

Stadt Leverkusen

Vorlage Nr. 2020/3400

Der Oberbürgermeister

V/66-sy

Dezernat/Fachbereich/AZ

17.02.2020

Datum

Beratungsfolge	Datum	Zuständigkeit	Behandlung
Bürger- und Umweltausschuss	05.03.2020	Beratung	öffentlich
Ausschuss für Stadtentwicklung, Bauen und Planen	09.03.2020	Beratung	öffentlich
Bezirksvertretung für den Stadtbezirk I	16.03.2020	Beratung	öffentlich
Bezirksvertretung für den Stadtbezirk II	17.03.2020	Beratung	öffentlich
Bezirksvertretung für den Stadtbezirk III	19.03.2020	Beratung	öffentlich
Finanz- und Rechtsausschuss	23.03.2020	Beratung	öffentlich
Rat der Stadt Leverkusen	30.03.2020	Entscheidung	öffentlich

Betreff:

Mobilitätskonzept 2030+

Beschlussentwurf:

1. Der Rat beschließt den vorliegenden Endbericht zum Mobilitätskonzept 2030+ für die Stadt Leverkusen für eine nachhaltige Mobilitätsentwicklung.
2. Die Verwaltung wird mit der Bearbeitung der aufgezeigten Steckbriefe beauftragt. Die Umsetzung der haushaltswirksamen Maßnahmen erfolgt auf der Grundlage von einzuholenden Einzelbeschlüssen.

gezeichnet:

Richrath In Vertretung
Märtens

In Vertretung
Lünenbach

In Vertretung
Deppe

Schnellübersicht über die finanziellen bzw. bilanziellen Auswirkungen, die beabsichtigte Bürgerbeteiligung und die Nachhaltigkeit der Vorlage

Ansprechpartner / Fachbereich / Telefon: Herr Syring, Dez. V, 406-88 58

(Kurzbeschreibung der Maßnahme, Angaben zu § 82 GO NRW bzw. zur Einhaltung der für das betreffende Jahr geltenden Haushaltsverfügung.)

A) Etatisiert unter Finanzstelle(n) / Produkt(e)/ Produktgruppe(n):

(Etatisierung im laufenden Haushalt und mittelfristiger Finanzplanung)

Auf Seite 277 des Handlungskonzeptes werden die im Haushalt 2020 ff. der Stadt Leverkusen etatisierten Maßnahmen aufgeführt. Die darüber hinaus in diesem Handlungskonzept aufgelisteten Maßnahmen sind bisher nicht Bestandteil der Haushaltsplanung. Deren Etatisierung muss daher im Rahmen der jeweiligen Haushaltsplanberatung als Einzelmaßnahmen in den kommenden Jahren erfolgen und führt zu weiteren Belastungen des städtischen Etats. Darüber hinaus erfolgen weitere haushälterische Belastungen in der Ergebnisplanung durch erhöhte Aufwendungen aufgrund Abschreibungen, Unterhaltung- und Instandsetzungsarbeiten. Daher sollte die Umsetzung vorrangig bei der Akquise von Fördermitteln erfolgen.

B) Finanzielle Auswirkungen im Jahr der Umsetzung und in den Folgejahren:

(z. B. Anschaffungskosten/Herstellungskosten, Personalkosten, Abschreibungen, Zinsen, Sachkosten)

Gemäß mittlerem Finanzierungspfad wird von einem jährlichen Mittelbedarf von ca. 8 Mio. € ausgegangen, der bisher nur teilweise bereits etatisiert ist (siehe Seite 277 des Handlungskonzeptes).

C) Veränderungen in städtischer Bilanz bzw. Ergebnisrechnung / Fertigung von Veränderungsmitteilungen:

(Veränderungsmitteilungen/Kontierungen sind erforderlich, wenn Veränderungen im Vermögen und/oder Bilanz/Ergebnispositionen eintreten/eingetreten sind oder Sonderposten gebildet werden müssen.)

kontierungsverantwortliche Organisationseinheit(en) und Ansprechpartner/in:

D) Besonderheiten (ggf. unter Hinweis auf die Begründung zur Vorlage):

(z. B.: Inanspruchnahme aus Rückstellungen, Refinanzierung über Gebühren, unsichere Zuschusssituation, Genehmigung der Aufsicht, Überschreitung der Haushaltsansätze, steuerliche Auswirkungen, Anlagen im Bau, Auswirkungen auf den Gesamtabschluss.)

E) Beabsichtigte Bürgerbeteiligung (vgl. Vorlage Nr. 2014/0111):

Weitergehende Bürgerbeteiligung erforderlich	Stufe 1 Information	Stufe 2 Konsultation	Stufe 3 Kooperation
ja	ja	ja	nein
Im weiteren Planverfahren wird maßnahmenbezogen eine Öffentlichkeitsbeteiligung durchgeführt.			

F) Nachhaltigkeit der Maßnahme im Sinne des Klimaschutzes:

Klimaschutz betroffen	Nachhaltigkeit	kurz- bis mittelfristige Nachhaltigkeit	langfristige Nach- haltigkeit
ja	ja	ja	ja

Begründung:

Aufbauend auf dem Beschluss zum „Zwischenbericht: Mobilitätskonzept 2030+“ (Vorlage Nr. 2018/2623) mit den Ergebnissen des Stärken-Schwächen-Profiles, dem Szenario „Verkehrswende“ und den stadtweiten Ober- und Unterzielen ist der Prozess durch die Verwaltung in den vergangenen 12 Monaten in intensiver Abstimmung mit der Politik und weiteren Akteuren zu einem Abschluss gebracht worden.

Ausgangssituation

Die Erarbeitung des integrierten Mobilitätskonzeptes 2030+ hatte im Dezember 2017 mit der Beauftragung der beiden Gutachterbüros Planersocietät aus Dortmund und dem Büro TOLLERORT aus Hamburg begonnen. Das Büro Planersocietät hatte hierbei die Aufgabe übernommen, das Mobilitätskonzept zu bearbeiten und das Büro TOLLERORT übernahm die Gestaltung und Moderation der Arbeitskreise und des Bürgerbeteiligungsprozesses.

Das integrierte Mobilitätskonzept 2030+ bildet die zentrale Grundlage für die Verkehrsentwicklung der nächsten Jahre und generiert für die gesamtstädtische Ebene Leitziele, Strategien und Handlungsrahmen unter Beachtung von Wirkungszusammenhängen und regionalen Verflechtungen. 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, sollen in möglichst großem Umfang stadtgestalterisch, umwelt- sowie stadtvträglich berücksichtigt und in ein bestehendes oder auch geplantes städtebauliches Umfeld integriert werden. Es beinhaltet ein interaktives Planungsinstrument, das Perspektiven, Potenziale sowie konkrete Schritte zur Umsetzung in Form von Steckbriefen benennt.

Der Prozess zur Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes würde durch folgende Arbeitsschritte strukturiert:

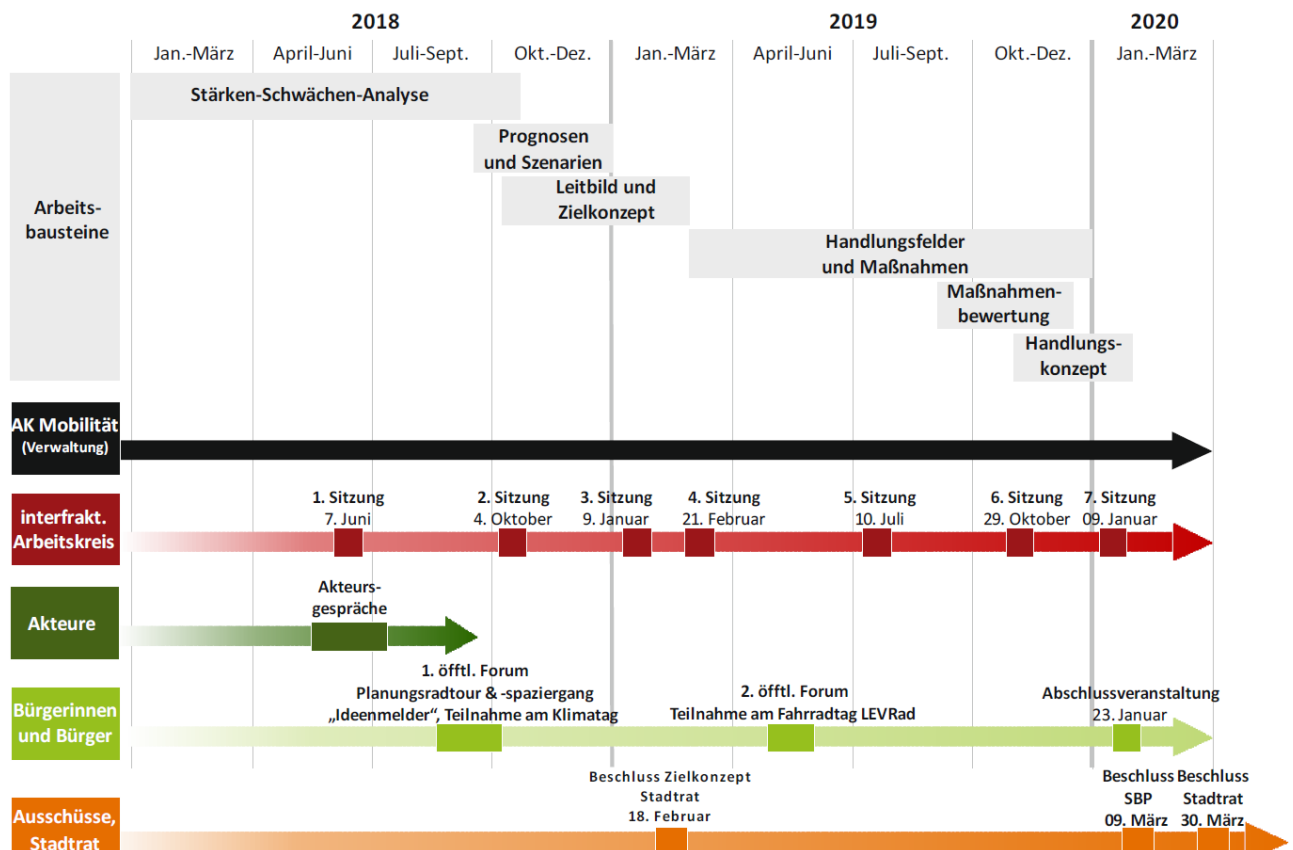


Begleitet wurde dieser Prozess durch einen verwaltungsinternen Arbeitskreis Mobilität unter Mitwirkung der Dezernate III (Bürger, Umwelt und Soziales) und V (Schulen, Kultur, Jugend und Sport) sowie der Fachbereiche Finanzen, Umwelt, Bürger und Straßenverkehr, Schulen, Kinder und Jugend, Stadtplanung und Tiefbau. Die einzelnen Arbeitsschritte zum Mobilitätskonzept konnten so jeweils gemeinschaftlich mit den Fachbereichen sowie den planenden Büros eng abgestimmt werden.

Neben diesem regelmäßig tagenden internen Arbeitskreis wurde ein interfraktioneller Arbeitskreis Mobilität Mitte 2017 ins Leben gerufen, bestehend aus Vertreterinnen und Vertretern der Parteien, der Wirtschaftsförderung, der IHK Leverkusen/Rhein-Berg, dem Nachbarschaftsbüro CHEMPUNKT, der Currenta, der Handwerkskammer zu Köln, der Kreishandwerkerschaft, der wupsi, dem ADFC, dem Beirat für Menschen mit Behinderung, der Verkehrswacht, dem DGB, dem Frauenbüro und dem Zukunftsnetz Mobilität NRW. Dieser interfraktionelle Arbeitskreis hat in seinen insgesamt sieben Sitzungen die Analysephase und Leitbilddiskussion des Vorberichtes begleitet und ab 2019 die Ableitung der Handlungsfelder und Maßnahmen sowie die Bewertung und Priorisierung der Maßnahmen. In der letzten Phase wurden die Finanzierung und Evaluierung des Mobilitätskonzeptes thematisiert.

Die begleitende Öffentlichkeitsarbeit (s. Kapitel 2 des Mobilitätskonzeptes) konzentrierte sich im zweiten Abschnitt auf den Workshop zu den vorgestellten Maßnahmen (öffentliches Forum am 13. Mai 2019 in Leverkusen-Opladen) und die abschließende Veranstaltung am 23. Januar 2020 im Forum Leverkusen, mit der Präsentation der Ergebnisse und der Möglichkeit einer Bewertung der einzelnen Maßnahmen.

Der Gesamttablauf mit den einzelnen Arbeitsbausteinen ist dem nachfolgenden Zeit- und Beteiligungsplan zum Mobilitätskonzept zu entnehmen.



Bestandsanalyse und Zielkonzept

Im ersten Zwischenbericht zum Mobilitätskonzept 2030+ (Vorlage Nr. 2018/2623) wurden die Stärken und Schwächen sowie Potenziale der Mobilität im Stadtgebiet Leverkusens und Stadtgrenzen überschreitend untersucht. Darauf basierend wurden erste Handlungserfordernisse für die folgende Maßnahmenphase abgeleitet.

Bei den anschließenden Szenariendiskussionen wurde deutlich, dass das Mobilitätskonzept Leverkusen 2030+ eine Maßnahmenrichtung beinhalten sollte, welche durch die Stadt Leverkusen selbst beeinflussbar ist und dabei die externen Entwicklungen mit einbezogen werden sollten. Bei der Ziel- und Maßnahmenentwicklung sollten sowohl der Modal Split als Kenngröße als auch die Verkehrsleistung insgesamt betrachtet werden, die durch die steigende Bevölkerungszahl zunehmen werde.

Insofern wurde ein Szenario „Verkehrswende“, welches sowohl auf die aktive Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens als auch auf die Schaffung von Rahmenbedingungen für zukünftige technische Entwicklungen im Verkehrsbereich beinhaltet, als das erstrebenswerteste für Leverkusen angesehen. Daraus abgeleitet wurde im ersten Zwischenbericht das Leitbild „Stärkung der Stadt- und Lebensqualität in Leverkusen durch eine vielfältige und zukunftsfähige Mobilitätsentwicklung“ als oberstes Ziel des Mobilitätskonzeptes aufgestellt.

Handlungs- und Maßnahmenfelder

In dem nun vorliegenden Abschlussbericht zum Mobilitätskonzept wurden aus dem Zielkonzept insgesamt 12 Handlungsfelder abgeleitet (s. Kapitel 5 des Mobilitätskonzeptes). Sie gliedern die Themenbereiche und zeigt die empfohlenen Strategien und Maßnahmen auf, um die Ziele des Mobilitätskonzeptes zu erreichen. Die Handlungsfelder werden nicht isoliert betrachtet, sondern greifen ineinander: Einerseits gibt es Synergieeffekte und Abhängigkeiten zwischen den Handlungsfeldern. Andererseits gibt es aber auch einzelne Zielkonflikte, die zwischen Einzelmaßnahmen der Handlungsfelder auftreten können.

Für die einzelnen Handlungsfelder des Mobilitätskonzeptes wurden Maßnahmen mit programmatischen Ansätzen sowie konkreten Einzelmaßnahmen entwickelt, die in Form von Steckbriefen dargestellt werden. Auf den ca. 90 Steckbriefen sind detaillierte Angaben (u. a. Maßnahmenbeschreibung, Kosten-Wirkungs-Klasse, Umsetzungshorizont, Zielwirkungen und ggf. -konflikte) in übersichtlicher Form enthalten. Dabei wird dargestellt, auf welche Oberziele das jeweilige Maßnahmenfeld positiv wirkt.

Handlungskonzept und Finanzierung

Im nächsten Arbeitsschritt ging es darum, die bewerteten Maßnahmen gegenüberzustellen und in Wirkungs-/Kostenklassen einzuteilen. Nicht alle Maßnahmen können zeitgleich umgesetzt werden. Die Maßnahmen erfordern je nach Intensität und finanzieller Wirkung einen unterschiedlichen planerischen Vorlauf und müssen in politischen und oft auch öffentlichen Entscheidungsprozessen abgestimmt werden.

Das integrierte Handlungskonzept (s. Kapitel 6 des Mobilitätskonzeptes) stellt den Umsetzungsplan für das Mobilitätskonzept dar, in dem diese Faktoren berücksichtigt werden. Hier wird die Realisierung der Maßnahmen in eine zeitliche Reihung gebracht. Es werden Prioritäten definiert und Planungsvorläufe sowie zeitliche Abhängigkeiten der Maßnahmen berücksichtigt. Vor dem Hintergrund der finanziellen Rahmenbedingungen

der Stadt Leverkusen werden drei Finanzierungsszenarien - sogenannte Finanzierungspfade - aufgezeigt.

Der obere Finanzierungspfad geht davon aus, dass die finanziellen Voraussetzungen zur Umsetzung aller Maßnahmen bis 2035 vorhanden sind. Dies bedeutet ein Kostenvolumen von ca. 200 Mio. € (bzw. 13,5 Mio. €/Jahr). Mit Berücksichtigung von möglichen Fördergeldern entspricht dies 8 Mio. €/Jahr (bei einer geschätzten durchschnittlichen Förderquote von ca. 50 % bis 60 %).

Im mittleren Finanzierungspfad können grundsätzlich alle Maßnahmen und Maßnahmenprogramme angegangen werden, aufgrund des gegebenen finanziellen Spielraums aber teilweise nicht vollständig, was vor allem Maßnahmen mit niedriger oder mittlerer Priorität betrifft. Teilweise müssen aber auch Schlüsselmaßnahmen und Schlüsselmaßnahmenprogramme reduziert werden. Ohne die Berücksichtigung von Fördermitteln können die Kosten auf knapp über 130 Mio. € (ca. 8.8 Mio. €/Jahr) geschätzt werden. Mit Berücksichtigung möglicher Fördermittel (Förderquote durchschnittlich über alle Maßnahmen ca. 50 % bis 60 %) verbleibe ein Eigenanteil von ca. 5,3 Mio. €/Jahr.

Der untere Finanzierungspfad orientiert sich am derzeitigen Haushaltsbudget der Stadt Leverkusen zur Finanzierung der Mobilität. Bei einem Jahresbudget von knapp 2,3 Mio. € ergibt sich ein Gesamtbudget bis 2035 von ca. 34 Mio. €. Im unteren Finanzierungspfad zeigt sich, dass sich ohne eine Erhöhung der Mittelbereitstellung viele wichtige Maßnahmen nicht oder nur in geringen Teilen realisieren lassen und Maßnahmenprogramme mit Schlüsselmaßnahmen stark gekürzt werden müssen (u. a. Ausbau des Radverkehrsnetzes, Aufwertung der Stadtteilzentren für die Nahmobilität). Von gutachterlicher Seite des beauftragten Büros und auch vom interfraktionellen Arbeitskreis wird eine deutliche Erhöhung der Mittelbereitstellung - mindestens orientiert am mittleren Finanzierungspfad - zur Umsetzung der Maßnahmen empfohlen.

Evaluationskonzept

Mit dem Mobilitätskonzept Leverkusen 2030+ hat die Stadt Leverkusen ihre verkehrspolitischen Ziele für die nächsten 15 Jahre gesetzt. Mit dem Handlungskonzept werden Maßnahmen empfohlen, welche durch die Stadt Leverkusen weiter geprüft und umgesetzt werden müssen, um die Ziele bestmöglich zu erreichen. Dazu wird ein Evaluationskonzept (s. Kapitel 7 des Mobilitätskonzeptes) vorgeschlagen, das helfen soll, den Erreichungsgrad der gesetzten Ziele sowie die daraus abgeleiteten Handlungsstrategien und Maßnahmen im Rahmen der Umsetzung messen bzw. überprüfen zu können. Das Mobilitätskonzept sollte nicht als abgeschlossenes Werk betrachtet werden, sondern kontinuierlich überprüft und an die jeweils bestehenden Erfordernisse angepasst werden. Gleichzeitig können im Rahmen der Evaluation Umsetzungsfortschritte beschrieben und Wirkungen der umgesetzten Maßnahmen beurteilt werden.

Die unterschiedlichen Indikatoren zur Evaluation können in unterschiedlichen Zeitabständen (2 bis 5 Jahre) erhoben werden und in regelmäßigen Evaluationsberichten zusammengefasst werden. In diesem Evaluationsbericht sollten auch die in dem Zeitraum umgesetzten Maßnahmen des Mobilitätskonzeptes dargestellt und ggfs. neue Maßnahmen, die sich aufgrund von neuen Rahmenbedingungen sowie siedlungs- und verkehrspolitischen Zielen ergeben, mit aufgeführt werden. Zudem sollten die Handlungsfelder des Mobilitätskonzeptes überprüft werden und ggfs. neue Handlungsfelder bzw. Schwerpunktthemen aufgeführt werden.

Wie geht es weiter?

Mit dem integrierten Mobilitätskonzept 2030+ liegt erstmals ein zwischen Politik und Verwaltung abgestimmtes Konzept der Mobilitätsentwicklung vor. Es soll als Handlungsleitfaden in den kommenden Jahren mit dem Zeithorizont bis 2035 dienen und alle mobilitätsrelevanten Vorhaben in der Umsetzung begleiten.

Anschließend an die Beschlussfassung dieser Vorlage zum Endbericht des Konzeptes werden entsprechende Maßnahmen aus den Steckbriefen in der Verwaltung weiterbearbeitet und den politischen Gremien auf der Grundlage von Einzelbeschlüssen vorgelegt. Für jede Einzelmaßnahme bedarf es dabei, über die zunächst stichpunkthaften Angaben im Rahmen der Steckbriefe hinaus, einer gesonderten Betrachtung und verifizierenden Aussagen zu den Kosten und dem Planungsprozess.

Parallel hierzu wird die Verwaltung über den Sachstand der Umsetzung der Maßnahmen des Mobilitätskonzeptes 2030+ Evaluationsberichte vorlegen. Die Berichte werden in zeitlichen Stufen kurzfristig zu ermittelnde Veränderungen mitteilen bzw. bei Maßnahmen mit längerer Wirkungsdauer in größeren Abständen der Politik berichten.

Hinweis des Fachbereichs Oberbürgermeister, Rat und Bezirke:

Aufgrund ihres Umfangs werden die Anlagen zu dieser Vorlage nicht mit der Vorlage gedruckt: Sie stehen jedoch im Ratsinformationssystem Session zur Einsichtnahme zur Verfügung. Den Fraktionen, Gruppen und Einzelvertretern wird ein Druckexemplar der Anlagen dieser Vorlage zur Verfügung gestellt.

Anlage/n:

2020_02_12_Endbericht Mobilitätskonzept 2030+

Anlage I - Karten Mobilitätskonzept 2030+

Anlage II - Dokumentation Öffentlichkeitsarbeit Mobilitätskonzept 2030+

Anlage III - Vorlage + Zwischenbericht zum Mobilitätskonzept 2030+ (2019)