichere Abwicklung, u.a. durch Verkehrsberuhigung, niedrigere Höchstgeschwindigkeiten, Straßenraumgestaltung, städtebaulich integrierte Straßenräume mit hoher Aufenthaltsqualität, Lkw-Routennetze (siehe Handlungsfelder 4, Kfz-Verkehr sowie 5, Straßenraum- und Platzgestaltung)

Prüfempfehlung für Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen

Das Konzept Prüfempfehlungen für Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen enthält Empfehlungen zur Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten auf Hauptsammel- und Hauptverkehrsstraßen, darunter auch Abschnitte klassifizierter Straßen. Die Maßnahmenempfehlungen des LAP sind als Prüfempfehlungen in diese Maßnahmen eingeflossen (siehe Maßnahmenfeld 4.2 mit Prüfempfehlungen zu Tempo 30).

Weitere Maßnahmen:

- Weiterer Einsatz von lärmoptimiertem Asphalt auf Hauptverkehrsstraßen bei Sanierungs-/Umgestaltungsmaßnahmen, wenn Emissionsprobleme vorliegen (siehe Maßnahmenfeld 12.3)
- Verkehrsfluss: „grüne Wellen“, optimierte LSA-Steuerung sowie Lieferzonen
- Kreisverkehre (siehe Maßnahmenfeld 4.3)
- Lärmarmes Belag und Verbesserung des Lärmschutzes an den Autobahnen

Der **Luftreinhalteplan** (kurz nach der Offenlage) beinhaltet zahlreiche Maßnahmen, die Relevanz für den Verkehr haben und Synergieeffekte zum Mobilitätskonzept besitzen:

- Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen: Geschwindigkeitsreduzierung auf der A3
- Maßnahmen zur Verkehrswende, insb. Radverkehr, ÖPNV sollen forciert werden

Ausgewählte Maßnahmen zur schnellstmöglichen Unterschreitung der Grenzwerte, die ebenfalls den Empfehlungen des Mobilitätskonzeptes entsprechen, sind u.a.:

- Ausschließlicher Einsatz von Linienbussen mit grüner Plakette in belasteten Bereichen
- Lkw-Navigation
- Modernisierung/Erneuerung der Busflotte



**12.2 Minderung der Lärm- und Schadstoffemissionen
(Umsetzung der Maßnahmen von Fachplänen)**



- Optimierung des städtischen Fuhrparks in Richtung einer schadstoffarmen Flotte
- Förderung der E-Mobilität durch Bevorrechtigung im Straßenverkehr (im Zusammenspiel mit den Maßnahmen des Mobilitätskonzeptes sollten Fehlanreize wie eine Befreiung von Parkgebühren vermieden werden)
- P+R am Stadtrand (siehe auch Maßnahmenfeld 4.4)
- Taktverdichtungen im ÖPNV, mehr Linien, Bussonderfahrstreifen (siehe auch Handlungsfeld ÖPNV 3)
- Ausweitung Job-/Firmentickets (siehe auch Handlungsfeld Mobilitätsmanagement)
- Carsharing der wupsi in der Verwaltung (siehe auch Maßnahmenfeld 4.6)
- Aufbau E-Ladeinfrastruktur (siehe auch Maßnahmenfeld 4.5 und 12.1)
- Mitfahrerportal/Mitfahrzentrale (siehe auch Maßnahmenfeld 11.1 sowie 11.7)
- Förderung Radverkehr (Ausbau Radwegenetz, Fahrradverleihsystem, Radabstellanlagen, Öffentlichkeitsarbeit etc., siehe Handlungsfeld 2, Radverkehr)
- Temporeduzierung/-limits (siehe Maßnahmenfeld 4.2)
- Parkraumbewirtschaftung, Erhöhung der Parkgebühren, sodass die städtischen Parkgebühren über jenen der Parkhäuser liegen (siehe Maßnahmenfeld 4.4)

Der **Green City-Masterplan** (2018) beinhaltet Strategien und Maßnahmen, die zur Emissionsreduktion und nachhaltigen Ausrichtung der Verkehre in Leverkusen beitragen sollen. Sein Maßnahmenhorizont ist vor allem kurzfristig (bis 2020). Seine Maßnahmenempfehlungen decken sich mit denen der entsprechenden Handlungsfelder des Mobilitätskonzeptes (ÖPNV, Mobilitätsmanagement, Förderung emissionsfreier Antriebe, Förderung von Carsharing, City-Logistik, ...):

- Plattform „Digitale Netze und Mobilität“, Einbindung der MobiLev-Broschüre in eine App
- Zusätzliche dynamische Fahrgastinformationen (DFI) an Haltestellen
- Schrittweise Umstellung des städt. Fuhrparks auf CO₂-arme bzw. -freie Antriebe
- Aufbau von E-Ladeinfrastrukturen
- Initiierung zusätzlicher Carsharing-Projekte und Umstellung auf E-Carsharing
- Umrüstung von Taxis und der ÖPNV-Flotte auf emissionsarme Antriebe
- Angebote für KEP-Dienste

Die Empfehlungen des Integrierten Klimaschutzkonzeptes (2017) haben ebenfalls eine Vielzahl positiver Wechselwirkungen zum Mobilitätskonzept sowie zu den vorgenannten Fachplänen:

- Förderung der Elektromobilität/alternativer Mobilität (siehe Maßnahmenfeld 4.5)
- Qualitätsoffensive ÖPNV, attraktive Angebote im Liniennetz, Direktverbindungen, dichte Taktungen (siehe Handlungsfeld 3)
- Einrichtung von Mobilstationen (siehe Maßnahmenfeld 8.1)
- Förderung Radverkehr, Instandhaltung Radwegenetz sowie Schaffung von (gesicherten) Abstellmöglichkeiten für Fahrräder (siehe Handlungsfeld 2)

Abhängigkeiten/Bezug zu anderen Maßnahmen

- Bezüge zu nahezu allen Handlungsfeldern des Mobilitätskonzeptes

Regionsrelevant: nein

Zielkonflikte:

Akteure:

Stadt Leverkusen, TBL, wupsi, Straßen.NRW

Priorität



Umsetzungsfrist



Kostenklasse



Kosten-Wirkungs-Klasse

hoch



**12.2 Minderung der Lärm- und Schadstoffemissionen
(Umsetzung der Maßnahmen von Fachplänen)**



Sonstige Bemerkungen und Hinweise

* Kosten sind in den entsprechenden Maßnahmenfeldern des Mobilitätskonzeptes berücksichtigt



12.3 Verstärkter Einsatz lärmreduzierenden Asphalts



Lärmemissionen aus dem Kfz-Verkehr entstehen in erster Linie durch Antriebsgeräusche (Geräusche des Motors und des Antriebsstrangs) sowie dem Reifen-Fahrbahn-Geräusch. Bereits ab Geschwindigkeiten von ca. 30 km/h bei Pkw und 60 km/h bei Lkw dominiert – bei konstanter Geschwindigkeit und je nach Gangwahl und Fahrbahnbelag – das Reifen-Fahrbahn-Geräusch. Eine Möglichkeit zur Reduzierung dieser Reifen-Fahrbahn-Geräusche besteht in der Verwendung spezieller lärmmindernder Fahrbahnoberflächen (sogenannter Flüsterasphalt). Erfahrungen zeigen, dass mit dem lärmoptimierten Asphalt auf innerstädtischen Hauptverkehrsstraßen Emissionsreduktionen von 3 bis über 6 dB(A) erreicht werden können, was ungefähr einer Halbierung der Lärmbelastung entspricht. Eine Voraussetzung für die Wirksamkeit dieses Asphalts ist ein entsprechender Unterbau der Fahrbahnoberfläche, weshalb der Flüsterasphalt wirtschaftlich nur bei einer umfassenden Sanierung von Straßen eingebaut werden kann.

Bausteine

Fortführung des Einbaus von lärmoptimierten Asphalten (LOA) im Rahmen von grundlegenden Sanierungen, vor allem der im Lärmaktionsplan identifizierten lärmbelasteten Straßen mit hoher Priorität. Der Einbau lärmreduzierenden Asphalts ist dabei immer eine Einzelfallentscheidung entsprechend Kosten und Nutzen.

- Rathenastr. (Bismarckstr. bis Friedlieb-Ferdinand-Runge-Str.)
- Lützenkirchener Str. (Neukronenberger Str. bis In Holzhausen, Pommernstr. bis Stauffenbergstr., In Holzhausen bis Lehner Mühle)
- Kalkstr. (Scharnhorststr. bis Sauerbruchstr.)
- Europaring (Bonner Straße bis Alte Landstraße)
- Burscheider Str. (Am Plattenbusch bis Ortsende)
- Odenthaler Str. (Bergische Landstr. bis Kandinskystr.)
- Weitere Prüfung der Einsatzmöglichkeiten von LOA bei anstehenden Sanierungsarbeiten im Hauptstraßennetz, insbesondere der vier perspektivischen Maßnahmenabschnitte des LAP:
 1. Humboldtstraße / Robert-Koch-Straße zwischen Bahnallee und Billrothstraße
 2. Quettinger Straße zwischen Felstraße und Lützenkirchener Straße und Lützenkirchener Straße zwischen Lehner Mühle und Kapellenstraße
 3. Bensberger Straße zwischen Mühlheimer Straße und Brücknerstraße
 4. Bergische Landstraße / Berliner Straße zwischen Herbert-Wehner-Straße und Am Thelenhof

Abhängigkeiten/Bezug zu anderen Maßnahmen

- 12.2 Minderung der Lärm- und Schadstoffemissionen

Regionsrelevant: nein

Zielkonflikte:

Akteure:

Stadt Leverkusen, TBL, Straßen.NRW

Priorität



Umsetzungsfrist



Kostenklasse



Kosten-Wirkungs-Klasse

niedrig

Sonstige Bemerkungen und Hinweise

* Programm zur dauerhaften Verwendung von lärmoptimierten Asphalten bei Sanierungs- und Umbaumaßnahmen, geschätzte Zusatzkosten zur Verwendung lärmoptimierter Asphalte/Jahr



12.4 Begrünung und Klimaanpassung



Der Verkehrssektor ist ein Hauptemittent des klimaschädlichen CO₂-Gases und daher ein wichtiger Einflussbereich, um die Erderwärmung mittel- bis langfristig größtmöglich zu verringern. Zur CO₂-Einsparung trägt vor allem eine Reduzierung von Kfz-Fahrten und des Weiteren die verträglichere Abwicklung der Kfz-Fahrten bei, wie sie mit der Förderung des Umweltverbundes durch das Mobilitätskonzept 2030+ angestrebt wird. Neben notwendigen Klimaschutzmaßnahmen, erfordert der fortschreitende Klimawandel ebenso Maßnahmen zur Klimaanpassung. Diese liegen im Verkehrssektor insbesondere in der Straßenraumgestaltung und -begrünung. Für die anderen Handlungsfelder der Klimaanpassung entwickelt die Stadt Leverkusen aktuell ein Klimaanpassungskonzept (voraussichtlich bis Anfang 2020).

Bausteine

- Verstärkte Straßenraumbepflanzung

Die attraktive Straßenraumgestaltung durch Begrünungsmaßnahmen hat nicht nur stadtgestalterisch, sondern auch mikroklimatisch positive Auswirkungen. Begrünungsmaßnahmen erhöhen die Luftfeuchtigkeit, senken die Lufttemperaturen, können Feinstaub binden und die Luftqualität insgesamt verbessern.

Ein positiver Faktor ist nicht nur das öffentliche Straßengrün, sondern auch privates Grün in den Gärten sowie an den Fassaden der Häuser. Auch Private können somit einen Beitrag zur Verbesserung des Stadtklimas leisten. Möglich ist auch die Übernahme von Patenschaften für straßenbegleitendes Grün (bspw. die Bepflanzung/Betreuung von Baumscheiben, Grünbeeten durch Anwohner). Dies entlastet nicht nur die öffentliche Hand, sondern gibt den Anliegern die Möglichkeit, ihren Straßenraum individuell zu gestalten und erhöht die Identifikation mit dem Wohnumfeld.

- Verwendung heller Asphaltmaterialien gegen das Aufheizen von Straßenoberflächen

Dunkle Asphaltflächen erwärmen sich durch Sonneneinstrahlung wesentlich mehr als helle Asphaltflächen. Als eine Klimaanpassungsstrategie sollten für die Planung von Straßenräumen zukünftig verstärkt hellere Asphalt- sowie Pflastermaterialien verwendet werden, um ein Aufheizen der Straßenräume im Sommer zu verringern und das Stadtmikroklima zu verbessern.

- Berücksichtigung von Starkregenereignissen bei der Planung und Unterhaltung von Straßen

Wichtig ist, planerisch nicht nur die Möglichkeiten zu nutzen, die Erderwärmung und den Klimawandel zu reduzieren, sondern auch die Folgen des Klimawandels zu berücksichtigen. Hierzu gehört unter anderem die Zunahme extremer Wetterereignisse wie Starkregen. Erforderliche Maßnahmen für die Überflutungsvorsorge betreffen bezüglich der Risikobereiche neben dem privaten Bereich auch den öffentlichen Raum. Eine Starkregengefahrenkarte wird derzeit bei den TBL erstellt.




Geeignete Maßnahmen zum Umgang mit Starkregenereignissen sind neben der Entsiegelung von Flächen oder der Dachbegrünungen, ausreichend dimensionierte Kanalisationen und oberirdische Abflusssysteme/-rinnen entlang der Straßen, die eine schnelle, rückstaufreie Ableitung des Regenwassers gewährleisten. Darüber hinaus ist auch die Mitbenutzung von Straßen und (Sport-)Plätzen zur temporären Zwischenspeicherung bzw. zum Transport von Abflussspitzen abzuwägen.

Einen guten Überblick über die Herausforderungen und Handlungsmöglichkeiten in diesem Baustein bieten u.a. die „Hinweise für eine wassersensible Straßenraumgestaltung“ der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation der Freien und Hansestadt Hamburg.

Regionsrelevant: nein

Zielkonflikte:

Akteure:

 12.4 Begrünung und Klimaanpassung		A B C D E F	
Stadt Leverkusen, Straßen.NRW, TBL		Verstärkte Straßenraumbegrünung kann in Konkurrenz zu barrierefreien Wegen und freien Sichtachsen stehen.	
Priorität 	Umsetzungsfrist 	Kostenklasse € € € € € *	Kosten-Wirkungs-Klasse mittel
Sonstige Bemerkungen und Hinweise * Kosten/Jahr für ein Maßnahmenprogramm „Begrünung und Klimaanpassung“; Hinweise für eine wassersensible Straßenraumgestaltung: https://www.hamburg.de/bwvi/innovativer-strassenbau/4458160/wassersensible-strassenraumgestaltung-text/			

6 Integriertes Handlungskonzept und Gesamtbewertung

Aufbauend auf der Maßnahmenentwicklung und -bewertung wurde ein integriertes Handlungskonzept zum Mobilitätskonzept 2030+ abgeleitet (siehe Abbildung 102). Das integrierte Handlungskonzept basiert auf den Handlungsfeldern, die auf Grundlage der Stärken- und Schwächen-Analyse und des Zielkonzeptes entwickelt wurden. Die Maßnahmen und Maßnahmenfelder wurden anschließend hinsichtlich ihrer Zielwirkungen sowie Wirkungs-Kostenklasse bewertet (siehe hierzu die Bewertungen in den einzelnen Steckbriefen in Kapitel 5). Auf dieser Grundlage und auch unter Beachtung von Zielkonflikten, Umsetzbarkeiten und Kosten der Maßnahmenfelder

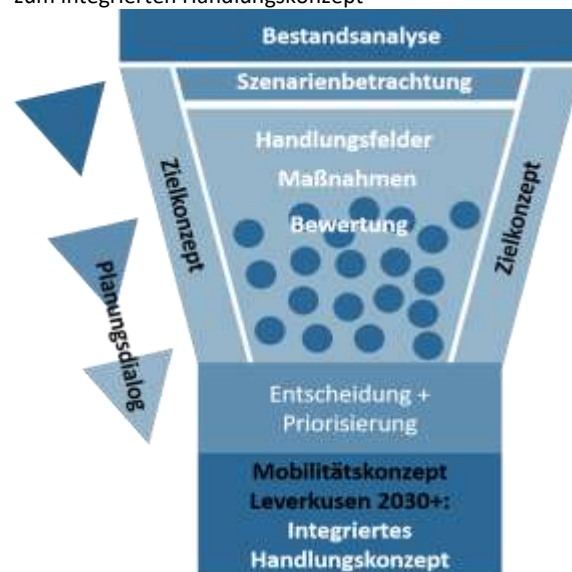
wurde entschieden, welche in das integrierte Handlungskonzept aufgenommen werden sollten sowie in welchem Umfang. Der Prozess der Entwicklung der Maßnahmen von der Analyse bis hin zum integrierten Handlungskonzept wurde fortlaufend mit der Öffentlichkeit, Verbänden und Institutionen und politischen Vertretern rückgekoppelt (siehe Kapitel 2).

Nicht alle Maßnahmen des integrierten Handlungskonzeptes können zeitgleich umgesetzt werden. Die Maßnahmen erfordern je nach Intensität und finanzieller Wirkung einen unterschiedlichen planerischen Vorlauf und müssen in politischen und oft auch öffentlichen Entscheidungsprozessen abgestimmt werden. Als Orientierungsgrundlage beinhaltet das integrierte Handlungskonzept für jedes Maßnahmenfeld Empfehlungen zur Priorisierung sowie Einschätzungen zu Umsetzungshorizonten (siehe Steckbriefe des Kapitels 5).

Das integrierte Handlungskonzept stellt den Umsetzungsplan für das Mobilitätskonzept dar, in dem diese Faktoren berücksichtigt werden. Hier wird die Realisierung der beschlossenen Maßnahmen in eine zeitliche Reihung gebracht. Es werden Prioritäten definiert und Planungsvorläufe sowie zeitliche Abhängigkeiten der Maßnahmen berücksichtigt. Vor dem Hintergrund der finanziellen Rahmenbedingungen der Stadt Leverkusen werden drei Finanzierungsszenarien – sogenannte Finanzierungspfade – aufgezeigt (siehe Kapitel 6.1). Folgende Fragen stehen im Vordergrund:

- Mit welchen Maßnahmen werden die Ziele des Mobilitätskonzeptes unter Beachtung der o.g. Faktoren am besten erreicht?
- Welche zeitliche Reihenfolge ist aufgrund der Wirkungen der Maßnahmen sinnvoll?
- Welche Maßnahmen sind bei Reduzierung der finanziellen Mittel nicht oder nur teilweise umsetzbar?

Abbildung 102: Prozessphasen des Mobilitätskonzeptes bis zum integrierten Handlungskonzept



6.1 Finanzielle Rahmenbedingungen für das Mobilitätskonzept

Die für den Verkehrsbereich zweckgebundenen Mittel setzen sich nicht nur aus den Mitteln der Stadt Leverkusen, sondern auch aus den Fördertöpfen bzw. Zuweisungen von Seiten des Bundes und des Landes zusammen. Darüber hinaus sind einzelne Maßnahmenbereiche, die das integrierte Handlungskonzept betreffen, in der Zuständigkeit bzw. Baulast Dritter (Land, Bund, Umlandgemeinden, Deutsche Bahn oder weitere Infrastruktur- und Verkehrsunternehmen).

Auch wenn im Rahmen des Klimaschutzprogramms 2030 der Bundesregierung die Mittelbereitstellung für den Mobilitätsbereich erhöht werden, z.B. im Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) ab dem Jahr 2021 auf eine Million Euro jährlich, ab 2025 zwei Millionen Euro jährlich, ist die Fördermittelbereitstellung über die nächsten 15 Jahre (Planungshorizont des Mobilitätskonzepts bis ca. 2035) nicht verlässlich prognostizierbar. Selbiges gilt für die Haushaltslage der Stadt Leverkusen.

Aufgrund der ungewissen Entwicklung der zukünftigen für den Verkehrsbereich zweckgebundenen Zuweisungen von Seiten des Bundes, des Landes sowie der unklaren Entwicklung des Haushaltes der Stadt Leverkusen sind drei unterschiedliche Finanzierungsszenarien entwickelt worden. Zudem stehen die finanziellen Ressourcen für die nächsten 15 Jahren nicht auf einmal zur Verfügung, sondern bedingen sich durch die jährlichen Vorgaben des Haushaltsplanes. Das heißt, dass die Maßnahmen auch aus finanziellen Gründen zeitlich gestaffelt im integrierten Handlungskonzept berücksichtigt werden müssen.

Das finanzielle Budget für die Umsetzung der Maßnahmen des Mobilitätskonzeptes unterliegt somit einer gewissen Spannweite, die im Folgenden durch drei Finanzierungspfade berücksichtigt wird. Die Kostenschätzungen für die Maßnahmen sind zunächst ohne den Abzug von (möglichen) Fördergeldern dargestellt, da die Kosten für die Maßnahmenumsetzung zunächst vollständig in den Haushalt der Stadt Leverkusen eingestellt werden müssen. Über diese Kostenschätzungen hinaus können einzelne Maßnahmen weitere finanzielle Aufwendungen auslösen, die im Rahmen des Mobilitätskonzeptes noch nicht absehbar sind (z. B. Grunderwerb).

Der **obere Finanzierungspfad** geht davon aus, dass die finanziellen Voraussetzungen zur Umsetzung aller Maßnahmen bis 2035 vorhanden sind. Dies bedeutet ein Kostenvolumen von gut 200 Millionen Euro (bzw. 13,5 Mio. €/Jahr). Mit Berücksichtigung von möglichen Fördergeldern entspricht dies 8,0 Mio. €/Jahr (bei einer geschätzten durchschnittlichen Förderquote von ca. 50 % bis 60 %)

Im **mittleren Finanzierungspfad** können alle Maßnahmen und Maßnahmenprogramme angegangen werden, aufgrund des gegebenen finanziellen Spielraums aber teilweise nicht vollständig, was vor allem Maßnahmen mit niedriger oder mittlerer Priorität betrifft. Teilweise müssen aber auch Schlüsselmaßnahmen und Schlüsselmaßnahmenprogramme reduziert werden, teilweise können große Infrastrukturvorhaben wie z.B. eine Stadtbahnanbindung Köln/Flittard nicht vollständig (bis Opladen) sondern nur teilweise (bis Leverkusen Mitte) umgesetzt werden. Der mittlere Finanzierungspfad deckt insgesamt noch einen großen Teil der zu Maßnahmen ab und ist zur Erreichung

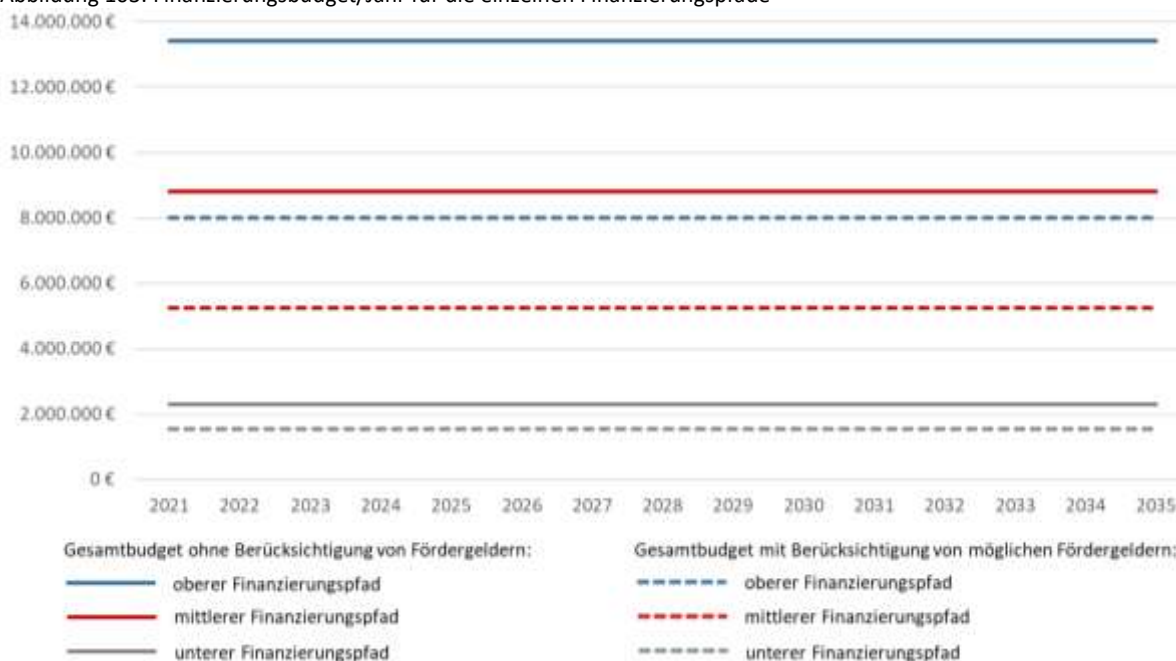
der gesetzten Ziele des Mobilitätskonzeptes im Wesentlichen noch zu empfehlen. Ohne die Berücksichtigung von Fördermitteln können die Kosten auf knapp über 130 Millionen Euro (ca. 8.8 Mio. Euro/Jahr) geschätzt werden. Mit Berücksichtigung möglicher Fördermittel (Förderquote durchschnittlich über alle Maßnahmen ca. 50 % bis 60 %) verbliebe ein Eigenanteil von ca. 5,3 Mio. €/Jahr.

Der mittlere Finanzierungspfad wird für die folgenden Darstellungen als der wahrscheinlichste angenommen und ist eine gutachterliche Empfehlung im Sinne von Kosten und Nutzen, um einerseits den Zielen und andererseits auch den weiter steigenden Anforderungen des Klimaschutzes weitmöglich gerecht zu werden. Der mittlere Finanzierungspfad wurde ebenso im interfraktionellen Arbeitskreis als Mindestmaß zur Umsetzung des Mobilitätskonzeptes 2030+ empfohlen.

Der **untere Finanzierungspfad** orientiert sich am ungefähren derzeitigen Haushaltsbudget der Stadt Leverkusen zur Finanzierung der Mobilität. Dazu wurden die derzeit in den Haushalt eingestellten finanziellen Ressourcen für die Jahre 2019 bis 2023 herangezogen und gemittelt, sodass sich ein Jahresbudget von knapp 2,3 Millionen Euro ergibt (entsprechend ca. 34 Millionen Euro Gesamtbudget bis 2035; siehe Anhang I: Übersichten unterer sowie oberer Finanzierungspfad, Abbildung 112). Es muss erwähnt werden, dass im Rahmen des Mobilitätskonzeptes keine detaillierte Prüfung der Haushaltsposten der Stadt Leverkusen möglich war und das ermittelte derzeitige Budget (Fachbereich Tiefbau) daher nur eine erste Orientierungsgrundlage ist.

Im unteren Finanzierungspfad zeigt sich, dass ohne eine Erhöhung der Mittelbereitstellung viele wichtige Maßnahmen sich nicht (z.B. Stadtbahnverlängerungen) oder nur in geringen Teilen realisieren lassen und Maßnahmenprogramme mit Schlüsselmaßnahmen stark gekürzt werden müssen (u.a. Ausbau des Radverkehrsnetzes, Aufwertung der Stadtteilzentren für die Nahmobilität). Auch wenn die im unteren Finanzierungspfad berücksichtigten kostengünstigen Maßnahmen von Bedeutung sind, ist ohne eine umfassende Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastruktur die angestrebte Mobilitätswende nicht bis 2035 und darüber hinaus nur sehr langsam zu erreichen.

Abbildung 103: Finanzierungsbudget/Jahr für die einzelnen Finanzierungspfade

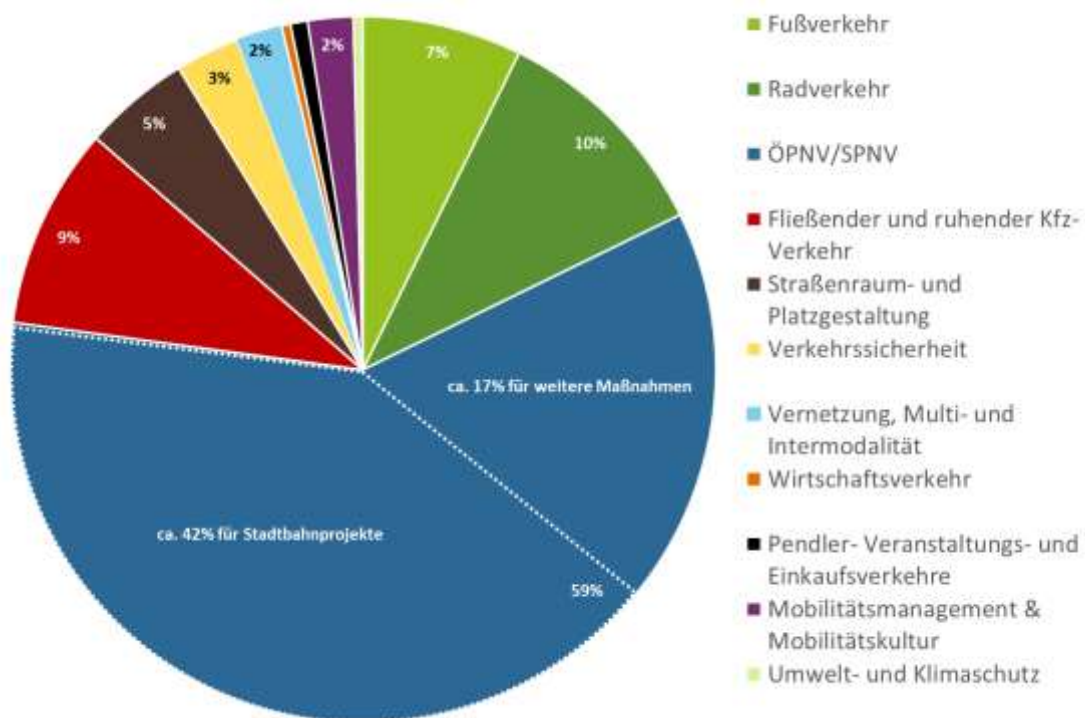


Aus gutachterlicher Sicht und auch vom interfraktionellen Arbeitskreis (siehe Kapitel 2) wird eine deutliche Erhöhung der Mittelbereitstellung - mindestens orientiert am mittleren Finanzierungspfad - zur Umsetzung der Maßnahmen empfohlen (Darstellungen für die weiteren Finanzierungspfade befinden sich im Anhang I: Übersichten unterer sowie oberer Finanzierungspfad; Übersicht zu den einzelnen Maßnahmenfeldern und deren Umsetzungsgrad je Finanzierungspfad, siehe Anhang II: Maßnahmentabelle – Prioritäten, Kostenschätzungen, Umsetzungshorizonte).

Finanzierungsbedarfe des integrierten Handlungskonzeptes und Verteilung auf die Finanzierungsperioden: mittlerer Finanzierungspfad (Empfehlung des interfraktionellen Arbeitskreises)

Das Mobilitätskonzept versteht sich als integrierter Plan, das heißt, dass in das integrierte Handlungskonzept die verschiedenen Handlungsfelder möglichst ausgewogen, aber mit Berücksichtigung der Maßnahmenprioritäten einfließen. Während einige Handlungsfelder eher kostengünstige, vor allem organisatorische Maßnahmen beinhalten (z.B. Verkehrssicherheit, Mobilitätsmanagement und -kultur), erfordern andere Handlungsfelder aufgrund einzelner, sehr teurer Infrastrukturprojekte ein deutlich höheres Budget (insb. das Handlungsfeld ÖPNV/SPNV mit Infrastrukturmaßnahmen zur Stadtbahn). Die nachfolgend dargestellte Budgetverteilung nach Handlungsfeldern für den mittleren Finanzierungspfad ist daher kein Abbild der Prioritäten der Einzelmaßnahmen des integrierten Handlungskonzeptes.

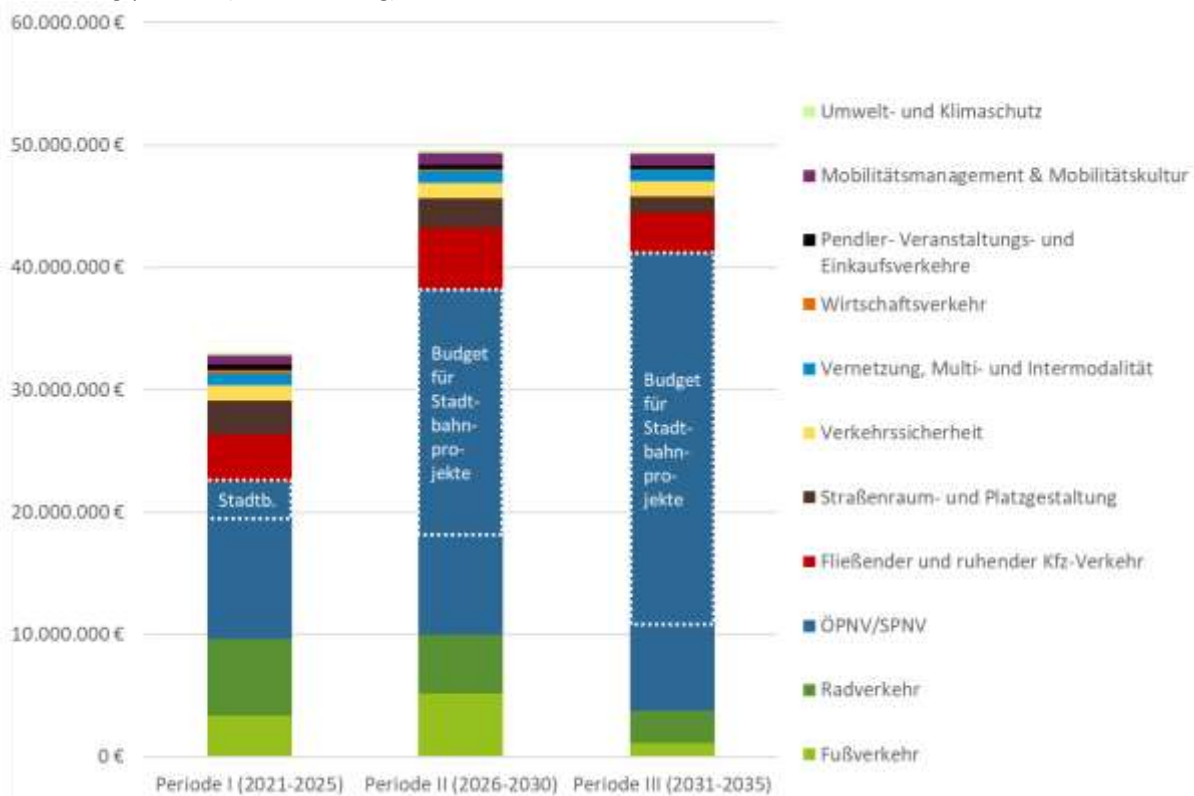
Abbildung 104: Budgetverteilung des Integrierten Handlungskonzeptes (mittlerer Finanzierungspfad) nach Handlungsfeldern (ohne Förderung)



Die Verteilung des erforderlichen Finanzbudgets des integrierten Handlungskonzeptes auf drei Finanzierungsperioden (2021 - 2025, 2026 - 2030, 2031 - 2035, siehe Abbildung 105) beruht insb. auf den Prioritäten der Maßnahmen sowie der Abschätzung des Planungsaufwandes, der notwendigen

politischen und öffentlichen Abstimmungen sowie auch der Abhängigkeiten der Maßnahmen untereinander. Diese Zuordnung zu den Finanzierungsperioden spiegelt daher die aus heutiger Sicht wahrscheinlichen Umsetzungszeitpunkte wider. Diese können sich aber aufgrund der zukünftigen Planungsprozesse ggf. anders darstellen und unterliegen damit gewissen Unschärfen. Insgesamt zeigt sich, dass vor allem Maßnahmen wie Stadtbahnverlängerungen im ÖPNV/SPNV zu einer deutlichen Überhöhung des Finanzbudgets in der Periode II führen, wobei ein Teil dieser Kosten bereits in Periode I als Vorlauf- und Planungskosten berücksichtigt wurde. Das heißt, dass es abweichend von der idealtypischen gleichmäßigen Verteilung des Budgets auf die Finanzierungspfade teilweise notwendig wird, Finanzierungsmittel für einzelne Maßnahmen gerade in den ersten 5-10 Jahren vorzuziehen oder, dass verschiedene Maßnahmen erst später umgesetzt werden können. Frühzeitig in den ersten beiden Finanzierungsperioden können aber bereits Maßnahmen im Radverkehr, für die Nahmobilität in den Stadtteilen oder der Parkraumstrategie (insb. P+R), die weniger kostenintensiv und eine hohe Kostenwirkung besitzen, umgesetzt werden.

Abbildung 105: Verteilung des Budgets des integrierten Handlungskonzeptes (mittlerer Finanzierungspfad) auf die Finanzierungsperioden (ohne Förderung)



Kosten und Effizienzen der Maßnahmen nach Verkehrsmitteln

Das Least Cost Transportation Planning-Verfahren (LCTP), das 2002 im Auftrag des Umweltbundesamt entwickelt wurde, betrachtet die Systemkosten des Verkehrs, das heißt alle Mobilitätsdienstleistungen, die dazu dienen Aktivitäten an unterschiedlichen Orten erreichen zu können. Es werden alle mittelbaren und unmittelbaren Ausgaben und Einnahmen einbezogen, die von der öffentlichen

Hand (Kommune, Land, Bund, EU), von öffentlichen und privaten Verkehrsunternehmen, von privaten Verkehrsteilnehmern und Unternehmen getragen werden. Diese Kosten werden nach Verkehrsträgern zusammengestellt um eine Transparenz der Kosten herzustellen.

Inzwischen sind auch neuere Verfahren entwickelt worden, wie z.B. der NRVP-Kostenvergleich (Uni Kassel 2015), der ebenfalls den Zuschussbedarf pro Weg/m² Fläche bzw. Verkehrsleistung sowie zusammenfassend einen Kostenvergleich zwischen den Verkehrsmitteln erlaubt. Die Ergebnisse in den drei Modellstädten Bremen, Kassel und Kiel zeigen, dass gerade die Förderung des ÖPNV, Fuß- und Radverkehrs für die Kommune sehr kostengünstig, effizient (Kostendeckungsgrad) und gerecht im Hinblick auf die Verkehrsteilhabe und -wirksamkeit ist.

Über Zuschusshöhen hinaus geht z.B. der Kostenvergleich zwischen Pkw und Fahrrad auf der Basis umfassender Parametersets und detaillierten zugehörigen Faktorkosten (Linnaeus Universität / Lund Universität Schweden, 2018). Grundlage des Vergleichs ist die Kostengegenüberstellung nach Personenkilometern aufgeteilt in volkswirtschaftliche (soziale) und private Kosten. Insgesamt wurden 14 Parameter einbezogen, darunter Klimawandel, Luftverschmutzung, Lärm und Subventionen, aber auch Reisezeit, Gesundheitseffekte, Unfälle sowie die wahrgenommene Sicherheit. Aus den damit verbundenen Berechnungen geht hervor, dass jeder Personenkilometer, der mit dem Auto zurückgelegt wird, nach Abzug von Kfz-bezogenen Steuern und Abgaben die Volkswirtschaft ca. 0,20 € kostet. Die privaten Kosten pro gefahrenen Personenkilometer mit dem Auto belaufen sich auf ca. 0,41 €/km. Die größten Anteile an den Kfz-bezogenen Kosten verursachen hier die Lärmemissionen, der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur, der Erhalt bestehender Infrastruktur sowie die Verfügbarkeit von (kostenfreien) Parkplätzen. Demgegenüber stehen volkswirtschaftliche und private Nutzeneffekte (d.h. „Gewinn“) von jeweils ca. 0,30 € pro gefahrenen Personenkilometer insb. für den Radverkehr (Vergleichsweise geringe Infrastrukturkosten bei positiven Gesundheitseffekten). Auch die anderen Fortbewegungsarten des Umweltverbundes sind deutlich günstiger (volkswirtschaftlich sowie auch bei den privaten Kosten) als der Pkw-Verkehr.

Darüber hinaus zeigen Berechnungen zur Flächeneffizienz der verschiedenen Verkehrsmittel erhebliche Vorteile im Stadtverkehr: So stellt der VCD in seinem Positionspapier „Rückeroberung der Straße“ (2016) den Kennwert der Flächenstunde (m²h) pro Person und Tag im öffentlichen Raum für die unterschiedlichen Verkehrsmittel gegenüber. Die Ergebnisse sind sowohl für den fließenden, als auch für den ruhenden Verkehr berechnet worden und haben eine Spanne von 1,0 m²h (Fußgänger) bis ca. 290 m²h (Pkw mit 1,28 Insassen). Dazwischen liegen die Verkehrsmittel Straßenbahn (3,1 m²h bei 40 %-tiger Auslastung), Bus (3,6 m²h bei 40 %-tiger Auslastung) und Fahrrad (24,8 m²h). (vgl. VCD 2016b: 4 ff.)

Personalressourcen zur Umsetzung und Begleitung des Umsetzungsprozesses der Maßnahmen

Das Mobilitätskonzept stellt mit seinem Maßnahmenprogramm besondere Anforderungen an die Verwaltung. Neben dem Mitteleinsatz für investive Maßnahmen des Mobilitätskonzeptes oder die vielen weichen, flankierenden Maßnahmen (z.B. Querschnittsthemen in Kapitel 5.7 oder 5.11), ist eine Verankerung und Koordinierung des Umsetzungsprozesses von Maßnahmen sowie der Evaluierung (siehe Kapitel 7) bedeutend. In einzelnen Maßnahmenfeldern wurden bereits Ressourcen

skizziert, die zur Koordination und Umsetzung bereitzustellen sind (bspw. mehr Ordnungspersonal für die Kontrolle des Parkens/Falschparkens).

Teilweise kann die Koordinierung und Umsetzung der Maßnahmen mit dem gegebenen Ressourceneinsatz der Stadtverwaltung erfolgen. Teilweise müssen aber auch neue Ressourcen geschaffen werden, um neue Aufgaben angehen zu können oder vorhandene Maßnahmen zu intensivieren. Beispielhaft können die Anforderungen genannt werden, die sich durch die notwendige intensivierte Radverkehrsförderung in der Koordinierung, Abstimmung, Planung und Umsetzung eines attraktiven Radverkehrsnetzes mit RadPendler-Routen, Radkomforttrouten und weiteren Radverkehrsachsen und –abstellanlagen ergeben. Dabei muss die Radverkehrsplanung auch immer mit den Belangen und Planungen des Fußverkehrs, Kfz-Verkehrs sowie ÖPNVs abgestimmt werden. Aufgrund des Umfangs der Aufgaben ist hierzu das vorhandene Team der Verkehrsplanenden durch zusätzliche Planstellen zu erweitern.

Im Wesentlichen müssen vor Beginn der Umsetzungsphase des Mobilitätskonzeptes 2030+ die Aufgaben in einem Personalplan strukturiert werden und mit den betroffenen Ämtern und vorhandenen Personalressourcen abgestimmt werden. Ggf. müssen Aufgaben neu verteilt, neue Teams gebildet oder auch Personalressourcen durch neue Stellen erweitert werden.

6.2 Gesamtdarstellung und -bewertung des integrierten Handlungskonzeptes

Die Maßnahmen des integrierten Handlungskonzeptes des Mobilitätskonzeptes Leverkusen 2030+ lassen sich wie folgt zusammenfassen und bewerten:

- Durch die Maßnahmen des Mobilitätskonzeptes kommt es zu einer Verlagerung von Wegen, die bisher mit dem Kfz durchgeführt wurden, auf die Verkehrsmittel des Umweltverbunds. Hierbei sind aufgrund der ausgewählten Maßnahmen hohe Zuwächse vor allem im Radverkehr, auf kombinierten Wegen (P+R, B+R) und im ÖPNV zu erwarten.
- Durch Maßnahmen in Stadtteilzentren, im öffentlichen Raum und im Fußverkehr wird die Anzahl kurzer Wege mit dem Auto reduziert. Die Aufenthalts-, Wohn- und Lebensqualität erhöht sich und Stadtteilzentren werden gestärkt.
- Die Erreichbarkeiten und die Reisegeschwindigkeit im Personen- und Wirtschaftsverkehr werden durch die Maßnahmen nicht verschlechtert. Mittel- bis langfristig sind aufgrund der Verkehrsverlagerungen zum Umweltverbund Verbesserungen zu erwarten (weniger Kfz-Verkehrsaufkommen auf den Straßen, weniger Stauungen).
- Bedingt durch die verbesserte Verknüpfung zwischen Schienenpersonenverkehr, städtischem ÖPNV und Busbeschleunigungen kommt es auf vielen Relationen im ÖPNV zu verbesserten Erreichbarkeiten und weniger verkehrsbedingten Verspätungen.
- Verlagerungen von Wegen des motorisierten Verkehrs auf den Umweltverbund reduzieren die Emissionsbelastungen, tragen in besonderem Maß zum Klimaschutz bei und reduzieren die Flächeninanspruchnahme des Verkehrssystems deutlich (s.o.: der private Pkw ist– pro

Verkehrsteilnehmer gerechnet – das mit Abstand flächenintensivste und daher innerstädtisch ineffizienteste Verkehrsmittel). Eine Verkehrswende eröffnet daher auch Potenziale, den innerstädtisch knapp bemessenen Raum neu zu verteilen.

Es wird vorausgesetzt, dass die Maßnahmen zumindest in großen Teilen umgesetzt werden und entsprechende Mittel zur Verfügung gestellt werden (siehe Kapitel 6.1). Sehr wichtig ist zudem, die Maßnahmen integriert entsprechend einer „**Push**“- und „**Pull**“-Strategie umzusetzen: Auf der einen Seite müssen Alternativen ausgebaut werden (Förderung des Umweltverbundes), auf der anderen Seite aber gerade in den bebauten Bereichen und Stadtteilen Flächen neu verteilt werden - in den in Leverkusen oftmals autoorientiert ausgebauten Straßen notwendigerweise auch unter Inanspruchnahme von heutigen Kfz-Verkehrsflächen bzw. -Parkplätzen. Die Maßnahmen des Mobilitätskonzeptes in einer abgestimmten „Push“- und „Pull“-Strategie verbessern auf diese Weise die Wahlfreiheit der Bevölkerung zur Bestimmung des individuell am besten geeigneten Verkehrsmittels und verringern die Autoabhängigkeit.

Bezug des Handlungskonzeptes zu den Oberzielen des Zielkonzeptes

Bei der Erarbeitung der Handlungs- und Maßnahmenfelder fand in den Steckbriefen jeweils eine Rückkopplung mit den Oberzielen des Mobilitätskonzeptes entsprechend des Zielkonzeptes (siehe Kapitel 4) statt. Abschließend und in Kenntnis aller Handlungs- und Maßnahmenfelder erfolgt eine zusammenfassende Darstellung der Zielwirkungen der Handlungs- und Maßnahmenfelder zu den Oberzielen des Mobilitätskonzeptes. Die nachfolgende Abbildung zeigt, welches Handlungsfeld (als Zusammenfassung der Zielwirkungen der einzelnen Maßnahmenfelder) zu welchen Oberzielen eine hohe, wahrnehmbare, geringe oder keine Zielwirkung hat.

Abbildung 106: Beiträge der Handlungsfelder zu den Oberzielen des Zielkonzeptes

Handlungsfeld	Schaffung sicherer und attraktiver Mobilitätsoptionen für Alle	Sicherung und Optimierung der Erreichbarkeit und Attraktivität Leverkusens	Reduzierung der Umweltbelastungen und verträgliche Gestaltung der Kfz-Verkehre	Förderung des Fuß- und Radverkehrs sowie des ÖPNVs	Lebenswerte und hochwertige Gestaltung der Stadt- und Lebensräume	Vernetzung und Kommunikation im Verkehrssystem
1 - Fußverkehr	deutliche Zielwirkungen	deutliche Zielwirkungen	geringe Zielwirkungen	deutliche Zielwirkungen	deutliche Zielwirkungen	geringe Zielwirkungen
2 - Radverkehr	deutliche Zielwirkungen	deutliche Zielwirkungen	wahrnehmbare Zielwirkungen	deutliche Zielwirkungen	deutliche Zielwirkungen	geringe Zielwirkungen
3 - ÖPNV/SPNV	deutliche Zielwirkungen	deutliche Zielwirkungen	deutliche Zielwirkungen	deutliche Zielwirkungen	deutliche Zielwirkungen	geringe Zielwirkungen
4 - fließender und ruhender Kfz-Verkehr	wahrnehmbare Zielwirkungen	deutliche Zielwirkungen	deutliche Zielwirkungen	wahrnehmbare Zielwirkungen	wahrnehmbare Zielwirkungen	wahrnehmbare Zielwirkungen
5 - Straßenraum- und Platzgestaltung	deutliche Zielwirkungen	wahrnehmbare Zielwirkungen	deutliche Zielwirkungen	deutliche Zielwirkungen	deutliche Zielwirkungen	deutliche Zielwirkungen
6 - Barrierefreiheit	deutliche Zielwirkungen	wahrnehmbare Zielwirkungen	deutliche Zielwirkungen	wahrnehmbare Zielwirkungen	wahrnehmbare Zielwirkungen	deutliche Zielwirkungen
7 - Verkehrssicherheit	deutliche Zielwirkungen	wahrnehmbare Zielwirkungen	deutliche Zielwirkungen	wahrnehmbare Zielwirkungen	wahrnehmbare Zielwirkungen	deutliche Zielwirkungen
8 - Vernetzung, Multi- und Intermodalität	wahrnehmbare Zielwirkungen	deutliche Zielwirkungen	wahrnehmbare Zielwirkungen	deutliche Zielwirkungen	deutliche Zielwirkungen	deutliche Zielwirkungen
9 - Wirtschaftsverkehr	deutliche Zielwirkungen	deutliche Zielwirkungen	deutliche Zielwirkungen	deutliche Zielwirkungen	deutliche Zielwirkungen	wahrnehmbare Zielwirkungen
10 - Pendler, Veranstaltungs- und Einkaufsverkehre	deutliche Zielwirkungen	wahrnehmbare Zielwirkungen	deutliche Zielwirkungen	wahrnehmbare Zielwirkungen	deutliche Zielwirkungen	wahrnehmbare Zielwirkungen
11 - Mobilitätsmanagement & Mobilitätskultur	wahrnehmbare Zielwirkungen	geringe Zielwirkungen	deutliche Zielwirkungen	wahrnehmbare Zielwirkungen	deutliche Zielwirkungen	deutliche Zielwirkungen
12 - Umwelt- und Klimaschutz	deutliche Zielwirkungen	deutliche Zielwirkungen	deutliche Zielwirkungen	wahrnehmbare Zielwirkungen	wahrnehmbare Zielwirkungen	deutliche Zielwirkungen

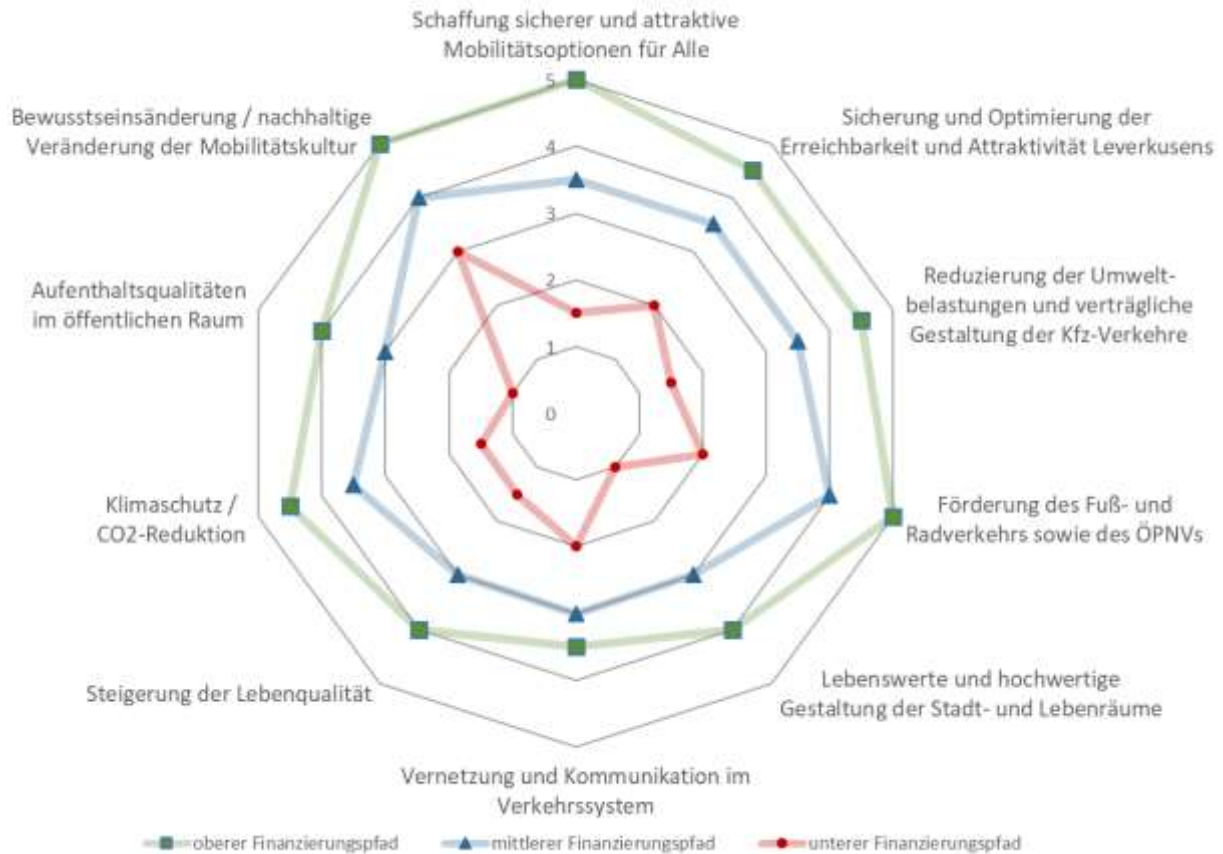
deutliche Zielwirkungen
 geringe Zielwirkungen
 wahrnehmbare Zielwirkungen
 sehr geringe/keine Zielwirkungen

Qualitative Einordnung des integrierten Handlungskonzeptes

In Abbildung 107 sind die drei Finanzierungspfade (siehe Kapitel 6.1) des integrierten Handlungskonzeptes hinsichtlich ihrer Wirkungen auf das Erreichen der Ziele (siehe Kapitel 4) dargestellt. Es wurden über die Oberziele hinausgehende, auch qualitative Zielwirkungen, z. B. Steigerung der Lebensqualität sowie der Mobilitätskultur in Leverkusen, mit aufgenommen.

Auf einer Skala von 0 (niedriger Zielbeitrag) bis 5 (hoher Zielbeitrag) wurde für die verschiedenen Ziele eine Bewertung vorgenommen. Hiermit können die Stärken des integrierten Handlungskonzeptes hinsichtlich des Zielerreichungsgrades identifiziert und aufgezeigt werden, welche Auswirkungen finanzielle Verkürzungen im Handlungskonzept haben können (mittlerer und unterer Finanzierungspfad).

Abbildung 107: Qualitative Bewertung des Integrierten Handlungskonzeptes hinsichtlich wichtiger Ziele



Insgesamt ist festzustellen, dass die Maßnahmen zur Optimierung und Weiterentwicklung der Mobilität in Leverkusen beitragen. Die Maßnahmenwirkung ist abhängig von der Intensität der Maßnahmen, die sich aus dem Mitteleinsatz jeweils des unteren, mittleren und oberen Finanzierungspfad ergibt. Während im mittleren und oberen Finanzierungspfad auch umfassende Investitionsprogramme zur Verbesserung insb. des Radwegenetzes oder auch des ÖPNVs möglich sind, ergeben sich die Wirkungen des unteren Finanzierungspfad vor allem aus eher einfachen investiven Maßnahmen und v.a. Maßnahmen im nicht investiven Bereich (Kampagnen zur Bewusstseinsänderung, nachhaltige Veränderung der Mobilitätskultur). Entsprechend gering sind im unteren Finanzierungspfad die Möglichkeiten, das Verkehrsnetz in den nächsten 15 Jahren nachhaltig zu Gunsten umweltfreundlicher Verkehrsarten umzugestalten und zur Stadt- und Lebensqualität sowie zum Klimaschutz beizutragen.

Das Mobilitätskonzept trägt zur verträglichen Abwicklung der Verkehre, insbesondere bezogen auf die übergeordneten Ziele im Klimaschutz und zur CO₂-Reduktion, bei. Es ist aber herauszustellen, dass die Maßnahmen ein erster großer Schritt zur nachhaltigen Entwicklung der Mobilität sind, aber über 2030+ hinaus weitere Anstrengungen notwendig sind.

6.3 Zusammenfassende Darstellung des integrierten Handlungskonzeptes

In der folgenden Grafik sind zusammenfassend die Maßnahmen des integrierten Handlungskonzeptes für den *oberen* sowie *mittleren* Finanzierungspfad dargestellt sowie die wichtigen Schlüsselmaßnahmen definiert. Sowohl das integrierte Handlungskonzept als auch die Schlüsselmaßnahmen wurden mit dem interfraktionellen Arbeitskreis sowie öffentlich diskutiert und festgelegt. Schlüsselmaßnahmen sind mit einem Sternchen (★) versehen.

Die Darstellung des *oberen* Finanzierungspfades bezieht alle Maßnahmen mit ein. Für die des *mittleren* Finanzierungspfades wurden entsprechend des geringeren Finanzbudgets (siehe Kapitel 6.1) einige Maßnahmenprogramme gekürzt, die in der Übersichtsdarstellung grau hinterlegt sind. Die Darstellung für den *unteren* Finanzierungspfad befindet sich im Anhang (siehe Anhang III: Integriertes Handlungskonzept – unterer Finanzierungspfad).

Abbildung 108: Integriertes Handlungskonzept Mobilitätskonzept Leverkusen 2030+ – Oberer Finanzierungspfad (S. 1)

Integriertes Handlungskonzept Mobilitätskonzept Leverkusen 2030+ Oberer Finanzierungspfad



Maßnahmefelder Handlungsfelder

★ Schlüsselmaßnahme

Kosten-
schätzung

Fußverkehr	Radverkehr	Öffentliche Verkehre: ÖPNV & SPNV	Fließender und ruhender Kfz-Verkehr	Straßenraum- und Platzgestaltung	Barrierefreiheit
<ul style="list-style-type: none"> ★ Definition des Fußwegenetzes (Definiert wichtiger Achsen & Abschnitte, Qualitätsmerkmale, erste Definition dieses Netzes bereits im Mobilitätskonzept erfolgt, Fußwegenetz ist in Haupt- und Nebenstraßen) Verbesserung des Wegenetzes und Schließung von Netzlücken inner- und außerorts (insb. Instandsetzung, Wegverbesserungen, Wegweisung, Aufenthaltsqualität) ★ Abbau von Barrieren (Barrierefreie Wege, Ausbau Querschnittsmöglichkeiten, Queringesamständlicher Zäunen, Vermeidung von Angstzonen) ★ Fußverkehrsfreundliche Knotenpunkte (z.B. Verlagerung von Grün-/Freigebieten, Trennung vom Radverkehr, sorgerechte Seitenräume im Mittelstreifen) Mehr Aufenthaltsräume, Sitz- und Spielgelegenheiten (insb. Begrünung, Sitz- und Spielgelegenheiten) Ausbau der Wegweisung und Beschilderung (insb. in Stadtzentren) Integrierte Nahmobilitätskonzepte für Stadtteilzentren (z.B. für Schleibusch, Weindorf-Nord; insb. hinsichtlich Aufenthaltsqualität, Spiel- und Sitzräumen, Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung, Begrünungszonen / Shared Space unter Beachtung der Konzepte Radverkehr, ÖPNV und Kfz-Verkehr) 	<ul style="list-style-type: none"> ★ Definition des Radverkehrs-Zielnetzes (Radverkehrs-Zielnetz 2030+ mit RadPostverbindungen, RadPostverbindungen und Radverbindungen) ★ Optimierung der Radverkehrsinfrastruktur (z.B. Umsetzung sicherer Radverbindungen auf Grundlage des Radverkehrs-Zielnetzes; RadPostverbindungen Opladen - Weiskopf - Köln, RadPostverbindungen mehr Fahrradstraßen, Prüfung der weiteren Öffnung von Einbahnstraßen für Radfahrende) Fahradfreundliche & sichere Gestaltung von Kreuzungen (z.B. Ausstiegsbereiche für Radfahrer, eigene Radfahrspuren, direktes Linksabbiegen, Fahradkreuzungen etc.) ★ Ausbau und Unterhaltung der Radabstellanlagen (Radabstellplätze, Fahrradhäuschen, Fahrradboxen, Fahrradparken an ÖPNV-Haltepunkten, ...) Pflege & Instandhaltung von Radverbindungen (Mängelbehebung, Baustellenverkehrsleitung, Jahreszeiten entsprechende Reinigung) Weitere Elemente für mehr Sicherheit und Komfort (Ablenkung von Bussen, Taxis, Spielzeug gegen den linken Winkel an Kreuzungen etc.) Weiterer Ausbau des Fahrradverleihsystems (insb. Evaluation und ggf. weiterer Ausbau des bestehenden Systems, Lastenradverleih) Umgang mit Angeboten der Mikromobilität (Umgang mit neu aufkommenden Verkehrsmitteln der Mikromobilität: E-Scooter, Hoverboards, Roller) 	<ul style="list-style-type: none"> ★ Weiterentwicklung des städtischen und regionalen Busverkehrs (insb. Schnellbuslinien, Busbeschränkung / Zuverlässigkeit des Busverkehrs, Optimierung des Angebotes in Schwachverkehrszeiten, Machbarkeitsstudie zu einem regionalen Wasserbus auf dem Rhein) Weiterentwicklung des schienengebundenen Verkehrs (Verlängerung Stadtbahnlinie 4, Stadtbahnverlängerung Köln-Flitard - Chempark - Opladen, Machbarkeitsstudien zur Verlängerung der S-Bahnlinien S1 und S37) Barrierefreier ÖPNV (Barrierefreie Haltestellen und Fahrzeuge, Verkehrsbarkeit) ★ Weiterentwicklung des Tarifsystems (MobiCard, Nutzung digitaler Möglichkeiten, ergänzende Fahrkartenangebote) Alternative Antriebstechniken (laufende Umrüstung der bestehenden ÖPNV-Flotte; Pilotprojekte E-Busse) Autonomes Fahren (Modellversuche mit autonomen fahrenden Kleinbussen) Fahrgastinformationen und Service (DFI-Ausbau, app-gestützte Informationen, Serviceleistungen in den Fahrzeugen) Kommunikation und Marketing (Werbung und Kampagnen zur verstärkten Nutzung des ÖPNV) Managementaufgaben (Stützungs- und Instandhaltungsmanagement, hochspezifischbereichsübergreifende Zusammenarbeit) 	<ul style="list-style-type: none"> ★ Weiterentwicklung des Straßennetzes (insb. Harmonisierung des Straßennetzes zur verträglichen Abwicklung der Kfz-Verkehre, Entlastung der Stadtteilzentren) Stadtverträgliche Geschwindigkeitsregelungen (insb. Reduktion der zul. Höchstgeschwindigkeit in sensiblen Bereichen) Umgestaltung/Optimierung von Knotenpunkten (z.B. zotternte/rückwärtsspende Knotenpunktgestaltung, Knotenverkehr) ★ Weiterentwicklung der Parkraumstrategie (z.B. Umnutzung von Parkraumflächen, Entlastung des öffentlichen Raums, Minimierung der Parksuchverkehre, P&R-Anlagen, ...) Voraussetzungen für emissionsarme/-freie Antriebe (insb. Latexhausrücklauf) Förderung des Carsharings (Optimierung der Voraussetzungen für Carsharing, z.B. Sondernutzungsrechte für Parkplätze / -stände, Einbezug von Carsharing in Neubausvorhaben (Wohnen/Gewerbe)) Verkehrlenkung und -information (z.B. Maßnahmen zur Streckenbeeinflussung sowie schwachlenkertes Verkehrsmanagement, Baustellenmanagement) Erhaltungsmanagement (schwachgestütztes, strategisches Erhaltungsmanagement der Straßeninfrastruktur) 	<p>Kategorisierung des Straßennetzes nach Nutzungsansprüchen; integrierte Netzentwicklung (Empfehlung zur optimierten Gestaltung von Haupt- und Stadtteilstraßen, insb. unter Berücksichtigung der Ansprüche der Verkehrsteilnehmer)</p> <p>Attraktive und integrierte Gestaltung von Haupt- und Stadtteilstraßen (Aufwertung Mühlener Straße, Wuppertalstraße, Köber Straße, Hauptstraße unter integrierter Betrachtung der Ansprüche aller Verkehrsteilnehmer sowie städtebaulicher Qualitäten)</p> <p>Attraktive Wohnquartiere (Maßnahmenprogrammen für attraktive Wohnviertel und Stagenungen der Aufenthaltsqualität von Wohnstraßen)</p> <p>Lebendige Stadtteilplätze (Maßnahmenprogrammen: Steigerung der Aufenthaltsqualität)</p> <p>Neues Leben auf Parkständen (temporäre Umnutzung von Parkständen im Sommer, Inspe. für Rollergastronomie, Stützplättchen)</p>	<p>keine eigenen Steckbriefe, sondern in die jeweiligen Handlungs- und Maßnahmenfelder des Mobilitätskonzepts integriert</p>
<p>Kosten: ca. 12,9 Mio. EUR Eigenanteil: ca. 6,8 Mio. EUR</p>	<p>Kosten: ca. 18,0 Mio. EUR Eigenanteil: ca. 8,7 Mio. EUR</p>	<p>Kosten: ca. 117,9 Mio. EUR Eigenanteil: ca. 71,6 Mio. EUR</p>	<p>Kosten: ca. 25,3 Mio. EUR Eigenanteil: ca. 14,2 Mio. EUR</p>	<p>Kosten: ca. 12,9 Mio. EUR Eigenanteil: ca. 9,5 Mio. EUR</p>	<p>Kosten in jeweiligen Handlungsfeldern berücksichtigt</p>

Abbildung 109: Integriertes Handlungskonzept Mobilitätskonzept Leverkusen 2030+ – Oberer Finanzierungspfad (S. 2)



Integriertes Handlungskonzept Mobilitätskonzept Leverkusen 2030+ Oberer Finanzierungspfad

Maßnahmenfelder Handlungsfelder

★ Schlüsselmaßnahmen



Verkehrssicherheit

- ★ **Ganzheitliche Verkehrssicherheitsarbeit**
(verstärkte personelle Vernetzung der Verkehrssicherheitsarbeit in der Stadtverwaltung, Austausch mit weiteren Akteuren wie Schulen, Polizei etc.)
- Sicheres Schul- und Kita-Umfeld
(koordinierte Unterstützung der Schulen bei der Aufstellung von Schulwegsicherungsplänen, Elternhaftstellen, etc.)
- ★ **Abbau von Konflikten bei gemeinsamer Führung von Fuß- und Radverkehr**
(Empfehlungen zur Vermeidung der gemeinsamen Führung, Empfehlungen zur Förderung gegenseitiger Rücksichtnahme bei gemeinsamer Führung)
- Städtische Verkehrsüberwachung
(Ausweitung der Verkehrsüberwachung, insb. Fahlschulern, Geschwindigkeitsüberschreitung)

Kosten: ca. 4,1 Mio. EUR
Eigenanteil: ca. 3,2 Mio. EUR



Vernetzung, Multi- und Intermodalität

- ★ **Mobilitätsstationen**
(insb. Kombinationen Bike & Ride, Carsharing, Mobilitätsstationen an Schnittstellen des ÖPNV sowie Mobilitätspunkte in den Quartieren)
- Fahrradmitnahme in Bus und Bahn
(Möglichkeiten zur Mitnahme ausbauen, Sonderangebot (aktuelle ÖPNV und vergünstigtes Fahrrad)
- Digitalisierung und Vernetzung
(Entwicklung einer verkehrstellersübergreifenden Mobilitätsapp, in E-Mobilityportal o.ä.)

Kosten: ca. 3,8 Mio. EUR
Eigenanteil: ca. 1,1 Mio. EUR



Wirtschaftsverkehr

- ★ **City-Logistik mit innovativen und umweltfreundlichen Fahrzeugen**
(Micro-hubs, Modellversuch City-Logistik in einem Zentrum oder ggf. Businesspark/office)
- Minderung der Konflikte durch Lieferfahrzeuge in Stadtteilen
(bedarfsgerechte Anzahl von LKWs in der Innenstadt und in den Stadtteilen)
- Effiziente Führung und Lenkung der Wirtschaftsverkehr (auch Parken)
(Abhol-/Parkstationen, Lkw-Führungsport, Wegführung in die Gewerbegebiete)

Kosten: ca. 0,6 Mio. EUR
Eigenanteil: ca. 0,4 Mio. EUR



Pendler-, Veranstaltungs- und Einkaufsverkehr

- Verbesserung der Orientierung und Besucherlenkung
(z.B. zielgruppenspezifische Leitsysteme, optimierte Wegweisung zu Touristenzentren und Parkplätzen)
- Optimierung der Veranstaltungsverkehr
(z.B. Verkehrsmanagementkonzepte für Großveranstaltungen, Wegweisung, Kombitickets)

Kosten: ca. 1,1 Mio. EUR
Eigenanteil: ca. 1,1 Mio. EUR



Mobilitätsmanagement & Mobilitätskultur

- Mobilitätsmanagement in der Stadtverwaltung
(Ausbau des bestehenden Mobilitätsmanagements, insb. Flottenmanagement, Carsharing, Jobrad/ -taxis)
- Stärkung themenbezogener Netzwerke
(Weiterführung bestehender Netzwerke/aktivitäten, insb. Arbeitsgruppen zur Umsetzung des Mobilitätskonzepts)
- Implementierung von Mobilitätsmanagement in der Stadtplanung
(berücksichtigte Berücksichtigung nachhaltiger Mobilität in der Stadt- und Bauleitplanung, z.B. Mobilitätshandbuch für Neuplanungen und Bestand, Stellplatzsetzung)
- Überzeugung und Unterstützung im betrieblichen Mobilitätsmanagement
(insb. Beratung von Unternehmen und Koordination von Maßnahmen)
- Lenkung und Unterstützung des schulischen Mobilitätsmanagements
(Kooperation mit Schulen ausbauen, Schulwegpläne, Elternhaftstellen, Mobilitätsberatung von Eltern)
- ★ **Öffentlichkeitsarbeit für nachhaltige Mobilität**
(Marketingstrategie für die Verkehrswerde, Beratungsfunktionen, Plattform für aktuelle Baumaßnahmen und Mängelstellen)
- Zielgruppenspezifische Bildung und Information
(spezielle Angebote für Entscheidungsträger und besonders Betroffene, Beratungsfunktionen, Exkursionen in Vorreitertätigkeiten)
- Aktionen und Imagebildung
(öffentlichkeitswirksame Aktionen, Informationskampagnen, Wettbewerbe und Events, z.B. Parking-Day, temporäre Spielstraßen)

Kosten: ca. 3,4 Mio. EUR
Eigenanteil: ca. 2,4 Mio. EUR



Umwelt- & Klimaschutz

- ★ **Förderung emissionsarmer Mobilitätsformen**
(siehe andere Handlungsfelder: Fußverkehr, Radverkehr, ÖPNV; Kosten sind in den jeweiligen Handlungsfeldern berücksichtigt)
- Minderung der Lärm- und Schadstoffemissionen
(Umsetzung von Fachplänen insb. Lärmaktionsplan, Luftreinhaltungsplan, Green City-Masterplan)
- verstärkter Einsatz lärmreduzierenden Asphalts
(bei allen Sanierungs- und Umbaumaßnahmen)
- Begrünung und Klimaanpassung
(insb. Maßnahmenprogrammen zur temporären und dauerhaften Stadt- und Straßenumgestaltung)

Kosten: ca. 1,1 Mio. EUR
Eigenanteil: ca. 1,1 Mio. EUR

Kosten-schätzung

Abbildung 110: Integriertes Handlungskonzept Mobilitätskonzept Leverkusen 2030+ - *mittlerer* Finanzierungspfad (S. 1)

Integriertes Handlungskonzept Mobilitätskonzept Leverkusen 2030+ Mittlerer Finanzierungspfad



Maßnahmefelder Handlungsfelder

reduzierte Maßnahmen (verbleibender %-Anteil)

Kosten-schätzung

Fußverkehr	Radverkehr	Öffentliche Verkehre: ÖPNV & SPNV	Fließender und ruhender Kfz-Verkehr	Straßenraum- und Platzgestaltung	Barrierefreiheit
<p>★ Definition des Fußwegenetzes (Definieren wichtiger Achsen & Abschnitte, Qualitätsmerkmale, erste Definition dieses Netzes bereits im Mobilitätskonzept erfolgt, Fußwegenetze in Haupt- (100%) und Nebenzentren (50%))</p> <p>Verbesserung des Wegenetzes und Schließung von Netzlücken inner- und außerorts (50%) (insb. Instandsetzung, Wegweiserbeseitigung, Wegweisung, Auenstadtparkplatz)</p> <p>★ Abbau von Barrieren (Barrierefreie Wege (100%), Ausbau Querschnittsmöglichkeiten (75%), Gestaltung gesamtstädtischer Zentren (75%), Vermeidung von Ampelkreuz (50%))</p> <p>★ Fußverkehrsfreundliche Knotenpunkte (75%) (z.B. Verlangsamung von Grün-/Freizeitanlagen, Trennung von Radverkehr, sorgfältige Seitenkanten im Mischverkehr)</p> <p>Mehr Aufenthaltsräume, Sitz- und Spielgelegenheiten (50%) (insb. Begrünung, Sitz- und Spielgelegenheiten)</p> <p>Ausbau der Wegweisung und Beschilderung (50%) (insb. in Stadtteilzentren)</p> <p>Integrierte Nahmobilitätskonzepte für Stadtteilzentren z.B. für Schleibusch, Wikandorf Nord; insb. hinsichtlich Aufenthaltsqualität, Spiel- und Sitzräumen, Maßnahmen zur Verkehrslenkung, Begrünungsmaßnahmen / Shared Space unter Beachtung der Konzepte Radverkehr, ÖPNV und Kfz-Verkehr)</p>	<p>★ Definition des Radverkehrs-Zielnetzes (Radverkehrs-Zielnetz 2030+ mit RadPendlerknoten, Radverkehrstrassen, Radhauptverbindungen und Radverbindungen)</p> <p>★ Optimierung der Radverkehrsinfrastruktur (z.B. Umsetzung sicherer Radverbindungen auf Grundlage des Radverkehrs-Zielnetzes; RadPendlerknoten Opladen - Wiesdorf - Köln, Radverkehrstrassen, mehr Fahrradstraßen (50%), Prüfung der weiteren Öffnung von Einbahnstraßen für Radfahrende)</p> <p>Fahradfreundliche & sichere Gestaltung von Kreuzungen (75%) (z.B. Ausbittelfläche für Radfahrende, eigene Radfahrstreifen, direkte Linksabbiegen, Fahrradblöcke etc.)</p> <p>★ Ausbau und Unterhaltung der Radabstellanlagen (50%) (Radverkehrstügel, Fahrradhäuschen, Fahrradboxen, Fahrradparken an ÖPNV-Haltpunkten, ...)</p> <p>Pflege & Instandhaltung von Radwerkbindungen (50%) (Möglichkeitserhaltung, Baustellenüberführung, lärmreduzierende Renngänge)</p> <p>Weitere Elemente für mehr Sicherheit und Komfort (50%) (Abseilung von Radfahrern, "Innere Spiegel" gegen den toten Winkel an Kreuzungen etc.)</p> <p>Weiterer Ausbau des Fahrradverleihsystems (50%) (insb. Evaluation und ggf. weiteren Ausbau des bestehenden Systems, Leihmehrfahrer)</p> <p>Umgang mit Angeboten der Mikromobilität (Umgang mit neu aufkommenden Verkehrsmitteln der Mikromobilität: E-Scooter, Hoverboards, Roller)</p>	<p>★ Weiterentwicklung des städtischen und regionalen Busverkehrs (insb. SchieneBuslinien (75%), Busbesitzförderung / Zulassung des Busverkehrs (75%), Optimierung des Angebotes in Schwachverkehrszeiten (75%), Marktbarrierefaktoren zu einem regionalen Weizenbus auf dem Rhein)</p> <p>Weiterentwicklung des schienegebundenen Verkehrs (Verlängerung Stadtbahnlinie 4, Stadtbahnverlängerung Köln-Hilberd - Opladenpark - Opladen (50%), Marktbarrierefaktoren zur Verlängerung der S-Bahnlinien S1 und S37)</p> <p>Barrierefreier ÖPNV (Barrierefreie Haltestellen und Fahrzeuge, Verkehrssicherheit)</p> <p>★ Weiterentwicklung des Tarifsystems (MobCard, Nutzung digitaler Möglichkeiten, ergänzende Fahrkartenangebote)</p> <p>Alternative Antriebstechniken (50%) (laufende Überleitung der bestehenden ÖPNV-Flotte; Pilotversuche E-Busse)</p> <p>Autonomes Fahren (Modellversuche mit autonomen fahrenden Klein-Bussen)</p> <p>Fahrgastinformationen und Service (DFI-Ausbau, app-gestützte Informationen, Serviceleistungen in den Fahrzeugen)</p> <p>Kommunikation und Marketing (Werbung und Kampagnen zur verstärkten Nutzung des ÖPNV)</p> <p>Managementaufgaben (Störungs- und Instandhaltungsmanagement, hochspezifischbereichsbezogene Zusammenarbeit)</p>	<p>★ Weiterentwicklung des Straßennetzes (insb. Hierarchisierung des Straßennetzes zur verträglichen Allokation der Kfz-Verkehre, Entlastung der Stadtteilzentren (50%))</p> <p>Stadtverträgliche Geschwindigkeitsregelungen (50%) (insb. Reduktion der zul. Höchstgeschwindigkeit in sensiblen Bereichen)</p> <p>Umgestaltung/Optimierung von Knotenpunkten (50%) (z.B. optimierte/Reduzierung der Knotenpunktgestaltung, Knotenverkehr)</p> <p>★ Weiterentwicklung der Parkraumstrategie (z.B. Lösung von Parkraumkonflikten, Entlastung des öffentlichen Raums, Minimierung der Parkraumverkehre, P&R-Anlagen, ...)</p> <p>Voraussetzungen für emissionsarme/freie Antriebe (50%) (insb. Ladeninfrastruktur)</p> <p>Förderung des Carsharings (Optimierung der Voraussetzungen für Carsharing, z.B. Sondernutzungsrechte für Parkplätze/-stände, Einbezug von Carsharing in Neubausvorhaben (Wohnen/Gewerbe))</p> <p>Verkehrslenkung und -information (z.B. Maßnahmen zur Streckenbeeinflussung sowie ortsweilenspezifisches Verkehrsmanagement, Baustellenmanagement)</p> <p>Erhaltungsmanagement (schwermetallgestütztes, strategisches Erhaltungsmanagement der Straßeninfrastruktur)</p>	<p>Kategorisierung des Straßennetzes nach Nutzungsansprüchen; integrierte Netzentwicklung (Empfehlung zur optimierten Gestaltung von Haupt- und Stadtteilstraßen, insb. unter Berücksichtigung der Ansprüche der Verkehrsteilnehmer)</p> <p>Attraktive und integrierte Gestaltung von Haupt- und Stadtteilstraßen (50%) (Aufwertung Mülheimer Straße, Wuppertalstraße, Köber Straße, Hauptstraße unter integrierter Betrachtung der Ansprüche aller Verkehrsteilnehmer sowie städtebaulicher Qualität)</p> <p>Attraktive Wohnquartiere (50%) (Maßnahmenprogramm für attraktive Wohnviertel und Stützungen der Aufenthaltsqualität von Wohnstraßen)</p> <p>Lebendige Stadtteilplätze (50%) (Maßnahmenprogramm: Steigerung der Aufenthaltsqualität)</p> <p>Neues Leben auf Parkständen (temporäre Umgestaltung von Parkständen im Sommer, Inspe. für Rollergastronomie, Stützgelegenheiten)</p>	<p>keine eigenen Steckbriefe, sondern in die jeweiligen Handlungs- und Maßnahmenfelder des Mobilitätskonzepts integriert</p>
<p>Kosten: ca. 9.6 Mio. EUR Eigenanteil: ca. 5.0 Mio. EUR</p>	<p>Kosten: ca. 13.8 Mio. EUR Eigenanteil: ca. 5.8 Mio. EUR</p>	<p>Kosten: ca. 78.4 Mio. EUR Eigenanteil: ca. 47.8 Mio. EUR</p>	<p>Kosten: ca. 12.2 Mio. EUR Eigenanteil: ca. 7.5 Mio. EUR</p>	<p>Kosten: ca. 6.5 Mio. EUR Eigenanteil: ca. 4.8 Mio. EUR</p>	<p>Kosten in jeweiligen Handlungsfeldern berücksichtigt</p>

Abbildung 111: Integriertes Handlungskonzept Mobilitätskonzept Leverkusen 2030+ - *mittlerer* Finanzierungspfad (S. 2)



Integriertes Handlungskonzept Mobilitätskonzept Leverkusen 2030+ Mittlerer Finanzierungspfad

Maßnahmenfelder Handlungsfelder

reduzierte Maßnahmen (verbleibender %-Anteil)
★ Schlüsselmaßnahmen

Kosten-schätzung

Verkehrssicherheit	Vernetzung, Multi- und Intermodalität	Wirtschaftsverkehr	Pendler-, Veranstaltungs- und Einkaufsverkehr	Mobilitätsmanagement & Mobilitätskultur	Umwelt- & Klimaschutz
<p>★ Ganzheitliche Verkehrssicherheitsarbeit [75%] verstärkte personelle Verankerung der Verkehrssicherheitsarbeit in der Stadtverwaltung, Austausch mit weiteren Akteuren wie Schulen, Polizei etc.)</p> <p>Sicheres Schul- und Kita-Umfeld (koordinierte Unterstützung der Schulen bei der Aufstellung von Schulwegsicherungsplänen, Elternkassen, etc.)</p> <p>★ Abbau von Konflikten bei gemeinsamer Führung von Fuß- und Radverkehr (Empfehlungen zur Vermeidung der gemeinsamen Führung, Empfehlungen zur Förderung gegenseitiger Rücksichtnahme bei gemeinsamer Führung)</p> <p>Städtische Verkehrsüberwachung (Ausweitung der Verkehrsüberwachung, inkl. Fahchpachen, Geschwindigkeitsüberschreitung)</p>	<p>★ Mobilitätsstationen [75%] (inkl. Kombinationen Bike & Ride, Carsharing, Mobilitätsstationen an Schnittstellen des ÖPNV sowie Mobipunkte in den Quartieren)</p> <p>Fahrradmitnahme in Bus und Bahn (Möglichkeiten zur Mitnahme ausbauen, Sonderangebot (aktuelle ÖPNV und verbleibendes Fahrrad)</p> <p>Digitalisierung und Vernetzung [50%] (Etablierung einer verkehrstellersübergreifenden Mobilitätsmap, z.B. Mobiversional o.ä.)</p>	<p>★ City-Logistik mit innovativen und umweltfreundlichen Fahrzeugen (Micro-Hub, Modellsuch City-Logistik in einem Zentrum oder ggf. Businesspark/Hub)</p> <p>Minderung der Konflikte durch Lieferfahrzeuge in Stadtteilen (bedarfsgerechte Anzahl von Lieferkassen in der Innenstadt und in den Stadtteilen)</p> <p>Effiziente Führung und Lenkung der Wirtschaftsverkehr (auch Parken) [50%] (Aktiv-/Faktorkontrollen, 1km Führungspunkt, Wegführung in die Gewerbegebiete)</p>	<p>Verbesserung der Orientierung und Besucherlenkung [75%] (z.B. zielgruppenspezifische Leitsysteme, optische Wegweisung zu Bushaltestellen und Parkplätzen)</p> <p>Optimierung der Veranstaltungsverkehre (z.B. Verkehrsmanagementkonzepte für Großveranstaltungen, Wegweisung, Kombitickets)</p>	<p>Mobilitätsmanagement in der Stadtverwaltung (Ausbau des bestehenden Mobilitätsmanagements, inkl. Flottenmanagement, Carsharing, Jobrad/ -taxis)</p> <p>Stärkung themenbezogener Netzwerke (Weiterführung bestehender Netzwerke/Initiativen, inkl. Arbeitsgruppen zur Umsetzung des Mobilitätskonzepts)</p> <p>Implementierung von Mobilitätsmanagement in der Stadtplanung (berücksichtigte Berücksichtigung nachhaltiger Mobilität in der Stadt- und Bauleitplanung, z.B. Mobilitätshandbuch für Neuplanungen und Bestand, Stellplatzsetzung)</p> <p>Überzeugung und Unterstützung im betrieblichen Mobilitätsmanagement (z.B. Beratung von Unternehmen und Koordination von Maßnahmen)</p> <p>Lenkung und Unterstützung des schulischen Mobilitätsmanagements [50%] (Kooperation mit Schulen ausbauen, Schulwegpläne, Elternkassen, Mobilitätsberatung von Eltern)</p> <p>★ Öffentlichkeitsarbeit für nachhaltige Mobilität [75%] (Marketingstrategie für die Verkehrswende, Beratungseinstellungen, Plattform für alternative Baumaßnahmen und Mängelmelder)</p> <p>Zielgruppenspezifische Bildung und Information [50%] (digitale Angebote für Einzelschüler/innen und besonders Betroffene, Beratungseinstellungen, Diskussionen in Vernetzungen)</p> <p>Aktionen und Imagebildung [50%] (Öffentlichkeitswirksame Aktionen, Informationskampagnen, Wettbewerbe und Events, z.B. Running Day, temporäre Spielstraßen)</p>	<p>★ Förderung emissionsarmer Mobilitätsformen (siehe andere Handlungsfelder: Fußverkehr, Radverkehr, ÖPNV; Kosten sind in den jeweiligen Handlungsfeldern berücksichtigt)</p> <p>Minderung der Lärm- und Schadstoffemissionen (Umsetzung von Fachplänen inkl. Lärmaktionsplan, Luftreinhaltepläne, Green City-Masterplan)</p> <p>verstärkter Einsatz lärmreduzierenden Asphalt [50%] (bei allen Sanierungs- und Umbaumaßnahmen)</p> <p>Begrünung und Klimaanpassung [50%] (inkl. Maßnahmenstrategien zur Temperatur- und Dauerhaften Stadt- und Straßenraumprägung)</p>
<p>Kosten: ca. 3,9 Mio. EUR Eigenanteil: ca. 3,0 Mio. EUR</p>	<p>Kosten: ca. 2,8 Mio. EUR Eigenanteil: ca. 0,7 Mio. EUR</p>	<p>Kosten: ca. 0,5 Mio. EUR Eigenanteil: ca. 0,3 Mio. EUR</p>	<p>Kosten: ca. 1,0 Mio. EUR Eigenanteil: ca. 1,0 Mio. EUR</p>	<p>Kosten: ca. 2,8 Mio. EUR Eigenanteil: ca. 2,2 Mio. EUR</p>	<p>Kosten: ca. 0,6 Mio. EUR Eigenanteil: ca. 0,6 Mio. EUR</p>

7 Evaluationskonzept zum Mobilitätskonzept Leverkusen 2030+

Mit dem Mobilitätskonzept Leverkusen 2030+ hat die Stadt Leverkusen ihre verkehrspolitischen Ziele für die nächsten 15 Jahre gesetzt. Mit dem Handlungskonzept werden Maßnahmen empfohlen, welche durch die Stadt Leverkusen weiter geprüft und umgesetzt werden müssen, um die Ziele bestmöglich zu erreichen. Dazu wird ein Evaluationskonzept vorgeschlagen, das helfen soll, den Erreichungsgrad der gesetzten Ziele sowie die daraus abgeleiteten Handlungsstrategien und Maßnahmen im Rahmen der Umsetzung messen bzw. überprüfen zu können. Das Mobilitätskonzept sollte nicht als abgeschlossenes Werk betrachtet werden, sondern kontinuierlich überprüft und an die jeweils bestehenden Erfordernisse angepasst werden. Gleichzeitig können im Rahmen der Evaluation Umsetzungsfortschritte beschrieben und Wirkungen der umgesetzten Maßnahmen beurteilt werden.

Die Stadt Leverkusen verfolgt in ihrer Verkehrsplanung eine „Stärkung der Stadt- und Lebensqualität in Leverkusen durch eine vielfältige und zukunftsfähige Mobilitätsentwicklung“ (Leitziel) mit insgesamt sechs Oberzielen (siehe Kapitel 4). Zu den einzelnen Oberzielen sind jeweils Indikatoren für die Wirkungsermittlung der Oberziele abgeleitet worden, die als Empfehlungen für die Evaluation gelten. Diese Indikatoren sind in Tabelle 19 in zeitliche Stufen der Evaluation eingeordnet.

Das endgültige Evaluationskonzept muss für die Verwaltung handhabbar sein und sollte soweit möglich auf schon vorhandenen Daten aufbauen. Ebenfalls sollten die Indikatoren mit einem überschaubaren Aufwand und möglichst direkt erhoben werden können, um durch eine regelmäßige Überprüfung und Fortschreibung den Zielerreichungsgrad quantifizieren und verfolgen sowie Wirkungen beurteilen zu können. Die Indikatoren/Messgrößen sind daher im weiteren Verlauf durch die Stadt Leverkusen zu prüfen, mit bestehenden Daten abzugleichen und ggf. anzupassen.

Wichtig ist eine gleichbleibende Systematik bei der Datenerhebung, um eine Vergleichbarkeit von Datensätzen unterschiedlicher Jahre bzw. über einen längeren Zeitraum gewährleisten zu können. Konstante bzw. einheitlich erhobene Indikatoren und Datensätze können auch für einen regelmäßig zu erstattenden Bericht genutzt werden. Diese Berichte sollten ca. alle fünf Jahre erarbeitet werden. Zuzüglich der erforderlichen Zeit für Datenaufbereitung und Auswertung könnte dann 2025/2026 der erste Evaluationsbericht fertig gestellt sein.

Kurzfristig sollte möglichst in den nächsten zwölf Monaten eine Datenbasis für die Evaluation angelegt werden, die Bewertungsgrundlage für die späteren Evaluationsberichte ist. Dazu eignen sich relativ einfach zu ermittelnde und ggf. schon vorliegende Daten/Indikatoren (siehe Indikatoren Stufe I, Tabelle 19). Die Liste der Indikatoren versteht sich als Vorschlag und ist verwaltungsintern auf Machbarkeit zu prüfen sowie ggf. zu ändern oder zu reduzieren.

Tabelle 18: Mögliche Indikatoren zur Evaluation (nach Oberzielen)

Oberziel	Mögliche Indikatoren/Messgrößen	Mögliche Zielstellungen ³⁹
<p>A: Schaffung sicherer & attraktiver Mobilitätsoptionen für Alle</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Anzahl umgesetzter Maßnahmen zur Barrierefreiheit ▪ Anzahl barrierefreier Haltestellen nach PBefG ▪ Entwicklung der Verunglücktenzahlen sowie der Unfälle mit Sachschaden ▪ Ergebnisse von Mobilitätsbefragungen/Haushaltsbefragungen (subjektive Sicherheit, Sicherheitsempfinden) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ alle Haltestellen innerhalb des bebauten Bereichs bis 2030 barrierefrei ▪ „Vision Zero“ bis 2035 (keine Toten und Schwerverletzten im Straßenverkehr)
<p>B: Sicherung und Optimierung der Erreichbarkeit und Attraktivität Leverkusens</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Reisezeitvergleiche vorher / nachher im öffentlichen Verkehr ▪ Anzahl + Auslastung der intermodalen Schnittstellen (P+R/B+R) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Beschleunigung des ÖPNVs
<p>C: Reduzierung der Umweltbelastungen + verträgliche Gestaltung der Kfz-Verkehre</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Anzahl öffentlicher Ladesäulen sowie Schnellladesäulen ▪ Anzahl zugelassener Kfz nach Schadstoffklassen sowie rein elektrisch betriebener Kfz ▪ Anzahl elektrisch betriebener Linienbusse, Taxi sowie kommunaler Fahrzeuge ▪ Ergebnisse des LAP (Lärmbetroffene nach Pegelklassen) sowie NO₂, PM₁₀ Ergebnisse mittels IMMIS^{Luft} ▪ Entwicklung der Kfz-Verkehrsmengen sowie SV-Verkehre, insb. in den Stadtteilzentren ▪ Pkw-Dichte (Pkw-Bestand/1.000 Ew.) ▪ Parkdruck in Stadtteilzentren (Analyse des Parkraummanagements) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ keine Grenzwertüberschreitungen bis 2025 ▪ keine Lärmbetroffenen bis 2030 im LAP entsprechend der geltenden Grenzwerte ▪ Einsatz emissionsfreier Kfz ÖPNV/kommunal bis 2035 bei 70% ▪ Senkung der Anzahl im öffentlichen Raum parkender Fahrzeuge in Stadtteilzentren

³⁹ Die möglichen Zielstellungen dienen einer Orientierung für die Evaluation unterschiedlicher Maßnahmen und sind nicht zu verwechseln mit den festgelegten Zielen des Mobilitätskonzept (siehe Zielkonzept, Kapitel 4). Sie sind ein erster gutachterlicher Vorschlag, der bei der weiteren Bestimmung des Evaluationsverfahrens herangezogen werden kann.

Oberziel	Mögliche Indikatoren/Messgrößen	Mögliche Zielkriterien
D: Förderung des Fuß- und Radverkehrs sowie des ÖPNVs	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Modal Split sowie Verkehrsleistung nach Verkehrsmitteln (Kfz-Verkehr, ÖPNV, Rad- und Fußverkehr) ▪ Kfz-Querschnittsbelastungen ▪ Fahrgastzahlen ÖPNV ▪ Nutzungshäufigkeit von Verkehrsmitteln, Zufriedenheit mit den Verkehrssystemen ▪ ÖV-Angebot (km-Leistung, Pünktlichkeit) ▪ Anzahl + Länge von Bussonderfahrstreifen ▪ Rad: Dauerzählstellen, Belegung von Abstellanlagen in Zentren, Länge des hergestellten Radkomfort- sowie Hauptrouthenetzes 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ MIV: Anteil Modal Split + Verkehrsleistung: Rückgang um 15-20 % bis 2035 ▪ Wege < 1km: MIV-Anteil < 5% ▪ Wege < 5 km: MIV-Anteil < 20% ▪ Umsetzung des Rad-schnell- und Komfortwegenetzes bis 2030 ▪ Umsetzung des Konzeptes Bussonderfahrstreifen bis 2030
E: Lebenswerte und hochwertige Gestaltung der Stadt- und Straßenräume	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Herstellung Sitz-/Spielgelegenheiten pro Jahr ▪ Herstellung von Grünflächen/Bäumen pro Jahr 	
F: Vernetzung und Kommunikation im Verkehrssystem	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Anzahl + Belegung von intermodalen Schnittstellen: P+R, B+R ▪ Anzahl und Nutzungsgrad von Carsharing und des Fahrradverleihsystems (Stationen, Fahrzeuge, Kundenwege) ▪ Mobilitätsbefragung: Anzahl intermodaler Wegekettten ▪ Anzahl von Betrieben/Schulen mit Mobilitätsmanagement, umgesetzte Maßnahmen ▪ Anzahl von Öffentlichkeitskampagnen/-veranstaltungen pro Jahr 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ jährliche Steigerung Wege im Fahrradverleih-System um mind. 10% ▪ jährliche Steigerung der Wege mit Car-sharing um mind. 10%

Evaluation von Maßnahmen/Umsetzungsfortschritt

Neben den Oberzielen sollten Indikatoren und Messgrößen auch für die Beschreibung des Umsetzungsfortschrittes sowie für die Beurteilung von Wirkungen durch umgesetzte Einzelmaßnahmen, Maßnahmenbündel oder Handlungsfelder eingesetzt werden. Aus den Veränderungen (vorher ↔ nachher) lassen sich Schlüsse auf die jeweilige Wirksamkeit ziehen. Dabei ist zu beachten, dass zwischen der Umsetzung einer Maßnahme und der Nachher-Betrachtung eine gewisse Zeit verstreichen sollte (i.d.R. mehrere Monate bis hin zu einem Jahr), damit sich mögliche Verhaltensänderungen einspielen und die (Aus-)Wirkungen zweifelsfrei belegbar sind. Die folgende Tabelle stellt die mögliche Einteilung der zuvor gelisteten Indikatoren in Evaluationsstufen dar.

Tabelle 19: Mögliche Indikatoren zur Evaluation (in zeitlichen Stufen der Evaluation)

Stufe I: in kurzfristigen Abständen überprüfbare Indikatoren (jährlich oder alle zwei Jahre, zudem als Datengrundlage für die Evaluation kurzfristig zu ermitteln)
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Anzahl umgesetzter Maßnahmen zur Barrierefreiheit ▪ Anzahl barrierefreier Haltestellen nach PBefG ▪ Entwicklung der Verunglücktenzahlen sowie der Unfälle mit Sachschaden (Unfallberichte der Polizeibehörde) ▪ Anzahl der intermodalen Schnittstellen (P+R/B+R) ▪ Anzahl öffentlicher Ladesäulen sowie Schnellladesäulen ▪ Anzahl zugelassener Kfz nach Schadstoffklassen sowie rein elektrisch betriebener Kfz ▪ Anzahl elektrisch betriebener Linienbusse, Taxi sowie kommunaler Fahrzeuge ▪ Fahrgastzahlen ÖPNV ▪ ÖV-Angebot (km-Leistung, Pünktlichkeit) ▪ Anzahl + Länge von Bussonderfahrstreifen ▪ Rad: Dauerzählstellen, Länge des hergestellten Radkomfort- sowie Hauptroutennetzes ▪ Herstellung Sitz-/Spielgelegenheiten pro Jahr ▪ Herstellung von Grünflächen/Bäumen pro Jahr (Anzahl oder m²) ▪ Anzahl und Nutzungsgrad von Carsharing und des Fahrradverleihsystems (Stationen, Fahrzeuge, Kundenwege) ▪ Anzahl von Öffentlichkeitskampagnen/-veranstaltungen pro Jahr
Stufe II: periodisch zu überprüfende Indikatoren, v.a. direkte Maßnahmenwirkungen (ca. alle 3-5 Jahre):
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Reisezeitvergleiche öffentlicher Verkehre zwischen Stadtteilen sowie aus Umlandkommunen ▪ Auslastung der intermodalen Schnittstellen (P+R/B+R) ▪ Entwicklung der Kfz-Verkehrsmengen sowie SV-Verkehre, insb. in den Stadtteilzentren ▪ Pkw-Dichte (Pkw-Bestand/1.000 Ew) ▪ Belegung von Radabstellanlagen in Zentren ▪ Anzahl von Betrieben/Schulen mit Mobilitätsmanagement, umgesetzte Maßnahmen ▪ Kfz-Querschnittsbelastung
Stufe III: mittel- bis langfristige Wirkungen der Maßnahmen, insb. indirekte und auch indirekte Maßnahmenwirkungen (ca. 5-7 Jahre):
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Modal Split sowie Verkehrsleistung nach Verkehrsmitteln (Kfz-Verkehr, ÖPNV, Rad- und Fußverkehr) ▪ Ergebnisse von Mobilitätsbefragungen/Haushaltsbefragungen (subjektive Sicherheit, Sicherheitsempfinden, Nutzungshäufigkeit von Verkehrsmitteln, Zufriedenheit mit den Verkehrssystemen, intermodale Wegekette) sowie Ergebnisse von Mobilitätsbefragungen von Schulen ▪ Ergebnisse des LAP (Lärmbetroffene nach Pegelklassen) sowie des LRP (NO₂)

Evaluationsberichte

Auf Basis des oben beschriebenen Evaluationskonzepts sollte alle fünf Jahre (angefangen mit 2025 oder 2026 und dann jeweils alle fünf Jahre) ein Evaluationsbericht zusammengestellt werden. Dieser Evaluationsbericht dient dazu, die im Rahmen der Evaluation gewonnenen Informationen systematisch aufzubereiten, zu bewerten sowie zu kommunizieren. Das Zeitintervall von fünf Jahren eignet sich einerseits aufgrund der Einteilung der Maßnahmen bezüglich der Umsetzung und Fristigkeit; andererseits sind manche Elemente der Evaluation nur alle fünf Jahre durchführbar bzw. mehrjährige Datenreihen sind wesentlich aussagekräftiger.

In diesem Evaluationsbericht sollten auch die in dem Zeitraum umgesetzten Maßnahmen des Mobilitätskonzeptes dargestellt und ggfs. neue Maßnahmen, die sich aufgrund von neuen Rahmenbedingungen sowie siedlungs- und verkehrspolitischen Zielen ergeben, mit aufgeführt werden. Zudem sollten die Handlungsfelder des Mobilitätskonzeptes überprüft werden und ggfs. neue Handlungsfelder bzw. Schwerpunktthemen aufgeführt werden.

8 Fazit und Ausblick

Der Mobilitätskonzeptes Leverkusen 2030+ hat den Zielhorizont 2030 bis 2035 mit dem Oberziel der *Stärkung der Stadt- und Lebensqualität in Leverkusen durch eine vielfältige und zukunftsfähige Mobilitätsentwicklung*. Die nachhaltige und bedarfsgerechte Entwicklung des Mobilitätsgeschehens ist ein andauernder Prozess, für den das Mobilitätskonzept für die nächsten 15 Jahre einen wichtigen Beitrag leistet. Er ist darauf ausgerichtet, auch über das Zieljahr hinaus Wirkungen zu entfalten. Insbesondere die übergeordneten Klimaschutzziele können nur durch dauerhafte Anstrengungen erreicht werden. Dies erfordert einen Schulterschluss von Kommunalpolitik und Verwaltung und den Mut, auch Maßnahmen, die anfänglich als unpopulär empfunden werden, zum Wohle der Allgemeinheit einzuleiten und dauerhaft durchzusetzen.

Mobilität stand immer im Spannungsfeld gesamtgesellschaftlicher und technologischer Entwicklungen. Die Herausforderung des Mobilitätskonzeptes ist es auch, möglichst viele dieser Entwicklungsrichtungen abzuschätzen und der Stadt Leverkusen Handlungshinweise für den zukünftigen Weg in der Stadt- und Verkehrsplanung an die Hand zu geben. Viele externe Rahmenbedingungen können jedoch nicht direkt durch die Stadt beeinflusst werden. Dies sind beispielsweise die demografische Entwicklung, die allgemeine Bevölkerungsentwicklung, Energiepreise oder auch aktuelle Diskussionen hinsichtlich der Zukunft von Verbrennungsmotoren. Hiermit verbunden sind auch die bundesweiten bzw. globalen Trends hinsichtlich der Elektromobilität. Aktuelle Diskussionsthemen sowie Zukunftsthemen wie die Elektro- und Mikromobilität oder ansatzweise auch autonomes Fahren werden im vorliegenden Handlungskonzept berücksichtigt. Es ist aber auch immer zu beachten, dass einzelne Themen in der fachlichen und öffentlichen Diskussion genauso schnell Gewicht annehmen wie verlieren können.

Das Mobilitätskonzept für die Stadt Leverkusen setzt auf eine intensiviertere und konsequente Stärkung des Umweltverbundes, um die Mobilitätsoptionen der Menschen erhöhen, die Autoabhängigkeit zu verringern und auch den Klimaschutzziele Rechnung zu tragen. Dazu gehört auch ein Paradigmenwechsel „in den Köpfen“, sodass neben der Förderung des Umweltverbundes ein stringenter Mix aus „Push“- und „Pull“-Maßnahmen notwendig wird.

Pull-Maßnahmen bedeuten eine weitere Angebotsplanung für den Umweltverbund. Dazu zählen der Ausbau der Radwegeinfrastruktur und des ÖPNV in Leverkusen als auch stadtgrenzenüberschreitend sowie die Verbesserung der Nahmobilität in den Stadtteilen.

Pull-Maßnahmen müssen von **Push-Maßnahmen** flankiert werden. Push-Maßnahmen bedeuten, dass Flächen des Kfz-Verkehrs aktiv für andere Nutzungen (insb. Fuß- und Radverkehr, ÖPNV, Aufenthalt/städtebauliche Qualitäten, ...) umverteilt werden. Dies ist auch eine grundlegende Notwendigkeit, da der vorhandene Straßenraum begrenzt ist und insb. Radwegeinfrastrukturen oder Besonderfahrstreifen in der Regel nur über Flächenumverteilungen zu realisieren sind. Der verbleibende „notwendige“ Kfz-Verkehr muss sich besser in die Stadt integrieren – durch umweltfreundliche Antriebsarten wie (nach derzeitigem Stand) die Elektromobilität, die es durch gute Rahmenbedingungen in der Stadt zu fördern gilt, Verkehrsberuhigungsmaßnahmen sowie durch eine

schrittweise Reduktion des Parkens im öffentlichen Raum in den Stadtteilzentren bei Schaffung von alternativen Mobilitätsangeboten.

Rahmenbedingungen für Diskussionen, Planungen und Entwicklungen sind die gesetzlichen Vorschriften – sowohl was den Schutz der Umwelt und Bevölkerung angeht (vor Lärm, Schadstoffen, Unfällen etc.) als auch die entsprechenden Richtlinien und Gesetze zu Planung (v.a. Regelwerke der FGSV) und Regelung der Verkehrswege (StVO, VwV-StVO, ...). Dabei ist auch zu beachten, dass sich Gesetze und Regelwerke ändern und – wie auch in den letzten Jahren – neue Handlungsspielräume eröffnen, die veränderte Planungen notwendig machen. Der zukunftsorientierte Blick „über den Tellerrand“, über die jeweils aktuellen Gesetzgebungen und Richtlinien hinaus, ist daher ein wichtiger Baustein einer strategischen und nachhaltigen Stadt- und Mobilitätsplanung.

Das Mobilitätskonzept darf daher nicht als abgeschlossenes Werk betrachtet werden, sondern muss kontinuierlich überprüft und an die jeweils bestehenden Erfordernisse angepasst werden. Zu einer erfolgreichen und zielgerichteten Umsetzung gehört eine Wirksamkeitskontrolle. Dadurch kann der Bedarf eventueller Überarbeitungen oder Fortschreibungen identifiziert werden. Die periodisch zu erstellenden Evaluationsberichte dienen dabei der Erfolgskontrolle. Auf dieser Grundlage wird die Mobilität in Leverkusen sukzessive weiterentwickelt werden. Umsetzungsschritte und Meilensteine sollten auch öffentlichkeitswirksam kommuniziert und das Bewusstsein für eine nachhaltige Mobilität gefördert werden.

Quellenverzeichnis

8.1 Literaturverzeichnis

- Bundesanstalt für Straßenwesen (2012):** Verbesserung der Bedingungen für Fußgänger an Lichtsignalanlagen. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen – Verkehrstechnik, Heft V 217. Bergisch Gladbach
- Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (2012):** Nationaler Radverkehrsplan 2020. Berlin
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2002):** Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA). Köln
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2005):** Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs (EAR). Köln
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2009):** Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt). Köln
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2010):** Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA). Köln
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2011):** Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen. Köln
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2014):** Arbeitspapier – Einsatz und Gestaltung von Radschnellverbindungen. Köln
- Stadt Leverkusen (2016):** Mobilitätsuntersuchung 2016. Abschlussbericht.
- Stadt Leverkusen (2017):** Integriertes Klimaschutzkonzept. Abschlussbericht (2017)
- Stadt Leverkusen (2018):** Masterplan Green City Leverkusen. Masterplan für die Gestaltung nachhaltiger und emissionsfreier Mobilität in der Stadt Leverkusen. Schlussbericht August 2018.
- Stadt Leverkusen (2019):** Luftreinhalteplan für das Stadtgebiet Leverkusen – Entwurf (2019)
- Stadt Leverkusen (2019):** Fortschreibung des Lärmaktionsplanes für den Ballungsraum Leverkusen. Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung der Stufe III – Entwurf des Abschlussberichtes (2019)
- Verkehrsclub Deutschland (2016a):** Geht doch! Einfache Maßnahmen zur Fußverkehrsförderung. Stuttgart
- Verkehrsclub Deutschland (2016b):** Rükeroberung der Straße. Berlin

8.2 Gesetze

Bund: Straßenverkehrsordnung (StVO) in der Fassung vom 01. April 2013

Bund: Grundgesetz (GG) in der Fassung vom 23. Dezember 2014

8.3 Internetverzeichnis

ATKearney: The Demystification of Car Sharing. August 2019

<https://www.atkearney.de/documents/1117166/0/Car+Sharing.pdf> [20.08.2019]

Deutscher Verkehrssicherheitsrat: „Vision Zero“ – Häufig gestellte Fragen.

https://www.dvr.de/presse/informationen/vision_zero_faq.htm [06.06.2016]

IHK 2018: Die Ladezone im Blickpunkt. Anforderungen an die Güterversorgung in Köln und Leverkusen

https://www.ihk-koeln.de/upload/IHK_Studie_Ladezone_Onlinefassung_66820.pdf
[20.08.2019]

OpenStreetMap:

<http://www.Openstreetmap.org> sowie www.Opendatacommons.org [14.03.2018]

Stadt Freiburg im Breisgau: Verkehrsberuhigte Bereich.

<https://www.freiburg.de/pb/231709.html> [04.02.2020]

Website Netto Toilette: Die nette Toilette. Das öffentliche Örtchen in über 220 Städten und Gemeinden bundesweit

<http://www.die-nette-toilette.de/impressum.html> [10.08.2016]

VCD (Verkehrsclub Deutschland) 2016: Lebenswerte Städte durch Straßen für Menschen.

https://www.vcd.org/fileadmin/user_upload/Redaktion/Publikationsdatenbank/Fussverkehr/VCD-Leitfaden_Straßen_für_Menschen_2016.pdf [06.2016]

Website Hamburg: Hinweise für eine wassersensible Straßenraumgestaltung.

<https://www.hamburg.de/bwvi/innovativer-strassenbau/4458160/wassersensible-strassenraumgestaltung-text/>

Website Spielplatztreff: Deutschlands erste „Bespielbare Stadt“ Online verfügbar unter:

<https://www.spielplatztreff.de/blog/2009/10/02/deutschlands-erste-bespielbare-stadt/>
(02.10.2009)

Website UBA (Umweltbundesamt): E-Scooter momentan kein Beitrag zur Verkehrswende.

<https://www.umweltbundesamt.de/e-scooter-momentan-kein-beitrag-zur-verkehrswende#textpart-1> [02.09.2019]

Website VM.NRW (Ministerium für Verkehrs des Landes Nordrhein-Westfalen): Verkehrssicherheitsprogramm Nordrhein-Westfalen 2020. <https://www.vm.nrw.de/verkehr/strasse/Verkehrssicherheit/Verkehrssicherheitsprogramm-2020.pdf>

Website Zukunftsnetz-Mobilität NRW:

<http://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/leitfaden-kommunale-stellplatzsatzungen>

[31.08.2017]

Fotoverzeichnis

Fotos ohne Quellenangabe unterliegen dem Urheberrecht dieses Berichts.

Anhang zum Mobilitätskonzept Leverkusen 2030+

Anhang I: Übersichten unterer sowie oberer Finanzierungspfad	V
Anhang II: Maßnahmentabelle – Prioritäten, Kostenschätzungen, Umsetzungshorizonte	X
Anhang III: Integriertes Handlungskonzept – <i>unterer</i> Finanzierungspfad	XVII
Anhang IV: Übersicht zum Zielbeitrag der Maßnahmenfelder	XX
Anhang V: Teilnehmerkreis des interfraktionellen Arbeitskreises (IAK)	XXIV
Anhang VI: Übersicht vorgeschlagener Komfort- und Hauptfußwege	XXV
Anhang VII: Übersicht empfohlener Fahrradstraßen	XXXIII
Anhang VIII: Weitere Ausführungen zu verkehrlichen Maßnahmen	XXXVII
Barrierefreie Fußwege	XXXVII
Einbahnstraßen	XXXVIII
Fahrradstraßen	XXXVIII
Fahrradzone	XXXIX

Anhang I: Übersichten unterer sowie oberer Finanzierungspfad

Abbildung 112: Voraussichtliche Jahresbudgets Bereich Mobilität im Fachbereich Tiefbau

Finanzstelle	Bezeichnung	Baukosten geplant			sp. Jahre			Einzahlungen geplant (Fördermittel)					
		2019	2020	2021	2022	2023	sp. Jahre	2019	2020	2021	2022	2023	sp. Jahre
6600 0930 0101	Zuschuß Fahrradverleihsystem	150.000 €	150.000 €	250.000 €	250.000 €	250.000 €	250.000 €	250.000 €					
6600 093001 1001	Fahrradverleihsystem Stationen	30.000 €	30.000 €										
6600 093001 1002	Busspuren im Stadtgebiet	0 €	50.000 €	50.000 €	50.000 €	50.000 €	50.000 €	50.000 €	0 €				
6600 093001 1003	Radpendler Routen	0 €	10.000 €	50.000 €	50.000 €	50.000 €	50.000 €	2.000.000 €					
6600 120502 1003	Fahrradrouten 6, 7 und 8	10.000 €	80.000 €	50.000 €					90.000 €				
6600 120502 2009	Rad- und Gehweginstandsetzung	250.000 €	220.000 €	50.000 €	50.000 €	220.000 €							
6600 120502 2010	ÖPNV-Zuschuss	200.000 €	200.000 €	200.000 €	200.000 €	200.000 €	200.000 €	200.000 €	200.000 €	200.000 €	200.000 €	200.000 €	
6600 120502 2014	Umgestaltung Bushaltestellen	100.000 €	100.000 €	100.000 €	100.000 €	100.000 €	100.000 €	100.000 €	65.000 €	80.000 €			
6600 120502 2016	Anschaffung Dienstfahräder	15.000 €	15.000 €	15.000 €	15.000 €	15.000 €	15.000 €	15.000 €					
6600 120502 2018	Fahrradboxen	180.000 €	150.000 €	150.000 €	150.000 €	150.000 €	150.000 €	150.000 €	80.000 €	80.000 €	80.000 €	80.000 €	
6600 120502 3002	Fahrradparkhäuser		100.000 €	100.000 €	100.000 €	100.000 €							
6643 120502 1022	Radweg Borsigstraße		10.000 €	200.000 €	130.000 €	130.000 €	40.000 €				100.000 €	50.000 €	
6643 120502 1056	P+R-Anlage Nittumer Weg			10.000 €	200.000 €	130.000 €	130.000 €						
6643 120502 1060	Erneuerung Rad-/Gehweg Odenthaler Straße		10.000 €	180.000 €	140.000 €								
6643 120502 1079	Dhünnradweg			10.000 €	90.000 €								
6643 120502 1130	Radweg Krummer Weg	40.000 €	10.000 €	350.000 €	300.000 €					290.000 €			
6643 120502 1152	Sanierung Rad-/Gehweg Kandinskystraße			10.000 €	400.000 €	40.000 €							
6651 120502 1070	Radweg Mühlengraben	10.000 €	480.000 €	180.000 €						300.000 €			
6661 120502 1039	Sanierung Radweg An der Hundsecke		10.000 €	150.000 €	25.000 €						100.000 €		
6661 120502 1120	Erweiterung P+R-Anlage Rheindorf	10.000 €		10.000 €	200.000 €	190.000 €							
6672 120502 1121	Fahrradparkhaus Opladen	200.000 €	300.000 €	1.000.000 €	1.000.000 €					250.000 €	250.000 €		
6672 120502 1151	Ausbau Wupperradweg Tierheim - Schusterinsel			10.000 €	200.000 €	90.000 €							
6600 120502 2017	Erneuerung Radwege pauschal										100.000 €	175.000 €	
Summe		1.195.000 €	1.925.000 €	3.125.000 €	3.650.000 €	1.525.000 €			345.000 €	435.000 €	1.200.000 €	830.000 €	425.000 €

Abbildung 113: Kostenverteilung auf die Handlungsfelder im oberen Finanzierungspfad (ohne Förderung)

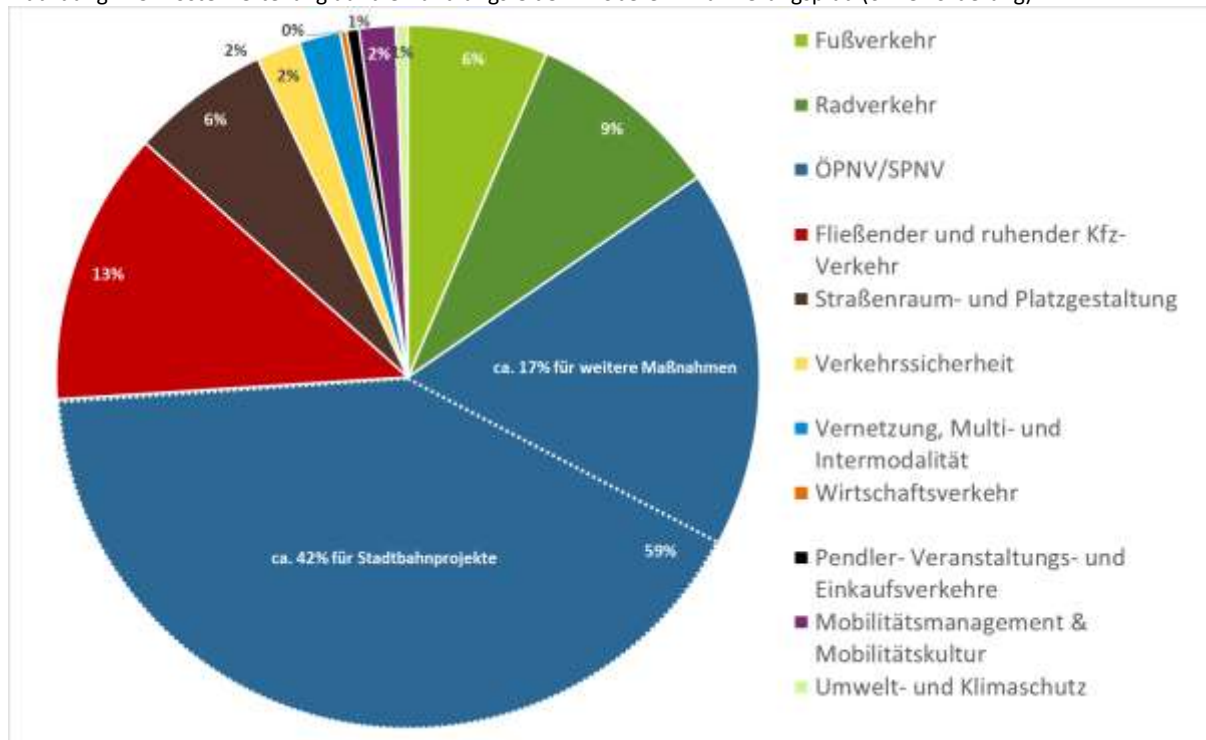


Abbildung 114: Kostenverteilung auf die Handlungsfelder im unteren Finanzierungspfad (ohne Förderung)

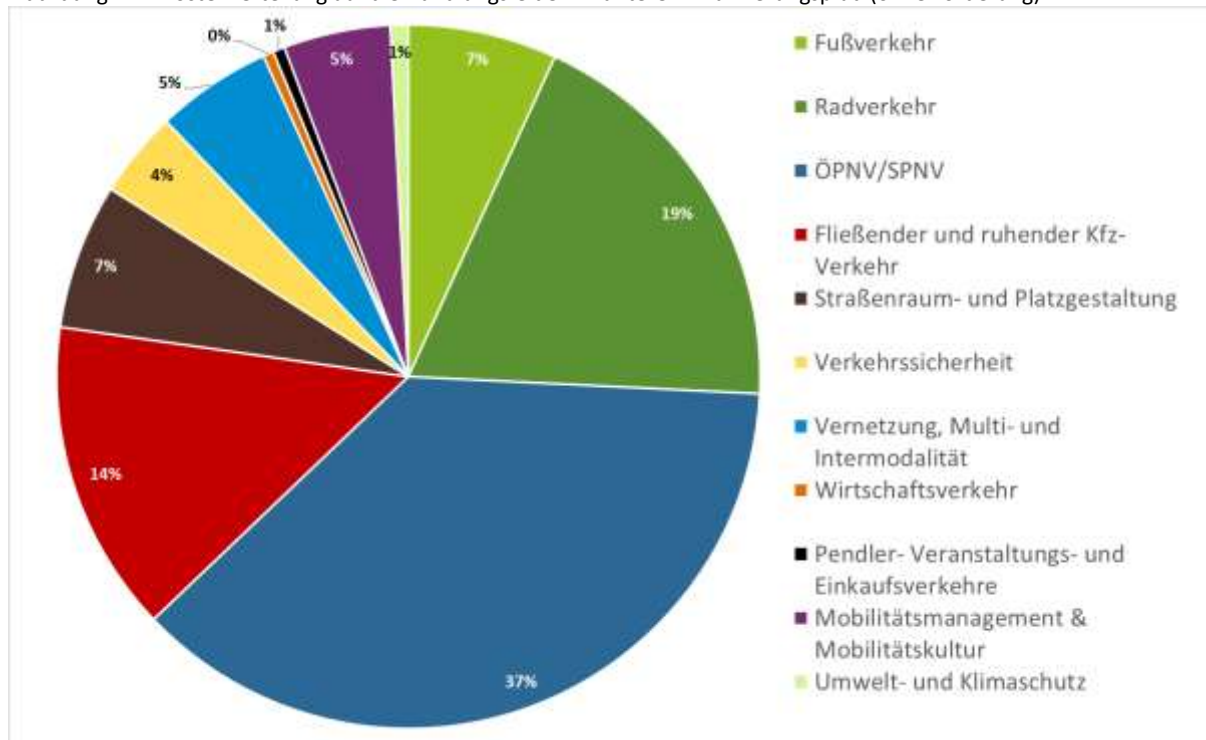


Abbildung 115: Kostenverteilung auf die Handlungsfelder im oberen Finanzierungspfad (mit Förderung)

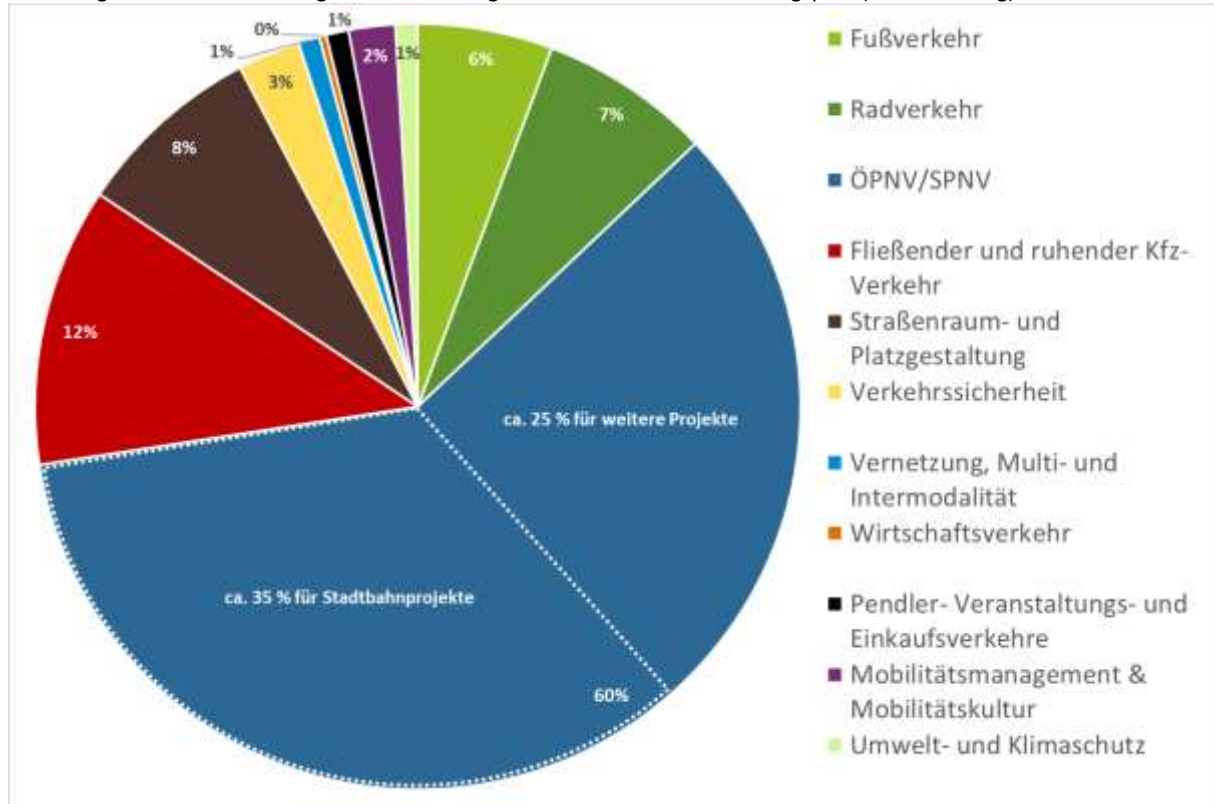


Abbildung 116: Kostenverteilung auf die Handlungsfelder im unteren Finanzierungspfad (mit Förderung)

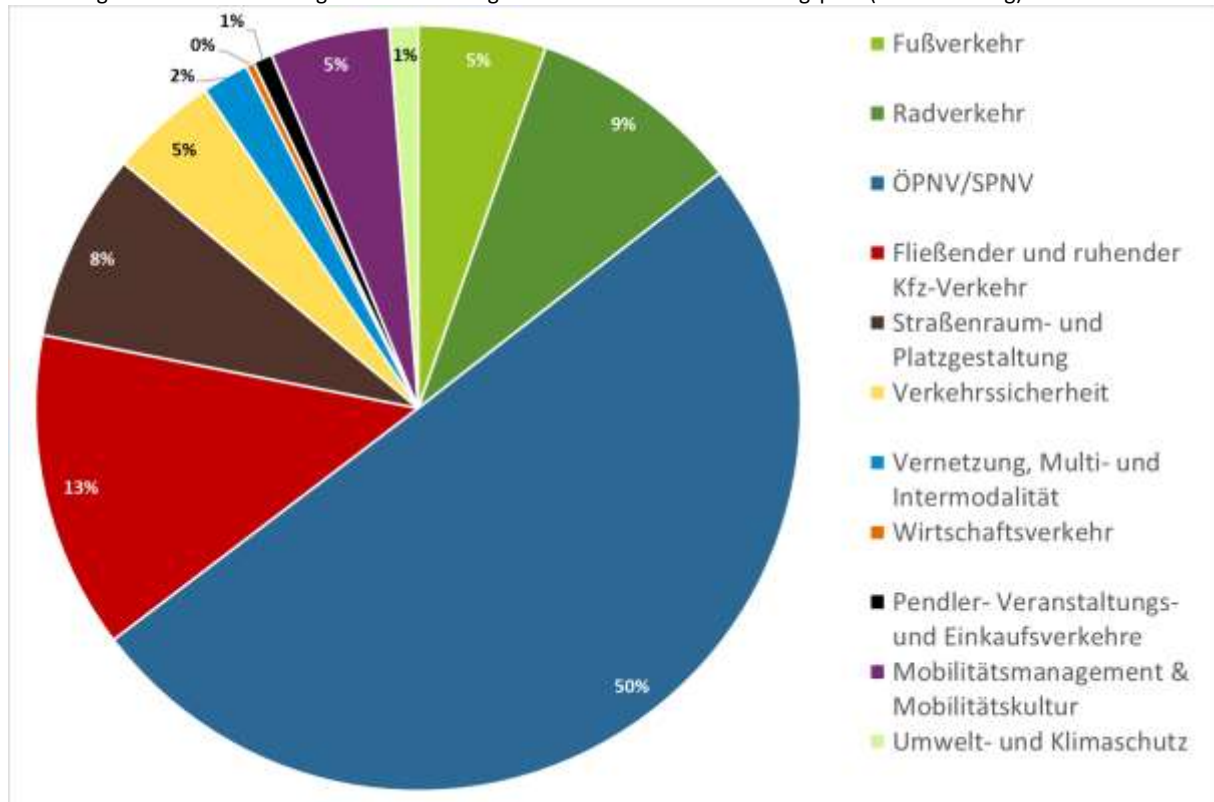


Abbildung 117: Finanzbedarf der Umsetzungsperioden im oberen Finanzierungspfad (ohne Förderung)

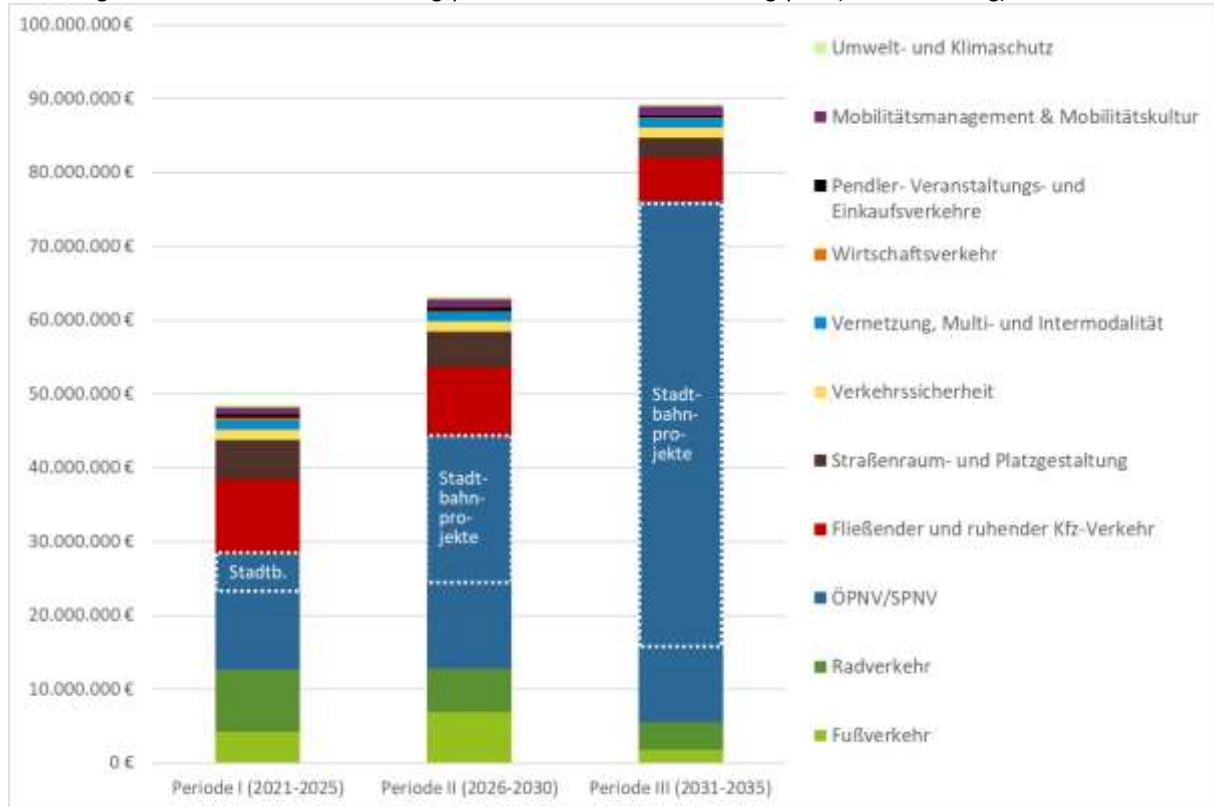


Abbildung 118: Finanzbedarf der Umsetzungsperioden im unteren Finanzierungspfad (ohne Förderung)

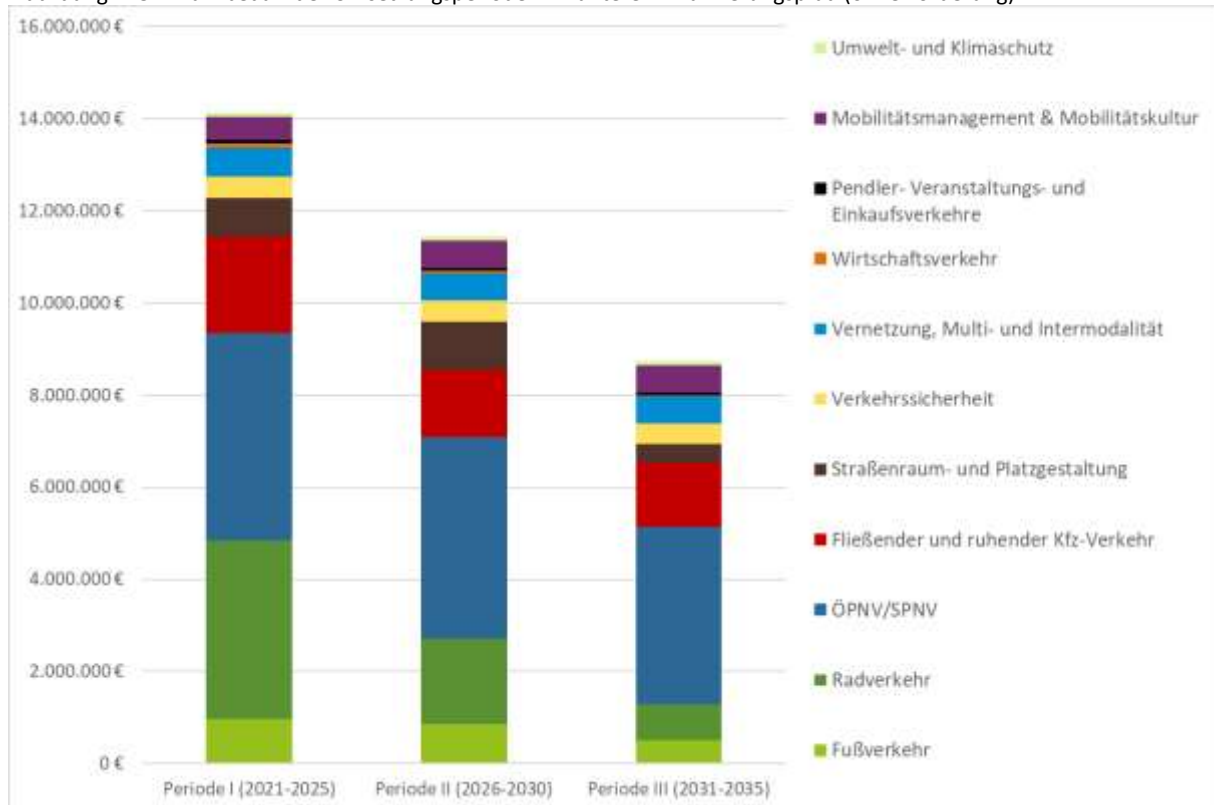


Abbildung 119: Finanzbedarf der Umsetzungsperioden im oberen Finanzierungspfad (mit Förderung)

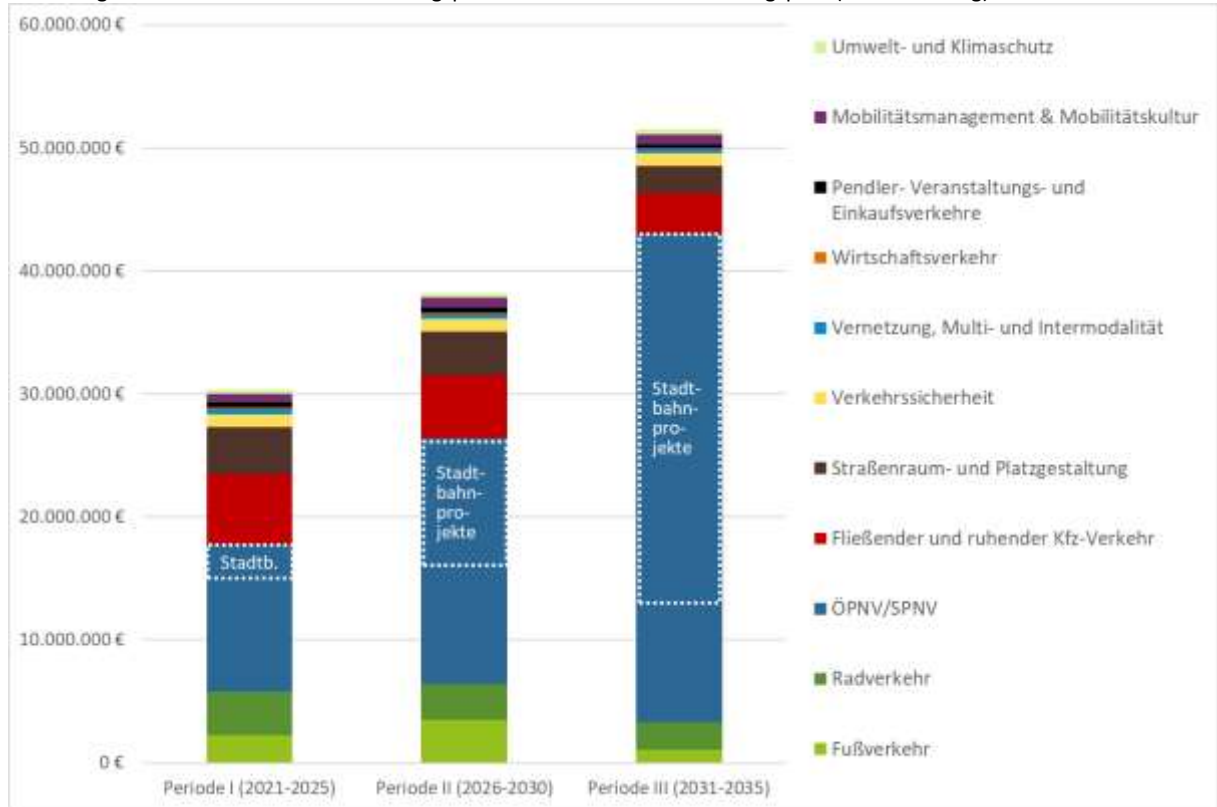
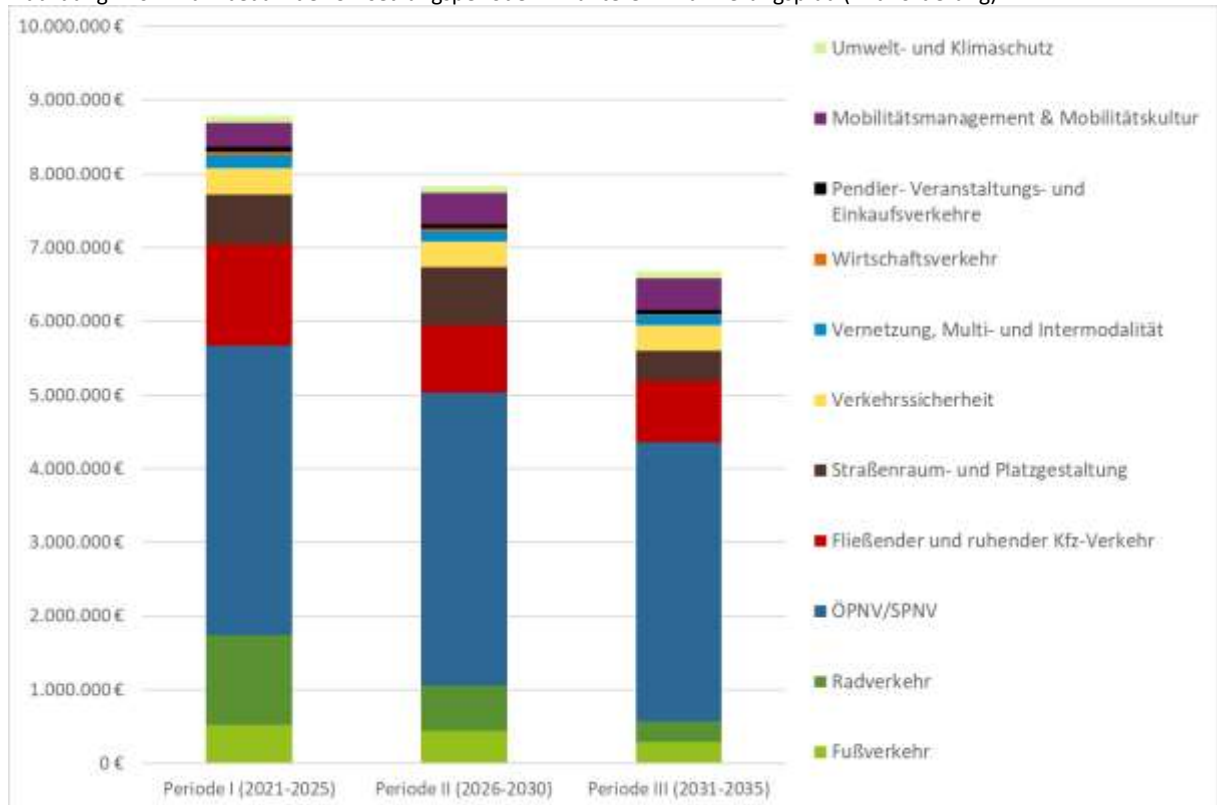


Abbildung 120: Finanzbedarf der Umsetzungsperioden im unteren Finanzierungspfad (mit Förderung)



Anhang II: Maßnahmentabelle – Prioritäten, Kostenschätzungen, Umsetzungshorizonte

		Wirkungs- Kosten- Klasse	Priorität	Schlüssel- maßnahme	Kosten der Gesamt- maßnahme bis 2035	Kosten der Gesamt- maßnahme abzgl. Förderung bis 2035	unterer Pfad	mittlerer Pfad	oberer Pfad	Kosten im mittleren Finanzierungspfad bis 2035	Kosten im mittleren Finanzierungspfad abzgl. Förderung bis 2035	Umsetzungsperiode kurzfristig (2025) mittelfristig (2030) langfristig (2035)
Fußverkehr												
1.1	Definition des Fußwegenetzes	hoch	hoch	★	0 €	0 €	100%	100%	100%	0 €	0 €	kurzfristig
1.1.1	Fußwegenetz im Hauptzentrum Wiesdorf	hoch	mittel		970.000 €	490.000 €	25%	100%	100%	970.000 €	490.000 €	kurzfristig
1.1.2	Fußwegenetz im Hauptzentrum Opladen	hoch	mittel		630.000 €	320.000 €	25%	100%	100%	630.000 €	320.000 €	kurzfristig
1.1.3	Fußwegenetz im Hauptzentrum Schlebusch	hoch	mittel		620.000 €	310.000 €	25%	100%	100%	620.000 €	310.000 €	mittelfristig
1.1.4	Fußwegenetz in den Nebenzentren	mittel	niedrig		900.000 €	450.000 €	-	50%	100%	450.000 €	230.000 €	Daueraufgabe
1.2	Verbesserung des Wegenetzes und Schließung von Netzlücken inner- und außerorts	mittel	niedrig		1.500.000 €	750.000 €	25%	50%	100%	750.000 €	380.000 €	Daueraufgabe
1.3	Abbau von Barrieren											
1.3.1	Barrierefreie Fußwege	hoch	hoch	★	820.000 €	410.000 €	50%	100%	100%	820.000 €	410.000 €	Daueraufgabe
1.3.2	Mehr und sichere Querungsstellen für zu Fuß Gehende	hoch	hoch		860.000 €	430.000 €	25%	75%	100%	640.000 €	320.000 €	Daueraufgabe
1.3.3	Verbesserung der Querung gesamtstädtischer Zäsuren	mittel	hoch		4.200.000 €	2.110.000 €	-	75%	100%	3.200.000 €	1.580.000 €	Daueraufgabe
1.3.4	Vermeidung von Angsträumen und Aufwertung von Unterführungen	mittel	hoch		650.000 €	520.000 €	25%	50%	100%	330.000 €	260.000 €	Daueraufgabe
1.4	Fußverkehrsfreundliche Knotenpunkte	hoch	hoch	★	980.000 €	490.000 €	50%	75%	100%	730.000 €	370.000 €	Daueraufgabe
1.5	Mehr Aufenthaltsräume, Sitz- und Spielgelegenheiten	mittel	mittel		320.000 €	320.000 €	25%	50%	100%	160.000 €	160.000 €	Daueraufgabe
1.6	Ausbau der Wegweisung und Beschilderung	niedrig	niedrig		250.000 €	130.000 €	-	50%	100%	130.000 €	60.000 €	Daueraufgabe
1.7	Integrierte Nahmobilitätskonzepte für Stadtteilzentren	hoch	mittel		250.000 €	130.000 €	25%	100%	100%	250.000 €	130.000 €	mittelfristig
					12.950.000 €	6.860.000 €				9.680.000 €	5.020.000 €	

		Wirkungs- Kosten- Klasse	Priorität	Schlüssel- maßnahme	Kosten der Gesamt- maßnahme bis 2035	Kosten der Gesamt- maßnahme abzgl. Förderung bis 2035	unterer Pfad	mittlerer Pfad	oberer Pfad	Kosten im mittleren Finanzierungspfad bis 2035	Kosten im mittleren Finanzierungspfad abzgl. Förderung bis 2035	Umsetzungsperiode kurzfristig (2025) mittelfristig (2030) langfristig (2035)
Radverkehr												
2.1	Definition des Radverkehrs-Zielnetzes	hoch	hoch	★	0 €	0 €	100%	100%	100%	0 €	0 €	kurzfristig
2.2	Optimierung der Radverkehrsinfrastruktur	hoch	hoch	★	2.300.000 €	680.000 €	50%	100%	100%	2.300.000 €	680.000 €	Daueraufgabe
2.2.1	Regionale RadPendlerRoute Opladen-Wiesdorf-Köln	hoch	hoch		1.200.000 €	360.000 €	100%	100%	100%	1.200.000 €	360.000 €	kurz- und mittelfristig
2.2.2	Radkomfortrouten											
2.2.2.1	Radkomfortroute Wiesdorf-Schlebusch	sehr hoch	hoch		1.200.000 €	360.000 €	100%	100%	100%	1.200.000 €	360.000 €	kurzfristig
2.2.2.2	Radkomfortroute Schlebusch-Opladen	sehr hoch	hoch		2.200.000 €	650.000 €	50%	100%	100%	2.200.000 €	650.000 €	mittelfristig
2.2.3	Mehr Fahrradstraßen	hoch	hoch	★	2.500.000 €	760.000 €	50%	50%	100%	1.300.000 €	380.000 €	kurz- und mittelfristig
2.2.4	Prüfung der weiteren Öffnung von Einbahnstraßen für Radfahrende	mittel	mittel		100.000 €	30.000 €	50%	100%	100%	100.000 €	30.000 €	kurzfristig
2.3	Fahrradfreundliche & sichere Gestaltung von Kreuzungen	hoch	hoch		2.300.000 €	680.000 €	25%	75%	100%	1.700.000 €	510.000 €	Daueraufgabe
2.4	Ausbau und Unterhaltung der Radabstellanlagen	hoch	hoch	★	1.600.000 €	470.000 €	50%	100%	100%	1.560.000 €	470.000 €	Daueraufgabe
2.5	Pflege und Instandhaltung von Radverbindungen	mittel	hoch		900.000 €	900.000 €	25%	50%	100%	450.000 €	450.000 €	Daueraufgabe
2.6	Weitere Elemente für mehr Sicherheit und Komfort	mittel	mittel		300.000 €	300.000 €	-	50%	100%	150.000 €	150.000 €	mittelfristig
2.7	Weiterer Ausbau des Fahrradverleihsystems	mittel	hoch		3.500.000 €	3.500.000 €	-	50%	100%	1.750.000 €	1.750.000 €	Daueraufgabe
2.8	Umgang mit Angeboten der Mikromobilität	mittel	mittel		0 €	0 €	100%	100%	100%	0 €	0 €	kurzfristig
					18.100.000 €	8.690.000 €				13.910.000 €	5.790.000 €	

		Wirkungs- Kosten- Klasse	Priorität	Schlüssel- maßnahme	Kosten der Gesamt- maßnahme bis 2035	Kosten der Gesamt- maßnahme abzgl. Förderung bis 2035	unterer Pfad	mittlerer Pfad	oberer Pfad	Kosten im mittleren Finanzierungspfad bis 2035	Kosten im mittleren Finanzierungspfad abzgl. Förderung bis 2035	Umsetzungsperiode kurzfristig (2025) mittelfristig (2030) langfristig (2035)
ÖPNV/SPNV												
3.1	Weiterentwicklung des städtischen und regionalen Busverkehrs		hoch									
3.1.1	Schnellbuslinien	hoch	hoch	★	17.600.000 €	17.600.000 €	50%	75%	100%	13.200.000 €	13.200.000 €	kurzfristig
3.1.2	Busbeschleunigung / Zuverlässigkeit des Busverkehrs	hoch	hoch	★	2.500.000 €	1.250.000 €	50%	75%	100%	1.900.000 €	940.000 €	Daueraufgabe
3.1.3	Optimierung des Angebotes in Schwachverkehrszeiten	mittel	mittel		3.800.000 €	3.800.000 €	-	25%	100%	940.000 €	940.000 €	mittelfristig
3.1.4	Machbarkeitsstudie zu einem regionalen Wasserbus auf dem Rhein	niedrig	mittel		200.000 €	20.000 €	100%	100%	100%	200.000 €	20.000 €	kurzfristig
3.2	Weiterentwicklung des schienegebundenen Verkehrs											
3.2.1	Verlängerung der Stadtbahnlinie 4	mittel	hoch		25.200.000 €	12.600.000 €	-	100%	100%	25.200.000 €	12.600.000 €	mittelfristig
3.2.2	Stadtbahnanbindung Köln Flittard - ChemPark - Opladen	hoch	mittel		60.300.000 €	30.100.000 €	-	50%	100%	30.100.000 €	15.100.000 €	langfristig
3.2.3	Machbarkeitsstudien zur Verlängerung der S-Bahnlinien S1 und S17	mittel	hoch		50.000 €	50.000 €	100%	100%	100%	50.000 €	50.000 €	kurzfristig
3.3	Barrierefreier ÖPNV	mittel	hoch		2.300.000 €	2.300.000 €	50%	100%	100%	2.300.000 €	2.300.000 €	kurzfristig und Daueraufgabe
3.4	Weiterentwicklung des Tarifsystems	sehr hoch	hoch	★	150.000 €	150.000 €	100%	100%	100%	150.000 €	150.000 €	kurzfristig
3.5	Alternative Antriebstechniken	mittel	mittel		2.400.000 €	2.400.000 €	25%	50%	100%	1.200.000 €	1.200.000 €	Daueraufgabe
3.6	Autonomes Fahren	niedrig	niedrig		1.300.000 €	130.000 €	-	75%	100%	1.000.000 €	100.000 €	mittel- und langfristig
3.7	Fahrgastinformationen und Service	mittel	hoch		750.000 €	380.000 €	25%	100%	100%	750.000 €	380.000 €	Daueraufgabe
3.8	Kommunikation und Marketing	hoch	hoch		1.100.000 €	560.000 €	25%	100%	100%	1.100.000 €	560.000 €	Daueraufgabe
3.9	Managementaufgaben	mittel	mittel		380.000 €	380.000 €	25%	100%	100%	380.000 €	380.000 €	Daueraufgabe
					118.030.000 €	71.720.000 €				78.470.000 €	47.920.000 €	

		Wirkungs- Kosten- Klasse	Priorität	Schlüssel- maßnahme	Kosten der Gesamt- maßnahme bis 2035	Kosten der Gesamt- maßnahme abzgl. Förderung bis 2035	unterer Pfad	mittlerer Pfad	oberer Pfad	Kosten im mittleren Finanzierungspfad bis 2035	Kosten im mittleren Finanzierungspfad abzgl. Förderung bis 2035	Umsetzungsperiode kurzfristig (2025) mittelfristig (2030) langfristig (2035)
Fließender und ruhender Kfz-Verkehr												
4.1	Weiterentwicklung des Straßennetzes	hoch	hoch	★	0 €	0 €	100%	100%	100%	0 €	0 €	Daueraufgabe
4.1.1	Entlastung Stadtteilzentrum Schlebusch	hoch	hoch		1.200.000 €	620.000 €	-	50%	100%	620.000 €	310.000 €	mittel- bis langfristig
4.1.2	Entlastung von Manfort	hoch	hoch		2.800.000 €	1.500.000 €	-	50%	100%	1.400.000 €	770.000 €	mittel- bis langfristig
4.1.3	Entlastung von Bürrig	mittel	mittel		1.600.000 €	780.000 €	-	50%	100%	780.000 €	390.000 €	kurzfristig
4.1.4	Entlastung von Opladen	hoch	hoch		100.000 €	50.000 €	100%	100%	100%	100.000 €	50.000 €	kurzfristig
4.1.5	"Schnell"- und "Langsamstraßennetz"	hoch	mittel		0 €	0 €	100%	100%	100%	0 €	0 €	langfristig
4.2	Stadtverträgliche Geschwindigkeitsregelungen (im Rahmen der StVO)	sehr hoch	hoch		750.000 €	380.000 €	50%	50%	100%	380.000 €	190.000 €	kurzfristig und Daueraufgabe
4.3	Umgestaltung / Optimierung von Knotenpunkten	hoch	hoch		11.700.000 €	5.900.000 €	25%	50%	100%	5.900.000 €	2.900.000 €	Daueraufgabe
4.4	Weiterentwicklung der Parkraumstrategie	hoch	hoch	★	2.700.000 €	2.600.000 €	50%	100%	100%	2.700.000 €	2.600.000 €	kurzfristig und Daueraufgabe
4.5	Voraussetzungen für emissionsarme/-freie Antriebe	niedrig	mittel		200.000 €	200.000 €	25%	50%	100%	100.000 €	100.000 €	kurzfristig und Daueraufgabe
4.6	Förderung des Carsharings	mittel	mittel		140.000 €	100.000 €	50%	100%	100%	140.000 €	100.000 €	kurzfristig und Daueraufgabe
4.7	Verkehrslenkung und -information	niedrig	mittel		4.100.000 €	2.100.000 €	100%	100%	100%	60.000 €	50.000 €	kurzfristig und Daueraufgabe
4.8	Erhaltungsmanagement	mittel	mittel		50.000 €	50.000 €	-	100%	100%	50.000 €	50.000 €	Daueraufgabe
					25.340.000 €	14.280.000 €				12.230.000 €	7.510.000 €	

		Wirkungs- Kosten- Klasse	Priorität	Schlüssel- maßnahme	Kosten der Gesamt- maßnahme bis 2035	Kosten der Gesamt- maßnahme abzgl. Förderung bis 2035	unterer Pfad	mittlerer Pfad	oberer Pfad	Kosten im mittleren Finanzierungspfad bis 2035	Kosten im mittleren Finanzierungspfad abzgl. Förderung bis 2035	Umsetzungsperiode kurzfristig (2025) mittelfristig (2030) langfristig (2035)
Straßenraum- und Platzgestaltung												
5.1	Kategorisierung des Straßennetzes nach Nutzungsansprüchen: integrierte Netzentwicklung	hoch	hoch		0 €	0 €	100%	100%	100%	0 €	0 €	Daueraufgabe
5.2	Attraktive und integrierte Gestaltung von Haupt- und Stadtteilstraßen	hoch	hoch		4.500.000 €	4.500.000 €	25%	50%	100%	2.300.000 €	2.300.000 €	Daueraufgabe
5.2.1	Aufwertung der Mülheimer Straße	mittel	hoch		2.600.000 €	1.560.000 €	25%	50%	100%	1.300.000 €	780.000 €	mittelfristig
5.2.2	Aufwertung der Wuppertalstraße	mittel	mittel		390.000 €	230.000 €	-	50%	100%	190.000 €	120.000 €	langfristig
5.2.3	Aufwertung der Kölner Straße	hoch	hoch		1.800.000 €	1.070.000 €	25%	50%	100%	900.000 €	540.000 €	mittelfristig
5.2.4	Aufwertung der Hauptstraße	hoch	mittel		1.300.000 €	750.000 €	-	50%	100%	630.000 €	380.000 €	kurzfristig
5.3	Attraktive Wohnquartiere	hoch	mittel		1.500.000 €	900.000 €	-	50%	100%	750.000 €	450.000 €	Daueraufgabe
5.4	Lebendige Stadtteilplätze	hoch	mittel		750.000 €	450.000 €	-	50%	100%	380.000 €	230.000 €	Daueraufgabe
5.5	Neues Leben auf Parkständen	mittel	niedrig		80.000 €	80.000 €	100%	100%	100%	80.000 €	80.000 €	Daueraufgabe
					12.920.000 €	9.540.000 €				6.530.000 €	4.880.000 €	
Barrierefreiheit												
	keine eigenen Steckbriefe											
Verkehrssicherheit												
7.1	Ganzheitliche Verkehrssicherheitsarbeit	hoch	hoch	★	780.000 €	780.000 €	50%	75%	100%	580.000 €	580.000 €	Daueraufgabe
7.2	Sicheres Schul- und Kita-Umfeld	hoch	hoch		1.200.000 €	600.000 €	25%	100%	100%	1.200.000 €	600.000 €	Daueraufgabe
7.3	Abbau von Nutzungskonflikten	hoch	hoch	★	600.000 €	300.000 €	50%	100%	100%	600.000 €	300.000 €	Daueraufgabe
7.4	Städtische Verkehrsüberwachung	mittel	hoch		1.500.000 €	1.500.000 €	25%	100%	100%	1.500.000 €	1.500.000 €	Daueraufgabe
					4.080.000 €	3.180.000 €				3.880.000 €	2.980.000 €	

		Wirkungs- Kosten- Klasse	Priorität	Schlüssel- maßnahme	Kosten der Gesamt- maßnahme bis 2035	Kosten der Gesamt- maßnahme abzgl. Förderung bis 2035	unterer Pfad	mittlerer Pfad	oberer Pfad	Kosten im mittleren Finanzierungspfad bis 2035	Kosten im mittleren Finanzierungspfad abzgl. Förderung bis 2035	Umsetzungsperiode kurzfristig (2025) mittelfristig (2030) langfristig (2035)
Vernetzung, Multi- und Intermodalität												
8.1	Mobilstationen	hoch	hoch	★	3.400.000 €	680.000 €	50%	75%	100%	2.600.000 €	510.000 €	Daueraufgabe
8.2	Fahrradmitnahme in Bus und Bahn	mittel	niedrig		30.000 €	30.000 €	100%	100%	100%	30.000 €	30.000 €	Daueraufgabe
8.3	Digitalisierung und Vernetzung	hoch	hoch		380.000 €	380.000 €	25%	50%	100%	190.000 €	190.000 €	kurzfristig
					3.810.000 €	1.090.000 €				2.820.000 €	780.000 €	
Wirtschaftsverkehr												
9.1	City-Logistik mit innovativen und umweltfreundlichen Fahrzeugen	hoch	hoch	★	330.000 €	170.000 €	50%	100%	100%	330.000 €	170.000 €	kurzfristig und Daueraufgabe
9.2	Minderung der Konflikte durch Lieferfahrzeuge in Stadtteilen	mittel	mittel		120.000 €	110.000 €	-	100%	100%	120.000 €	110.000 €	kurzfristig und Daueraufgabe
9.3	Effiziente Führung und Lenkung der Wirtschaftsverkehre (auch Parken)	mittel	mittel		170.000 €	80.000 €	-	50%	100%	80.000 €	40.000 €	Daueraufgabe
					620.000 €	360.000 €				590.000 €	320.000 €	

		Wirkungs- Kosten- Klasse	Priorität	Schlüssel- maßnahme	Kosten der Gesamt- maßnahme bis 2035	Kosten der Gesamt- maßnahme abzgl. Förderung bis 2035	unterer Pfad	mittlerer Pfad	oberer Pfad	Kosten im mittleren Finanzierungspfad bis 2035	Kosten im mittleren Finanzierungspfad abzgl. Förderung bis 2035	Umsetzungsperiode kurzfristig (2025) mittelfristig (2030) langfristig (2035)
Pendler- Veranstaltungs- und Einkaufsverkehr												
10.1	Verbesserung der Orientierung / Besucherlenkung	mittel	niedrig		390.000 €	390.000 €	-	75%	100%	290.000 €	290.000 €	kurzfristig
10.2	Optimierung der Veranstaltungsverkehre	niedrig	mittel		750.000 €	750.000 €	25%	100%	100%	750.000 €	750.000 €	Daueraufgabe
					1.140.000 €	1.140.000 €				1.040.000 €	1.040.000 €	
Mobilitätsmanagement & Mobilitätskultur												
11.1	Mobilitätsmanagement in der Stadtverwaltung	hoch	hoch		1.900.000 €	1.900.000 €	50%	100%	100%	1.900.000 €	1.900.000 €	Daueraufgabe
11.2	Stärkung themenbezogener Netzwerke	hoch	mittel		0 €	0 €	100%	100%	100%	0 €	0 €	Daueraufgabe
11.3	Implementierung von Mobilitätsmanagement in der Stadtplanung	hoch	mittel		0 €	0 €	100%	100%	100%	0 €	0 €	Daueraufgabe
11.4	Überzeugung und Unterstützung im betrieblichen Mobilitätsmanagement	hoch	hoch		0 €	0 €	100%	100%	100%	0 €	0 €	Daueraufgabe
11.5	Lenkung und Unterstützung des schulischen Mobilitätsmanagements	hoch	hoch		450.000 €	140.000 €	50%	50%	100%	230.000 €	70.000 €	Daueraufgabe
11.6	Öffentlichkeitsarbeit für nachhaltige Mobilität	sehr hoch	hoch	★	400.000 €	120.000 €	50%	75%	100%	300.000 €	90.000 €	Daueraufgabe
11.7	Zielgruppenspezifische Bildung und Information	hoch	mittel		300.000 €	90.000 €	50%	50%	100%	150.000 €	50.000 €	Daueraufgabe
11.8	Aktionen und Imagebildung	hoch	mittel		300.000 €	90.000 €	50%	50%	100%	150.000 €	50.000 €	Daueraufgabe
					3.350.000 €	2.340.000 €				2.730.000 €	2.160.000 €	
Umwelt- & Klimaschutz												
12.1	Förderung emissionsarmer Mobilitätsformen	hoch	hoch	★	0 €	0 €	100%	100%	100%	0 €	0 €	bis 2025 (Strategie), Daueraufgabe
12.2	Minderung der Lärm- und Schadstoffemissionen	hoch	hoch		0 €	0 €	100%	100%	100%	0 €	0 €	Daueraufgabe
12.3	Verstärkter Einsatz lärmreduzierenden Asphalts	niedrig	mittel		750.000 €	750.000 €	25%	50%	100%	380.000 €	380.000 €	Daueraufgabe
12.4	Begrünung und Klimaanpassung	mittel	mittel		380.000 €	380.000 €	25%	50%	100%	190.000 €	190.000 €	Daueraufgabe
					1.130.000 €	1.130.000 €				570.000 €	570.000 €	
Gesamtkosten					201.470.000 €	120.330.000 €				132.390.000 €	78.920.000 €	
Durchschnittliche Kosten pro Jahr					13.430.000 €	8.020.000 €				8.830.000 €	5.260.000 €	

Anhang III: Integriertes Handlungskonzept – unterer Finanzierungspfad



Integriertes Handlungskonzept Mobilitätskonzept Leverkusen 2030+ Unterer Finanzierungspfad

Maßnahmenfelder Handlungsfelder

Kosten-
schätzung



Fußverkehr

- ★ **Definition des Fußwegenetzes**
(Definition wichtiger Achsen & Abschnitte, Qualitätsmerkmale; erste Definition dieses Netzes bereits im Mobilitätskonzept erfolgt, Fußwegenetz in in Haupt- (25%) und Nebennetzen)
- Verbesserung des Wegenetzes und Schließung von Netzlücken inner- und außerorts [25%]
(z.B. Instandsetzung, Wegverbreiterungen, Wegweisung, Aufleitfähigkeit)
- ★ **Abbau von Barrieren**
(Barrierefreie Wege [50%], Ausbau Querschnittschrägen [25%], Querungshilfen für Rollstühle, Vorrückung von Ampelrampen [25%])
- ★ **Fußverkehrsfreundliche Knotenpunkte** [30%]
(z.B. Verlinkung von Grün-/Freizeitanlagen, Tierung von Radwegen, vorgelagerte Seitenräume an Haltepunkten)
- Mehr Aufenthaltsräume, Sitz- und Spielgelegenheiten [25%]
(z.B. Begrünung, Sitz- und Spielgelegenheiten)
- Ausbau der Wegweisung und Beschilderung**
(z.B. in Stadtteilzentren)
- Integrierte Nahmobilitätskonzepte für Stadtteilzentren [25%]
(z.B. für Schulschick, Kleinstkraftfahrzeuge, mehr menschlich Aufenthaltsqualität, Spiel- und Sitzräume, Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung, Begrünungszonen / Shared Space unter Beachtung der Konzepte Radverkehr, ÖPNV und Kfz-Verkehr)

Kosten: ca. 2,4 Mio. EUR
Eigenanteil: ca. 1,3 Mio. EUR



Radverkehr

- ★ **Definition des Radverkehrs-Zielnetzes**
(Radverkehrs Zielnetz 2030+ mit Radpendlerflotten, Radkomfortorten, Radhaupverbindungen und Radverbindungen)
- Optimierung der Radverkehrsinfrastruktur [50%]
(z.B. Umsetzung sicherer Radverbindungen auf Grundlage des Radverkehrs-Zielnetzes: RadPendlerroute Opladen - Wiersdorf - Rösle, Radkomfortorten [50-100%], mehr Fahrradstraßen [50%], Prüfung der weiteren Öffnung von Einbahnstraßen für Radfahrer*innen [50%])
- Fahrradfreundliche & sichere Gestaltung von Kreuzungen [50%]
(z.B. Aufstellbereiche für Radfahrer*innen, eigene Radfahrampeln, direkte Linksabläufe, Fahrradkreuzungen etc.)
- Ausbau und Unterhaltung der Radabstellanlagen [50%]
(Radabstellplätze, Fahrradkiosken, Fahrradboxen, Fahrradparken an ÖPNV Haltepunkten, ...)
- Pflege & Instandhaltung von Radverbindungen [25%]
(Mängelbeseitigung, Baustellenverkehrsführung, Anzeigensystem entsprechende Beseitigung)
- Weitere Elemente für mehr Sicherheit und Komfort
(Absicherung von Radwegen, mehr Spielraum gegenüber dem motorisierten Verkehr im Konzentrationen)
- Weitere Ausbau des Fahrradverleihsystems
(z.B. Evaluation und ggf. weiterer Ausbau des bestehenden Systems, Leasingmodelle etc.)
- Umgang mit Angeboten der Mikromobilität
(Umgang mit neu auftretenden Verkehrsarten der Mikromobilität; E-Scooter, Hoverboards, Robo)

Kosten: ca. 6,5 Mio. EUR
Eigenanteil: ca. 2,1 Mio. EUR



Öffentliche Verkehre: ÖPNV & SPNV

- ★ **Weiterentwicklung des städtischen und regionalen Busverkehrs**
(z.B. Schnellbuslinien [50%], Busverbundung / Zuverlässigkeit des Busverkehrs [50%], Gewässerung des Angeboten an Verkehrsleistungen, Machbarkeitsstudie zu einem regionalen Wasserbus auf dem Rhein)
- Weiterentwicklung des schienegebundenen Verkehrs
(Weiterentwicklung S-Bahnlinien & Qualitätsverbesserung S-Bahn-Fahrer*innen-Service, Optimierung, Machbarkeitsstudien zur Verlängerung der S-Bahnlinien S1 und S17)
- Barrierefreier ÖPNV [50%]
(Barrierefreie Haltestellen und Fahrzeuge, Verkehrsicherheit)
- ★ **Weiterentwicklung des Tarifsystems (MobiCard, Nutzung digitaler Möglichkeiten, ergänzende Fahrkartenangebote)**
- Alternative Antriebstechniken [25%]
(Ausbau Umstellung der bestehenden ÖPNV-Flotte; Pilotprojekt E-Busse)
- Autonomes Fahren
(Wirtschaftliche mit autonomen fahrenden Kleinbussen)
- Fahrgastinformationen und Service [25%]
(DR-Ausbau, app-gestützte Informationen, Serviceleistungen in den Fahrzeugen)
- Kommunikation und Marketing [25%]
(Werbung und Kampagnen zur verstärkten Nutzung des ÖPNV)
- Managementaufgaben [25%]
(Störungs- und Instandhaltungsmanagement, tarifgrenzüberschreitende Zusammenarbeit)

Kosten: ca. 12,7 Mio. EUR
Eigenanteil: ca. 11,7 Mio. EUR



Fließender und ruhender Kfz-Verkehr

- ★ **Weiterentwicklung des Straßennetzes**
(z.B. Hierarchisierung des Straßennetzes zur verlässlichen Abwicklung der Kfz-Verkehre, Gestaltung der Stadtteilzentren)
- Stadtverträgliche Geschwindigkeitsregelungen [50%]
(z.B. Reduktion der zul. Höchstgeschwindigkeit in unruhigen Bereichen)
- Umgestaltung/Optimierung von Knotenpunkten [25%]
(z.B. optimierte Flächenverteilung Knotenpunktgestaltung, Knotenverkehr)
- ★ **Weiterentwicklung der Parkraumstrategie** [50%]
(z.B. Lösung von Parkraumkonflikten, Entlastung des öffentlichen Raums; Minderung der Parksuchverkehr, PkV Anlagen, ...)
- Voraussetzungen für emissionsarme/freie Antriebe [25%]
(z.B. Ladeinfrastruktur)
- Förderung des Carsharings [50%]
(Optimierung der Voraussetzungen für Carsharing, z.B. Sondernutzungsrechte für Parkplätze/stände, Einbezug von Carsharing in Neubausanfragen (Wohnen/Gewerbe))
- Verkehrlenkung und -information
(z.B. Maßnahmen zur Streckenbefruchtung sowie umweltschonendes Verkehrsmanagement, Baustellenmanagement)
- Erhaltungsmanagement
(z.B. Verkehrsregeln, strategisches Erhaltungsmanagement der Straßeninfrastruktur)

Kosten: ca. 4,9 Mio. EUR
Eigenanteil: ca. 3,1 Mio. EUR



Straßenraum- und Platzgestaltung

- Kategorisierung des Straßennetzes nach Nutzungsansprüchen: integrierte Netzentwicklung
(Empfehlung zur optimierten Gestaltung von Haupt- und Stadtteilstraßen, inkl. unter Berücksichtigung der Ansprüche der Verkehrsteilnehmer)
- Attraktive und integrierte Gestaltung von Haupt- und Stadtteilstraßen [25%]
(Aufwertung Mülheimer Straße [25%], Wuppertalstraße, Kölner Straße [25%], Hauptstraßen unter integrierter Betrachtung der Ansprüche aller Verkehrsteilnehmer sowie städtebaulicher Qualitäten)
- Attraktive Wohnquartiere
(Maßnahmenprogramm für attraktive Wohnquartiere und Gestaltung der Außenbereichsflächen von Wohnstraßen)
- Lebendige Stadtteilplätze
(Maßnahmenprogramm - Integration der Außenbereichsflächen)
- Neues Leben auf Parkständen
(Integrierte Umsetzung von Parkständen im Sommer, Inspe. für Außengastronomie, Skulpturen etc.)

Kosten: ca. 2,3 Mio. EUR
Eigenanteil: ca. 1,9 Mio. EUR



Barrierefreiheit

keine eigenen Steckbriefe, sondern in die jeweiligen Handlungs- und Maßnahmenfelder des Mobilitätskonzepts integriert

Kosten in jeweiligen Handlungsfeldern berücksichtigt



Integriertes Handlungskonzept Mobilitätskonzept Leverkusen 2030+ Unterer Finanzierungspfad

Maßnahmenfelder Handlungsfelder



Verkehrssicherheit

- ★ **Ganzheitliche Verkehrssicherheitsarbeit [50%]**
(verstärkte personelle Verankerung der Verkehrssicherheitsarbeit in der Stadtverwaltung, Austausch mit weiteren Akteuren wie Schulen, Polizei etc.)
- Sicheres Schul- und Kita-Umfeld [25%]
(besonders die Unterstützung der Schulen bei der Aufstellung von Schulwegsicherungsplänen, Elternkafkasystem, etc.)
- ★ **Abbau von Konflikten bei gemeinsamer Führung von Fuß- und Radverkehr [50%]**
(Empfehlungen zur Verminderung der gemeinsamen Führung, Empfehlungen zur Förderung gegenseitiger Rücksichtnahme bei gemeinsamer Führung)
- Städtische Verkehrsüberwachung [25%]
(Ausweitung der Verkehrsüberwachung, inkl. Fotoarbeiten, Geschwindigkeitsüberwachung)



Vernetzung, Multi- und Intermodalität

- ★ **Mobilitätsstationen [50%]**
(inkl. Kombinationen Bike & Bike, Carsharing, Mobilitätsstationen an Schnittstellen des ÖPNV sowie Mobilitätsknoten in der Quartieren)
- Fahrradmitnahme in Bus und Bahn**
(Möglichkeiten zur Mitnahme ausbauen, Kombi-Angebot Jahreskarte ÖPNV und vergünstigtes Fahrrad)
- Digitalisierung und Vernetzung [25%]**
(Entwicklung einer emissionsübergreifenden Mobilitätsapp, mit Mitfahrportal u.k.)



Wirtschaftsverkehr

- ★ **City-Logistik mit innovativen und umweltfreundlichen Fahrzeugen [50%]**
(Micro-Hub, Mobilitätsverbund City-Logistik in einem Zentrum oder ggf. innerstädtischer)
- Minderung der Konflikte durch Lieferfahrzeuge in Stadtteilen**
(bedarfsgerechte Anzahl von Lieferzonen in den Innenstadtbereichen und in den Stadtteilzentren)
- Effiziente Führung und Lenkung der Wirtschaftsverkehre (auch Parken)**
(Abhol-/Parkstationen, City-Führungskonzepte, Wegweisung in den Gewerbebereichen)



Pendler-, Veranstaltungs- und Einkaufsverkehre

- Verbesserung der Orientierung und Besucherlenkung**
(Informationskonzepte, Wegweisung, Wegweisung zu Freizeitmöglichkeiten und Parkplätzen)
- Optimierung der Veranstaltungsverkehre [25%]**
(z.B. Verkehrsmanagementkonzepte für Großveranstaltungen, Wegweisung, Konfliktlösung)



Mobilitätsmanagement & Mobilitätskultur

- Mobilitätsmanagement in der Stadtverwaltung [50%]**
(Ausbau des bestehenden Mobilitätsmanagement, inkl. Flottenmanagement, Carsharing, Inland/ Ticket)
- Stärkung themenbezogener Netzwerke**
(Weiterführung bestehender Netzwerke, inkl. Arbeitsgruppen zur Umsetzung des Mobilitätskonzepts)
- Implementierung von Mobilitätsmanagement in der Stadtplanung**
(konsequente Berücksichtigung nachhaltiger Mobilität in der Stadt- und Bauleitplanung, z.B. Mobilitätshandbuch für Neuplanungen und Bestand, Stellplatzsatzung)
- Überzeugung und Unterstützung im betrieblichen Mobilitätsmanagement**
(inkl. Beratung von Unternehmen und Koordination von Maßnahmen)
- Lenkung und Unterstützung des schulischen Mobilitätsmanagements [50%]**
(Kooperation mit Schulen ausbauen, Schulwegspläne, Elternkafkasystem, Mobilitätsberatung von Eltern)
- ★ **Öffentlichkeitsarbeit für nachhaltige Mobilität [50%]**
(Marketingstrategie für die Verkehrswerbe, Beratungsleistungen, Plattform für aktuelle Baumaßnahmen und Mängelrückmeldung)
- Zielgruppenspezifische Bildung und Information [50%]**
(spezielle Angebote für Entscheidungsträger und besonders Betroffene, Beratungsleistungen, Diskussionsforen in Vernetzung)
- Aktionen und Imagebildung [50%]**
(öffentlichkeitswirksame Aktionen, Informationskampagnen, Workshops und Events, z.B. Parking Day, temporäre Spielplätze)



Umwelt- & Klimaschutz

- ★ **Förderung emissionsarmer Mobilitätsformen**
(siehe andere Handlungsfelder: Fußverkehr, Radverkehr, ÖPNV, Kosten und Nutzen jeweiligen Handlungsfelder berücksichtigen)
- Minderung der Lärm- und Schadstoffemissionen**
(Umsetzung von Fachplänen inkl. Lärmaktionspläne, Luftreinhalteplan, Green City-Masterplan)
- Verstärkter Einsatz lärmreduzierender Asphalt [25%]**
(bei allen Sanierungs- und Umbaumaßnahmen)
- Begrünung und Klimaanpassung [25%]**
(inkl. Maßnahmenprogrammen zur temporären und dauerhaften Stadt- und Straßensanierung)

Kosten-schätzung

Kosten: ca. 1,4 Mio. EUR
Eigenanteil: ca. 1,1 Mio. EUR

Kosten: ca. 1,8 Mio. EUR
Eigenanteil: ca. 0,5 Mio. EUR

Kosten: ca. 0,2 Mio. EUR
Eigenanteil: ca. 0,1 Mio. EUR

Kosten: ca. 0,2 Mio. EUR
Eigenanteil: ca. 0,2 Mio. EUR

Kosten: ca. 1,7 Mio. EUR
Eigenanteil: ca. 1,2 Mio. EUR

Kosten: ca. 0,3 Mio. EUR
Eigenanteil: ca. 0,3 Mio. EUR

Anhang IV: Übersicht zum Zielbeitrag der Maßnahmenfelder

		Schaffung sicherer und attraktiver Mobilitätsoptionen für Alle	Sicherung und Optimierung der Erreichbarkeit und Attraktivität Leverkusens	Reduzierung der Umweltbelastungen und verträgliche Gestaltung der Ufa, Wohnbau	Förderung des Fuß- und Radverkehrs sowie des ÖPNVs	Lebenswerte und hochwertige Gestaltung der Stadt- und Lebensräume	Vernetzung und Kommunikation im Verkehrssystem	Kostenklasse der Maßnahme	Wirkungen: Beitrag zur Zielerreichung	Kosten-Wirkung-Bewertung	niedrige Priorität	mittlere Priorität	hohe Priorität	Schlüsselmaßnahme	kurzfristige Umsetzung	mittelfristige Umsetzung	langfristige Umsetzung	Daueraufgabe														
		<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">Kostenklassen</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1</td> <td>≤ 100.000 €</td> </tr> <tr> <td>2</td> <td>> 100.000 - 500.000 €</td> </tr> <tr> <td>3</td> <td>> 500.000 - 2.5 Mio. €</td> </tr> <tr> <td>4</td> <td>> 2.5 - 10 Mio. €</td> </tr> <tr> <td>5</td> <td>> 10 Mio. €</td> </tr> </tbody> </table>		Kostenklassen		1	≤ 100.000 €	2	> 100.000 - 500.000 €	3	> 500.000 - 2.5 Mio. €	4	> 2.5 - 10 Mio. €	5	> 10 Mio. €																	
Kostenklassen																																
1	≤ 100.000 €																															
2	> 100.000 - 500.000 €																															
3	> 500.000 - 2.5 Mio. €																															
4	> 2.5 - 10 Mio. €																															
5	> 10 Mio. €																															
Fußverkehr																																
1.1	Definition des Fußwegenetzes	✓	✓		✓	✓	✓	1	2	hoch			x	x	x																	
1.1.1	Fußwegenetz im Hauptzentrum Wiesdorf	✓	✓	✓	✓	✓	✓	3	4	hoch		x			x																	
1.1.2	Fußwegenetz im Hauptzentrum Opladen	✓	✓	✓	✓	✓	✓	3	4	hoch		x			x																	
1.1.3	Fußwegenetz im Hauptzentrum Schlebusch	✓	✓	✓	✓	✓	✓	3	4	hoch		x				x																
1.1.4	Fußwegenetz in den Nebenzentren	✓	✓	✓	✓	✓	✓	3	3	mittel	x							x														
1.2	Verbesserung des Wegenetzes und Schließung von Netzlücken inner- und außerorts	✓	✓		✓	✓	✓	3	3	mittel		x						x														
1.3	Abbau von Barrieren	✓	✓		✓	✓	✓	1	2	hoch				x				x														
1.3.1	Barrierefreie Fußwege	✓	✓		✓	✓	✓	3	4	hoch			x					x														
1.3.2	Mehr und sichere Querungsstellen für zu Fuß Gehende	✓	✓		✓	✓	✓	3	4	hoch			x					x														
1.3.3	Verbesserung der Querung gesamtstädtischer Zäsuren	✓	✓		✓	✓	✓	4	3	mittel			x					x														
1.3.4	Vermeidung von Angsträumen und Aufwertung von Unterführungen	✓	✓		✓	✓	✓	3	3	mittel			x				x															
1.4	Fußverkehrsfreundliche Knotenpunkte	✓	✓		✓	✓	✓	3	4	hoch			x	x				x														
1.5	Mehr Aufenthaltsräume, Sitz- und Spielgelegenheiten	✓	✓		✓	✓	✓	2	2	mittel		x						x														
1.6	Ausbau der Wegweisung und Beschilderung		✓		✓		✓	2	1	niedrig	x							x														
1.7	Integrierte Nahmobilitätskonzepte für Stadtteilzentren	✓	✓	✓	✓	✓	✓	2	3	hoch		x				x																
Radverkehr																																
2.1	Definition des Radverkehrs-Zielnetzes	✓	✓		✓			1	2	hoch			x	x	x																	
2.2	Optimierung der Radverkehrsinfrastruktur	✓	✓	✓	✓			3	4	hoch			x	x				x														
2.2.1	Regionale RadPendlerRoute Opladen-Wiesdorf-Köln	✓	✓	✓	✓	✓		3	4	hoch			x		x	x																
2.2.2	Radkomfortrouten	✓	✓	✓	✓			1	3	hoch																						
2.2.2.1	Radkomfortroute Wiesdorf-Schlebusch	✓	✓	✓	✓			3	5	sehr hoch			x		x																	
2.2.2.2	Radkomfortroute Schlebusch-Opladen	✓	✓	✓	✓			3	5	sehr hoch			x			x																
2.2.3	Mehr Fahrradstraßen	✓	✓	✓	✓			4	4	hoch			x		x	x																
2.2.4	Prüfung der weiteren Öffnung von Einbahnstraßen für Radfahrende	✓	✓		✓			1	1	mittel	x				x																	
2.3	Fahrradfreundliche & sichere Gestaltung von Kreuzungen	✓	✓		✓			3	4	hoch			x					x														
2.4	Ausbau und Unterhaltung der Radabstellanlagen	✓	✓		✓			3	4	hoch			x	x				x														
2.5	Pflege und Instandhaltung von Radverbindungen	✓	✓		✓			3	3	mittel			x					x														
2.6	Weitere Elemente für mehr Sicherheit und Komfort	✓	✓		✓			2	2	mittel		x				x																
2.7	Weiterer Ausbau des Fahrradverleihsystems	✓	✓	✓	✓			4	3	mittel			x					x														
2.8	Umgang mit Angeboten der Mikromobilität	✓	✓		✓		✓	1	1	mittel		x			x																	
ÖPNV/SPNV																																
3.1	Weiterentwicklung des städtischen und regionalen Busverkehrs	✓	✓	✓	✓			1	3	hoch				x																		
3.1.1	Schnellbuslinien	✓	✓	✓	✓			5	5	hoch			x		x																	
3.1.2	Busbeschleunigung / Zuverlässigkeit des Busverkehrs		✓	✓	✓			4	4	hoch			x					x														
3.1.3	Optimierung des Angebotes in Schwachverkehrszeiten	✓	✓	✓	✓			4	3	mittel		x				x																
3.1.4	Machbarkeitsstudie zu einem regionalen Wasserbus auf dem Rhein		✓		✓			2	1	niedrig		x			x																	
3.2	Weiterentwicklung des schienengebundenen Verkehrs	✓	✓	✓	✓			1	2	hoch																						
3.2.1	Verlängerung der Stadtbahnlinie 4	✓	✓	✓	✓			5	4	mittel			x			x																
3.2.2	Stadtbahnanbindung Köln Flittard - ChemPark - Opladen	✓	✓	✓	✓			5	5	hoch		x					x															
3.2.3	Machbarkeitsstudien zur Verlängerung der S-Bahnlinien S1 und S17		✓		✓			1	1	mittel			x		x																	

		Schaffung sicherer und attraktiver Mobilitätsoptionen für Alle	Sicherung und Optimierung der Erreichbarkeit und Attraktivität Leverkusens	Neuzulassung oder Umweltbelastungen und verträgliche Gestaltung der Kfz-Verkehr	Förderung des Fuß- und Radverkehrs sowie des ÖPNVs	Lebenswerte und hochwertige Gestaltung der Stadt- und Lebensräume	Vernetzung und Kommunikation im Verkehrssystem	Kostenklasse der Maßnahme	Wirkungen: Beitrag zur Zielerreichung	Kosten-Wirkung-Bewertung	niedrige Priorität	mittlere Priorität	hohe Priorität	Schlüsselmaßnahme	kurzfristige Umsetzung	mittelfristige Umsetzung	langfristige Umsetzung	Daueraufgabe															
		<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">Kostenklassen</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1</td> <td>≤ 100.000 €</td> </tr> <tr> <td>2</td> <td>> 100.000 - 500.000 €</td> </tr> <tr> <td>3</td> <td>> 500.000 - 2.5 Mio. €</td> </tr> <tr> <td>4</td> <td>> 2.5 - 10 Mio. €</td> </tr> <tr> <td>5</td> <td>> 10 Mio. €</td> </tr> </tbody> </table>		Kostenklassen		1	≤ 100.000 €	2	> 100.000 - 500.000 €	3	> 500.000 - 2.5 Mio. €	4	> 2.5 - 10 Mio. €	5	> 10 Mio. €																		
Kostenklassen																																	
1	≤ 100.000 €																																
2	> 100.000 - 500.000 €																																
3	> 500.000 - 2.5 Mio. €																																
4	> 2.5 - 10 Mio. €																																
5	> 10 Mio. €																																
3.3	Barrierefreier ÖPNV	✓	✓		✓			3	3	mittel			x		x				x														
3.4	Weiterentwicklung des Tarifsystems	✓	✓		✓		✓	2	4	sehr hoch			x	x	x																		
3.5	Alternative Antriebstechniken			✓	✓			3	3	mittel		x							x														
3.6	Autonomes Fahren			✓	✓			3	1	niedrig	x					x	x																
3.7	Fahrgastinformationen und Service	✓			✓		✓	3	3	mittel			x						x														
3.8	Kommunikation und Marketing				✓		✓	3	4	hoch			x						x														
3.9	Managementaufgaben	✓	✓		✓			2	2	mittel		x							x														
Fließender und ruhender Kfz-Verkehr																																	
4.1	Weiterentwicklung des Straßennetzes		✓	✓	✓	✓		1	3	hoch			x	x					x														
4.1.1	Entlastung Stadtteilzentrum Schlebusch		✓	✓	✓	✓		3	4	hoch			x			x	x																
4.1.2	Entlastung Manfort		✓	✓	✓	✓		3	4	hoch			x			x	x																
4.1.3	Entlastung Bürrig		✓	✓	✓	✓		3	3	mittel		x			x																		
4.1.4	Entlastung Opladen		✓	✓	✓	✓		1	2	hoch			x		x																		
4.1.5	"Schnell"- und Langsamstraßennetz		✓	✓	✓	✓		1	3	hoch		x					x																
4.2	Stadtverträgliche Geschwindigkeitsregelungen			✓	✓	✓		2	4	sehr hoch			x		x				x														
4.3	Umgestaltung/Optimierung von Knotenpunkten	✓	✓	✓	✓	✓		4	4	hoch			x		x				x														
4.4	Weiterentwicklung der Parkraumstrategie	✓	✓	✓	✓	✓	✓	4	5	hoch			x	x	x				x														
4.5	Voraussetzungen für emissionsfreie Antriebe			✓	✓			2	1	niedrig		x			x				x														
4.6	Förderung des Carsharings	✓	✓	✓	✓		✓	2	2	mittel		x			x				x														
4.7	Verkehrslenkung und -information		✓	✓	✓		✓	3	1	niedrig		x			x				x														
4.8	Erhaltungsmanagement		✓					1	1	mittel		x							x														
Straßenraum- und Platzgestaltung																																	
5.1	Kategorisierung des Straßennetzes nach Nutzungsansprüchen: integrierte Netzentwicklung	✓	✓	✓	✓	✓		1	2	hoch			x						x														
5.2	Attraktive und integrierte Gestaltung von Haupt- und Stadtteilstraßen	✓	✓	✓	✓	✓		4	4	hoch			x						x														
5.2.1	Aufwertung der Mülheimer Straße (ohne Straßenbahn)	✓	✓	✓	✓	✓		4	3	mittel			x			x																	
5.2.1	Aufwertung der Mülheimer Straße (mit Straßenbahn)	✓	✓	✓	✓	✓		5	4	mittel			x			x																	
5.2.2	Aufwertung der Wuppertalstraße	✓	✓	✓	✓	✓		2	3	hoch		x							x														
5.2.3	Aufwertung der Kölner Straße	✓	✓	✓	✓	✓		3	4	hoch			x		x																		
5.2.4	Aufwertung der Hauptstraße	✓	✓	✓	✓	✓		3	4	hoch		x			x																		
5.3	Attraktive Wohnquartiere	✓		✓	✓	✓		3	4	hoch		x							x														
5.4	Lebendige Stadtteilplätze				✓	✓		3	3	mittel		x							x														
5.5	Neues Leben auf Parkständen					✓	✓	1	1	mittel		x							x														
Verkehrssicherheit																																	
7.1	Ganzheitliche Verkehrssicherheitsarbeit	✓			✓			3	4	hoch			x	x					x														
7.2	Sicheres Schul- und Kita-Umfeld	✓			✓			3	4	hoch			x						x														
7.3	Abbau von Nutzungskonflikten	✓	✓		✓	✓		3	4	hoch			x	x					x														
7.4	Städtische Verkehrsüberwachung	✓			✓			3	3	mittel			x						x														
Vernetzung, Multi- und Intermodalität																																	
8.1	Mobilstationen	✓	✓	✓	✓		✓	4	4	hoch			x	x					x														
8.2	Fahrradmitnahme in Bus und Bahn				✓		✓	1	1	mittel		x							x														
8.3	Digitalisierung und Vernetzung		✓		✓		✓	2	3	hoch			x		x																		

Kostenklassen		Schaffung sicherer und attraktiver Mobilitätsoptionen für Alle	Sicherung und Optimierung der Erreichbarkeit und Attraktivität Leverkusens	Reduzierung der Umweltbelastungen und verträgliche Gestaltung der Kfz-Verkehr	Förderung des Fuß- und Radverkehrs sowie des ÖPNV/s	Lebenswerte und hochwertige Gestaltung der Stadt- und Lebensräume	Vernetzung und Kommunikation im Verkehrssystem	Kostenklasse der Maßnahme	Wirkungen: Beitrag zur Zielerreichung	Kosten-Wirkung-Bewertung	niedrige Priorität	mittlere Priorität	hohe Priorität	Schlüsselmaßnahme	kurzfristige Umsetzung	mittelfristige Umsetzung	langfristige Umsetzung	Daueraufgabe
Wirtschaftsverkehr																		
9.1	City-Logistik		✓	✓			✓	2	3	hoch		x	x	x				x
9.2	Minderung der Konflikte durch Lieferverkehre		✓	✓				2	2	mittel	x			x				x
9.3	Effiziente Führung+Lenkung Lieferverkehre		✓	✓				2	2	mittel	x							x
Pendler- Veranstaltungs- und Einkaufsverkehre																		
10.1	Verbesserung der Orientierung / Besucherlenkung		✓					2	2	mittel	x			x				
10.2	Optimierung der Veranstaltungsverkehre		✓		✓		✓	3	1	niedrig		x						x
Mobilitätsmanagement & Mobilitätskultur																		
11.1	Mobilitätsmanagement in der Stadtverwaltung	✓		✓	✓		✓	3	4	hoch		x						x
11.2	Stärkung themenbezogener Netzwerke				✓		✓	1	2	hoch	x							x
11.3	Implementierung von Mobilitätsmanagement in der Stadtplanung		✓	✓	✓		✓	1	3	hoch	x							x
11.4	Überzeugung und Unterstützung im betrieblichen Mobilitätsmanagement			✓	✓		✓	1	3	hoch		x						x
11.5	Lenkung und Unterstützung des schulischen Mobilitätsmanagements	✓			✓		✓	2	3	hoch		x						x
11.6	Öffentlichkeitsarbeit für nachhaltige Mobilität			✓	✓		✓	2	4	sehr hoch		x	x					x
11.7	Zielgruppenspezifische Bildung und Information			✓	✓		✓	2	3	hoch	x							x
11.8	Aktionen und Imagebildung			✓	✓		✓	2	3	hoch	x							x
Umwelt- und Klimaschutz																		
12.1	Förderung emissionsarmer Mobilitätsformen			✓	✓			1	2	hoch		x	x	x				x
12.2	Minderung der Lärm- und Schadstoffemissionen			✓		✓		1	3	hoch		x						x
12.3	Verstärkter Einsatz lärmreduzierenden Asphalts			✓				3	1	niedrig	x							x
12.4	Begrünung und Klimaanpassung			✓		✓		2	2	mittel	x							x

Anhang V: Teilnehmerkreis des interfraktionellen Arbeitskreises (IAK)

Vertretungen politischer Parteien

- BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
- FDP
- CDU
- OPLADEN PLUS
- SPD

Vertretungen von Institutionen und Verbände

- ADFC
- Beirat für Menschen mit Behinderung
- IHK Köln
- DGB
- Frauenbüro
- Handwerkskammer zu Köln
- Verkehrswacht Leverkusen e.V.
- Wirtschaftsförderung Leverkusen GmbH
- Wupsi GmbH
- Zukunftsnetz Mobilität NRW

Vertretungen größerer Unternehmen

- Currenta, CHEMPARK Entwicklung
- Nachbarschaftsbüro CHEMPUNKT
- SK Elektronik

Verwaltung

- Dezernat III Bürger, Umwelt und Soziales
- Dezernat V Planen und Bauen

Anhang VI: Übersicht vorgeschlagener Komfort- und Hauptfußwege

Straßenname	Bedeutung im Fußwegenetz	Stadtteil
Alkenrather Straße (Nr. 1 bis Netto-Markt)	Komfortfußweg	Alkenrath
Alkenrather Straße (Netto-Markt bis Schlebuschrath)	Hauptfußweg	Alkenrath
Wilhelm-Leuschner-Straße	Hauptfußweg	Alkenrath
Carlo-Mierendorff-Straße	Hauptfußweg	Alkenrath
Burscheider Str. (Wuppertalstraße bis Zum Claashäuschen)	Komfortfußweg	Bergisch Neukirchen
Wuppertalstr. (Birkenweg bis Burscheider Straße)	Komfortfußweg	Bergisch Neukirchen
Biesenbach	Hauptfußweg	Bergisch Neukirchen
Zum Claashäuschen	Hauptfußweg	Bergisch Neukirchen
Wuppertalstr. (Birkenweg bis Am Arenzberg)	Hauptfußweg	Bergisch Neukirchen
Am Arenzberg	Hauptfußweg	Bergisch Neukirchen
Myliusstraße	Komfortfußweg	Bürrig
Von-Ketteler-Straße	Komfortfußweg	Bürrig
Im Mühlenfeld	Hauptfußweg	Bürrig
Myliusstraße	Hauptfußweg	Bürrig
Von-Ketteler-Straße	Hauptfußweg	Bürrig
Ahrstraße	Hauptfußweg	Bürrig
Rüttersweg	Hauptfußweg	Bürrig
Widdauener Str.	Komfortfußweg	Hitdorf
Am Buttermarkt	Komfortfußweg	Hitdorf
Zum Alten Brauerei	Komfortfußweg	Hitdorf
Hitdorfer Str.	Komfortfußweg	Hitdorf
Hitdorfer Str.	Hauptfußweg	Hitdorf
Langenfelder Str.	Hauptfußweg	Hitdorf
Umlag	Hauptfußweg	Hitdorf

Straßenname	Bedeutung im Fußwegenetz	Stadtteil
Küppersteger Str.	Komfortfußweg	Küppersteg
Bismarckstraße	Komfortfußweg	Küppersteg
Unterführung Küppersteger Str. und Von-Ketteler-Str. (Bahnhof Küppersteg)	Komfortfußweg	Küppersteg
Robert-Blum-Str.	Hauptfußweg	Küppersteg
Pappelweg	Hauptfußweg	Küppersteg
Weg zw. Pappelweg und Erlenweg	Hauptfußweg	Küppersteg
Erlenweg	Hauptfußweg	Küppersteg
Buchenweg	Hauptfußweg	Küppersteg
Im Eisholz	Hauptfußweg	Küppersteg
Bismarckstraße	Hauptfußweg	Küppersteg
Montessoriweg	Hauptfußweg	Küppersteg
Pestalozzistr.	Hauptfußweg	Küppersteg
Kerschensteinstr.	Hauptfußweg	Küppersteg
Weg zw. Kerschensteinstr. Und Bismarckstr. (Prüfung der Öffnung für Öffentlichkeit)	Hauptfußweg	Küppersteg
Europaring	Hauptfußweg	Küppersteg
Weg zw. Europaring und Heinrichstr.	Hauptfußweg	Küppersteg
Heinrichstr.	Hauptfußweg	Küppersteg
Adolf-Kaschny-Str.	Hauptfußweg	Küppersteg
Am Kettnersbusch	Hauptfußweg	Küppersteg
Brücke über Bonnerstr.	Hauptfußweg	Küppersteg
Arnselweg	Hauptfußweg	Küppersteg
Mühlenweg	Hauptfußweg	Küppersteg
Heinrich-Claes-Str.	Hauptfußweg	Küppersteg
Elisenstr.	Hauptfußweg	Küppersteg
Alte Landstr.	Hauptfußweg	Küppersteg
Am Neuenhof	Hauptfußweg	Küppersteg

Straßenname	Bedeutung im Fußwegenetz	Stadtteil
Windthorststr.	Hauptfußweg	Küppersteg
Von-Knoeringen-Straße (Knoten Hufer Weg/ In Holzhausen bis Kreisverkehr Altenbergerstraße)	Komfortfußweg	Lützenkirchen
Altenberger Str.	Komfortfußweg	Lützenkirchen
Lützenkirchener Str. (Kreisverkehr Altenberger Str. bis Lehner Mühle)	Komfortfußweg	Lützenkirchen
Lehner Mühle	Komfortfußweg	Lützenkirchen
Von-Knoeringen-Straße	Hauptfußweg	Lützenkirchen
Durchgang von In Holzhausen Nr. 82/84 zu Weyerweg prüfen	Hauptfußweg	Lützenkirchen
Weyerweg	Hauptfußweg	Lützenkirchen
Auf dem Bruch	Hauptfußweg	Lützenkirchen
Pfeilshofstraße	Komfortfußweg	Manfort
Scharmhorststraße	Komfortfußweg	Manfort
Gustav-Heinemann-Straße	Hauptfußweg	Manfort
Stixchesstraße	Hauptfußweg	Manfort
Knochenbergsweg	Hauptfußweg	Manfort
Moosweg	Hauptfußweg	Manfort
Max-Delbrück-Straße	Hauptfußweg	Manfort
Sauerbruchstraße	Hauptfußweg	Manfort
Heidehöhe	Hauptfußweg	Manfort
Kalkstraße	Hauptfußweg	Manfort
Kölner Str.	Komfortfußweg	Opladen
Düsseldorfer Str.	Komfortfußweg	Opladen
An St. Remigius	Komfortfußweg	Opladen
Rennbaumstr.	Komfortfußweg	Opladen
Lützenkirchener Str.	Komfortfußweg	Opladen
Bahnhofsbrücke	Komfortfußweg	Opladen

Straßenname	Bedeutung im Fußwegenetz	Stadtteil
Bahnhofstr.	Komfortfußweg	Opladen
Birkenbergstr.	Komfortfußweg	Opladen
Opladener Pl.	Komfortfußweg	Opladen
Gartenstr.	Komfortfußweg	Opladen
Bahnstadtchaussee	Hauptfußweg	Opladen
Campusbrücke	Hauptfußweg	Opladen
Friedrich-List-Str.	Hauptfußweg	Opladen
Bahnallee	Hauptfußweg	Opladen
Uhlandstr.	Hauptfußweg	Opladen
Im Hederichsfeld	Hauptfußweg	Opladen
Kölner Str.	Hauptfußweg	Opladen
Robert-Blum-Str.	Hauptfußweg	Opladen
Herzogstr.	Hauptfußweg	Opladen
Kanalstr.	Hauptfußweg	Opladen
Bracknellstr.	Hauptfußweg	Opladen
Weg zw. Reuschenberger Str. (Höhe Bracknellstr.) und Friesenweg	Hauptfußweg	Opladen
Friesenweg (Nr. 1 bis 5)	Hauptfußweg	Opladen
Steinstraße	Hauptfußweg	Opladen
Fritz-Henseler-Str.	Hauptfußweg	Opladen
Bonner Str.	Hauptfußweg	Opladen
Altstadtstr.	Hauptfußweg	Opladen
Austr.	Hauptfußweg	Opladen
Talstraße (Pommernstraße bis Burg Ophoven)	Hauptfußweg	Opladen
Pommernstr. (Rennbaumstraße bis Talstraße)	Hauptfußweg	Opladen
Dechant-Krey-Str.	Hauptfußweg	Opladen
Elsbachstr.	Hauptfußweg	Opladen
Am Knechtsbachgraben	Hauptfußweg	Opladen

Straßenname	Bedeutung im Fußwegenetz	Stadtteil
Wiembachallee (Bielerstraße bis Elsbachstraße)	Hauptfußweg	Opladen
Bielerstr.	Hauptfußweg	Opladen
Düsseldorfer Str.	Hauptfußweg	Opladen
Lützenkirchener Str.	Hauptfußweg	Opladen
Quettinger Str.	Komfortfußweg	Quettingen
Maurinusstr. (Quettinger Straße bis Rolandstraße)	Komfortfußweg	Quettingen
Kolberger Str. (Quettinger Straße bis Jakobistraße)	Komfortfußweg	Quettingen
Holzer Weg	Hauptfußweg	Quettingen
Feldsiefer Weg	Hauptfußweg	Quettingen
Am Hagelkreuz	Hauptfußweg	Quettingen
Weg zwischen Am Hagelkreuz und Otto-Hahn-Str.	Hauptfußweg	Quettingen
Otto-Hahn-Str.	Hauptfußweg	Quettingen
Biesenbacher Weg	Hauptfußweg	Quettingen
Maurinusstr. (Rolandstraße bis Lützenkirchener Straße)	Hauptfußweg	Quettingen
Neukronenberger Str.	Hauptfußweg	Quettingen
Weg durch Grünanlage Quettinger Feld	Hauptfußweg	Quettingen
Feldstraße	Hauptfußweg	Quettingen
Torstraße	Hauptfußweg	Quettingen
Lützenkirchener Str.	Hauptfußweg	Quettingen
Weg von Lützenkirchener Str. (Ecke Pommernstraße) zum Am Hühnerberg	Hauptfußweg	Quettingen
Pützdelle	Komfortfußweg	Rheindorf
Wupperstraße	Komfortfußweg	Rheindorf
Muldestraße	Komfortfußweg	Rheindorf
Elbestraße/Solinger Str.	Komfortfußweg	Rheindorf

Straßenname	Bedeutung im Fußwegenetz	Stadtteil
Solinger Str.	Komfortfußweg	Rheindorf
An der Dingbank	Hauptfußweg	Rheindorf
Pützdelle	Hauptfußweg	Rheindorf
Wupperstraße	Hauptfußweg	Rheindorf
Westring	Hauptfußweg	Rheindorf
Hitdorfer Str.	Hauptfußweg	Rheindorf
Auf der Grieße	Hauptfußweg	Rheindorf
Burgweg	Hauptfußweg	Rheindorf
Felderstraße	Hauptfußweg	Rheindorf
Unterstraße	Hauptfußweg	Rheindorf
Weg durch Friedenspark (zw. Werrastr. und Felderstr.)	Hauptfußweg	Rheindorf
Insterstraße	Hauptfußweg	Rheindorf
Elbestraße	Hauptfußweg	Rheindorf
Muldestraße	Hauptfußweg	Rheindorf
Okerstraße	Hauptfußweg	Rheindorf
Am Hohen Ufer	Hauptfußweg	Rheindorf
Buschkämpfchen	Hauptfußweg	Rheindorf
Löhstraße	Hauptfußweg	Rheindorf
Mülheimer Str.	Komfortfußweg	Schlebusch
Oulustraße	Komfortfußweg	Schlebusch
Bergische Landstraße	Komfortfußweg	Schlebusch
Herbert-Wehner-Straße	Komfortfußweg	Schlebusch
Opladener Str.	Komfortfußweg	Schlebusch
Sauerbruchstraße	Hauptfußweg	Schlebusch
Dhünnberg	Hauptfußweg	Schlebusch
Mülheimer Str.	Hauptfußweg	Schlebusch
Saarstraße	Hauptfußweg	Schlebusch

Straßenname	Bedeutung im Fußwegenetz	Stadtteil
Benbergstraße	Hauptfußweg	Schlebusch
An Scherfenbrand	Hauptfußweg	Schlebusch
Bergische Landstraße	Hauptfußweg	Schlebusch
Odenthaler Straße	Hauptfußweg	Schlebusch
Kandinskystraße	Hauptfußweg	Schlebusch
Gustav-Heinemann-Straße	Hauptfußweg	Schlebusch
Morsbroicher Str.	Hauptfußweg	Schlebusch
Von-Diergardt-Straße	Hauptfußweg	Schlebusch
Gezelinallee	Hauptfußweg	Schlebusch
Ophovener Str.	Hauptfußweg	Schlebusch
Fußweg entlang Wilmersdorfer Straße	Hauptfußweg	Steinbüchel
Fußweg entlang Steinbücheler Straße	Hauptfußweg	Steinbüchel
zu schaffende Wegeverbindung zwischen Steinbücheler Straße und Kurt-Schumacher-Ring (über Grünstreifen)	Hauptfußweg	Steinbüchel
Berliner Straße	Hauptfußweg	Steinbüchel
Kurt-Schumacher-Ring	Hauptfußweg	Steinbüchel
Steinbücheler Straße	Hauptfußweg	Steinbüchel
Von-Knoeringen-Straße	Hauptfußweg	Steinbüchel
Nobelstraße	Komfortfußweg	Wiesdorf
Wiesdorfer Pl.	Komfortfußweg	Wiesdorf
Breidenbachstraße	Komfortfußweg	Wiesdorf
Friedrich-Ebert-Platz	Komfortfußweg	Wiesdorf
Friedrich-Ebert-Straße	Komfortfußweg	Wiesdorf
Hauptstraße	Komfortfußweg	Wiesdorf
Bismarckstraße	Komfortfußweg	Wiesdorf
Gustav-Heinemann-Straße	Komfortfußweg	Wiesdorf
Nobelstraße	Hauptfußweg	Wiesdorf

Straßenname	Bedeutung im Fußwegenetz	Stadtteil
Friedrich-Ebert-Straße	Hauptfußweg	Wiesdorf
Otto-Bayer-Straße	Hauptfußweg	Wiesdorf
Titanstraße	Hauptfußweg	Wiesdorf
Dönhoffstraße	Hauptfußweg	Wiesdorf
Moskauer Str.	Hauptfußweg	Wiesdorf
Adolfsstraße	Hauptfußweg	Wiesdorf
Dhünnstraße	Hauptfußweg	Wiesdorf
Friedrich-Ebert-Platz	Hauptfußweg	Wiesdorf
Gustav-Heinemann-Straße	Hauptfußweg	Wiesdorf
Manforter Str.	Hauptfußweg	Wiesdorf
Haberstraße	Hauptfußweg	Wiesdorf
Hermann-von-Helmholtz-Straße	Hauptfußweg	Wiesdorf
Hindenburgstraße	Hauptfußweg	Wiesdorf
Am Stadtpark	Hauptfußweg	Wiesdorf
Rathenaustraße	Hauptfußweg	Wiesdorf

Anhang VII: Übersicht empfohlener Fahrradstraßen

Straßenname	Bedeutung im Radverkehrszielnetz	Stadtteil
Schlebuschrath - Brücke über A1	Radkomfortverbindung	Alkenrath
Wilhelm-Leuschner-Straße	Radkomfortverbindung	Alkenrath
Carlo-Mierendorff-Straße	Radverbindung	Alkenrath
Karl-Friedrich-Goerdeler-Straße	Radverbindung	Alkenrath
Imbacher Weg (Kreuzung Imbach bis Ende Birkenweg) - Birkenweg (bis Kreuzung Wuppertalstraße)	Radverbindung	Bergisch Neukirchen
Hüscheider Str. (Kreuzung Wuppertalstraße bis Kreuzung Hüscheider Gärten) - Hüscheider Gärten - Blütenstraße - Atzlenbacher Str. (Bis Panorama-Radweg Balkantrasse)	Radverbindung	Bergisch Neukirchen
Von-Ketteler-Straße (Kreuzung Regionale Radweg bis Kreuzung Heinrich-Brüning-Straße)	Radhauptverbindung	Bürrig
Ahrstraße	Radverbindung	Bürrig
Im Steinfeld (Kreuzung Von Ketteler-Straße bis Kreuzung Markusweg) - Erzbergerstraße (bis Kreuzung Mühlenweg)	Radverbindung	Bürrig
Am Küchenhof	Radverbindung	Bürrig
Rheinstraße - Wiesenstraße - Unterstraße	Radkomfortverbindung	Hitdorf/Rheindorf
Windthorstraße (Auffahrt B8 - Knoten Am Neuenhof - Marienburger Straße)	RadPendlerRoute	Küppersteg
Amselweg	Radhauptverbindung	Küppersteg
Mühlenweg (Kreuzung Amselweg bis Kreuzung Gisbert-Cremer-Straße)	Radhauptverbindung	Küppersteg
Gisbert-Cremer-Straße	Radhauptverbindung	Küppersteg
Alte Landstraße (Kreuzung Gisbert-Cremer Straße bis Kreuzung Hardenbergstraße)	Radhauptverbindung	Küppersteg

Straßenname	Bedeutung im Radverkehrszielnetz	Stadtteil
Lehner Mühle (Kreuzung in Holzhausen bis Kreuzung Im Kirchfeld) - Im Kirchfeld	Radverbindung	Lützenkirchen
Von-Knoeringen-Straße (Kreuzung Im Kirchfeld bis Kreisverkehr Bruchhausener Str.)	Radverbindung	Lützenkirchen
Stixchesstraße (Kreuzung Gustav-Heinemann-Straße bis Kreuzung Baltrumstraße)	Radhauptverbindung	Manfort
Pfeilshofstraße	Radhauptverbindung	Manfort
Scharnhorststraße	Radhauptverbindung	Manfort
Mauspfad	Radverbindung	Manfort/Alkenrath
Robert-Koch-Straße - Humboldtstraße (Bis Kreuzung Bahnallee)	RadPendlerRoute	Opladen
Altstadtstraße	Radkomfortverbindung	Opladen
Am Kettnerbusch	Radhauptverbindung	Opladen
An St. Remigius	Radhauptverbindung	Opladen
Reuschenberger Str. (Kreuzung Bonner Str. bis Kreuzung Birkenbergstraße)	Radverbindung	Opladen
Birkenbergstraße (Kreuzung Friesenweg bis Kreuzung Gartenstraße)	Radverbindung	Opladen
Menchendahler Str.	Radverbindung	Opladen
Uhlandstraße	Radverbindung	Opladen
Von-Siebold-Straße (Kreuzung Am Kettnerbusch bis Kreuzung Hans-Schlehahn-Straße) - Hans-Schlehahn-Straße	Radverbindung	Opladen
Kolberger Str. (Kreuzung Lützenkirchener Str. bis Kreuzung Jakobistraße)	Radverbindung	Quettingen
Jakobistraße - Jacob-Fröhlein-Straße (Von Kreuzung Quettinger Straße bis Kreuzung Auf dem Bruch, ohne Stichstraßen)	Radverbindung	Quettingen
Hitdorfer Str. (Kreuzung An der Dingbank bis Kreuzung Unterstraße)	Radhauptverbindung	Rheindorf

Straßenname	Bedeutung im Radverkehrszielnetz	Stadtteil
Felderstraße (Kreisverkehr Wupperstraße/Pützdelle bis Kreuzung Unterstraße)	Radhauptverbindung	Rheindorf
Auf der Grieße - Löcherstraße	Radverbindung	Rheindorf
Felderstraße (Kreisverkehr Wupperstraße/Pützdelle bis Friedenspark)	Radverbindung	Rheindorf
Löhstraße (Kreuzung Solinger Str. bis Kreuzung Rheindorf Nord)	Radverbindung	Rheindorf
Morsbroicher Str.	Radkomfortverbindung	Schlebusch
Dünnwalder Grenzweg (Kreisverkehr Straßburger Str. bis Mülheimer Str.)	Radhauptverbindung	Schlebusch
Völking Str. - Lortzingstraße	Radhauptverbindung	Schlebusch
Opladener Str. (Kreuzung Stüttekofener Str. bis Kreuzung Ophovener Str.)	Radhauptverbindung	Schlebusch
Dünfelder Straße	Radhauptverbindung	Schlebusch
Felix-von-Roll-Straße (Kreuzung Grezelinallee bis Kreuzung Von-Diegardt-Straße) - Von-Diegardt-Straße (Kreuzung Felix-von-Roll-Straße bis Kreuzung Mülheimer Str.) - Hammerweg (Kreuzung Mülheimer Str. bis Kreuzung Dechant-Fein-Straße)	Radverbindung	Schlebusch
Am Kühnsbusch	Radverbindung	Schlebusch
An der Steinrütch (Kreuzung Dünfelder Straße bis Kreuzung Opladener Str.)	Radverbindung	Schlebusch
Grüner Weg	Radverbindung	Schlebusch/Steinbüchel
Heinrich-Lübke-Straße	Radverbindung	Schlebusch/Steinbüchel
Christian-Heß-Straße - Carl-Rumpff-Straße (Kreuzung Christian-Heß-Straße bis Kreuzung Henry-T.-V.-Böttinger-Straße) - Henry-T.-V.-Böttinger-Straße	RadPendlerRoute	Wiesdorf
Havensteinstraße - Friedlieb-Ferdinand-Runge-Straße (Kreuzung Havensteinstraße bis Kreuzung Manforter Straße)	RadPendlerRoute	Wiesdorf

Straßenname	Bedeutung im Radverkehrszielnetz	Stadtteil
Albert-Einstein-Straße	Radkomfortverbindung	Wiesdorf
Adolfstraße (Kreuzung Albert-Einstein-Straße bis Kreuzung Nobelstraße)	Radkomfortverbindung	Wiesdorf
Dönhoffstraße (Kreuzung Breidenbachstraße bis Kreisverkehr Friedrich-Ebert-Straße)	Radkomfortverbindung	Wiesdorf
Carl-Rumpff-Straße (Kreuzung Henry-T.-V.-Böttinger-Straße bis Kreuzung Carl-Duisburg-Straße)	Radkomfortverbindung	Wiesdorf
Hermann-von-Helmholtz-Straße	Radhauptverbindung	Wiesdorf
Leipziger Straße - Haberstraße	Radhauptverbindung	Wiesdorf
Adolfstraße (Kreuzung Hauptstraße bis Kreuzung Albert-Einstein-Straße)	Radverbindung	Wiesdorf
Fontanestraße - Bertha-von-Suttner Straße (ohne Stichstraßen)	Radverbindung	Wiesdorf
Friedlieb-Ferdinand-Runge-Straße (Kreuzung Havensteinstraße bis Kreuzung Rathenausstraße)	Radverbindung	Wiesdorf
Speestraße	Radverbindung	Wiesdorf
Stegerwaldstraße - Karl-Krekeler-Straße (Kreuzung Stegerwaldstraße bis Weg beim Willy-Brandt-Ring)	Radverbindung	Wiesdorf

Anhang VIII: Weitere Ausführungen zu verkehrlichen Maßnahmen

Barrierefreie Fußwege

Zu barrierefreien Wegenetzen gehören folgende Elemente (Zusammenstellung nach H BVA; FGSV 2011):

- Zwei- bzw. Mehr-Sinne-Prinzip:
Bei der Gestaltung von Straßenräumen sollten immer mindestens zwei von drei Sinnen angesprochen werden (optisch, akustisch, taktil bzw. haptisch), um Mobilität für möglichst viele Menschen mit Behinderungen zu ermöglichen.
- Oberflächengestaltung:
Oberflächen sollten fest, griffig, eben und fugenarm bzw. engfügig beschaffen sein. Zusätzlich spielt die visuelle Kontrastbildung (hell-dunkel, reflektierend-reflexionsarm) für sehbehinderte Personen eine entscheidende Rolle.
Auf großflächigen, mit Pflaster oder Stein versehenen Plätzen oder Räumen sollten zur besseren Orientierung taktile Leitstreifen verlegt werden. Auf historischen Plätzen, auf denen kontrastreiche Leitstreifen städtebaulich störend sind, sollten sie farblich an das Pflaster angepasst werden. In Ausnahmefällen, bspw. bei Flächen, die aus Denkmalschutzgründen nicht umgestaltet werden können, sollte grobes Kopfsteinpflaster zumindest entlang eines Streifens geglättet oder tiefer gelegt werden.
- Gehwege:
Die Regelbreite von Gehwegen liegt zwischen 2,50 m und 3,00 m; Stadtmobiliar (Beleuchtung, Verkehrszeichen etc.) darf diese Breite nicht wesentlich einschränken. Die Längsneigung sollte maximal 3 % betragen, bei Neigungen von 3 - 6 % sollten möglichst alle 6 m ebene Bereiche zum Ausruhen bzw. Abbremsen vorhanden sein. Als Querneigung sind maximal 2 %, bei ebener Topographie (keine oder nur sehr geringe Längsneigung) auch 2,5 % Querneigung zulässig.
- Leitsystem:
Für blinde Menschen stellt die innere Leitlinie die wichtigste Orientierung auf Gehwegen dar. Dies ist die von der Fahrbahn abgewandte, ertastbare Gehwegbegrenzung, z. B. ein Gebäude oder eine Mauer. Neben diesem „Grund“-Prinzip können die weiteren Anforderungen blinder Menschen mit einem einheitlichen Leitsystem abgedeckt werden. Diese erfüllen durch verschiedene Elemente (z. B. Rippen- und Noppenplatten) unterschiedliche Funktionen (Warn-, Entscheidungs- und Leitfunktion).
- Schienenüberquerungen:
An Schienenüberquerungen müssen für Blinde/Sehbehinderte eindeutige Hinweise durch taktile Elemente erfolgen, die auf Beginn und Ende des Gefahrenbereichs hinweisen und Wartebereiche müssen gekennzeichnet sein. Zudem sollen akustische Signale auf einen freien Übergang bzw. andererseits auf einen geschlossenen Übergang/sich nähernden Zug hinweisen. Für Gehbehinderte und Rollstuhlfahrer müssen Bordkanten abgesenkt werden und Schienenrillen mit Gummi ausgelegt werden.
- Lichtsignalanlagen:
Neben optischen Signalen sollte auch eine akustische und/oder haptische Signalgebung (Vibrationstaster) ergänzt werden.
- Querungsstellen / Kanten:
An Querungsstellen sollte wann immer möglich eine getrennte Führung von Geh- und Sehbehinderten erfolgen (differenzierte Bordhöhe und Blindenleitsystem). Ist eine solche Führung nicht oder nur mit vergleichsweise großem Aufwand realisier- bzw. städtebaulich integrierbar, ist die

Anwendung einer Kompromisslösung möglich (Kantenhöhe 3 cm bei Rundbord, bei Schwellen mit „scharfer“ Kante 2 cm). Unabdingbar ist eine korrekte Bauausführung.

Stadtmobiliar:

Stadtmobiliar (z. B. Schaukästen, Sitzbänke) darf keine Barriere darstellen und daher nicht auf „reinen“ Verkehrs-/Gehflächen angeordnet sein; ebenso sind ein visueller Kontrast und eine ertastbarkeit mit Langstock sicherzustellen. Gleichzeitig muss die Erreichbarkeit von Stadtmobiliar für mobilitätseingeschränkte Menschen gewährleistet sein.

Einbahnstraßen

Empfehlungen zur Öffnung von Einbahnstraßen in Gegenrichtung (Möglichkeiten und Grenzen) beinhalten die Regelwerke der FGSV (insb. FGSV 2010), u. a.:

- In Einbahnstraßen mit einer zul. Höchstgeschwindigkeit von max. 30 km/h, in „unechten“ Einbahnstraßen auch im Einzelfall bei zul. Höchstgeschwindigkeiten von 50 km/h.
- Fahrgassen ab 3,00 m Breite bzw. 3,50 m bei Linienbusverkehr oder stärkerem Schwerverkehr eignen sich bei ausreichenden Ausweichmöglichkeiten für eine Freigabe in Gegenrichtung.
- Einbahnstraßen können auch bei geringeren Breiten geöffnet werden, soweit eine Begegnungsmöglichkeit aufgrund der Länge der Einbahnstraße bzw. aufgrund von Ausweichmöglichkeiten (z. B. regelmäßige Lücken zwischen Parkständen oder regelmäßige Grundstückszufahrten) gegeben ist oder sie geschaffen werden kann.
- In Einbahnstraßen mit über 400 Kfz/h sind Schutzstreifen entgegen der Einbahnrichtung bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h zu empfehlen. Hierzu sind von Fahrbahnbreiten von mind. 3,75 m (d. h. mind. 1,25 m Schutzstreifen (nur im Ausnahmefall), 2,50 m Fahrbahn) notwendig (siehe ERA), alternativ der Einsatz von Radfahrer-Piktogramm-Ketten.

Ebenso ist die Novelle der StVO zu beobachten, demnach soll die Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr erleichtert werden.

Fahrradstraßen

Rechtliche Bedeutung und Empfehlungen für Fahrradstraßen (abgeleitet nach FGSV 2010 / FGSV 2014)

- Eignung insb. auf Hauptverbindungen des Radverkehrs oder Routen mit einem (potenziell) hohem Radverkehrsaufkommen; zur sicheren und attraktiven Führung des touristischen Radverkehrs auch auf schwach belasteten Straßen außerorts
- Beschilderung mit Zeichen 244.1 StVO, Ausnahmeregelungen für anderen Fahrzeugverkehr mit Zusatzzeichen
- Freigabe für den Kfz-Verkehr in beide oder auch nur in eine Richtung möglich
- Fahrradfahrer dürfen nebeneinander fahren
- ggf. zugelassener Kfz-Verkehr muss, wenn nötig, seine Geschwindigkeit weiter verringern
- zul. Höchstgeschwindigkeit: max. 30 km/h, ggf. Unterstützung durch weitere Maßnahmen

- Standardbreite bei Zulassung von Kfz und zum sicheren Nebeneinanderfahren/in Begegnungsfällen mit Kfz: 4,00 m, zzgl. Sicherheitsabständen zu parkenden Kfz
- Bevorrechtigung der Fahrradstraße an Kreuzungen wünschenswert, ggf. Verdeutlichung mit weiteren (baulichen) Maßnahmen/Markierungslösungen.

Fahrradzone

Aktuelle Bestrebungen sehen die Aufnahme von Fahrradzonen in die Verwaltungsvorschrift und StVO vor. Rechtlich entspricht die Fahrradzone der Fahrradstraße, sodass Radfahrende Vorrang vor anderen Fahrzeugen haben. Im Gegensatz zur Fahrradstraße hat sie aber einen flächigen Charakter (ähnlich einer Tempo 30-Zone). Eine rechtliche Änderung im Straßenraum sollte dabei immer auch mit einer veränderten Straßenraumgestaltung einhergehen. Dabei kommen bei einer Fahrradzone insbesondere die Neuordnung des Parkraumangebots in Frage, um verbesserte Sichtbeziehungen zwischen den Verkehrsteilnehmenden zu schaffen.

Fahrradzonen können bei entsprechender Ausgestaltung eine gute Ergänzung für die Radverkehrsförderung in Kommunen darstellen, da sie auf Quartiersebene eine flächendeckende Bevorrechtigung des Radverkehrs gegenüber dem Kfz-Verkehr ermöglichen und so ein attraktives und engmaschiges Netz schaffen. Um eine stärkere Sammelfunktion zu erreichen und die Lenkung des Radverkehrs zu ermöglichen, können bevorrechtigte und gesondert markierte Fahrradstraßen durch Fahrradzonen gelegt (diese Abschnitte wären dann nicht Bestandteil der Fahrradzone) oder aber bevorrechtigte Straßenabschnitte (als Bestandteil der Fahrradzone) eingerichtet werden.