

An das Bürgerbüro für Anregungen und Beschwerden.

Da sich aktuell neue Erkenntnisse ergaben, habe ich meinen Antrag ergänzt.

Bitte leiten Sie meinen in Punkt 1 b) ergänzten Antrag an die zuständigen politischen Gremien weiter

Die Änderungen wurden im Antrag und in der Begründung Fett gedruckt und unterstrichen

Antrag

Die Stadt Leverkusen anerkennt, dass die Ausrichtung des Stadtverkehrs mit der Priorität auf den PKW Verkehr in den zurückliegenden Jahrzehnten im Rückblick ein städtebaulicher und umweltpolitischer Fehler gewesen ist und orientiert deshalb ihre zukünftigen Verkehrskonzepte mit Priorität auf

1. den ÖPNV

a) Die Förderung des Jobtickets und dessen Teilfinanzierung durch

a1) *Gebührenerhöhung für öffentliche PKW Parkplätze, inclusive Schul- und Behördenparkplätze*

a2) *der Schaffung von Anreizen für Firmen durch z.B. zweckgebundene Steuerreduktionsmassnahmen bei der Grundsteuer, Gewerbesteuer und den Kanalgebühren wenn Parkflächen für PKW für andere Zwecke, bevorzugt Begrünungen genutzt werden.*

b) *den Test von individuell anforderbaren Minibussen oder alternativ Taxis, die analog des in Hannover getesteten Systems mit Hilfe einer Internetplattform Fahrten mit mehreren Kunden durchführen. Die Stadtverwaltung verhandelt hierzu mit Taxiunternehmen über die Bereitschaft auf der Basis eines für Taxis modifizierten EDV Systems wie in Hannover und der Berechtigung, mit diesen Mehrpersonalfahrten Busspuren benutzen zu dürfen.*

2. die Förderung von Fahrgemeinschaften

a) *durch entsprechende Internetprogramme, welche Vernetzungen mehrerer Mitfahrgelegenheiten und mit dem ÖPNV erleichtern.*

b) *durch Vergünstigungen bei der Parkhausnutzung/gebührenpflichtiger Parkplätze. Diese könnte im Internetprogramm durch belegbare Mitfahrernutzung gestaffelt nach PKW Nutzung durch zwei, drei oder vier Mitfahrer berücksichtigt werden.*

c) *Kontrollierbare Bevorzugung durch Mitbenutzung von Busfahrspuren bei der PKW Nutzung durch drei oder mehr Mitfahrer. Die Kontrolle könnte über ein in dem Internetportal möglichen Ausdruck eines zeitgebundenen DIN4 großen Tickets geschehen.*

3. den Fahrradverkehr und dessen Förderung durch:

a) *den Radwegeausbau auf abgetrennten, breiten Fahrspuren nach den Vorbildern von Kopenhagen*

und Chicago

b) eine verstärkte Radverkehrslenkung auf Nebenstrecken mit weniger Verkehr

c) Entsprechend dem Jobticket durch finanzielle Anreize bei der Fahrradbeschaffung

c) der Verknüpfung mit dem ÖPNV durch z.B. Fahrradanhänger und der deutlichen Erhöhung sicherer Fahrradabstellmöglichkeiten.

Zur Finanzierung bewirbt sich die Stadt auch um Landes- Bundes und EU- Mittel.

und berücksichtigt bei den Planungen nicht nur die direkten Kosten, sondern auch die Einsparungen bei Umweltfolgekosten wie die Reduzierung der Luftverschmutzung und der positiven Wirkungen auf das Wohlfühl der Stadtbewohner durch andere Flächennutzungsmöglichkeiten z.B. durch Begrünung oder Begegnungsplätzen durch Umnutzung von Straßenparkplätzen und anderen PKW-Abstellflächen

Begründung:

Der frühere (?) Zeitgeist entschuldigt nicht die heute sichtbaren städtebaulichen Fehlentwicklungen wie z.B zentrale 4 spurige Straßen, welche Stadtteile zerteilen, besonders spürbar in Küppersteg, Manfort und Schlebusch. Diese Menschen trennenden Straßen wurden angesichts ihrer negativen Wirkung auf die Menschen im Stadtteil dann auch noch zu Ehren großen Politikern benannt – welche Ironie.

Bestehender Schienenverkehr wurde abgebaut, die positiven Vorbilder in der näheren (Wuppertal) und weiteren Umgebung (z.B. Berlin), das Hochbahnkonzept mit in diesen Straßenbau zu integrieren nicht gesehen.

Beim Busverkehr, der ja leider mit im Stau steht, gibt es zaghaft Ansätze durch Busspuren diesen gegenüber dem PKW Verkehr zu beschleunigen, spannend ist hier der erste große Wurf an der Rennbaumstraße. Weitere politisch mutige Schritte wäre der indirekte Rückbau unserer 4 spurigen Straßen auf 2 Spuren für Autos und 2 Spuren für ÖPNV und Fahrräder. für die zaghafte Anfänge z.B. in der Rathenaustraße, aber nur für Busse, bestehen.

Dennoch bleiben trotz seiner Vorteile für die Psyche durch Wegfall der ständig notwendigen Aufmerksamkeit im Stau die scheinbar größere Freiheit, sich im eigenen PKW (im Stau!) zu bewegen. Motivieren könnte hier auch die Wirkung des Geldbeutels, wenn das Jobticket z.B. durch deutliche Erhöhung von Parkgebühren attraktiver gemacht würde. Hier wäre auch das Angebot der Bundesregierung zur Ticketfinanzierung eine zusätzliche Finanzierungsoption. Eine Erhöhung der Busfrequenz könnte zusätzlich dazu beitragen, den Anreiz zu erhöhen und löst in Zusammenhang mit abgastechnischen Maßnahmen auch das Problem häufiger Grenzwertüberschreitungen bei Stickoxiden und Feinstaub.

Ergänzend zu den großen Bussen könnten kleinere Busse, die informationstechnisch koordiniert,

Personen auf ggf auch vernetzten Zubringerrouten mit Umsteigemöglichkeiten abholen und bringen, wenn diese Personen ihren Start und Zielort im System anmelden. **Hierzu wird in Hannover ein entsprechendes Minibussystem getestet. (Die Zeit online 31.7.18 Mobilität Halb Taxi, halb öffentlicher Nahverkehr: Die VW-Tochter Moia geht mit ihrem Shuttleservice in Hannover in den Regelbetrieb. ) Die bisherigen Erfahrungen zeigen, dass das dort gewählte System besonders wegen seiner bisherigen Tarifstruktur die Taxiunternehmen benachteiligt und dort zu Fahrerentlassungen führen könnte. Deshalb sollte im Leverkusener Modellversuch eine alternative Durchführung mit den Taxiunternehmen oder mit der Wupsi verhandelt werden.** Für solche Testversuche lassen sich vielleicht Landes-, Bundes-, Eu mittel nutzen.

Schaut man sich einen typischen Stau in Leverkusen an, so sitzen in fast allen PKWs, die ja in die gleiche grobe Richtung fahren, jeweils nur eine Person. In Spiegel 20-25.5 S. 115 findet sich eine interessante Information dazu in einem Artikel zu Energiesparpotenzialen der Bahn: Im Fernverkehr...mit Ökostrom, Im Nahverkehr wird der derzeitige Strommix genutzt. Bei dem entstehen etwa 65-75 Gramm Kohlendioxid pro Personenkilometer, ungefähr die Hälfte der Belastung eines modernen Autos, das mit einer Person besetzt ist. Eine Fahrgemeinschaft mit drei Personen wäre also klimafreundlicher (als eine Bahnfahrt mit diesem Strommix)

Also wären Maßnahmen zur Unterstützung der Nutzung eines PKWs durch mehrere Insassen doppelt positiv: die Abgasbelastung sinkt und die Stauhäufigkeit! Das Fraunhofer Institut berechnete hierzu, dass wenn nur 25% der Autofahrer den PKW mit zwei Personen nutzen würden, es bis zu 70% weniger Staus gäbe. Eine Investition in entsprechende Internetplattformen zur Besetzung von Autos mit mehreren Personen würde sich also lohnen. Entwickelt man dieses System so, dass Personen auch vernetzte Umsteigemöglichkeiten angezeigt werden steigern sich diese positiven Effekte. Es müssen bei diesem System sich nicht ständig wie beim bisher klassischen Mitfahrermodell Arbeitskollegen absprechen, was auch bei unterschiedlichen Bedürfnissen vor und nach der Arbeit -z.B. einzukaufen oder unterschiedliche Arbeitszeiten zu haben, dazu führt, dass wenige Arbeitnehmer diese Möglichkeit nutzen. Hierdurch als Stadt aktiv zu werden tut im mehrfachen Sinn dem Stadtklima gut.

Unterstützt werden kann solch eine Maßnahme dann auch durch eine politisch mutige Veränderung der Fahrbahnnutzung wie beim ÖPNV und wie es z.B. in der USA seit Jahrzehnten, durch die Polizei kontrolliert, praktiziert wird:

*Die kontrollierte (!) Nutzungsmöglichkeit der separaten Fahrspur für den ÖPNV auch für PKWs, die mit mindestens 3 Mitfahrern besetzt sind. Überprüfbar wäre dies z.B. mit einem zeitbegrenzten ausdruckbaren DIN4 Ticket, gesichert durch die persönliche Pineingaben der Mitfahrer im Mitfahrerportal.*

*Auch hier würde sich ein Vorreiterversuch der Stadt Leverkusen lohnen.*

*Internetportale in einfacherer Form existieren bereits. Beispiel: <https://www.mifaz.de>*

*Ergänzend könnte im Internetprogramm, gesichert durch die persönliche Pineingaben, die Nutzung*

*gestaffelt nach der Mitfahrerzahl mit einem Parkplatzbonus belohnt werden z.B. über ein Rückerstattungssystem. .*

Den Fahrradverkehr zu fördern bringt vielfachen Nutzen: z.B. Einsparung von PKW-Parkflächen und deren Umutzungsmöglichkeit für das Wohlfühl der Bewohner, weniger Abgasbelastung, geringere Gesundheitskosten durch vorbeugende Bewegung. Leider fühlen sich viele Menschen aber unsicher, im heutigen Verkehr und bei den bestehenden Radwegen zu diesen positiven Effekten beizutragen und auf das Fahrrad umzusteigen, wie zahlreiche Studien z.B. in Zusammenarbeit mit dem ADFC zeigen. Verbesserungen wären neben politisch mutigen Umwittmungen von bisher durch den PKW genutzten Fahrbahnen durch mehr als nur durch Farbe abgesicherte Fahrrad+ÖPNV Fahrbahnen, wie z.B. jetzt im Ansatz in der Rennbaumstraße geplant und z.B. musterhaft in Kopenhagen und Chicago realisiert. *Breite Bürgersteige können durch Versetzen bisher hindernde Verkehrsschildermasten für Fußgänger und Radfahrer nutzbar gemacht werden. Besonders an Steigungsstrecken, wie z.B. an der B51 von der Kreuzung Odenthaler Straße in Schlebusch Richtung Mathildenhof. Hier kommt es besonders an den Überquerungshilfen im Grundschulbereich zur Gefährdung von Radfahrern, da KFZ Radfahrer in diesen Engstellen unter Mißachtung des Mindestabstandes überholen. Weiterhin fahren viele Radfahrer bedingt durch die Steigung mit leichten seitlichen Pendelbewegungen. Hier und bei entsprechenden anderen Beispielen, solle sich die Stadt bei den zuständigen Straßenbehörden dafür einsetzen, dass die unzureichende bloße Markierungshilfe für Radfahrer durch Mitnutzung des breiten Fußweges ergänzt wird.*

Eine einfachere Maßnahme ist die Ausweisung verkehrsärmerer Nebenstrecken durch entsprechende Schilder z.B. Radschild+Blume. Ein Beispiel, dass ich selber nutze: statt von der Opladener Straße oder von Schlebusch über die B51 bis Mathildenhof zu fahren – und auch weiter bis Neuboddenberg. - nutze ich die Drischer Hecke und Tempelhover Straße, beides ruhige Anwohnerstraßen.

Neben der geringeren direkten Gefährdung durch dicht am Radfahrer vorbei fahrenden Kraftfahrzeugen ist dort auch die Belastung durch Luftschadstoffe deutlich verringert.

Solche parallel zu stark belasteten Straßen verlaufenden Nebenstrecken gibt es viele in Leverkusen.