

Dokumentation der Öffentlichkeitsbeteiligung

Mobilitätskonzept 2030+

Stadt Leverkusen



Stadt Leverkusen

Stadt Leverkusen

Dezernat V - Planen und Bauen

Stabsstelle Mobilität

Postfach 101140

Dortmund im Februar 2020

Planersocietät

www.planersocietaet.de

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

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.

Im Rahmen der Entwicklung des Mobilitätskonzepts Leverkusen 2030+ fanden die folgenden Veranstaltungen der Öffentlichkeitsbeteiligung statt:

1. Bürgerforum am 06. September 2018	4
Planungsspaziergang am 12. September 2018	5
Planungsradtour am 13. September 2018	6
Online-Beteiligung in Form einer interaktiven Karte im September und Oktober 2018	7
2. Bürgerforum am 13. Mai 2019	8
3. Bürgerforum am 23. Januar 2020.....	9

1. Bürgerforum am 06. September 2018

Kommunales Mobilitätsmanagement	
Bürgerveranstaltung zum Mobilitätskonzept 2030+ Dokumentation	
Donnerstag, 6. September 2018 um 18:00 bis 20:45 Uhr Forum Wiesdorf, AGAM-Saal	

Vorspann

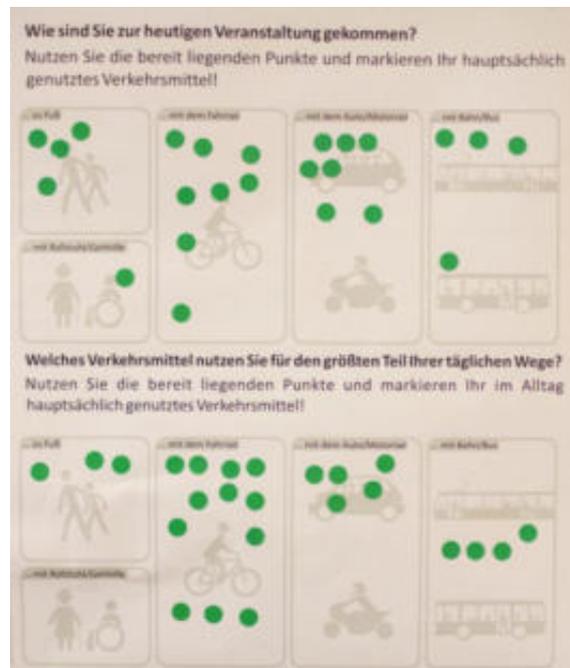
Beim Eintreffen zur ersten öffentlichen Bürgerveranstaltung für das Mobilitätskonzept 2030+ der Stadt Leverkusen sind die Beteiligten eingeladen, an einem „Wissensquiz“ über die Mobilität in Leverkusen teilzunehmen. Sie beantworten vier ausgewählte Fragen aus dem Bereich Mobilität und Verkehr. Die Auflösung der Fragen erfolgt während der Vorstellung der ersten Analyseindrücke. (vgl. Abschnitt 3).

Außerdem wird anhand von Abfragen ein Überblick über die Zusammensetzung des Kreises der Teilnehmerinnen und Teilnehmer gewonnen.

- Wo wohnen Sie? (Der Wohnort wird mit einem Punkt markiert)
- Wie (mit welchem Verkehrsmittel) sind Sie zur heutigen Veranstaltung gekommen? / Welches Verkehrsmittel nutzen Sie für den größten Teil ihrer täglichen Wege? (Es kann jeweils ein Punkt gesetzt werden.)



Abfrage zum Wohnort



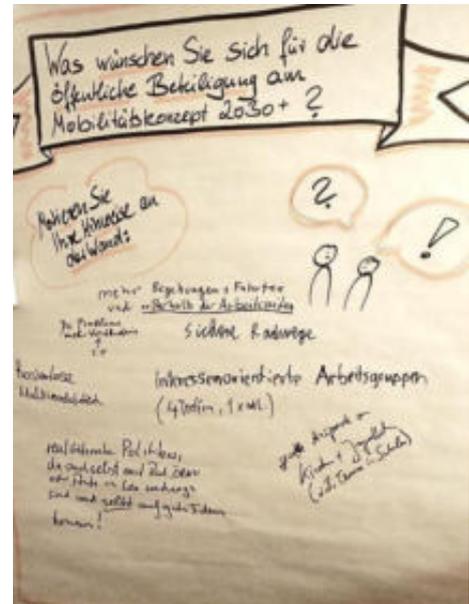
Abfrage zur Verkehrsmittelwahl

Die Beteiligten kommen aus unterschiedlichen Stadtteilen Leverkusens, so dass in der Veranstaltung auch unterschiedliche ortsspezifische Perspektiven eingebracht werden können. Die Verkehrsmittelwahl der Beteiligten im Alltag unterscheidet sich, wobei das Fahrrad das Verkehrsmittel ist, das von meisten der Beteiligten für den größten Teil ihrer Wege im Alltag genutzt wird. Es folgt mit einigem Abstand der motorisierte Verkehr. Bei der Verkehrsmittelwahl auf dem Weg zur Veranstaltung ist die Verteilung leicht verändert. Es

sind etwas weniger Teilnehmerinnen und Teilnehmer mit dem Fahrrad gekommen als es die alltägliche Verkehrsmittelwahl vermuten ließe.

An einer weiteren Stellwand haben die Teilnehmerinnen und Teilnehmer die Möglichkeit, ihre Erwartungen an die weitere Beteiligung der Öffentlichkeit im Rahmen des Mobilitätskonzepts Leverkusen 2030+ festzuhalten. Die Hinweise werden im Verlauf der Veranstaltung notiert.

- Mehr Begehungen und Fahrten auch außerhalb der Arbeitszeiten
- Bei Problemen mehr Verständnis
- Sichere Radwege
- Interessenorientierte Arbeitsgruppen (4 Treffen, 1x mtl.)
- Kostenlose Multimodalität
- Realitätsnahe Politiker, die auch selbst mit Rad, ÖPNV oder Auto in Leverkusen unterwegs sind und selbst auf gute Ideen kommen!
- Gezielte Ansprache von Kindern und Jugendlichen (z.B. Termine in Schulen)



Plakat mit Hinweisen

1. Begrüßung und Einstieg

Andrea Deppe, Beigeordnete für das Dezernat Planen und Bauen der Stadt Leverkusen, begrüßt die etwa 50 Teilnehmerinnen und Teilnehmer zur öffentlichen Auftaktveranstaltung für das Mobilitätskonzept Leverkusen 2030+ und erläutert dessen Hintergründe. Leverkusen sei eine wachsende Stadt. Mit der Schaffung neuen Wohnraums steige auch das Verkehrsaufkommen. Parallel verändere sich auch die Mobilität durch freie Zeiteinteilung und neue Verkehrsangebote. Die Zukunft liege in einer Vernetzung der einzelnen Mobilitätsangebote und einem flexibleren Umgang mit der Verkehrsmittelwahl.



Begrüßung durch Beigeordnete Andrea Deppe



und Moderatorin Mone Böcker

Das Mobilitätskonzept sei ein kommunales Planwerk, das die Leitlinien der Mobilitäts- und Verkehrsentwicklung bis in die 2030er Jahre festlege. In diesem Plan werden sowohl kurzfristige als auch langfristige Maßnahmen entwickelt, um eine verträgliche und nachhaltige Mobilität in Leverkusen zu fördern und die Probleme, die der Verkehr mit sich bringt, zu verringern.

Frau Deppe betont, die heutige erste Bürgerversammlung sei nur der Anfang einer umfassenden Beteiligung. Es werden keine fertigen Konzepte oder Aufgabenstellungen präsentiert. Schwerpunkt der heutigen Veranstaltung seien die Anliegen der Bürgerinnen und Bürger zu den Themen der Erreichbarkeit, Sicherheit und Lebensqualität. Christian Syring, Mobilitätsmanager der Stadt Leverkusen, schließt sich der Begrüßung von Frau Deppe an. Er richtet einen Dank an das Zukunftsnetz Mobilität NRW für dessen Unterstützung beim Catering für die Veranstaltung. Er weist darauf hin, dass für die Dokumentation und Öffentlichkeitsarbeit der Stadt während der öffentlichen Veranstaltung Fotos aufgenommen werden. Wer nicht auf einem Foto abgebildet sein möchte, könne dies mitteilen. Von dieser Möglichkeit macht niemand Gebrauch.

Mone Böcker, Büro TOLLERORT entwickeln & beteiligen aus Hamburg, übernimmt als Moderatorin die Gesprächsleitung und ist für die Dokumentation der Veranstaltung verantwortlich. Hierfür läuft während der Gesprächsphasen im Plenum ein Tonmitschnitt. Frau Böcker bittet die Beteiligten die Dokumentation in den Gesprächsphasen dadurch zu unterstützen, auch selbst Hinweise auf Karten zu notieren.

Frau Böcker stellt den Ablauf der Veranstaltung bis 20:45 Uhr vor:

- Begrüßung und Einstieg
 - Vorstellung der Mitwirkenden und Überblick Teilnehmerkreis
 - Information zum Verfahren
 - Meine Vision für die Mobilität im Jahr 2030+!
- Information und Diskussion der Analyseergebnisse
 - Stärken-Schwächen-Analyse aus fachlicher Sicht
 - Gesprächsrunden in vier Gruppen: Verkehr und Mobilität in Leverkusen heute
- Zielsetzungen für das Mobilitätskonzept Leverkusen 2030+
 - Schlussfolgerungen aus der Analyse: Wo stehen wir in Leverkusen heute?
 - Wie machen wir uns auf den Weg in die Zukunft?
- Ausblick und Abschluss

Im Mittelpunkt der Veranstaltung steht die Analyse der Ausgangssituation für die Mobilität in der Stadt Leverkusen. Die Beteiligten werden gebeten in Gesprächsrunden die Erkenntnisse der Fachgutachter des Büros Planersocietät zu prüfen und mit ihrer örtlichen Expertise abzurunden.

Ein vielfältig besetzter Teilnehmerkreis bereichert mit vielfältigen Perspektiven die Diskussion. Mit Bezug auf die Abfragen beim Einlass vermittelt Frau Böcker einen Überblick über den Kreis der Teilnehmerinnen und Teilnehmer. Ergänzend fragt sie danach, wer sich als Alteingesessene/r in Leverkusen bezeichnen würde, d.h. länger als 20 Jahre in der Stadt lebt. Es melden sich etwa die Hälfte der Teilnehmerinnen und Teilnehmer. Neu Zugezogene (weniger als 2 Jahre in der Stadt) sind nicht anwesend.

Die Mitwirkenden von Seiten der Stadt an der heutigen Veranstaltung sind neben Frau Deppe:

- Sabine Heymann, Leiterin Büro Baudezernat
- Eva Lüthen-Broens Klimaschutzmanagerin
- Christian Melchert, Dezernat Bürger, Umwelt und Soziales
- Christian Syring, Mobilitätsmanager, Stabsstelle Mobilität

Innerhalb der Verwaltung ist eine Arbeitsgruppe Mobilität eingerichtet, die den Arbeitsprozess für das Mobilitätskonzept 2030+ begleitet. Hier arbeiten Vertreterinnen und Vertreter aus weiteren Ämtern mit.

Als externe Fachgutachter beauftragt ist das Team der Planersocietät Dortmund, heute vertreten durch:

- Jan Diesfeld
- Christian Schipplick
- Christof Tielker
- Thomas Mattner

Frau Böcker stellt den interfraktionellen Arbeitskreis vor, der in erweiterter Besetzung den Arbeitsprozess für das Mobilitätskonzept 2030+ im Rahmen von fünf Sitzungen begleitet. Er ist eine Art „Runder Tisch“ aus Politik, Institutionen und Verbänden. Der Arbeitskreis wird in den Sitzungen über den jeweiligen Arbeitsstand informiert, diskutiert Zwischenergebnisse und bringt besondere Kenntnisse und Anliegen ein. Um die Funktion des Arbeitskreises etwas anschaulicher zu machen, bittet Frau Böcker Frank Nettessheim von der wupsi GmbH seine Rolle im interfraktionellen Arbeitskreis zu beschreiben. Herr Nettessheim sieht eine wichtige Aufgabe der verschiedenen Akteure darin, vernetzt zu denken und die verschiedenen Verkehrsmittel miteinander zu verknüpfen, so z.B. auch die Wirtschaft einzubeziehen. Dies wolle er im interfraktionellen Arbeitskreis voranbringen. Herr Luxem von der Verkehrswacht e.V. beschreibt die Aufgabe seines Vereins vor allem mit der Verkehrserziehung. Anliegen des Vereins, die in den interfraktionellen Arbeitskreis eingebracht werden, seien u.a. interessantere Angebote im Busverkehr, z.B. mit kleineren Bussen bei besserer Taktung. Herr Luxem nutzt die Gelegenheit und wirbt vor allem bei der jüngeren Generation um eine Mitarbeit bei der Verkehrswacht.



Frank Nettessheim, wupsi GmbH und Herr Luxem, Verkehrswacht e.V. im Gespräch mit der Moderatorin

Gemeinsam mit Jan Diesfeld von der Planersocietät erörtert Frau Böcker Funktionen und Wirkungsweise eines Mobilitätskonzepts. Das Mobilitätskonzept 2030+ gibt eine Orientierung, wie sich Mobilität und Verkehr in der Stadt Leverkusen in den nächsten Jahren entwickeln sollen. Es gehe, so Herr Diesfeld, um die Fragen: „Wie wird sich Leverkusen in den nächsten 10 bis 15 Jahren entwickeln? Wie soll sich möglicherweise die Mobilität verändern, was soll hier auch konkret angestoßen werden?“ Es werden im ersten Schritt Ziele und Strategien für die Mobilität erarbeitet und daraus „prototypische“ Maßnahmen für verschiedene Handlungsschwerpunkte abgeleitet. Die spätere Umsetzung von Maßnahmen an verschiedenen Orten der Stadt sei dann ein Produkt dieses Prozesses. Auf der Internetplattform www.mobil-lev.de können bereits heute mit dem „Ideenmelder“ Hinweise gegeben und räumlich verortet werden. Solche Hinweise, wie beispielsweise auf Lücken im Radverkehrsnetz oder fehlende Bordsteinabsenkungen, seien wichtig für die Bestandsanalyse. Sie weisen auf Probleme und Handlungsbedarfe bzw. möglicherweise auch bereits vorhandene gute Lösungen hin.

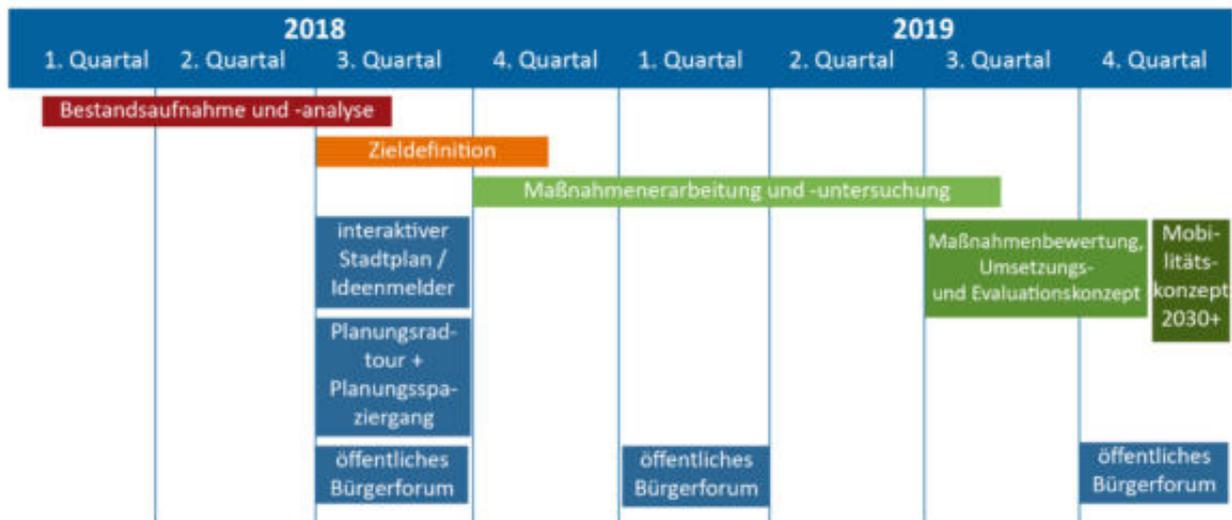
Das Mobilitätskonzept dient als Entscheidungsgrundlage für Politik und Verwaltung. Die Ergebnisse der öffentlichen Beteiligung fließen als Empfehlungen in den Arbeitsprozess ein.

Aus dem Kreis der Beteiligten werden hierzu folgende Aspekte angemerkt bzw. gefragt:

- Hinweis: Schäden an Straßen und Wegen sowie der Beschilderung vor Ort können an die Abteilung Betrieb und Unterhaltung der Technischen Betriebe Leverkusen AÖR gemeldet werden. Die Nummer steht u.a. an sämtlichen Bushaltestellen. (Telefon: 0214 406-6913)
- Frage: „Da die Ergebnisse Empfehlungen sind, besteht nicht die Gefahr, dass die Politik nach Abschluss des Mobilitätskonzepts die Ergebnisse nicht umsetzt?“ Frau Böcker hebt hierzu die Bedeutung des interfraktionellen Arbeitskreises hervor, in dem die Politik vertreten sei. Die Politik habe den Arbeitsprozess selbst beauftragt und wirke im Arbeitsprozess mit. Daher sei nicht zu erwarten,

dass die Ergebnisse nicht berücksichtigt würden. Die letztendliche Entscheidungsmacht liege aber schließlich bei den politischen Gremien.

- Frage: „Wie ist der zeitliche Ablauf des Verfahrens? Wann kann über Maßnahmen diskutiert werden?“ Herr Diesfeld stellt den Ablauf vor:



Übersicht über den Ablauf des Arbeitsprozesses (Planersocietät)

- Hinweis: Die Zeiten der Angebote für die Beteiligung sollten so gelegt werden, dass auch berufstätige Menschen teilnehmen könnten. Dies sei bei der Planungsradtour und dem Planungsspaziergang nicht der Fall.
- Hinweis: Der Inklusionsbotschafter von der Gruppe „Barrierefreies Leverkusen“ vermisst bisher die Anliegen seiner Gruppe im Konzept und eine Vertretung zum Thema Inklusion und Barrierefreiheit im interfraktionellen Arbeitskreis. Herr Diesfeld stellt im weiteren Verlauf dar, dass die Anliegen der Barrierefreiheit ein wichtiges Thema im Mobilitätskonzept seien. Anforderungen an barrierefreie Gehwege werden z.B. im Abschnitt Fußverkehr thematisiert, in dem auch die Anliegen von Menschen mit unterschiedlichen Handicaps berücksichtigt werden. Im Nachgang der Veranstaltung wird verabredet, dass die Zusammensetzung des interfraktionellen Arbeitskreises auf der Internetplattform veröffentlicht wird. Der Beirat von Menschen mit Behinderungen ist hier ebenfalls vertreten.
- Frage: „Wie können weitergehende Hinweise eingebracht werden?“ Im Internet besteht seit letzter Woche die Möglichkeit, Hinweise zu verschiedenen Verkehrsarten in einer interaktiven Karte einzutragen (www.mobil-lev.de). Zusätzlich besteht die Möglichkeit komplexere Anliegen und Hinweise direkt an Herrn Syring per E-Mail zu richten. Ein Kontakt ist auf der Mobilitäts-Plattform veröffentlicht. Hier sollte auf die Möglichkeit zur Kontaktaufnahme hingewiesen werden. Im Teilnehmerkreis besteht auch der Wunsch, dass auf solche Hinweise auch ein Feedback gegeben wird. Frau Böcker weist darauf hin, dass auch bei den beiden weiteren öffentlichen Veranstaltungen darüber informiert werde, wie mit den Hinweisen der Beteiligten umgegangen werde.
- Frage: „Wie lang ist das Mobilitätskonzept gültig? Bis 2030? Und was kommt dann?“ Herr Diesfeld erläutert, dass ein Mobilitätskonzept kontinuierlich an neue Entwicklungen angepasst werden müsse. Dafür werde ein sogenanntes Evaluationskonzept erarbeitet, damit die Fortschritte auch bewertet werden können. In einigen Jahren müsse dann insgesamt eine Fortschreibung des Mobilitätskonzepts erfolgen. Der letzte VEP wurde vor etwa 15 Jahren erarbeitet. Er wird den heutigen Anforderungen nicht mehr gerecht.

2. Meine Vision für die Mobilität 2030+

Zum inhaltlichen Einstieg bittet Frau Böcker die Beteiligten, zu Dritt mit den Sitznachbarn/Sitznachbarinnen ein kurzes Gespräch zu führen: Erzählen Sie sich gegenseitig in insgesamt drei Minuten Ihre Vision für die Mobilität im Jahr 2030! In anschließenden Statements werden einige der besprochenen Visionen benannt:

- Aufgrund der Internetkommunikation wird der Lieferverkehr weiter zunehmen, so dass weitere Verkehrsprobleme durch Anlieferverkehre entstehen, auch Arbeitsplätze werden in diesem Zusammenhang verloren gehen. Um dieser Entwicklung entgegenzuwirken müssen die lokalen Geschäfte neue Geschäftsmodelle entwickeln und es müssen intelligente Lösungen für den Lieferverkehr gefunden werden.
- In der Nähe der Autobahnabfahrten werden Logistikzentren gebaut, von dort aus wird ein Verteilverkehr in die Stadt mit E-Fahrzeugen und Lastenfahrrädern organisiert.
- Der ÖPNV ist ausgebaut, vor allem die Linie 4 bis Opladen und entlang der B8. Entlang der A1 ist ein vernünftiges Angebot für den Fahrradverkehr vorhanden. Ein ÖPNV-Angebot über die A1 sorgt dafür, dass der Kölner Norden erreichbar ist, ohne über den Kölner Hauptbahnhof fahren zu müssen.
Nicht mehr für 10 km Luftlinie 50 km ÖPNV fahren müssen: Es gibt eine Schnellbusverbindung von Opladen über die neue Autobahnbrücke mit Anbindung an den Kölner Norden.
- Die Stadt Leverkusen hat 2000 Fahrräder angeschafft. Der Verkehr kann vom Rand aus auf Fahrräder umsteigen. (Vorbild Kopenhagen)
- Können Personen mit Drohnen befördert werden? An der RWTH Aachen wird dazu heute schon geforscht.
- Pendlerströme beeinflussen, kurze Wege fördern.
- Kinder werden nicht mehr mit dem Auto zur Schule gefahren, sondern gehen selbständig zu Fuß oder fahren mit dem Fahrrad.
- Es gibt eine völlig neue Tarifstruktur für den ÖPNV: Gleiche Stadt 1 €, nächste Stadt 2 €, NRW 3 oder 5 €.

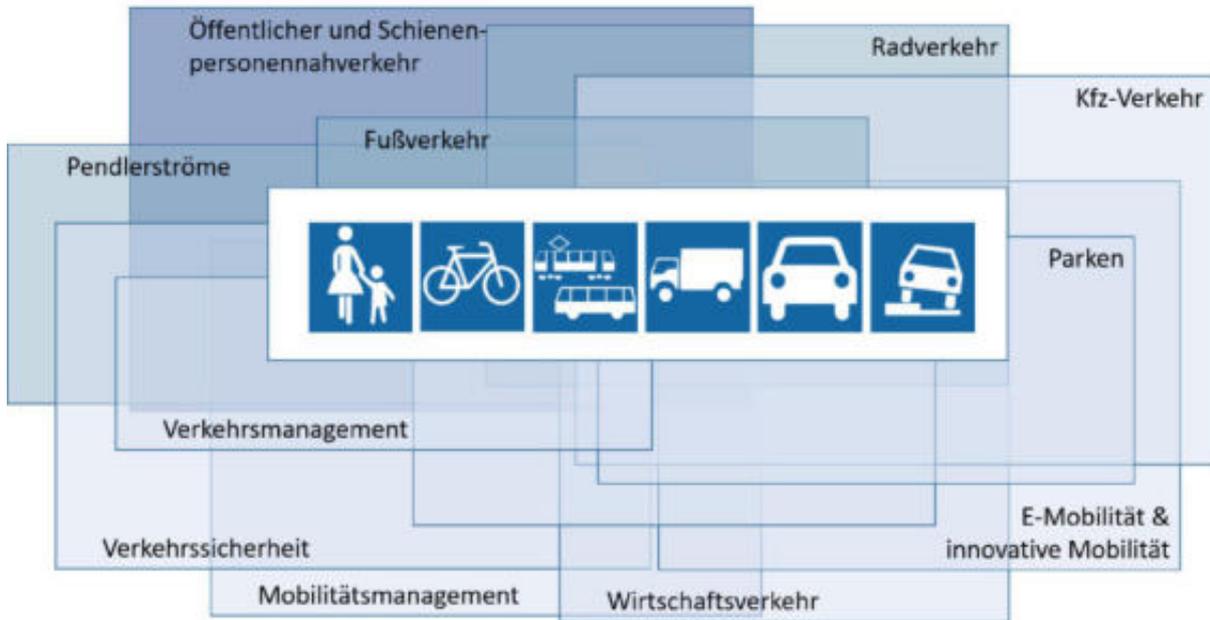


Eindrücke aus den Gesprächen

3. Aktueller Sachstand zur Ausgangsanalyse

Herr Diesfeld von der Planersocietät stellt in einem kurzen Input eine Zusammenschau der Erkenntnisse aus der Bestandsanalyse für die einzelnen Verkehrsarten vor. Die Präsentation steht in einer separaten Datei zur Verfügung.

Das Themenspektrum des Mobilitätskonzepts ist sehr breit, wie nachfolgende Übersicht veranschaulicht.



Übersicht über das Themenspektrum des Mobilitätskonzepts (Planersocietät)

Anhand der Ergebnisse stellt Herr Diesfeld auch Antworten auf die Fragen des Mobilitätsquiz vor:

- Wie viele Erdumrundungen legt die Leverkusener Bevölkerung pro Tag mit dem MIV zurück?
Antwort: Etwa 70 Erdumrundungen werden pro Tag mit dem MIV (Motorisierter Individualverkehr, d.h. Auto, Motorrad ...) zurückgelegt.
- Wie hoch ist der Anteil der Wege mit einer maximalen Länge von 5 Kilometern?
Antwort: 56% aller Wege der Leverkusener Bevölkerung sind maximal 5 km lang.
- Wie viele Elektrofahrräder (E-Bikes/Pedelecs) wurden im Jahr 2017 bundesweit verkauft?
Antwort: Im Jahr 2017 wurden bundesweit 720.000 Elektrofahrräder verkauft.
- Wie viel Prozent der Leverkusener Haushalte verfügen über ein Elektrofahrrad (E-Bikes/Pedelec)?
Antwort: 13% der Leverkusener Haushalte verfügen über ein Elektrofahrrad.



Präsentation durch Jan Diesfeld, Planersocietät

Auf Grundlage der Analyseergebnisse leitet Herr Diesfeld Potenziale und Handlungsansätze ab. Er sieht u.a. aufgrund des hohen Anteils kurzer Wege im Verkehr und der polyzentrischen Struktur der Stadt zahlreiche Anknüpfungspunkte für die Verlagerung von motorisierten Verkehren in der eher autoorientierten Stadt Leverkusen auf den Umweltverbund, d.h. ÖPNV, Fahrrad und Fußverkehr.

- ÖPNV als attraktive Alternative zum Auto, auch für Pendler
 - Bahnhöfe und große Haltestellen zu Mobilpunkten ausbauen
 - gute Verknüpfung Bahn - Bus
 - CarSharing und Fahrradverleihsysteme einbinden
 - ÖPNV innerorts beschleunigen und noch besser in Stadtteile vernetzen
- Nahmobilitätsfreundliche Stadt
 - polyzentrische Struktur mit vielen kurzen Wegen nutzen!
 - attraktive Fußgängerräume in den Stadtteilen
 - direkte und sicher gestaltete Radverkehrsachsen

4. Austausch zur Ausgangsanalyse

Im Anschluss haben die Teilnehmerinnen und Teilnehmer mehrere Gesprächsrunden zur Analyse der Ausgangssituation zu führen, die Erkenntnisse der Gutachter zu prüfen und zu ergänzen. Durch zwei Wechsel nach jeweils 20 Minuten können sie an drei von vier Gruppen teilnehmen. Hinweise aus den Gesprächen werden auf Karten notiert.

Insgesamt werden die Ergebnisse der Gutachter bestätigt. Es werden außerdem wertvolle Hinweise aus der örtlichen Perspektive gegeben.

4.1. Gesprächsgruppe Kfz-Verkehr, Parken, Wirtschaftsverkehr, Umweltwirkungen (Gesprächsleitung: Thomas Mattner)

Der Lieferverkehr ist einer der Themenschwerpunkte in dieser Gruppe. Als ein Lösungsansatz wird angeregt, dass künftig Lieferungen auch beim Arbeitsplatz abgegeben werden sollten, um mehrfache Anlieferungen zu vermeiden. Weiter werden vielfältige Hinweise für Verhaltensänderungen, sogenannte „Push-Faktoren“ für eine veränderte Verkehrsmittelwahl diskutiert. Angeregt wird z.B. das sog. „Ridesharing“ zu unterstützen, indem entsprechende Parkplätze als Treffpunkte angeboten werden. In München funktionieren das sehr gut.



Eindrücke aus der Gesprächsgruppe

Stichpunkte von den Karten

Straßennetz:

- Infrastruktur nachhaltig planen

Staus und Baustellen:

- Baustellen besser koordinieren (intelligentes Baustellenmanagement)
- Ausweichverkehre bei Baustellen unvermeidlich?

Wirtschaftsverkehr / City-Logistik:

- Chempark-Fernverkehr aus der Stadt halten
- Tunnel für Gefahrgut?
- Lieferverkehr (innerstädtisch) regulieren / bündeln
- Konsumverhalten ist entscheidend
- „Lieferhubs in Ortsteile, Verteilung über Drittanbieter (E-Fahrzeuge)
- Abholstationen am Arbeitsplatz (Pfortner)

Parken:

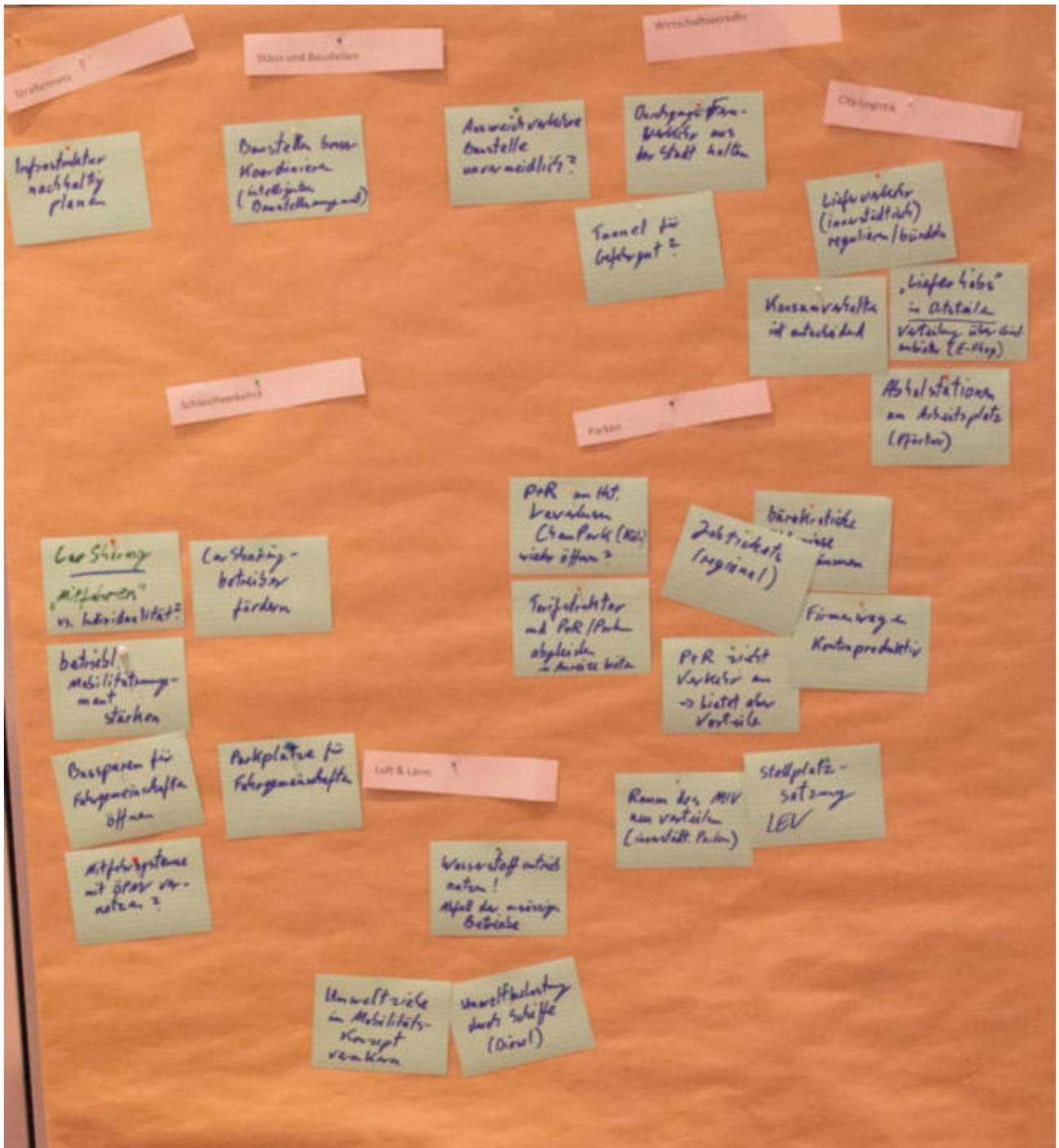
- P+R am Bhf. Leverkusen Mitte, Parkplatz an der S-Bahnstation Chempark (Köln) wieder öffnen?
- Tarifstruktur und P+R / Parken abgleichen → Anreize bieten
- Jobtickets auch für regionale Pendlerverbindungen
- P+R zieht Verkehr an → bietet aber Vorteile
- Bürokratische Hindernisse ausräumen
- Firmenwagen kontraproduktiv
- Entwicklung einer Stellplatzsatzung für Leverkusen
- Raum des MIV neu verteilen (innerstädtisches Parken)

Carsharing:

- Carsharing: „Mitfahren“ vs. Individualität?
- Carsharingbetreiber fördern
- Betriebliches Mobilitätsmanagement stärken
- Busspuren für Fahrgemeinschaften öffnen
- Parkplätze für Fahrgemeinschaften schaffen
- Mitfahrssysteme mit dem ÖPNV in Verbindung bringen?

Luft & Lärm:

- Wasserstoffantrieb nutzen! Abfallprodukt der ansässigen Betriebe?
- Umweltziele im Mobilitätskonzept verankern
- Umweltbelastung durch Schiffe (Diesel) beachten



Sammlung von Stichpunkten an der Wand

4.2. Gesprächsgruppe ÖPNV, Pendler, Verknüpfung, neue Mobilitätsformen (Gesprächsleitung: Christof Tielker)

Als ein Schwerpunkt werden Möglichkeiten der Verknüpfung von Verkehrsarten diskutiert, so z.B. das Thema der Pendlerparkplätze im Verbund mit dem ÖPNV. Hier wird vor allem Handlungsbedarf für die Haltestellen der Stadtbahnlinie 4 in Richtung Köln gesehen, damit ein Umstieg vom MIV auf den ÖPNV möglich ist. Es wird vorgeschlagen, Mobilitätspunkte aufzubauen, an denen verschiedene Verkehrsmittel miteinander verknüpft werden. Ein Teilnehmer ergänzt in der Abschlussrunde zum Thema Jobticket, es sei nachteilig, dass an Schulen kostenfreie Parkplätze angeboten würden (öffentlicher Raum). Dies vermindere den Anreiz, das Jobticket zu nutzen.



Eindrücke aus der Gesprächsgruppe

Stichpunkte von den Karten

Bahnhöfe und Haltestellen

- Situation in Hitdorf irreführend: „Einbahn- bzw. Ringstraße“
- Etliche Bushaltestellen sind durch fehlplatzierte Mülleimer oder ähnliches nicht barrierefrei
- Eindeutige Benennung von Haltestellen bzw. Vergabe von Namenszusätzen
- Anpassung der Taktung an Sondertage (z.B. verkaufsoffener Sonntag)
- Ausreichend Einstiegsplatz auch in den älteren Bussen zur Verfügung stellen, „Modularsystem“
- Überfüllung in Bus + Bahn hält von Nutzung ab (zu Spitzenzeiten)

Liniennetz:

- Linie 202: Umwege (baustellenbedingt) erschweren v.a. Mobilitätseingeschränkten die Anschlussicherung
- Einrichtung „Metrobuslinie“ / „Schnellbuslinie“ (vgl. Düsseldorf)
- Veränderungen von (Mobilitäts)Anforderungen = Veränderungen im Liniennetz
- Taktung (Anpassung an z.B. RRR - 15-Minuten-Takt)
- Taktung der Bahnen (z.B. Entzerrung zeitlich eng beieinander liegender RE / RB)
- Direkte Verbindungen (v.a. der drei Hauptzentren Wiesdorf, Opladen & Schlebusch)
- Ringlinien nicht selbsterklärend und z.T. irreführend
- Transparenz der Linienstruktur
- Busspuren an sensiblen Punkten (z.B. an vierspurigen Straßen)

Pendler:

- Busse mit elektrischem Antrieb bei neuen Projekten (+ Vorsorge Ladeinfrastruktur)
- Modernisierung von Bussen (autonom, Attraktivierung z.B. durch WLAN → Monheimer Linie)
- Gleisausbau Kölner Hbf Richtung Wuppertal notwendig
- Anbindung Kölner Norden fehlt
- Förderung Multimodalität auch im SPNV (Abstellplätze Fahrräder)
- Pufferzonen der Tarifverbünde
- Rad im / am Bus, multimodal unterwegs sein

Betriebliches Mobilitätsmanagement:

- Pendlerparkplätze?
- Mobilitätspunkte, Ideen: Rheindorf, Küppersteg, Mitte, Opladen

Papier mit mehreren Anregungen:

I. Jobticket -

Parkgebühren für öffentliche Parkplatzflächen – auch Schulen + Behörden!

II. Förderung Mitfahrer Pkw-Nutzung

1. Mitfahrzentrale

auch für Teilstrecken! Hierfür Verknüpfung mit ÖPNV-Verbindungen mit kurzen Wartezeiten aufzeigen. Dokumentation der Nutzung durch PIN Ausdruck (s. 2 a) b))

2. Motivation zur Mitfahrer Pkw-Nutzung durch Belohnungen:

a) Parkgebühren?

b) Mitbenutzung Busstreifen?

c) ?

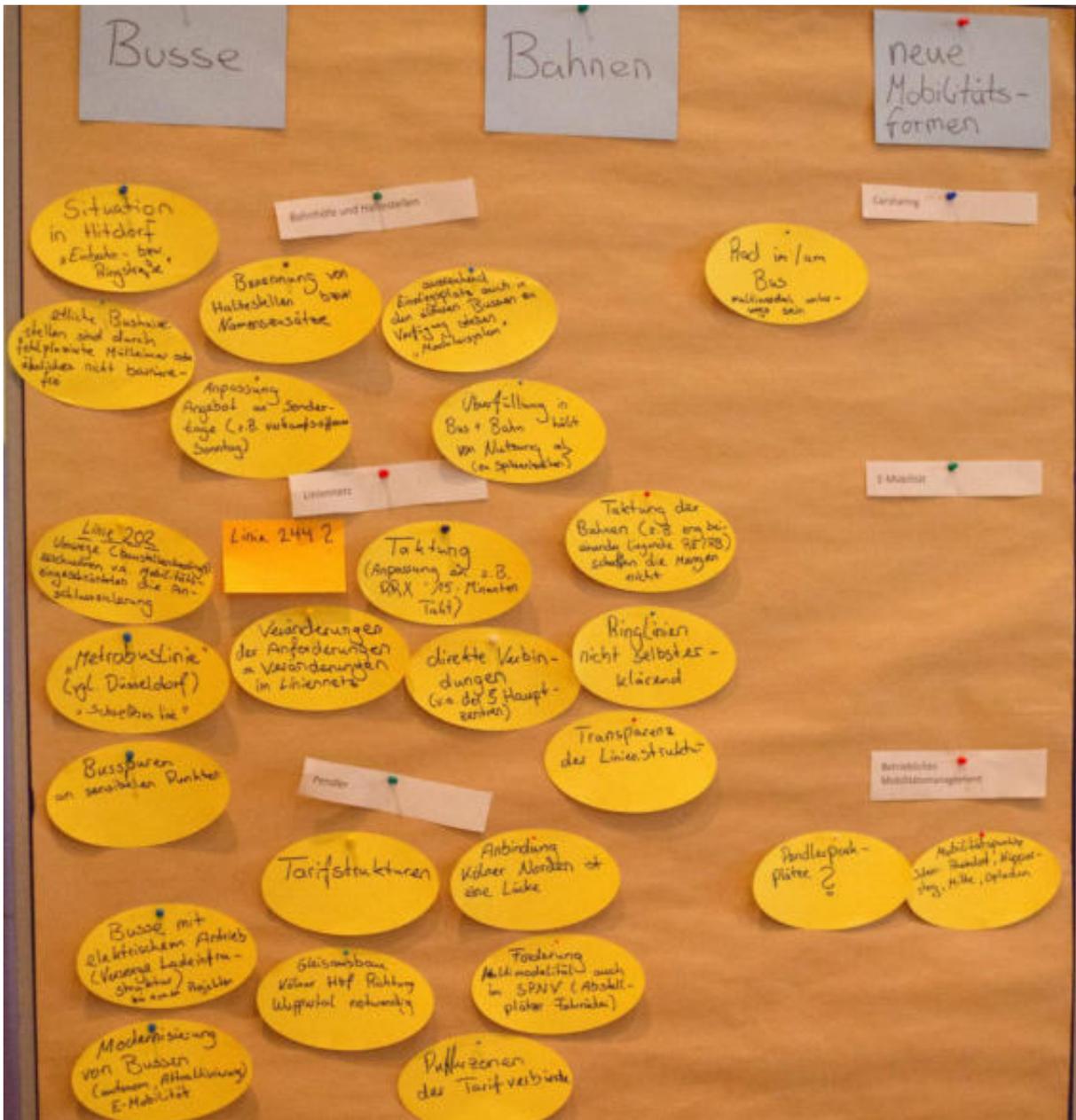
III. Busbeschleunigungsspuren

Auf (Teil)strecken aller vierspurigen Verkehrsstraßen:

Bsp. Carl-Carstens-Ring Wegfall Parkplätze des Krankenhauses längs der Straße, dafür Busspur

Bsp. Gustav-Heinemann Straße

Bsp. Willi-Brand-Ring von Autobahnabfahrt Richtung B8



Sammlung von Stichpunkten an der Wand

4.3. Gesprächsgruppe Fußverkehr, Barrierefreiheit, Öffentlicher Raum und Straßenraumqualität (Gesprächsleitung: Jan Diesfeld)

In der Gruppe wird hervorgehoben, dass die Bedürfnisse unterschiedlicher Menschen im Fußverkehr sehr verschieden sind. Es gibt nicht den Fußgänger bzw. die Fußgängerin mit gleichen Ansprüchen. In den Gesprächen wird deutlich, dass die Beteiligten sich stärker einbringen möchten. Es sollte bei der Stadt Ansprechpersonen geben, die bestimmte Themen bewegen und Hinweise aufgreifen können. Als ein interessanter Hinweis wird vorgeschlagen, das gängige Vorrangprinzip zu ändern: Statt der Bedarfsampel für Fußgänger mal die Bedarfsampel für den Pkw-Verkehr anbieten. Dort hat der Fußverkehr regelhaft grün.



Eindrücke aus der Gesprächsgruppe

Stichpunkte von den Karten:

Gehwege & Verbindungen:

- Ampelanlagen: zu kurze Freigabezeiten
- Anforderungsampeln in Leverkusen (lange Wartezeit!)
- Kontaktschleifen für Radfahrer vor Ampeln, um dynamisch auf „Grün“ zu schalten
- Anforderungen für Autos an Ampeln, die nur bei kommenden Autos auf „Grün“ für den Kfz-Verkehr stehen -> verstärkt dynamische Verkehrsführung (Kontaktschleifen)
- Intelligente Ampelschaltungen (dynamisch)
- Ampelanlage Kinopolis (Wartezeit) → Zebrastreifen wurde entfernt
- Kinopolis: zus. Fußwegeverbindung notwendig
- Kreisverkehre → ebenerdig → Element zur Verkehrsberuhigung
- Es gibt Hindernisse auf Gehwegen -> Möglichkeit Direktwege/Flanier Routen einrichten

Aufenthaltsqualitäten und Fußverkehr im Allgemeinen:

- Flächenanspruchnahme Parken (Konflikte mit Fußgängern/Radfahrern)
- Autoverkehr wird bislang bevorzugt
- Fußverkehr als gleichrangiges Verkehrsmittel!
- Gerechtere Verteilung der Verkehrsflächen
- Bürrig: „Durchgangsverkehre“ trotz anderer Verbindungen → führt zu Konflikten
- Shared Space als Möglichkeit

- Opladen: Marktplatz / Wiesdorf Parkplatz → Parken und dessen Flächeninanspruchnahme, Minderung der städtebaulichen Qualitäten
- Verträgliche Unterbringung des Parkdrucks als wichtiges Thema für Leverkusen
- Autofreie / autoarme Quartiere → Rheindorf als Möglichkeit?

Barrierefreiheit:

- Barrierefreiheit → unterschiedliche Anforderungen von Fußgängern
- Breite Definition Fußgänger (Rollator, alle Bewegungsarten)
- Barrierefreiheit (Ausstieg aus Bahn muss niveaugleich sein) → Treppen etc. bislang an den Bahnhöfen
- Wiesdorf Bahnhof: Bahnanlage leider teilweise nicht barrierefrei erreichbar
- Barrierefreier ÖPNV (negativ: Lev-Mitte, lange Wege Bf. Opladen)
- Bürgersteigabsenkungen fehlen → Prinzip der „Doppelquerung“ als Lösung

Schnittstellen/Ansprechpartner/Mitwirkung

- Beteiligungsformen breit ausrichten → Möglichkeit zum dauerhaften Mitmachen schaffen
- Zentrale Ansprechstelle / Beauftragter bei der Stadt schaffen
- Schnittstelle Kommune-Land (Straßen, MIV) fehlt, Zuständigkeiten sind teilw. nicht klar
- Nicht nur „reparieren“ → neue und integrierte gesamtstädtische Lösungen schaffen
- Genauso sind kurzfristige Lösungen wichtig!
- Interessensorientierte Arbeitskreise schaffen

Verkehrssicherheit

- Sichtbehinderungen (Grün, parkende Autos) an Kreuzungen
- Mangelnde Rücksichtnahme / Ignoranz
- Verkehrserziehung als wichtiges Thema
- Alle Verkehrsteilnehmer müssen Rücksicht nehmen, Windschutzscheibenperspektive als Problem
- Zustellen von Fußflächen (Aussteller, Schlebusch Fußgängerzone: Radfahrer? → Außengastronomie ist teilweise das Problem)
- Regulierung, Kontrolle, Sanktionierung ist wichtig

Themenspeicher:

- Fehlende Radwege
- Shuttle-Service für Innenstadtbesucher (Direktbusse)
- Vernetzung aller Verkehrsteilnehmer als wichtiges Thema für Leverkusen



Sammlung von Stichpunkten an der Wand

4.4. Gesprächsgruppe Radverkehr, Verkehrssicherheit (Gesprächsleitung: Christian Schipplick)

Viele Hinweise, z.T. detaillierte Vorstellungen, was verbessert werden könnte, stadtteilverbindende Achsen sollten ausgebaut werden. Radfahrer werden geduscht bei Regen, wenn Autos vorbeifahren. Zustand der Fahrbahnen wird stark kritisiert, aber es gibt auch gute Beispiele. Auch hier sind unterschiedliche Gruppen von Fahrradfahrern zu berücksichtigen.



Eindrücke aus der Gesprächsgruppe

Stichpunkte von den Karten:

Radverkehrsnetz:

- Berufsverkehr & alltägliche Mobilität mit dem Fahrrad
- geradlinige Führung an Kreuzungen
- Winter + Herbsträumung ausbauen (Laub, Schnee, ...)
- Willy-Brandt-Ring / A1 Tunnel für Radverkehr in Richtung Chempark
- Barrieren überwinden
- Barrieren sind im Netz noch zu deutlich wahrnehmbar
- Keine Anforderung von „Grün“ für Radfahrer / Fußgänger
- Silbersee, südlich, ausbaubedürftige Verbindung
- Leihradsystem ausbauen
- Fahrradabstellangebote ausbauen an Zielen + Zuhause
- FahrradzuFAHRT nach Wiesdorf! Nicht Schiebe + Wartezonen (Kinopolis, Rialtostraße, ...)
- Lückenschluss der umliegenden Radschnellwege
- Verkehrssicherheit!
- Radschnellwege
- Willy-Brandt-Ring
- Wurzelschäden
- Investitionen für Radverkehr sinnvoll / detailliert einsetzen + insgesamt erhöhen
- Breitere Radwege
- Sicherer + guter Zustand von Radwegen

Radabstellanlagen:

- sichere + wettergeschützte Abstellanlagen

Verkehrssicherheit:

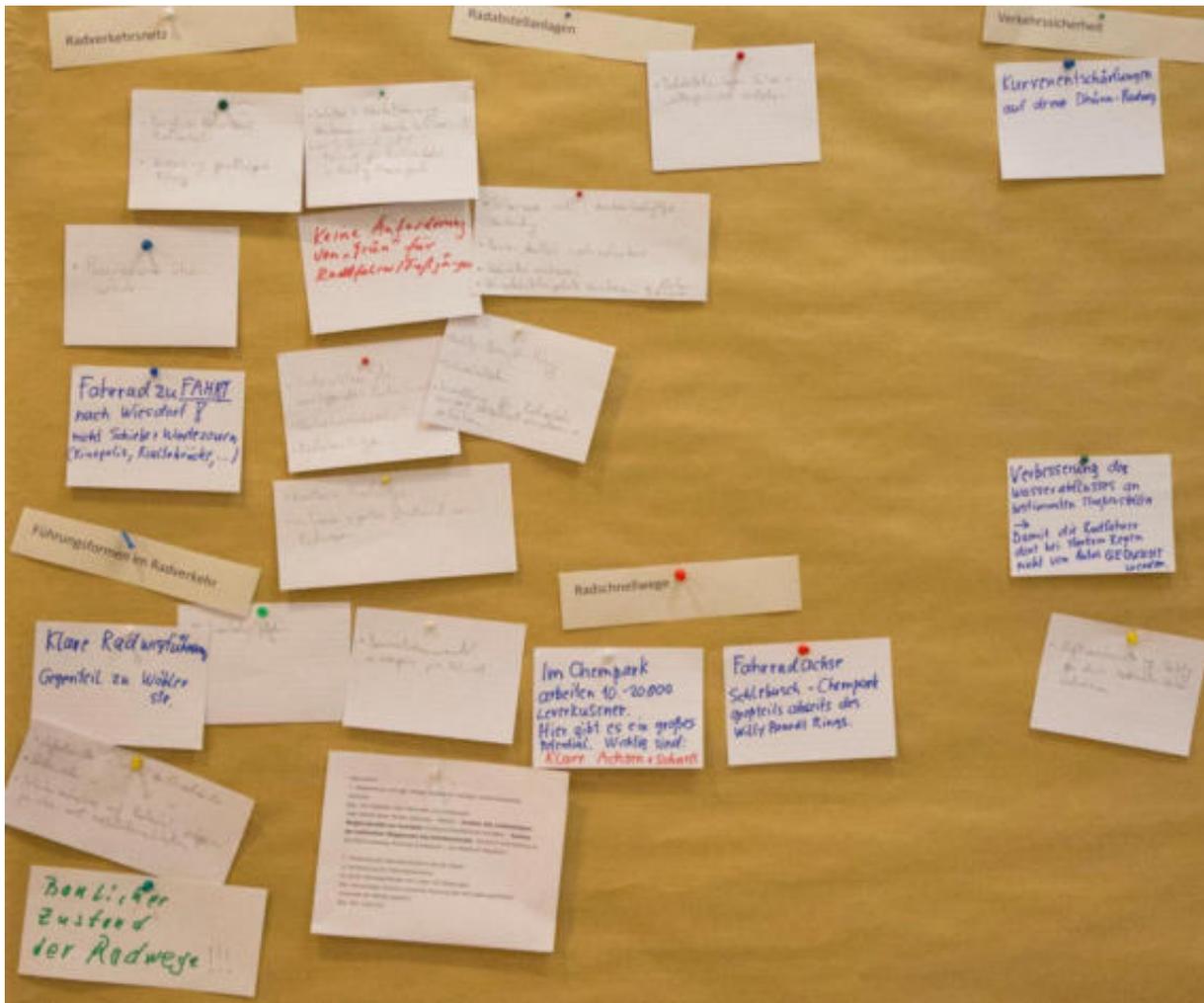
- Kurvenentschärfungen auf dem Dhünn-Radweg

Radschnellwege

- Verbesserung des Wasserabflusses an bestimmten Straßenstellen → Damit die Radfahrer dort bei starkem Regen nicht von Autos GEDUSCHT werden
- Luftverschmutzung / -belastung durch motorisierten Verkehr reduzieren
- Im Chempark arbeiten 10.000-20.000 Leverkusener. Hier gibt es ein großes Potential. Wichtig sind: Klare Achsen + schnell
- Fahrradachse Schlebusch – Chempark größtenteils abseits des Willy Brandt Rings.

Führungsformen im Radverkehr

- Klare Radwegführung, Gegenteil zu Wöhler Str.
- Bewusstseinswandel erzeugen pro Fahrrad
- Lieferdienste von Seiten der Einzelhändler
- Lastenräder von Seiten der Einzelhändler
- Schülerverkehre auf Radverkehr verlegen, ja, aber erst Netzlücken schließen
- Baulicher Zustand der Radwege!



Sammlung von Stichpunkten an der Wand

5. Blick in die Zukunft

Zum Abschluss bittet Frau Böcker noch einmal um einen Blick in die Zukunft: Welchen Weg wollen Sie einschlagen?

- Ein Teilnehmer bemerkt als positiv, dass aus dem Teilnehmerkreis ein Signal in Richtung Verkehrswende gegeben wird. Es sollte nun ein mutiger Schritt folgen.
- Ein Teilnehmer hinterfragt, welche Interessen berücksichtigt würden. Es gehe doch zuerst um die Fragen: Wie wollen wir leben? Wollen wir atmen können, weniger Lärm haben? Die Mobilität sei nur ein untergeordneter Aspekt des Lebens. Auch künftige Herausforderungen seien zu bedenken: Ab 2050 müsse das Ziel „Nullemissionen“ erreicht sein. Da wollen wir hin und zwar möglichst schnell! Die Konzepte von heute seien dann hinfällig.
- Ein Teilnehmer betont, dass alle Verkehrsformen ihre Berechtigung hätten, es müsse vernünftiges Miteinander geben. Leverkusen dürfe sich nicht isoliert betrachten. „Wir sind ein Stück Rheinland irgendwo zwischen Köln und Düsseldorf und zwischen Wuppertal und Aachen. Wir müssen verstehen, dass wir nicht nur den Verkehr in der Stadt haben, sondern auch Ein- und Auspendler und einen großen Anteil Durchgangsverkehr.“
- Externe Effekte, wie z.B. gesundheitliche Verbesserungen, seien bei der Planung und Bewertung von Maßnahmen mit zu berücksichtigen, nicht nur die reinen Baukosten.
- Zum Abschluss wirbt ein Teilnehmer für die Verkehrswende: „Sie ist notwendig, weil wir sonst im Verkehr ersticken.“ Deshalb müsse der Radverkehr jetzt gefördert werden. Durch eine verbesserte Radinfrastruktur könnte Autoverkehr auf den Fahrradverkehr verlagert werden. Damit werde den Autofahrern Raum gegeben, die auf das Auto angewiesen seien, z.B. die aus dem ländlichen Raum kommen.



Schlussrunde



Verabschiedung durch Herrn Syring

6. Wie geht es weiter?

Hinweise und Anregungen zum Mobilitätskonzept können während des gesamten Prozesses an Herrn Syring, christian.syring@stadt.leverkusen.de, geschickt werden. Die nächsten Termine sind:

- Planungsspaziergang am 12. September:
16 Uhr bis ca. 19 Uhr, Treffpunkt: Lindenplatz/Schlebusch
- Planungsradtour am 13. September:
15 Uhr bis 16:30 Uhr, Treffpunkt: Bahnhof Opladen
ca. 16:30 Uhr bis 18 Uhr, Treffpunkt: Bahnhof Schlebusch

- Online-Information und Beteiligung: www.mobil-lev.de
Machen Sie mit! Interaktiver Stadtplan für Ihre Hinweise
(bis zum 04.10.2018)

Weitere öffentliche Foren finden im Jahr 2019 statt.

Herr Diesfeld weist darauf hin, dass weitergehende Infos zu den Touren im Internet zu finden seien. Es gehe darum, beispielhaft vor Ort Probleme und Lösungen zu diskutieren.

Frau Böcker und Herr Syring bedanken sich für die engagierte Mitwirkung der Beteiligten. Herr Syring lobt die Atmosphäre und hofft darauf, dies in den nächsten Runden fortzusetzen. Die Dokumentation und die Präsentation zum Vortrag wird auf der Homepage zur Verfügung gestellt.



Flyer zum Mobilitätskonzept

Impressum

Veranstalter

Stadt Leverkusen
Dezernat V - Planen und Bauen
Stabsstelle Mobilität
Elberfelder Haus, Hauptstr. 101
51373 Leverkusen

Ansprechpartner: Christian Syring

Tel. 0214/406-88 58

Fax 0214/406-88 52

E-mail: christian.syring@stadt.leverkusen.de



Stadt Leverkusen



Fachgutachter Mobilitätskonzept 2030+

Planersocietät - Stadtplanung, Verkehrsplanung, Kommunikation
Dr.-Ing. Frehn, Steinberg Partnerschaft, Stadt- und Verkehrsplaner
Gutenbergstr. 34
44139 Dortmund

Ansprechpartner: Dipl. – Ing. Jan Diesfeld

Tel. 0231/589696-14

Fax: 0231/589696-18

E-Mail: diesfeld@planersocietaet.de



Moderation

TOLLERORT entwickeln & beteiligen
mone böcker & anette quast gbr
Palmaille 96
22767 Hamburg

Ansprechpartnerin: Mone Böcker

Tel. 040/3861 5595

Fax: 040/3861 5561

E-Mail: mail@tollerort-hamburg.de



Fotos/Bildnachweis

Atelier Nola
Nola Bunke
Heinsbergstraße 34
50674 Köln
0221 4767541
www.nola-bunke.de



Planungsspaziergang am 12. September 2018

Dokumentation des Planungsspaziergang vom 12.09.2018



Quelle: eigene Darstellung auf Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende 2018

Startpunkt: Lindenplatz (Treffpunkt & Begrüßung)

Herr Syring als Mobilitätsmanager der Stadt Leverkusen und Herr Diesfeld von der Planersocietät begrüßen die Teilnehmenden zum Planungsspaziergang. Herr Diesfeld erläutert kurz den Prozess des Mobilitätskonzeptes sowie den derzeitigen Bearbeitungsstand. Im Anschluss an die Begrüßung äußern sich einige Teilnehmende mit Anliegen zur Mobilität in Leverkusen sowie zum Prozess des Mobilitätskonzeptes:

- Mit Blick auf den gewählten Treffpunkt und Leverkusen als Ganzes werden sowohl zu wenige als auch zu wenig sichere und komfortable Fahrradabstellanlagen als wichtiges Anliegen genannt

- Zu wenige konsumfreie, d.h. öffentlich zugängliche Sitzmöglichkeiten, sind ein Thema
- mit Blick auf Stadtteilfeste sollte zudem über mobile Fahrradabstellanlagen nachgedacht werden und es sollte auch an Bushaltestellen die Möglichkeit zum sicheren Abstellen von Fahrrädern geben
- die Fahrradmitnahme in Bussen im Alltagsverkehr soll ebenfalls bedacht werden; hier sind insbesondere Linien zu beachten, die durch bewegte Topographie führen (ein Beispiel ist die Linie 212)
- In das Mobilitätskonzept sollen Förderungen/Subventionierungen von Land, Bund und EU miteinbezogen werden und insbesondere Schnittstellen zu Institutionen (z.B. Landesbetrieb Straßen NRW) und den umliegenden Städten bzw. der Region hergestellt oder ausgebaut werden

1. Station: Fußgängerzone Höhe Kirche



Quelle: Eigenes Foto Planersocietät

An dieser Station werden die Fußgängerzonen-spezifischen Themen Aufenthaltsqualität und Gestaltung der Fußgängerzone vorgestellt. Als Aufhänger dazu dient die Schlebuscher Fußgängerzone, in der es vermehrt zu räumlichen Konflikten kommt. In der weiteren Diskussion geben die Teilnehmenden folgende Hinweise:

- Angeregt wird, einen Bereich für Radfahrende in der Fußgängerzone zu kennzeichnen, um den Konflikten zwischen Zu-Fuß-Gehenden und Radfahrenden entgegenzuwirken
- Auch über ein Konzept zur Entschleunigung des Radverkehrs sollte nachgedacht werden
- es sollten zur Fußgängerzone parallele attraktive Radachsen entwickelt werden
- Durch die beengten räumlichen Verhältnisse in der Schlebuscher Fußgängerzone treten vermehrt Konflikte zwischen gastronomischen Nutzungen, Einzelhändlern, Zu-Fuß-Gehenden und Radfahrenden auf
- Konflikte zwischen Radfahrenden und Zu-Fuß-Gehenden sind auch in den anderen Leverkusener Fußgängerzonen gegeben

- Zur Parkraumbewirtschaftung wird angemerkt, dass ein kostenfreier Zeitraum für kurze Erledigungen gewünscht wird („Brötchentaste“). Hier wäre es wünschenswert, Reglementierungen zu minimieren, aber auch Mobilitätsalternativen zu fördern.

2. Station: KGS Gezelin-Schule



Quelle: Eigenes Foto Planersocietät

Am Beispiel der Grundschule werden exemplarisch die Schulwegsicherheit, Probleme durch „Elterntaxis“ und Verkehr vor Schulen sowie Lösungsmöglichkeiten diskutiert. Während dieser merken die Anwesenden folgende Punkte an:

- Für den Knotenpunkt Bergische Landstraße / Odenthaler Straße ist ein Kreisverkehr geplant, für den derzeit die verkehrstechnischen Voraussetzungen geprüft werden.
- Die Bergische Landstraße wird als wichtige Schulwegachse erachtet, birgt aber durch hohe Verkehrsbelastungen Risiken was die Verkehrssicherheit angeht. Insbesondere wird angemerkt, dass der Auto- und Lkw-Verkehr teilweise im Bereich der Mittelinsel Höhe Opladener Str. auf die Schutzstreifen ausweicht.
- Planungen zur Schließung der Gezelin-Schule werden kritisch gesehen, da die angedachte Ausweichschule in Steinbüchel 4-6 km entfernt liegt und dadurch neuer Verkehr verursacht werden würde.
- Parken und oftmals regelwidriges Parken an Schulen (und Kitas) stellt ein Problem dar.
- Die Lösungsmöglichkeit Elternhaltestelle wird derzeit an drei Schulen im Leverkusener Stadtgebiet getestet. Erfahrungen der Teilnehmenden zeigen, dass die Einrichtung immer vom Engagement der Schule, einzelner Lehrkräfte oder der Eltern (ggf. Elternverbände) abhängt.
- „Walking-Bus“-Initiativen werden bereits in Ansätzen umgesetzt.
- Hohe Bedeutung habe die Vorbildfunktion von Eltern bzw. von Erwachsenen. Diese trage in hohem Maß zur Mobilitätsprägung von Kindern & Jugendlichen bei.
- An der Schule für geistig Behinderte an der Alkenrather Straße sind die vorhandenen Querungen nicht an die Bedürfnisse mobilitätseingeschränkter Menschen angepasst. Dieser Punkt gilt auch für weitere Einrichtungen dieser Art.
- Abseits der Thematik des Verkehrs an Schulen werden auch Konflikte zwischen Zu-Fuß-Gehenden und Radfahrenden im Neulandpark angemerkt.

3. Station: Überführung Oulustraße



Quelle: Eigenes Foto Planersocietät

An dieser Station werden die Aspekte der durch Autobahnen, Bahnstrecken und Fließgewässer entstehenden städtebaulichen Barrieren in Leverkusen und die Gestaltung von Über- bzw. Unterführungen angesprochen. Die Teilnehmenden werden gebeten für das Leverkusener Stadtgebiet Beispiele für gut bzw. schlecht gestaltete sowie ggf. fehlende Über/Unterführungen zu nennen. Die Teilnehmenden geben folgende Hinweise:

- Die Unterführungen an den S-Bahn-Haltestelle Küppersteg sowie am Bahnhof Schlebusch vermitteln kaum soziale Sicherheit und stellen insbesondere in der dunklen Jahreszeit sowie in der Nacht Angsträume dar. Hinzu kommen vermehrte Verunreinigungen und Radverkehrsbehinderungen durch Scherben.
- In Alkenrath besteht auf der Schlebuscher Straße ein Engpass an einer nur einseitig befahr- bzw. begehbaren Autobahnbrücke über die A1.
- Die Verbindung von Rheindorf nach Opladen über die Solinger Straße erfolgt über einen schmalen Fuß- und Radweg, der durch fehlenden Grünschnitt weiter verengt wird und so ein Verkehrsrisiko darstellt.
- Die Rheinbrücke stellt eine wichtige regionale Verbindung dar und auch während der Bauarbeiten wird die Sicherstellung einer konfliktarmen Verbindung für Zu-Fuß-Gehende und Radfahrende gewünscht. Diese ist derzeit sehr beengt und z.T. schlecht einsehbar.
- Herr Syring vermittelt in diesem Zusammenhang die geplante Vorgehensweise zur Sicherstellung der Verbindung über den gesamten Baustellenzeitraum.

4. Station: Weg parallel zur Oulustr./Mühlenbach



Quelle: Eigenes Foto Planersocietät

An dieser Station werden Wunschliniennetze für Fahrradachsen und Vorschläge zu möglichen Parallelverbindungen zu Hauptverkehrsstraßen im Nebennetz oder auf Freizeitwegen diskutiert. Die Teilnehmenden geben folgende Hinweise:

- Eine wichtige zu schaffende Radverkehrsverbindung wird zwischen Wiesdorf und Opladen gesehen.
- Eine weitere Radverkehrsverbindung sollte von Wiesdorf über Alkenrath nach Schlebusch führen.
- Entlang des Bürgerbuschwegs ausgehend vom Waldweg bis nach Quettingen sollte ebenfalls eine attraktive Verbindungsmöglichkeit für den Radverkehr bestehen.
- Südlich des Silbersees besteht die Möglichkeit der Schaffung einer attraktiven Radverkehrsverbindung von Opladen über Alkenrath nach Schlebusch.
- Entlang der Solinger Straße könnte eine schnelle und attraktive Radverkehrsverbindung von Rheindorf nach Opladen entstehen.
- Eine weitere Verbindungsmöglichkeit besteht ausgehend von Lützenkirchen über den Quettinger Sportplatz (hintern Schwimmbad) nach Opladen.
- Einrichtung eines Radwegs längs des Rheins, der unterhalb der Autobahnbrücke und somit am Wasser geführt wird.
- Anknüpfung an Kölner Rheinradwege (Beschilderung + Markierung verbessern)
- Entlang der Wupper (ab Westring) in Richtung des Rheins könnte ebenfalls eine Radverkehrsverbindung entstehen

5. Station: Oulustraße / Gezelinallee

An dieser Station werden die verschiedenen Führungsformen für den Radverkehr besprochen. Generell wird die Kultur des Bordsteinfahrens in Leverkusen hinterfragt und die Teilnehmenden werden um eine Einschätzung gebeten. Als Beispiel dient der gewählte Kreuzungsbereich Oulustr./Gezelinallee. Die Teilnehmenden geben folgende Hinweise:

- Als Problem wird die mangelnde Rücksichtnahme und fehlende Kenntnis von Verkehrsregeln von Autofahrern genannt. Insbesondere betrifft dies die Unkenntnis, dass - je nach vorhandener Radverkehrsführungsform – Radfahrer auch auf der Straße fahren dürfen bzw. müssen.
- An vielen Knotenpunkten und Ampeln entstehen für Fußgänger und Radfahrer in Leverkusen lange Wartezeiten. Als Problem wird die Priorisierung des Kfz-Verkehrs gesehen (z.B. Fixheide)
- Als Möglichkeit wird je nach örtlicher Situation eine Vorberechtigung für den Fuß- und Radverkehr über dynamische Ampelschaltungen genannt.
- Als Lösungsmöglichkeit werden Kreisverkehre genannt, um Querungsmöglichkeiten von Fußgängern zu verbessern und den Verkehr zu beruhigen. Als Beispiel wird die Kreuzung Solinger Straße / Elbestraße in Rheindorf genannt.

6. Station: Spielplatz Gezelinallee



Quelle: Eigenes Foto Planersocietät

Am Beispiel des Spielplatzes nahe der Gezelinallee werden kinderfreundliche Straßenraumgestaltung sowie Kinder- und Spielrouten zwischen Wohngebieten, Spielplätzen und Schulen diskutiert. Die Teilnehmenden werden um eine Einschätzung zur Idee von Kinderspielrouten gebeten. Die Teilnehmenden geben folgende Hinweise:

- Die Waldsiedlung könnte für Kinderspielrouten geeignet sein. Hier müsste allerdings eine Untersuchung der Altersstruktur erfolgen.
- Ggf. sind Verknüpfungsmöglichkeiten bei der Gestaltung von Routen für Kinder mit den Wegen von Senioren bzw. Mobilitätseingeschränkten möglich (mehrfache Verwendungsmöglichkeiten von Gestaltungselementen; Spielen & Sitzen)
- In Rheindorf könnte eine Verbindung des Bauspielplatzes über Buschkämpchen/Wittenbergstraße durch Kinderspielrouten möglich sein, da der dortige Zwischenbereich noch keine Spielmöglichkeiten aufweist.

- in Erweiterung von Kinderspielrouten wird von den Teilnehmenden darauf hingewiesen, dass auch nutzbare Sportgeräte eine sinnvolle Ergänzung im öffentlichen Raum darstellen können. Angelehnt an „Trimm-dich-Pfade“ könnten Wege aufgewertet und die Bevölkerung zu mehr Bewegung animiert werden. Auch eine Verbindung von verschiedenen Sportstätten (Sportplätze, Sporthallen usw.) wäre damit möglich.

7. Station: Felix-von-Roll-Straße

Insbesondere Möglichkeiten zur einfachen und kostengünstigen Umsetzung von Verkehrsberuhigungsmaßnahmen, aber auch weitere Möglichkeiten zur Aufwertung von Wohn- und Nebennetzstraßen werden angesprochen. Beispiele sind Gestaltungsmöglichkeiten mit Anlehnung an die „Begegnungszonen“ oder das Freiburger Modell. Die Teilnehmenden geben folgende Hinweise:

- Eine verkehrsberuhigende Umgestaltung der Martin-Luther-Straße zwischen Morsbroicher Straße und Von-Diergardt-Straße wird als eine Möglichkeit genannt.
- Rheindorf: Die Unterstraße zwischen Felderstraße & Kinderspielplatz hätte Aufwertungspotenzial (ggf. müsste die Verkehrsführung geändert werden (Einbahnstraßen?))
- Schlebusch: im Bereich Reuterstraße / Linienstraße / Bogenstraße

8. Station: Haltepunkt Von-Diergardt-Straße



Quelle: Eigenes Foto Planersocietät

Am Beispiel der Haltestelle Von-Diergardt-Str. werden die Erreichbarkeiten des von Haltestellen und Bahnhöfen, Verbindungsqualitäten des ÖPNV sowie die Fahrgastinformationen, z.B. über DFI-Anzeigen und die App der wupsi, diskutiert. Die Teilnehmenden geben folgende Hinweise:

- Im Bereich des Opladener Bahnhofs (der sich derzeit in der Umgestaltung befindet) ist der Weg zur Bushaltestelle teilweise irreführend. Das sollte bei den weiterführenden Arbeiten durch eine breitere und offensichtlichere Führung beachtet werden.
- Die Verbindung zur Kölner Stadtbahn 4 wird für verbesserungswürdig erachtet. Hier wird nicht nur die Busverbindung bemängelt, sondern auch die P+R Möglichkeiten sowie die Anzahl und Qualität der Radabstellanlagen.
- Die Teilnehmenden sprechen sich für die Einrichtung von Expressbuslinien aus, die insbesondere die SPNV-Haltestellen miteinander verbinden sollten und damit eine Art „Bahnhofsshuttle“ darstellen könnten.

- Im Servicebereich erhoffen sich die Teilnehmenden eine lokale Auskunftsmöglichkeit sowie funktionierende Echtzeitinformationen über die bereits vorhandenen DFI-Anzeigen und die App der wupsi.
- Die in Teilen ordentliche Haltestellenausstattung sollte weiter ausgebaut werden, da es noch einige Haltestellen mit Ausstattungsdefiziten (fehlende Überdachungen und Bänke) gebe.
- Fehlende oder zu wenige Fahrten am Wochenende oder nachts werden bemängelt. Hier wird über kleinere, aber häufiger verkehrende Busse, On-Demand-Angebote und bedarfsoptimierte Angebote (z.B. Linie 204: bindet zwei Friedhöfe an und könnte daher Sonn- und Feiertags in einem höheren Takt fahren; Tickets für die Festhalle Opladen beinhalten zwar ein ÖPNV-Ticket, nach den Vorstellungszeiten fehlen aber Busverbindungen).

Zielpunkt: Ende des Planungsspaziergangs

Herr Syring als Mobilitätsmanager der Stadt Leverkusen und Herr Diesfeld von der Planersocietät bedanken sich für die Beteiligung am Planungsspaziergang und die vielen Anregungen zum Mobilitätskonzept. Es werden weitere Punkte genannt, die in das Mobilitätskonzept einfließen sollten:

- Der Dhünnradweg quert im Bereich Schlebusch die Mühlheimer Straße. Hier sollte eine optimierte Querungsmöglichkeit eingerichtet werden.
- Herr Syring bemerkt dazu, dass im Zuge der derzeitigen Umbaumaßnahmen eine solche Querung eingerichtet werden soll.
- Europaring/Karl-Ulitzka-Straße/Mühlenweg → Ampelschaltung verursacht doppelte Wartezeiten für Fußgänger
- Europaring/Karl-Ulitzka-Straße/Mühlenweg → Linksabbieger beachten Fußgänger nicht
- Kölner Str./McDonalds/Robert-Blum-Straße → Rechtsabbieger der Kölner Str. beachten Fußgänger nicht

Planungsradtour am 13. September 2018

Dokumentation der Planungsradtour vom 13.09.2018

Routenverlauf und Stationen der Planungsradtour:



Quelle: eigene Darstellung auf Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende 2018

1. Startpunkt Bahnhof Opladen (Westseite)

Herr Syring als Mobilitätsmanager der Stadt Leverkusen und Herr Diesfeld von der Planersocietät begrüßen die Anwesenden zur Planungsradtour. Herr Diesfeld erläutert kurz den Prozess des Mobilitätskonzeptes sowie den derzeitigen Bearbeitungsstand. Anschließend erläutert Herr Syring kurz die anstehenden Planungen und Baumaßnahmen am Bahnhof Opladen.



Quelle: Eigenes Foto Planersocietät

2. Station Kreisel Rennbaumstraße

An dieser Station wird das Thema Busbeschleunigung diskutiert. Als Aufhänger dient die auf der Rennbaumstraße geplante Busspur. Dazu wird angeregt, die Busse auch durch den Kreisverkehr bevorrechtigt zu führen, dies könnte mit Hilfe einer Ampel geschehen. In der weiteren Diskussion geben die Anwesenden folgende Hinweise:

- Busspuren als Mittel zur Beschleunigung von Bussen wird als sinnvolles Mittel erachtet.
- Busspuren könnten auch für Taxen, Minibusse und vollbesetzte Fahrzeuge freigegeben werden, um so die Attraktivität von Taxen, Minibussen und gemeinsamen Fahrten zu erhöhen.
- Eine weitere Beschleunigung kann durch die Bevorrechtigung von Bussen an Kreuzungen erreicht werden, insbesondere bei Kreuzungen mit Ampelanlagen und in der Nähe von Bushaltestellen.
- Die Bevorrechtigung des Umweltverbunds kann (und soll) dazu führen die Attraktivität des MIV zu senken.
- Grundsätzlich werden alle vierspurigen Straßen in Leverkusen als potentiell geeignet für die Errichtung von Busspuren gesehen.
- Insbesondere auf der Stixchesstraße wird der Busverkehr durch parkende Kfz behindert, hier wird Verbesserungsbedarf gesehen.



Quelle: Eigenes Foto Planersocietät

3. Station Bahnhof Opladen (Ostseite)

An dieser Station werden die Bedeutung von Radabstellanlagen an Bahnhöfen und die Erreichbarkeit von Bahnhöfen mit dem Fahrrad diskutiert. Als Aufhänger dienen die neu errichteten Radabstellanlagen auf der Ostseite des Bahnhofs Opladen und die verbesserungswürdige Erreichbarkeit derer. Herr Syring erläutert, dass zukünftig Fahrradboxen errichtet werden sollen. Diese werden z.T. langfristig buchbar, andere wiederum auch kurzfristig und für einen kurzen Zeitraum via Internet buchbar sein. In diesem Zusammenhang wird angeregt einen Wlan-Hotspot an dieser Stelle zu errichten. Über den Bedarf danach ist man sich aufgrund der zumeist ohnehin mit mobilen Internetzugängen ausgestatteten Smartphones unsicher. Während der weiteren Diskussion geben die Anwesenden folgende Hinweise:

- Der Zugang zu den Radabstellanlagen ist schwierig; die direkte Anbindung der Radabstellanlagen von der Lützenkirchener Straße sollte verbessert werden. Südlich der Bahnhofsbrücke könnte ein bisher nicht ausreichend dimensionierter und nicht barrierefreier Weg entsprechend ausgebaut und als weiterer Zugang genutzt werden.
- Die Erreichbarkeit von Bahnhöfen mit dem Fahrrad wird grundsätzlich als verbesserungswürdig eingestuft, insbesondere aus Lützenkirchen ist dies schwierig.
- Der Pkw-Parkplatz ist gerade für Pendler aus Bergisch-Neukirchen, Lützenkirchen und weiteren östlich gelegenen Siedlungsgebieten von Bedeutung.
- Der Pkw-Parkplatz schränkt eine direkte Weiterführung der Balkan-Trasse an den Bahnhof Opladen und weiter Richtung Süden ein.



Quelle: Eigenes Foto Planersocietät

4. Station Bahnstadt Opladen

An dieser Station werden die Möglichkeiten einer autoreduzierten Wohnbebauung erläutert. Herr Syring geht dabei auf den hier angewendeten reduzierten Stellplatzschlüssel von 0,7 Stellplätzen pro Wohneinheit ein. In der weiteren Diskussion sehen die Anwesenden insbesondere folgende Voraussetzungen für das Funktionieren eines autoarmen Quartiers:

- Eine gute ÖPNV-Anbindung wird als besonders wichtige Voraussetzung erachtet.
- Nutzungsmischung und insbesondere die Nahversorgung sollten in dem Quartier vorhanden sein.
- Carsharing-Angebote werden als Möglichkeit gesehen, den Bedarf nach einem eigenen Auto zu reduzieren. DriveNow und Car2Go werden als attraktive Anbieter gesehen, da diese auch in Köln vertreten sind. Aktuell gibt es Planungen, dass Car2Go sein Geschäftsbereich bis Wiesdorf ausbreiten wird.
- Die Bedeutung eines Fahrradverleihangebots wird unterschiedlich bewertet. Für viele ist es nicht besonders wichtig, da die meisten Haushalte ohnehin über eigene Fahrräder verfügen. Andererseits steigert ein großräumiges und dichtes Angebot an Leihfahrrädern die Flexibilität der Fahrradnutzung und somit die Attraktivität des Radverkehrs als umweltfreundliche Mobilitätsform. Des Weiteren kann ein Leihfahrradangebot für Besucher interessant sein. Neben einem reinen Fahrradverleih könnte der Verleih von E-Scootern gut zum Funktionieren eines autoarmen Quartiers beitragen.



Quelle: Eigenes Foto Planersocietät

Im Laufe der Diskussion kommt das Thema Einkaufsverkehre auf, dazu werden folgende Hinweise gegeben:

- Ein Lastenradverleih kann dazu beitragen die Einkäufe häufiger mit dem Fahrrad zurückzulegen.
- Angeregt werden ein Verleih von Seiten des ADFC (wie in Köln und Düsseldorf, allerdings ist deren personelle Ausstattung deutlich größer als die des Leverkusener ADFC) oder auch durch Einzelhändler. Hier könnten bspw. Baumärkte, Vollsortimenter sowie kleinere Einzelhändler als Anbieter auftreten.

Im Laufe der Diskussion kommt das Thema (Rad-)Tourismus auf:

- Leverkusen liegt am stark befahrenen Rheinradweg zwischen Köln und Düsseldorf, allerdings werden die wenigsten Radtouristen in die Zentren Wiesdorf und Opladen gelockt. Dies könnte durch entsprechende Bewerbung und oder Routenführung verbessert werden und könnte sich so auch gewinnbringend für Gastronomie und Einzelhandel in den Zentren auswirken.
- Für Besucher sollte das Netz attraktiver Radrouten ausgebaut werden. In diesem Zusammenhang wird auf die Stadt Speyer verwiesen, in der es einen Stadtplan gibt, in dem für besonders heiße Tage attraktive, weil schattige, Wege (für Fuß- und Radverkehr) gekennzeichnet sind.

5. Dhünnradweg / Schlebuschrath

An diesem Knotenpunkt des Radroutennetzes in Leverkusen werden die Vorzüge von Radschnellwegen und mögliche Streckenverläufe in Leverkusen diskutiert. Die Anwesenden geben dazu folgende Hinweise:

- Alle Bahnstrecken in Leverkusen sollen als mögliche Trassen von Radwegen bzw. Radschnellwegen berücksichtigt werden.
- Brücke über die Dhünn (in der Nähe der Sonderburger Straße) ist bei Hochwasser nicht sicher.

- Auf dem Dhünn-Radweg halten sich auch viele Fußgänger auf, da der Fußweg nur geschottert ist und der asphaltierte Radweg daher attraktiver ist. Bei Spielen von Bayer Leverkusen ist der Radweg häufig gesperrt.
- Die Verbindungen von Schlebusch nach Alkenrath bzw. Opladen sowie von Lützenkirchen nach Alkenrath bzw. Opladen sollten verbessert werden.
- Verbindung Opladen Leichlingen: entlang der Wupper und dann auf einem landwirtschaftlichen Weg durch den Hülserbruch und zum Hülser Hof stellt eine attraktive Alternative zum Weg über die Sandstraße dar.
- Über den Grünen Weg kommend nach Alkenrath sollte das letzte Teilstück vor der Alkenrather Straße ebenfalls asphaltiert werden. Ebenso ist hier, wie auch in vielen anderen Bereichen, die Beleuchtungssituation zu verbessern.
- Im Zuge der Diskussion wird das Thema dynamische Beleuchtung von Fuß- und Radwegen diskutiert. Allerdings scheint dies eher im Rahmen eines regionalen Projekts realisierbar, da die Kosten doch sehr hoch sind.
- Insbesondere für ältere Leute sollten breitere und sichere Wege angelegt / hergestellt werden. Wurzelschäden und mangelnde Beleuchtung sind hier größere Probleme. Diesbezüglich sollen Standards festgelegt werden, Bestandteil dessen soll auch die regelmäßige Prüfung und Wartung von (Rad-)Wegen sein.
- Der Versuch eine Radwegpartnerschaft in die Wege zu leiten ist vor einigen Jahren gescheitert, nun soll diese Möglichkeit neu diskutiert werden.
- Auf der Achse Finanzamt – Bahnhof Leverkusen-Mitte trifft man häufig auf Geisterradfahrende.
- Der Abzweig Ölbachstraße auf der Balkan-Trasse ist sehr steil. Die Situation könnte mit einer Verknüpfung der Balkan-Trasse an die Neukronenberger Straße verbessert werden.
- Die B8 (Europaring) zwischen Opladen und Wiesdorf sollte einen breiten Radfahrstreifen erhalten.

6. Schlebusch Bahnhof

An dieser Station werden die Erreichbarkeit und die Ausstattung von Bahnhöfen generell und im speziellen des Bahnhofs Schlebusch diskutiert. Im Laufe der Diskussion werden folgende Punkte diskutiert:

- Grundsätzlich wird die Erreichbarkeit, Ausstattung (insbes. Radabstellanlagen) und soziale Sicherheit an Bahnhöfen in Leverkusen als verbesserungswürdig eingestuft.
- Am Bahnhof Schlebusch ist kein ebenerdiger Zugang vom Bahnsteig in den Zug möglich.
- Am Bahnhof Schlebusch ist langfristig die Verlegung eines zusätzlichen S-Bahngleises geplant.
- Seit einigen Jahren werden die Verlängerung der Stadtbahnlinie 4 aus Köln über Schlebusch bis Opladen sowie die Einrichtung einer zusätzlichen SPNV-Linie über Flittard, ChemPark bis Wiesdorf immer wieder diskutiert.
- Im ÖPNV-Bedarfsplan NRW sind die obengenannten Verbindungen ebenfalls gekennzeichnet, aktuell werden diesbezüglich gerade Kosten-Nutzen-Analysen durchgeführt.

7. Fahrradstraße Am Stadtpark

An dieser Station befindet sich die erste Fahrradstraße Leverkusens. Daher wird hier das Thema Fahrradstraße diskutiert. Herr Diesfeld gibt dazu eine kurze Einführung zu Funktionsweise und möglichen Einsatzmöglichkeiten von Fahrradstraßen. Die Anwesenden geben dazu folgende Hinweise:

- Radfahrende nutzen häufig die Gehwege, obwohl es sich hier um eine Fahrradstraße handelt. Eine regelmäßige und stringente Markierung soll hier zu einer besseren Wahrnehmung der Fahrradstraße führen. Ggf. sollten bei diesem Beispiel auch die anliegenden Schulen miteinbezogen werden.
- Weitere Bedarfe an Fahrradstraßen werden insbesondere an Schulen und an der Morsbroicher Straße in Schlebusch gesehen.
- In Bezug auf die Markierung von Radwegeinfrastruktur wird angemerkt, dass diese in Leverkusen uneinheitlich sei und damit zu Verwirrungen führt.
- Bauliche Barrieren, wie Poller und Umlaufsperrern, sind hier direkt vor der Schule ein Problem, aber auch in vielen anderen Bereichen der Stadt.
- Zur Pkw-Geschwindigkeitsreduzierung wird vorgeschlagen Berliner Kissen einzuführen.



Quelle: Eigenes Foto Planersocietät

8. Shell-Tankstelle am Willy-Brandt-Ring

An der Shell-Tankstelle wird aktuell eine Wasserstofftankstelle errichtet. Dies als Aufhänger nutzend werden an dieser Station alternative Antriebe und insbesondere elektrisch betriebene Fahrzeuge thematisiert. Die Anwesenden geben dazu folgende Hinweise:

- Bei den Diskussionen um Elektroautos sollte darauf geachtet werden, dass die E-Autos mit sauberem Strom betankt werden. Andernfalls wird das Problem der Umweltverschmutzung nur an andere Orte verlagert.
- Als Hinderungsgründe für den Kauf eines Elektroautos werden die geringe Reichweite, die hohen Anschaffungskosten und die unterschiedlichen Ladesäulenanbieter und die damit zusammenhängende komplizierte Bezahlung genannt.
- Zur Steigerung der Attraktivität von Carsharing wird ein dichtes Netz von Ausleihstationen notwendig sein. Es wird ebenfalls die Möglichkeit angesprochen, die Dienstwagenflotte der Verwaltung über Carsharing abzubilden und die Fahrzeuge außerhalb der Geschäftszeiten Bürgern zur Verfügung zu stellen.
- Die Taxiunternehmen werden als mögliche Interessenten von E-Autos diskutiert, diese sollten durch attraktive Angebote und eine entsprechende Ladeinfrastruktur von den Vorzügen der E-Autos überzeugt werden.

Im weiteren Verlauf werden weitere Bestandteile und Themen der Verkehrswende diskutiert:

- Auf die verstärkte Einführung von Tempo 30 sollte hingewirkt werden. Aktuell liegen noch rechtliche Hemmnisse durch die StVO vor, jedoch belegen verschiedene Studien u.a. des Umweltbundesamts die positiven Effekte von Tempo 30.
- Eine Verkehrswende kann nur gelingen, wenn die Menschen überzeugt werden auf andere Verkehrsmittel zurückzugreifen. Dazu ist eine positive Kommunikation der Verkehrswende notwendig. Dazu gehören attraktive Angebote des Umweltverbunds, aber auch Einschränkungen für den MIV, ebenso sollte der Umweltverbund immer das günstigste Verkehrsmittel darstellen.
- Als ursächlich für das heutige Mobilitätsverhalten und die damit verbundenen Probleme wird die autoorientierte Politik der letzten 50 bis 70 Jahre gesehen.
- Die ÖPNV-Anbindung des ChemPark wird als verbesserungswürdig eingestuft.
- Vorrangspuren für den ÖPNV, saubere Taxen und voll besetzte Pkw können attraktive Angebote sein, um den ÖPNV und Ridesharing zu stärken.



Quelle: Eigenes Foto Planersocietät

9. Zielpunkt der Planungsradtour: Bahnhof Leverkusen-Mitte

Herr Syring erläutert die anstehenden Bauarbeiten des Bahnhofs Leverkusen Mitte. Nach einer kurzen Diskussionsrunde bedanken sich Herr Syring und Herr Diesfeld zum Abschied bei den Anwesenden für das Interesse an der Planungsradtour und die interessanten Diskussionsbeiträge.

Online-Beteiligung in Form einer interaktiven Karte im September und Oktober 2018

Bürgerbeteiligung beim Leverkusener Mobilitätskonzept 2030 + **Online-Beteiligung „Ideenmelder“**

04.09.2018 – 04.10.2018



Zusammenfassung der Ergebnisse

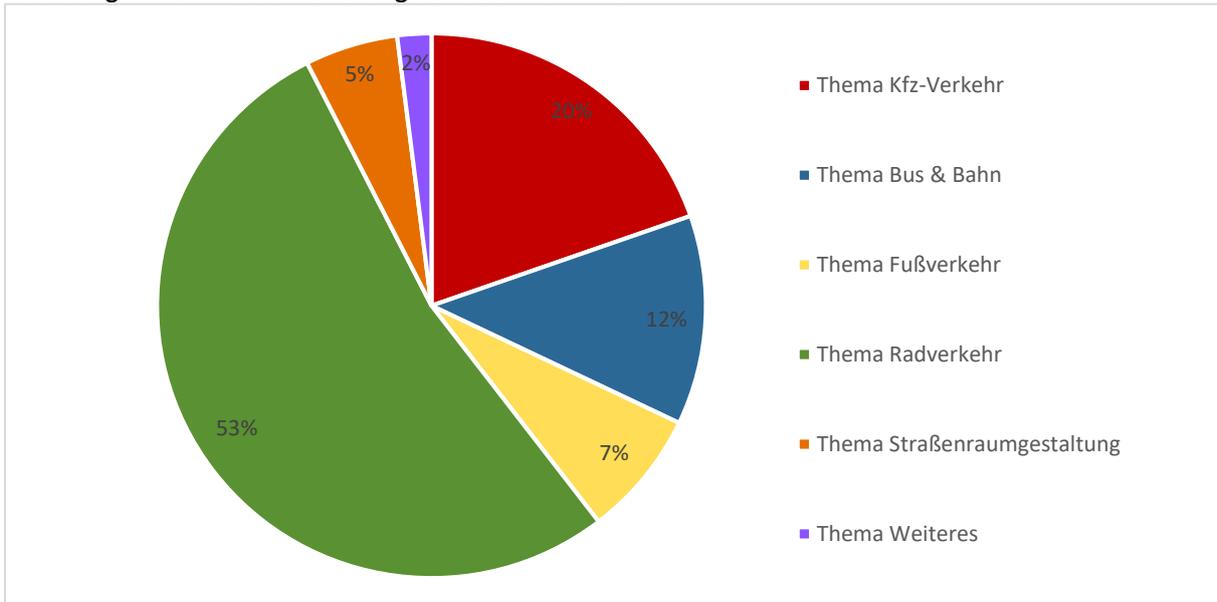
Zusammenfassung des Ideenmelders zum Mobilitätskonzept 2030 +

Für die Stadt Leverkusen wird derzeit ein Mobilitätskonzept erarbeitet, mit dem die strategischen Leitlinien der Verkehrsentwicklung der Stadt bis 2030 und darüber hinaus (+) festgelegt werden. Wesentlicher Bestandteil bei der Aufstellung des Mobilitätskonzepts ist die Beteiligung der Öffentlichkeit, insbesondere der Bürgerinnen und Bürger aus Leverkusen sowie aus den angrenzenden Kommunen. Für die Bestandsaufnahme und -analyse sind unter der Adresse <https://www.mobil-lev.de/map/> im September/Oktober 2018 einen Monat lang die Anregungen der Bürgerinnen und Bürger gesammelt worden.

Neben der weiteren Öffentlichkeitsbeteiligung in Form eines Bürgerforums wurde in der Bestandsanalyse des Mobilitätskonzepts somit auch die Möglichkeit der Online-Beteiligung in Form eines Ideenmelders genutzt. Das Online-Tool hilft dabei, den Kreis an verschiedenen Beteiligten zu erhöhen. Hintergrund dessen ist, dass speziell jüngere Personen oftmals in Vor-Ort-Veranstaltungen unterrepräsentiert sind. Durch das unterstützende Online-Tool bestand für alle Bürgerinnen und Bürger mit Internetzugang die Möglichkeit, vom 04. September bis zum 04. Oktober 2018 auf einer interaktiven Karte ihre Ideen, Wünsche oder Kritik zu verorten und den Themen *Fußverkehr*, *Radverkehr*, *Bus & Bahn*, *Kfz-Verkehr*, *Straßenraumgestaltung* sowie *weiteren verkehrsrelevanten Themen* zuzuordnen. Zudem konnten im Facebook-Prinzip alle Anregungen mit einem „Like“ (Idee gefällt mir) oder „Dislike“ (Idee gefällt mir nicht) versehen werden. Die Einträge wurden durch das beauftragte Büro Planersocietät moderiert und abschließend ausgewertet. Diese Dokumentation gibt die Ideen und Beiträge der Teilnehmerinnen und Teilnehmer des Online-Dialogs zusammengefasst und aufbereitet wieder und liefert wichtige Ergänzungen zum Planungsprozess. Zusätzlich sind die Einträge mit den meisten „Gefällt mir“-Angaben einer jeden Kategorie unverändert (lediglich anonymisiert) angefügt. Alle Ideen und Kommentare werden der Stadt Leverkusen außerdem listenartig zur Verfügung gestellt, sodass auch Anmerkungen, die nicht im Rahmen des Verkehrskonzepts relevant sind, sondern auf andere beispielsweise konkrete Missstände hindeuten, gesondert behandelt werden können.

Insgesamt sind **748 Ideen** von 131 verschiedenen Personen im Ideenmelder eingetragen worden; dazu gab es in Form von „Likes“ und „Dislikes“ **über 1.600 Reaktionen** auf die eingestellten Beiträge. Der Spitzenwert für eine Idee lag bei 17 „Likes“ bzw. bei 5 „Dislikes“. Die Website des Ideenmelders zählte insgesamt **über 1.250 Besuche**, wobei die Aufrufe der verschiedenen Unterseiten nochmals höher liegt. Etwas über die Hälfte aller Einträge betreffen den Radverkehr, rund ein Fünftel den Kfz-Verkehr, etwa jeder achte Eintrag betrifft das Thema Bus & Bahn, ca. 8% den Fußverkehr und 5% die Straßenraumgestaltung. Lediglich 2% der Beiträge sind dem Thema Weiteres gewidmet. Die prozentuale Verteilung der Ideen nach den genannten Themen ist in Abbildung 1 dargestellt. An dieser Stelle ist bezüglich der beiden nachstehenden Abbildungen (Abbildung 1 & Abbildung 3) anzumerken, dass die Auswertung des Ideenmelders vermuten lässt, dass einige Nutzerinnen und Nutzer beim Verfassen des Beitrags die Voreinstellung des Themenfelds (Kfz-Verkehr) sowie der Kategorie („gefällt mir“) beibehalten haben könnten.

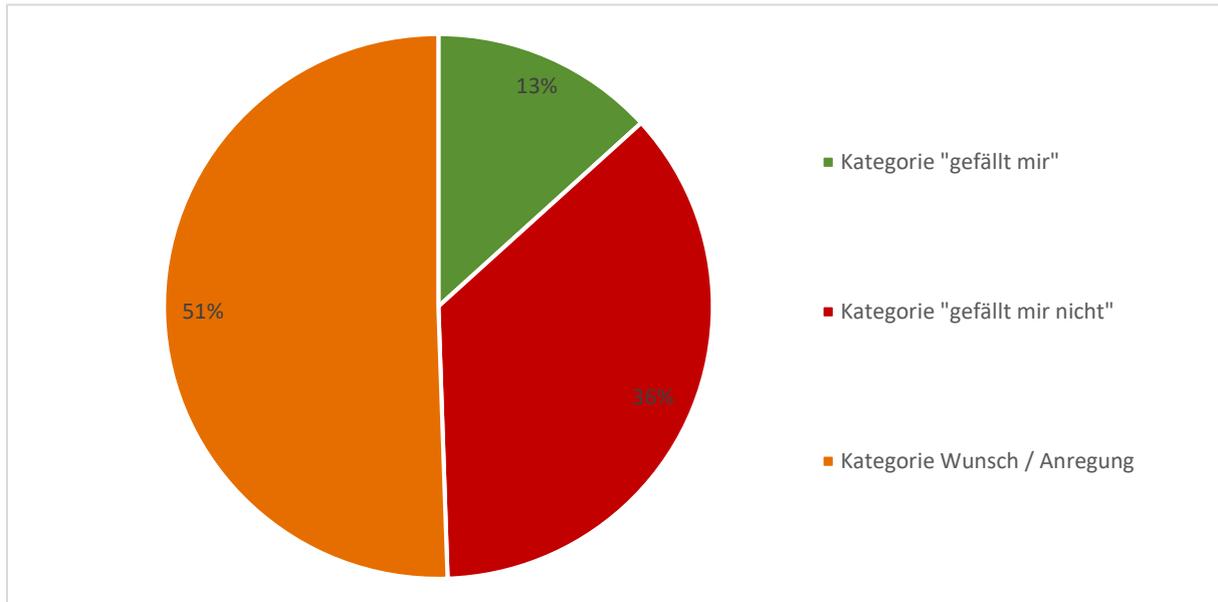
Abbildung 1: Prozentuale Verteilung der Ideen nach Themen



In der nachstehender Abbildung 2 sind alle 748 eingetragenen Ideen in Leverkusen verortet und anhand der drei Kategorien „gefällt mir“ (grüner Daumen), „gefällt mir nicht“ (roter Daumen) und „Wunsch/Anregung“ (orangene Glühbirne) dargestellt. Es wird ersichtlich, dass die genannten Ideen sich durchaus über das gesamte Gebiet der Stadt verteilen, es aber einige räumliche Schwerpunkte gibt. Dazu zählt vor allem die zentralen Bereiche Wiesdorf, Opladen und Schlebusch. Im nordwestlichen Bereich der Stadt mehren sich die positiven Rückmeldungen des Ideenmelders, wohingegen der südliche Bereich vor allem mit negativen Rückmeldungen versehen ist und fast ohne positive Rückmeldungen auskommen muss. Wünsche bzw. Anregungen verteilen sich im Grunde genommen über das gesamte Stadtgebiet.

Abbildung 2: Gesamtübersicht des Ideenmelders



Abbildung 3: Prozentuale Verteilung der Ideen nach Kategorien

Die prozentuale Verteilung auf die drei bereits angesprochenen Kategorien der eingetragenen Ideen geht aus obenstehender Abbildung 3 hervor, die zeigt, dass etwas über die Hälfte der Ideen als Wunsch/Anregung eingetragen wurden. Die zweite Hälfte der eingetragenen Ideen besteht aus den Kategorien „gefällt mir“ und „gefällt mir nicht“, wobei die negativen Eintragungen den deutlich größeren Anteil ausmachen.

Nachfolgend werden die jeweiligen Themen einzeln betrachtet und ausgewertet, um einen besseren Überblick über die Vielzahl an eingebrachten Ideen und die damit in Verbindung stehenden Bewertung durch weitere Bürger zu erhalten.

Radverkehr

Mit 53% betreffen über die Hälfte aller eingebrachten Ideen das Thema Radverkehr (vgl. Abbildung 1). In absoluten Zahlen ausgedrückt entfallen somit 396 Ideen auf das beherrschende Thema des Ideenmelders. Daraus lässt sich zum einen ein deutlicher Handlungsbedarf für die planenden Stellen und zum anderen ein großes Interesse der Leverkusener Bevölkerung für den Radverkehr ableiten. Abbildung 4 unterstreicht mit Hilfe der prozentualen Verteilung der drei Kategorien „gefällt mir“, „gefällt mir nicht“ und „Wunsch/Anregung“ den Eindruck des gegebenen Handlungsbedarfs beim Radverkehr.

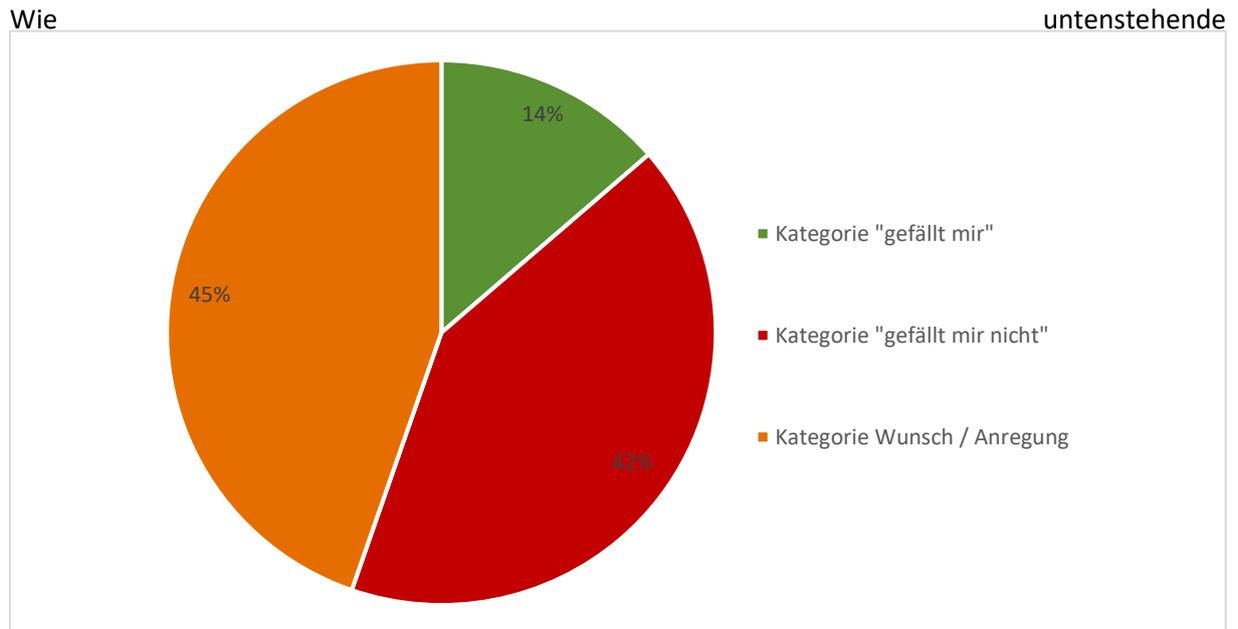


Abbildung 5 zeigt, beziehen sich die Ideen zum Radverkehr, wahrscheinlich aufgrund der polyzentrischen Struktur Leverkusens, in der Mehrheit auf die zentralen Bereiche Wiesdorf, Opladen und Schlebusch sowie die Verbindungen dieser Stadtteilzentren. Darüber hinaus sind auch Ideen zu erkennen, die über die Leverkusener Stadtgrenze hinaus gehen und Verbindungen mit dem Umland betreffen.

Abbildung 4: Prozentuale Verteilung der Ideen zum Radverkehr nach Kategorien

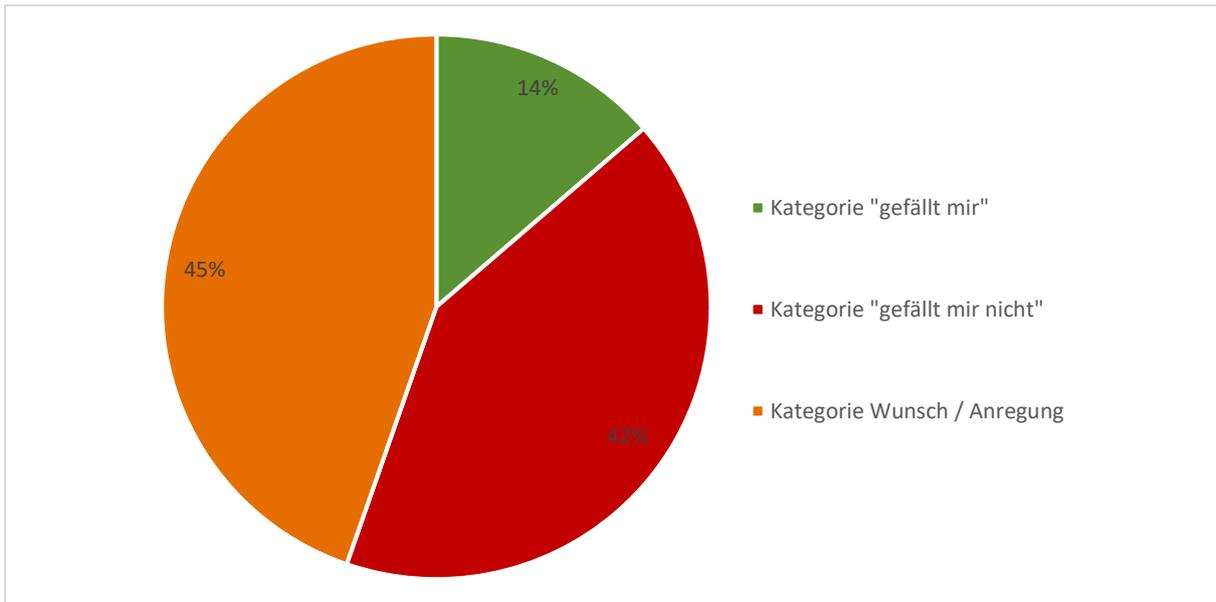
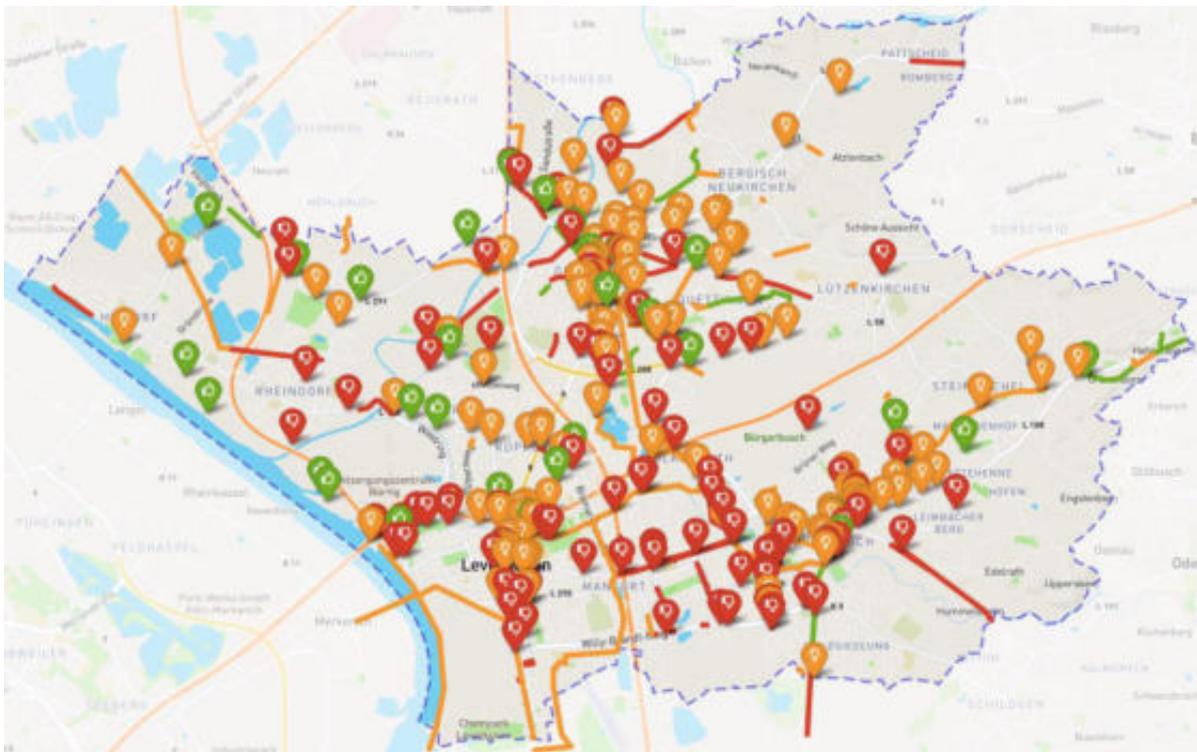


Abbildung 5: Verortung und Kategorien der Ideen zum Radverkehr



Die eingegangenen Ideen zum Thema Radverkehr befassen sich wie in Abbildung 6 dargestellt insbesondere mit den Unterthemen **Lücken im Radverkehrsnetz**, der laufenden **Instandhaltung** der bestehenden Radverkehrsinfrastruktur oder bestehenden **Gefahrenstellen** für Radfahrende im Verkehrsnetz. Darüber hinaus ist auch die Vorhaltung einer geeigneten Radverkehrsinfrastruktur durch die **Instandsetzung** der dafür nötigen Wegeverbindungen eine vorherrschende Thematik unter den Beitragenden des Ideenmelders. Zusätzlich dazu wird beständig die **fragwürdige Radverkehrsführung** bemängelt sowie ebenso häufig **Alternativrouten** vorgeschlagen. Die Nutzerinnen und Nutzer des Ideenmelders heben im Online-Beteiligungsprozess insbesondere Ideen zur Anbindung der Balkantrasse an die Bahnstadt und den Bahnhof Opladen sowie mehrere Gefahrenstellen im Stadtgebiet durch ihre „Likes“ hervor. Die nachfolgende Tabelle 1 zeigt die Top-5 der Ideen zum Thema Radverkehr.

Abbildung 6: Prozentualer Anteil der Unterthemen im Radverkehr

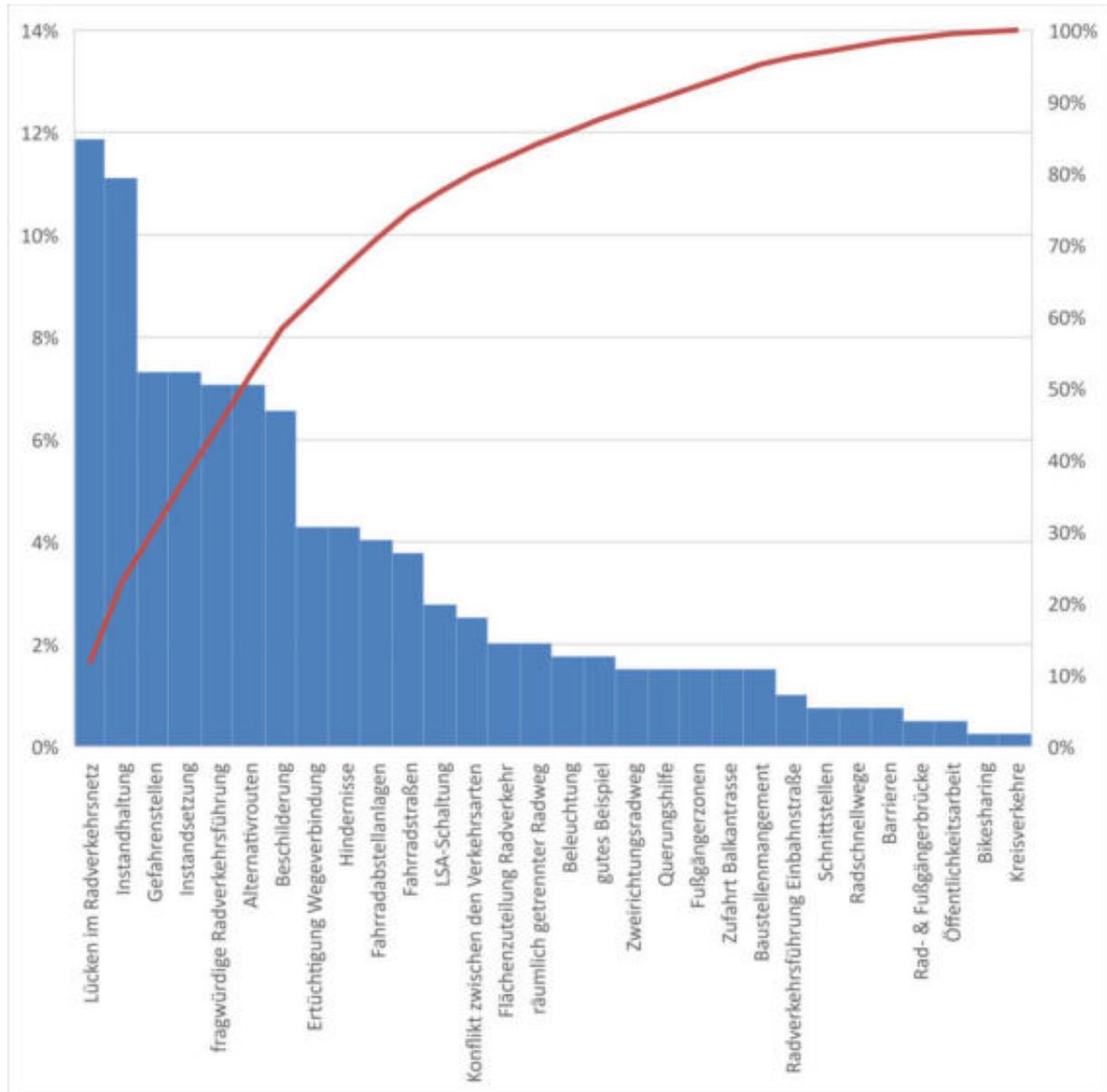


Tabelle 1: Top-5-Anmerkungen zum Radverkehr

Nr.	Kategorie	Beschreibung	Likes	Dislikes
1	Gefällt mir nicht	Kein Radweg vorhanden. Nur Gehweg Radfahrer frei. Im Bereich der Brücke keine Begegnung mit Fußgängern möglich.	17	0
2	Gefällt mir nicht	Großes Gefahrenpotential bei der Einfahrt in den Radweg über die Rheinbrücke. Der Radweg ist hier durch die Teilweise offenstehenden Bauzäune von Straßen NRW sehr eingengt, die Zäune sind im Dunkeln auch erst sehr spät zu erkennen. Außerdem könnte durch einen radikalen Rückschnitt der ohnehin nicht mehr benötigten Sträucher (diese werden wohl dem Brückenbau zum Opfer fallen) die Einsehbarkeit der Kurve aus beiden Richtungen des Radweges enorm verbessert werden. Hier muss dringend gehandelt werden!!!!	13	0
3	Wunsch/Anregung	Anbindung der Balkantrasse an die Bahnstadt und Bahnhof Opladen.	13	0

Nr.	Kategorie	Beschreibung	Likes	Dislikes
4	Gefällt mir nicht	Die Umlaufsperrung stellt eine regelmäßige Behinderung und Gefährdung dar. Wegen dem Gefälle des Radwegs ist es älteren Menschen oft unmöglich die Umlaufsperrung sicher zu durchfahren. Ich habe schon viele Stürze, bzw. Beinahestürze gesehen. Auch macht die Umlaufsperrung den Radweg für Lastenräder, Fahrräder mit Anhänger, mehrspurigen Fahrrädern (z.B. für Behinderte) das Befahren des Radwegs unmöglich. Barrierefreiheit? Fehlanzeige! Gerade behinderte Menschen mit mehrspurigen Fahrrädern werden hier so richtig benachteiligt und zu längeren Umwegen gezwungen. Die Einmündung des Radwegs in den Schlebuschrath ist insgesamt sehr unübersichtlich. Die Sichtbeziehungen sind durch das üppige Buschwerk stark behindert. Und dann steht da auch noch ein großer Kilometerstein ausgerechnet IN der Umlaufsperrung! Die Einmündung sollte hier besser gestaltet werden: Sichtbeziehungen stark verbessern, Umlaufsperrung weg, Gefälle reduzieren, Kilometerstein weiter zur Seite rücken.	13	1
5	Wunsch/Anregung	Durchgängiger Radweg von Opladen nach Wiesdorf.	12	0
5	Wunsch/Anregung	Extreme Gefahrenstelle für Radfahrer / Fußgänger. Ein Zebrastreifen und ein markierter Radweg an dieser Stelle wären dringend notwendig, um einen sicheren Übergang zu gewähren.	12	0
5	Wunsch/Anregung	Dieser Zugang zur Balkantrasse sollte endlich vernünftig befestigt werden.	12	0
5	Wunsch/Anregung	Auf- und Abfahrt auf Bahnhofsbrücke mit dem Fahrrad ist nicht vorgesehen. Man kommt von oder landet direkt auf dem schmalen Gehsteig und muss dabei noch ein Verkehrsschild umrunden. Wo soll man als Fahrradfahrer hier lang fahren? Besser wäre eine klare Spur für Fahrradfahrer, die die Radspuren auf dem Gehsteig entlang der Lützenkirchener Str. über den Kreisel mit der Brücke verbindet. Momentan ist es dort wirklich gefährlich, da man entweder die Fußgänger behindert oder im Kreisel unter die Autoräder kommt.	12	0

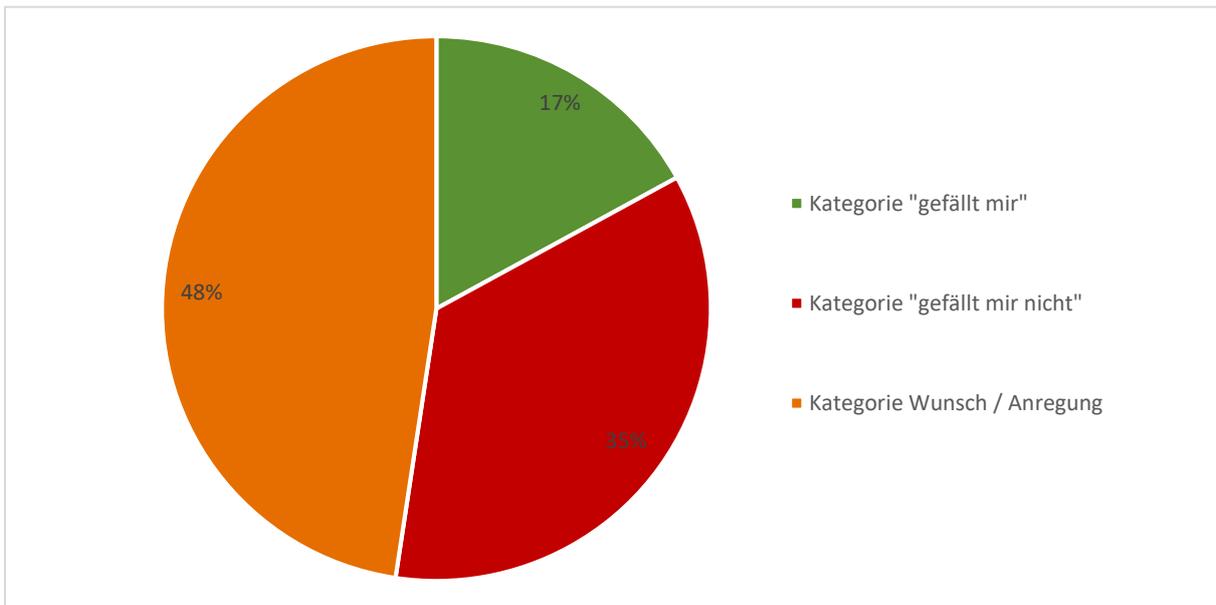
Kfz-Verkehr

Mit insgesamt 147 eingebrachten Ideen ist das Thema des Kfz-Verkehrs das zweit-bedeutendste des Leverkusener Ideenmelders. 20% der Rückmeldungen sind demnach dem Kfz-Verkehr zugeordnet. Dabei zeigt untenstehende Abbildung 7 eine deutliche Häufung der Eingebungen entlang der bedeutenden Straßen die durch Leverkusen führen. Insbesondere in den Stadtteilzentren Opladen, Küppersteg, Bürrig und Rheindorf, die westlich bzw. östlich der von Nord nach Süd verlaufenden A3 und im Nahbereich der von West nach Ost verlaufenden A1 liegen, sind zahlreiche Ideen zum Thema Kfz-Verkehr verortet. Abbildung 8 deutet durch die Veranschaulichung der prozentualen Anteile der Kategorien „gefällt mir“, „gefällt mir nicht“ und „Wunsch/Anregung“ wiederum auf vorhandene Handlungsbedarfe hin, die sich in ähnlicher Weise auch aus Abbildung 7 ableiten lassen.

Abbildung 7: Verortung und Kategorien der Ideen zum Kfz-Verkehr



Abbildung 8: Prozentuale Verteilung der Ideen zum Kfz-Verkehr nach Kategorien



Wesentliche Themen in Bezug auf den Kfz-Verkehr betreffen, wie Abbildung 9 zeigt insbesondere die Punkte **Geschwindigkeitsregelungen, ruhenden Verkehr**, sowie **Gefahrenstellen** im Leverkusener Stadtgebiet. Darüber hinaus gibt es vielfältige Anmerkungen zu **Umgehungs- und Ausweichstrecken** im Stadtgebiet sowie Anmerkungen zur **Schaltung** verschiedener LSA-Anlagen. Des Weiteren betreffen einige Eingebungen die Einrichtung von **Kreisverkehren** zur Verkehrsberuhigung sowie gesondert vom Thema Geschwindigkeitsregelung die Einrichtung von mehr **Tempo-30-Zonen**. Auf Grundlage der „Likes“ fand die Idee auf allen Straßen ohne eigenen Radweg Tempo 30 einzuführen besonders viel Anklang unter den Nutzenden des Ideenmellers. Die nachfolgende Tabelle 2 zeigt die Top-5 der Ideen zum Thema Kfz-Verkehr.

Abbildung 9: Prozentualer Anteil der Unterthemen im Kfz-Verkehr

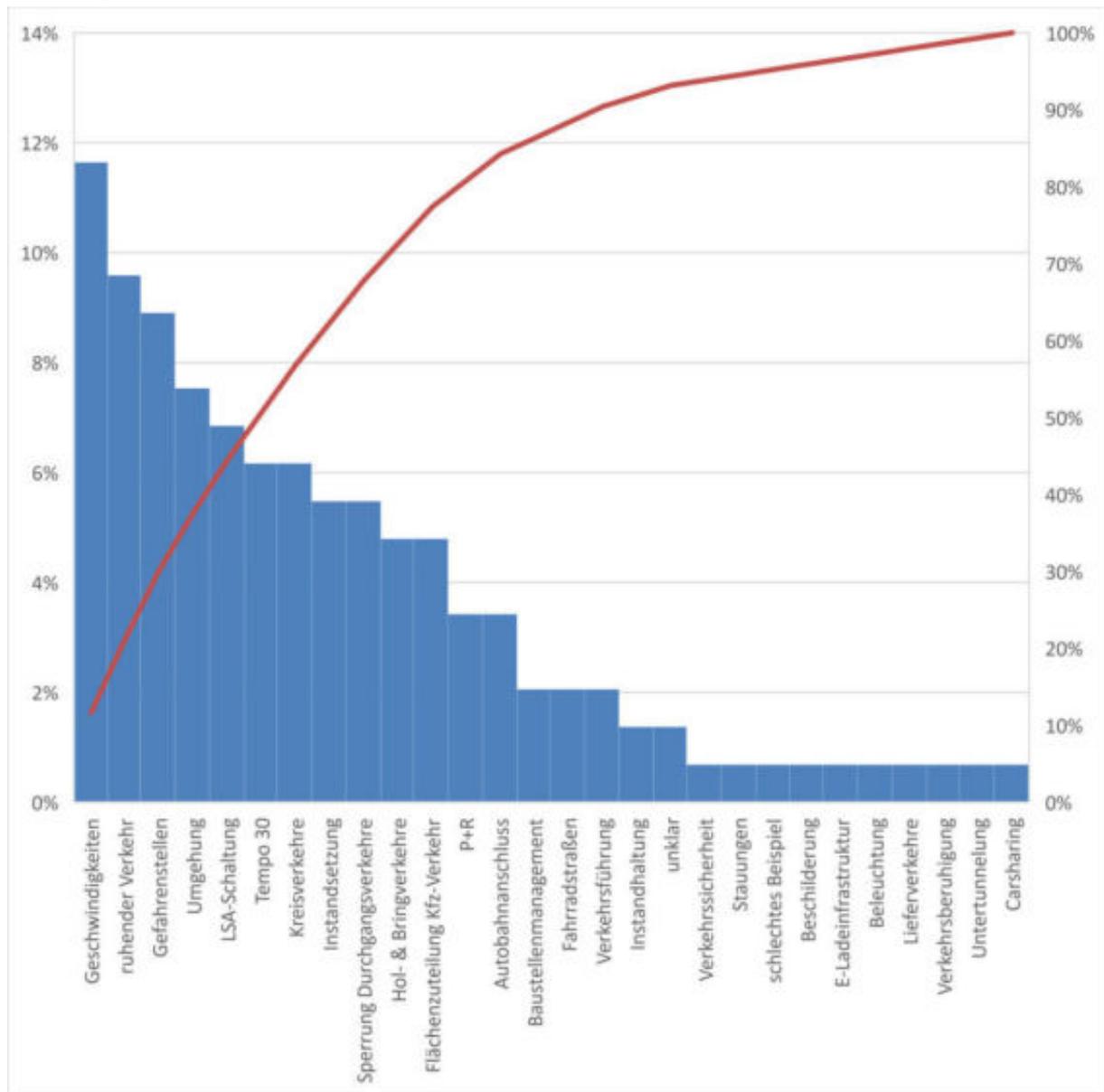


Tabelle 2: Top-5-Anmerkungen zum Kfz-Verkehr

Nr.	Kategorie	Beschreibung	Likes	Dislikes
1	Wunsch/Anregung	Im gesamten Stadtgebiet auf alle Straßen wo kein eigener Radweg ist, sollte Tempo 30 gelten. Es besteht durch Tempo 50 Lebensgefahr für alle Radfahrer die dort auf der Straße fahren müssen. Also für alle Menschen ab 12 Jahren. Und es ist nicht hinnehmbar, dass immer mehr Unternehmen ihre Lieferwagen im öffentlichen Raum nach Feierabend stellen. Es bringt nichts Verkehrsschilder aufzustellen, wenn das Recht nicht durchgesetzt wird.	10	2
2	Wunsch/Anregung	Ein ausreichend großer Mitfahrerparkplatz sollte hier am Ende der A59 nach Abschluß der Bauarbeiten auf jeden Fall wieder existieren. Und natürlich auch mit einer Bikesharing Station, an der auch Räder aus Köln abgestellt werden können und Räder nach Köln mitgenommen (und dort abgegeben) werden können!	6	0

Nr.	Kategorie	Beschreibung	Likes	Dislikes
2	Gefällt mir	Auch hier ist das Land NRW verantwortlich. Die Straße total kaputt, bei Regen regelmäßig überflutet und durch die Baustellensituation auf der A59 zusätzlich belastete Ausweichstrecke. Hier hätte eine Komplettsanierung vor den Arbeiten auf der A1 / A59 stattfinden müssen. Wenn jetzt saniert wird, gibt das den totalen Kollaps für Rheindorf. Einzig der Radweg wurde wieder in Schuss gebracht auf Druck der Stadt.	6	0
3	Wunsch/Anregung	Vorschlag: dieser Teil der Stixchesstraße in eine Fahrradstraße umwandeln. Dazu sollte die gesamte Fahrbahn deutlich als Radweg gekennzeichnet werden. KFZ dürften hier ja immer noch als untergeordneter Verkehr fahren, so daß Anlieger hier immer noch fahren können aber der Durchgangsverkehr, der hier gerne abkürzen möchte, hätte einen Anreiz auf die Alternativen auszuweichen.	5	0
3	Gefällt mir	Das Ein/Ausparken wird durch Querparker stets erschwert, der Rheindorfer Platz sollte zügig umgebaut werden.	5	0
3	Gefällt mir	Zwischen Vogelsang und dem Weingarten gehört eine Blitzeanlage hin.	5	0

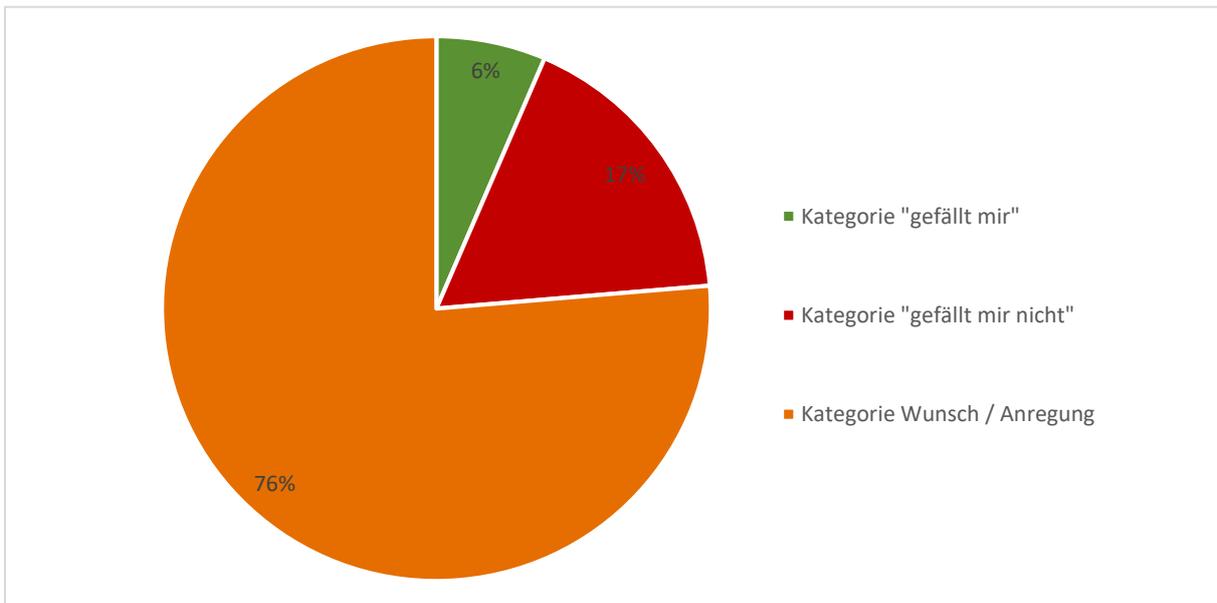
Bus und Bahn

12% der im Ideenmelder eingetragenen Beiträge wurden unter der Kategorie Bus und Bahn vorgenommen. Ausgedrückt in absoluten Zahlen sind das 93 Beiträge mit dem Thema Bus & Bahn. Die in Abbildung 10 dargestellte Verortung der themenbezogenen Beiträge zeigt mit Wiesdorf, Opladen und Schlebusch drei bereits bekannte Schwerpunkte. Darüber hinaus zeigen sich aber auch in Hitdorf sowie im Bereich der Endhaltestelle der Kölner Stadtbahnlinie 4 Beitragshäufungen. Wie Abbildung 11 zeigt überwiegt im Themenfeld Bus & Bahn mit über drei Viertel der eingebrachten Ideen vor allem die Kategorie „Wunsch/Anregung“. Zusammengenommen mit den Eingebungen aus der Kategorie „gefällt mir nicht“ zeigt sich auch hier der vorhandene Handlungsbedarf deutlich.

Abbildung 10: Verortung und Kategorien der Ideen zu Bus & Bahn



Abbildung 11: Prozentuale Verteilung der Ideen zu Bus & Bahn nach Kategorien



Die eingegangenen Ideen zum Thema Bus & Bahn betreffen, wie Abbildung 12 darstellt, vordergründig die Themen **Bushaltestellen** (von Neueinrichtung bis Umbenennung), **ÖPNV-Taktung** und deren Verbesserung sowie die weiterführende **Einrichtung von Umweltpuren** im Leverkusener Stadtgebiet. Des Weiteren sind einerseits die **Linienführung der Busse** sowie andererseits die **Abstimmung der ÖPNV-Umstiegszeiten** häufig genannte Punkte im Themenfeld Bus & Bahn. Ein ebenfalls beträchtlicher Anteil der Eingebungen betreffen außerdem die Verlängerung der Stadtbahntrasse der Kölner Stadtbahnlinie 4. Bemerkenswert ist, dass sich unter den nach der Anzahl an „Likes“ gestaffelten Top-25 Ideen neun aus dem Themenfeld Bus & Bahn befinden. Daran wird die hohe Bedeutung des öffentlichen Personennahverkehrs für die Leverkusener Bevölkerung deutlich. Größte Zustimmung hat die Idee einer

ÖPNV-Verbindung über die neue Rheinbrücke zur Anbindung des Kölner Nordens an das Leverkusener ÖPNV-Netz erhalten. Die nachfolgende Tabelle 3 zeigt die Top-5 Ideen im Themenfeld Bus & Bahn.

Abbildung 12: Prozentualer Anteil der Unterthemen im Themenfeld Bus & Bahn

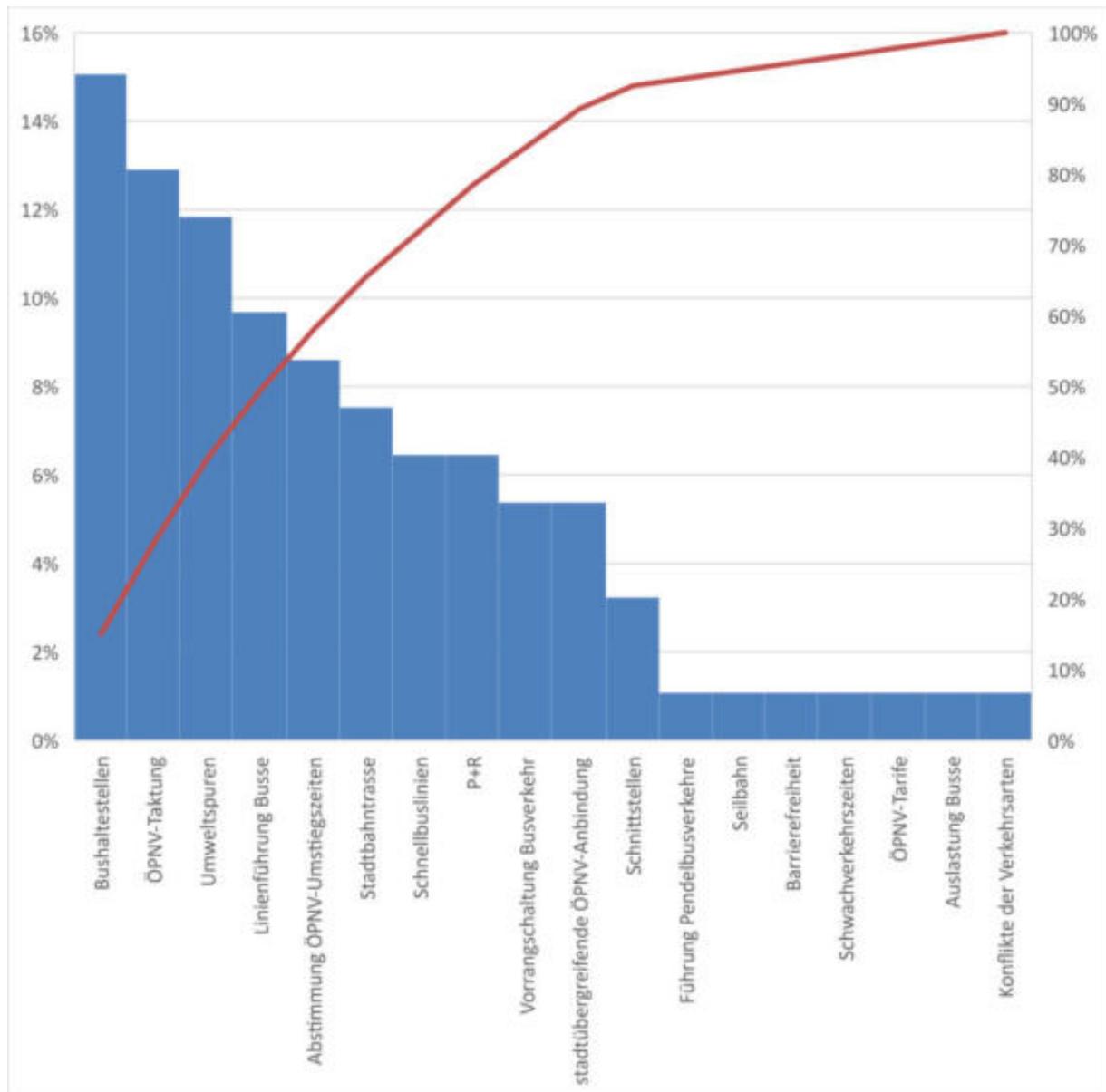


Tabelle 3: Top-5-Anmerkungen zu Bus und Bahn

Nr.	Kategorie	Beschreibung	Likes	Dislikes
1	Wunsch/Anregung	ÖPNV Verbindung über die neue Rheinbrücke in den Kölner Norden. Ideal als eigene Spur. Attraktiver Radweg neben der Autobahnbrücke.	16	0
2	Wunsch/Anregung	Erstellen einer Bushaltestelle um NaturGut, Kombibad und Altenheim gut zu erreichen.	13	0
3	Wunsch/Anregung	Schnellstmöglicher Ausbau der KVB Stadtbahnlinie 4 bis hierher (Klinikum) und von da aus evtl. weiterer Ausbau bis Wiesdorf mit Stadtbahntrasse entlang der L290. Dies würde nicht nur die ÖPNV-Anbindung nach Köln stark verbessern, sondern wäre auch innerstädtisch ein Gewinn, da eine Stadtbahn im 10-Minutentakt einen Großteil des Busverkehrs zwischen Wiesdorf und Schlebusch ersetzen würde und somit die Straßen entlasten würde.	13	5

Nr.	Kategorie	Beschreibung	Likes	Dislikes
4	Wunsch/Anregung	Eine durchgehende Zugverbindung nach Düsseldorf würde viele Pendler von der Straße auf die Zugstrecke bringen. Trotz Dauerstau auf der A3 ist man mit der Bahn wegen der Umsteigerei in Solingen meist länger unterwegs. Von der miesen Erreichbarkeit des Bahnhofs mit dem Rad ganz zu schweigen.	12	0
5	Wunsch/Anregung	Verlängerung der Stadtbahn Linie 4 über Karl-Carstens-Ring bis auf Höhe Klinikum / MediLev ist schon lange überfällig. Gleichzeitig ist der Bau von Bushaltestellen erforderlich, um Umsteigemöglichkeiten in alle Richtungen zu ermöglichen.	12	3

Fußverkehr

Mit insgesamt 57 Ideen betreffen etwa 8% aller Ideen das Thema Fußverkehr direkt. Es muss allerdings berücksichtigt werden, dass es bei vielen Anmerkungen zu anderen Verkehrsträgern (insbesondere zum Radverkehr) oftmals unmittelbare Überschneidungen zum Fußverkehr vorliegen. So beziehen sich Ideen die einen Netzlückenschluss im Radverkehr anstoßen meistens auch auf die Ertüchtigung eines qualitativ hochwertigen Fußweges. Gleiches gilt für viele Ideen, die unter dem Themenfeld Radverkehr angesiedelt wurden und im Zusammenhang mit Querungshilfen stehen. Die Verortung der direkt mit dem Fußverkehr in Verbindung gesetzten Ideen gestaltet sich über das Stadtgebiet hinweg relativ ausgeglichen. Eine Häufung lässt sich allerdings im Stadtteilzentrum Opladen und auf der Verbindung von dort nach Bergisch Neukirchen feststellen. Abbildung 14 macht darüber hinaus die Verteilung der Fußverkehrsideen nach den Kategorien „gefällt mir“, „gefällt mir nicht“ und „Wunsch/Anregung“ deutlich. Hier ist im Zusammenhang mit Abbildung 13 zu erkennen, dass die Kategorien „Wunsch/Anregung“ und „gefällt mir nicht“ die positiven Rückmeldungen deutlich überwiegen, woraus sich Handlungsbedarfe für das Themenfeld ableiten lassen.

Abbildung 13: Verortung und Kategorien der Ideen zum Fußverkehr

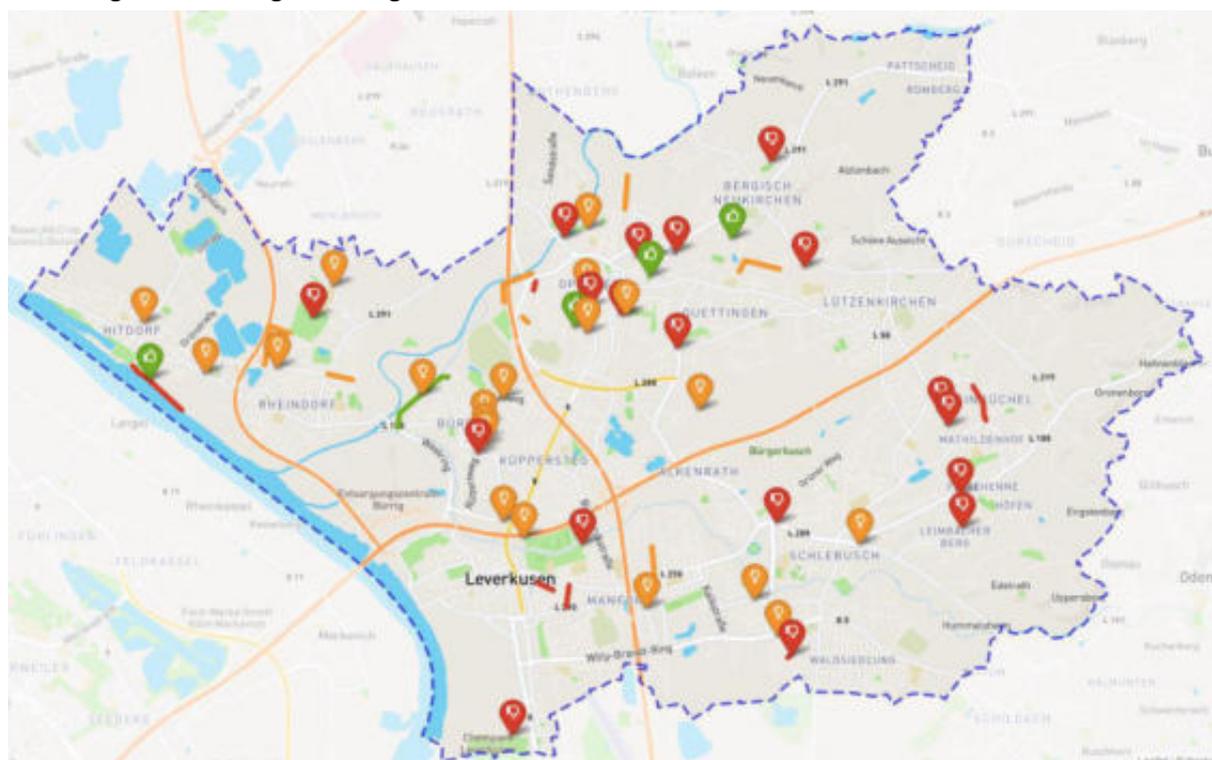


Abbildung 14: Prozentuale Verteilung der Ideen zum Fußverkehr nach Kategorien

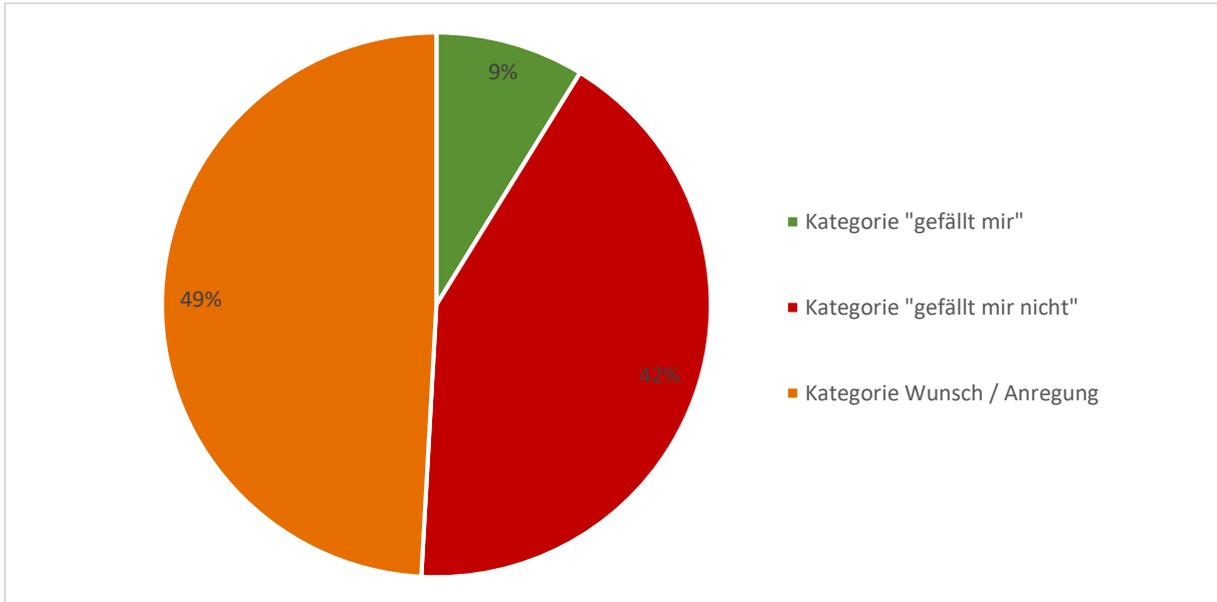
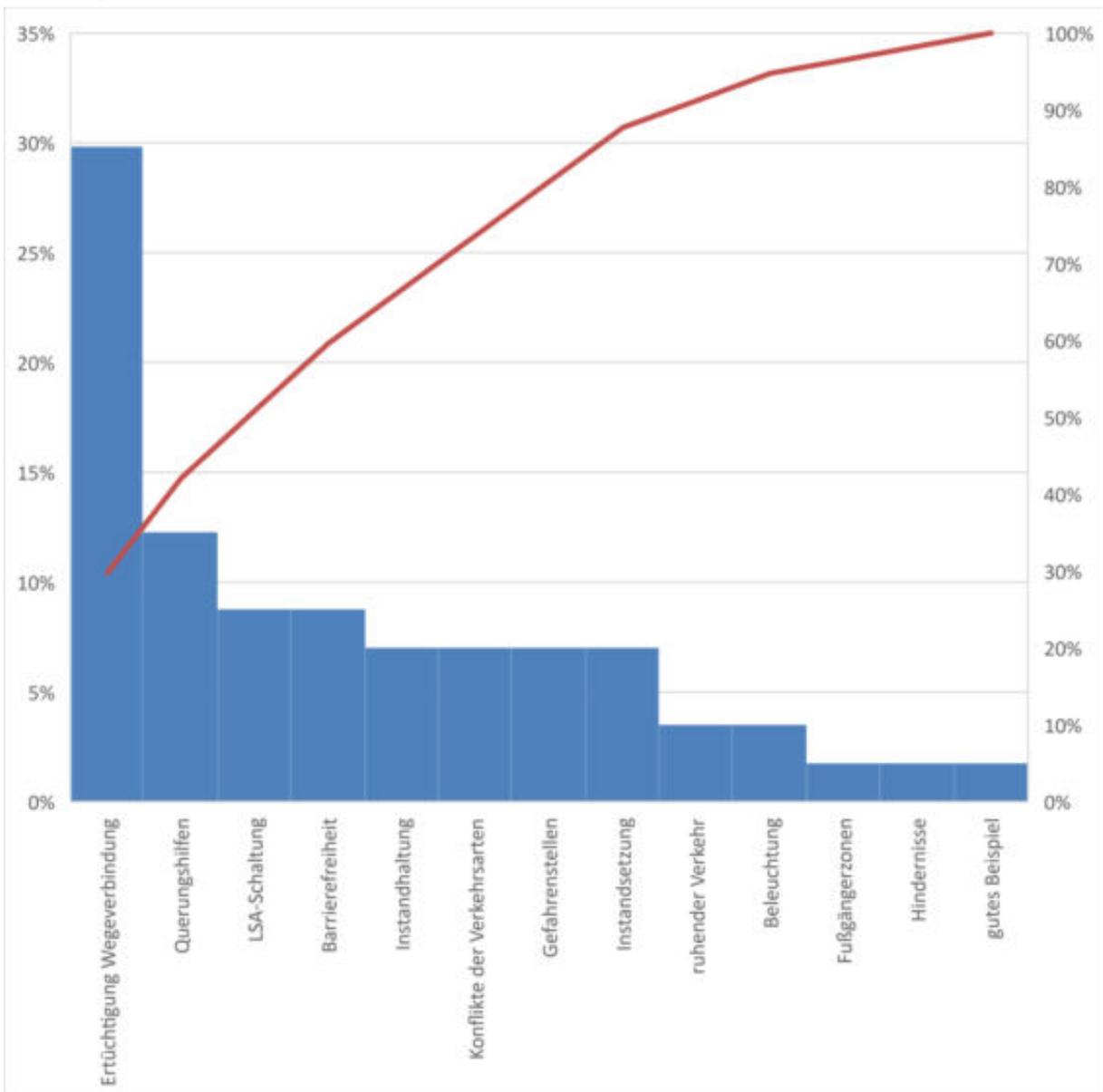


Abbildung 15: Prozentualer Anteil der Unterthemen im Themenfeld Fußverkehr



Bei den Ideen zum Fußverkehr liegt der thematische Schwerpunkt der Nutzerinnen und Nutzer der Online-Beteiligung, wie obenstehende Abbildung 15 zeigt auf der **Ertüchtigung von Wegeverbindungen** für den Fußverkehr. Darüber hinaus sind vordergründige Themen **Querungshilfen**, die **Schaltung von LSA-Anlagen** und die **Barrierefreiheit**. Dies zeigt sich auch an der Idee mit der größten Zustimmung (10 „Likes“), welche die Freihaltung der Gehwege an der Zeppelinstraße fordert. Die nachfolgende Tabelle 4 zeigt die Top-5 Ideen im Themenfeld Fußverkehr.

Tabelle 4: Top-5-Anmerkungen zum Fußverkehr

Nr.	Kategorie	Beschreibung	Likes	Dislikes
1	Gefällt mir nicht	Die Gehwege beiderseits der Zeppelinstraße können Fußgänger mit Kinderwagen oder Gehhilfen (Rollator) nicht benutzen, da Kraftfahrzeuge die Gehwege mit Erlaubnis der Stadt zuparken. Hier muss sich SOFORT etwas ändern.	10	0
2	Gefällt mir nicht	Das legale Parken auf dem Gehweg beenden. Der Rest-Bürgersteig ist viel zu schmal und uneben. Kinder auf Rädern werden auf die Fahrbahn gezwungen. Für Menschen mit Rollator ist die Fläche viel zu klein.	9	0
3	Wunsch/Anregung	Dieser Trampelpfad sollte endlich als Rad-/Fußweg ausgebaut werden	7	0
4	Gefällt mir nicht	Hier steht seid neustem ein Fußgänger und Fahrradschild obwohl es auf der anderen Seite einen super ausgebauten Radweg gibt muss man sich jetzt noch mehr mit Radfahrern rumschlagen	6	4
5	Wunsch/Anregung	Hier sollte die Ampel möglichst so geschaltet sein, dass man NICHT zwangsläufig auf der Verkehrsinsel warten muss. Eines Tages bekommt ein LKW oder KFZ die Kurve nicht mehr und erwischt alle auf der Verkehrsinsel...	5	0

Straßenraumgestaltung

Mit insgesamt 41 Ideen betreffen etwa 5% aller Ideen das Thema Straßenraumgestaltung direkt. Es muss allerdings berücksichtigt werden, dass es bei einigen Anmerkungen zu anderen Verkehrsträgern (Radverkehr, Fußverkehr & Kfz-Verkehr) oftmals deutliche Überschneidungen zur Straßenraumgestaltung vorliegen. Die Verortung der direkt mit der Straßenraumgestaltung in Verbindung gesetzten Ideen ist in Abbildung 16 dargestellt und beschränkt sich vor allem auf die Stadtteile Rheindorf, Manfort, Wiesdorf und Küppersteg. Abbildung 17 macht darüber hinaus die Verteilung der Ideen zur Straßenraumgestaltung nach den Kategorien „gefällt mir“, „gefällt mir nicht“ und „Wunsch/Anregung“ deutlich. Hier ist im Zusammenhang mit Abbildung 16 zu erkennen, dass die Kategorie „Wunsch/Anregung“ deutlich überwiegt.

Abbildung 16: Verortung und Kategorien der Ideen zur Straßenraumgestaltung

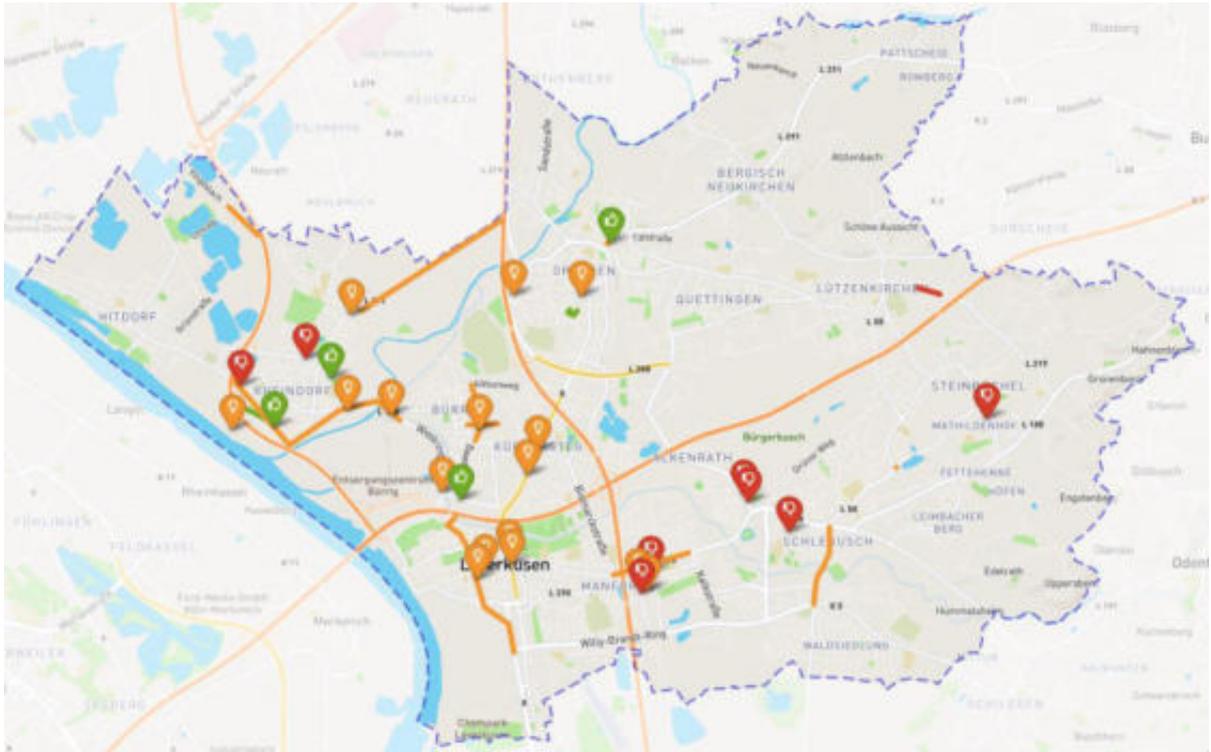


Abbildung 17: Prozentuale Verteilung der Ideen zur Straßenraumgestaltung nach Kategorien

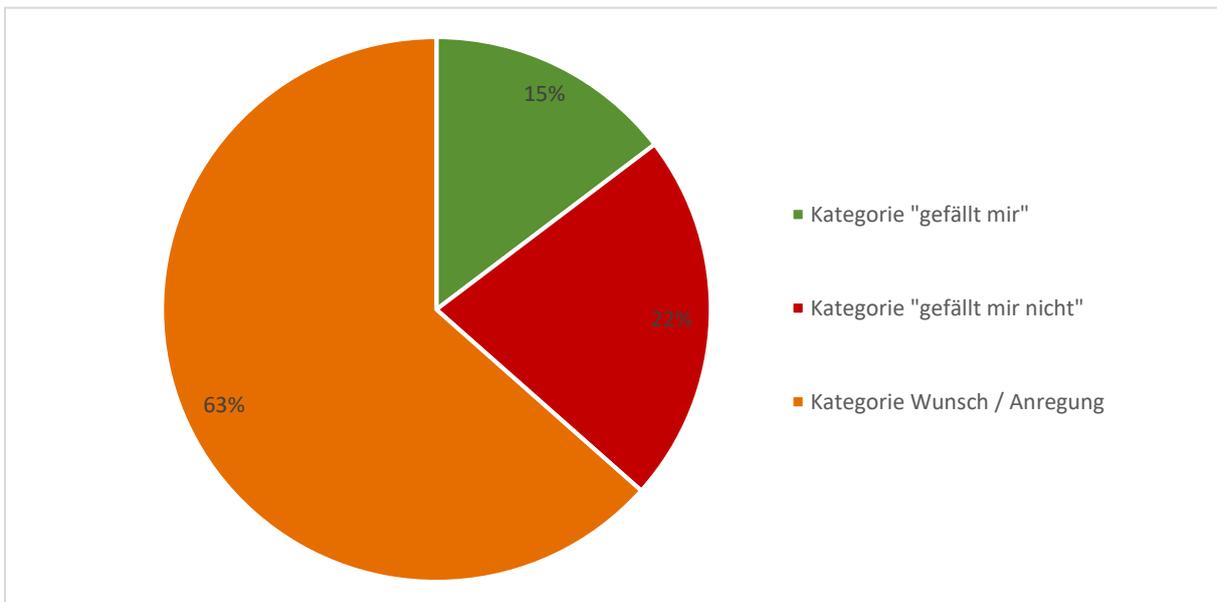
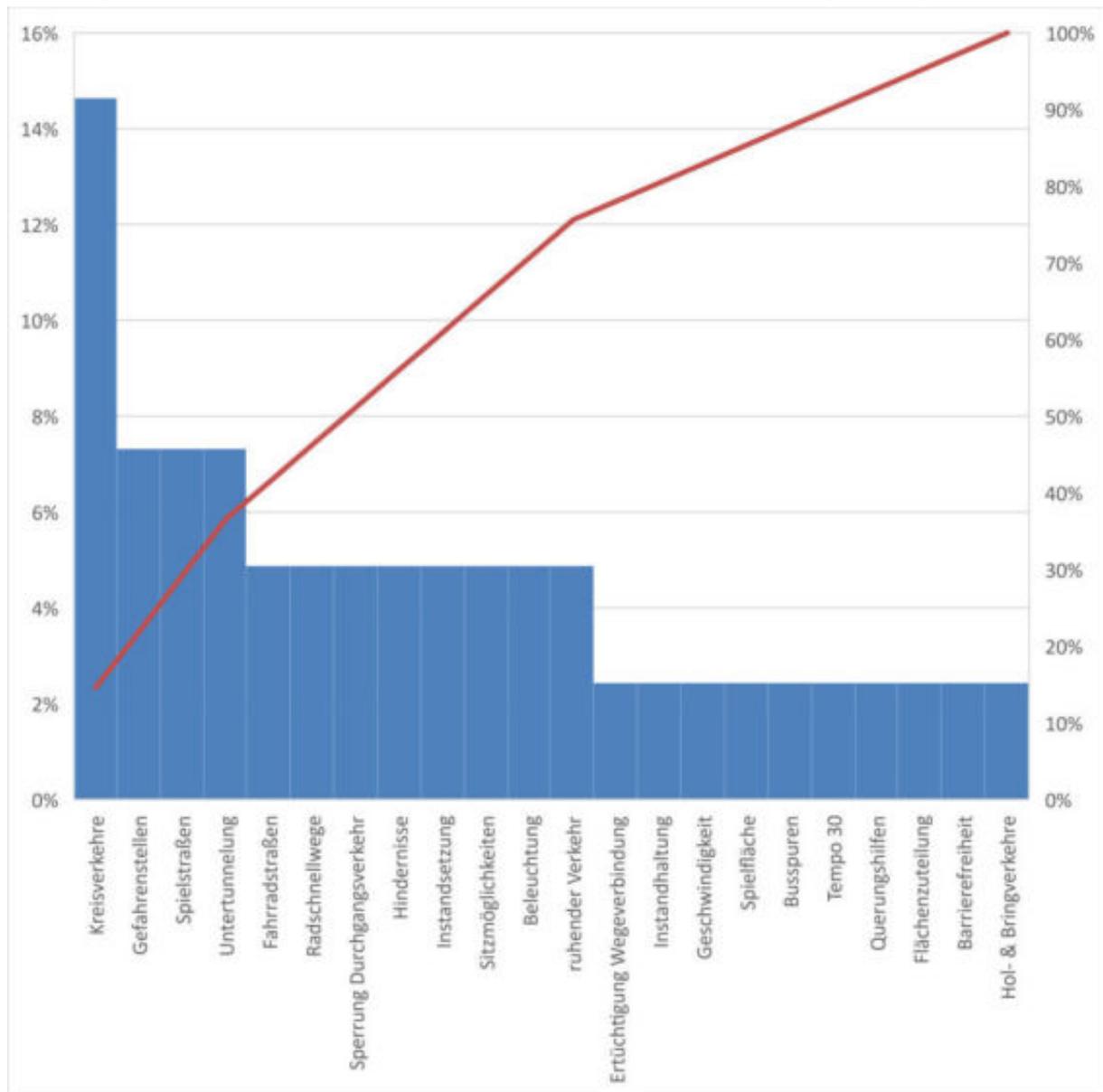


Abbildung 18: Prozentualer Anteil der Unterthemen im Themenfeld Straßenraumgestaltung


Bei den Ideen zur Straßenraumgestaltung liegt der thematische Schwerpunkt der Nutzerinnen und Nutzer der Online-Beteiligung, wie obenstehende Abbildung 18 zeigt auf der Einrichtung von **Kreisverkehren**. Darüber hinaus sind vordergründige Themen **Gefahrenstellen** in der Verkehrsinfrastruktur, die Einrichtung von **Spielstraßen** und die **Untertunnelung** der B8. Darüber hinaus sind auch die Themen **Hindernisse**, **Sitzmöglichkeiten** sowie der **ruhende Verkehr** wiederholt im Zusammenhang mit der Straßenraumgestaltung genannt worden. Den größten Zuspruch bekam die Idee die einen Ersatz einer Lichtsignalanlage durch einen Kreisverkehr an der Felderstraße anregt. Die nachfolgende Tabelle 5 zeigt die Top-5 Ideen im Themenfeld Straßenraumgestaltung.

Tabelle 5: Top-5-Anmerkungen zur Straßenraumgestaltung

Nr.	Kategorie	Beschreibung	Likes	Dislikes
1	Gefällt mir nicht	Warum wurde hier die Ampelanlage während der Neu Asphaltierung nicht durch einen Kreisverkehr ersetzt? Die Ampelphasen auf der Felderstraße dauern viel zu lange und nerven einfach nur.	8	0

Nr.	Kategorie	Beschreibung	Likes	Dislikes
2	Wunsch/Anregung	Wann macht die Stadt LEV endlich mal Druck auf das Land NRW das an dieser Stelle ein Kreisverkehr, anstelle der Ampelanlage mit viel zu kurzen Grünphasen, gebaut wird? Der Bereich der Landesstraße an der Solinger & Elbestraße sieht aus wie ein Urwald und wird nicht regelmäßig gepflegt.	7	0
3	Wunsch/Anregung	Ein Kreisverkehr würde die Raser kommend aus Wiesdorf bremsen. Für Rad und Autofahrer aus Bürrig könnte das Gefahrenpotential reduziert werden	5	0
4	Wunsch/Anregung	Neuer Asphalt für den Radweg, Beseitigung der Hubbel und Ausbau (Verbreiterung) zur Radschnellstrecke	5	1
5	Gefällt mir nicht	Die Buschbepflanzung am Fahrradweg verhindert die Einsicht auf den kommenden Verkehr, früher wurde es als kurze Hecke geschnitten und es war sehr gut, jetzt muss ich blind auf die Straße fahren, weil dieser große Busch alles verdeckt. Man wird auch nicht gesehen. Lotterie.	4	0
5	Gefällt mir	Verkehrsberuhigung nötig, Straße ist zu eng für alle Verkehrsteilnehmer.	4	0

Weiteres

Insgesamt 15 Ideen und damit etwa 2% aller Ideen entfallen sind dem Themenfeld Weiteres zuzuordnen. Es muss allerdings berücksichtigt werden, dass es bei vielen Anmerkungen deutliche Überschneidungen zu anderen Themenfeldern bestehen. Die Verortung der weiteren Ideen ist in Abbildung 19 dargestellt und ist vor allem auf die westlichen Teile Leverkusens beschränkt. Ausnahme sind an dieser Stelle die Stadtteile Opladen und Schlebusch. Abbildung 20 Abbildung 17 macht darüber hinaus die Verteilung der Ideen zur Straßenraumgestaltung nach den Kategorien „gefällt mir“, „gefällt mir nicht“ und „Wunsch/Anregung“ deutlich. Hier ist im Zusammenhang mit Abbildung 19 zu erkennen, dass die Kategorie „Wunsch/Anregung“ zwar überwiegt, die drei Kategorien aber ähnlich oft aufgeführt sind.

Abbildung 19: Verortung und Kategorien der Ideen zum Themenfeld Weiteres

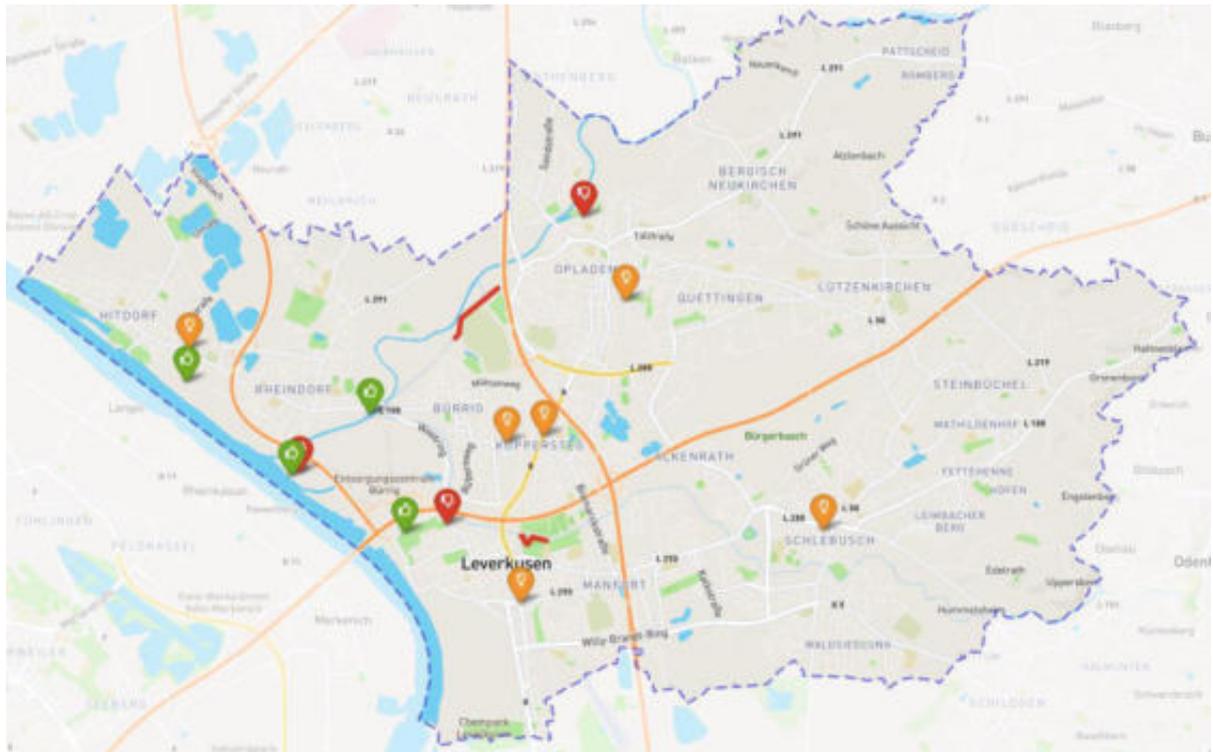


Abbildung 20: Prozentuale Verteilung der weiteren Ideen nach Kategorien

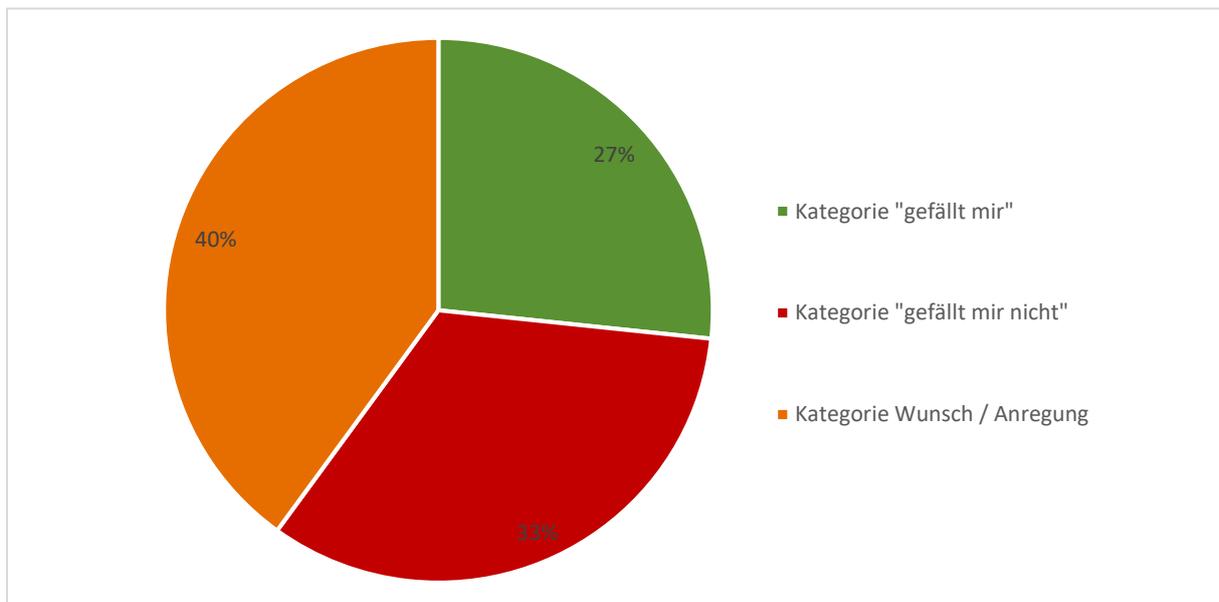
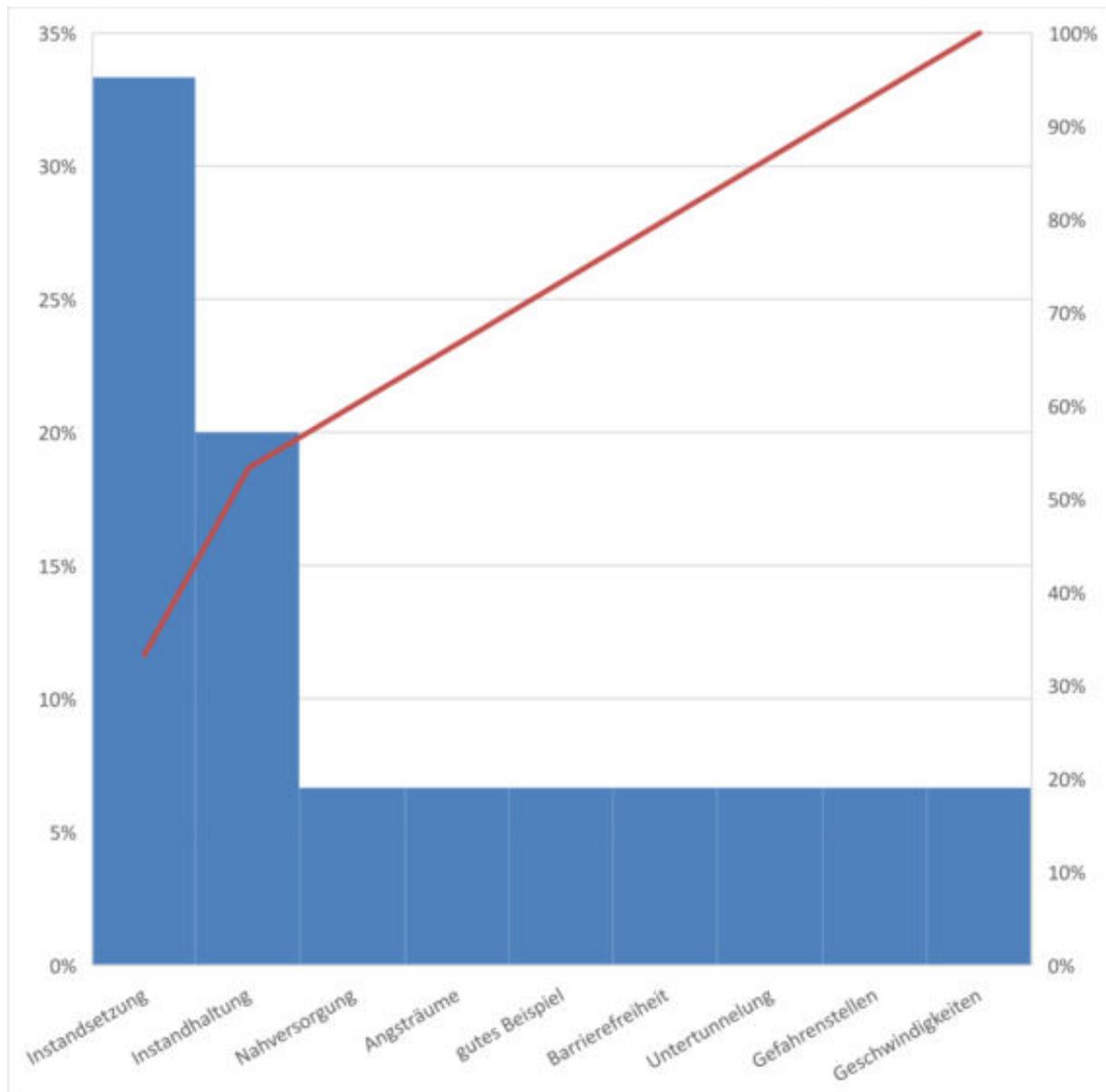


Abbildung 21: Prozentualer Anteil der Unterthemen im Themenfeld Straßenraumgestaltung


Bei den weiteren Ideen liegt der thematische Schwerpunkt der Nutzerinnen und Nutzer der Online-Beteiligung, wie obenstehende Abbildung 21 zeigt, sehr deutlich auf den Punkten **Instandsetzung** und **Instandhaltung**. So wurde das Themenfeld Weiteres insbesondere dazu genutzt bestimmte Mängel aufzuzeigen und auf Verunreinigungen hinzuweisen. Den größten Zuspruch bekam die Anmerkung, dass an einem bestimmten Punkt im Stadtgebiet Mülleimer fehlen. Die nachfolgende Tabelle 6 zeigt die Top-3 Ideen im Themenfeld Weiteres.

Tabelle 6: Top-3-Weitere Anmerkungen

Nr.	Kategorie	Beschreibung	Likes	Dislikes
1	Gefällt mir	Mülleimer fehlen im Bereich der 2 Bänke.	8	0
2	Gefällt mir	Alle 4 Bänke defekt in diesem Bereich, teilweise fehlt der feste Bodenbelag.	7	0
3	Gefällt mir nicht	Hier gibt es ein rechteckiges Loch in der Asphaltdecke, das von Bauarbeiten übriggeblieben ist. Bitte fertig bauen!	6	0

Sofortmaßnahmen

Zahlreiche der gemachten Anmerkungen beziehen sich auf Missstände, die durch kurzfristige Instandsetzungs- bzw. Instandhaltungsmaßnahmen behoben werden können. Diese können bereits parallel zur Entwicklung des Mobilitätskonzept umgesetzt werden. Daher werden diese Maßnahmen gesondert ausgewertet und der Stadt Leverkusen zur Verfügung gestellt. Zum größten Teil beziehen sie sich auf den Radverkehr. In Tabelle 7 sind die Top-5-Ideen, die als Instandsetzungs- oder Instandhaltungsmaßnahmen klassifiziert wurden dargestellt.

Tabelle 7: Top-5-Sofortmaßnahmen

Nr.	Kategorie	Beschreibung	Likes	Dislikes
1	Wunsch/Anregung	Der untere Lucasweg ist zwar als Radweg ausgezeichnet, aber durch Ausspülungen und Unebenheit nur schwer befahrbar.	9	0
2	Wunsch/Anregung	Dieser Radwegsabschnitt weist viele Längskanten von Asphaltflicken, Schlaglöcher und Dellen auf und ist im Bereich der Kurve zum Dhünnradweg viel zu schmal und teilweise ist dort die Sicht durch ausladendes Buschwerk stark behindert. Das führt gerade im Begegnungsverkehr regelmäßig zu brenzligen Situationen. Der Radweg sollte am besten verbreitert und neu asphaltiert bzw. gepflastert werden, dann vorzugsweise mit ungefassten Steinen.	6	0
3	Wunsch/Anregung	Dieser Abschnitt des Dhünnradwegs hat viele Schlaglöcher und Dellen und entspricht nicht an allen Stellen der gesetzlich geforderten Mindestbreite. Deswegen müsste er mal neu gepflastert werden. Dabei sollten dann ungefasste Pflastersteine benutzt werden, damit auch Fahrräder mit Sportreifen sicher darauf fahren können. Bei Nässe besteht außerdem das Problem, dass Fußgänger auf dem Radweg laufen, weil der parallel verlaufende Gehweg nur eine wassergebundene Oberfläche hat (die sich bei Regen natürlich in Matsch verwandelt). Insgesamt sollten alle gepflasterten Teile des Dhünnradwegs in Schleichverbesserung verbessert und ausgebaut werden, da das inzwischen eine vielgenutzte Verbindungsachse für Radfahrer ist.	5	0
4	Wunsch/Anregung	Dieser Radweg ist eine einzige Zumutung. Sein Oberflächenzustand ist derart schlecht, dass ich mich nicht mehr an die Benutzungspflicht gebunden fühle (unzumutbar). Die extrem schlechte, von zahlreichen Schlaglöchern, übelsten Längskanten, Dellen und Wellen geprägte Oberfläche ist ein echtes Sicherheitsrisiko. Radfahrer müssen der schlechten Oberfläche so viel Aufmerksamkeit widmen, um nicht zu stürzen, dass das Fahren hier eine erhebliche Belastung und Gefährdung darstellt. Wie kann es sein, dass solche eklatanten Mängel regelmäßig bei den jährlichen Verkehrsschauen und Streckenkontrollen NICHT bemerkt werden? Der Radweg hier sollte daher dringender komplett neu angelegt werden.	5	0
5	Wunsch/Anregung	Dieser Abschnitt des Geh- und Radwegs hat viele Dellen und Schlaglöcher und müsste mal erneuert werden.	3	2

Neben diesen Instandsetzungs- bzw. Instandhaltungsmaßnahmen werden insbesondere die Ausweitung der Kontrolle und Ahndung von Falschparkern auf Geh- und Radwegen als mögliche Sofortmaßnahmen benannt.

Ansprechpartner Stadt Leverkusen:

Stadt Leverkusen
Christian Syring – Mobilitätsmanager
Dezernat V – Planen und Bauen
Elberfelder Haus
Hauptstraße 101
51373 Leverkusen

Gutachterliche Betreuung:

Planersocietät
Stadtplanung, Verkehrsplanung, Kommunikation
Dr.-Ing. Frehn, Steinberg Partnerschaft
Gutenbergstraße 34
44139 Dortmund



2. Bürgerforum am 13. Mai 2019

Kommunales Mobilitätsmanagement	
2. Bürgerforum zum Mobilitätskonzept 2030+ Dokumentation	
Montag, 13. Mai 2019 um 18:00 bis 21:00 Uhr Verwaltungsgebäude Opladen	

1. Begrüßung und Einstieg

Andrea Deppe, Beigeordnete für das Dezernat Planen und Bauen der Stadt Leverkusen, begrüßt die gut 40 Teilnehmerinnen und Teilnehmer zum zweiten Bürgerforum für das Mobilitätskonzept Leverkusen 2030+ und bedankt sich ausdrücklich für ihre Teilnahme angesichts des nach längerer Zeit wieder einmal sehr guten Wetters. Sie richtet den Blick auf den bisherigen Beteiligungsprozess und die zurückliegende Analyse der Stärken und Schwächen der Stadt im Bereich Mobilität. Es gehe vor allem um die Frage, welche Möglichkeiten bestehen, um im öffentlichen Verkehr und im Fahrradverkehr Alternativen für die Benutzung des Autos anzubieten. Mit der Frage „Gut unterwegs in Leverkusen – wie geht das?“ sollen heute, Ideen für Maßnahmen für eine vielfältige Mobilität in der Stadt entwickelt werden. Der Maßnahmenkatalog werde der Politik Ende des Jahres nach einer weiteren öffentlichen Veranstaltung zur Entscheidung vorgelegt. Frau Deppe betont, die Mobilität werde vielfältiger und es sei schwer alle Ansprüche gleichermaßen zu berücksichtigen. Es werde versucht, unterschiedliche Interessen auszugleichen. Frau Deppe wünscht allen Beteiligten eine gute Diskussion.

Christian Syring, Mobilitätsmanager der Stadt, schließt mit organisatorischen Hinweisen an die Begrüßung an. Bei der Veranstaltung werden für die Dokumentation und die Öffentlichkeitsarbeit der Stadt Fotos gemacht werden. Wer nicht abgebildet werden möchte, solle bitte einen entsprechenden Hinweis geben. Von dieser Möglichkeit macht niemand Gebrauch.

Mone Böcker, TOLLERORT entwickeln & beteiligen, übernimmt die Gesprächsführung als Moderatorin. Sie stellt den Ablauf und die Mitwirkenden auf Seiten der Stadtverwaltung sowie des externen Planungsteams der Planersocietät aus Dortmund vor.

Ablauf der Veranstaltung

- Begrüßung und Einstieg
 - Vorstellung der Mitwirkenden und Überblick Teilnehmerkreis
- Information und Austausch zum Arbeitsstand
 - Leitbild und Zielsystem
 - Überblick über die Handlungsfelder
 - Bewertung des Arbeitsstands mit Schlussfolgerungen für das Handlungskonzept
- Vertiefung der Handlungsansätze für das Mobilitätskonzept 2030+
 - Diskussion in vier Gesprächsgruppen (feste Besetzung)
 - Rundgang durch die Ergebnisse der Gesprächsgruppen
- Auswertung und Abschluss

Die Mitwirkenden von Seiten der Stadt an der heutigen Veranstaltung sind neben Frau Deppe und Herrn Syring, Sabine Heymann, Leiterin Büro Baudezernat, Eva Lüthen-Broens, Klimaschutzmanagement, Ute Demmer, Fachbereich Schulen und Ralf Uttich, Stabsstelle Mobilität. Innerhalb der Verwaltung ist eine Arbeitsgruppe Mobilität eingerichtet, die den Arbeitsprozess für das Mobilitätskonzept 2030+ begleitet. Hier arbeiten Vertreterinnen und Vertreter aus weiteren Ämtern mit.

Als externe Fachgutachter beauftragt ist das Team der Planersocietät Dortmund, heute wieder vertreten durch Jan Diesfeld, Christian Schipplick, Christof Tielker und Thomas Mattner.

Das Büro TOLLERORT entwickeln & beteiligen ist für die Moderation und Dokumentation zuständig. Für die Dokumentation läuft während der Gesprächsphasen im Plenum ein Tonmitschnitt. Frau Böcker bittet die Beteiligten die Dokumentation in den Gesprächsphasen zu unterstützen und auch selbst Hinweise auf Karten zu notieren.

Beim Eintreffen waren die Teilnehmerinnen und Teilnehmer gebeten worden, Abfragen zu beantworten, damit ein Überblick über die Zusammensetzung Teilnehmerkreises gewonnen werden kann. Frau Böcker greift diese Abfragen auf:

- Wo wohnen Sie? (Der Wohnort wurde mit einem Punkt markiert)
- Wie (mit welchem Verkehrsmittel) sind Sie zur heutigen Veranstaltung gekommen? / Welches Verkehrsmittel nutzen Sie für den größten Teil ihrer täglichen Wege? (Es konnte jeweils ein Punkt gesetzt werden.)



Abfrage zum Wohnort sowie zur Verkehrsmittelwahl auf dem Weg zur Veranstaltung und im Alltag

Eine Mehrzahl der Beteiligten kommt aus Opladen, weitere Stadtteile sind im Teilnehmerkreis vertreten. Bei der Verkehrsmittelwahl im Alltag (unten stehende Abfrage) liegen das Fahrrad und das Auto fast gleichauf. Bahn/Bus sind etwas geringer vertreten, ebenso der Fußverkehr. Für den Weg zur Veranstaltung haben mehr Beteiligte das Fahrrad gewählt. Frau Böcker weist darauf hin, es sei wichtig, die unterschiedlichen Perspektiven einzubeziehen und alle Verkehrsarten mitzudenken.

Auf Nachfrage von Frau Böcker zeigt sich, dass etwa ein Drittel der Anwesenden bereits bei dem Bürgerforum im September beteiligt war. Es gibt auch wenige Beteiligte, die sich anlässlich der heutigen Veranstaltung erstmalig mit den Themen Verkehr und Mobilität befassen. Frau Böcker ermuntert alle, nachzufragen, wenn etwas nicht klar ist, es sei wichtig, mit einem gemeinsamen Wissensstand in die Gespräche zu gehen.

2. Information und Austausch zum Arbeitsstand

2.1. Vortrag des Fachgutachters

Jan Diesfeld von der Planersocietät fasst den zurückliegenden Arbeitsprozess zusammen und informiert über den Arbeitsstand. Das Mobilitätskonzept 2030+ gibt eine Orientierung, wie sich Mobilität und Verkehr in der Stadt Leverkusen in den nächsten Jahren entwickeln sollen. Im Mittelpunkt der Veranstaltung heute steht das Handlungskonzept.

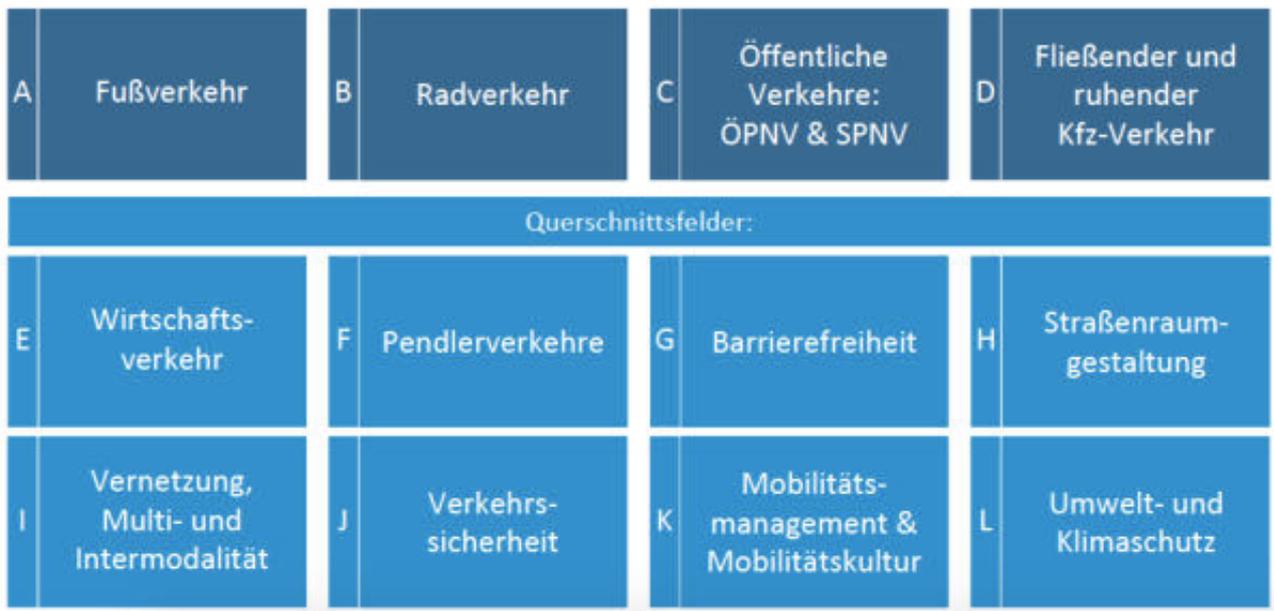
Herr Diesfeld lobt das Engagement im Rahmen der verschiedenen Angebote zur öffentlichen Beteiligung, die vielfältige Anregungen für die Fachplanung liefert. Er hebt die Online-Beteiligung mit fast 750 Eintragungen im Ideenmelder hervor. Mehr als die Hälfte der Anregungen hätten sich mit dem Radverkehr befasst. Zum Teil konnten die Hinweise bereits in die Radnetzkonzeption eingearbeitet werden. In vielen Hinweisen sei es auch um den Kfz-Verkehr gegangen, vorrangig mit dem Ziel, Kfz-Verkehr verträglicher abzuwickeln. Ein weiterer Schwerpunkt seien Bus- und Bahnverkehr gewesen. Hier seien Hinweise auf wichtige neue Verbindungen bzw. Verbindungen, die ausgebaut werden sollten, gekommen, wie z.B. die Weiterführung der Stadtbahnlinie 4. Ein räumlicher Schwerpunkt des Handlungsbedarfs habe sich nicht ergeben: In ganz Leverkusen sei etwas zu tun.

Herr Diesfeld erläutert das Zielsystem, das auf Grundlage Stärken-Schwächen-Analyse sowie der Hinweise der Beteiligten entwickelt und im begleitenden interfraktionellen Arbeitskreis intensiv diskutiert und abgestimmt wurde. Am 18. Februar folgte der Beschluss durch den Stadtrat. Das Zielsystem soll für die Verkehrsplanung der Stadt Leverkusen in den nächsten Jahren Leitlinien vorgeben. Es besteht aus einem Leitziel sechs Oberzielen und 24 Unterzielen, die alle gleichrangig nebeneinander stehen.

Das Handlungskonzept baut auf dem Zielsystem auf. Es umfasst zwölf Handlungsfelder, davon vier jeweils auf eine Verkehrsart / ein Verkehrsmittel bezogen, und acht Handlungsfelder mit Querschnittsfunktionen, die jeweils alle Verkehrsarten betreffen. So wird z.B. der Wirtschaftsverkehr als Querschnittsthema behandelt, da es zukünftig darum gehen werde, auch im Wirtschaftsverkehr verschiedene Verkehrsmittel einzusetzen.

Stärkung der Stadt- und Lebensqualität in Leverkusen durch eine vielfältige und zukunftsfähige Mobilitätsentwicklung.						
Oberziele	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 ÖPNVs	E Lebenswerte und hochwertige Gestaltung der Stadt- und Straßenräume	F 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 Stadtkerne und der Wohnumfelder E1	Förderung der Inter- und Multimodalität, von regionalen und städtischen Schaltstellen 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 zukunftsträchtiger 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

Zielsystem für das Mobilitätskonzept 2030+ der Stadt Leverkusen



Überblick über das Handlungskonzept für das Mobilitätskonzept

Herr Diesfeld stellt beispielhaft Vorschläge für Maßnahmen vor.

- Für den Fußverkehr u.a. ein Fußwegenetz, das Fußwege je nach Bedeutung (z.B. für die Verbindung von Stadtteilen, Alltagsweg oder Freizeitweg) in ein hierarchisches System einordnet. Dadurch können finanzielle Mittel gezielter eingesetzt werden. Je nach Funktion eines Weges unterscheiden sich auch Maßnahmenansätze (z.B. Flaniertrouten in Geschäftszonen, Sitztrouten auf weiten Wegstrecken, Spielzonen innerhalb von Wohnquartieren).
- Fuß- und Radverkehrsförderung gehen Hand in Hand: Da wo der Radverkehr gute Wegequalitäten vorfindet nutzt er nicht verkehrswidrig die Fußwege. Für den Radverkehr steht die Verbesserung des Radwegenetzes im Vordergrund mit stringenten Nord-Süd- und Ost-West-Routen zwischen den Stadtteilen, dem Aufbau eines attraktiven Parallelnetzes zu Hauptverkehrsstraßen, darunter auch Fahrradstraßen. Auch Radwegeachsen in die Region sind ein Thema. Zu guten Radwegeverbindungen gehören fahrradfreundliche Knotenpunkte an Hauptverkehrsstraßen. Das weiterentwickelte Radverkehrsnetz weist ebenfalls eine Ordnung auf mit regionalen Radschnellverbindungen, Radkomforttrouten zwischen Stadtteilen, kleinteiligeren Radhauptverbindungen und für die kleinräumige Erschließung von Zielorten und Wohnquartieren die Radverbindungen.

Weiter ist der Ausbau von Radabstellanlagen ein Handlungsschwerpunkt, dies unter Berücksichtigung der Bedeutung der Ziele mit einem Mindeststandard (Anlehnbügel) bis zu einem Maximalstandard (Fahrradparkhäuser).

- Beim öffentlichen Verkehr geht es vorrangig um die Beschleunigung des Busverkehrs durch Busspuren und Schnellbuslinien, die direktere und schnellere Verbindungen zwischen zentralen Orten anbieten. Eine verbesserte Anbindung der Stadtteile sollte auch abends und am Wochenende angeboten werden. Verbesserungen für die Nutzerinnen und Nutzer kann die Digitalisierung mit sich bringen, die gezielt eingesetzt werden sollte (Apps und Rufbussystemen, E-Ticketing/“Eine Karte für alle Angebote“). Die Umstiegsmöglichkeiten an wichtigen Punkten, insb. Bahnhöfen, sind zu verbessern, da sie einen großen Einfluss auf Wegezeit und Attraktivität des öffentlichen Verkehrs haben.
- Für den Kfz-Verkehr geht es vorrangig darum, das Straßensystem zu entlasten, indem Alternativen gebote geschaffen werden. Der weiter bestehende Kfz-Verkehr soll verträglicher geführt werden,

z.B. durch Reduktion des Parksuchverkehrs, Geschwindigkeitsbeschränkungen in sensiblen Räumen auf Hauptverkehrsstraßen, verstärkter Einsatz von Kreisverkehren. Im Sinne einer Mobilität für alle gilt es CarSharing-Angebote auszubauen. Für den Klimaschutz sind Ladesäulen für E-Autos gefragt.

Herr Diesfeld stellt im Überblick ebenfalls Maßnahmenansätze für die Querschnittsfelder vor, die alle Verkehrsarten betreffen. Die einzelnen Bausteine sind in der Präsentation dargestellt.

2.2. Rückfragen der Beteiligten

Aus dem Kreis der Beteiligten werden folgende Aspekte angemerkt bzw. gefragt:

- Für die Förderung des ÖPNV sollte vorrangig die Taktdichte im Busverkehr erhöht werden. In Leverkusen seien die Taktdichte schlecht und die Preise hoch.
- Sind die Ziele quantifiziert – nach dem Motto „miss es oder vergiss es“? Als Beispiel: 100 km mehr Radwege bis 2030.

Herr Diesfeld erläutert, dass das Mobilitätskonzept noch um ein Evaluations- und Controllingkonzept mit messbaren Indikatoren ergänzt werde.

- In der Öffentlichkeitsarbeit sollte das Thema der Luftqualität berücksichtigt werden: „Wenn die Luft gut ist, lässt sich gut Radfahren, wenn mehr Menschen Radfahren wird die Luft wieder besser!“

Herr Diesfeld bestätigt, dass Emissionsminderung ein wichtiger Aspekt im Mobilitätskonzept sei.

- Die Länder und Kommunen haben die Aufgabe ein bedarfsgerechtes ÖPNV-Angebot zu gestalten, aber das kostet auch Geld. In anderen Städten sei der ÖPNV attraktiver und günstiger. Welche Rücklagen hat die Stadt Leverkusen, um die Maßnahmen zu finanzieren?

Frau Deppe betrachtet die Finanzierung als eines der größten Probleme, da die Stadt in der Haushaltssicherung ist. Die meisten Maßnahmen müssten über Förderungen finanziert werden. Der Verkehrsverbund (VRS) sei erst einmal positiv, es müsse aber hart um die Maßnahmen gekämpft werden. Sie fürchtet, dass nicht ad hoc alles verändert werden könne, aber auf Grundlage des Mobilitätskonzepts könne der Handlungsbedarf aufgezeigt werden.

- Verkehrssicherheit müsste eine höhere Priorität haben und sollte sich nicht nur auf den Radverkehr beziehen.

Herr Diesfeld erläutert noch einmal die Darstellung: Die Querschnittsfelder beziehen sich auf alle Verkehrsarten und stehen gleichrangig nebeneinander, auch wenn auf der Folie aufgrund des Platzes Radverkehr und Verkehrssicherheit untereinander stehen.

- Findet bei den Schnellbuslinien schon eine interkommunale Zusammenarbeit statt? Für den Pendlerverkehr besonders interessant wäre die Strecke Wermelskirchen, Odenthal, Altenberg, Leverkusen.

Herr Diesfeld erläutert, dass das Mobilitätskonzept die interkommunale Zusammenarbeit nur anregen könne. Frau Deppe bestätigt, dass die interkommunale Abstimmung hier bereits aufgenommen worden sei.

- Sind die Verkehrsströme innerhalb Leverkusens untersucht worden?

Herr Diesfeld verweist auf die Mobilitätsbefragung, die vor einigen Jahren in Leverkusen durchgeführt worden sei und die in das Mobilitätskonzept einbezogen werden. Sie habe eine starke Autoorientierung der Leverkusener Bevölkerung gezeigt. Auch die Arbeitswege seien hier mit einbezogen worden. Es sei festgestellt worden, dass ein Großteil der Wege, die die Leverkusener Bevölkerung zurücklegt, eher kurze Wege in den Stadtteilen, die oft mit dem Auto zurückgelegt werden. Das stellt einen wesentlichen Ansatzpunkt dar: Die Menschen zu motivieren, mehr zu Fuß zu gehen oder mit dem Rad zu fahren.

- Wie wird das Mobilitätskonzept mit anderen Politikfeldern verknüpft? Beispiel Wirtschaftsförderung, verkehrserzeugende Standortentscheidungen – Wird das Mobilitätskonzept hier mitgedacht?

Das Mobilitätskonzept stellt Verbindungen zu anderen Politikfeldern her, z.B. die integrierte Standortplanung. Im Interfraktionellen Arbeitskreis werden die Bezüge ebenfalls diskutiert, um das Konzept breit aufzustellen und zu vernetzen.

2.3. Austausch mit Vertreterinnen und Vertretern des interfraktionellen Arbeitskreises

Der interfraktionelle Arbeitskreis bestehend aus Vertretungen von Politik und Verbänden begleitet den Arbeitsprozess für das Mobilitätskonzept 2030+ als eine Art erweiterter „Runder Tisch“. Frau Böcker bittet aus diesem Kreis Herrn Dr. Ulrich Bornewasser, Nachbarschaftsbüro Chempark, Eva Babbatz von der IHK Köln, Geschäftsstelle Leverkusen und Rheinberg, und Frank Nettesheim, wupsi GmbH zu einem kurzen Austausch, um den Beteiligten einen Eindruck von den Erwartungen an das Mobilitätskonzept zu vermitteln.

Frau Böcker fragt Herrn Dr. Bornewasser nach seiner Motivation, sich im interfraktionellen Arbeitskreis zu engagieren. Herr Dr. Bornewasser führt aus, jeden Tag würden etwa 30.000 Menschen möglichst problemlos zur Arbeit in den Chempark und wieder zurückkommen wollen, aus Leverkusen, aus Köln und von weiter weg. Es gebe Mitarbeiter, die gerne mit dem Rad fahren, daher sei es wichtig, dass die Wegeverbindungen für den Radverkehr verbessert werden. Gleiches gelte für den ÖPNV und die angedachten Schnellbuslinien. Mindestens genauso wichtig sei der Transport. Jeden Tag werden viele Güter in den Chempark transportiert. Unkritisch seien die Transporte mit dem Schiff und der Bahn. Kritisch seien die vielen Lkw (einige 1.000) pro Tag. Sie müssten möglichst kurze Wege von der Autobahn in den Chempark haben. Durch die Brückensanierung sei das derzeit leider nicht möglich.

Frau Böcker fragt Frau Babbatz was aus Sicht der IHK am Zielkonzept für den Mobilitätskonzept besonders wichtig sei und welche Kompromisse die IHK auch mitzutragen bereit sei. Frau Babbatz erläutert, es sei ein wichtiges Anliegen, von außen erreichbar zu bleiben. Die IHK habe den Wirtschaftsverkehr im Fokus, aber auch das Thema Umweltschutz (u.a. mit dem Angebot eines kostenlosen Lehrgangs für betriebliche Mobilitätsmanager). Das IHK Wirtschaftsgremium befasse sich mit dem Thema Mobilität und Erreichbarkeit. Die Viele Ansätze im Mobilitätskonzept seien wichtig für die Wirtschaft. Klar sei aber auch, dass viele Güter nicht mit dem Lastenfahrzeug transportiert werden könnten. Die Unternehmer würden sich sehr bewegen. Für junge Menschen sei ein Auto nicht mehr so wichtig, sondern eher ein ökologisch umsichtiger Arbeitgeber. Auch vor dem Hintergrund des Fachkräftemangels müssten sich Unternehmen bewegen. Es gehe um eine Politik der kleinen Schritte.

Frau Böcker fragt Herrn Nettesheim, welche der Handlungsansätze aus seiner Sicht für den öffentlichen Verkehr und die Zukunft der Mobilität in Leverkusen besonders wegweisend seien. Herr Nettesheim bestätigt, die Erwartungen an den ÖPNV seien groß. Der ÖPNV habe noch nicht die Bedeutung in der Stadt, die er für eine umweltfreundliche Mobilität haben sollte. Die wupsi GmbH möchte sich als Mobilitätsdienstleister für die Stadt präsentieren, nicht nur mit Bussen, sondern auch mit multimodalen Angeboten, z.B. mit dem Fahrradverleihsystem. Es müssten aber Prioritäten gesetzt werden. Ein positives Signal sei der Beschluss des Stadtrats für ein den Aufbau eines Schnellbussystems. Dies solle installiert und dann schrittweise ausgebaut werden.

- Aus dem Teilnehmerkreis wird nachgefragt, ob Herr Dr. Bornewasser Zahlen über die Nutzung des Jobtickets hat und wie er die Verbreitung des Jobtickets unterstütze. Herrn Dr. Bornewasser liegen die Zahlen nicht vor, die Firmen agieren hier selbständig. Das Thema werde in der regelmäßig tagenden Chemparkkonferenz behandelt. Die Hemmschwelle für die Nutzung des Jobtickets sei deutlich reduziert, seit auch kleinere Unternehmen mitmachen könnten.
- Ein Teilnehmer regt an, die Parkgebühren deutlich zu erhöhen. Diese seien seit 20 Jahren unverändert, während die Preise für Bustickets regelmäßig steigen würden.

Eine Teilnehmerin führt hierzu das Beispiel Freiburg an. Hier habe sich die Stadt in einer schwierigen Lage für eine deutliche Taktverdichtung entschieden und so die Nutzerzahlen im ÖPNV so sehr verbessern können, dass heute weniger Schulden anfallen würden. Sie erachte es als sehr ungerecht, dass Studierende quasi umsonst in ganz Nordrhein-Westfalen fahren können, während Auszubildende und FÖJler das gleiche zahlen müssten wie gut verdienende Banker.

- Ein Teilnehmer erachtet Maßnahmen wie die Erhöhung der Parkgebühren in Leverkusen als nicht umsetzbar. Er regt an, nur realistische Maßnahmen zu überlegen. Er bittet auch den Chempark um Unterstützung, dann wäre z.B. eine Behelfsbrücke für Rad- und Fußverkehr realisierbar, um die großen Umwege zu vermeiden.

Frau Böcker bittet, sich im Austausch zunächst nicht zu bremsen und auch weitgehende und visionäre Maßnahmen einzubringen. Es ist im weiteren Verfahren zu prüfen, was umsetzbar sei und was nicht.

2.4. Schlussfolgerungen für das Handlungskonzept

Frau Böcker bittet die Beteiligten, sich entlang einer gedachten Linie von 0 bis 100% anhand folgender Fragestellung aufzustellen, um einen Eindruck von der gewünschten Tragweite des Mobilitätskonzepts zu erhalten:

Wieviel Veränderung wünschen Sie sich für die Mobilität in Leverkusen?

Die überwiegende Mehrzahl der Beteiligten stellt sich auf der Linie zwischen 50 und 100% auf. Es werden also größere Veränderungen gewünscht. Diesen Impuls bittet Frau Böcker mit in die Gruppengespräche zu nehmen.

3. Vertiefung des Handlungskonzepts

Im Anschluss haben die Teilnehmerinnen und Teilnehmer in vier Gesprächsgruppen Gelegenheit, das Handlungskonzept zu diskutieren und zu vertiefen:

- Nahmobilität mit Jan Diesfeld
- Mobilität zwischen den Stadtteilen mit Christian Schipplück
- Pendlermobilität mit Thomas Mattner
- Umstiegspunkte/Schnittstellen mit Christof Tielker

Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer werden gebeten, in der ersten Phase in der Gesprächsgruppe zu bleiben, die ihnen aufgrund eines Loses (Bonbon auf dem Sitz) zugeteilt wurde. Im Anschluss besteht Gelegenheit, die Ergebnisse der anderen Gruppen zu prüfen und bei Bedarf zu kommentieren.

In der Gesprächsphase stellt der Fachplaner zunächst das Themenfeld mit den zugehörigen Handlungsansätzen vor. Diese werden diskutiert und ergänzt. Im weiteren Verlauf haben die Teilnehmerinnen und Teilnehmer die Möglichkeit, in Untergruppen Steckbriefe für ausgewählte Maßnahmen auszufüllen und so ihre Vorschläge zu vertiefen.

Die Stichpunkte aus den Gruppen sind im Anhang festgehalten. Zum Abschluss stellen die Gesprächsleitungen wesentliche Ergebnisse aus den Gruppen vor.

3.1. Gesprächsgruppe Nahmobilität (Gesprächsleitung: Jan Diesfeld)

Die Gruppe vertieft zunächst gemeinsam wesentliche Handlungsansätze für die Nahmobilität in den Stadtteilen identifiziert und in Untergruppen.

Ein Ansatz zielt darauf, Wartezeiten im Fußverkehr zu verringern, an Ampeln und anderen Übergängen. Eine Untergruppe hat das Thema Sicherheit im Fußverkehr bearbeitet. Hier ging es besonders darum, Angsträume abzubauen und das Sicherheitsempfinden zu stärken. Dafür werden eine bessere Beleuchtung und Einsehbarkeit von Wegen, aber auch Sicherheitspatrouillen an Brennpunkten empfohlen. In der Folge könnten Fußwege belebt werden, so dass wiederum das Sicherheitsempfinden verbessert wird.



Austausch in der Gruppe Nahmobilität

Maßnahmen für den Radverkehr werden formuliert, hier geht es darum, Radverkehr stärker zu bevorzugen bzw. auch zu separieren. Es werden Empfehlungen für die Gestaltung von Kreisverkehren im Sinne eines sicheren Radverkehrs erarbeitet. Auch wird die Umwandlung der Kölner Straße in eine Fahrradstraße (ggf. als Einbahnstraße) nach der Verkehrsentlastung durch die Europaallee empfohlen. Für Schleichbusch wird eine Entlastung und Aufwertung des Zentrums durch die Nutzung des Karl-Carstens-Ring empfohlen.

Eine Gruppe befasst sich mit einem Konzept für den Busverkehr in Stadtteilen: In Ergänzung zu den Schnellbuslinien, die als Achsen die Stadtteile verbinden, werden Ringbuslinien innerhalb der Stadtteile angeregt, mit guter Anbindung an den Schnellbusverkehr. Ein Teilnehmer ergänzt, es gehe um attraktive Mobilitätsangebote für alle Menschen, auch ohne Autobesitz. Es sei nicht attraktiv, wenn die Busse Schleifen fahren und auf vielen Umwegen weite Strecken zurücklegen würden, so dass eine Verbindung, die mit Auto in 15 Minuten bewältigt werden könnte, mit dem Bus in 1 Stunde dauert. Die Ringbusse könnten kleiner sein und müssten nicht in zwei Richtungen fahren, so dass hier Kosten gespart werden könnten. Dabei müssten bessere Taktdichten auch abends und am Wochenende angeboten werden.

Frau Böcker fragt in der Vorstellungsrunde Herrn Nettessheim von der wupsi, ob derartige Ideen im Hause der wupsi GmbH bereits überlegt werden. Herr Nettessheim bestätigt dies, schränkt aber ein, er habe ein Problem damit, zusätzliche Umstiege in eine Verbindung einzubauen. Der Fahrgast würde gerne durchfahren, zudem erhöhe dies die Reisezeit. Ein Teilnehmer bemerkt, dass die Dauer der Wegstrecke durchaus relevant sei und dass bei hohen Taktdichten ein Umstieg kein großes Problem wäre. Herr Nettessheim gibt zu bedenken, dass der Busverkehr ein Defizitgeschäft sei und bleiben werde. Herr Diesfeld bemerkt, es sei Aufgabe des Mobilitätskonzepts solche Bedarfslagen aufzuzeigen.

Ein Teilnehmer ergänzt, die „Bettelampeln“ sollten abgeschafft werden. Eingeschränkt wird, dies gelte für Verkehrsknoten mit Ampeln für den Autoverkehr. Aber an einfachen Querungen über eine Straße wären Rufampeln sehr praktisch. Instandhaltung von Rad- und Fußwegen wird als weiterer Punkt eingebracht.

3.2. Gesprächsgruppe Mobilität zwischen den Stadtteilen (Gesprächsleitung: Christian Schiplick)

In der Gruppe werden Maßnahmen für das Radverkehrsnetz vertieft und Ergänzungen im Streckennetz empfohlen, aber auch Streckenabschnitte kritisch hinterfragt, wenn hier der erforderliche Standard ggf. in den nächsten Jahren nicht erreicht werden könnte. Maßnahmen für den Radverkehr sollten künftig E-Scooter berücksichtigen.

Ein wichtiges Thema seien grüne und straßenunabhängige Wege für den Radverkehr gewesen. Die vorhandenen Radwege sollten besser instand gehalten werden.

Das Thema Sicherheit zwischen Fuß- und Radverkehr sei mitzudenken.

Eine Gruppe befasst sich mit dem ÖPNV-Netz und einem 365-Euro-Ticket, um das Preis-Leistungs-Verhältnis zu verbessern. Es wird erörtert, was ein Schnellbussystem leisten sollte, wieviel Haltestellen sinnvoll wären und wie die Haltestellen ausgestattet werden sollten.



Gruppe Mobilität zwischen den Stadtteilen

Eine weitere Gruppe beschäftigt sich mit Stadtbahnlinien, so z.B. mit der Verlängerung der Linie 4 Richtung Burscheid einschließlich eines P&R-Parkplatzes auf der Grünen Wiese in Neuboddenberg, um von dort aus über Leverkusen in einem Zug nach Köln durchfahren zu können. Damit könnte das Kölner Kreuz entlastet werden, auch die Wermelskirchener könnten diese Verbindung nutzen. Die umliegenden Gemeinden müssten in die Planung einbezogen werden. Die auf dieser Strecke bereits existierende Busverbindung wird als nicht so attraktiv im Vergleich mit einer Stadtbahnverbindung gesehen. Schienengebundene Systeme seien attraktiver. Ein Teilnehmer befürchtet in der Vorstellungsrunde, dass ein größerer Pendlerparkplatz in Neuboddenberg vor Ort auf Widerstand stoßen könnte.

Für den Schnellbusverkehr wird abschließend betont, dass der Schnellbus von dem Verkehr, der „an jeder Milchkanne hält“ getrennt werden müsste. Eine Schnellverbindung zwischen Opladen und dem Rheindorfer Bahnhof wäre wichtig. Eine Idee ist, den Fahrplan abzuschaffen und stattdessen eine verlässliche dichte Taktung anzubieten. Die Verlängerung der Straßenbahn bis zum Chempark wird angeregt, doch hier gibt es schon eine S-Bahn-Station. Allerdings könnte eine Schnellbusverbindung ins Bergische mit einer Busspur auf dem Willy-Brandt-Ring sinnvoll sein.

3.3. Gesprächsgruppe Pendlermobilität (Gesprächsleitung: Thomas Mattner)

Herr Mattner erläutert, beim Pendlerverkehr gehe es vor allem um die alltäglichen Arbeitswege. Diese würden in Leverkusen noch zum Großteil mit dem Auto zurückgelegt. Daher haben sich die Untergruppen hier mit den Fragen befasst: Wie können auf Arbeitswegen alternative Verkehrsarten gefördert werden, auch für Teilstrecken und wie kann die letzte Meile, die oft mit dem Auto zurückgelegt wird, verkürzt bzw. auch alternativ zurückgelegt werden.

Um Alltagsverkehre auf alternative Verkehrsarten zu verlagern müssen attraktive und zügige Verbindungen angeboten werden. Eine Gruppe setzt sich mit der Busbeschleunigung auseinander. Sie sieht als einzigen Weg die Einrichtung weiterer Busspuren zu Lasten des Kfz-Verkehrs. Aus dem Teilnehmerkreis wird bei der Vorstellungsrunde noch einmal auf die Schnellbuslinien und Ringbuslinien verwiesen. Auch mit diesem Angebot wäre eine Beschleunigung auf weiteren Strecken möglich.



Gespräch zur Pendlermobilität

Eine Untergruppe befasst sich mit der letzten Meile. Hier wird das Fahrradverleihsystem als ein wichtiges Angebot gesehen. Um die letzte Meile zu verkürzen könnte das Haltestellenangebot verdichtet werden. Warum nicht auf Haltestellen verzichten? Die letzte Meile könnte verkürzt werden, wenn die Fahrgäste unterwegs den Ausstieg unabhängig von Haltestellen anzeigen könnten bzw. mit einem Schild auf der Strecke um Einlass bitten könnten. Auch werden E-Sooter als ein interessantes Angebot für die letzte Meile angesehen (E-Mobilitätshubs).

Eine weitere Untergruppe befasst sich mit Radschnellverbindungen. Das Netz für Leverkusen müsste deutlich ausgeweitet werden und es müsse über die Kommune hinausgedacht werden. Es gebe viele Pendler von außerhalb, die Zentren müssten mit einem vorzüglichen Netz verbunden werden, um mehr Autoverkehr auf das Fahrrad zu verlagern und für diejenigen Platz zu schaffen, die auf das Auto angewiesen sind.

3.4. Gesprächsgruppe Umstiegspunkte/Schnittstellen (Gesprächsleitung: Christof Tielker)

Die Gruppe befasst sich mit der Ausstattung von Mobilstationen an Umstiegspunkten zwischen Verkehrsträgern. In dieser Gruppe werden keine Untergruppen gebildet. Die Maßnahmenswerpunkte werden gemeinsam erörtert. Hierbei geht es um folgende Fragen:

1. Wo liegen innerstädtische Schnittstellen / Umstiegspunkte?
2. Wie ist eine wichtige Priorisierung wichtiger Umstiegspunkte möglich?
3. Welche Ausstattungsmerkmale gehen mit den unterschiedlichen Kategorien von Mobilstationen einher?



Gesprächsgruppe Umstiegspunkte/Schnittstellen

Zur Frage nach innerstädtischen Umstiegspunkten bzw. Schnittstellen wird angemerkt, dass zu beachten ist wer einen innerstädtischen Umstiegspunkt bzw. eine Schnittstelle nutzt. So können Auspendler andere Ansprüche an eine Mobilstation haben als Einpendler. Als wichtige Umstiegspunkte bzw. Schnittstellen werden insbesondere die Stadtteilzentren genannt sowie u.a. die Haltestellen Schlebusch Post, Klinikum und Rheindorf Süd.

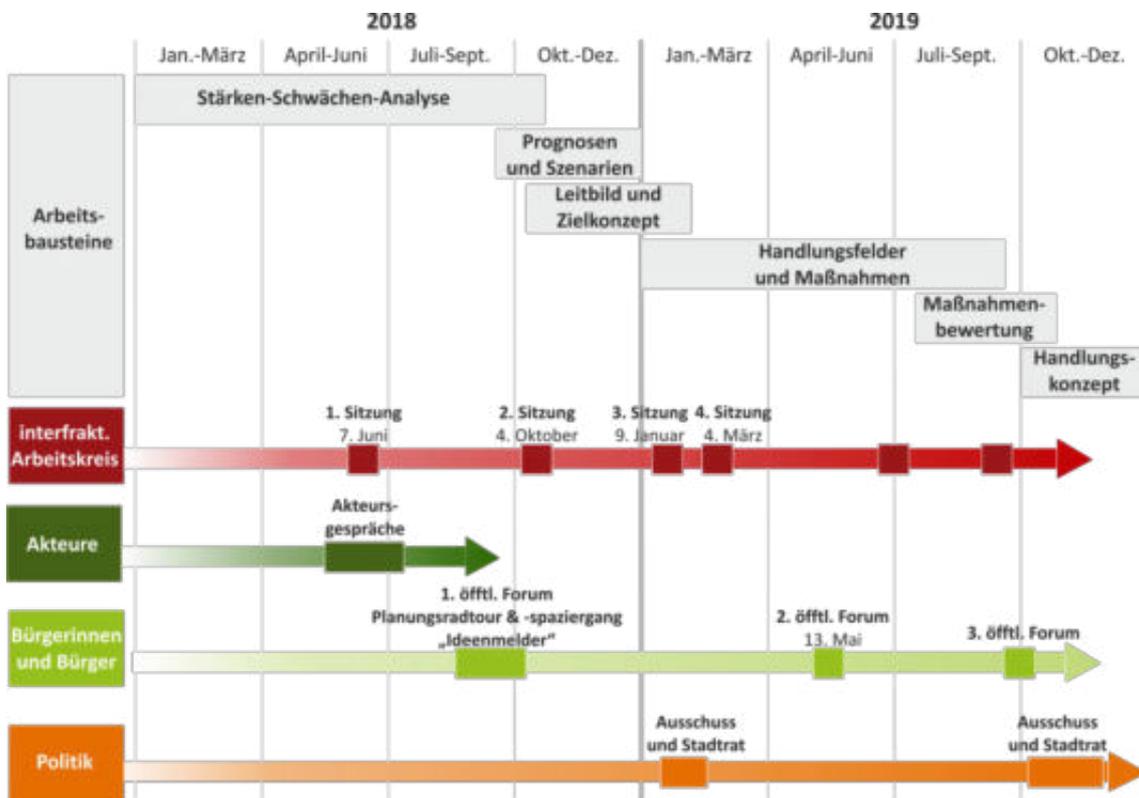
Es wird angeregt, Mobilstationen systematisch zu verorten und zu kategorisieren: Je nach überörtlicher Bedeutung des jeweiligen Umstiegspunkt sollte dieser einer bestimmten Kategorie zugeordnet sein. Jeder Kategorie werden bestimmte Ausstattungsqualitäten zugeordnet. Hieraus ergibt sich ein verlässlicher Standard in unterschiedlichen Abstufungen. Als unterste Kategorie werden festgehalten: Fahrradbügel, Notrufsäule, beleuchteter Unterstand. In der höheren Kategorie kann auch ein Kiosk ein Ausstattungsmerkmal sein. Generell wird die Zugänglichkeit zur Mobilstation und deren Erkennbarkeit als solche als ein entscheidender Faktor angesehen.

Ein Teilnehmer ergänzt, es wäre wichtig, die Stadt und die Zentren zunächst zu vermessen, die Wege und die Gesetzmäßigkeiten zu kartieren, um verantwortungsvoll und quantifizierbar die Mobilstationen zu verorten. Verkehre verändern sich sehr schnell, das ist auch von Baustellen und ähnlichem abhängig. Hier sei neben aktuellem Datenmaterial insbesondere die Einbeziehung lokaler Akteure (z.B. ortskundige Bürgerinnen und Bürger, Vereine, Seniorenvertretungen usw.) nötig. Frau Böcker bemerkt, auch dies könnte ein weiterer Maßnahmenansatz sein, hier bessere Datengrundlagen herzustellen.

4. Blick in die Zukunft

Herr Diesfeld gibt ein Feedback zur Arbeitsphase und bedankt sich für die Hinweise. Es seien viele detaillierte Vorschläge gekommen, die nun geprüft und einbezogen werden könnten. Es seien auch Vorschläge dabei, die die Planer in der Ausrichtung bestärken würden.

Frau Böcker informiert über das weitere Vorgehen.



Zeitplanung für das Mobilitätskonzept 2030+

Das 3. öffentliche Forum wird im Herbst 2019 stattfinden. Hier soll das Maßnahmenkonzept vorgestellt werden, das anschließend der Politik vorgelegt wird. Aus dem Teilnehmerkreis wird gefragt, wie die Teilnehmerinnen und Teilnehmer erfahren können, wie die Politik mit den Ergebnissen umgeht. Es wäre wichtig, auch eine Begründung über politische Entscheidungen zu erfahren nach der Beteiligung.

Herr Syring nimmt diesen Hinweise mit. Hinweise, Anregungen und fragen zum Mobilitätskonzept können während des gesamten Prozesses an Herrn Syring, christian.syring@stadt.leverkusen.de, geschickt werden.

Die Informationen, in einiger Zeit auch die Dokumentation und Präsentation stehen auch online zur Verfügung: www.mobil-lev.de

Frau Böcker und Herr Syring bedanken sich herzlich für die engagierte Mitwirkung der Beteiligten und wünschen einen guten Heimweg.

5. Anhang: Notizen von den Wänden

5.1. Gesprächsgruppe Nahmobilität (Gesprächsleitung: Jan Diesfeld)

Stichpunkte von der Wand

- zu Fuß
 - Wartezeiten verringern
 - mehr Übergänge/Zebrastrifen an Bushaltestellen
 - Sicherheit verbessern/Angsträume
 - Barrierefreiheit in den Stadtteilen
 - Instandhaltung der Rad- und Fußwege
- mit dem Rad
 - durchgängige Markierung in Einbahnstraße
 - Radverkehr separieren
 - Radverkehr bevorzugen
 - Baustellenverkehr/Radverkehr
 - Opladen: Fahrradstraße Kölner Str.
- mit dem Auto
 - Werkstättenstraße: Problem durch Verkehrsberuhigung
 - Bonner Str. → Säuberung
 - Stadtautobahn zerschneidet Küppersteg
 - Hardenbergstraße beleben
 - + Einbahnstraße (auch Schlebusch)
- mit dem Bus
 - barrierefreie Haltestellen/Busse
 - Verbesserung der Verbindungen am Wochenende
 - bessere Umstiegsbeziehungen
 - Verknüpfung S-Bahn
 - Straßenbahn für Leverkusen → Entlastung der Straßen
- Übergreifend
 - Kastanienallee/Tierheim → Rad, Fuß, Auto trennen
 - Beispiel Stadtteilverbindung: Bürri-Opladen → Trampelpfad
 - Wupperstraße: Rad- und Fußweg

- Wupsi, VRS/VRR
- Stadt
- National Express

Maßnahmensteckbrief: Ringbus-Linien in den Stadtteilen

1. Wie beschreiben wir die Maßnahme? Welche Bausteine gehören für uns unbedingt dazu?
 - Weniger Haltestellen auf den Schnellbuslinien zwischen den Stadtteilen
 - Innerhalb der Stadtteile kurzgetaktet Wohngebiete erschließen
 - Haltestellen sind Aufnahmepunkt/Schnittstelle (zwischen Schnellbus und Stadtteilbus)
 - Ergänzung aus einer Skizze: In den Stadtteilen jeweils eine Ringbuslinie, welche den jeweiligen Stadtteil feinmaschig erschließt; diese Ringbuslinie wird mit Schnellbuslinien verknüpft, die zwischen den Stadtteilen fahren
2. Was wollen wir mit der Maßnahme erreichen?
 - Kurze Wege zum ÖPNV
 - Älteren Menschen Beteiligung an der Mobilität ermöglichen
3. Welche Voraussetzungen erachten wir als wichtig, um die Maßnahme umzusetzen?
 - Kurzgetaktete Ringbuslinie jeweils im Stadtteil
4. Wo könnte die Maßnahme umgesetzt werden?
 - In den Stadtteilen von Leverkusen
5. Welche Akteure sollen eingebunden werden?
 - Wupsi
 - Stadt

Maßnahmensteckbrief: Mülheimer Straße

1. Wie beschreiben wir die Maßnahme? Welche Bausteine gehören für uns unbedingt dazu?
 - Umwandlung in eine Einbahnstraße mit beidseitig getrenntem Radweg
2. Was wollen wir mit der Maßnahme erreichen?
 - Entlastung der Innenstadt
3. Welche Voraussetzungen erachten wir als wichtig, um die Maßnahme umzusetzen?
 - Konsequente Durchsetzung des Verkehrskonzeptes Mülheimer Straße mit Verweis auf Umgehung Karl-Carstens-Ring
4. Wo könnte die Maßnahme umgesetzt werden?
5. Welche Akteure sollen eingebunden werden?
 - Anwohner
 - Nahversorger

Maßnahmensteckbrief: Ringverkehr Opladen

1. Wie beschreiben wir die Maßnahme? Welche Bausteine gehören für uns unbedingt dazu?
 - Umwandlung Kölner Straße -> Humboldtstraße als Einbahnstraße, mit beidseitig getrennten (richtungsgetreunt) Fahrradwegen
2. Was wollen wir mit der Maßnahme erreichen?
 - Anschluss Balkantrasse Richtung B8
 - Minderung Emission Innenstadt -> Wohnqualität
3. Welche Voraussetzungen erachten wir als wichtig, um die Maßnahme umzusetzen?
 - Einbeziehen der Europaallee ins Gesamtkonzept
4. Wo könnte die Maßnahme umgesetzt werden?
5. Welche Akteure sollen eingebunden werden?
 - Wupsi
 - Anwohner

Maßnahmensteckbrief: Kreisverkehre

1. Wie beschreiben wir die Maßnahme? Welche Bausteine gehören für uns unbedingt dazu?
 - Rennbaumstraße – Staufenbergstraße 2-spurig
 - Rennbaumstraße – Rat-Deycks-Straße 2 spurig oval
 - Schlebusch/B51/Haus Nazareth
2. Was wollen wir mit der Maßnahme erreichen?
 - Besserer Verkehrsfluss
 - Vorrang für den Radverkehr
 - Sicherer Radverkehr
3. Welche Voraussetzungen erachten wir als wichtig, um die Maßnahme umzusetzen?
 - Eigene Spur für den Radverkehr
 - Regionale einbinden
 - Zebrastreifen sollten nicht zu dicht am Kreisverkehr liegen
4. Wo könnte die Maßnahme umgesetzt werden?
 - Opladen Bürrig
 - Bergisch-Neukirchen - Leichlingen
5. Welche Akteure sollen eingebunden werden?

Maßnahmensteckbrief: Angsträume abbauen

1. Wie beschreiben wir die Maßnahme? Welche Bausteine gehören für uns unbedingt dazu?
 - Fußwege sollen wieder genutzt werden können, ohne Angst haben zu müssen
2. Was wollen wir mit der Maßnahme erreichen?

- Sicherheitsempfinden stärken
- Diese Räume würden dann wieder genutzt

3. Welche Voraussetzungen erachten wir als wichtig, um die Maßnahme umzusetzen?

- Beleuchtung
- Sicherheitspatrouille/Security-Dienst
- Beschilderung

4. Wo könnte die Maßnahme umgesetzt werden?

- Beispiele: Weg vom Forum zur Siedlung Neuenhof, der Park an der Doktorsburg

5. Welche Akteure sollen eingebunden werden?

- Ordnungsamt
- Grünflächenamt

5.2. Gesprächsgruppe Mobilität zwischen den Stadtteilen (Gesprächsleitung: Christian Schipplick)

Stichpunkte von den Karten

Radverkehr/E-Scooter etc.

- grüne Wege + Pflege
- straßenunabhängig
- ...
- Kreuzungspunkte
- alle Stadtteile berücksichtigen (für alle Maßnahmen)
- Fußverkehr stärker berücksichtigen, Verkehrssicherheit stärken
- Radwege ergänzen
- Radwege instand setzen

ÖV:

- Haltstellengestaltung
- Verbindung Wiesdorf-Opladen
- Verbindung Schlebusch-Chempark

Maßnahmensteckbrief: 365€. Ticket / 1€ pro Tag

1. Wie beschreiben wir die Maßnahme? Welche Bausteine gehören für uns unbedingt dazu?

- Beispiel nehmen an Linie 220
- wenig Haltestellen
- bessere Taktung
- Schnellbus (Opladen-Rheindorf)
- P&R an Schnellbus-Endstation
- Leihräder-Anbindung
- E-Scooter
- Infotafeln/App kein Fahrplan

2. Was wollen wir mit der Maßnahme erreichen?

- bessere Nutzung
- mehr Nutzer

3. Welche Voraussetzungen erachten wir als wichtig, um die Maßnahme umzusetzen?

- Geld
- Bewusstsein

4. Wo könnte die Maßnahme umgesetzt werden?

- zwischen Bahnhöfen

- Rheindorf-Opladen
- überall

5. Welche Akteure sollen eingebunden werden?

- wupsi
- Kämmerer

Diskutiert haben: Koch, Forsbach, Wasterweier, Scheloh

Maßnahmensteckbrief: Verlängerung der KVB Linie 4

1. Wie beschreiben wir die Maßnahme? Welche Bausteine gehören für uns unbedingt dazu?

- Verlängerung über Schlebusch bis Burscheid-Mitte
- Haltepunkte: Schlebusch-Mitte, Leimbacher Berg, Neuboddenberg, Burscheid
- Notwendig P+R Burscheid + Schlebusch (allerdings schwierig, aber), gute Möglichkeit auf der grünen Wiese in Leverkusen-Hahnenblecher/Neuboddenberg

2. Was wollen wir mit der Maßnahme erreichen?

- Entlastung des Kreuzes und des gesamten Kölner Ringes in dem Pendler aus Burscheid, Odenthal und ggf. aus Wermelskirchen eingesammelt werden

3. Welche Voraussetzungen erachten wir als wichtig, um die Maßnahme umzusetzen?

- politische Einigkeit und Schulterchluss der betroffenen Kommunen
- Topographische und sonstige Machbarkeit

4. Wo könnte die Maßnahme umgesetzt werden?

- s. unter Nr. 1 → Haltepunkte

5. Welche Akteure sollen eingebunden werden?

- Politik und Verwaltung der Kommunen+VRS

Diskutiert haben: Uwe Bartels, Manfred Schröder, Eva Barbatz

Maßnahmensteckbrief: ohne Bezeichnung

1. Wie beschreiben wir die Maßnahme? Welche Bausteine gehören für uns unbedingt dazu?

- Komfortroute Altenrather Straße-Borsigstraße
- baulich nicht machbar, ebenso wenig Rathenaustraße
- Rheindorf – Opladen verbesserungsbedürftig

2. Was wollen wir mit der Maßnahme erreichen?

- Plan in Prüfung
- Ausweisung

Maßnahmensteckbrief: ohne Bezeichnung

1. Wie beschreiben wir die Maßnahme? Welche Bausteine gehören für uns unbedingt dazu?

- schnelle Radverbindung von Lützenkirchen
- Steinbüchel nach Opladen z. Zt. nur möglich über Lützenkirchener Straße s. Quettinger Straße → so gut wie keine Radwege

2. Was wollen wir mit der Maßnahme erreichen?

- sichere Möglichkeit für Radfahrer schnell nach Opladen zu kommen
- Alternativrouten sind deutlich länger

3. Welche Voraussetzungen erachten wir als wichtig, um die Maßnahme umzusetzen?

- Vorrang des Pkws zurückfahren
- Radverkehr bevorzugen

4. Wo könnte die Maßnahme umgesetzt werden?

- sowohl an der Lützenkirchener Straße als auch an der Quettinger Straße

Diskutiert haben: M. Schröder

5.3. Gesprächsgruppe Pendlermobilität (Gesprächsleitung: Thomas Mattner)

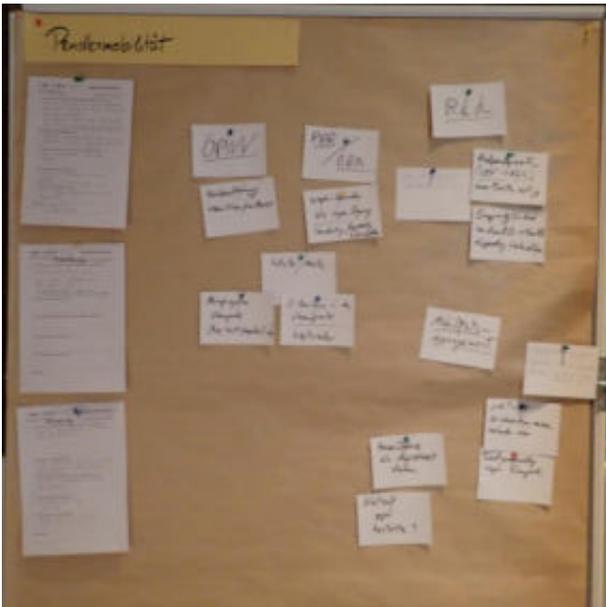
Stichpunkte von der Wand:

- ÖPNV
 - Busbeschleunigung: kein Stau für Busse
 - letzte Meile
 - Abrufsystem Chempark (Bus hält flexibel an)
 - E-Buslinie in den Chempark

- P&R/B&R
 - wupsi-Leihräder als super Ergänzung
 - Überdachung, Regenkleidung, Schließfächer
 - letzte Meile
 - Leihräder

- Rad
 - alte A1-Brücke für Radverkehr stehen lassen
 - Radpendlerroute (Leverkusen → Köln), neue Route nötig
 - Europaring für Rad
 - Windthorststraße → Fahrradstraße
 - Küppersteg: Lücke schließen

- Mobilitätsmanagement
 - Home Office als Möglichkeit stärken
 - Jobticket: ÖV-Verbindungen müssen verbunden sein
 - Leistungsausweitung, wupsi:Chempark
 - Gleitzeit gegen Bustakte (es wird mit zunehmender Gleitzeit schwieriger, die passende Busbedienung für ein Gewerbegebiet zu finden)
 - Schulisches Mobilitätsmanagement: z.B. Organisation von Busverbindungen zwischen verschiedenen Gymnasien, sofern ein Leistungs- oder Grundkurs an einer Schule nicht zu Stande kommt



Sammlung von Stichpunkten an der Wand

Maßnahmensteckbrief: Letzte Meile

1. Wie beschreiben wir die Maßnahme? Welche Bausteine gehören für uns unbedingt dazu?

- Verbesserung der letzten Meile durch Bau mehrerer Haltestellen
- Halten außerhalb der Haltestellen bei Bedarf (auch für Einstieg)
- kurze Wege an Umstiegspunkten
- Free-flowing bei E-Rollern/E-Scooter (mehr Abgabepunkte)
- Arbeitgeber einbeziehen (z.B. E-Buslinie in dem Chempark als Anreiz – weniger Einfahrtausweise; Ausweiskontrolle im Bus)
- Monowheels im Schließfach

2. Was wollen wir mit der Maßnahme erreichen?

- Attraktivität des Umweltverbundes (Bahn/Bus/E-Roller) steigern
- Attraktivität der Arbeitsplätze (kürzere Arbeitswege bzw. Komfortsteigerung)

3. Welche Voraussetzungen erachten wir als wichtig, um die Maßnahme umzusetzen?

- einfach, kostengünstig/neutral; Anreize schaffen
- komfortabel

4. Wo könnte die Maßnahme umgesetzt werden?

- Parkplatz, bzw. S-Bahn Chempark → Chempark
- Bahnhöfe
- Verbindung der beiden Nord/Süd-Achsen

5. Welche Akteure sollen eingebunden werden?

- wupsi, Arbeitgeber; Unternehmen (IHK), Wirtschaftsförderung; Stadt

Diskutiert haben: Fr. Lüden-Broens, Hr. Holthus, Hr. Veith

Maßnahmensteckbrief: Busbeschleunigung

1. Wie beschreiben wir die Maßnahme? Welche Bausteine gehören für uns unbedingt dazu?

- Mobilitätsstationen
- Ausweiten Stadtgrenze
- ÖPNV Spuren stärken
- gesellschaftliche Akzeptanz
- Schnellbuslinie Opladen-Düsseldorf

Maßnahmensteckbrief: Radverbindungen

1. Wie beschreiben wir die Maßnahme? Welche Bausteine gehören für uns unbedingt dazu?

- Ausweitung Radpendlerrouten auf Leverkusen
- Verbindung der Stadtteilzentren

2. Was wollen wir mit der Maßnahme erreichen?

- schnelle, direkte, sichere Erreichbarkeit für Pendler
- Erhöhung des Radanteils
- Attraktivierung der Routen
- Platz auf der Straße

3. Welche Voraussetzungen erachten wir als wichtig, um die Maßnahme umzusetzen?

- Fördermittel, Politikbereitschaft + Bürgerschaft
- Umweltbildung

4. Wo könnte die Maßnahme umgesetzt werden?

- Bundesmittel für Standards schwierig
- siehe Plan

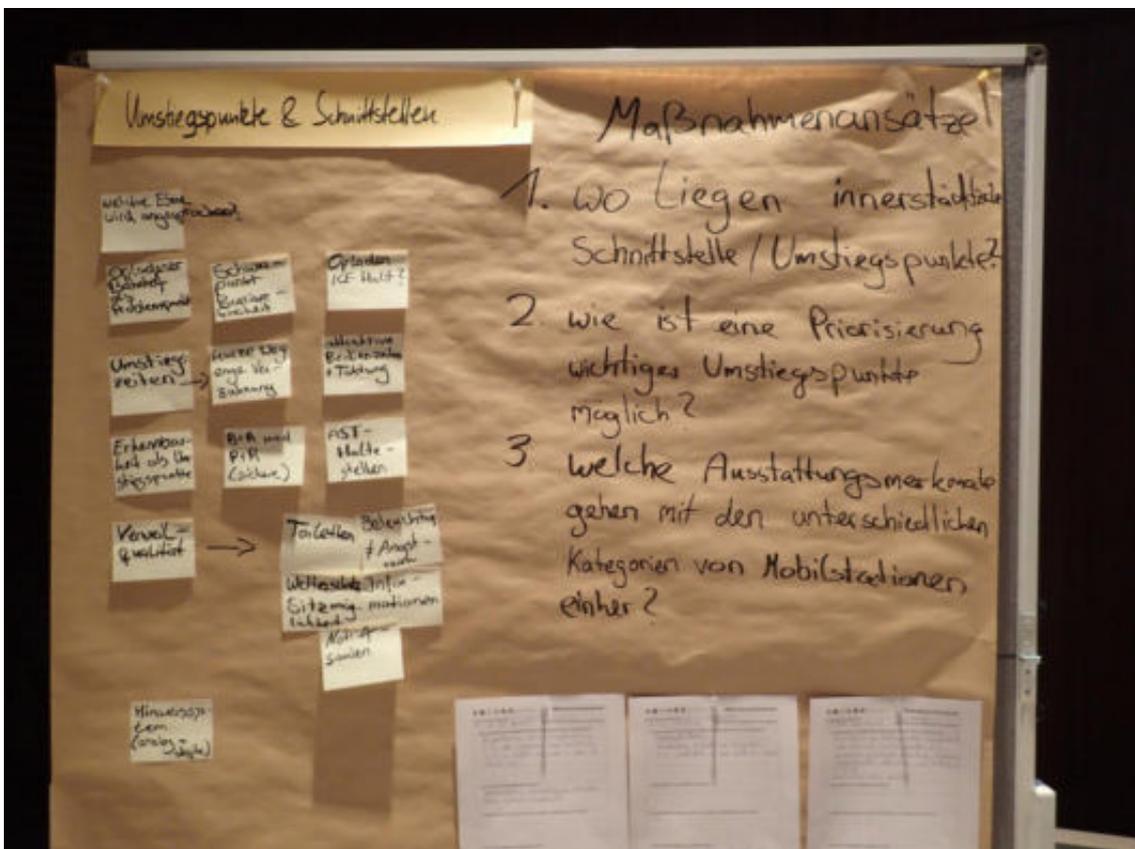
5. Welche Akteure sollen eingebunden werden?

- Schulen, Verwaltung + Politik
- ADFC, IHK, Chempark

5.4. Gesprächsgruppe Umstiegspunkte/Schnittstellen (Gesprächsleitung: Christof Tielker)

Stichpunkte von der Wand:

1. Wo liegen innerstädtische Schnittstellen/Umstiegspunkte?
2. Wie ist eine wichtige Priorisierung wichtiger Umstiegspunkte möglich?
3. Welche Ausstattungsmerkmale gehen mit den unterschiedlichen Kategorien von Mobilstationen einher?
 - Welche Ebene wird angesprochen?
 - Opladener Bahnhof als Problempunkt
 - Schwerpunkt Barrierefreiheit
 - Opladen ICE-Halt?
 - Umstiegszeiten --> kurze Wege, enge Verzahnung
 - attraktive Bedienzeiten + Taktung
 - Erkennbarkeit als Umstiegspunkte
 - B&R und P&R (sichere)
 - AST-Haltestellen
 - Verweilqualität → Toiletten, Beleuchtung ≠ Angstraum, Wetterschutz, Sitzmöglichkeiten, Informationen, Notrufsäulen
 - Hinweissystem (analog + digital)



Sammlung von Stichpunkten an der Wand

Maßnahmensteckbrief: Wie ist eine Hierarchisierung möglich?

1. Wie beschreiben wir die Maßnahme? Welche Bausteine gehören für uns unbedingt dazu?
 - grundsätzliche Zielentwicklungsformulierung (z.B jeder Leverkusener muss innerhalb von 5 bis 10 Minuten am ÖPNV sein, und in dann 10 Minuten „weg“)
2. Was wollen wir mit der Maßnahme erreichen?
 - Bestandsaufnahme
 - Einbeziehung von vorhandenen Daten, Stadtentwicklungsprojekte
5. Welche Akteure sollen eingebunden werden?
 - Bürger vor Ort, Vereine, Seniorenvertretungen

Maßnahmensteckbrief: Wo liegen innerstädtische Umstiegspunkte

1. Wie beschreiben wir die Maßnahme? Welche Bausteine gehören für uns unbedingt dazu?
 - Unterscheidung Einpendler vs. Auspendler bzw. innerstädtisch vs. über städtische Grenzen
 - Platz auf der Straße
4. Wo könnte die Maßnahme umgesetzt werden?
 - Schlebusch Post, Klinikum, Rheindorf Süd
 - Stadtzentren insbesondere

Maßnahmensteckbrief: Ausstattungsmerkmale an Mobilitätsstationen

1. Wie beschreiben wir die Maßnahme? Welche Bausteine gehören für uns unbedingt dazu?
 - Barrierefreiheit der Umstiegspunkte (Zugänglichkeit)
 - Information und Orientierungshilfen, Kiosk, Hinweissystem, ausreichende Beleuchtung, Begrünung, Aufenthaltsqualität, Wetterschutz, sichere Abstellanlagen
 - Carsharing
 - Unterscheidung zwischen Hierarchien

Impressum

Veranstalter

Stadt Leverkusen
Dezernat V - Planen und Bauen
Stabsstelle Mobilität
Elberfelder Haus, Hauptstr. 101
51373 Leverkusen

Ansprechpartner: Christian Syring

Tel. 0214/406-88 58

Fax 0214/406-88 52

E-mail: christian.syring@stadt.leverkusen.de



Stadt Leverkusen



Fachgutachter Mobilitätskonzept 2030+

Planersocietät - Stadtplanung, Verkehrsplanung, Kommunikation
Dr.-Ing. Frehn, Steinberg Partnerschaft, Stadt- und Verkehrsplaner
Gutenbergstr. 34
44139 Dortmund

Ansprechpartner: Jan Diesfeld

Tel. 0231/589696-14

Fax: 0231/589696-18

E-Mail: diesfeld@planersocietaet.de



Moderation

TOLLERORT entwickeln & beteiligen
mone böcker & anette quast gbr
Palmaille 96
22767 Hamburg

Ansprechpartnerin: Mone Böcker

Tel. 040/3861 5595

Fax: 040/3861 5561

E-Mail: mail@tollerort-hamburg.de



3. Bürgerforum am 23. Januar 2020

Kommunales Mobilitätsmanagement	
3. Bürgerforum zum Mobilitätskonzept 2030+ Dokumentation	
Donnerstag, 23. Januar 2020 um 18:00 bis 20:30 Uhr Forum Wiesdorf, AGAM-Saal	

1. Begrüßung und Einstieg

Andrea Deppe, Beigeordnete für das Dezernat Planen und Bauen der Stadt Leverkusen, begrüßt die etwa 80 Teilnehmerinnen und Teilnehmer zum 3. Bürgerforum für das Mobilitätskonzept Leverkusen 2030+. Sie erinnert an ihre Eröffnung beim ersten Bürgerforum mit der Frage: „Was ist Mobilität?“. Die Diskussionen und Gespräche mit der Politik sowie mit Bürgerinnen und Bürgern in den letzten Jahren hätten gezeigt, dass Mobilität sehr viel mehr sei als nur die Fähigkeit eines Menschen, sich selbstständig von einem Ort zu einem anderen zu bewegen. Um gewohnte Mobilitätsmuster zu durchbrechen, z.B. auf dem täglichen Weg zur Arbeit, in die Schule oder zum Einkaufen, und um eine Mobilitätswende zu erreichen, seien Anreize nötig. Frau Deppe lädt die Leverkusenerinnen und Leverkusener ein, häufiger alternative Verkehrsmittel wie das Fahrrad oder den Bus zu nutzen. Hierfür sei natürlich auch eine Verbesserung der Rad- und Businfrastruktur notwendig. Das vorliegende Mobilitätskonzept beinhaltet über 90 verschiedene Maßnahmen, mit denen die Mobilitätswende erreicht werden kann. Diese sollen in den nächsten 15 Jahren umgesetzt werden. Ziel sei es, dass künftig alle Verkehrsarten gleichberechtigt werden.

Frau Deppe bedankt sich bei den Bürgerinnen und Bürgern für die zahlreichen Ideen, die im Rahmen der verschiedenen Angebote zur Beteiligung (Online-Ideenmelder, Planungsspaziergang, Planungsradtour 2018 und öffentliche Foren und Maßnahmenworkshop 2019) eingegangen sind. Frau Deppe bedankt sich auch bei den Vertretern der Planersocietät und der Moderatorin für die zurückliegende Zusammenarbeit. Sie erläutert den weiteren Prozess, der sich an diese Veranstaltung anschließt: Die politische Beschlussfassung des Mobilitätskonzepts, die weitere Prüfung sowie Ausarbeitung der Maßnahmen durch die Stadtverwaltung und die Umsetzung der Maßnahmen.



*Beigeordnete Andrea Deppe begrüßt die Teilnehmerinnen und Teilnehmer
(Foto: Christian Syring)*

Mone Böcker, Büro TOLLERORT entwickeln & beteiligen aus Hamburg, übernimmt als Moderatorin die Gesprächsleitung. Sie informiert, dass für die Dokumentation der Veranstaltung während der Gesprächsphasen im Plenum ein Tonmitschnitt läuft. Für die Dokumentation der Veranstaltung und die Öffentlichkeitsarbeit der Stadt werden auch Fotos gemacht.

Der Ablauf der Veranstaltung im Überblick:

- Begrüßung und Einstieg
- Vorstellung des Mobilitätskonzepts Leverkusen 2030+
Jan Diesfeld, Planersocietät
- Gesprächsphase zum Maßnahmenkonzept des Mobilitätskonzepts 2030+
- Schlussgespräch: Wie gelingt die Umsetzung des Mobilitätskonzepts?

Die Beteiligten haben heute die Gelegenheit, noch vor der Beschlussfassung durch den Rat der Stadt, ein Feedback zu den Schwerpunktsetzungen und Maßnahmen im Mobilitätskonzept 2030+ zu geben. Frau Böcker bittet die Beteiligten die Dokumentation in den Gesprächsphasen dadurch zu unterstützen, selbst Hinweise auf Karten zu notieren.

Die Mitwirkenden von Seiten der Stadt an der heutigen Veranstaltung sind neben Frau Deppe:

- Eva Lüthen-Broens, Klimaschutzmanagement
- Britta Meyer, Projektkoordination Bürger, Umwelt und Soziales
- Christian Melchert, ÖPNV-Koordination
- Christian Syring, Stabsstelle Mobilität
- Ralf Uttich, Stabsstelle Mobilität

Innerhalb der Verwaltung ist eine Arbeitsgruppe Mobilität eingerichtet, die den Arbeitsprozess für das Mobilitätskonzept 2030+ begleitet. Hier arbeiten Vertreterinnen und Vertreter aus weiteren Ämtern mit.

Als externe Fachgutachter beauftragt ist das Team der Planersocietät Dortmund, heute vertreten durch:

- Jan Diesfeld
- Christof Tielker

Im Anschluss vermittelt Frau Böcker mit Bezug auf die Abfragen beim Einlass einen Überblick über den Kreis der Teilnehmerinnen und Teilnehmer. Beim Eintreffen war anhand von Abfragen ein Überblick über die Zusammensetzung des Teilnehmerkreises hergestellt worden:

- Wo wohnen Sie? (Der Wohnort wird mit einem Punkt markiert)

Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer kommen verteilt aus verschiedenen Stadtteilen Leverkusens, so dass in der Veranstaltung auch vielfältige ortsspezifische Perspektiven vertreten sind. Sehr wenige Personen kommen von außerhalb der Stadt Leverkusen.

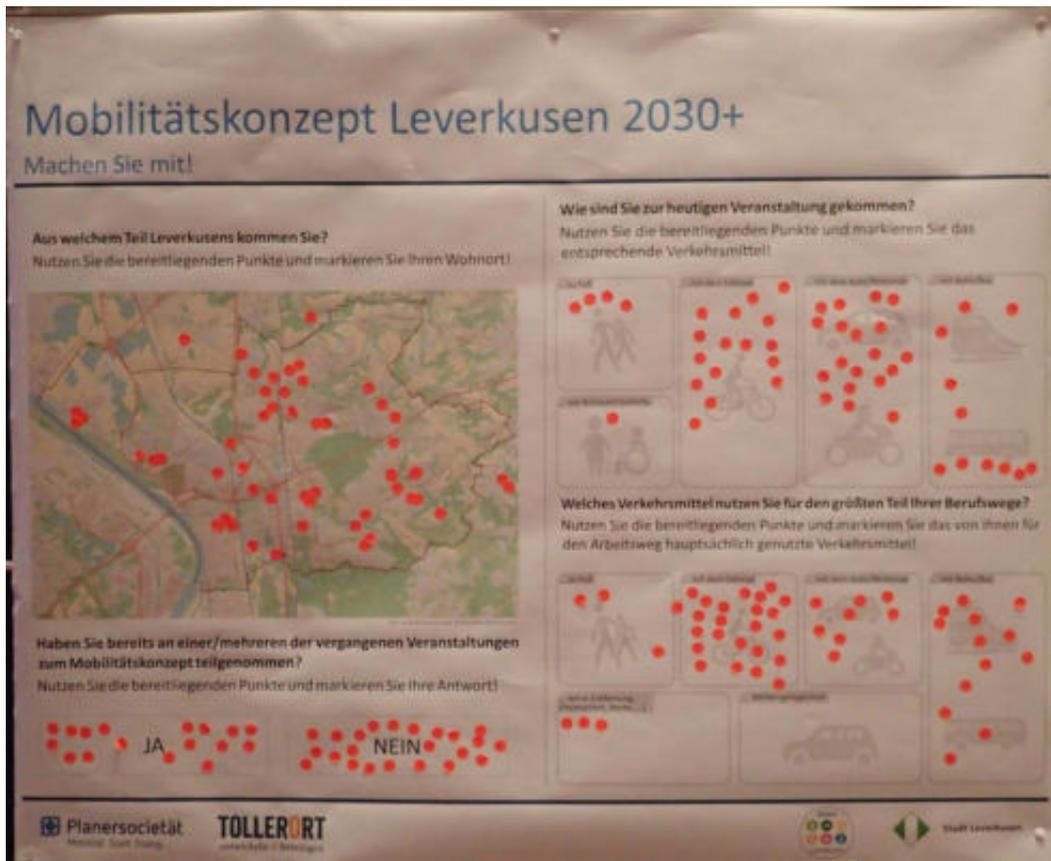
- Wie (mit welchem Verkehrsmittel) sind Sie zur heutigen Veranstaltung gekommen? / Welches Verkehrsmittel nutzen Sie für den größten Teil ihrer Berufswege? (Es kann jeweils ein Punkt gesetzt werden.)

Die Verkehrsmittelwahl der Teilnehmerinnen und Teilnehmer ist verschieden. Zur Veranstaltung sind die meisten Personen mit dem Pkw gekommen, mit wenig Abstand gefolgt vom Fahrrad und schließlich dem öffentlichen Personennahverkehr (mehr Bus als Schiene). Die wenigsten Teilnehmerinnen und Teilnehmer sind zu Fuß bzw. mit Hilfsmittel (z.B. Rollstuhl) gekommen.

Auf den täglichen Berufswegen wird hingegen deutlich mehr das Fahrrad genutzt. Es folgt mit einigem Abstand der öffentliche Personennahverkehr (eher Bus als Schiene). Eher wenige Personen nutzen auf diesen Wegen den Pkw, sehr wenige sind zu Fuß auf alltäglichen Berufswegen unterwegs.

- Haben Sie bereits an einer/mehreren der vergangenen Veranstaltungen zum Mobilitätskonzept teilgenommen?

Über die Hälfte der Teilnehmerinnen und Teilnehmer ist zum ersten Mal bei einer Veranstaltung zum Mobilitätskonzept 2030+ Leverkusen.



Abfrage zum Wohnort (Foto: TOLLERORT)

2. Vorstellung des Mobilitätskonzepts Leverkusen 2030+ Jan Diesfeld, Planersocietät

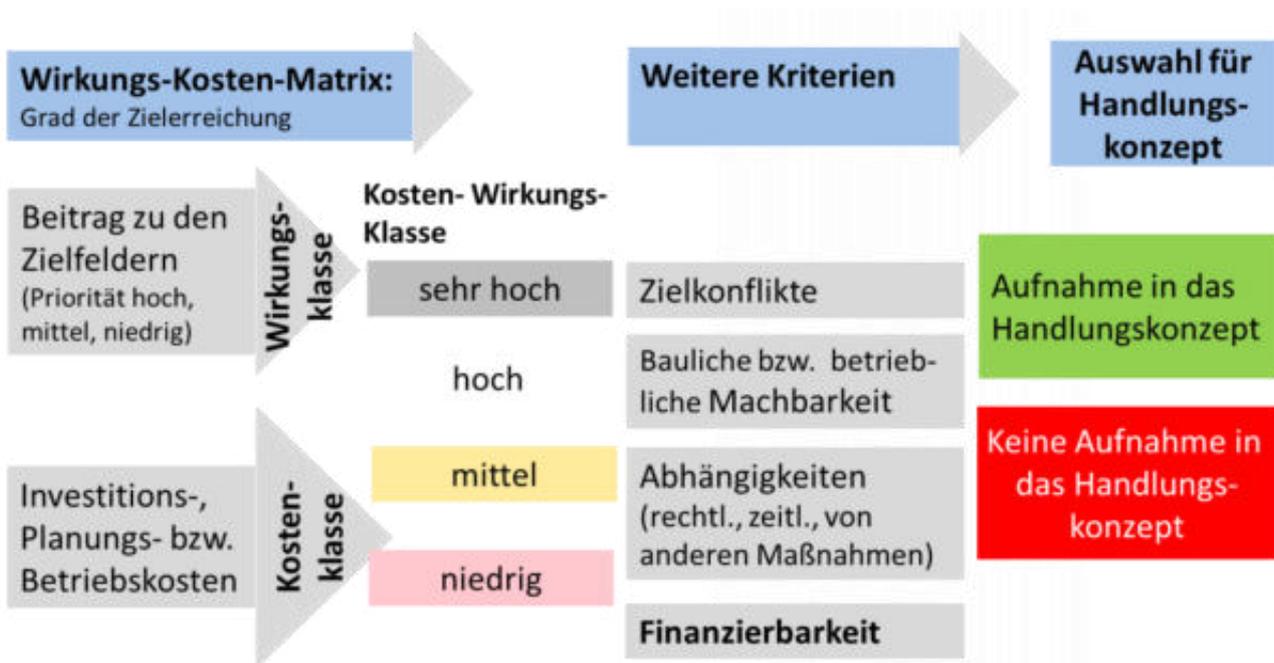
Die Planersocietät ist mit der Ausarbeitung des Mobilitätskonzepts Leverkusen 2030+ beauftragt und schließt in den nächsten Wochen ihre Arbeiten ab. Herr Diesfeld stellt die Ergebnisse vor. Die Präsentation steht in einer separaten Datei zur Verfügung. Die begleitende Ausstellung informiert über die wichtigsten Maßnahmen in den Handlungsfeldern des Mobilitätskonzepts 2030+. Sämtliche Steckbriefe zu allen Maßnahmen stehen in einem Ordner zur Verfügung.

Im Mittelpunkt der Präsentation steht die Vorstellung des Integrierten Handlungskonzeptes. Herr Diesfeld erläutert anhand der nachfolgenden Grafik die Methodik der Maßnahmenbewertung und Ableitung des Handlungskonzeptes.



- Der Beitrag einer Maßnahme zu den definierten Zielfeldern wird als Wirkungsklasse beschrieben.
- Auf Grundlage der voraussichtlichen Investitions-, Planungs- bzw. Betriebskosten werden die Kostenklassen ermittelt.
- Zusammengefasst ergeben Wirkungs- und Kostenklasse die Kosten-Wirkungsklasse.

- Anschließend werden die Maßnahmen anhand weiterer Kriterien, wie z.B. der Realisierbarkeit geprüft und abschließend in das Handlungskonzept aufgenommen oder insbesondere bei zu geringer Kosten-Wirkungsklasse nicht in das Handlungskonzept aufgenommen.



Verfahren zur Auswahl von Maßnahmen für das Handlungskonzept (Planersocietät)

Nach einer Vorstellung ausgewählter Maßnahmen erläutert Herr Diesfeld das Finanzierungskonzept. Das Mobilitätskonzept soll sich bis in das Jahr 2035 flexibel an die finanziellen Rahmenbedingungen (Finanzmittel der Stadt, Förderungen Landes sowie Bundes, ...) anpassen können. Es wurden verschiedene Finanzierungspfade entwickelt, um unterschiedliche finanzielle Entwicklungen im Verkehrsbereich abzubilden:

- Oberer Finanzierungspfad: Alle Maßnahmen werden umgesetzt => sehr deutliche Mittelerrhöhung kommunal sowie aus Fördergeldern notwendig
- Unterer Finanzierungspfad: orientiert sich am Status-Quo der Mittelbereitstellung => es können insbesondere einfache Maßnahmen umgesetzt werden, große Infrastrukturmaßnahmen können voraussichtlich nicht umgesetzt werden
- „mittlerer“ Finanzierungspfad: deutliche und notwendige Erhöhung der Mittelbereitstellung durch Stadt, Land und Bund: => ausgewogenes Maßnahmenkonzept, wenngleich einzelne Maßnahmen gekürzt werden müssen

Herr Diesfeld berichtet, der begleitende Interfraktionelle Arbeitskreis habe empfohlen, mindestens den mittleren Finanzierungspfad zu verfolgen und wo möglich darüber hinaus Maßnahmen umzusetzen.

Schließlich beinhaltet das Mobilitätskonzept auch ein Evaluationskonzept, um im weiteren Verlauf eine erfolgreiche Umsetzung überprüfen zu können. Hier sind zeitliche Stufen vorgesehen:

- Stufe 1: Umsetzungskontrolle von Maßnahmen (ca. alle 1-2 Jahre): z.B. Anzahl P&R-Parkplätze, Fahrgäste ÖPNV, Entwicklung der Verunglücktenzahlen, ... (insg. über 20 Indikatoren)
- Stufe 2: Wirkungskontrolle („direkte Indikatoren“, alle 3-5 Jahre) Auslastung P+R, Kfz-Verkehrsmengen, Pkw-Dichte, ... (15 Indikatoren)

- Stufe 3: langfristige Wirkungskontrolle der Maßnahmen („indirekte Indikatoren“) z.B. Reduzierung Feinstaub/CO₂, Modal Split, Ergebnisse von Befragungen (Sicherheitsempfinden, Zufriedenheit mit Mobilitätsangeboten, ...)

Nach dem 3. Bürgerforum werden die Maßnahmensteckbriefe abschließend überarbeitet. Im März befassen sich die politischen Gremien mit dem Mobilitätskonzept. Der Ratsbeschluss ist für den 30. März 2020 vorgesehen.

Rückfragen der Teilnehmerinnen und Teilnehmer

Im Anschluss haben die Teilnehmerinnen und Teilnehmer die Möglichkeit, Verständnisfragen zur Präsentation zu stellen und Hinweise zu geben. Frau Böcker bittet ausdrücklich darum, die Maßnahmen erst in der anschließende Gesprächsrunde in kleineren Gruppen zu erörtern.

- In einem Beitrag werden die Investitionen der wupsi zur Stärkung des öffentlichen Nahverkehrs in Frage gestellt. Durch den neuen Fahrplan gebe es in manchen Straßen 20 Busbegegnungen in einer Stunde, so z.B. beim Schnellbus SB 21 und der Buslinie 211, die sich am Konrad-Adenauer Platz und an der Solinger Straße treffen. Der Schnellbus könne nur noch hinterherfahren. Neuem Fahrpersonal mangle es an Qualität. Der öffentliche Verkehr sollte nicht um jeden Preis gefördert werden.
- Im Mobilitätskonzept werden verschiedene Finanzierungspfade dargestellt. Nachgefragt wird, wo die Stadt Leverkusen aktuell in Bezug auf die Verkehrsmittelwahl stehe und wo, wenn alle empfohlenen Maßnahmen umgesetzt würden.

Herr Diesfeld schränkt ein, dass keine präzise Prognose möglich sei. Er stellt fest, dass Leverkusen sehr autoorientiert sei. Das liege auch daran, dass Alternativen fehlen und der Straßenraum so gestaltet sei, dass auch Neubürgerinnen und Neubürger eher auf die Idee kommen würden, das Auto zu nutzen. Es gehe nun darum, Alternativen zu stärken und ein deutliches Wachstum im Radverkehr und im ÖPNV zu erzielen. Andere Städte wie zum Beispiel Karlsruhe hätten Vergleichbares in 10 bis 15 Jahren geschafft. Das Ziel der Stadt Leverkusen sei, im Jahr 2035 bei einem Radverkehrsanteil von 20 bis 30 Prozent zu stehen. Dafür müsste der Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) an den täglichen Wegen reduziert werden. Der interfraktionelle Arbeitskreis habe diskutiert, ob der Anteil des MIV an den täglichen Wegen auf ein Drittel reduziert werden könnte. Aus Sicht des Gutachterteams sei das mit Umsetzung des Handlungskonzeptes möglich.

- Im Mobilitätskonzept werden die Maßnahmen mit Kosten hinterlegt. Nachgefragt wird, in welcher Höhe die Stadt mit Förderungen rechnen könne.

Herr Diesfeld verweist auf die Maßnahmentabelle im Anhang zum Bericht des Mobilitätskonzepts. In dieser sei dargestellt, welche Summe sich als Eigenanteil für die Stadt Leverkusen ergeben könnte, wenn entsprechende Finanzierungsprogramme hinzugezogen werden. Je nach Maßnahme würde unterschiedlich gefördert. Die Förderung von Maßnahmen im Bereich Radverkehr oder ÖPNV liege teilweise bei 80 bis 90 Prozent. Einige Maßnahmen würden aber auch nicht gefördert. Im Durchschnitt könne mit 50 bis 60 Prozent Förderung gerechnet werden, für die allerdings noch entsprechende Anträge gestellt werden müssten. Um keine falschen Erwartungen zu wecken, seien im Mobilitätskonzept zunächst die gesamten Kosten ohne Förderung dargestellt.

- In einem Beitrag wird das Maßnahmenkonzept in Frage gestellt. Manche Maßnahmen seien z.B. aufgrund des Straßenraums gar nicht umsetzbar, wie z.B. die Verlängerung der Linie 4.

Herr Diesfeld erläutert, auf der Ebene des Mobilitätskonzepts könnten die Maßnahmen noch nicht detailliert auf ihre Machbarkeit hin geprüft und durchgeplant worden sein, das gelte z.B. für die Linie 4, für deren Verlängerung zunächst eine Machbarkeitsstudie erfolgen müsse. Daher gebe es durchaus bei manchen Maßnahmen noch Fragezeichen. So sei z.B. bei Maßnahmen auf Kölner Stadtgebiet zum Thema Park&Ride Merkenich eine interkommunale Abstimmung nötig, ohne die die Maßnahme

nicht umgesetzt werden könnte. Dennoch sei dieser Ansatz für die künftige Verkehrsentwicklung sehr wichtig, weshalb er in das Mobilitätskonzept aufgenommen worden sei.

- Gefragt wird nach dem Potenzial und den Kosten der angedachten Mobilitätsstationen für Mietautos bzw. Carsharing und Mietrollern. Gibt es eine Analyse, wer diese Angebote in Anspruch nehmen wird? Wer wird Betreiber sein, wie hoch werden die Kosten sein?

Herr Diesfeld wiederholt den Hinweis, dass die Maßnahmen noch nicht im Detail durchgeplant wurden. Der nächste Schritt seien Machbarkeitsuntersuchungen für einzelne Maßnahmen, wie z.B. Carsharing und Mobilitätsstationen.

- Gefragt wird nach geeigneten Ansätzen im Mobilitätskonzept, um Autofahrerinnen und Autofahrer dazu zu bringen, ihre alten Gewohnheiten abzulegen und den Straßenraum mit anderen Verkehrsteilnehmenden zu teilen.

Herr Diesfeld nennt als einen wichtigen Punkt, die Verlagerung von Autoverkehr auf den ÖPNV durch den Ausbau der Park&Ride-Angebote. Auch müsse eine Parkraumbewirtschaftung umgesetzt werden, die die Interessen der Bewohnenden und Geschäftstreibenden berücksichtigt. So können Mittel- und Langzeitparker zum Umstieg am Stadtrand motiviert werden. Weiter müssten Flächen vom Pkw-Verkehr für die Umsetzung von Radwegen und Busspuren umverteilt werden. In manchen Straßen in Stadtteilzentren sollten künftig Rad-, Bus- und Fußverkehr priorisiert werden.

- Gefragt wird nach den Erfahrungen der Planersocietät aus vergleichbaren Städten. Wie hoch seien die Chancen für eine erfolgreiche Umsetzung des Maßnahmenkonzepts und für die Unterstützung durch die Politik?

Herr Diesfeld erläutert, Mobilitätskonzepte seien derzeit ein großes Thema vielen Städten. Die Planersocietät habe in Städten unterschiedlicher Größenordnung – Kleinstadt bis zur Millionenstadt – Mobilitätskonzepte aufgestellt. Als vergleichbar mit Leverkusen nennt er Koblenz oder Saarbrücken. Diese Städte seien gerade dabei, die einzelnen Maßnahmen näher zu betrachten und zu prüfen. Saarbrücken arbeite auf Grundlage des Verkehrsentwicklungsplans an einem Innenstadtverkehrskonzept. Es gebe natürlich aber auch vereinzelt Städte, wo ein Mobilitätskonzept „versandet“ sei. Herr Diesfeld betont, auch die Bürgerinnen und Bürger seien gefragt, im weiteren Verlauf sich nachdrücklich zu beteiligen, damit die Maßnahmen angegangen und umgesetzt werden.

- Es wird auf spezifische Nutzergruppen (z.B. Rentnerinnen und Rentner) hingewiesen, wie weitgehend seien deren Interessen im Mobilitätskonzept berücksichtigt? Nicht alle Nutzergruppen seien gleichermaßen fähig am Verkehr teilzunehmen.

Herr Diesfeld informiert, Fragen der Barrierefreiheit und Zugänglichkeit von Mobilitätsangeboten seien im Maßnahmenkonzept berücksichtigt worden. Es gehe um die Sichtweise von Kindern, älteren Menschen und mobilitätseingeschränkten Personen und ihre speziellen Mobilitätsbedürfnisse und Zugangschancen zur Mobilität. Herr Diesfeld verweist auf das Thema Schulwegesicherheit oder Spielrouten. Letztere sollen den Raum für Kinder erlebbar und vor allem verkehrssicher machen. Für mobilitätseingeschränkte Personen werde ein Maßnahmenprogramm zur Barrierefreiheit vorgeschlagen. Mit diesem sollen zum Beispiel Schritt für Schritt die wichtigsten Wege und die Haltestellen im ÖPNV barrierefrei umgebaut werden. Sicherheitsempfinden und Angsträume seien ein weiteres Thema, auch hinsichtlich genderorientierter Planung. Ziel sei, dass sich alle Bürgerinnen und Bürger im öffentlichen Raum sicher bewegen können.

- Die Frage, ob neuerdings Wohnungen von Wohnungsunternehmen nur noch vergeben werden, wenn die Interessenten einen Parkplatz nachweisen können, kann Herr Syring verneinen.
- In einem Beitrag wird das Maßnahmenkonzept insgesamt kritisch hinterfragt mit Blick auf das Ziel, den menschengemachten globalen Temperaturanstieg durch den Treibhauseffekt auf 1,5 Grad Celsius zu begrenzen. Dieses könne mit den Maßnahmen nicht erreicht werden, im Gegenteil, mache

Maßnahmen seien sogar kontraproduktiv, so z.B. Angebote für Carsharing. Diese Angebote würden den MIV noch verstärken.

Mit Bezug auf diesen Beitrag wird in einem weiteren Beitrag der politische Wille als Voraussetzung benannt. Um den ÖPNV zu stärken, müssten die Preise gesenkt werden, eine radikalere Variante sei der kostenlose Nahverkehr oder sogar die Nahverkehrsabgabe. Das sei durchaus machbar. Zudem sollte über eine Vereinheitlichung bzw. Vereinfachung des Tarifsystems diskutiert werden: Mit einer Karte alles nutzen, das sei das Ziel.

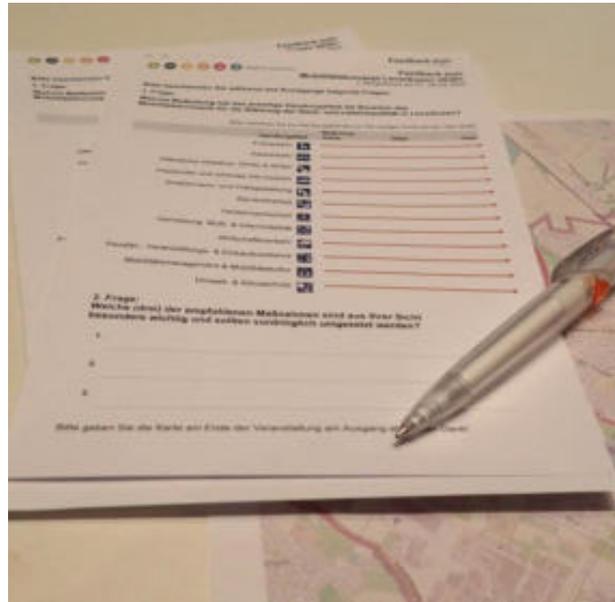
Herr Diesfeld weist darauf hin, dass es bezüglich des Tarifsystems eine Schlüsselmaßnahme gibt. Diese beinhaltet ein vereinfachtes Tarifsystem und eine Entkopplung von Verbundgrenzen. Diese Aufgabe liegt allerdings nicht nur allein bei der Stadt Leverkusen. Das ist eine überregionale Aufgabe. Dennoch können die Städte von unten Druck machen, weswegen dies im Mobilitätskonzept auch eine Schlüsselmaßnahme ist. Carsharing sei zudem nur ein kleiner Baustein aus den über 90 Maßnahmen. Die Priorität liege auf dem Ausbau des ÖPNVs und Radverkehrs.

Frau Böcker regt an, die einzelnen Maßnahmen in der anschließenden Gesprächsphase zu vertiefen.

3. Gesprächsphase zum Maßnahmenkonzept

Im Anschluss haben die Teilnehmerinnen und Teilnehmer Gelegenheit, in einer Ausstellung der Handlungsfelder besonders wichtige Maßnahmenvorschläge zu sichten und zu kommentieren. Die Vertreterinnen und Vertreter der Stadt und der Planersocietät stehen für Fragen zur Verfügung.

Als Feedback steht außerdem ein Fragebogen zur Verfügung. Hier kann die Bedeutung der einzelnen Handlungsfelder für die Stärkung der Stadt- und Lebensqualität in Leverkusen (Oberziel des Mobilitätskonzepts) bewertet werden. Außerdem können drei Maßnahmen aus dem Konzept genannt werden, die aus Sicht der Beteiligten besonders wichtig und vorrangig umzusetzen wären.



*Fragebogen zum Handlungskonzept
(Foto: TOLLERORT)*

Insgesamt werden 41 Feedbackbögen eingereicht. Die Auswertung erfolgte mithilfe einer Skala von 0 (niedrige Bedeutung) bis 12 (hohe Bedeutung). Die Auswertung zeigt, dass folgenden Handlungsfeldern eine besonders hohe Bedeutung zugesprochen wird:

- Öffentlicher Verkehr: ÖPNV und SPNV mit einer durchschnittlichen Bewertung von 10,7,
- Radverkehr mit einer durchschnittlichen Bewertung von 10,4 und
- Umwelt- und Klimaschutz mit einer durchschnittlichen Bewertung von 10,2.

Dem Handlungsfeld Wirtschaftsverkehr wird mit einer durchschnittlichen Bewertung von 5,7 nur eine geringe Bedeutung zugewiesen.

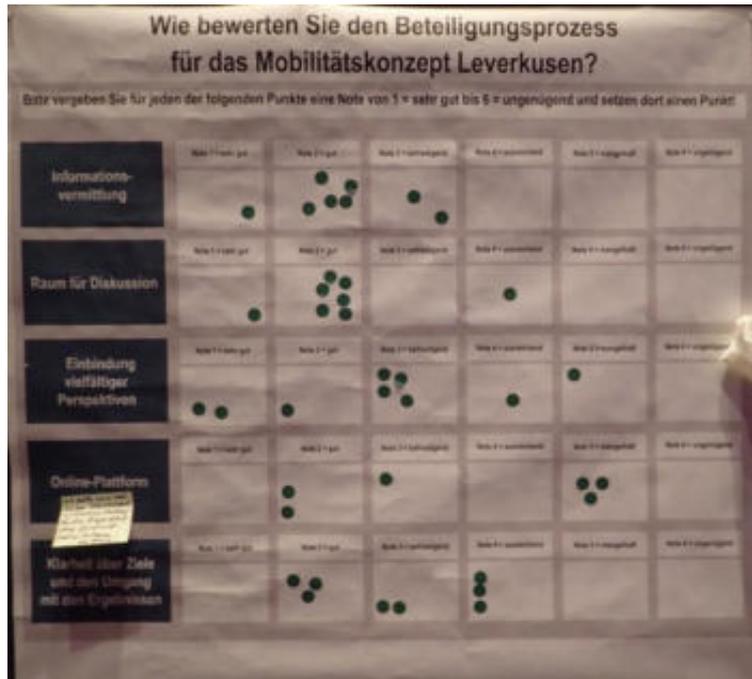
Einige Handlungsfelder weisen eine sehr hohe Streuung auf. Das zeigt, dass diese für einige Bürgerinnen und Bürger eine hohe Bedeutung und für andere wiederum keine oder nur eine geringe Bedeutung haben. Dies trifft u.a. auf folgende Handlungsfelder zu:

- fließender und ruhender Kfz-Verkehr (Durchschnitt: 6,4),
- Vernetzung, Multi- und Intermodalität (Durchschnitt: 7,7) und
- Mobilitätsmanagement und Mobilitätskultur (Durchschnitt: 7,5).

Besonders wichtige Maßnahmen werden gehäuft im Bereich Radverkehr (28 Nennungen) und öffentlicher Verkehr: ÖPNV und SPNV (18 Nennungen) genannt. Die Handlungsfelder Wirtschaftsverkehr (1 Nennung), Pendler-, Veranstaltungs- und Einkaufsverkehre (1 Nennung) sowie Mobilitätsmanagement und Mobilitätskultur (2 Nennungen) spielen kaum eine Rolle.

Die detaillierte Auswertung ist im Anhang zu finden.

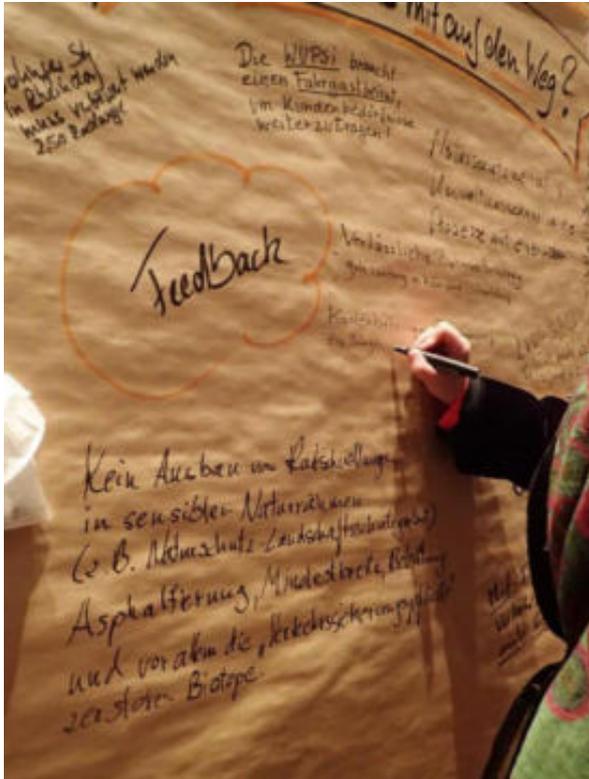
Im Rahmen der Ausstellung kann auch das Beteiligungsverfahren anhand bestimmter Aspekte bewertet werden. Im Durchschnitt gut bewertet werden die Informationsvermittlung und der Raum für Diskussion. Befriedigend bewertet wird die Einbindung vielfältiger Perspektiven, sowie die Klarheit über die Ziele und den Umgang mit den Ergebnissen, etwas schlechter die Online-Plattform.



Abfrage zum Beteiligungsverfahren (Foto: TOLLERORT)

Weitere Hinweise können auf dem Feedbackplakat hinterlassen werden: Was geben Sie uns mit auf den Weg?

Hier werden weitere Maßnahmen vorgeschlagen. Es werden auch Verfahrensweisen vorgeschlagen, so zum Beispiel die Möglichkeit, auch zu einem späteren Zeitpunkt, kreative Ideen einbringen zu können. Die Hinweise sind im Anhang vollständig aufgelistet.



Feedbackplakat und Gesprächsphase in der Ausstellung (Foto: TOLLERORT)

4. Wie gelingt die Umsetzung?

Frau Böcker bittet die Beteiligten nach Sichtung der Ausstellung um abschließende Eindrücke und Antworten auf die Frage, wie die Umsetzung des Maßnahmenkonzepts gelingen könnte und was die Beteiligten selbst für sich als Anhaltspunkte mitnehmen.

- Frau Böcker richtet eine Frage aus der Gesprächsrunde an Herrn Syring: Wie können in Zukunft innovative Vorschläge und Ideen in das Mobilitätskonzept einbezogen werden?

Herr Syring sieht die Abschlussveranstaltung als Auftakt, um in den ermittelten Handlungsfeldern weiter mit den Bürgerinnen und Bürgern zusammenzuarbeiten. Die Verwaltung erarbeitet derzeit intern ein Kommunikationskonzept, um in Zukunft Bürgerinnen und Bürger verstärkt in Planungsmaßnahmen einbeziehen zu können. Es sei der falsche Weg den Bürgerinnen und Bürgern abgeschlossene Pläne vorzulegen und nur ein Feedback abzufragen. Die Bürgerinnen und Bürger sollen aktiv in die Planungsphasen einbezogen werden. Hierfür werden neue Wege der Kommunikation über Soziale Medien und Sprechstunden mit Vor-Ort-Gesprächen etabliert.

Ein Teilnehmer hätte sich viel mehr Werbung für die Bürgerbeteiligung für das Mobilitätskonzept gewünscht. Er habe per Zufall aus dem Radio von der Abschlussveranstaltung erfahren. Die Beteiligung hätte größer sein können, wenn die Veranstaltungen und auch die Online-Beteiligung frühzeitiger und breiter beworben worden wären.

- Manche der Teilnehmerinnen und Teilnehmer wünschen sich eine schnellere Umsetzung. Hinterfragt wird, wie angesichts der Herausforderungen und innovativer Ideen aktuell noch „klassische Lösungen“ umgesetzt werden könnten, so z.B. der Kreisverkehr an der Rennbaumstraße in Richtung Burscheid. Wenn dieser genauso geplant werde wie bisher, mit Fahrspuren für die Autos und einem extra Weg für die Radfahrenden, müssten letztere an jeder Fahrspur separat anhalten. Dies stelle das gesamte Mobilitätskonzept in Frage.

Herr Syring weist darauf hin, dass die Stadt an geltende Richtlinien gebunden sei. Diese beinhalten klare Vorgaben, wie der Radverkehr zu führen ist. Die Richtlinien könnten sich ändern und die Autofahrenden müssten sich an neue Lösungen gewöhnen. Das brauche Zeit. Mobilitätswende sei etwas, das im Kopf anfängt. Städte wie Amsterdam und Kopenhagen hätten die Mobilitätswende auch nicht in zwei Jahren geschafft.

- Ein Teilnehmer empfiehlt, künftig möglichst wenig zu regeln, dann müssten die Verkehrsteilnehmenden verstärkt aufeinander zu achten. Wenn die Geschwindigkeit im Stadtgebiet langfristig reduziert werde, werde es auch einfacher sich fortzubewegen.
- Ein Teilnehmer weist darauf hin, dass auch Zielkonflikte, z.B. zwischen Bequemlichkeit und Sicherheit, berücksichtigt werden müssten. Die Führung in Kreisverkehren über Radwege sei für Radfahrende zwar unbequemer, aber im Moment auch noch sicherer.

Es werden weitere Hinweise zu Maßnahmen gegeben:

- Schnellbusse sollten möglichst nur Knotenpunkthaltestellen anfahren, z.B. startet der Schnellbus in Opladen am Bahnhof und fährt dann direkt den Bahnhof Wiesdorf an, um auch die Bahnpendlerinnen und Bahnpendler anzubinden. Eigene Busspuren an den Auf- und Abfahrten zur Autobahn würden helfen, den Stau zu umfahren
- Es sollte viel mehr für die Radverkehrsinfrastruktur getan werden: Neue Radschnellwege fehlten im Mobilitätskonzept. Die Wegeverbindung zur Leverkusener Autobahnbrücke sollte als Hauptpendlerstrecke berücksichtigt werden. Hier seien die Radverkehrszahlen in den letzten Jahren enorm gestiegen, aber auch die Zahl der Unfälle seit Einrichtung der Baustelle. Rad- und Fußverkehr müssten getrennt geführt werden.
- In einem weiteren Beitrag wird der Sinn von Radschnellwegen in Frage gestellt: Der Verkehrsraum müsse neu aufgeteilt werden, sodass wichtige Verbindungslinien ohnehin sicherer für den Fahrradverkehr werden.
- Ausbau der ÖPNV-Angebote zu erschwinglichen Preisen: Jobtickets, Seniorentickets oder Ausbildungstickets für die Jugendlichen.
- Eine klarere Führung des Radverkehrs am Kreisverkehr bei Ostermann/Globus.
- Eine Teilnehmerin regt abschließend an, das Ziel des Mobilitätskonzepts mit einer symbolischen Maßnahme an einem Platz oder einer Straße erfahrbar zu machen. Die Idee der Mobilitätswende könnte so positiv besetzt werden.

Herr Syring bestätigt dies. Der ADFC habe im letzten Jahr den „Parking Day“ in Leverkusen durchgeführt. In diesem Rahmen wurden Flächen des ruhenden Verkehrs von unterschiedlichen Nutzergruppen zeitweise umgenutzt, es wurden Bänke auf- oder Fahrräder abgestellt. Auch in diesem Jahr werden bei der Umweltwoche und beim Parking-Day Aktionen durchgeführt. Dies solle weiter ausgebaut werden. Die Stadt plane auch, Straßenräume provisorisch umzugestalten, um zu zeigen wie es aussehen und welche Vorteile es haben könnte, wenn Maßnahmen „im großen Stil“ umgesetzt werden.

5. Wie geht es weiter?

Herr Syring informiert abschließend über die Gremien- und Beschlussphase im März 2020

- 09. März Ausschuss für Stadtentwicklung, Bauen und Planen
- 16. März Bezirksvertretung für den Stadtbezirk I
- 17. März Bezirksvertretung für den Stadtbezirk II
- 19. März Bezirksvertretung für den Stadtbezirk I
- 30. März Rat und Beschlussfassung

Online-Informationen zum Mobilitätskonzept werden voraussichtlich bis Mitte 2020 weiter unter www.mobil-lev.de eingestellt und später in die städtische Homepage überführt.

Frau Böcker und Herr Syring bedanken sich für die engagierte Mitwirkung der Beteiligten.

Impressum

Veranstalter

Stadt Leverkusen
Dezernat V - Planen und Bauen
Stabsstelle Mobilität
Elberfelder Haus, Hauptstr. 101
51373 Leverkusen

Ansprechpartner: Christian Syring

Tel. 0214/406-88 58

Fax 0214/406-88 52

E-Mail: christian.syring@stadt.leverkusen.de



Stadt Leverkusen



Fachgutachter Mobilitätskonzept 2030+

Planersocietät - Stadtplanung, Verkehrsplanung, Kommunikation
Dr.-Ing. Frehn, Steinberg & Partner Stadt- und Verkehrsplaner
Gutenbergstr. 34
44139 Dortmund

Ansprechpartner: Dipl. – Ing. Jan Diesfeld

Tel. 0231/589696-14

Fax: 0231/589696-18

E-Mail: diesfeld@planersocietaet.de



Moderation

TOLLERORT entwickeln & beteiligen
mone böcker & anette quast gbr
Palmaille 96
22767 Hamburg

Ansprechpartnerin: Mone Böcker

Tel. 040/3861 5595

Fax: 040/3861 5561

E-Mail: mail@tollerort-hamburg.de



Anhang

Mobil in Leverkusen

**Feedback zum
Mobilitätskonzept Leverkusen 2030+**
3. Bürgerforum am 23. Januar 2020

Bitte beantworten Sie während des Rundgangs folgende Fragen:

1. Frage:
Welche Bedeutung hat das jeweilige Handlungsfeld als Baustein des Mobilitätskonzepts für die Stärkung der Stadt- und Lebensqualität in Leverkusen?

Bitte markieren Sie pro Handlungsfeld den für Sie richtigen Punkt auf der roten Skala!

Handlungsfeld	Bedeutung		
	Niedrig	Mittel	Hoch
Fußverkehr	[Skala]		
Radverkehr	[Skala]		
Öffentliche Verkehre: ÖPNV & SPNV	[Skala]		
Fließender und ruhender Kfz-Verkehr	[Skala]		
Straßenraum- und Platzgestaltung	[Skala]		
Barrierefreiheit	[Skala]		
Verkehrssicherheit	[Skala]		
Vernetzung, Multi- & Intermodalität	[Skala]		
Wirtschaftsverkehr	[Skala]		
Pendler-, Veranstaltungs- & Einkaufsverkehre	[Skala]		
Mobilitätsmanagement & Mobilitätskultur	[Skala]		
Umwelt- & Klimaschutz	[Skala]		

2. Frage:
Welche (drei) der empfohlenen Maßnahmen sind aus Ihrer Sicht besonders wichtig und sollten vordringlich umgesetzt werden?

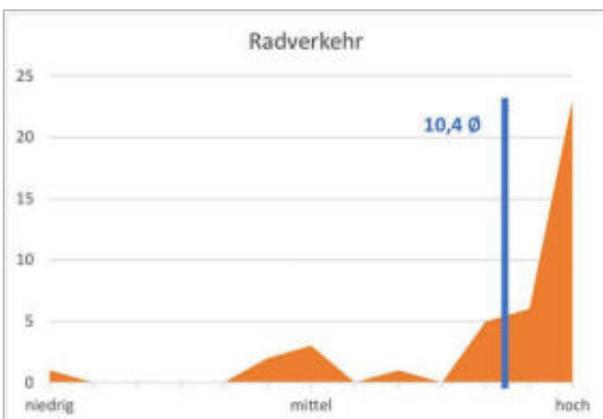
1. _____
2. _____
3. _____

Bitte geben Sie die Karte am Ende der Veranstaltung am Ausgang ab! Vielen Dank!

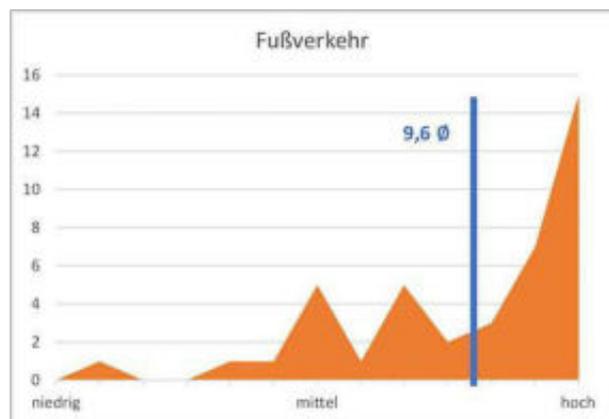
Fragebogen für das Feedback zum Handlungskonzept

Auswertung der Fragebögen

Frage 1: Welche Bedeutung hat das jeweilige Handlungsfeld als Baustein des Mobilitätskonzepts für die Stärkung der Stadt- und Lebensqualität in Leverkusen?



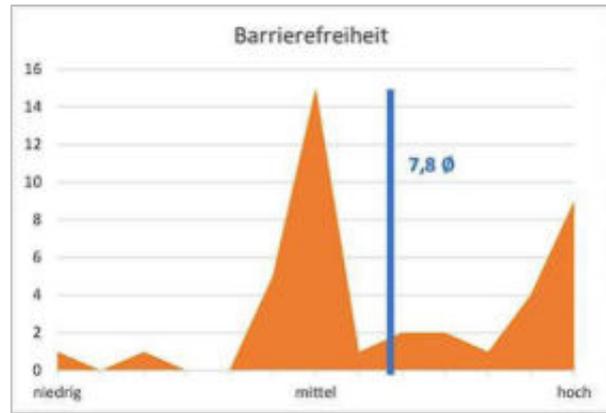
Handlungsfeld Fußverkehr, n = 41



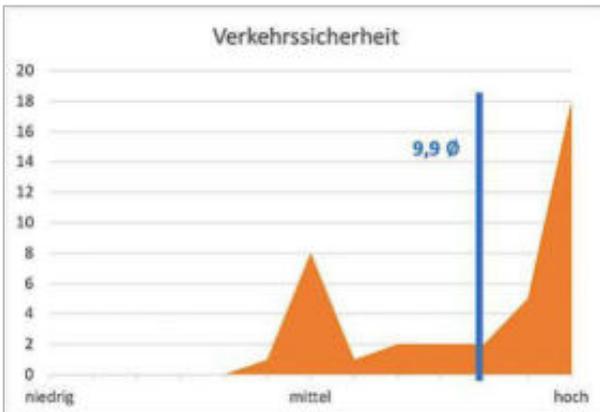
Handlungsfeld Radverkehr, n = 41



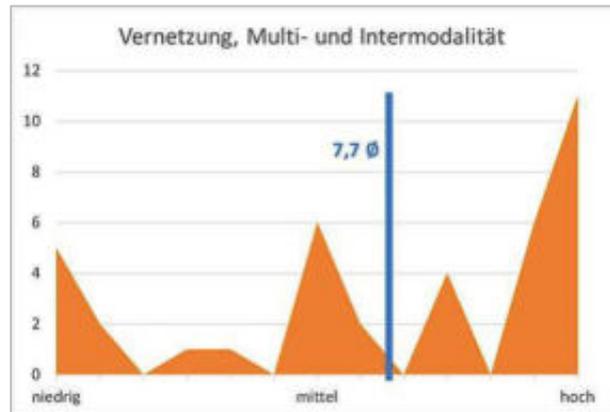
Handlungsfeld Straßenraum und Platzgestaltung, n = 40



Handlungsfeld Barrierefreiheit, n = 41



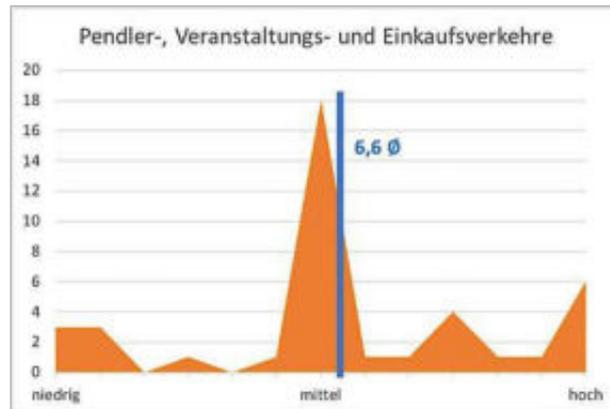
Handlungsfeld Verkehrssicherheit, n = 39



Handlungsfeld Vernetzung, Multi- und Intermodalität, n = 38



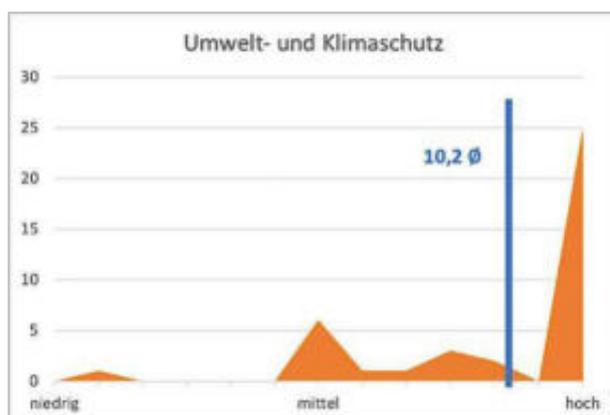
Handlungsfeld Wirtschaftsverkehr, n = 38



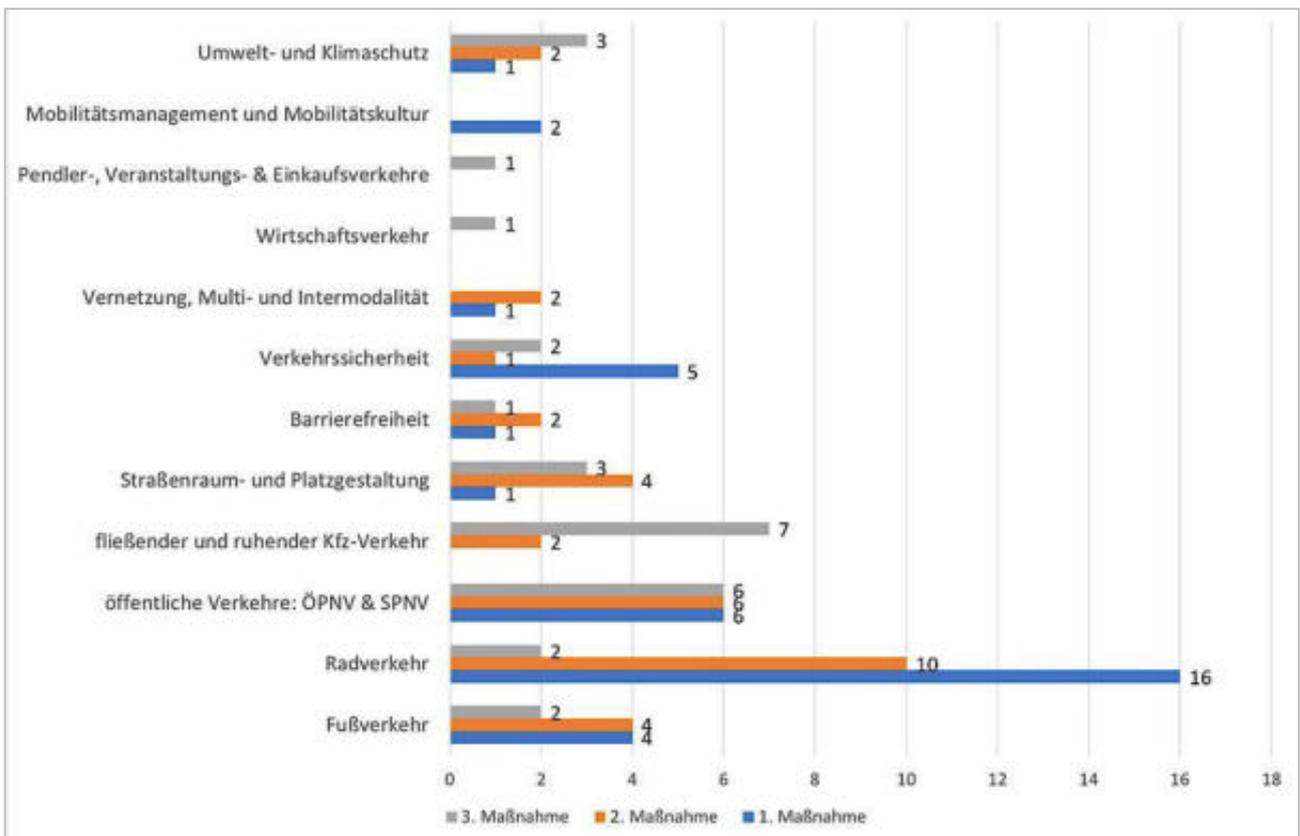
Handlungsfeld Pendler-, Veranstaltungs- und Einkaufsverkehr, n = 40



Handlungsfeld Mobilitätsmanagement & Mobilitätskultur, n = 35



Handlungsfeld Umwelt- und Klimaschutz, n = 39



Auswertung der Frage: Welche (drei) der empfohlenen Handlungsfelder sind aus Ihrer Sicht besonders wichtig und sollten vordringlich umgesetzt werden?, n = 98

Anmerkungen auf den Plakaten zu den Handlungsfeldern

Anmerkungen im Plakat Handlungsfeld Fußverkehr:

- Moskauer Str. parkende PKW (wupsi) stören = Behinderte mit Rollstuhl kommen nicht durch
- Telefonische Erreichbarkeit des Ordnungsamtes wg. Parksündern am Wochenende; Radwege / Zebrastreifen
- Ausreichend breite Fußwege

Anmerkungen im Plakat Handlungsfeld Radverkehr:

- Bezogen auf Karte Radkomfortroute: hätte man mal bei der Planung der Bahnstadt daran gedacht...
- Warum ist keine regionale Radpendlerroute von Opladen (u. Hinterland) zum Autobahnanschluss Rheinbrücken geplant?
- Warum gibt es über die neue Rheinbrücke keine Radroute? Warum werden die Radwege dort so schmal?
- Bayer hatte früher viel mehr „rote“ Räder und einen Werksbusverkehr. Wieder in die Pflicht „nehmen“.
- Bezogen auf Umgang mit Angeboten der Mikromobilität: unnötig!
- Berliner Platz zu gefährlich
- Das halte ich für eine Illusion, dass die Ampeln + Kreuzungen für die Radpendler hier vernünftig gestaltet werden
- Neben Unterstellmöglichkeiten für Fahrräder bei Behörden, Schulen, Firmen; Duschen + Umziehmöglichkeiten
- Radfahrende Arbeitnehmer finanzielle Anreize geben/bevorzugen
- Fahrradfreundliche Ampelschaltungen
- Sturzkanten zwischen Rad- und Fußweg entfernen

Anmerkungen im Plakat Handlungsfeld ÖPNV/SPNV Plan:

- Für den Schnellbus über die Autobahnbrücke bitte Busspuren (am Stau vorbei) auf den Zufahrten einplanen! Vielleicht die aktuellen Baufahrzeugstraßen verwenden?

Anmerkungen im Plakat zum Handlungsfeld fließender und ruhender Kfz-Verkehr:

- vermerkt in Rheinaue/Merkenich: Tempo 30

Anmerkungen im Plakat zum Handlungsfeld Straßenraum- und Platzgestaltung:

- bezogen auf Neues Leben auf Parkständen: gut!

Anmerkungen im Plakat zu den Handlungsfeldern ÖPNV/SPNV & Vernetzung, Multi- und Intermodalität:

- Das sieht nach der ARAL-Tankstelle 2050 aus! Allerdings stark gestutzt!

Anmerkungen im Plakat zum Handlungsfeld Wirtschaftsverkehr:

- Bezogen auf Einsatz emissionsarmer Fahrzeuge (u.a. auch CargoBikes): Gute Idee!

Anmerkungen im Plakat zum Handlungsfeld Mobilitätsmanagement:

- Autoverkehr für den Stadtmarkt-Zeitraum unattraktiver machen. Z.B. 2-spurige Straßen auf 1 Spur reduzieren -> freie Bahn für Rad (ggf. Bus)

Anmerkungen im Plakat wichtige Schnittstellenthemen:

- Pflege und Instandhaltung der schon vorhandenen Wege
- Schildpiktogramm: Achtung Radfahrer
- Tempo 30 km/h
- Innenstadt? (Klima/Feinstaub)

Anmerkungen auf dem Plakat zur Bewertung des Beteiligungsprozesses

- Ich hätte mir viel früher öffentlichkeitswirksame „Werbung“ für die Bürgerbeteiligung gewünscht. Online-Zeitraum zu kurz.

Feedbackplakat: Was geben Sie uns mit auf den Weg?

- Die WUPSI braucht einen Fahrgastbeirat, um Kundenbedürfnisse weiterzutragen!
- Naturschutzbeirat u. Umweltausschuss in die Prozesse mit einbinden.
- Verlässliche Bahnverbindung
 - gute Taktung nach Köln und Düsseldorf
 - Kostenbeteiligung Transparenz f. die Bürger?
Keine Beteiligung der Anwohner für Umbau/Sanierung (s. Bayern)
- Solinger Straße in Rheindorf muss verbessert werden, 2,5 Radwege
- Sind im Konzeptverlauf „Haltepunkte“ für „neue“ kreative Ideen vorgesehen?
- LKW-Verkehre/Liefer-Verkehre nicht behindern (Zufahrt zu Industrie- und Gewerbegebieten erleichtern)
- Kein Ausbau von Radschnellwegen in sensiblen Naturräumen (z.B. Naturschutz-/Landschaftsschutzgebiet). Asphaltierung, Mindestbreite, Beleuchtung und vor allem die „Verkehrssicherungspflicht zerstören Biotope“
- Bahnstrecke Remscheid-Opladen-Köln reaktivieren.
- Fangen Sie doch mit Änderung der Ampelschaltungen an, wenn sie es ernst meinen – kosten auch nichts.
- Mit-Einander der Verkehrsteilnehmer nicht Gegen-Einander