

der 10. Ausgabe

von z.d.A.: Rat

vom 01.10.2025

Inhalt

<u>Öffentlicher Teil</u>	<u>Nummer</u>
---------------------------------	----------------------

1	Anfragen	
1.1	Sachstand Sporthalle Gesamtschule Schlebusch Anfrage der CDU-Fraktion vom 08.09.2025 mit Stellungnahme vom 14.10.2025	AF/2025/135
1.2	Rückbau an Spielplätzen in Leverkusen - Anfrage der CDU-Fraktion vom 10.09.2025 mit Stellungnahme vom 16.10.2025	AF/2025/136
1.3	Vortrag Mobilität in der Sitzung des Bürger- und Umweltausschusses vom 13.03.2025 - Anfrage der CDU-Fraktion vom 30.07.2025 mit Stellungnahme vom 20.10.2025	AF/2025/137
1.4	Umwandlung von Parkplätzen für Wupsi-Räder und Ladepunkte für E-PKW - Anfrage der CDU-Fraktion vom 10.03.2025 mit Stellungnahme vom 21.10.2025	AF/2025/138
1.5	Wupsi-Fahrgastzahlen - Anfrage der Fraktion Opladen Plus vom 18.11.2024 mit Stellungnahme vom 21.10.2025	AF/2025/139
1.6	Subsidiär Schutzberechtigte in Leverkusen - Anfrage der AfD-Fraktion vom 06.09.2023 mit Stellungnahme vom 29.10.2025	AF/2025/140
2	Mitteilungen	
2.1	Neubewertung der möglichen Belastungssituationen des Untergrundes von Kinderspielflächen - Mitteilung vom 14.10.2025	MI/2025/183

- 2.2 Bericht des Dezernenten, Fachbereichsleiter Herr Inderwisch (FB 20) in Absprache mit Herrn Stadtdirektor Adomat i.V. für Herrn Stadtkämmerer Molitor, aus seinem Geschäftsbereich in der öffentlichen Sitzung des Finanz- und Digitalisierungsausschusses
- Mitteilung vom 14.10.2025 MI/2025/184
- 2.3 Jahresabschluss 2024 der WGL Wohnungsgesellschaft Leverkusen GmbH und der WGL Wohnungsgesellschaft Leverkusen Service GmbH und Entlastung
- Erteilung von Weisungen nach § 113 Abs. 1 der Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen (GO NRW)
- Frage von Rh. Rees in der Sitzung des Rates vom 03.09.2025
- Mitteilung vom 16.10.2025 MI/2025/185
- 2.4 Erneuerung der Heizungsanlage im Werner-Heisenberg-Gymnasium
- Frage von Rh. Rees (Klimaliste Leverkusen) in der Sitzung Bezirksvertretung für den Stadtbezirk III vom 25.09.2025
- Mitteilung vom 23.10.2025 MI/2025/186
- 2.5 Erweiterung der öffentlich-rechtlichen Vereinbarung im Bereich des Amtsapothekegeschäftes
- Mitteilung vom 27.10.2025 MI/2025/187
- 2.6 Stärkung der Gesundheitskompetenz von Menschen mit Zuwanderungsgeschichte
- Aktueller Stand des Projekts
- Mitteilung vom 27.10.2025 MI/2025/188
- 2.7 Jahresabschluss 2024 der Klinikum Leverkusen gGmbH und Entlastung
- Erteilung von Weisungen nach § 113 Abs. 1 der Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen (GO NRW)
- Frage von Rh. Rees (Klimaliste Leverkusen) in der Sitzung des Rates vom 03.09.2025
- Mitteilung vom 31.10.2025 MI/2025/189
- 3 Beschlusskontrollen
- 3.1 Grünpfeil mit Beschränkung auf den Radverkehr
- Beschlusskontrollbericht vom 08.10.2025 BK/2025/217
- 3.2 Neues Parkhaus Gerichtsstraße
- Beschlusskontrollbericht vom 27.10.2025 BK/2025/218

Anfrage der CDU-Fraktion vom 08.09.2025

Sachstand Sporthalle Gesamtschule Schlebusch

Die Sporthalle der Gesamtschule Leverkusen-Schlebusch ist seit dem Brand im Januar 2023 außer Betrieb. Da es sich um eine der größten Sportstätten unserer Stadt handelt, die sowohl für den Schulsport als auch für den Vereinssport von zentraler Bedeutung ist, bitte ich um einen aktuellen Bericht zum Stand der Dinge. Dabei bitte ich insbesondere um Antworten auf folgende Fragen:

1.

Wie stellt sich der derzeitige Planungs- und Genehmigungsstand dar, welche Gutachten oder Untersuchungen sind Grundlage der vorgesehenen Sanierungs- bzw. Wiederherstellungsmaßnahmen, und gibt es Änderungen gegenüber der ursprünglich beschlossenen Projektplanung?

Stellungnahme:

Die Umsetzung der weiteren Planungen und der Ausführung obliegt dem beauftragten Generalübernehmer, der die Planung abgeschlossen hat. (Beauftragung: nicht öffentliche Vergabevorlage Nr. 2024/2057)

Ebenfalls abgeschlossen ist die Schadstoffsanierung nach Brandschaden. Die Wiederherstellung des Gebäudes auf Stand vor dem Brandereignis ist für Ende 2025 geplant. Im Anschluss beginnt die Fortsetzung der durch das Brandereignis gestoppten Sanierung.

Die Baugenehmigung liegt seit 2021 vor. Da zum Zeitpunkt des Brandschadens die Baumaßnahme mit der Sanierung schon begonnen hatte, gilt die Baugenehmigung weiter. Genehmigungspflichtige Änderungen gegenüber der beschlossenen Bauantragsplanung sind nicht vorgenommen worden.

Nach dem Brandereignis musste jedoch ein weiterer Bauantrag für den Austausch des Trapezblechdaches der Halle gestellt werden, da dieses beim Brand zerstört wurde und über die gesamte Fläche neu eingebaut werden musste. Hierüber liegt eine Genehmigung vor.

Die alten Fachgutachten wie Brandschutz, Bauphysik, Bodengutachten gelten weiterhin. Die vor dem Brand im Bau befindlichen Schadstoffe wurden gemäß damaligem Gutachten bereits ausgebaut.

Folgende zusätzliche Gutachten betreffen die Wiederherstellungsmaßnahmen und werden durch die Versicherung vorgenommen:

- Feststellung der Schadstoffe nach Brandereignis
- Freimessung nach erfolgter Schadstoffsanierung
- Statische Untersuchung zur Tragfähigkeit von Bindern und Dach nach Brand
- Betontechnologische Untersuchung zum Zustand der tragenden Teile nach Brand

2.

Wie ist das Projekt organisatorisch aufgestellt, sowohl innerhalb der Verwaltung als auch mit Blick auf externe Partner (z. B. Generalübernehmer, Planungsbüros, Bauleitung, Gutachter)?

Stellungnahme:

Die Fertigstellung des Projektes erfolgt über den beauftragten Generalübernehmer (GÜ), der seinerseits Planungsbüros für die Planungs- und Bauleitungsleistungen als Nachunternehmer beauftragt hat.

Der Vertrag mit dem ursprünglichen Planungsbüro wurde nach dem Brandereignis gelöst, da die Vertragsgrundlage entfallen ist. Die Projektbegleitung wird von der Gebäudewirtschaft wahrgenommen.

Der erste Teil der Maßnahme (Wiederversetzen in den Zustand zum Zeitpunkt des Brandschadens) wird über die Versicherung abgewickelt, der zweite Teil (Fertigstellung der unterbrochenen Sanierungsmaßnahme) über die Stadt. Der Generalübernehmer ist für beide Teile beauftragt.

Die durchgängige Bauabwicklung und Zuständigkeit durch einen GÜ für beide Teile ist unabdingbar, da sich bei einer Trennung in einen Teil „Versicherung“ und einen Teil „Fertigstellung“ Schnittstellenprobleme und Probleme bei den Gewährleistungsansprüchen ergeben hätten. Dies insbesondere, da sich das Gebäude zum Brandereignis in der Sanierung befand und viele Teilleistungen noch nicht fertiggestellt waren.

Die Aufgaben und Zuständigkeiten sind im Vertrag mit dem GÜ festgehalten.

Die Beauftragung von zusätzlich erforderlich gewordenen Gutachten im Rahmen der Brandschadenssanierung (z.B. für die Freimessung nach erfolgter Schadstoffsanierung, Prüfung der Statik nach Brand) sind durch die Versicherung oder den GÜ erfolgt.

3.

Welche Terminplanung gilt derzeit, und wann ist nach aktuellem Stand mit einer Fertigstellung bzw. Inbetriebnahme der Halle zu rechnen? Besteht die Möglichkeit einer Teilnutzung noch vor der endgültigen Fertigstellung?

Stellungnahme:

Nach derzeitigem Terminplan ist die Wiederherstellung (in den Zustand zum Zeitpunkt Brandereignis) bis Ende dieses Jahres vorgesehen und eine Fertigstellung bzw. Inbetriebnahme im 2. Quartal 2027 geplant.

Eine vorzeitige Inbetriebnahme oder Teilnutzung ist nicht möglich, da die gesamte Technik erneuert wird und diese nicht in Teilen installiert oder nur teilweise in Betrieb genommen werden kann.

Auf die Termschiene ist bereits am 12.07.2023 in einer z.d.A.: Rat-Mitteilung eingegangen worden. Bis heute kam es aus den folgenden Gründen zu Verzögerungen:

- Das Vertragskonstrukt mit dem GÜ war durch die Schnittstellen zwischen Versicherung und Stadt auch vergaberechtlich sehr kompliziert und musste unter Hinzuziehung von externen Juristen erstellt werden. Erst nach Beauftragung konnte auch die Wiederherstellung durch die Versicherung beginnen.
- Die Dauer der Wiederherstellung durch die Versicherung hat sich deutlich verlängert, da sich die Maßnahmen als umfangreicher erwiesen als ursprünglich angenommen (z.B. Erneuerung Estrich oder erforderlicher Bauantrag Trapezblechdach)

4.

Wie stellt sich die Kostenentwicklung dar, welche Gesamtkosten sind derzeit anzusetzen, wie verteilen sich diese auf Grundsanierung und brandschadenbedingte Maßnahmen, und in welchem Umfang werden Fördermittel, Versicherungsleistungen oder andere Finanzierungsquellen herangezogen?

Stellungnahme:

Die Kosten liegen aktuell im geschätzten Rahmen der o.g. Vergabevorlage.

Da die Wiederherstellung als Naturalersatz vereinbart ist, fallen für die Wiederherstellung in den Stand vor dem Brandschaden keine Kosten an. Die weitere Fertigstellung der Sanierungsmaßnahme ist vollständig durch die Stadt zu tragen. Die Kosten hierfür liegen bei 11,5 Mio. €. Diese Mittel werden über den Haushalt finanziert.

Die Summe, die die Versicherung zu zahlen hat, entspricht dem damaligen Leistungsstand (ca. 4,7 Mio. €), den die Stadt bis zum Brand bereits aufgewendet hatte.

Die vor dem Brandereignis genehmigten Fördermittel konnten zu 100% auf andere Projekte übertragen werden (KGS Don Bosco). Neue Fördermittel sind für im Bau befindliche Projekte nicht zu generieren, da dies den Förderbedingungen widerspricht (Maßnahme darf nicht begonnen sein).

5.

Welche Auswirkungen hat der Ausfall der Halle bislang auf den Schulsport und den Vereinssport, wie konnte der Bedarf kompensiert werden, und welche zusätzlichen Belastungen oder Kosten sind dadurch entstanden?

Stellungnahme:

Der Ausfall der Halle ist nur schwer zu kompensieren und die Auswirkungen auf den Schul- und Vereinssport sind immens. Eine 5-fach Halle, die sich grundsätzlich von 08.00 Uhr bis 22.00 Uhr im Betrieb befindet, kann unter Volllast ca. 60 Sportstunden täglich für den Schul- und Vereinssport abbilden. Durch das in Leverkusen allseits bekannte Sporthallendefizit können diese Sportstunden weder für den pflichtigen Schulsport noch für den für die Gesellschaft ebenfalls wichtigen Vereinssport volumnfänglich aufgefangen werden.

Für die Kompensation des pflichtigen Schulsports hat der Fachbereich Schulen erhebliche Aufwendungen vorgenommen. In mehreren Abstimmungsrunden zwischen der Schule und Vertretern des Fachbereichs Schulen wurde im Frühjahr 2021 ein Auslagerungskonzept erarbeitet und laufend weiterentwickelt. Fußläufig sind keine überdachten Sportmöglichkeiten gegeben, sodass Hallenkapazitäten im gesamten Stadtgebiet genutzt werden müssen. Insgesamt werden sieben Hallenstandorte per ausgeschriebenen Busfahrten bedient. Dabei werden städtische Hallen in solidarischer Nutzung mit anderen Schulen genutzt sowie externe Hallenmöglichkeiten angemietet.

Insgesamt können so etwa 50% des pflichtigen Schulsports kompensiert werden. Ein höherer Kompensationsanteil kann aufgrund der durch die Bustransfers fehlenden Unterrichtszeit sowie der im Umkreis von 15 Minuten Fahrtzeit pro Richtung fehlenden Hallenkapazitäten nicht abgebildet werden.

Bezifferbare Kosten sind die täglich stattfindenden Busfahrten sowie die Anmietungskosten externer Hallen. Nicht bezifferbar ist der Koordinationsaufwand für die Lehrkräfte und Leitung der Schule sowie die zuständigen Mitarbeitenden des Fachbereichs Schulen. Zusätzlich sind erhebliche personelle Mehraufwendungen für die Abwicklung der EU-weiten Bustransferausschreibungen sowie der Vertragsgespräche und der laufenden finanziellen Abwicklung im Fachbereich Schulen entstanden.

Anbei eine Übersicht der bezifferbaren Kosten:

Jahr	Kosten Busfahrten	Kosten Mieten	Kosten Gesamt
2022	170.000 €	60.000 €	230.000 €
2023	365.000 €	80.000 €	445.000 €
2024	342.000 €	70.000 €	412.000 €
2025	342.000 €	85.000 €	427.000 €
2026 (bis Sommer 2027)	686.000 €	150.000 €	836.000 €

Für den Vereinssport zeichnet sich ein ähnliches Lagebild ab. Auch hier erschwert die schwierige Hallensituation in Leverkusen eine adäquate Kompensation solcher Ausfallzeiten. Die betroffenen Vereine wurden bestmöglich mit verfügbaren Zeiten auf das gesamte Stadtgebiet aufgeteilt. Mehrere Vereine haben sich hier solidarisch gezeigt und zulasten der eigenen Trainingsmöglichkeiten Teilkapazitäten zur Verfügung gestellt. Im Ergebnis ist für die betroffenen Vereine seit Januar 2022 nur ein stark eingeschränkter, ortsferner Trainingsbetrieb möglich. Welche zusätzlichen Belastungen und Kosten den Vereinen hierdurch entstanden sind, lässt sich an dieser Stelle nicht beziffern.

6.

In welcher Form stellt die Verwaltung eine transparente Kommunikation des Projektfortschritts gegenüber Schule, Eltern, Vereinen und Öffentlichkeit sicher?

Stellungnahme:

Sobald dem Fachbereich Schulen Bauverzögerungen durch den Fachbereich Gebäudewirtschaft mitgeteilt werden, erhalten die Leitung der Gesamtschule Schlebusch sowie der SportBund eine Information zum neuen Sachstand.

Zuletzt wurden die Schule und der SportBund im Juli 2025 über den letzten Sachstand – Fertigstellung 2027 – informiert. Die Information erfolgt in der Regel zunächst persönlich und anschließend formlos per E-Mail. Der SportBund informiert die betroffenen Vereine. Die Schulleitung informiert das Lehrerkollegium und die Schülerschaft.

Gebäudewirtschaft in Verbindung mit Schulen und SportBund Leverkusen e.V.

14.10.2025

Anfrage der CDU-Fraktion vom 10.09.2025

Rückbau an Spielplätzen in Leverkusen

Mit Verwunderung haben wir feststellen müssen, dass am Spielplatz (Bsp: Martin-Buber-Straße) kurzfristig ein Bagger angerückt ist, eine große Kletterkonstruktion vollständig abgerissen und weitere Spielgeräte versetzt wurden. Nach unserer Einschätzung ist dadurch das Spielangebot um etwa die Hälfte reduziert worden. Auch aus der Bürgerschaft haben uns Hinweise erreicht, dass ähnliche Eingriffe an weiteren Standorten in der Stadt erfolgt sind. Vor diesem Hintergrund bitten wir um Beantwortung folgender Fragen:

1.

Trifft es zu, dass in den vergangenen Wochen oder Monaten an mehreren Spielplätzen Spielgeräte abgebaut oder/und versetzt wurden?

Stellungnahme:

Ja, in den vergangenen Wochen und Monaten wurden auf mehreren Spielplätzen Spielgeräte abgebaut.

2.

An welchen Standorten fanden diese Maßnahmen statt, und welche Geräte wurden jeweils entfernt oder verändert?

Stellungnahme:

In letzter Zeit wurden Spielgeräte unter anderem an folgenden Standorten entfernt:

- Grünzug am Quettinger Feld: Spielstationen im oberen Bereich für Kleinkinder
- Am Quettinger Feld: Zwei Wipptiere und eine Balanciereinheit
- Martin-Buber-Straße: Verschiedene Geräte, übrig sind noch eine Doppelschaukel und zwei Wipptiere.

Bei den abgebauten Geräten handelt es sich überwiegend um Modelle der Firma Polyplay aus den Jahren 1998 bis 2000.

3.3

Auf welcher fachlichen Grundlage erfolgten diese Maßnahmen, und welche Gutachten, Prüfberichte oder Inspektionsprotokolle liegen dazu vor?

Stellungnahme:

Die Maßnahmen basieren auf den Ergebnissen der gesetzlich verpflichteten, jährlichen Spielplatzinspektionen durch interne und externe zertifizierte Sachverständige. Diese Prüfungen ergaben, dass die Geräte nicht mehr verkehrssicher waren.

4.

Gab es akute Sicherheitsrisiken, die einen sofortigen Abbau erforderlich machten?

Stellungnahme:

Ja, in allen Fällen lagen akute Sicherheitsrisiken vor, die einen sofortigen Abbau notwendig machten.

5.

Welche Alternativen wie Reparatur, Instandsetzung oder Austausch einzelner Teile wurden geprüft und warum wurden diese gegebenenfalls verworfen?

Stellungnahme:

Reparaturen oder Teilerneuerungen erfolgten bereits in der Vergangenheit und wurden auch jetzt geprüft, waren jedoch nicht möglich, da die Geräte teilweise über 20 Jahre alt und irreparabel beschädigt waren. Ersatzteile sind nicht mehr verfügbar, da der Hersteller nicht mehr existiert.

6.

Wer hat die Entscheidung über den Rückbau oder die Versetzung getroffen?

Stellungnahme:

Die Entscheidungen wurden auf Grundlage der internen und externen Sachverständigenprüfungen durch die Abteilungs- und Fachbereichsleitung getroffen.

7.

Inwieweit wurden Bezirksvertretungen, Fachausschüsse oder Kinder- und Jugendgremien beteiligt?

Stellungnahme:

Eine Beteiligung der Gremien erfolgte nicht, da es sich um Maßnahmen im Rahmen des laufenden Verwaltungsgeschäfts handelte.

8.

Wie und wann wurden Anwohnerinnen und Anwohner sowie Eltern, Kitas und Schulen informiert?

Stellungnahme:

Auch hier erfolgte keine gesonderte Information, da der Rückbau Bestandteil des laufenden Verwaltungsgeschäfts war.

9. Ist ein Ersatz für die entfernten Geräte vorgesehen? Wenn ja: in welchem Zeitrahmen und mit welcher Finanzierung?

Stellungnahme:

Ein Ersatz der Spielgeräte konnte bisher aufgrund der vorläufigen Haushaltsführung nicht erfolgen. Sobald die Genehmigung des Haushaltes vorliegt, wird die Ersatzbeschaffung im Rahmen der budgetierten Gelder in die Wege geleitet.

10.

Welche Kosten sind durch Abbau, Entsorgung und mögliche Wiederherstellungsarbeiten entstanden, und aus welchen Haushaltsstellen werden diese gedeckt?

Stellungnahme:

Der Abbau erfolgte in Eigenleistung durch den Betriebshof. Dadurch sind keine zusätzlichen Kosten entstanden.

11.

Wurden Fördermittel oder Sponsoringmodelle geprüft, um Ersatzbeschaffungen zu ermöglichen?

Stellungnahme:

In enger Zusammenarbeit mit dem zentralen Fördermittelmanagement wird regelmäßig nach passenden Programmen für die Ersatzbeschaffung von Spielgeräten von verschiedenen Fördergebern gesucht (Bund, Land, EU).

12.

Wie stellt die Stadtverwaltung sicher, dass der Versorgungsgrad mit wohnortnahmen Spielplätzen nicht verschlechtert wird?

Stellungnahme:

Es liegt sehr im Interesse des Fachbereichs Stadtgrün, das bisherige Niveau zu halten. Bei der zugrundeliegenden Haushaltssituation ist allerdings davon auszugehen, dass der aktuelle Versorgungsgrad mit wohnortnahmen Spielplätzen auf Dauer nicht gehalten werden kann.

13.

Wird es künftig eine transparente Übersicht über den Zustand der Spielplätze, geplante Maßnahmen und deren Finanzierung geben?

Stellungnahme:

Über die geplanten Maßnahmen und deren Finanzierung wird, wie auch schon in der Vergangenheit praktiziert, in den Bezirksvertretungen der Stadtbezirke I bis III berichtet werden.

Der Fachbereich Stadtgrün führt intern eine entsprechende Übersicht über die abgängigen Spielgeräte.

14.

Ist die Verwaltung bereit, bis zur politischen Beratung weitere Rückbauten auszusetzen, sofern keine akute Gefahr für die Sicherheit besteht?

Stellungnahme:

Die Prüfungen auf Verkehrssicherheit erfolgen durch unabhängige Sachverständige, die nicht durch die Verwaltung oder Dritte in ihrer Entscheidung beeinflusst werden dürfen. Die Spielgeräte werden nach den Normenreihen DIN EN 1176 und DIN 79161 überprüft. Die Prüfer haften persönlich für die Sicherheit der spielenden Kinder.

Ein Aussetzen von Rückbaumaßnahmen ist bei festgestellter Verkehrsunsicherheit ausgeschlossen. Die Verwaltung setzt weiterhin – wie bereits in den vergangenen Jahren – auf Reparaturen, soweit möglich, um das knappe Budget bestmöglich zu verwenden. Rückbauten erfolgen nur bei irreparablen und unsicheren Geräten.

Stadtgrün

16.10.2025

Anfrage der CDU-Fraktion vom 30.07.2025

Vortrag Mobilität in der Sitzung des Bürger- und Umweltausschusses vom 13.03.2025

In der Sitzung des Ausschusses für Bürger und Umwelt vom 13. März 2025 wurde durch den Fachbereich 31 die angehängte Präsentation zum Sachstand des Mobilitätskonzeptes vorgestellt. Nach intensiver Beratung zu den übermittelten Folien, stellen sich der CDU-Fraktion und dem parteiinternen Arbeitskreis Mobilität (AK) eine größere Anzahl von Fragen.

2.

Handelt es sich bei der Präsentation vom 13.3.2025 um den jährlichen Evaluierungsbericht der Stadt Leverkusen zum Mobilitätskonzept 2030+ (siehe Antrag und Beschluss 2023/2487)?

Stellungnahme:

Der Mobilitätsbericht in Form der am 13.03.2025 gehaltenen Präsentation stellt die Umsetzungsanalyse 2024 des Mobilitätskonzeptes 2030+ dar. Der Aufbau des Berichtes orientiert sich an den übergeordneten Handlungsfeldern des Konzeptes, welche sich auf fünf verschiedene Handlungsfelder (Fußverkehr, Radverkehr, KFZ-Verkehr, ÖPNV/SPNV, SUMP) aufteilen.

Hier wurde insbesondere die Verpflichtung der Kommune zur Verknüpfung mit dem Handlungsfeld Nachhaltigkeit erläutert, das bis 2027 in einen SUMP (Sustainable Urban Mobility Plan) übergehen soll – vgl. Beantwortung zu Punkt 3.

Die Dynamik des Mobilitätssektors wird unter anderem durch die (Weiter-)Entwicklung zugrundeliegender Gesetze und Regelwerke deutlich. Nach Erstellung des Mobilitätskonzeptes 2030+ traten z. B. das Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz NRW sowie der Stellplatzverordnung NRW in Kraft, die den Kommunen neue Argumente und Möglichkeiten in der Planung an die Hand geben. Zusätzlich wurden und werden auf regionaler Ebene verschiedene Konzepte erarbeitet, beispielsweise die Erarbeitung der Gesamtperspektive RadPendlerRouten im Rahmen des Agglomerationsprogramms der Region Köln/Bonn.

2.

Wie erfolgte der zukünftige Austausch zwischen Verwaltung und Politik zum Thema Mobilität?

Stellungnahme:

Die Verwaltung plant aktuell ein Austauschformat Mobilität analog des bereits bewährten Formats ZAK in 2026 als fachliches Diskussionsforum zur Erörterung diverser Mobilitätsthemen.

3.

Wie wird der Fortschritt der Umsetzung des Mobilitätskonzepts insgesamt verfolgt? Anhand welcher Kennzahlen?

Stellungnahme:

Gemäß der am 18.Juli 2024 in Kraft getretenen TEN-V-Verordnung der EU müssen alle städtischen Knoten bis 2027 einen SUMP (Sustainable Urban Mobility Plan) erstellen, also einen verkehrsträger- und verkehrsmittelübergreifenden integrierten und langfristigen Plan, der insbesondere den Weg zur emissionsfreien Mobilität fördern soll. Aufgrund der bisher bekannten Kriterien betrifft diese Verpflichtung alle Großstädte in der EU mit mehr als 100.000 Einwohnern. In den SUMP eingebettet werden sollen bereits bestehende Konzeptionen u.a. zu ÖPNV, Lärmschutz, Luftreinhaltung, Fahrradverkehr und Nachhaltigkeit.

Eine zentrale Neuerung ist die jährliche Übermittlung zentraler Daten zur städtischen Mobilität ab spätestens 31. Dezember 2027 an die EU-Kommission im Bereich Nachhaltigkeit, Verkehrssicherheit und Zugänglichkeit. Die Kommission wird nach bisheriger Kenntnis bis Ende 2025 Indikatoren und Erhebungsmethoden ausarbeiten wie auch eine Übermittlungsplattform schaffen. Die Kennzahlen bzw. Kriterien zur Evaluation werden den Kommunen vorgegeben. Auf die Erarbeitung einer parallelen Struktur von Kennzahlen wurde i.S. der Aufgabenkritik verzichtet.

4.

Wie wird die Umsetzung der im Mobilitätskonzept definierten Maßnahmenfelder verfolgt?

Stellungnahme:

Das Thema Mobilität ist ein Querschnittsthema. Dieses zentrale strategische Instrument des Mobilitätskonzepts verbindet die konkreten Lösungsansätze aus den Bereichen Infrastruktur, Bau- und Planungsrecht sowie Information und Öffentlichkeitsarbeit zu einer integrierten Gesamtstrategie, die auch bei kleinteiligeren Maßnahmen ein zielführendes Vorgehen gewährleistet. Die Umsetzung der im Mobilitätskonzept definierten Maßnahmenfelder liegt allen städtebaulichen Projekten zugrunde und wird von allen Fachbereichen zugrunde gelegt.

Das integrierte Mobilitätskonzept 2030+ bildet die zentrale Grundlage für die Verkehrsentwicklung. Im Sinne einer integrativen Betrachtungsweise berücksichtigt es über das eigentliche Thema „Mobilität“ hinaus alle relevanten Rahmenbedingungen, vor allem auch die des Städtebaus und der Luftreinhaltung. Die Belange aller Verkehrsträger, mit Schwerpunkt auf den Umweltverbund und die verschiedenen Nutzungsansprüche, werden in möglichst großem Umfang stadtgestalterisch, umwelt- sowie stadtverträglich berücksichtigt und in ein bestehendes oder auch geplantes städtebauliches Umfeld integriert.

5.

S. 7 – Woher kommen die Zahlen (Quelle)? Sind das Fahrten oder zurückgelegte Strecken? Der neueste MiD-Bericht wurde kürzlich veröffentlicht, wie ist der Stand 2025 (für die Stadt Leverkusen)?

Stellungnahme:

Die Befragung in der aktuellen MiD-Studie wurde von April 2023 bis Juli 2024 durchgeführt. Verfügbar ist ein Kurzreport der erhobenen Daten aus 2023. Aktuell werden die erhobenen Daten unter Beachtung des Datenschutzes aufbereitet und

ausgewertet. Laut Mitteilung der MiD werden die Inhalte im Oktober 2025 den Kommunen zur Verfügung gestellt.

Die Werte auf S.7 der Präsentation beziehen sich auf die bekannten Werte zum Zeitpunkt des Beschlusses des Mobilitätskonzeptes 2030+, dem der MiD 2017 zugrunde gelegt wurde.

Die Werte für 2030 stellen Zielwerte dar.

6.

S.8 – Liegt das Schulwegsicherungskonzept vor? Was sind die wesentlichen Maßnahmen, was wurde realisiert? Anfang 2025 sollten erste Ortsbegehungen erfolgen (BK-Bericht 08.10.2024 nach Umfrageergebnissen von 41 Schulen, an denen sich 2115 Schüler/innen und deren Eltern beteiligt haben). Bei welchen Schulen war das vorgesehen und sind diese erfolgt?

Stellungnahme:

Das Schulwegsicherungskonzept ist in der finalen Abstimmung mit weiteren beteiligten Fachbereichen. Ziel ist es, das Konzept im November 2025 in die politischen Gremien zu bringen.

Einige kleinere Maßnahmen wie Markierungsarbeiten, Grünschnitt etc. wurden sofort angeordnet und umgesetzt. Da es sich bei den meisten Maßnahmen jedoch um bauliche Maßnahmen handelt welche einen politischen Beschluss und Mittelfreigabe benötigen, muss der Beschluss des Schulwegsicherungskonzeptes abgewartet werden.

Nach Auswertung der Elternbefragung wurden die einzelnen Ergebnisse an die Schulleitungen übersandt mit dem Angebot eines gemeinsamen Ortstermins, gerne auch mit interessierten Eltern etc.

Vom Angebot der Diskussion der Ergebnisse machte lediglich eine Grundschule Gebrauch, die anderen Schulen meldeten sich nicht bzw. sahen keine Notwendigkeit.

Zur besseren Einschätzung der jeweiligen Situation vor den Schulen und auf den Schulwegen gab es Termine vor Ort, teilweise in Begleitung von Mitarbeitenden des Fachbereichs Tiefbau.

Diese Ortsbesichtigungen werden ebenfalls in den Datenblättern zu den einzelnen Schulen im Schulwegsicherungskonzept dokumentiert.

Zudem hat die Verwaltung begonnen, die einzelnen Schulwegkarten jeder Grundschule im Leverkusener Stadtgebiet und auf Sicherheitsmängel vor Ort zu überprüfen.

7.

S. 9 – Das Fahren auf einem baulich angelegten Radweg ist aus Gründen der Sicherheit immer anzustreben; warum wird jetzt das Gegenteil dessen als Beitrag zur Sicherheit herausgehoben?

Stellungnahme:

Der Beitrag auf Seite 9 des Vortrages zur Umsetzung des Mobilitätskonzepts, bezieht sich nicht auf die sichere Führung des Radverkehrs, sondern benennt die durch den

Fachbereich Mobilität und Klimaschutz, teilweise gemeinsam mit oder auf Veranlassung der Polizei, durchgeführten Kampagnen und Aktionen für Radfahrende und deren Sicherheit wie

- 1,5-Meter-Abstand Aktion (Fahrrad-Auto)
- Geisterradler Aktion
- Seniorenradtour
- Aktion: Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht.

Der einzuhaltende Sicherheitsabstand von 1,5 m zu auf der Straße fahrenden Radfahrenden, ergibt sich aus § 5 Abs. 4 der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO). Nicht überall können Radfahrende aus Platzgründen auf einer Nebenanlage geführt werden, so dass diese im fließenden Straßenverkehr unterwegs sein müssen (z.B. in reinen Wohnstraßen).

Das Abstandsgebot von 1,5 m soll sicherstellen, dass Radfahrende von überholenden Kraftfahrzeugen nicht gefährdet werden, so sie im fließenden Verkehr mitfahren müssen oder aber, weil die gesetzliche Radwegebenutzungspflicht aufgehoben wurde (Hierzu siehe weiter unten).

Das Abstandsgebot heißt jedoch auch, dass Radfahrende nicht überholt werden dürfen, wenn der Sicherheitsabstand von 1,5 m (Außerorts 2 m) nicht eingehalten werden kann. Geahndet werden diese Verstöße durch die Polizei, da es sich um den fließenden Verkehr handelt. Die Verwaltung möchte durch das Sprühen der 1,5 m Abstandsschablone die Verkehrsteilnehmenden regelmäßig auf die Gesetzeslage hinweisen und verdeutlichen, was 1,5 m Abstand bedeuten.

Somit steht die Verkehrssicherheitskampagne nicht im direkten Zusammenhang mit der vorhergehenden Verkehrsplanung. Ebenso verhält es sich mit den weiteren im Umsetzungsbericht aufgeführten Aktionen und Kampagnen.

Die Geisterradlerschablone wird durch die Polizei an Aktionstagen auf Nebenanlagen für den Radverkehr aufgesprüht, um den Radfahrenden zu verdeutlichen, dass sie sich auf einem Radweg entgegen der Fahrtrichtung befinden und somit sich und andere potentiell gefährden, da mit Radfahrerenden entgegen der Fahrtrichtung nicht zwingend gerechnet werden muss. Dies ist besonders gefährlich auf schmalen Radwegen oder auch an Straßenabschnitten welche eher schlecht einsehbar sind. Da im Stadtgebiet leider vermehrt Geisterradler auftreten und die Polizei dieses Fehlverhalten lediglich im Rahmen der personellen Kapazitäten ahnden kann, ist geplant, auch durch die Verwaltung eine entsprechende Schablone anzuschaffen und die Geisterradler-Aktion, welche bislang nur einmal im Jahr durchgeführt wurde, zu intensivieren.

Auch die Seniorenradtour wird durch die Polizei Köln ein- bis zweimal im Jahr in Leverkusen initiiert. Hierbei wird eine kleine Gruppe von Senioren auf einer vorher festgelegten Strecke von der Polizei auf potentielle Gefahren im Straßenverkehr hingewiesen. Es wird die Straßenverkehrs-Ordnung an konkreten Beispielen erläutert und es können Fragen gestellt werden. Unterstützt wird die Polizei hier von den Bezirkssachbearbeitern und der Verwaltung sowie dem ADFC Leverkusen.

Bei der Aktion zur Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht, wurde im Rahmen der Europäischen Mobilitätswoche 2024 lediglich eine gesetzliche Regelung verdeutlicht, welche bereits seit Jahren so Bestand hat, in der Vergangenheit jedoch immer

wieder zu Unmut zwischen dem motorisierten Straßenverkehr und Radfahrenden führte.

Die generelle Radwegebenutzungspflicht hat das Bundesverwaltungsgericht bereits im Jahr 2010 durch ein entsprechendes Urteil aufgehoben. Daraufhin hat die Stadt Leverkusen die Radwegebenutzungspflicht sukzessive aufgehoben – ausgenommen sind hier Bereiche mit einer besonderen Gefahrenlage. Auch die blaue Radwegebeschilderung wurde entfernt, die baulich angelegten oder markierten Radwege blieben jedoch bestehen.

Die Radfahrenden können an diesen Stellen im Stadtgebiet somit selbst entscheiden, ob sie lieber weiterhin den Radweg benutzen möchten, oder lieber auf der Straße fahren wollen.

Die aufgeführten Aktionen unterstützen somit lediglich die Verkehrsteilnehmenden und hier besonders die Radfahrenden, treffen jedoch keinerlei Aussage darüber, wo der Radverkehr sicherer zu führen wäre.

Sind die erforderlichen Platzverhältnisse gegeben, ist jedoch generell aus Gründen der Verkehrssicherheit eine getrennte Führung des Radverkehrs auf Nebenanlagen vorzuziehen. Die Bewertung dieser Möglichkeiten ist jedoch fachlich der Verkehrsplanung vorbehalten.

Grundsätzlich ist es nicht erlaubt mit dem Fahrrad einen Gehweg zu nutzen, es drohen Bußgelder von bis zu €100,-. Ist dies den Radfahrer/innen hinreichend bekannt?

Stellungnahme:

Wer am Straßenverkehr teilnehmen möchte, der hat die Regeln der Straßenverkehrs-Ordnung selbstständig zu beachten. Für die Einhaltung der Regelungen des fließenden Verkehrs ist die Polizei zuständig.

Eine explizite Aufklärungskampagne erscheint nicht erforderlich, da es sich um eine seit Jahren geltende Grundregel für Radfahrende handelt.

Bei vermehrt beobachteten Verstößen an einer Stelle wird die Polizei aktiv um entsprechende Kontrollen gebeten.

Allerdings plant die Verwaltung eine Kampagne zur Gegenseitige Rücksichtnahme im Straßenverkehr, im Rahmen welcher das Thema Gehwegnutzung durch Radfahrende durchaus aufgegriffen werden kann.

Es ist jedoch darauf hinzuweisen, das Rad fahrende Kinder bis zur Vollendung des 8. Lebensjahres den Gehweg nutzen müssen, wenn kein Radweg vorhanden ist.

Hierbei dürfen sie von einer Aufsichtsperson ab 16 Jahren begleitet werden.

Kinder von 8-10 Jahren dürfen den Gehweg nutzen.

Darüber hinaus kann ein Gehweg durch eine entsprechende Zusatzbeschilderung für den Radverkehr freigegeben werden.

Warum sind nur einige Straßen farblich gekennzeichnet worden und warum geschieht dies nicht flächendeckend in der Stadt?

Stellungnahme:

Wie bereits oben erwähnt, werden die Abstandsschablone sowie die Geisterradlerschablone zu gezielten Aktionen gesprührt. Dies erfolgte in Abstimmung mit der Polizei.

Sollten die Radpiktogramme zur Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht gemeint sein, dann ist zu sagen, dass diese die Aufhebung in Abstimmung mit der Bezirksregierung Köln nur dort verdeutlichen sollen, wo dies aufgrund besonderer Problemlagen sinnvoll ist.

Hier wurde sich für die Mülheimer Straße, die Humboldtstraße/Robert-Koch-Straße sowie die Birkengartenstraße entschieden, da von dort die meisten Beschwerden über Konflikte zwischen Radfahrenden und Autofahrenden eingingen.

8.

S. 10 – Fahrradklimatest: Was ist hier der Beitrag der Stadt? Das Bundesministerium für Verkehr (BMV) fördert den ADFC-Fahrradklima-Test aus Mitteln zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans (NRVP). Der ADFC führt das Projekt durch.

Stellungnahme:

Der Fahrradklima-Test ist eine nicht repräsentative Umfrage zur Zufriedenheit der Bevölkerung mit dem Radverkehr in Deutschland. Er thematisiert das Fahrrad- und Verkehrsklima, den Stellenwert des Radverkehrs, die Sicherheit und den Komfort beim Radfahren sowie die Infrastruktur und das Radverkehrsnetz. Die Ergebnisse dienen als Grundlage, um Verbesserungen im Radverkehr in Zusammenarbeit mit dem ADFC anzustoßen. Die Verwaltung hat an der aktuellen ADFC-Fahrrad-Kommunalbefragung teilgenommen.

9.

S. 14 – Fußverkehr-Check: Was sind die wesentlichen Maßnahmen, welche wurden bereits realisiert? Gibt es bereits einen Zeitplan zur Umsetzung der kurzfristigen Maßnahmen innerhalb der nächsten 3 Jahre, die mit dem Haushaltssicherungskonzept abgeglichen sind und für welche ggf. öffentliche Fördermittel beantragt werden müssen?

Stellungnahme:

Es wurde sich zu den Maßnahmenempfehlungen abgestimmt, so dass nicht kostenintensive Maßnahmen in Teilen umgesetzt wurden bzw. sich noch in Prüfung befinden.

Des Weiteren sind die finanziellen Auswirkungen noch nicht vollständig bezifferbar, so dass diese bisher nicht in der Haushaltsplanung berücksichtigt wurden bzw. noch unklar ist, ob für einzelne Maßnahmen öffentliche Fördermittel beantragt werden können. Die genauen Kosten können erst nach Prüfung der einzelnen Maßnahmenempfehlungen eingeschätzt und zusätzlich beantragt werden.

Ein nächster Austausch ist für Anfang Herbst vorgesehen. Im Anschluss erfolgt dann, wie im Rahmen der Vorlage Nr. 2025/3226 beschlossen, ein Bericht zu den Maßnahmenempfehlungen und den weiteren Planungen.

Link zum Beschluss zur Vorlage Nr. 2025/3226:

[SessionNet | TOP Ö 6: Abschlussbericht zum Fußverkehrs-Check in Leverkusen-Manfort](#)

10.

S. 14 - Barrierefreier Ausbau von Bushaltestellen und Querungshilfen: Welche Maßnahmen befinden sich bereits in der Umsetzung? Welche sind beantragt? Ist es erforderlich, öffentliche Fördergelder zu beantragen und ist dies erfolgt? Wird überlegt (analog JSL-Reinigungsmaßnahmen), in den Buslinien der Wupsi ggf. JSL-Unterstützung zu erbitten, so dass Senioren / Behinderten Personen beim Ein-/Ausstieg in / aus den Bussen geholfen wird?

Stellungnahme:

Unabhängig vom Mobilitätskonzept werden regelmäßig Bushaltestellen barrierefrei ausgebaut und Querungshilfen im Straßenraum errichtet. Zuletzt wurden auf der Lützenkirchener Straße zwei Überquerungshilfen gebaut, an der Steinbücheler Straße ist eine weitere geplant. Für diese Maßnahmen werden über die Förderrichtlinie Nahmobilität des Landes Nordrhein-Westfalen Fördermittel mit einer Förderquote von 80 % eingeholt.

Darüber hinaus werden regelmäßig Bushaltestellen im Stadtgebiet barrierefrei ausgebaut. Zuletzt wurden auf der Kalkstraße drei Bushaltestellen, am S-Bahnhof Küppersteg eine Bushaltestelle und am Europaring die Haltestelle Karl-Ulitzka-Straße barrierefrei ausgebaut. Für den barrierefreien Ausbau der Haltestellen werden regelmäßig Fördermittel eingeholt, zum einen über § 12 ÖPNVG NRW des Landes Nordrhein-Westfalen und des Zweckverbandes Nahverkehr Rheinland mit einer Förderquote von 100 %, zum anderen über § 11.2 ÖPNVG NRW mit einer Förderquote von ebenfalls 100 %. Der barrierefreie Ausbau von weiteren Bushaltestellen ist in der Planung.

Ein Projekt der JSB zur Unterstützung beim Ein- und Ausstieg ist nicht geplant. Aufgrund der Vielzahl der täglichen Fahrten erachtet die wupsi GmbH eine derartige Unterstützung in den Linienbussen im Hinblick auf Personaleinsatz und Kosten auch für nicht durchführbar. Die wupsi GmbH arbeitet jedoch auf Anfrage beispielsweise mit Vereinen oder Seniorentreffs zusammen, um zusätzliche Seniorencleanings anzubieten. Die Veranstaltungen werden dabei durch die Vereine/Institutionen organisiert, die sich um eine entsprechende Anzahl an Teilnehmenden kümmern und Räumlichkeiten zur Verfügung stellen. Vor Ort wird durch Mitarbeitende der wupsi GmbH eine Präsentation mit allen wichtigen Informationen für mobilitätseingeschränkte Personen gezeigt und ebenfalls an einem Bus der sichere Ein- und Ausstieg geübt.

11.

S. 14 – LSA/Lichtsignalanlagen: Wo und wie wurde die Schaltung angepasst?

Stellungnahme:

Im Stadtgebiet Leverkusen haben diverse Anpassungen an Lichtsignalanlagen stattgefunden.

Eine der größeren Maßnahmen war die Ertüchtigung des Willy-Brandt-Ringes für die Bevorrechtigung der Einsatzfahrten der Feuerwehr und des Rettungsdienstes. Zwischen Chempark, der Hauptfeuerwache und bis vor den Autobahnanschluss BAB 3 – Leverkusen sind die Lichtsignalanlagen mit einer digitalfunkbasierten Bevorrechtigungstechnologie ausgestattet worden. In diesem Zuge sind die Lichtsignalanlagen energetisch auf den neusten Stand gebracht und mit LED-Signaltechnik ausgestattet. Für die Radwegebeziehung sowie für den fußläufigen Verkehr sind in den Signalprogrammen Verbesserungen eingeflossen, welche die Wartezeit verkürzen. An der Heymannstraße beispielhaft ist das Anfordern über Taster in den Hauptverkehrszeiten nicht zwingend erforderlich. Bei vorliegenden Kraftfahrzeugverkehr werden die Fußgängerfurten automatisch parallel mit freigegeben.

Im Rahmen der Schulwegsicherung und der Barrierefreiheit, sowie der Ertüchtigung für den Radverkehr sind weitere punktuelle Erweiterungen an Lichtsignalanlagen erfolgt. Hier sind beispielhaft die Lichtsignalanlage an der Kandinskystraße als Ausbau zu einer vollständigen Knotenanlage und die Lehner Mühle mit ihrer barrierefreien Ausstattung für sehbeeinträchtigte Menschen zu benennen.

Im Rahmen der Schulwegsicherung sind wichtige Ergänzungen zur Sicherung des fußläufigen Verkehrs erfolgt. Beispielhaft sind hier Maßnahmen an der Saarstraße und Haberstraße, sowie am Krummen Weg in Form von Fußgänger-Schutzblinkern und zusätzlicher Signale zu benennen. Des Weiteren sind diesen Jahres Ersatzneubauten an der Gustav-Heinemann-Straße / Alkenrather Straße sowie an der Herbert-Wehner-Straße / Bergische Landstraße realisiert worden. An diesen Punkten sind die verkehrsabhängigen Steuerungsverfahren auf modernen Stand gebracht. Die Zielsetzung ist, verbesserte Verkehrsabläufe sicherzustellen, welche den fußläufigen sowie radfahrenden Verkehr gleichrangig zum Kraftfahrzeugverkehr betrachten, Wartezeiten verringern und durchgängiges Queren der Fußgängerfurten weitestgehend ermöglichen. An weiteren Lichtsignalanlagen sind durch Anpassung der Steuerungssoftware Wartezeiten und Freigabezeiten optimiert worden, beispielhaft ist hier der Knoten Karl-Carstens-Ring / Herbert-Wehner-Straße zu benennen. Hier wurde die Freigabezeit auf dem nördlichen Radweg durch ein verbessertes Anforderungsverhalten des ÖPNVs erheblich erhöht. Der Neubau einer Lichtsignalanlage auf dem Europaring dient als weitere Maßnahme der Neuerschließung des Bahnhofsumfeldes Leverkusen-Mitte und trägt zur Stadtentwicklung bei.

12.

S. 16 – Erstellung Radverkehrskonzept: Zeitplan für die Erstellung und Umsetzung?

Stellungnahme:

Das Radverkehrskonzept befindet sich in der Entwurfsphase. Ab dem dritten Quartal 2025 starten kontinuierliche Verkehrsmessungen, beginnend mit den im Mobilitätskonzept 2030+ beschlossenen Fahrradstraßen. Das verwaltungsinterne Abstimmungsverfahren inklusive Maßnahmenplan ist für Anfang 2026 vorgesehen. Für die Vorlage zur Beschlussfassung wird für das zweite Quartal 2026 angestrebt.

13.

S. 21 – Die Überfahrt über die Rheinbrücke ist an einigen Stellen für Fahrradfahrer/innen inakzeptabel (Übergänge Beton/Blech) - sind

Verbesserungen geplant? Gibt es bereits eine Kommunikation der Stadt Leverkusen mit der Autobahn GmbH (Beschwerden seitens der Bevölkerung gab es bereits genügend)?

Stellungnahme:

Die Stadt Leverkusen steht in regelmäßigen Austausch mit der Autobahn GmbH in Kooperation mit dem ADFC Leverkusen. Diese Treffen dienen der gemeinsamen Identifikation und Umsetzung von Maßnahmen zur sicheren Führung sowie zur Verbesserung der Fahrradinfrastruktur im Bereich der Rheinbrücke.

Im Zuge dieser Abstimmungen konnten bereits erste Verbesserungen erfolgreich umgesetzt werden wie z.B.:

- Fahrradampel an der Kreuzung des Westrings + Öffnung Zufahrt Neulandpark
- Verbreiterung des Radweges im Baustellenbereich, Lamellen wurden entfernt für bessere Sichtbarkeit des Gegenverkehrs
- Lichter unter der Brücke
- Übergänge auf der Brücke entschärft
- Verkehrsspiegel nach der Prinzenbrücke

Weitere Maßnahmen befinden sich derzeit in Prüfung.

14.

S. 40 – Verfolgt die Stadt die Zuverlässigkeit des SPNV und setzt sich für Verbesserungen ein? Was wurde diesbezüglich erreicht?

Stellungnahme:

Die Verwaltung ist grundsätzlich stetig im Austausch mit dem für den Schienenpersonennahverkehr zuständigen Zweckverband go.Rheinland in regelmäßig stattfindenden Aufgabeträgertreffen mit allen Gebietskörperschaften aus dem Verbandsgebiet oder anlassbezogen mit den zuständigen Fachabteilungen oder der Geschäftsführung; aktuell etwa zur Generalsanierung der Bahnstrecke Köln – Hagen im kommenden Jahr oder dem barrierefreien Ausbau des Bahnhofs Leverkusen-Manfort. Auf Anregung der Stadt Leverkusen wurden beispielsweise auf der Linie RB48 zusätzliche Frühfahrten zwischen Opladen und Köln zum Jahresfahrplan 2021 umgesetzt. Im Rahmen der Untersuchung zur Machbarkeitsstudie zur Verlängerung der Linien S1/S17 hat die Stadt Leverkusen stetig auf eine Direktverbindung von Opladen nach Düsseldorf gedrängt, die mit der nun gefundenen Vorzugsvariante auch erreicht wurde. Ursprünglicher Untersuchungsgegenstand war zunächst lediglich eine aus Richtung Köln verlängerte S17 bis Solingen, Hauptbahnhof mit Umstieg auf die S1 nach Düsseldorf. Auch bei den Zielnetzplanungen 2032 und 2040 sowie den Nahverkehrs-/ bzw. Mobilitätsplänen von go.Rheinland und dem angrenzenden VRR hat sich die Verwaltung eingebracht (die entsprechenden Stellungnahmen wurden über z.d.A.: Rat der Politik zur Kenntnis gegeben). Im Übrigen ist die Verwaltung auch Mitglied der Zweckverbandsversammlung von go.Rheinland und dort – wie auch die Politik – mit einem stimmberechtigten Sitz vertreten.

Anfrage der CDU-Fraktion vom 10.03.2025

Umwandlung von Parkplätzen für Wupsi-Räder und Ladepunkte für E-PKW

In jüngster Zeit nehmen Bürgerinnen und Bürger vermehrt wahr, dass PKW-Stellplätze für Ladepunkte für E-PKW oder auch für Wupsi-Radstellplätze genutzt werden, so z.B. in der Jakobistraße in Quettingen.

Stellungnahme:

Die Umnutzung von PKW-Stellplätzen für Ladeinfrastruktur sowie Fahrradverleihsysteme erfolgt unter Berücksichtigung verkehrsplanerischer, städtebaulicher und ordnungsrechtlicher Aspekte. Das zentrale Kriterium bei der Standortwahl ist die Verkehrssicherheit. Zusätzlich werden Nutzungs frequenz, städtebauliche Verträglichkeit und vorhandene Infrastruktur einbezogen.

Bitte beantworten Sie uns dazu folgende Fragen:

1.

Wo im Stadtgebiet wurden und werden aktuell Stellplätze in Ladeplätze für E-PKW umgewandelt? (Bitte für 2024 und für 2025 (auch geplant) auflisten.

Stellungnahme:

Im Jahr 2024 und 2025 wurden insgesamt 50 Stellplätze in Ladepunkte für Elektro-Fahrzeuge umgewandelt, 34 weitere wurden genehmigt. Aufgrund des zeitlichen Versatzes zwischen Genehmigung und Inbetriebnahme kann es bei jahresübergreifenden Genehmigungsverfahren zu einer Zuordnung zum Jahre 2024 kommen, auch wenn die Ladesäule erst 2025 in Betrieb genommen wurde.

Ladepunkte nach Stadtbezirken (2 Ladepunkte = 1 Ladesäule):

Stadtbezirk I 2024: in Betrieb genommen 14, genehmigt 12 weitere
 2025: in Betrieb genommen 0, genehmigt 6 weitere

Stadtbezirk II 2024: in Betrieb genommen 28, genehmigt 6 weitere
 2025: in Betrieb genommen 0, genehmigt 4 weitere

Stadtbezirk III 2024: in Betrieb genommen 8, genehmigt 16 weitere
 2025: in Betrieb genommen 4, genehmigt 0 weitere

Des Weiteren laufen aktuell Anhörungen für die Genehmigung von Ladesäulen im öffentlichen Raum:

Stadtbezirk I:	2 Ladesäulen	(4 Ladepunkte)
Stadtbezirk II:	9 Ladesäulen	(18 Ladepunkte)
Stadtbezirk III:	1 Ladesäulen	(2 Ladepunkte)

2.

Wo im Stadtgebiet wurden und werden aktuell Stellplätze in Radstellplätze für die Wupsi umgewandelt? (Bitte für 2024 und für 2025 (auch geplant) auflisten)

Stellungnahme:

Im Stadtgebiet wurden folgende Fahrradverleihstationen der wupsi eingerichtet wodurch maximal ein PKW-Parkplatz zu mind. sechs Fahrradabstellmöglichkeiten umgewandelt wurden.

Stadtbezirk I: Stöckenstraße
 Hildorfer Straße
 Marie-Curie-Straße
 Rheindorfer Straße
 Moselstraße

Stadtbezirk II: Karl-Ulitzka-Straße
 Gartenstraße
 Am Weidenbusch
 Bebelstraße
 Sandstraße
 Lützenkirchener Straße
 Jakobistraße
 Atzlenbacher Straße
 Maybachstraße

Stadtbezirk III: Völklinger Straße
 Am Eselsdamm
 Theodor-Adorno-Straße
 Am Kühnsbusch
 Saarstraße/Völklinger Straße
 Bruchhauser Straße

Zusätzlich existieren Standorte auf eingeschränkt nutzbaren PKW-Stellplätzen, u. a.

Stadtbezirk I: Rheindorfer Straße (im Kurvenbereich, Mindestabstände für sicheres Parken nicht einhaltbar)

Stadtbezirk II: Moselstraße (Standort angrenzend an Altkleidercontainer, daher nur begrenzt als PKW-Parkfläche nutzbar)
 Maashofstraße (Geringe Gehwegbreite durch parkende PKW, eingeschränkte Nutzung)
 Engelbertstraße (Bereits zuvor Mischfläche für PKW- und Fahrradparken)

Stadtbezirk III: Heinrich-Lübke-Straße (Alternative zur abgelehnten Station auf dem Gehweg vor Hausnummer 5)
 Lützenkirchener Straße (PKW-Parkplatz unzulässig, da Kurvenlage und Nähe zur Bushaltestelle)

3.

Wird vor Inspruchnahme eines Stellplatzes geprüft, ob z. B. Radstellplätze auch an anderer Stelle verwirklicht werden können? In Quettingen wäre das z. B. auch in unmittelbarer Nähe der Bushaltestelle Jakobistraße möglich gewesen.

Stellungnahme:

Vor der Inanspruchnahme eines Stellplatzes erfolgt eine detaillierte Ortsbegehung. Ergänzend nehmen weitere Fachbereiche sowie die Polizei Stellung zu den Standortoptionen. Im Mittelpunkt der Prüfung steht die Verkehrssicherheit. Darüber hinaus werden alle möglichen Flächen einbezogen, darunter PKW-Stellplätze, Gehwege, Parkanlagen sowie bestehende Fahrradabstellanlagen. Dabei spielen Kriterien wie Geh- und Fahrbahnbreiten, Sichträume in Kurvenbereichen, Verkehrsfluss sowie die Nähe zu Bushaltestellen eine entscheidende Rolle. Im konkreten Fall der Jakobistraße wurde eine alternative Platzierung in direkter Nähe zur Bushaltestelle geprüft. Diese musste jedoch aufgrund der beengten Platzverhältnisse (1,80 m Stellplatzbreite, 3,50 m Gehwegbreite) sowie der hohen Verkehrsfrequenz der Quettinger Straße verworfen werden.

Mobilität und Klimaschutz

21.10.2025

Anfrage der Fraktion Opladen Plus vom 18.11.2024

Wupsi-Fahrgastzahlen

Wie viele Fahrgäste haben die das Leverkusener Stadtgebiet tangierenden Linien der Wupsi? Wir bitten dabei um die Fahrgastzahlen jeder einzelnen Linie, im Tagesverlauf sowie im Wochenverlauf.

Zuletzt wurden von der Kommunalpolitik Entscheidungen über Angebotsanpassungen verlangt, ohne dass dieser ein genauer Überblick über die tatsächlichen Nutzerzahlen vorlag. Damit zukünftig verantwortungsvoll entschieden werden kann, ist eine Information über das wirkliche Maß an Nutzung notwendig. Auch lassen sich so Einsparpotentiale entdecken und beheben.

Stellungnahme:

Unter Nutzung von Fördermitteln von go.Rheinland hat die wupsi GmbH ihr Fahrgastzählsystem erneut. Dies umfasst die Ausrüstung aller Fahrzeuge der wupsi GmbH und der eingesetzten Subunternehmen mit entsprechender Hardware, so dass umfassende Analysen der Nutzung des Fahrplanangebotes möglich sind. Gemäß der durch den Rat der Stadt Leverkusen in seiner Sitzung am 07.04.2025 beschlossenen Vorlage Nr. 2025/3208 – Bestandsaufnahme ÖPNV-Angebot der Stadt Leverkusen werden die Fahrgastdaten über einen Zeitraum von einem Jahr erhoben, um eine belastbare Datengrundlage für die Auswertung und anschließende Evaluation des ÖPNV-Angebots im Rahmen der Überarbeitung des Nahverkehrsplans zu generieren.

Das vorherige Zählsystem war nur in einzelnen Fahrzeugen verbaut, so dass es insgesamt längerer Auswertungszeiträume bedurfte, um belastbare flächendeckende Analysen durchzuführen. Zuletzt hat das alte System aufgrund seines hohen technischen Alters auch keine hinreichend zuverlässigen Daten mehr geliefert. Ein früherer Austausch des Fahrgastzählsystems war nicht möglich, da zunächst die Finanzierung über Fördermittel geklärt und anschließend aufgrund des Auftragsvolumens eine europaweite Ausschreibung durchgeführt werden musste.

Mobilität und Klimaschutz in Verbindung mit wupsi GmbH

21.10.2025

Anfrage der AfD-Fraktion vom 06.09.2023

Subsidiär Schutzberechtigte in Leverkusen

Nach dem gesetzgeberischen Willen der Regierungskoalition aus CDU/CSU und SPD ist der Familiennachzug ab dem 1. August 2018 für engste Familienangehörige von subsidiär Schutzberechtigten wieder möglich. Einen Rechtsanspruch auf Familiennachzug enthält die Neuregelung nicht. Grundsätzlich ist die Zahl der Familiennachzügler auf 1.000 Personen im Monat begrenzt. Grundsätzlich können Ehepartner, minderjährige Kinder und Eltern von Minderjährigen Familiennachzug beantragen. Geschwister haben ein solches Recht nicht. Auch bei einer Eheschließung, die während der Flucht stattfand, ist der Familiennachzug ausgeschlossen. Wird das Kontingent der 1.000 Personen in der Anfangsphase nicht ausgeschöpft, so kann es während der ersten fünf Monate von einem auf den folgenden Monat übertragen werden. Diese Regelung soll möglichen Anlaufschwierigkeiten entgegenwirken.

Die AfD-Fraktion lehnt den Familiennachzug für subsidiär Schutzberechtigte ab. Die Neuregelung birgt Rechtsunsicherheiten und eine nicht zu überblickende Mehrbelastung für die Gerichte und kommunale Verwaltung in sich. Zudem sind große Teile Syriens befriedet worden und eine Heimkehr der subsidiär Schutzberechtigten steht in Aussicht.

Stellungnahme:

Das Gesetz des Familiennachzugs zu subsidiär Schutzberechtigten ist am 24. Juli 2025 in Kraft getreten. Mit Inkrafttreten dieses Gesetzes wird der Familiennachzug zu Personen mit subsidiärem Schutzstatus bis einschließlich 23. Juli 2027 nicht gewährt. Ziel des Gesetzes ist es, die Aufnahme- und Integrationssysteme in Deutschland zu entlasten.

Die AfD- Fraktion bittet daher um Beantwortung folgender Fragen:

1.

Wie viele Familiennachzügler kamen bereits seit dem 1. August 2018 nach Leverkusen?

Stellungnahme:

Seit 2018 wurden durch die zuständigen Auslandsvertretungen für die folgenden Personenzahlen Visa zur Familienzusammenführung für subsidiär Schutzberechtigte erteilt:

- 2018: 23
- 2019: 15
- 2020: 6
- 2021: 8
- 2022: 11
- 2023: 7
- 2024: 20

2.

Wie viele Familiennachzügler erwartet die Stadt Leverkusen monatlich?

Stellungnahme:

Durch die oben genannte Gesetzesänderung werden bis 2027 keine weiteren Personen erwartet.

3.

Kann die Verwaltung dadurch entstehende finanzielle Mehrbelastungen zum jetzigen Zeitpunkt abschätzen? Wenn ja, wie hoch werden diese im Monat schätzungsweise ausfallen?

Stellungnahme:

Eine Mehrbelastung wird durch das oben genannte Verfahren nicht gesehen.

4.

Wie viele subsidiär Schutzberechtigte halten sich derzeit in Leverkusen auf? Wie viele dienen als sog. „Ankerpersonen“?

Stellungnahme:

In Leverkusen halten sich aktuell 855 subsidiär Schutzberechtigte auf (Stand 17.10.2025). Der Begriff „Ankerperson“ findet im Aufenthaltsgesetz keine Berücksichtigung und stellt daher kein belastbares Kriterium dar, welches aus dem IT-Fachverfahren auszuwerten ist. Somit kann der Teil der Frage nicht beantwortet werden.

Bürger und Integration

29.10.2025

Mitteilung

Neubewertung der möglichen Belastungssituationen des Untergrundes von Kinderspielflächen

Die Neubewertung der Böden der Kinderspiel- und Bolzplätze im Stadtgebiet von Leverkusen durch die Untere Bodenschutzbehörde (UBB) ergab, dass von keiner dieser Flächen durch bekannte Schadstoffe eine Gefährdung ausgeht. Es besteht zudem kein weiterer Handlungs- und Finanzbedarf für weitere Untersuchungen.

Hintergrund:

Im Jahr 2023 wurde die Bundesbodenschutz- und Altlastenverordnung (BBodSchV) novelliert, wobei insbesondere die Prüfwerte für polycyclische aromatische Kohlenwasserstoffe (PAK – eine Substanzgruppe, die aus unvollständiger Verbrennung, Reifenabrieb, Ruß, etc. entsteht) deutlich verschärft wurden. Dies gilt insbesondere für die Exposition von Kindern auf Kinderspielplätzen [Prüfwert PAK (alt): 1,0 mg/Kg Trockenmasse; Prüfwert PAK (aktuell): 0,5 mg/Kg Trockenmasse]. Das wiederum machte eine Neubewertung für die Kinderspielplätze, die auf (ehemaligen) Altlastenflächen liegen, notwendig.

Methodik:

Eine Auswertung der vorhandenen Kinderspiel- und Bolzplätze ergab, dass im Stadtgebiet über 130 Kinderspiel- und Bolzplätze vorliegen. Bei einer Betrachtung der im Bodenschutz- und Altlastenkataster (BAK) der Stadt Leverkusen registrierten Altlasten und Altlastverdachtsflächen ergab sich eine Schnittmenge von insgesamt 46 Spielplätzen, die auf ehemaligen und auch auf bereits sanierten Altlasten oder Altlastverdachtsflächen liegen. Für diese Flächen wurde eine Recherche innerhalb der vorliegenden Untersuchungsbefunde durchgeführt, ob es Hinweise auf bestehende Restbelastungen oder unklare Datenlagen gab. Hieraus ergab sich, dass für 43 dieser Spielplätze eine Gefährdung der menschlichen Gesundheit mit hinreichender Sicherheit ausgeschlossen werden konnte.

Für die verbleibenden drei Flächen wurde ein Untersuchungsprogramm aufgestellt, bei dem mit tiefenorientierten Oberflächenmischproben (entsprechend Bundesrecht) Proben entnommen und zur Analyse in ein akkreditiertes Labor gegeben wurden. Die Probenahme wurde am 02.09.2025 durch Mitarbeiter der UBB selbst vorgenommen.

Ergebnis:

Am 16.09.2025 übersandte das beauftragte Labor die Ergebnisse der Bodenproben. In keiner der untersuchten Proben wurden PAK oder Schwermetalle (kostenneutral mitanalysiert, um auch diese Schadstoffe ausschließen zu können) in Konzentrationen oberhalb der sensibelsten Prüfwerte für Kinderspielflächen aus der BBodSchV nachgewiesen. Die vorgefundenen Konzentrationen liegen sämtlich deutlich unter der Hälfte der aktuellen Prüfwerte für sensibelste Nutzungen. Somit kann nach der Neubewertung aller vorliegenden Gutachten und der im September 2025 durchgeföhrten vorsorglichen Neubeprobung der fraglichen Kinderspielplätze keine Gefährdung für die Nutzung der Flächen als Kinderspielplätze festgestellt werden. Somit besteht hier aus Sicht der UBB kein weiterer Handlungsbedarf.

Umwelt

14.10.2025

Mitteilung

Bericht des Dezernenten, Fachbereichsleiter Herr Inderwisch (FB 20) in Absprache mit Herrn Stadtdirektor Adomat i.V. für Herrn Stadtkämmerer Molitor, aus seinem Geschäftsbereich in der öffentlichen Sitzung des Finanz- und Digitalisierungsausschusses am 29.09.2025

In Absprache mit Herrn Stadtdirektor Adomat (Dezernat IV) als Vertreter für Herrn Stadtkämmerer Molitor (Dezernat II) informiert Herr Inderwisch (FB 20) den Ausschuss wie folgt:

1. Gewerbesteuer zum 29.09.2025

- Sollstellungen: 238,2 Mio. €
- Abgänge: 76,0 Mio. €
- Anordnungssoll: 162,2 Mio. €
(davon kassenmäßig vereinnahmt: 95,5 Mio. €)
- Das Anordnungssoll entspricht 90,1 % des Planansatzes 2025 von 180 Mio. €
- Prognose August 2025: rd. 150 Mio. €
(Plan-Anpassung 2025 über die Veränderungsliste)

2. Grundsteuer

- Veranlagung Grundsteuer B zum 22.09.2025: 40.932.920,10 €
- Verlauf der Veranlagung originär auf das Jahr 2025 bezogen (Planansatz 40,98 Mio. €):
 - 41,8 Mio. € (10.06.2025) > 41,6 Mio. € (14.07.2025) > 41,0 Mio. € (18.08.2025) > 41,0 Mio. € (01.09.2025)
 - Die Sollfortschreibung der Grundsteuer B zum 22.09.2025 beläuft sich auf 39.259.435,18 €
(beinhaltet Veränderungen der Vorjahre - vor allem wegen der Grundsteuerreform von minus 1.673.484,92 €).
 - Ende letzter Woche wurde seitens der Finanzverwaltung ein weiterer Datensatz mit einer Reduzierung bei der Grundsteuer B in Höhe von ca. 1,8 Mio. € übermittelt => rd. 37,5 Mio. €
(Die Plananpassung 2025 ff. erfolgt über die klassische Veränderungsliste zum Haushaltsbeschluss 2025)
 - Ein analoges Bild zeigt sich bei der Grundsteuer A, jedoch natürlich in deutlich geringeren finanziellen Dimensionen.

3. Kassenkredite vom 26.09.2025

- Gesamt inkl. CashPool (TBL, SPL, Klinikum, KLS): 981,0 Mio. €
(Vorjahr: 645,3 Mio. €)
- Anteil Kernverwaltung: 977,7 Mio. € (Vorjahr: 655,7 Mio. €)
- Die Höchstsumme der Kassenkredite 2025 beträgt 1,2 Mrd. €, siehe Vorlage Nr. 2025/3406.
- Somit entspricht die Summe einer Quote der Inanspruchnahme von 81,75 %.

4. Rettungsdienstgebühren

Auf Wunsch von Herrn Kemp (DIE LINKE) aus der letzten Sitzung des Finanz- und Digitalisierungsausschusses am 21.08.2025 sollte über den Stand der öffentlich-rechtlichen Forderungen aus den Rettungsdienstgebühren berichtet werden. Dieser liegt tagesaktuell bei 648.530,90 €.

Ich weise allerdings ergänzend darauf hin, dass dies nur der Betrag der bereits gestellten und noch nicht beglichenen Rechnungen ist und keinerlei Aussagekraft bzgl. möglicher Rückstände bei der Rechnungsstellung – die aktuell seit Juli gestoppt ist, um rückwirkend mit der neuen Gebührengrundlage arbeiten zu können, sobald diese Wirkung entfalten kann – und auch keine Aussage bzgl. der Fehlbeträge aufgrund der aktuell noch fehlerhaften Gebührengrundlage hat.

5.1 Zeitschiene Haushalt 2025 und insb. HSK 2040

Von der Politik gewünscht war eine Übermittlung des verlängerten und überarbeiteten HSK und der Veränderungslisten zum Haushalt als Grundlage für den bündelnden Finanzausschuss am 09.10.2025 bis Ende September. Aufgrund der Einarbeitung von aktuellen Aussagen aus dem Haupt- und Personalausschuss, den Rettungsdienstgebühren und anderen wesentlichen Positionen wird eine Übermittlung allerdings erst eine Woche später möglich sein und bis spätestens 02.10.2025 in Aussicht gestellt.

5.2 Zeitschiene Jahresabschluss 2024

Die Einbringung vom Entwurf des Jahresabschlusses 2024 war zuletzt für den 27.10.2025 avisiert und die Übermittlung der entsprechenden Vorlage für Mitte September. Aufgrund von einigen – nicht unüblichen – abzuarbeitenden Differenzen nach automatisierten Läufen, aber auch technischen Problemen, der Bindung von Arbeitskapazitäten des Finanzbereiches durch einige andere dringliche Themen, dem Wegfall von Routine durch den demografisch bedingten Wechsel in einigen Schlüsselpositionen und dem lobenswerten Anspruch handelnder Personen, verschiedene Hinweise der Politik und des RPA zu den letzten Jahresabschlüssen zu verarbeiten, kann diese Zeitschiene – auch in Abstimmung mit dem Stadtkämmerer – nun leider doch nicht eingehalten werden.

Geprüft wird allerdings, ob ein formaler Weg gefunden werden kann, um den Jahresabschluss trotzdem im Dezember beschließen zu lassen. Die Prüfung durch das RPA findet ohnehin bereits seit längerer Zeit begleitend und unabhängig von dem Zeitpunkt der formalen Einbringung statt und sollte somit unverändert zum Jahresende abgeschlossen sein.

Zum Jahresergebnis wurde bisher immer von rd. 300 Mio. € Jahresfehlbetrag ausgegangen. Das aktuelle Zahlenwerk geht von einem Jahresfehlbetrag von unter 290 Mio. € aus und bleibt somit im bisher benannten Rahmen.

Dezernat für Finanzen

14.10.2025

Mitteilung

Jahresabschluss 2024 der WGL Wohnungsgesellschaft Leverkusen GmbH und der WGL Wohnungsgesellschaft Leverkusen Service GmbH und Entlastung

- Erteilung von Weisungen nach § 113 Abs. 1 der Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen (GO NRW)

- Frage von Rh. Rees in der Sitzung des Rates vom 03.09.2025

In der Sitzung des Rates vom 03.09.2025 fragte Rh. Rees (Klimaliste Leverkusen) bei der Beratung des Jahresabschlusses 2024 der WGL Wohnungsgesellschaft Leverkusen GmbH und der WGL Wohnungsgesellschaft Leverkusen Service GmbH (Vorlage Nr. 2025/3444), wie sich die aufgeführten Fortbildungskosten von 117.000 € jährlich aufschlüsseln.

Zur Frage von Herrn Rees hat die Wohnungsgesellschaft Leverkusen GmbH wie folgt Stellung genommen:

Stellungnahme der Wohnungsgesellschaft Leverkusen GmbH vom 13.10.2025 durch ihren Geschäftsführer, Herrn Hochkamer:

Die Aufwendungen für Weiterbildung und die damit verbundenen Reisekosten sind verursacht durch:

Schulung Zeitmanagement	14.975,47 €
Schulung SoSafe/Phishing Mails	11.900,30 €
VDW Jahresabschluss Seminar	1.325,00 €
EBZ Schule für Auszubildende	41.598,04 €
Hochschule – berufsbegleitendes Studium	31.518,30 €
VRG Jahreswechsel im Bereich Lohn	7.771,83 €
EBZ Fortbildung Controlling	2.040,00 €
Messe + Produktionsbetrieb Besuch	2.268,82 €
Schulung MS Teams	3.489,00
Schulung M 365	
Schulungen im Bereich der EDV	
Teamplan Seminar Mietminderung, WEG Recht, Sozialleistungen	
Schulung GAP	
Summe	111.886,76 €

Kurze Erläuterungen hierzu:

- Die EBZ ist die Berufsschule der Immobilienwirtschaft in Bochum.
- Zwei Mitarbeitende haben ein berufsbegleitendes Studium (Bachelor) absolviert, die Kosten wurden durch die WGL übernommen. Das Studium erfolgte auf Wunsch der WGL zur Qualifizierung für bestimmte Tätigkeiten.

Finanzen

16.10.2025

Mitteilung

Erneuerung der Heizungsanlage im Werner-Heisenberg-Gymnasium - Frage von Rh. Rees (Klimaliste Leverkusen) in der Sitzung Bezirksvertretung für den Stadtbezirk III vom 25.09.2025

In der Sitzung der Bezirksvertretung für den Stadtbezirk III vom 25.09.2025 fragte Rh. Rees (Klimaliste Leverkusen) unter Bezugnahme auf die im Mitteilungsblatt z.d.A.: Rat Nr. 8/2025 auf den Seiten 27 ff. als Anlage zur Anfrage der SPD-Fraktion vom 04.07.2025 zum Entwurf der Haushaltssatzung 2025 und der mittelfristigen Finanzplanung 2026 bis 2028, einschließlich HSK-Maßnahmen, enthaltene Übersicht mit den Betriebskosten der städtischen Gebäude, ob die Heizungsanlage im Werner-Heisenberg-Gymnasium ausgetauscht wird.

Das Werner-Heisenberg-Gymnasium wird derzeit energetisch saniert. Nach Abschluss dieser Arbeiten wird die Heizungsanlage erneuert und durch ein regeneratives und energieeffizientes System ersetzt, um einen wirtschaftlichen Betrieb mit einer entsprechenden CO₂-Reduktion für den Standort zu erreichen. Diese Maßnahme kann aufgrund des Umfangs nur im Anschluss an die Sanierung - nicht nur in den Ferienzeiten, sondern auch im laufenden Schuljahr - stattfinden. Bis zur Erneuerung muss die alte Anlage im Betrieb bleiben, um einen normalen Schulbetrieb bei sinkenden Außentemperaturen zu gewährleisten.

Gebäudewirtschaft

23.10.2025

Mitteilung

Erweiterung der öffentlich-rechtlichen Vereinbarung im Bereich des Amtsapothekegeschäftes

Die Erweiterung der seit dem 03.11.2022 bestehenden öffentlich-rechtlichen Vereinbarung über die Durchführung von Aufgaben im Amtsapothekegeschäft durch die Stadt Köln für die Stadt Leverkusen wurde von der Aufsichtsbehörde am 15.09.2025 genehmigt sowie gem. § 24 Abs. 3 Satz 1 GkG NRW bekannt gemacht. Die Veröffentlichung der Erweiterung der Vereinbarung erfolgte im Amtsblatt Nummer 38 für den Regierungsbezirk Köln am 22.09.2025 und ist somit gem. § 24 Abs. 4 GkG NRW am Tag nach der Bekanntmachung wirksam.

Medizinischer Dienst

27.10.2025

Mitteilung

Stärkung der Gesundheitskompetenz von Menschen mit Zuwanderungsgeschichte - Aktueller Stand des Projekts

Mit dieser Mitteilung wird der bisherige Stand des vom Fachbereich Medizinischer Dienst (FB 53) ins Leben gerufenen Projekts „Stärkung der Gesundheitskompetenz von Menschen mit Zuwanderungsgeschichte“ dargestellt.

Das Projekt hat zum Ziel, die Gesundheitskompetenz von Migrantinnen und Migranten in der Stadt Leverkusen zu steigern sowie die Inanspruchnahme von präventiven Gesundheits- und Vorsorgeleistungen zu fördern, um die gesundheitliche Teilhabe zu erhöhen. Unter Gesundheitskompetenz wird die Fähigkeit, das Wissen und die Motivation verstanden, Gesundheitsinformationen zu finden, zu verstehen und anzuwenden.

Mit der im September 2025 gestarteten Ausbildung von interkulturellen Gesundheitslots*innen soll der Zugang zu migrantischen Communities erleichtert werden. Themen sind hierbei unter anderem Gesundheitliche Prävention und Selbsthilfe in Deutschland, Vorsorgeuntersuchungen, Ernährung im Kindesalter, Prävention übertragbarer Krankheiten/Impfungen/Hygiene, Förderung und Schutz der Kindergesundheit, Mund-/Zahngesundheit und Prophylaxe bei Kindern und Erwachsenen, Förderung der sexuellen Gesundheit/sexuell übertragbare Krankheiten und Hilfen zur Familienplanung/Familienbildung. Weitere stadtinterne und externe Träger ergänzen das Schulungsprogramm.

Ihr Wissen werden sie mit Beginn 2026 als Multiplikatoren in den Communities weitergeben. Hierfür wurden in der Vorplanung durch den medizinischen Dienst Quartiere ausgewählt, die einen besonders hohen Migrationsanteil aufweisen. Ziel hierbei ist, das Angebot stetig zu erweitern und auf weitere Quartiere auszuweiten.

Die Förderung von Gesundheitskompetenz ist ein wichtiger Bestandteil der städtischen Nachhaltigkeitsstrategie. Das Projekt leistet daher einen wichtigen Beitrag zum Nachhaltigkeitsziel 3 im Handlungsfeld Soziale Gerechtigkeit und zukunftsähnige Gesellschaft der Nachhaltigkeitsstrategie der Stadt Leverkusen.

Unterstützt wird das Projekt vom Fachbereich Soziales, dem Fachbereich Kinder und Jugend und dem Kommunalen Integrationszentrum. Gefördert wird das Projekt von der Techniker Krankenkasse.

Medizinischer Dienst

27.10.2025

Mitteilung

Jahresabschluss 2024 der Klinikum Leverkusen gGmbH und Entlastung
- Erteilung von Weisungen nach § 113 Abs. 1 der Gemeindeordnung für das
Land Nordrhein-Westfalen (GO NRW)
- Frage von Rh. Rees (Klimaliste Leverkusen) in der Sitzung des Rates vom
03.09.2025

In der der Sitzung des Rates vom 03.09.2025 fragte Rh. Rees (Klimaliste Leverkusen), wie der Sachstand zum Hubschrauberlandeplatz auf dem Gelände des Klinikums ist.

Die Baugenehmigung zur Errichtung des Hubschrauberlandeplatzes liegt vor. Die Unterlagen für die luftfahrtrechtliche Genehmigung wurden von den Fachplanern für Umwelt, Lärmschutz und Luftfahrtrecht finalisiert. Die Unterlagen wurden der Bezirksregierung übersandt. Die Geschäftsführung befindet sich ebenfalls in engem Austausch mit der zuständigen Bezirksregierung Düsseldorf.

Die aktuelle Kostenprognose liegt derzeit bei 6.400 T€. Im Wirtschafts- und Investitionsplan 2025 der Klinikum Leverkusen gGmbH wurde diese Summe entsprechend berücksichtigt.“

Finanzen - Konzernsteuerung in Verbindung mit Klinikum Leverkusen gGmbH

31.10.2025

BK-Nummer 2023/2537 (ö)

Grünpfeil mit Beschränkung auf den Radverkehr

Beschluss des Finanz- und Digitalisierungsausschusses vom 27.11.2023

Der Finanz- und Digitalisierungsausschuss hat in seiner Sitzung vom 27.11.2023 beschlossen, den Grünpfeil für Radfahrer an drei Kreuzungen im Stadtgebiet für die Dauer von einem Jahr zu testen und über die gemachten Erfahrungen zu berichten bzw. die Beschilderung bei positivem Ausgang soweit möglich, auszuweiten.

Im Zuge des Beschlusses, wurde der Grünpfeil für Radfahrer nach intensiver Abstimmung innerhalb der Verwaltung und mit der Polizei Köln/Leverkusen, zunächst am 19.06.2024 durch die Technischen Betriebe Leverkusen AöR an den folgenden Kreuzungen aufgehängt:

- Rheindorf - Kreuzungsbereich Netzestraße / Solinger Straße und gegenüber Weichselstraße / Solinger Straße
- Opladen - Am Kettnersbusch / Kölner Straße
- Schlebusch - Mülheimer Straße / Hammerweg

Im Laufe des Jahres konnten keinerlei Verkehrsprobleme ausgehend von den Grünpfeilen für Radfahrer festgestellt werden, so dass sie im Stadtgebiet verbleiben können und sollen.

Allerdings wurde nach Prüfung ebenfalls festgestellt, dass die Beschilderung trotz positivem Ausgang nicht weiter ausgeweitet werden kann.

Leverkusen verfügt lediglich über wenige beampelte Kreuzungen, an die ein Radweg anschließt. Einzig theoretisch noch geeignet wäre die Kreuzung Saarstraße / Bensberger Straße in Fahrtrichtung Schildgen. Diese wurde jedoch bereits bei den Prüfungen im Jahr 2024 durch die Polizei aufgrund des tödlichen Unfalls mit einem Radfahrer im Jahr 2023, als nicht geeignet verworfen.

Die Beschlusskontrolle wird eingestellt.

Mobilität und Klimaschutz

08.10.2025

BK-Nummer 2024/2937 (ö)

Neues Parkhaus Gerichtsstraße

Beschluss des Rates vom 07.10.2024

In seiner Sitzung vom 07.10.2024 hat der Rat der Stadt Leverkusen den nachfolgenden Beschluss gefasst:

„Die Verwaltung wird gebeten, mit den betroffenen Akteuren Gespräche zu führen mit dem Ziel, die Möglichkeit zu erörtern, auf dem Parkplatz des Amtsgerichtes ein Parkhaus zu errichten, das neben den Bedarfen des Amtsgerichtes auch für Besucher des Remigius-Krankenhauses, der Innenstadt sowie der Bewohner Opladens nutzbar sein kann.“

Im Nachgang der Beschlussfassung wurde Kontakt mit dem Amtsgericht Leverkusen aufgenommen und die Möglichkeiten zur Errichtung eines Parkhauses auf dem Parkplatz des Amtsgerichtes abgefragt.

Nach eingehender Prüfung hat das Amtsgericht nunmehr mitgeteilt, dass dem Anliegen des Rates der Stadt Leverkusen derzeit leider nicht entsprochen werden kann.

Die Beschlusskontrolle wird eingestellt.

Dezernat für Finanzen

27.10.2025