

Mobilitätskonzept Leverkusen

Präsentation im Ausschuss für
Stadtentwicklung, Bauen und Planen

Jan Diesfeld
Planersocietät

Leverkusen, 09.03.2020



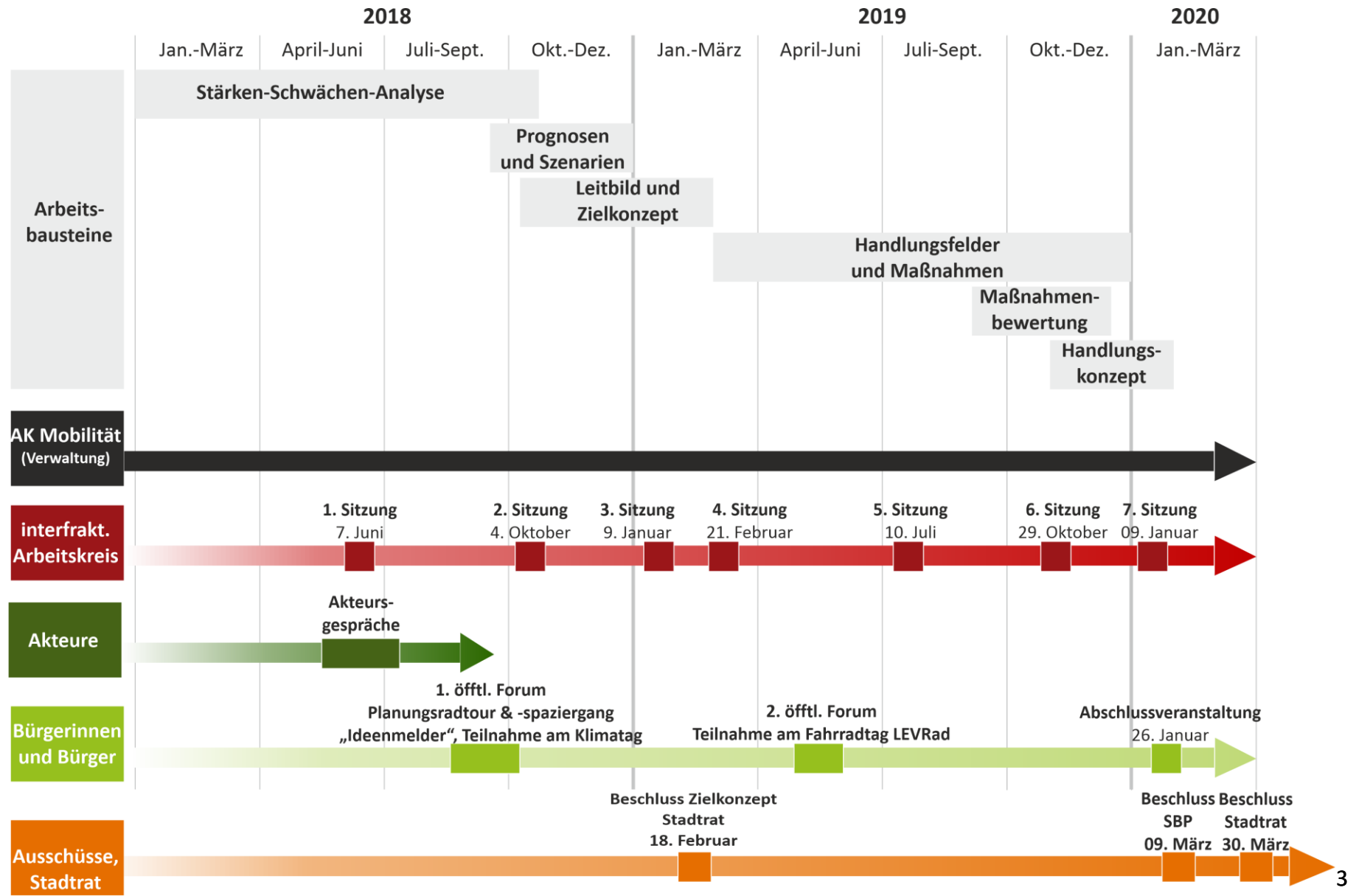
Gliederung

- **Prozess- und Beteiligungsphasen**
- Integriertes Handlungskonzept
- Finanzierungspfade
- Evaluationskonzept
- Ausblick auf den Projektabschluss



Mobilitätskonzept 2030+

Prozessphasen



Mobilitätskonzept 2030+

Analyse: Handlungserfordernisse

- „gerechtere Verteilung der Verkehrsflächen“
- barrierearmes, attraktives Fußwegenetz, Fokus Stadtteilzentren
- stringente Radwegeachsen (u.a. zwischen den Stadtteilen), bestehende Infrastruktur verbessern
- Zuverlässigkeit und Beschleunigung des ÖPNV, Verbindung der Stadtteile und insb. nach Köln
- Verknüpfungspunkte/bessere Vernetzung
- Mobilitätsmanagement: in Betrieben und Schulen
- intelligente und umweltfreundliche Konzepte für den Lieferverkehr
- Abbau von Verkehrsbelastungen und Stau



Mobilitätskonzept 2030+

Zielkonzept

Stärkung der Stadt- und Lebensqualität in Leverkusen durch eine vielfältige und zukunftsfähige Mobilitätsentwicklung.

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

Gliederung

- Prozess- und Beteiligungsphasen
- **Integriertes Handlungskonzept**
- Finanzierungspfade
- Evaluationskonzept
- Ausblick auf den Projektabschluss



Integriertes Handlungskonzept Mobilitätskonzept Leverkusen 2030+

Oberer Finanzierungspfad



Fußverkehr

- ★ **Definition des Fußwegenetzes**
(Definition wichtiger Achsen & Abschnitte, Qualitätsmerkmale; erste Definition dieses Netzes bereits im Mobilitätskonzept erfolgt, Fußwegenetz in Haupt- und Nebenzentren)
- Verbesserung des Wegenetzes und Schließung von Netzlücken inner- und außerorts
(insb. Instandsetzung, Wegeverbreiterungen, Wegweisung, Aufenthaltsqualität)
- ★ **Abbau von Barrieren**
(Barrierefreie Wege, Ausbau Querungsmöglichkeiten, Querung gesamtstädtischer Zäsuren, Vermeidung von Angsträumen)
- ★ **Fußverkehrsfreundliche Knotenpunkte**
(z.B. Verlängerung von Grün-/Freigabezeiten, Trennung vom Radverkehr, vorgezogene Seitenräume im Nebenzentrum)
- Mehr Aufenthaltsräume, Sitz- und Spielgelegenheiten
(insb. Begrünung, Sitz- und Spielgelegenheiten)
- Ausbau der Wegweisung und Beschilderung
(insb. in Stadtteilzentren)
- Integrierte Nahmobilitätskonzepte für Stadtteilzentren
z.B. für Schlebusch, Rheindorf-Nord; insb. hinsichtlich Aufenthaltsqualität, Spiel- und Sitzrouten, Maßnahmen zur Verkehrsumleitung, Begegnungszonen / Shared-Space unter Beachtung der Konzepte Radverkehr, ÖPNV und Kfz-Verkehr)

Kosten: ca. 12.9 Mio. EUR
Eigenanteil: ca. 6.8 Mio. EUR



Radverkehr

- ★ **Definition des Radverkehrs-Zielnetzes**
(Radverkehrs-Zielnetz 2030+ mit RadPendlerRouten, Radkomfortrouten, Radhauptverbindungen und Radverbindungen)
- ★ **Optimierung der Radverkehrsinfrastruktur**
(z.B. Umsetzung sicherer Radverbindungen auf Grundlage des Radverkehrs-Zielnetzes: RadPendlerRoute Opladen - Wiesdorf - Köln, Radkomfortrouten, mehr Fahrradstraßen, Prüfung der weiteren Öffnung von Einbahnstraßen für Radfahrende)
- Fahrradfreundliche & sichere Gestaltung von Kreuzungen
(z.B. Aufstellbereiche für Radfahrende, eigene Radfahrpfeile, direktes Linksabbiegen, Fahrradschleusen etc.)
- ★ **Ausbau und Unterhaltung der Radabstellanlagen**
(Radanlehnbügel, Fahrradhäuschen, Fahrradboxen, Fahrradparken an ÖPNV-Haltepunkten, ...)
- Pflege & Instandhaltung von Radverbindungen
(Mängelbehebung, Baustellenverkehrsführung, Jahreszeiten entsprechende Reinigung)
- Weitere Elemente für mehr Sicherheit und Komfort
(Absenkung von Bordsteinen, Trixie-Spiegel gegen den toten Winkel an Kreuzungen etc.)
- Weiterer Ausbau des Fahrradverleihsystems
(insb. Evaluation und ggf. weiterer Ausbau des bestehenden Systems, Lastenradverleih)
- Umgang mit Angeboten der Mikromobilität
(Umgang mit neu aufkommenden Verkehrsmitteln der Mikromobilität; E-Scooter, Hoverboards, Roller)

Kosten: ca. 18.1 Mio. EUR
Eigenanteil: ca. 8.7 Mio. EUR



Öffentliche Verkehre: ÖPNV & SPNV

- ★ **Weiterentwicklung des städtischen und regionalen Busverkehrs**
(insb. Schnellbuslinien, Busbeschleunigung / Zuverlässigkeit des Busverkehrs, Optimierung des Angebotes in Schwachverkehrszeiten, Machbarkeitsstudie zu einem regionalen Wasserbus auf dem Rhein)
- Weiterentwicklung des schienengebundenen Verkehrs
(Verlängerung Stadtbahnlinie 4, Stadtbahnbindung Köln-Flittard - Chempark - Opladen, Machbarkeitsstudien zur Verlängerung der S-Bahnlinien S1 und S17)
- Barrierefreier ÖPNV
(barrierefreie Haltestellen und Fahrzeuge, Verkehrssicherheit)
- ★ **Weiterentwicklung des Tarifsystems**
(MobilCard, Nutzung digitaler Möglichkeiten, ergänzende Fahrkartengebühren)
- Alternative Antriebstechniken
(laufende Umrüstung der bestehenden ÖPNV-Flotte; Pilotprojekt E-Busse)
- Autonomes Fahren
(Modellversuche mit autonom fahrenden (Klein-)Bussen)
- Fahrgastinformationen und Service
(DFI-Ausbau, app-gestützte Informationen, Serviceleistungen in den Fahrzeugen)
- Kommunikation und Marketing
(Werbung und Kampagnen zur verstärkten Nutzung des ÖPNV)
- Managementaufgaben
(Störungs- und Instandhaltungsmanagement, tarifgrenzüberschreitende Zusammenarbeit)

Kosten: ca. 118.0 Mio. EUR
Eigenanteil: ca. 71.7 Mio. EUR



Fließender und ruhender Kfz-Verkehr

- ★ **Weiterentwicklung des Straßennetzes**
(insb. Hierarchisierung des Straßennetzes zur vertraglichen Abwicklung der Kfz-Verkehre, Entlastung der Stadtteilzentren)
- Stadtverträgliche Geschwindigkeitsregelungen
(insb. Reduktion der zul. Höchstgeschwindigkeit in sensiblen Bereichen)
- Umgestaltung/Optimierung von Knotenpunkten
(z.B. optimierte/flächensparende Knotenpunktgestaltung, Kreisverkehre)
- ★ **Weiterentwicklung der Parkraumstrategie**
(z.B. Lösung von Parkraumkonflikten, Entlastung des öffentlichen Raums, Minderung der Parksuchverkehre, P&R-Anlagen, ...)
- Voraussetzungen für emissionsarme/-freie Antriebe
(insb. Ladeinfrastruktur)
- Förderung des Carsharings
(Optimierung der Voraussetzungen für Carsharing, z.B. Sondernutzungsrechte für Parkplätze/-stände, Einbezug von Carsharing in Neubauvorhaben (Wohnen/Gewerbe))
- Verkehrslenkung und -information
(z.B. Maßnahmen zur Streckenbeeinflussung sowie umweltorientiertes Verkehrsmanagement, Baustellenmanagement)
- Erhaltungsmanagement
(softwaregestütztes, strategisches Erhaltungsmanagement der Straßeninfrastruktur)

Kosten: ca. 25.3 Mio. EUR
Eigenanteil: ca. 14.3 Mio. EUR



Straßenraum- und Platzgestaltung

- Kategorisierung des Straßennetzes nach Nutzungsansprüchen: integrierte Netzentwicklung
(Empfehlung zur optimierten Gestaltung von Haupt- und Stadtteilstraßen, insb. unter Berücksichtigung der Ansprüche der Verkehrsarten)
- Attraktive und integrierte Gestaltung von Haupt- und Stadtteilstraßen
(Aufwertung Mülheimer Straße, Wuppertalstraße, Kölner Straße, Hauptstraße unter integrierter Betrachtung der Ansprüche aller Verkehrsmittel sowie städtebaulicher Qualitäten)
- Attraktive Wohnquartiere
(Maßnahmenprogramm für attraktive Wohnumfelder und Steigerungen der Aufenthaltsqualität von Wohnstraßen)
- Lebendige Stadtteilplätze
(Maßnahmenprogramm: Steigerung der Aufenthaltsqualität)
- Neues Leben auf Parkständen
(temporäre Umnutzung von Parkständen im Sommer, bspw. für Außengastronomie, Sitzmöglichkeiten)

Kosten: ca. 12.9 Mio. EUR
Eigenanteil: ca. 9.5 Mio. EUR



Barrierefreiheit

- keine eigenen Steckbriefe, sondern in die jeweiligen Handlungs- und Maßnahmenfelder des Mobilitätskonzepts integriert

Kosten in jeweiligen Handlungsfeldern berücksichtigt

Integriertes Handlungskonzept Mobilitätskonzept Leverkusen 2030+

Oberer Finanzierungspfad



Verkehrssicherheit

- ★ **Ganzheitliche Verkehrssicherheitsarbeit**
(verstärkte personelle Verankerung der Verkehrssicherheitsarbeit in der Stadtverwaltung, Austausch mit weiteren Akteuren wie Schulen, Polizei etc.)
- Sicheres Schul- und Kita-Umfeld
(koordinierte Unterstützung der Schulen bei der Aufstellung von Schulwegsicherungsplänen, Elternhaltestellen, etc.)
- ★ **Abbau von Konflikten bei gemeinsamer Führung von Fuß- und Radverkehr**
(Empfehlungen zur Vermeidung der gemeinsamen Führung, Empfehlungen zur Förderung gegenseitiger Rücksichtnahme bei gemeinsamer Führung)
- Städtische Verkehrsüberwachung
(Ausweitung der Verkehrsüberwachung, insb. Falschparken, Geschwindigkeitsüberschreitung)



Vernetzung, Multi- und Intermodalität

- ★ **Mobilitätsstationen**
(insb. Kombinationen Bike & Ride, Carsharing; Mobilitätsstationen an Schnittstellen des ÖPNV sowie Mobilitätspunkte in den Quartieren)
- Fahrradmitnahme in Bus und Bahn
(Möglichkeiten zur Mitnahme ausbauen, Kombi-Angebot Jahreskarte ÖPNV und vergünstigtes Faltrad/)
- Digitalisierung und Vernetzung**
(Entwicklung einer verkehrsartenübergreifenden Mobilitätsapp, mit Mitfahrerportal u.ä.)



Wirtschaftsverkehr

- ★ **City-Logistik mit innovativen und umweltfreundlichen Fahrzeugen**
(Micro-Hub, Modellversuch City-Logistik in einem Zentrum oder ggf. branchenspezifisch)
- Minderung der Konflikte durch Lieferfahrzeuge in Stadtteilen
(bedarfsgerechte Anzahl von Ladezonen in der Innenstadt und in den Stadtteilzentren)
- Effiziente Führung und Lenkung der Wirtschaftsverkehre (auch Parken)
(Abhol-/Paketstationen, Lkw-Führungsnetz, Wegführung in die Gewerbegebiete)



Pendler-, Veranstaltungs- und Einkaufsverkehr

- Verbesserung der Orientierung und Besucherlenkung
(z.B. zielgruppenbezogene Leitsysteme, optimierte Wegweisung zu Tourismuszielen und Parkplätzen)
- Optimierung der Veranstaltungsverkehre
(z.B. Verkehrsmanagementkonzepte für Großveranstaltungen, Wegweisung, Kombitickets)



Mobilitätsmanagement & Mobilitätskultur

- Stärkung kommunales Mobilitätsmanagement
(Ausbau des bestehenden Mobilitätsmanagements, insb. Flottenmanagement, Carsharing, Jobrad/-ticket)
- Stärkung themenbezogener Netzwerke
(Weiterführung bestehender Netzwerkaktivitäten, insb. Arbeitsgruppen zur Umsetzung des Mobilitätskonzepts)
- Implementierung von Mobilitätsmanagement in der Stadtplanung
(konsequente Berücksichtigung nachhaltiger Mobilität in der Stadt- und Bauleitplanung, z.B. Mobilitätshandbuch für Neuplanungen und Bestand, Stellplatzsatzung)
- Überzeugung und Unterstützung im betrieblichen Mobilitätsmanagement
(insb. Beratung von Unternehmen und Koordinierung von Maßnahmen)
- Lenkung und Unterstützung des schulischen Mobilitätsmanagements
(Kooperation mit Schulen ausbauen, Schulwegepläne, Elternhaltestellen, Mobilitätsberatung von Eltern)
- ★ **Öffentlichkeitsarbeit für nachhaltige Mobilität**
(Marketingstrategie für die Verkehrswende, Beratungsleistungen, Plattform für aktuelle Baumaßnahmen und Mängelmelder)
- Zielgruppenspezifische Bildung und Information
(spezielle Angebote für Entscheidungstragende und besonders Betroffene, Beratungsleistungen, Exkursionen in Vorreiterstädte)
- Aktionen und Imagebildung
(öffentlichkeitswirksame Aktionen, Informationskampagnen, Wettbewerbe und Events, z.B. Parking-Day, temporäre Spielstraße)



Umwelt- & Klimaschutz

- ★ **Förderung emissionsarmer Mobilitätsformen**
(siehe andere Handlungsfelder: Fußverkehr, Radverkehr, ÖPNV; Kosten sind in den jeweiligen Handlungsfeldern berücksichtigt)
- Minderung der Lärm- und Schadstoffemissionen
(Umsetzung von Fachplänen insb. Lärmaktionsplan, Luftreinhalteplan, Green City-Masterplan)
- verstärkter Einsatz lärmreduzierenden Asphalts
(bei allen Sanierungs- und Umbaumaßnahmen)
- Begrünung und Klimaanpassung
(insb. Maßnahmenprogramm zur temporären und dauerhaften Stadt- und Straßenraumbegrünung)

Kosten: ca. 4.0 Mio. EUR
Eigenanteil: ca. 3.1 Mio. EUR

Kosten: ca. 3.8 Mio. EUR
Eigenanteil: ca. 1.1 Mio. EUR

Kosten: ca. 0.6 Mio. EUR
Eigenanteil: ca. 0.4 Mio. EUR

Kosten: ca. 1.1 Mio. EUR
Eigenanteil: ca. 1.1 Mio. EUR

Kosten: ca. 3.5 Mio. EUR
Eigenanteil: ca. 2.3 Mio. EUR

Kosten: ca. 1.1 Mio. EUR
Eigenanteil: ca. 1.1 Mio. EUR

Wirkungs-Kosten-Matrix:

Grad der Zielerreichung

Weitere Kriterien

Auswahl für Handlungs- konzept

Beitrag zu den
Zielfeldern
(Priorität hoch,
mittel, niedrig)

Wirkungs-
klasse

Kosten- Wirkungs-
Klasse

sehr hoch

hoch

mittel

niedrig

Zielkonflikte

Bauliche bzw. betrieb-
liche Machbarkeit

Abhängigkeiten
(rechtl., zeitl., von
anderen Maßnahmen)

Finanzierbarkeit

Aufnahme in das
Handlungskonzept

Keine Aufnahme in
das Handlungs-
konzept



Maßnahmen z.T. nicht
in allen Finanzierungs-
pfaden machbar

Investitions-,
Planungs- bzw.
Betriebskosten

Kosten-
klasse

Gliederung

- Prozess- und Beteiligungsphasen
- Integriertes Handlungskonzept
- **Finanzierungspfade**
- Evaluationskonzept
- Ausblick auf den Projektabschluss



Das Mobilitätskonzept muss sich bis in das Jahr 2035 flexibel an die finanziellen Rahmenbedingungen (Finanzmittel der Stadt, Förderungen Landes sowie Bundes, ...) anpassen können.

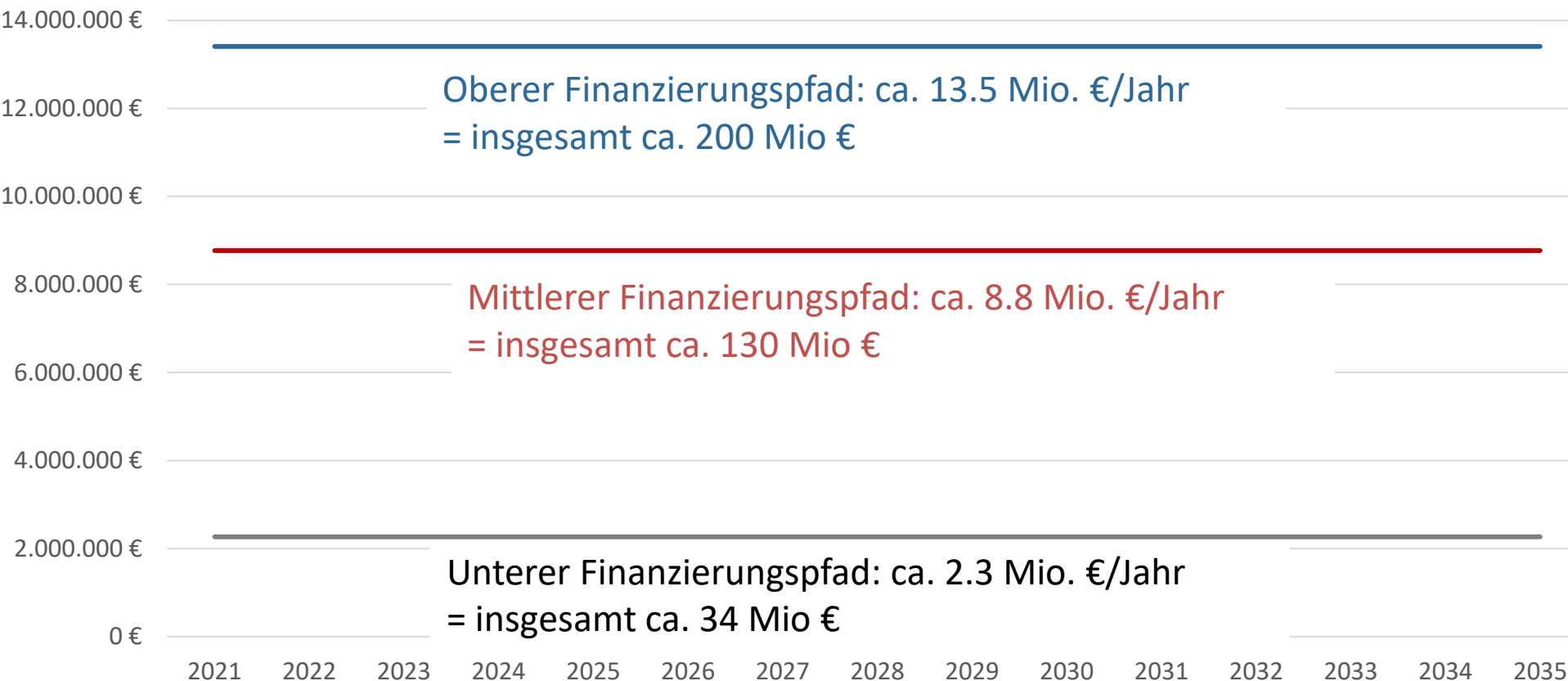
Darstellung in unterschiedlichen Finanzierungspfaden, um unterschiedliche finanzielle Entwicklungen im Verkehrsbereich abzubilden zu können:

- **Oberer Finanzierungspfad:** Alle Maßnahmen werden umgesetzt
=> sehr deutliche Mittelerhöhung kommunal wie 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 die Stadt:
=> einige Maßnahmen müssen gekürzt werden

Gesamtkosten der Maßnahmen

- ca. 200 Mio. € bis 2035, d.h. etwa 13.5 Mio. € pro Jahr

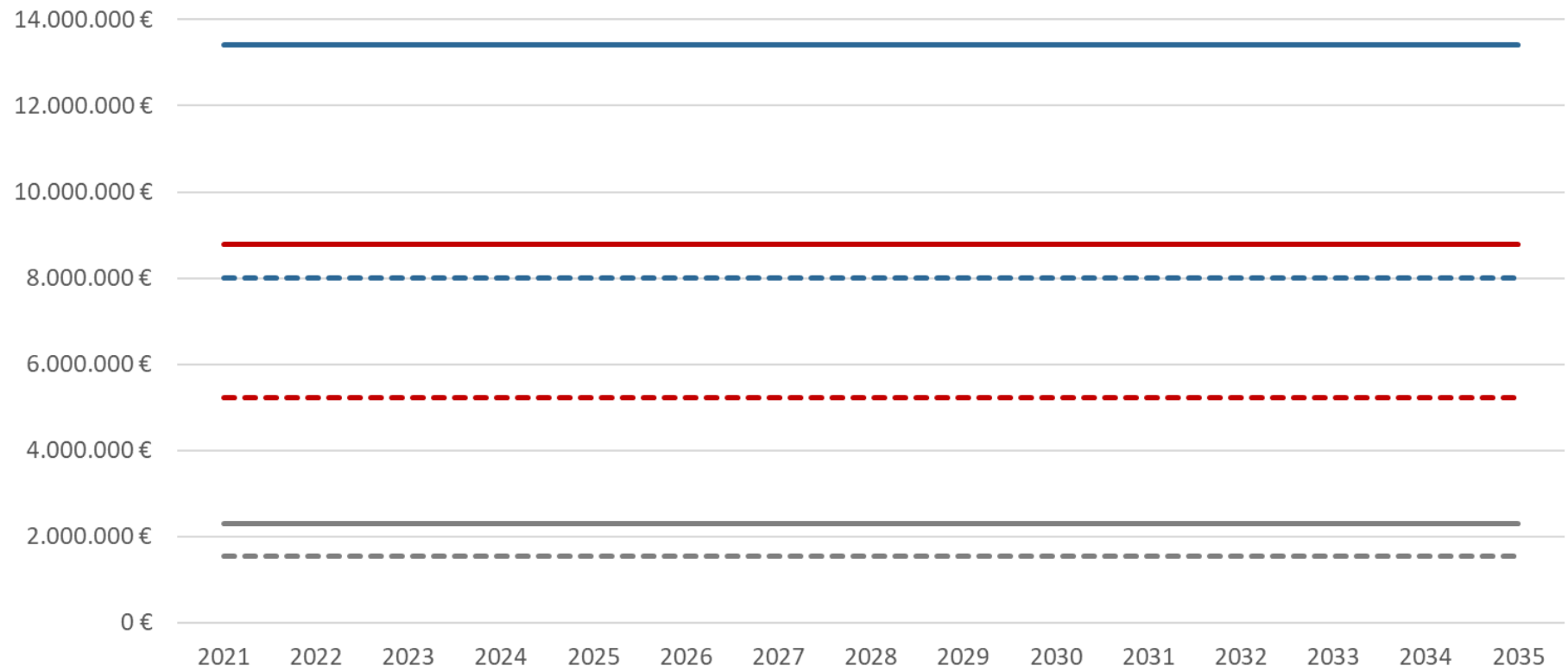
= ohne Berücksichtigung von Förderprogrammen



Mobilitätskonzept 2030+

Finanzierungspfade

gestrichelt:
mit Berücksichtigung von Fördergeldern



Gesamtbudget ohne Berücksichtigung von Fördergeldern:

- oberer Finanzierungspfad
- mittlerer Finanzierungspfad
- unterer Finanzierungspfad

Gesamtbudget mit Berücksichtigung von möglichen Fördergeldern:

- - - oberer Finanzierungspfad
- - - mittlerer Finanzierungspfad
- - - unterer Finanzierungspfad

- Einordnung der Maßnahmen in Finanzierungspfade
- Kriterien: Maßnahmenpriorität, Kosten-Wirkungs-Grad, Kosten der Maßnahme

	unterer Finanzierungspfad	Mittlerer Finanzierungspfad	oberer Finanzierungspfad
Optimierung der Radverkehrs- infrastruktur	Programm, 50 %	Programm, 100 %	Programm, 100 %
Fahrradfreundliche und sichere Gestaltung von Kreuzungen	Programm, 25 %	Programm, 75 %	Programm, 100 %
Stadtbahnanbindung Flittard – Lev Mitte - Opladen	-	nur bis Lev.-Mitte	bis Opladen
Programm „Attraktive Wohnquartiere“	-	Programm, 50 %	Programm, 100 %

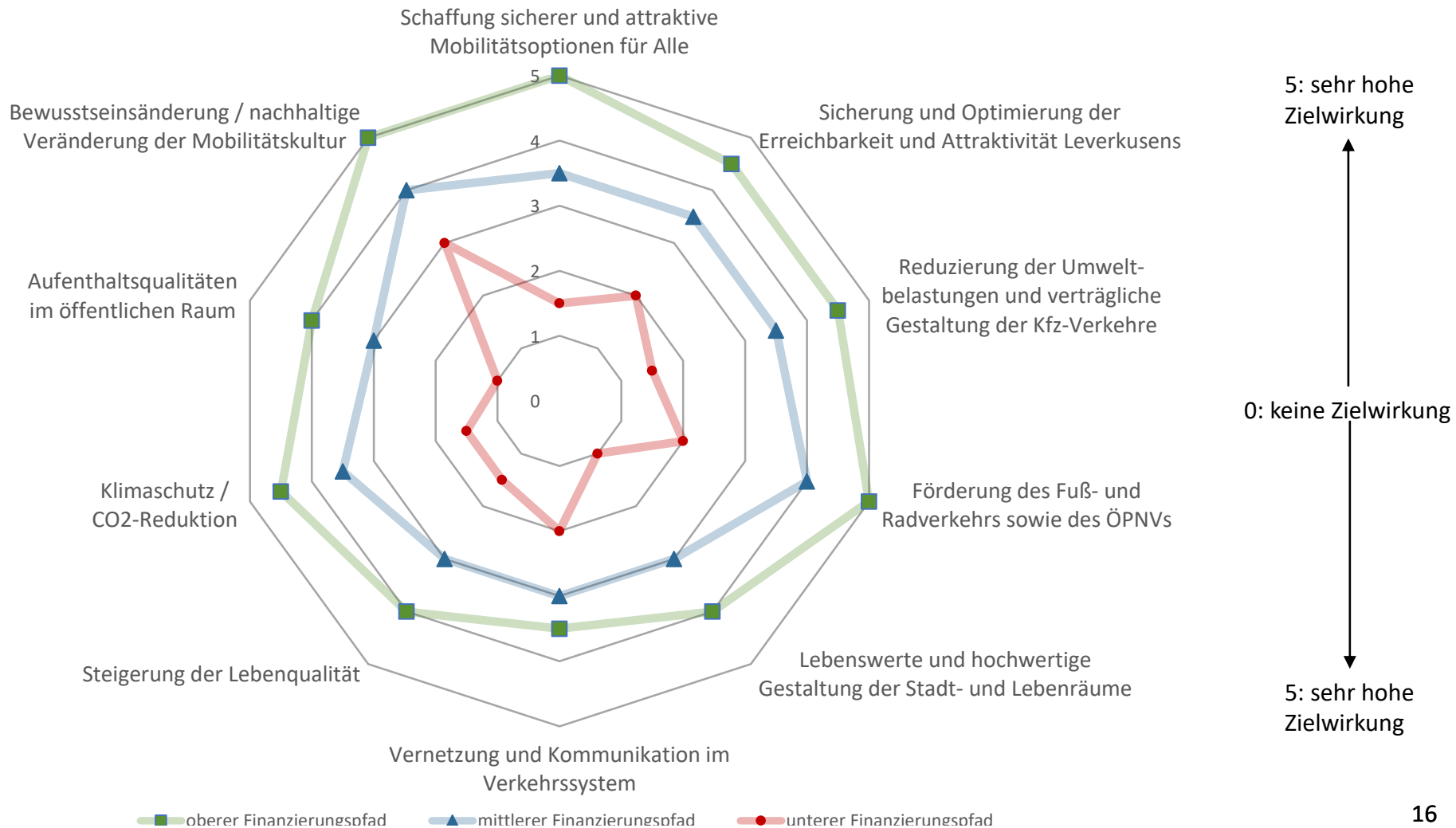
Mobilitätskonzept 2030+

Finanzierungspfade

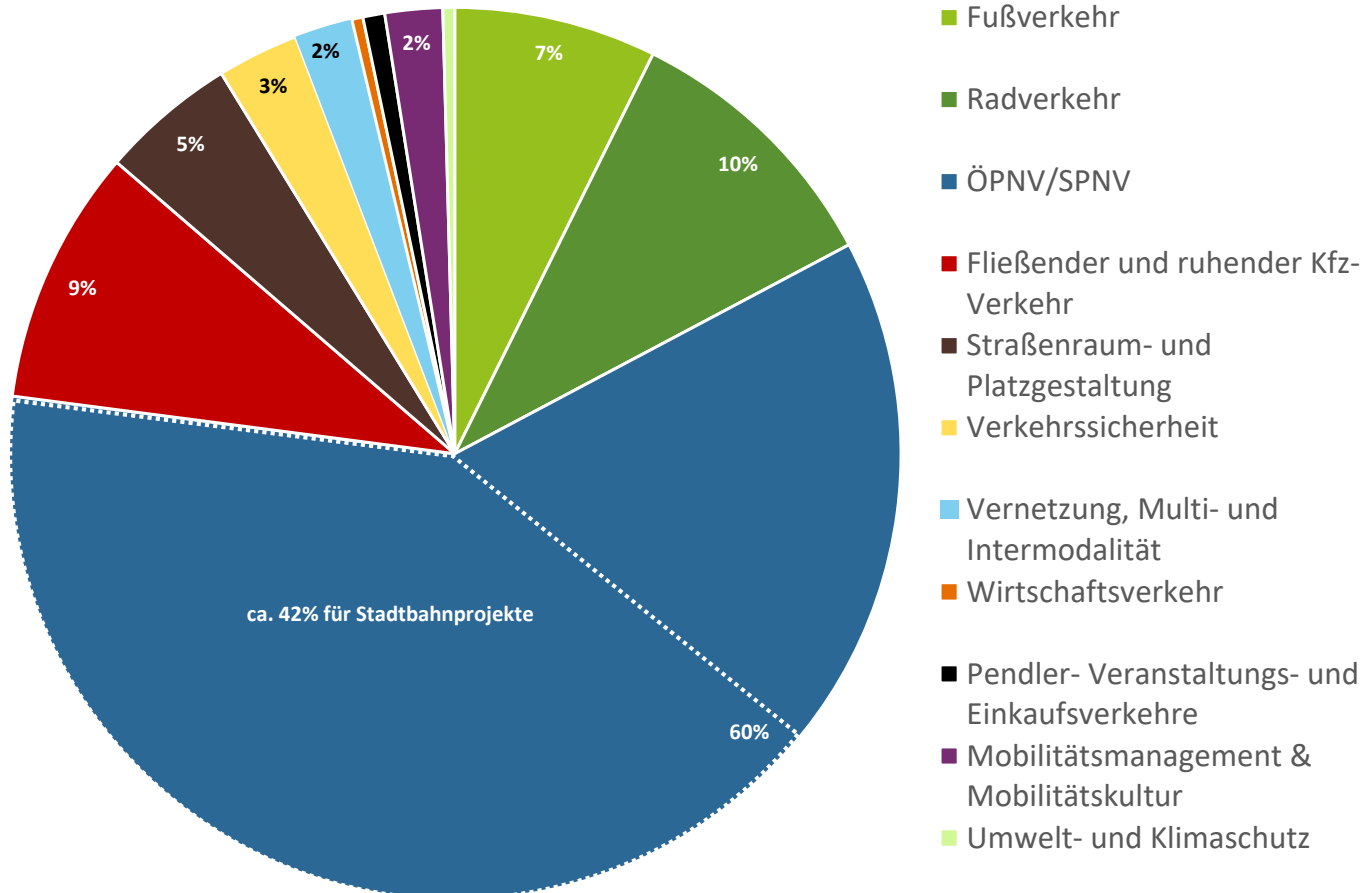
- mittlerer Finanzierungspfad als Empfehlung für die Umsetzung
- Deutliche Erhöhung der Mittelbereitstellung notwendig

		Wirkungs- Kosten- Klasse	Priorität	Schlüssel- maßnahme	Kosten der Gesamt- maßnahme bis 2035	Kosten der Gesamt- maßnahme abzgl. Förderung bis 2035	unterer Pfad	mittlerer Pfad	oberer Pfad	Kosten im mittleren Finanzierungspfad bis 2035	Kosten im mittleren Finanzierungspfad abzgl. Förderung bis 2035	Umsetzungsperiode kurzfristig (2025) mittelfristig (2030) langfristig (2035)
ÖPNV/SPNV												
3.1	Weiterentwicklung des städtischen und regionalen Busverkehrs		hoch									
3.1.1	Schnellbuslinien	hoch	hoch	★	17.600.000 €	17.600.000 €	50%	75%	100%	13.200.000 €	13.200.000 €	kurzfristig
3.1.2	Busbeschleunigung / Zuverlässigkeit des Busverkehrs	hoch	hoch	★	2.500.000 €	1.250.000 €	50%	75%	100%	1.900.000 €	940.000 €	Daueraufgabe
3.1.3	Optimierung des Angebotes in Schwachverkehrszeiten	mittel	mittel		3.800.000 €	3.800.000 €	-	25%	100%	940.000 €	940.000 €	mittelfristig
3.1.4	Machbarkeitsstudie zu einem regionalen Wasserbus auf dem Rhein	niedrig	mittel		200.000 €	20.000 €	100%	100%	100%	200.000 €	20.000 €	kurzfristig
3.2	Weiterentwicklung des schienengebundenen Verkehrs											
3.2.1	Verlängerung der Stadtbahnlinie 4	mittel	hoch		25.200.000 €	12.600.000 €	-	100%	100%	25.200.000 €	12.600.000 €	mittelfristig
3.2.2	Stadtbahnanbindung Köln Flittard - ChemPark - Opladen	hoch	mittel		60.300.000 €	30.100.000 €	-	50%	100%	30.100.000 €	15.100.000 €	langfristig
3.2.3	Machbarkeitsstudien zur Verlängerung der S-Bahnlinien S1 und S17	mittel	hoch		50.000 €	50.000 €	100%	100%	100%	50.000 €	50.000 €	kurzfristig
3.3	Barrierefreier ÖPNV	mittel	hoch		2.300.000 €	2.300.000 €	50%	100%	100%	2.300.000 €	2.300.000 €	kurzfristig und Daueraufgabe
3.4	Weiterentwicklung des Tarifsystems	sehr hoch	hoch	★	150.000 €	150.000 €	100%	100%	100%	150.000 €	150.000 €	kurzfristig
3.5	Alternative Antriebstechniken	mittel	mittel		2.400.000 €	2.400.000 €	25%	50%	100%	1.200.000 €	1.200.000 €	Daueraufgabe
3.6	Autonomes Fahren	niedrig	niedrig		1.300.000 €	130.000 €	-	75%	100%	1.000.000 €	100.000 €	mittel- und langfristig
3.7	Fahrgastinformationen und Service	mittel	hoch		750.000 €	380.000 €	25%	100%	100%	750.000 €	380.000 €	Daueraufgabe
3.8	Kommunikation und Marketing	hoch	hoch		1.100.000 €	560.000 €	25%	100%	100%	1.100.000 €	560.000 €	Daueraufgabe
3.9	Managementaufgaben	mittel	mittel		380.000 €	380.000 €	25%	100%	100%	380.000 €	380.000 €	Daueraufgabe
					118.030.000 €	71.720.000 €				78.470.000 €	47.920.000 €	

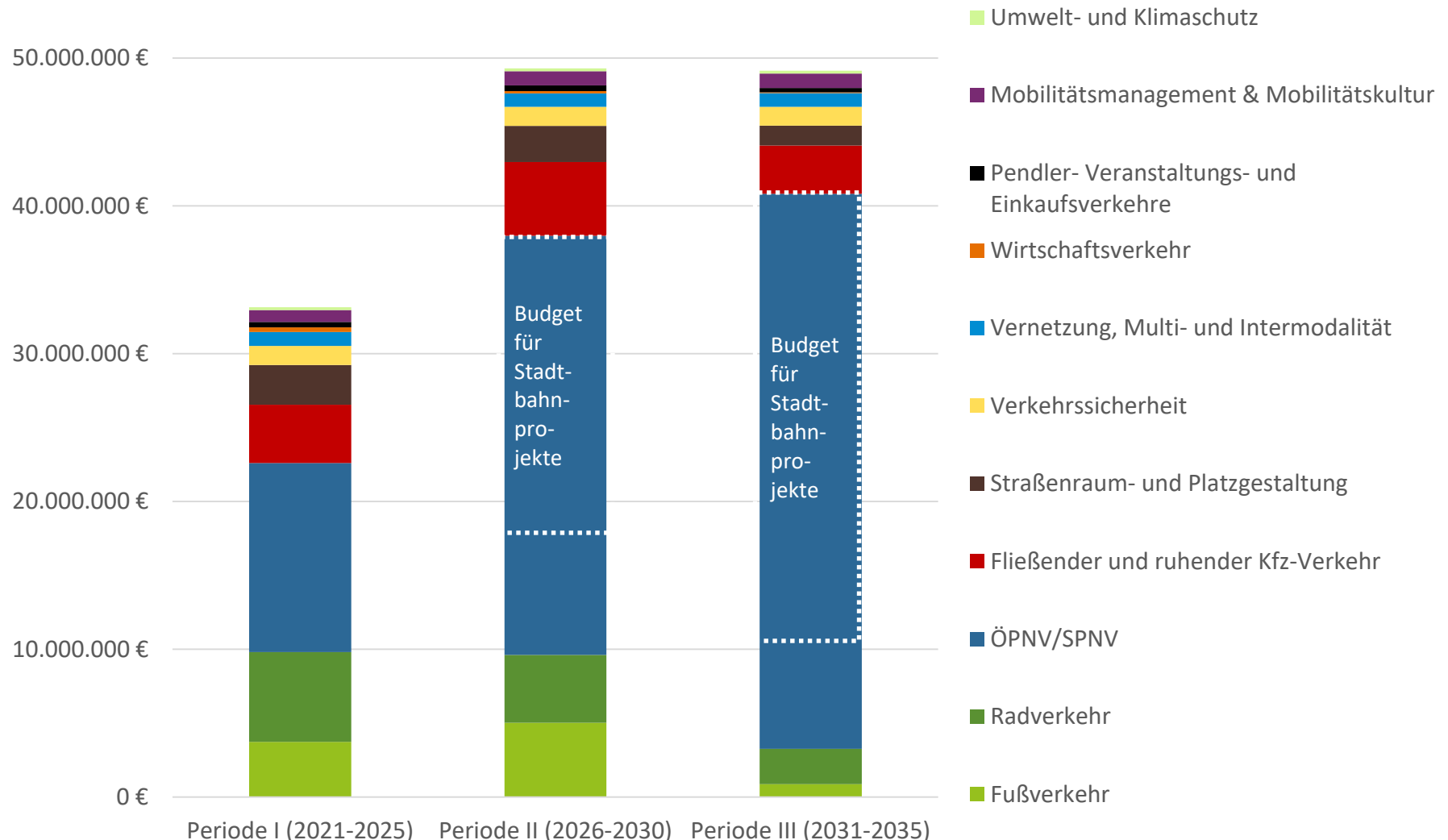
- Bewertung der Finanzierungspfade entsprechend der Ziele und weiterer Wirkungen
- Empfehlung: Orientierung am „mittleren Finanzierungspfad“



- Empfehlung des interfraktionellen Arbeitskreises: Orientierung mindestens am „mittleren Finanzierungspfad“
- mittlerer Finanzierungspfad: ca. 8.8 Mio €/Jahr, ca. 130 Mio. Euro insgesamt (ohne Berücksichtigung von Fördergeldern)



- mittlerer Finanzierungspfad: Verteilung des Budgets auf die Umsetzungsperioden



Gliederung

- Prozess- und Beteiligungsphasen
- Integriertes Handlungskonzept
- Finanzierungspfade
- **Evaluationskonzept**
- Ausblick auf den Projektabschluss



- insb. empirisch zu ermittelnde Indikatoren, die einfach zu erheben sind
- wichtig: Handhabbarkeit des Evaluationskonzeptes
- Weiterentwicklung des Indikatorensets möglich
- Evaluationsbericht, z.B. alle 5 Jahre:
 - Rahmenbedingungen und Trends der Mobilität
 - umgesetzte bzw. in Umsetzung befindliche Einzelmaßnahmen
 - Überprüfung der Maßnahmen anhand der Indikatoren
 - Beurteilung der Entwicklung/der Zielerreichung



Oberziel	Mögliche Indikatoren/Messgrößen	Mögliche Zielkriterien
C: Reduzierung der Umweltbelastungen + verträgliche Gestaltung der Kfz-Verkehre	▪ Anzahl öffentlicher Ladesäulen sowie Schnellladesäulen ▪ Anzahl zugelassener Kfz nach Schadstoffklassen sowie rein elektrisch betriebener Kfz ▪ Anzahl elektrisch betriebener Linienbusse, Taxi sowie kommunaler Fahrzeuge ▪ Ergebnisse des LAP (Lärmbetroffene nach Pegelklassen) sowie NO₂, PM₁₀ Ergebnisse mittels IMMIS^{Luft} ▪ Entwicklung der Kfz-Verkehrsmengen sowie SV-Verkehre, insb. in den Stadtteilzentren ▪ Pkw-Dichte (Pkw-Bestand/1.000 Ew.) ▪ Parkdruck in Stadtteilzentren (Analyse des Parkraumanagements)	▪ keine Grenzwertüberschreitungen bis 2025 ▪ keine Lärmbetroffenen bis 2030 im LAP entsprechend der geltenden Grenzwerte ▪ Einsatz emissionsfreier Kfz ÖPNV/kommunal bis 2035 bei 70% ▪ Senkung der Anzahl im öffentlichen Raum parkender Fahrzeuge in Stadtteilzentren

- Erhebung der Indikatoren in mehreren Zeitabfolgen/Stufen

Stufe 1: Umsetzungskontrolle von Maßnahmen (ca. alle 1-2 Jahre):
z.B. Länge geschaffener Radachsen, Anzahl P&R-Parkplätze, Fahrgäste ÖPNV, ...
(insg. 15 Indikatoren)



Stufe 2: Wirkungskontrolle („direkte Indikatoren“, alle 3-5 Jahre)
Auslastung P+R, Pkw-Bestand/1.000 Ew., Kfz-Verkehrsmengen, ...
(7 Indikatoren)



Stufe 3: langfristige Wirkungskontrolle der Maßnahmen („indirekte Indikatoren“)
Modal Split, Lärmbetroffenheiten, NO₂-Emissionen
Ergebnisse von Befragungen (Sicherheitsempfinden, Zufriedenheit mit
Mobilitätsangeboten, ...)

Gliederung

- Prozess- und Beteiligungsphasen
- Integriertes Handlungskonzept
- Finanzierungspfade
- Evaluationskonzept
- **Ausblick auf den Projektabschluss**



- Ziel: Ratsbeschluss am 30. März 2020
- das Mobilitätskonzept ist die Leitlinie für die nächsten 15 Jahre
- Maßnahmen müssen weiter geprüft und detailliert werden
- schrittweise Umsetzung der Maßnahmen, Fokussierung auf Schlüsselmaßnahmen
- zu Einzelmaßnahmen werden weitere Beratungen, Beschlüsse und Beteiligungsverfahren notwendig



Haben Sie Rückfragen und Hinweise?

Wir wünschen ein gutes Gelingen für die Umsetzung!

Kontakt:



Planersocietät

Stadtplanung Verkehrsplanung Kommunikation

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

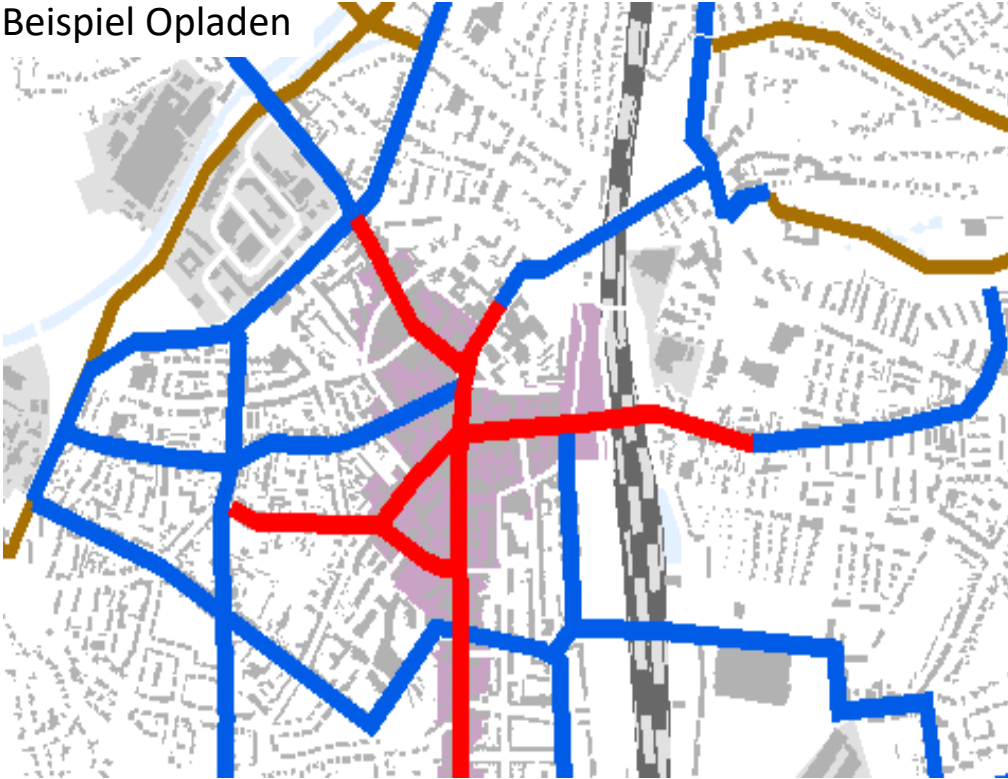
Fon: 0231/589696-14

Fax: 0231/589696-18

diesfeld@planersocietaet.de

www.planersocietaet.de

Beispiel Opladen



Hierarchisches Fußwegenetz

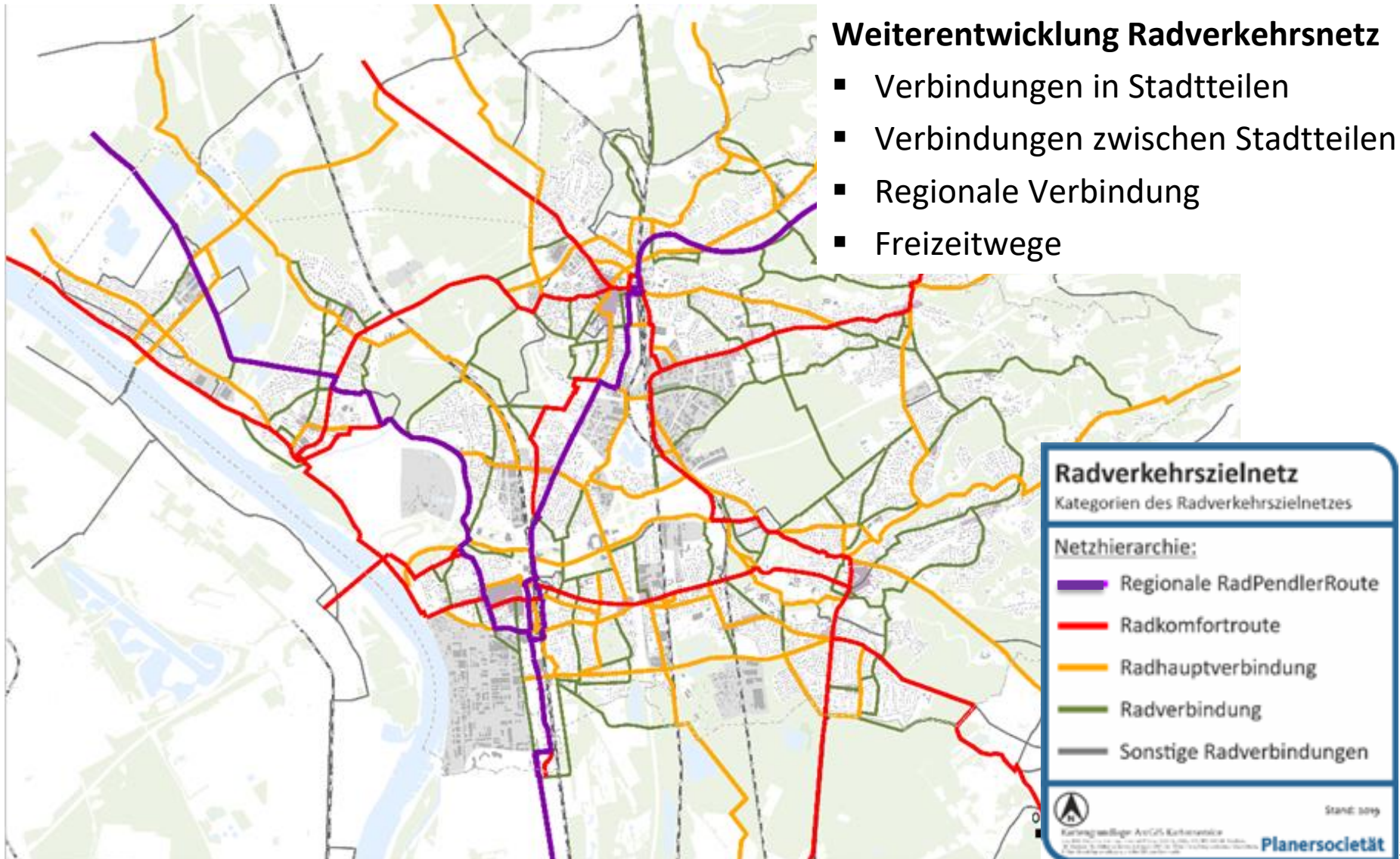
- viel Potenzial für Leverkusen als polyzentrale Stadt!

Direkte Wege, Aufenthaltsqualität & Sicherheit

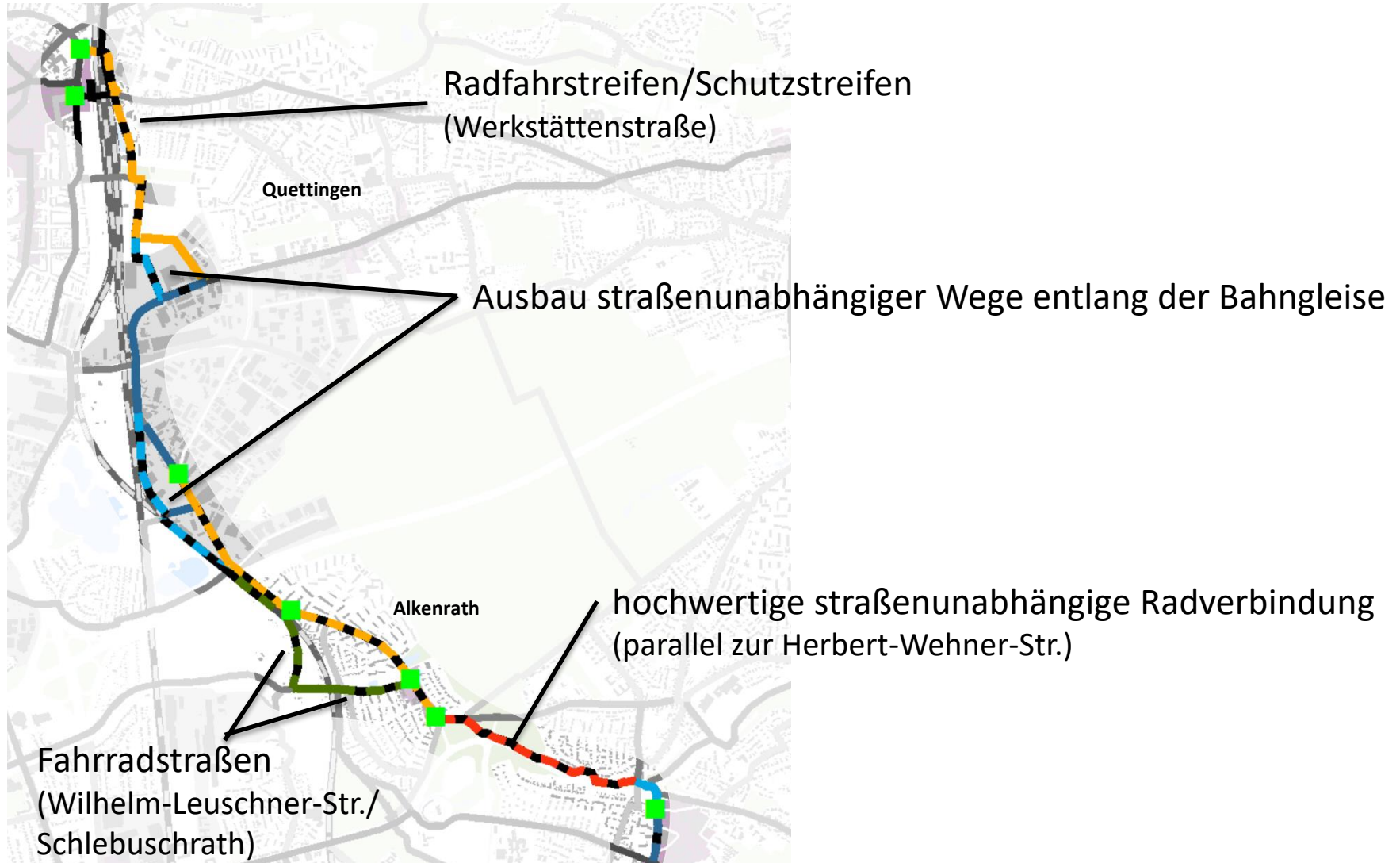
- Komfortfußwege
- Hauptfußwege
- Freizeitwege
- Empfehlungen zur Ausgestaltung der Wege (Breiten, Übergänge etc.)
- abhängig von einer Entlastung der Stadtteilzentren von parkenden Autos (Maßnahmen Parkraumstrategie/P+R)

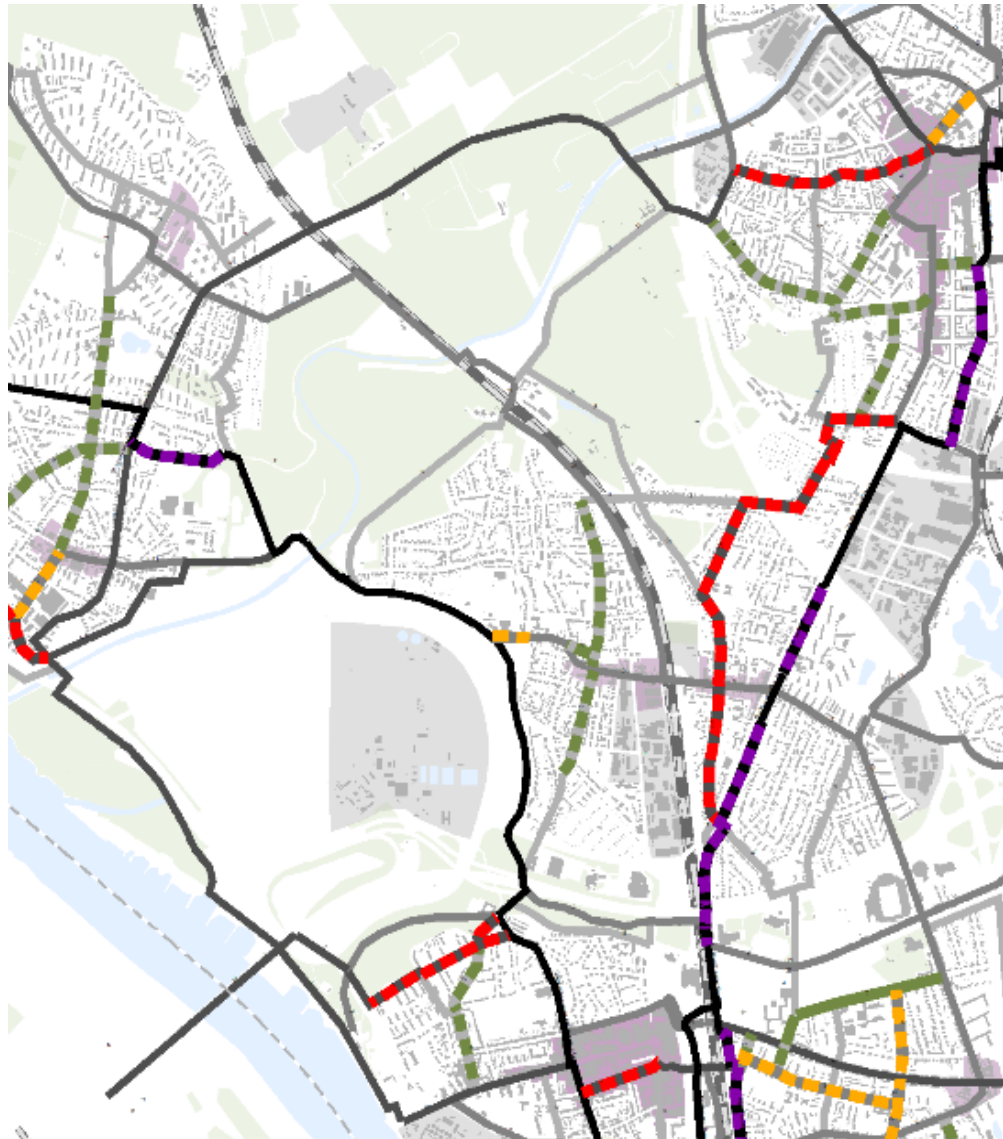
Weiterentwicklung Radverkehrsnetz

- Verbindungen in Stadtteilen
- Verbindungen zwischen Stadtteilen
- Regionale Verbindung
- Freizeitwege



Ausbau von Radkomfortrouten, z.B. Schlebusch – Opladen





Weiterentwicklung Radverkehrsnetz

- Empfehlungen für Fahrradstraßen



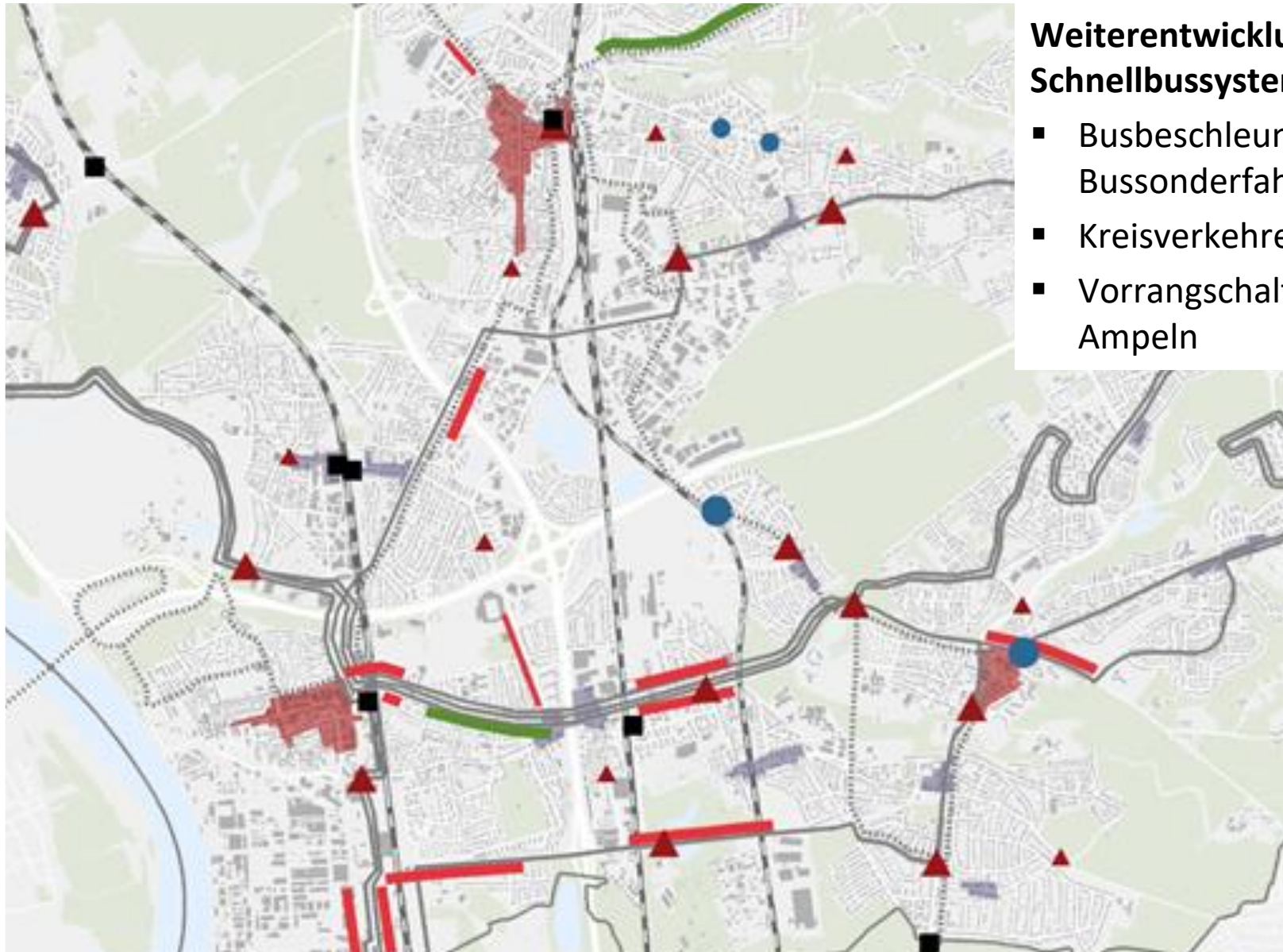
Weiterentwicklung des Schnellbussystems

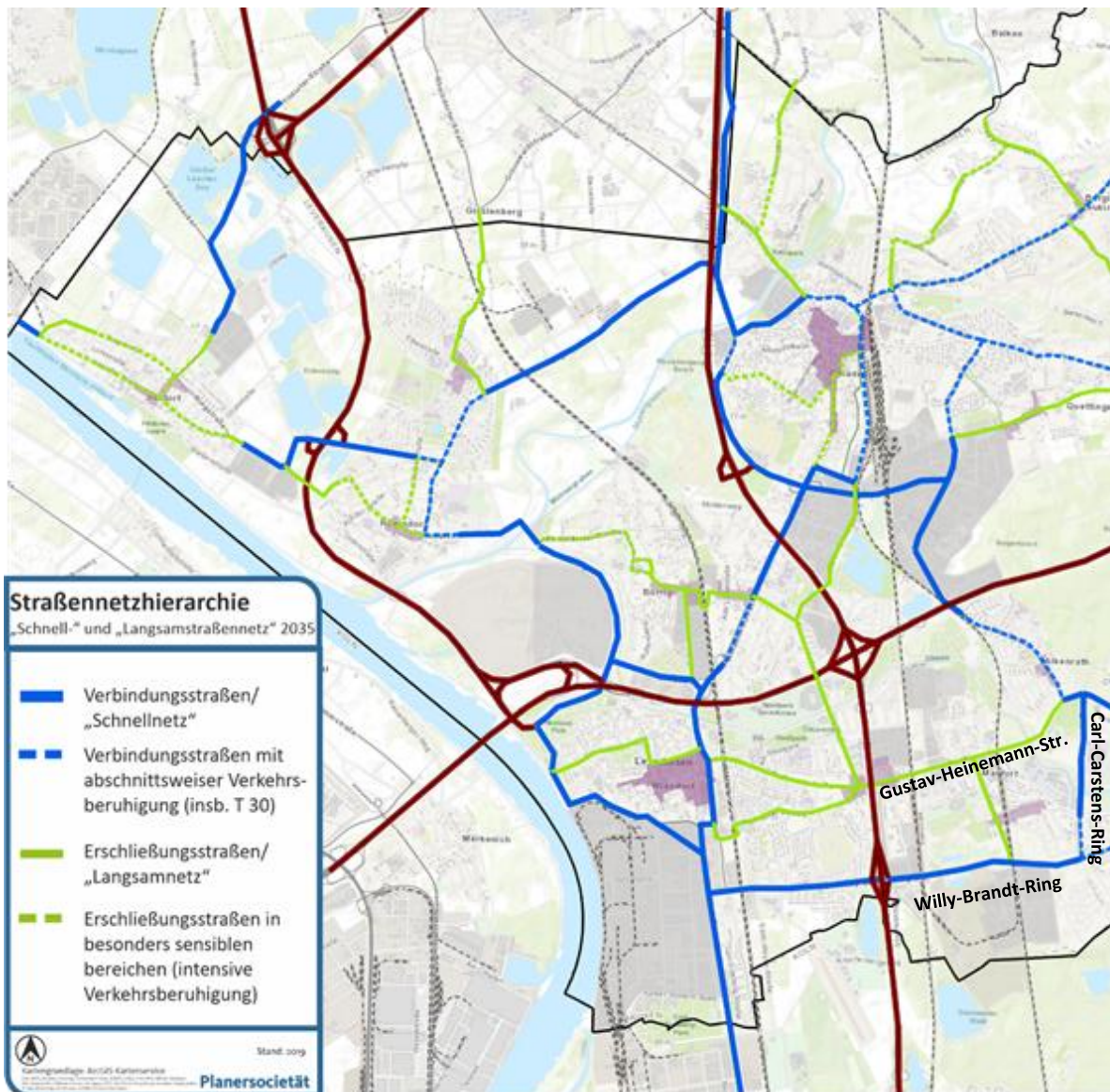
- Anbindung Kölner Norden (Merkenich o. Ford-Werke)
- Nord-Süd-Verbindung Schlebusch – Opladen – Langenfeld
- 10-Minuten-Takt



Weiterentwicklung des Schnellbussystems

- Busbeschleunigung und Bussonderfahrstreifen
- Kreisverkehre
- Vorrangschaltungen an Ampeln

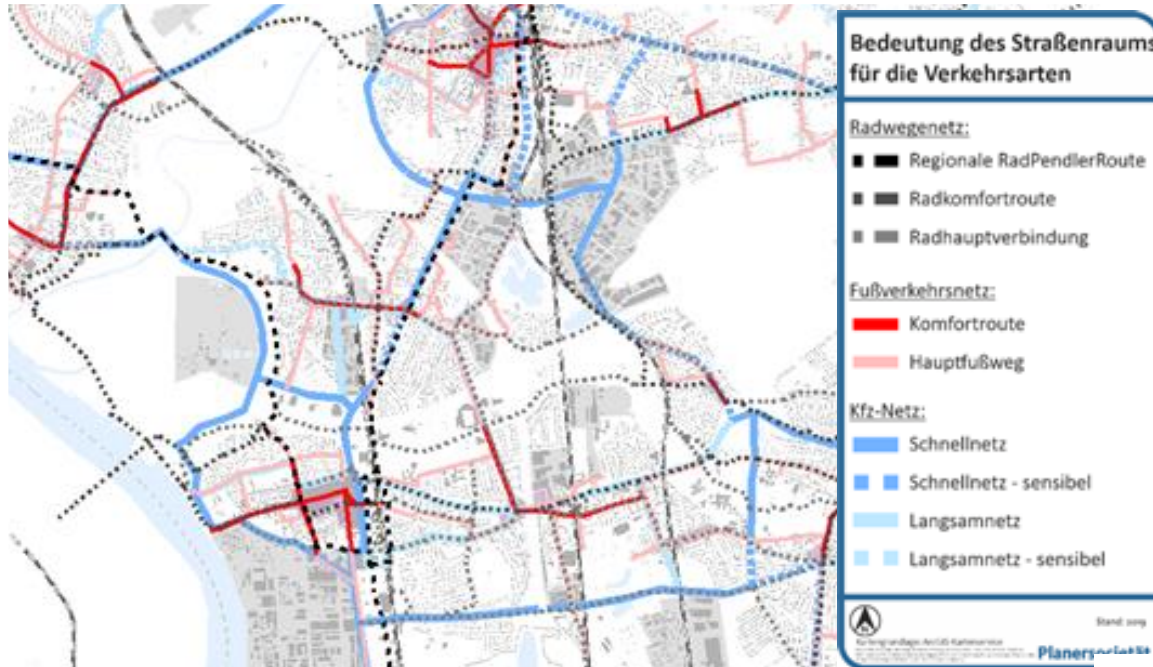




Weiterentwicklung des Straßennetzes

- Langfristiges „Schnell- und Langsamstraßennetz“
- Entlastung von Stadtteilzentren (z.B. Entlastung von Schlebusch und Manfort durch Carl-Carstens-Ring/Willy-Brandt-Str.)
- Optimierung/Umbau von Stadtteilstraßen und Kreuzungen

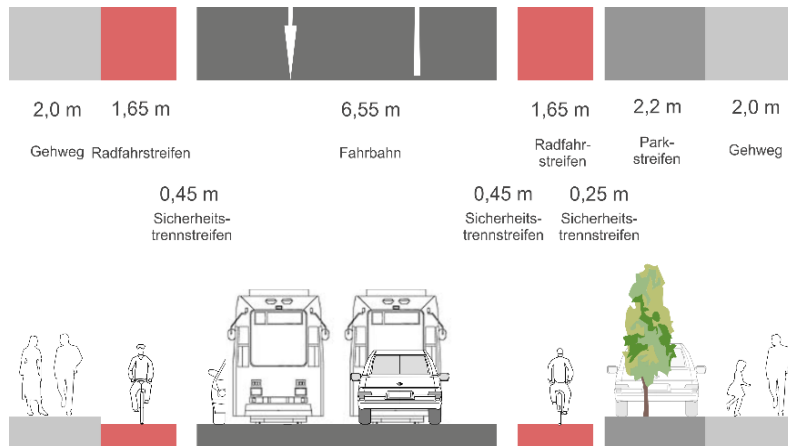




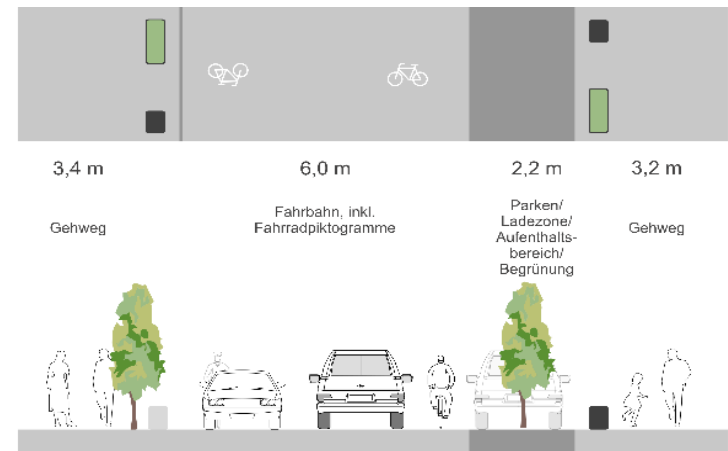
Integrierte Straßenraumgestaltung

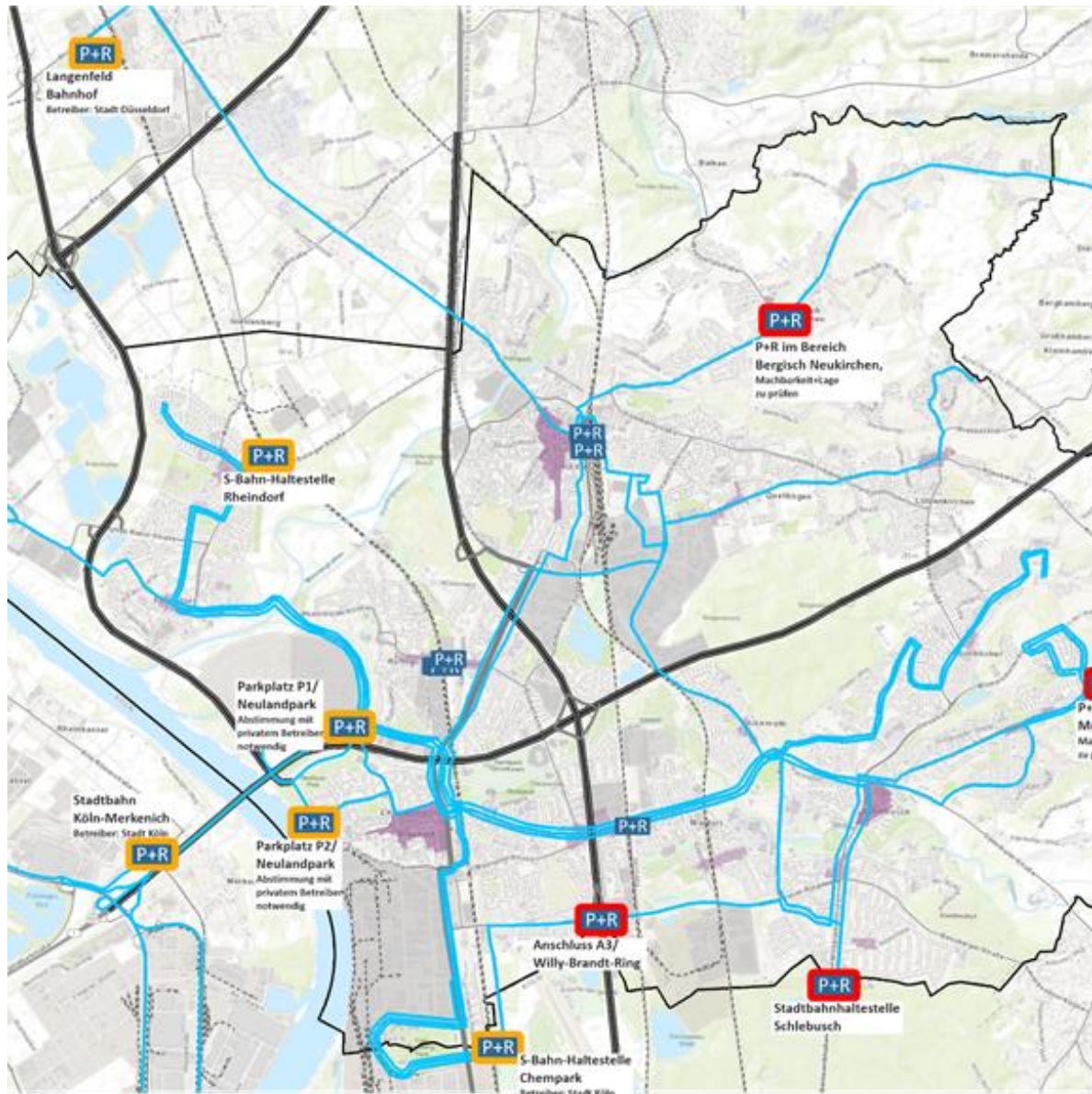
- Integrierte Netzkarte unter Beachtung aller Verkehrsteilnehmer
- Empfehlungen für einzelne Straßenräume mit Umgestaltungsvorschlägen

Beispiel: Mülheimer Straße + Stadtbahnverlängerung



Beispiel Kölner Straße





Weiterentwicklung der Parkraumstrategie

- P+R v.a. außerhalb der Stadtteile
- Anpassung und verstärkte Parkraumbewirtschaftung in den Stadtteilen
- „Push“ und „Pull“

Park & Ride
P&R für Einpendler und Auspendler

- P+R** P+R für Auspendler an Bahnhöfen
- P+R** Neuanlage eines P+R für Einpendler
- P+R** Optimierung eines P+R für Einpendler (insb. hinsichtlich Parkplatzanzahl, Ausschilderung, Park & Bike)

(Schnell-)Buslinien

Stand: 2019
Planersocietät

Mobilstationen

(CarSharing, überdachte & abschließbare Radabstellmöglichkeiten, Fahrradverleihsystem, möglichst Toiletten, ...)

- Ausbau der Bahnhöfe (u.a. Fahrradparkhäuser, B+R)
- Ausbau der Verknüpfungspunkte der Schnellbusse

llung

Mobilpunkte in Stadtteilen

(Fahrradverleihsystem, Radabstellmöglichkeiten (möglichst überdacht), ggf. CarSharing)

- in Stadtteilzentren
- in verdichteten Wohnbereichen und bei großen Wohnbauvorhaben





Bild: wupsi/VRS



- **City-Logistik** (Pilotprojekt in einem Stadtteilzentrum)
 - Einsatz von emissionsarmen Fahrzeugen wie Lastenräder, ggf. mittelfristig Elektro-Kfz
 - mobile Umschlagspunkte im Umfeld der Stadtteilzentren
-
- **Betriebliches und schulisches Mobilitätsmanagement**
 - Schulwegpläne und Elternhaltestellen für Schulen
 - Öffentlichkeitsarbeit zur Förderung einer positiven Mobilitätskultur