

# VERKEHRSUNTERSUCHUNG KÖNIGSBERGERPLATZ LEVERKUSEN



**Bearbeitungsstand: 16.05.2025**

---

## Autoren

Dipl.-Geogr. Christoph Richling

Dr.-Ing. Matin Shirli

---

## Auftraggeber

Henning Shin Architekten Part GmbH

Richard Henning

Pinienstraße 2

40233 Düsseldorf

---

16.05.2025

Schübler-Plan Ingenieurgesellschaft mbH Gustav-Heinemann-Ufer 72a 50968 Köln

Telefon 0221 – 9258120 Telefax 0221 – 925812 7 [www.schuessler-plan.de](http://www.schuessler-plan.de) koeln@schuessler-plan.de

O:\KVP\21039 - 24 - 2110 Königsbergerplatz Leverkusen\DAT\Bericht\2.

## INHALTSVERZEICHNIS

<b>1 ANLASS UND AUFGABENSTELLUNG</b> .....	<b>4</b>
<b>2 ERREICHBARKEIT</b> .....	<b>5</b>
2.1 ÖPNV .....	5
2.2 Fuß- und Radverkehr .....	8
2.3 Motorisierter Verkehr .....	13
<b>3 VERKEHRSELASTUNG</b> .....	<b>16</b>
3.1 Verkehrszählung (Bestand) .....	16
3.2 Allgemeine Verkehrsentwicklung (Prognose 00) .....	18
3.3 Umgestaltung und Nutzungsänderungen (Prognose 01) .....	18
3.3.1 Neue Verkehrsführung .....	18
3.3.2 Bestandnutzungen .....	19
3.3.3 Geplante Nutzungen: .....	20
3.3.4 Mobilitätskenngrößen .....	22
3.3.5 Wegeaufkommen im Bestand .....	26
3.3.6 Wegeaufkommen im Prognosefall .....	28
<b>4 QUALITÄT DES VERKEHRSELAUFES</b> .....	<b>31</b>
<b>5 ZUSAMMENFASSUNG</b> .....	<b>32</b>
<b>6 ANLAGEN UND GRUNDLAGEN</b> .....	<b>32</b>
6.1 Anlagen .....	32
6.2 Grundlagen .....	32

## VERZEICHNIS DER ABBILDUNGEN

<b>Abbildung 1:</b> Lage des Planungsgebietes (Quelle: Time Online, Mai 2025) .....	4
<b>Abbildung 2:</b> ÖPNV-Haltestellen in der Umgebung (Hintergrundkarte: OpenStreetMap) .....	5
<b>Abbildung 3:</b> Erreichbares Gebiet innerhalb von 30 Minuten mit dem ÖPNV von der S-Bahn-Haltestelle Rheindorf (Quelle: <a href="http://www.mapnificent.net">www.mapnificent.net</a> ) .....	6
<b>Abbildung 4:</b> ÖPNV-Infrastruktur in der Umgebung des Planungsgebietes (Quelle: Schüßler Plan) .....	7
<b>Abbildung 5:</b> Fußläufig erreichbares Gebiet innerhalb von 5, 10 und 15 Minuten (Quelle: <a href="http://www.Regioplaner.de">www.Regioplaner.de</a> ) .....	8
<b>Abbildung 6:</b> Erreichbares Gebiet innerhalb von 5, 10 und 15 Minuten mit dem Fahrrad (Quelle: <a href="http://www.regioplaner.de">www.regioplaner.de</a> ) .....	9
<b>Abbildung 7:</b> Klassifiziertes Radverkehrsnetz in der Umgebung (Quelle: <a href="http://radroutenplaner.nrw.de">radroutenplaner.nrw.de</a> ) .....	9
<b>Abbildung 8:</b> Positionen der Querschnitte (Hintergrundkarte: OpenStreetMap) .....	10
<b>Abbildung 9:</b> Straßenquerschnitt Pos. 01 (Bilderquelle: Schüßler-Plan) .....	11
<b>Abbildung 10:</b> Straßenquerschnitt Pos. 02 (Bilderquelle: Schüßler-Plan) .....	11

<b>Abbildung 11:</b> Straßenquerschnitt Pos. 03 (Bilderquelle: Schüßler-Plan) .....	11
<b>Abbildung 12:</b> Fahrradverleih-Stationen in der Nähe (Quelle: www.wupsirad.de/leverkusen/de/stationen) .....	12
<b>Abbildung 13:</b> Umliegendes großräumiges Straßennetz (Quelle: Geoportal NRW).....	13
<b>Abbildung 14:</b> Das Planungsgebiet und die benachbarten Knotenpunkte, (Hintergrundkarte: Geoportal.NRW, Stand: 14.11.2024) .....	17
<b>Abbildung 15:</b> Ergebnisse der Verkehrszählungen (Auszug) .....	17
<b>Abbildung 16:</b> Bestehende Nutzungen auf dem Königsberger Platz (Quelle: Henning-Shin Architekten) .....	20
<b>Abbildung 17:</b> Geplante Nutzungen auf dem Königsberger Platz (Quelle: Henning-Shin Architekten)..	21
<b>Abbildung 18:</b> Tagesganglinie motorisierter Verkehr an der nördlichen Zufahrt im Bestand.....	27
<b>Abbildung 19:</b> Tagesganglinie motorisierter Verkehr an der südlichen Zufahrt im Bestand .....	27
<b>Abbildung 20:</b> Tagesganglinie motorisierter Verkehr an der nördlichen Zufahrt im Prognosefall.....	29
<b>Abbildung 21:</b> Tagesganglinie motorisierter Verkehr an der südlichen Zufahrt im Prognosefall .....	29

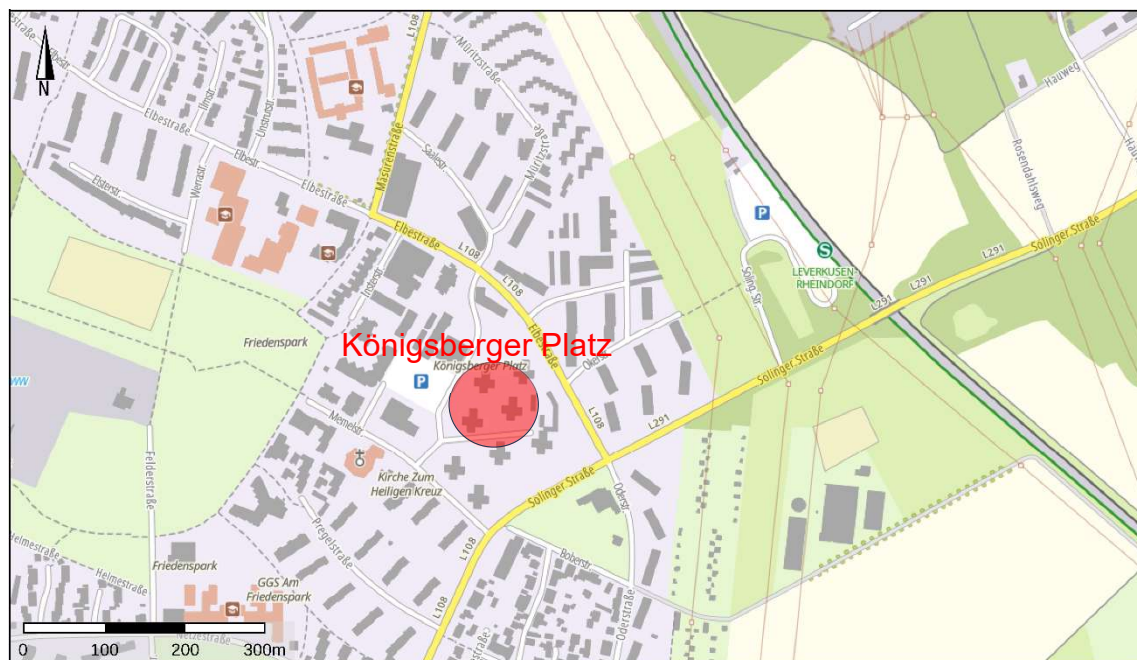
## VERZEICHNIS DER TABELLEN

<b>Tabelle 1:</b> Mobilitätskenngröße zur Ermittlung des Verkehrsaufkommens für Wohnnutzung (Einwohner) .....	22
<b>Tabelle 2:</b> Anzahl der Beschäftigte der Gewerbenutzungen .....	23
<b>Tabelle 3:</b> Mobilitätskenngröße zur Ermittlung des Verkehrsaufkommens durch die Beschäftigte der Gewerbenutzungen .....	23
<b>Tabelle 4:</b> Ermittlung der Anzahl der Besucher der Gewerbenutzungen .....	24
<b>Tabelle 5:</b> Mobilitätskenngröße zur Ermittlung des Verkehrsaufkommens durch die Besucher der Gewerbenutzungen (Besucher im Bereich 2 und 7) .....	24
<b>Tabelle 6:</b> Mobilitätskenngröße zur Ermittlung des Verkehrsaufkommens für Gewerbenutzungen (Besucher und Kunden im Bereich 2 und 7) .....	25
<b>Tabelle 7:</b> Zuordnung des Quell- und Zielverkehrs aus den unterschiedlichen Bereichen auf die nördlichen und südlichen Zufahrten (Bestand) .....	26
<b>Tabelle 8:</b> Zuordnung des Quell- und Zielverkehrs aus den unterschiedlichen Bereichen auf die nördlichen und südlichen Zufahrten (Prognose) .....	28

## 1 ANLASS UND AUFGABENSTELLUNG

Der Bereich rund um den Königsberger Platz in Leverkusen-Rheindorf, einschließlich der bestehenden Wohnbebauung zwischen Elbestraße, Solinger Straße und Memelstraße, soll städtebaulich neugeordnet werden. Im Zuge dieser Neugestaltung wird der Königsberger Platz künftig als urbaner Platz konzipiert. Die derzeit vorhandenen Parkplätze werden entfallen und erforderliche Stellplätze neugestaltet bzw. in einem Quartiergarage untergebracht. Das bestehende Gebäude des Penny-Supermarktes für eine Drogeriemarkt umgenutzt. Die angrenzende Wohnbebauung südlich der Straße „Königsberger Platz“ werden abgerissen, um Platz für eine geordnete Neubebauung zu schaffen. Es ist eine Kernsanierungsmaßnahme an der Bestandsgebäude an der nordwestlichen Seite vorgesehen. Das zukünftige Planungsrecht für diese Umgestaltung wird durch einen Bebauungsplan gesichert.

Das vorliegende Dokument stellt den Zwischenstand der Verkehrsuntersuchung und dient zur Festlegung und Abstimmung der verkehrlichen Randbedingungen und Anforderungen mit den zuständigen Stellen der Stadt Leverkusen. Dabei ist vor allem den Untersuchungsraum festzulegen und die angesetzten Mobilitätskenngrößen zur Ermittlung des Zusatzverkehrs abzustimmen.

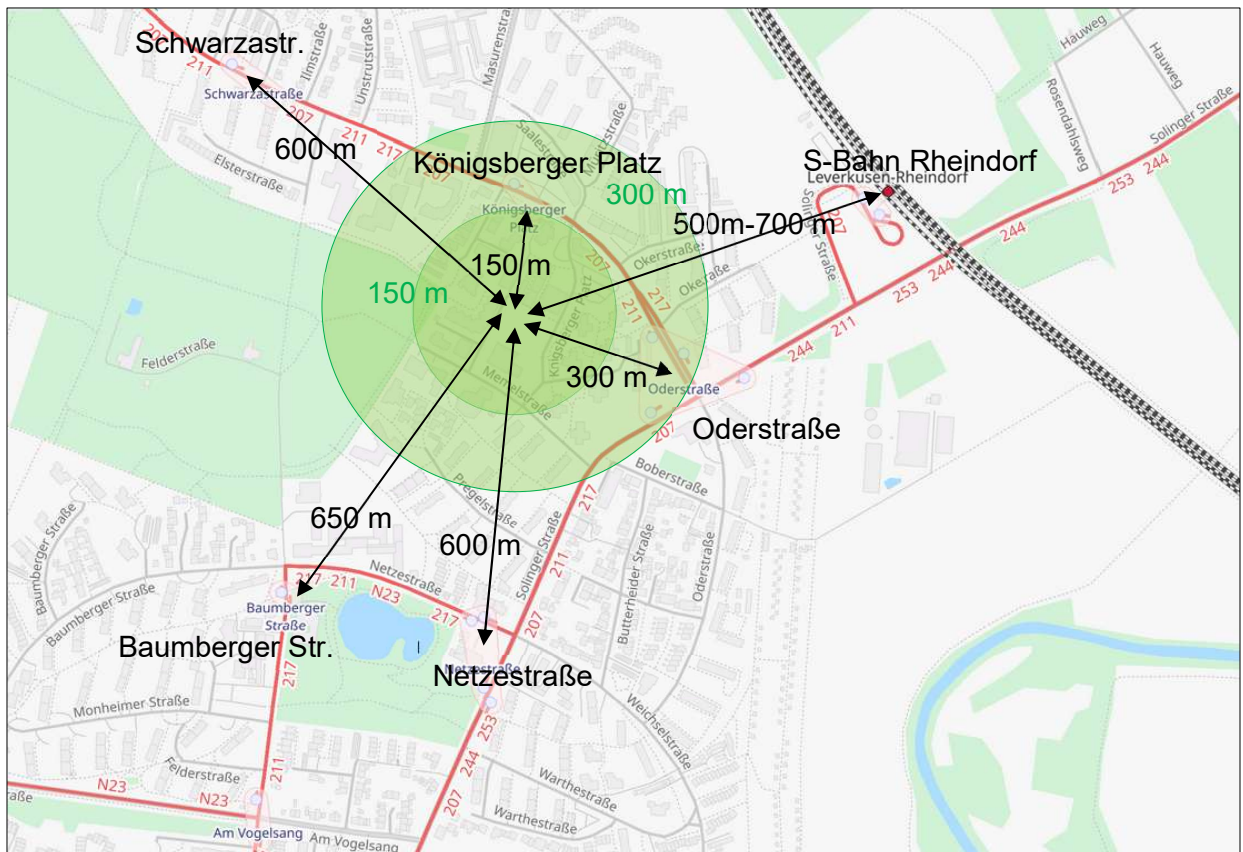


**Abbildung 1:** Lage des Planungsgebietes (Quelle: Time Online, Mai 2025)

## 2 ERREICHBARKEIT DES PLANUNGSGBIETES

### 2.1 ÖPNV

Die Abbildung 2 zeigt die Bus- und Bahnhaltstellen in der Nähe des Planungsgebietes Königsberger Platz.



**Abbildung 2:** ÖPNV-Haltstellen in der Umgebung (Hintergrundkarte: OpenStreetMap)

Die Bushaltestelle „Königsberger Platz“ befindet sich etwa 150 Meter nördlich des Planungsgebiets an der Elbestraße. Sie wird von den Buslinien 207, 211, 217 und 244 bedient, die an Werktagen mindestens alle 10 Minuten verkehren. Die einzelnen Buslinien fahren überwiegend im 20-Minuten-Takt und verbinden die Haltestellen „Hitdorf“, „Küppersteg“, „Rheindorf“, „Leverkusen Mitte“, „Schlebusch“ und „Am Steinbüchel“.

Zusätzlich liegt etwa 300 Meter südöstlich vom Planungsgebiet entfernt die Bushaltestelle „Oderstraße“, die neben den bereits genannten Linien auch von den Buslinien 215 und 244 angefahren wird.

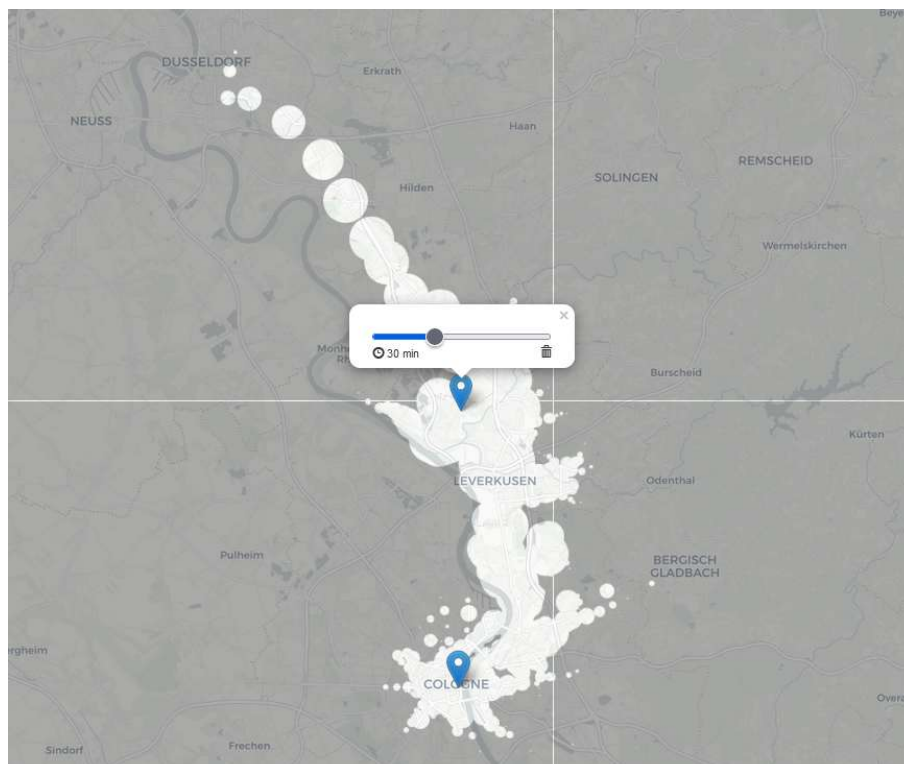
Die Bushaltestelle „Netzstraße“ befindet sich rund 600 Meter südlich des Planungsgebiets und wird von den Linien 207, 211, 215, 217 und 244 bedient. Diese Haltestelle ermöglicht den Zugang zu weiteren wichtigen Zielen in der Umgebung.

Das Planungsgebiet ist zudem über die S-Bahn-Haltestelle „Rheindorf“ an das Schienennetz angebunden, die je nach Lage der Nutzungen auf dem Planungsgebiet 450 bis 700 Meter fußläufig entfernt liegt. Diese Haltestelle wird von der Linie S6 bedient, die an Werktagen im 20-Minuten-Takt zwischen Köln und Essen über Leverkusen, Langenfeld und Düsseldorf verkehrt. An der S-Bahn-Haltestelle „Rheindorf“ bestehen Umsteigemöglichkeiten zu den zuvor genannten Buslinien sowie folgende zusätzliche Infrastruktur:

- **P+R Parkplätze:** Etwa 90 Pkw-Stellplätze stehen für den motorisierten Individualverkehr zur Verfügung.
- **Bushaltestellen:** Die Buslinien 207 und 211 sind hier ebenfalls erreichbar.
- **Fahrradinfrastruktur:** Überdachte Fahrradabstellplätze, eine Radbox für private Fahrräder und eine Fahrradverleihstation für Wupsi-Leihfahrräder (Stationsnummer: 5681) sind vorhanden.

Der S-Bahnhof Rheindorf ist über die Elbestraße und Okerstraße erreichbar. Für Fußgänger stehen auf beiden Seiten dieser Straßen Gehwege mit einer Breite von 2,0 bis 2,5 Metern zur Verfügung. Entlang der Elbestraße sind in beide Richtungen Fahrradschutzstreifen mit einer Breite von etwa 1,25 Metern angelegt, die das Planungsgebiet mit dem Schienennetz verbinden.

Die Okerstraße, auf der eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h gilt, endet für den Kfz-Verkehr am nördlichen Ende. Für nicht motorisierte Verkehrsteilnehmer besteht jedoch eine direkte Verbindung zur S-Bahn-Haltestelle Rheindorf.



**Abbildung 3:** Erreichbares Gebiet innerhalb von 30 Minuten mit dem ÖPNV von der S-Bahn-Haltestelle Rheindorf (Quelle: [www.mapnificent.net](http://www.mapnificent.net))



S-Bahn Rheindorf



Umsteigemöglichkeiten an der Haltestelle  
S-Bahn Rheindorf



Bushaltestelle Oderstraße



Fuß- und Radweg zwischen dem  
Planungsgebiet und der S-Bahn  
Rheindorf über die Okerstraße

**Abbildung 4:** ÖPNV-Infrastruktur in der Umgebung des Planungsgebietes (Quelle: Schüssler Plan)

### Bewertung und Handlungsempfehlung

Es gibt verschiedene ÖPNV-Angebote in der Umgebung, die bequem zu Fuß oder mit dem Fahrrad erreichbar sind. Nach den Kriterien der Stellplatzsatzung der Stadt Leverkusen lässt sich die ÖPNV-Qualität am Planungsgebiet damit als sehr gut einstufen.

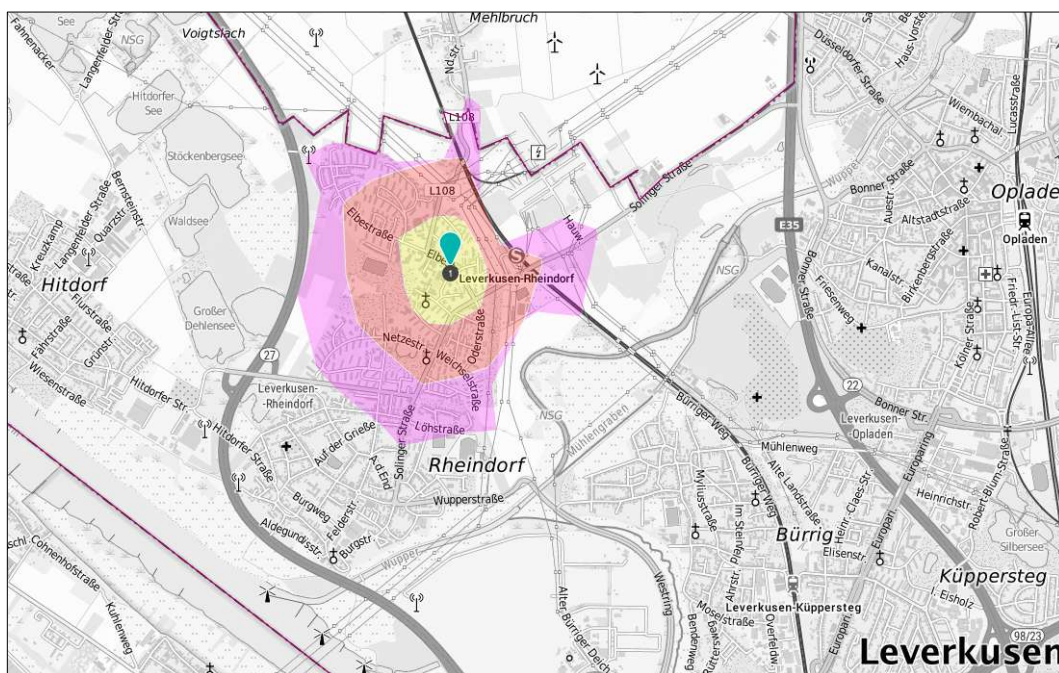
## 2.2 Fuß- und Radverkehr

Ziel der Planung ist es, den Innenbereich des Quartiers weitgehend vom Kfz-Verkehr zu entlasten und dadurch die Aufenthaltsqualität deutlich zu erhöhen. Das geplante Erschließungskonzept sieht eine komfortable fußläufige Verbindung aller Nutzungen innerhalb des Plangebiets vor. Zudem wird der nicht motorisierte Verkehr über mehrere Erschließungspunkte an das umliegende öffentliche Straßennetz angebunden, sodass insbesondere die ÖPNV-Haltestellen auf kurzen Wegen erreichbar sind.

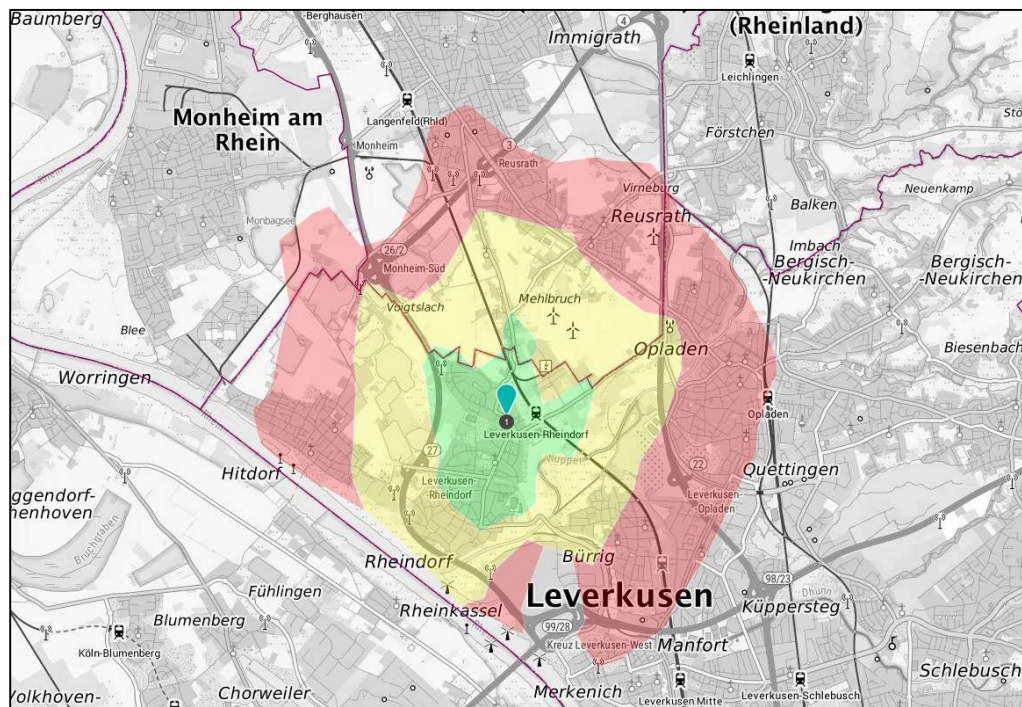
Heute ermöglicht die aktuelle Anbindung an das Straßennetz über den Königsberger Platz eine Durchfahrt zwischen der Memelstraße und der Elbestraße. Dies wird häufig als Abkürzung genutzt und führt zu Schleichverkehr sowie einer erhöhten Kfz-Belastung auf dem Gebiet.

Mit dem geplanten Erschließungskonzept wird die Durchfahrt über den Königsberger Platz für den Kfz-Verkehr künftig entfallen. Die Ein- und Ausfahrt des motorisierten Verkehrs erfolgt dann hauptsächlich über die nördliche Zufahrt. Der Kfz-Verkehr wird durch oberirdische Stellplätze und das Parkhaus/Quartiergarage im nördlichen Bereich abgefangen und nicht mehr in den inneren Bereich des Quartiers geleitet. Die Südliche Zufahrt wird nur im geringeren Umfang für den Lieferverkehr und die Müllabfuhr und Erschließung der Einwohner aus den Süden erhalten bleiben.

Dadurch werden Konflikte zwischen dem Fußverkehr und Radfahrenden einerseits und dem motorisierten Verkehr andererseits im Planungsgebiet weitgehend vermieden. Dies führt zu einer deutlichen Verbesserung der Verkehrssicherheit und der Aufenthaltsqualität.



**Abbildung 5:** Fußläufig erreichbares Gebiet innerhalb von 5, 10 und 15 Minuten (Quelle: [www.Regioplaner.de](http://www.Regioplaner.de))



**Abbildung 6:** Erreichbares Gebiet innerhalb von 5, 10 und 15 Minuten mit dem Fahrrad (Quelle: www.regioplaner.de)

Es ist zu erwähnen, dass die Solinger Straße im Südosten und die Memelstraße im Süden und Südwesten des Planungsgebiets Teil des klassifizierten Radverkehrsnetzes NRW sind.



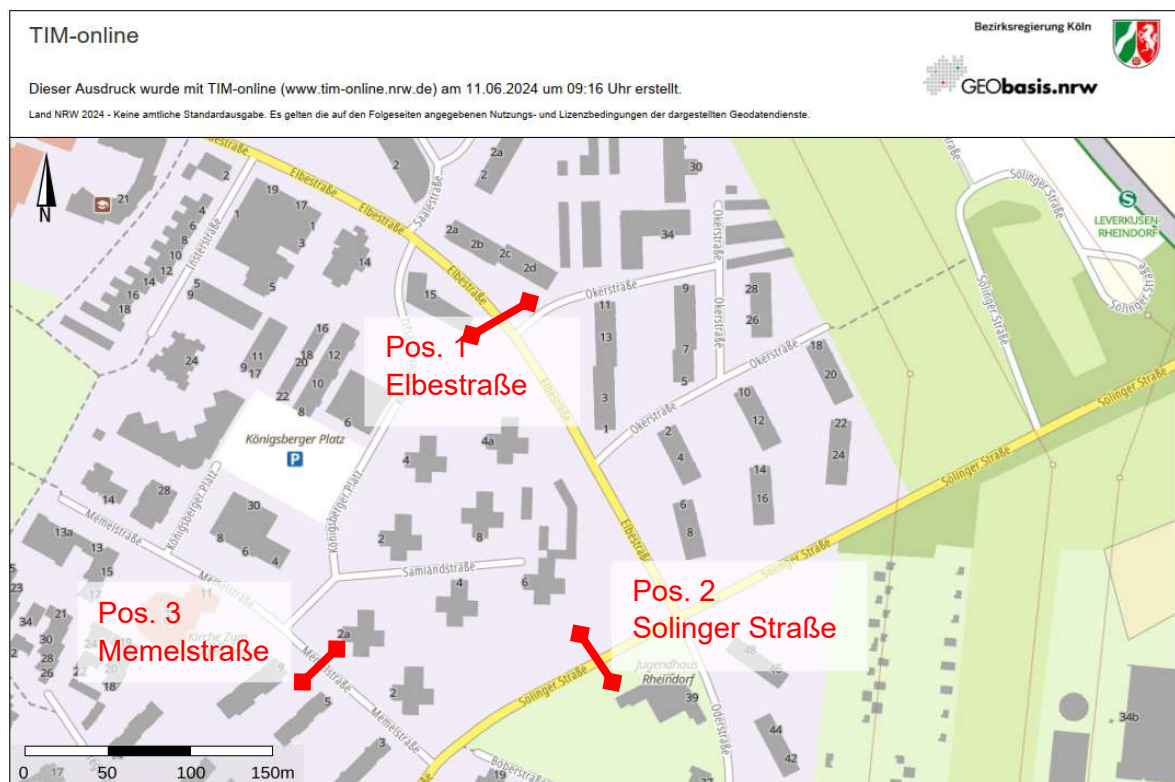
**Abbildung 7:** Klassifiziertes Radverkehrsnetz in der Umgebung (Quelle: radroutenplaner.nrw.de)

Um einen Überblick über die Situation der Radfahrer und Fußgänger zu geben, werden im Folgenden drei verschiedene Positionen durch entsprechende Straßenquerschnitte veranschaulicht.

**Pos 1:** Auf der Elbestraße steht den Radfahrern in beiden Fahrtrichtungen ein ca. 1,25 Meter breiter Fahrradschutzstreifen zur Verfügung.

**Pos 2:** Auf der Solinger Straße sind auf beiden Seiten getrennte Geh- und Radwege vorhanden. Die Fußwege haben eine Breite von etwa 3,0 Metern, während die Radwege ca. 2,5 Meter breit sind. Diese Wege sind durch Hochbordsteine von der Fahrbahn abgetrennt.

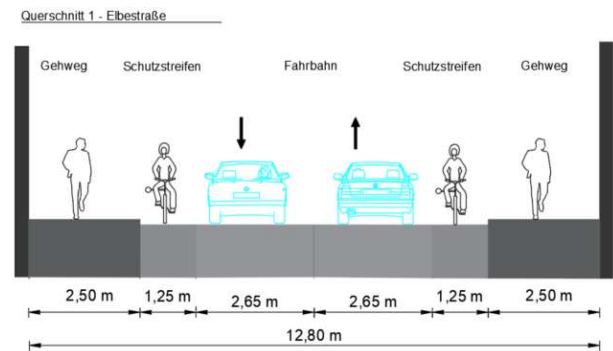
**Pos 3:** Auf der Memelstraße gibt es auf beiden Seiten der Straße gemeinsame Geh- und Radwege mit einer Gesamtbreite von ca. 2,0 Metern. Die Memelstraße ist eine Sackgasse, die über eine Fahrbahnbreite von etwa 6,0 Metern verfügt. Die maximal zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 30 km/h. Am nördlichen Fahrbahnrand ist ein Parkstreifen eingerichtet. Aufgrund der geringen Fahrbahnbreite und der parkenden Fahrzeuge fahren die Autos relativ langsam. Daher werden potenzielle Belästigungen oder Verkehrsrisiken für Radfahrer, die die Fahrbahn nutzen, als unbedenklich bewertet.



**Abbildung 8:** Positionen der Querschnitte (Hintergrundkarte: OpenStreetMap)



Elbestraße (Pos. 01), Blickrichtung: Ost-West

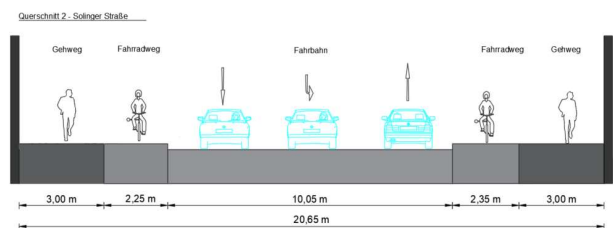


Straßenquerschnitt der Position 01

**Abbildung 9:** Straßenquerschnitt Pos. 01 (Bilderquelle: Schüssler-Plan)



Solinger Straße (Pos. 02), Blickrichtung: Nord-Süd

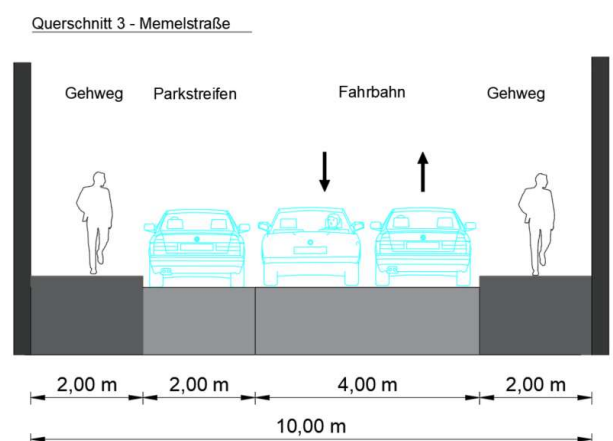


Straßenquerschnitt der Position 02

**Abbildung 10:** Straßenquerschnitt Pos. 02 (Bilderquelle: Schüssler-Plan)



Memelstraße (Pos. 03), Blickrichtung: West-Ost

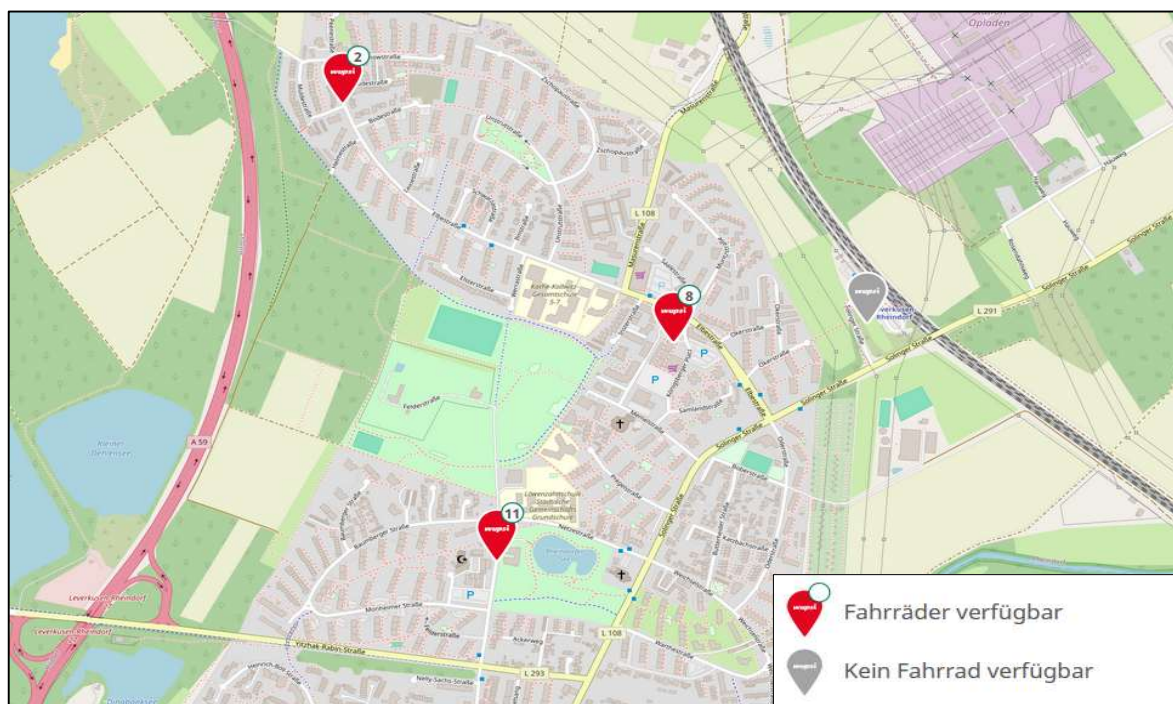


Straßenquerschnitt der Position 03

**Abbildung 11:** Straßenquerschnitt Pos. 03 (Bilderquelle: Schüssler-Plan)

Des Weiteren wurde hier das Fahrradverleihsystem im das Planungsgebiet näher betrachtet. Das städtische Mobilitätsmanagement der Stadt Leverkusen bietet in Zusammenarbeit mit der Wupsi GmbH über 40 Leihfahrad-Stationen in der Stadt an. Diese Stationen sind vor allem an Bahnhöfen und anderen wichtigen Verkehrsknotenpunkten positioniert, um eine nahtlose Verbindung zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln zu ermöglichen.

Besonders interessant sind die Verleihstationen am Königsberger Platz und an der S-Bahn-Haltestelle Rheindorf. Sie verbessern die Erreichbarkeit des Schienenverkehrs mit dem Fahrrad und fördern die Multimodalität sowie die Akzeptanz des Umweltverbunds. Die folgende Abbildung zeigt die Wupsi-Leihstationen in der Umgebung:



**Abbildung 12:** Fahrradverleih-Stationen in der Nähe (Quelle: [www.wupsirad.de/leverkusen/de/stationen](http://www.wupsirad.de/leverkusen/de/stationen))

### Bewertung und Handlungsempfehlung

Das Planungsgebiet bietet für Fußgänger und Radfahrer eine direkte Anbindung an das umliegende Straßennetz. Der Großteil des Kfz-Verkehrs wird durch die oberirdischen Stellplätze und die Quartiergarage im nördlichen Bereich aufgefangen. Eine Durchfahrt über die Straße „Königsberger Platz“ wird künftig nicht mehr möglich sein, was Schleichverkehr verhindert und das autoarme Konzept des Quartiers unterstützt.

Die bestehende Infrastruktur für Fuß- und Radverkehr in der Umgebung ist gut ausgebaut. Es wird empfohlen, die Einrichtung einer weiteren Wupsi-Fahrradverleih-Station im südlichen Bereich an der Memelstraße und/oder am Knotenpunkt Memelstraße/Solinger Straße zu prüfen. Dies würde die Erreichbarkeit der Leihfahrräder für alle Nutzer verbessern.

Es wird weiterhin empfohlen, dass die Fahrradabstellplätze sowohl für normale Fahrräder als auch für Lastenräder und E-Bikes vorgesehen werden. Laut der Stellplatzsatzung sind ein Teil der nachzuweisenden Fahrradabstellplätze für die Nutzung „Verkaufsstätten“ für das Abstellen von Lasträdern vorzusehen (jeden 10. Fahrradabstellplatz ab einer Anzahl von 10 notwendigen Fahrradabstellplätzen).

Die Abstellplätze für die Lasträder sollen idealerweise zentral und in der Nähe von Einkaufsmöglichkeiten positioniert werden, um die Nutzung der Fahrräder innerhalb des Quartiers zu fördern und den Zugang zu Einkaufsmöglichkeiten zu erleichtern.

## 2.3 Motorisierter Verkehr

Die Anbindung an das übergeordnete Straßenverkehrsnetz ist besonders für Pendler und deren Arbeitswege von wesentlicher Bedeutung. Die großflächige Erschließung des Planungsgebiets für den Kfz-Verkehr erfolgt über die BAB 59 im Westen und die BAB 3 im Osten, wobei diese Autobahnen in etwa 2,0 bzw. 5,0 km Entfernung zur Autobahnanschlussstelle liegen. Über diese Autobahnen sind unter anderem Köln, Düsseldorf sowie weitere Ziele in der Umgebung erreichbar.

In der näheren Umgebung des Planungsgebiets führen die Hauptstraßen Solinger Straße und Elbestraße, die als Landesstraßen (L108 und L291) klassifiziert sind. Diese Straßen bieten eine gute Verbindung zu den nahegelegenen Städten Solingen und Langenfeld.



**Abbildung 13:** Umliegendes großräumiges Straßennetz (Quelle: Geoportal NRW)

Die Verkehrsabwicklung des Kfz-Verkehrs erfolgt überwiegend über die Elbestraße (L 108) am nördlichen Knotenpunkt Elbestraße/Königsberger Platz/Saalesstraße. Die Steuerung des Kfz-Verkehrs an diesem Knotenpunkt ist vorfahrts geregelt. Für die nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer ist jedoch eine Bedarfsampel vorgesehen. Die Fußgänger und Radfahrer fordern das Grünsignal über eine Anforderungstaste an und können signaltechnisch-gesichert die Elbestraße überqueren.

Um zu gewährleisten, dass künftig der Innenbereich des Planungsgebiets weitgehend autofrei bleibt, sind die Stellplätze für den motorisierten Individualverkehr überwiegend im nördlichen Bereich des Gebiets vorgesehen. Nach dem Einfahren in das Planungsgebiet wird der Kfz-Verkehr über die vorgesehenen oberirdischen Stellplätze und die Stellplätze in der Quartiergarage aufgefangen. Eine Durchfahrt ab der Quartiergarage zur südlichen Zufahrt ist untersagt.

Die Einsatzfahrzeuge wie Feuerwehr- und Müllfahrzeuge behalten die Zufahrtsberechtigung ins Gebiet. In den weiteren Planungsschritten werden die spezifischen Anforderungen und die Befahrbarkeit des inneren Erschließungsnetzes für diese Fahrzeuge untersucht (z. B. die Durchfahrtsbreite, der Wenderadius und Ermittlung der weiteren Anforderungen durch Schleppkurvenüberprüfung).

Die oberirdischen Stellplätze sind in erster Linie für Besucher und Kunden der gewerblichen Nutzungen vorgesehen. Je nach Anzahl der verfügbaren oberirdischen Stellplätze und der Anzahl der nachzuweisenden Stellplätze für die gewerblichen Nutzungen werden gegebenenfalls zusätzliche Stellplätze in der Quartiergarage für Kunden und Besucher bereitgestellt.

Es sind Stellplätze in zentraler Lage nahe dem Supermarkt für Carsharing-Fahrzeuge reserviert. Des Weiteren ist eine Packstation an einem zentral gelegenen Standort nahe dem neu gestalteten Königsberger Platz vorgesehen. Dies soll verhindern, dass Lieferfahrzeuge durch das gesamte Quartier und für jedes einzelne Gebäude anzufahren. Hierdurch bleibt der Innenbereich des Planungsgebiets von Kfz-Fahrzeugen weitgehend frei.

Die südliche Zufahrt an der Memelstraße ist ebenfalls vorfahrts geregelt (Rechts-vor-Links-Regel). Aufgrund der geringen Verkehrsbelastung und der niedrigen Fahrgeschwindigkeit bestehen hier keine nennenswerten Sicherheitsbedenken.

Künftig wird die südliche Zufahrt an der Memelstraße vorrangig für die Anlieferung des Vollsortiments sowie für die Müllabfuhr genutzt. Für Anwohnende und Personen mit berechtigtem Anliegen führt zudem eine Einbahnstraße von dieser Zufahrt bis zur Quartiersgarage.

Um sicherzustellen, dass dieser Straßenabschnitt nicht als Abkürzungsroutenroute von unberechtigten Verkehrsteilnehmenden genutzt wird, wird empfohlen, neben der Beschilderung „Anlieger frei“ eine Ausweisung als Verkehrsberuhigter Bereich (Schrittgeschwindigkeit) vorzunehmen. Ergänzend sollten weitere Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung, wie Aufpflasterungen, Fahrbahnversätze, Verengungen und das Aufstellen von Pflanzkübeln, vorgesehen werden. So wird die Straße für den Durchgangsverkehr unattraktiv und ein Schleichverkehr wird wirksam verhindert.

## **Bewertung und Handlungsempfehlung**

Derzeit verwenden teilweise Autofahrer den Königsberger Platz als Abkürzung, um die Umfahrung und den signalisierten Knotenpunkt Solinger Straße/Eibestraße zu umgehen. Mit der Einführung des autoarmen Quartiers und der Abschaffung der bisherigen Durchfahrt zwischen den nördlichen und südlichen Zufahrten wird der Schleichverkehr weitgehend unterbunden. Die Reduzierung des Kfz-Verkehrs im inneren Bereich des Quartiers verbessert sowohl die Verkehrssicherheit als auch die Aufenthaltsqualität.

Es wird jedoch erwartet, dass die veränderte Verkehrsführung zu einer Konzentration des Kfz-Verkehrs auf der nördlichen Zufahrt führen wird. Die neue Verkehrsführung und die Veränderungen im Verkehrsaufkommen durch die geplanten Nutzungen im Vergleich zum aktuellen Verkehrsaufkommen werden die Verkehrsablaufqualität an den umliegenden Knotenpunkten, insbesondere an der nördlichen Zufahrt, beeinflussen.

Zu diesem Zweck wurde im nächsten Abschnitt das Verkehrsaufkommen aus den bestehenden und geplanten Nutzungen ermittelt und gegenübergestellt. Darüber hinaus wurden die Auswirkungen der neuen Verkehrsführung auf dem Königsberger Platz hinsichtlich der Verkehrsbelastung an den umliegenden Knotenpunkten und Grundstückszufahrten im Bestand sowie im Planungsfall analysiert und miteinander verglichen.

### 3 VERKEHRSELASTUNG

Die verkehrliche Belastung auf den Umliegenden Knotenpunkten des Planungsgebietes wurde mittels einer Verkehrszählung erfasst.

Anschließend wurde das zu erwartende Wegeaufkommen der geplanten und vorhandenen Nutzungen ermittelt. Dabei wurden die Mobilitätskenngrößen aus der Publikation „VerBau“ (Ausgabe 2021)<sup>1</sup> von Dr.-Ing. Dietmar Bosserhoff und sowie die standortbezogenen Kenngrößen in Stadt Leverkusen aus der „Mobilitätskonzept +2030<sup>2</sup>“ verwendet.

Die Ermittlung des zu erwartenden Wegeaufkommens aus den bestehenden und geplanten Nutzungen umfasst die Wege aller Einwohner, Besucher und Beschäftigten der Wohn- und gewerblichen Nutzungen sowie den Wirtschaftsverkehr (An- und Ablieferung, Ver- und Entsorgung, Handwerker usw.).

Ein wichtiges Thema dabei war die Auswirkung von Verkehrsführungsänderung auf dem Königsberger Platz, welche ebenfalls bei der Bilanzierung der bestehenden und neuen Verkehre mitberücksichtigt.

#### 3.1 Verkehrszählung (Bestand)

Es wurde eine Verkehrszählung am 19.11.2024 an den fünf unmittelbar benachbarten Knotenpunkten durchgeführt.

KN 01: Elbestraße/Königsberger Platz (nördliche Zufahrt zum Planungsgebiet)

KN 02: Elbestraße/Solinger Straße

KN 03: Solinger Straße/Memelstraße

KN 04: Memelstraße/Königsberger Platz (südliche Zufahrt zum Planungsgebiet)

KN 05: Memelstraße/Königsberger Platz (Zufahrt zu den Aufstellplätze auf dem Königsberger Platz)

Bei den Verkehrszählungen handelt es sich um 24-stündige Knotenstromzählungen, somit sind die Ziel- und Quellverkehre alle Nutzungen, die ggf. zeitlich versetzt zu den allgemeinen Spitzstunden liegen, ebenfalls miterfasst worden.

Die Verkehrszahlen im Bestand sind für die Morgen- und Abendspitzenstunden sowie die DTV-Daten in Anlage 01 zusammengefasst.

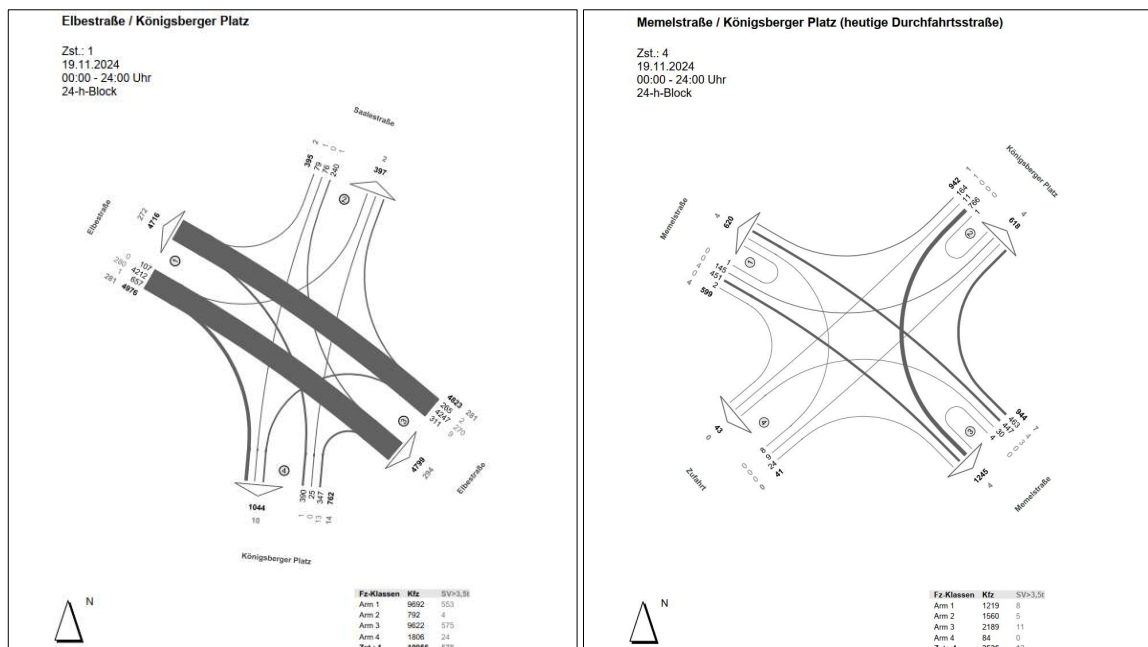
---

<sup>1</sup> Bosserhoff, Dietmar: „Abschätzung des Verkehrsaufkommens durch Vorhaben der Bauleitplanung“, Version 2021

<sup>2</sup> Planersocietät, Stadt. Mobilität. Dialog. Juni 2020 Stadt Leverkusen



**Abbildung 14:** Das Planungsgebiet und die benachbarten Knotenpunkte, (Hintergrundkarte: Geoport.NRW, Stand: 14.11.2024)



**Abbildung 15:** Ergebnisse der Verkehrszählungen (Auszug)

### 3.2 Allgemeine Verkehrsentwicklung (Prognose 00)

Hier wird die Verkehrsbelastungen im Prognosejahr unter Berücksichtigung der allgemeinen Verkehrsentwicklung aber ohne Berücksichtigung der Verkehrsänderungen durch das geplante Bauvorhaben auf dem Königsberger Platz ermittelt.

Das Mobilitätskonzept 2030+ definiert die Verkehrsziele und die notwendigen Veränderungen für Leverkusen bis 2030 und darüber hinaus. Es ist der zentrale Orientierungsrahmen für die Mobilitäts- und Verkehrsentwicklung der Stadt. Bis 2035 geht das Konzept von einem Rückgang des MIV-Anteils und der MIV-Verkehrsleistung um 15-20 % aus.

Bei der aktuellen Verkehrsentwicklung wurde eine vorsichtige Annahme getroffen: Bis zum Prognosejahr wird mit einem MIV-Rückgang von 10 % gerechnet. Die resultierenden Verkehrszahlen für die Spitzenstunden und die DTV-Daten finden Sie in Anlage 02.

### 3.3 Umgestaltung und Nutzungsänderungen (Prognose 01)

Die verkehrlichen Folgen des Bauvorhabens werden hier in der Ermittlung des Verkehrsaufkommens im Prognosejahr einbezogen. Neben der Nutzungsänderung durch die Realisierung des Bauvorhabens wird die Verkehrsführung auf dem Königsberger Platz noch verändert und diese wird ebenfalls bei der Ermittlung der Verkehrsbelastungen auf die Grundstückszufahrten und umliegenden Knotenpunkten mitberücksichtigt. Danach erfolgt die Berechnung des Verkehrsaufkommens aus heutiger und künftiger Nutzung, um es für das Prognosejahr zu bilanzieren.

#### 3.3.1 Neue Verkehrsführung

Die nördliche Zufahrt an der Elbestraße wird künftig als Hauptzufahrt des Grundstückes. Die oberirdischen Stellplätze und die Quartiergarage werden primär über dieser Zufahrt erschlossen.

Die südliche Zufahrt an der Memelstraße dient künftig im Wesentlichen der Anlieferung und der Müllabfuhr. Anwohner und Berechtigte gelangen aus südlicher Richtung über eine Einbahnstraße zur Quartiergarage. Die Ausfahrt ist allerdings aus der südlichen Zufahrt untersagt. Um den Durchgangsverkehr zu vermeiden, wird die Kennzeichnung "Anlieger frei" in Kombination mit Verkehrsberuhigungsmaßnahmen (Spielstraße mit Schrittgeschwindigkeit und bauliche Elemente) empfohlen. Durch die veränderte Verkehrsführung sind zwei Haupteffekte zu erwarten:

- Die Unterbindung des Schleichverkehrs wird zu einer Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) auf dem Königsberger Platz führen. Im Gegenzug ist eine Verkehrszunahme an den Knotenpunkten Solinger Straße/Elbestraße und Solinger Straße/Memelstraße zu erwarten, da der Verkehr, der heute über dem Königsberger Platz fahren, über diese Knotenpunkte umgeleitet wird.
- Die vorrangige Erschließung des Gebiets über die nördliche Zufahrt wird voraussichtlich zu einer höheren Verkehrsbelastung an dieser Zufahrt und gleichzeitig zu einer Entlastung der südlichen Zufahrt führen.

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass der Wegfall des Schleichverkehrs auf der einen Seite den ein- und ausfahrenden Kfz-Verkehr in das Gebiet reduziert. Andererseits wird die verstärkte Nutzung der nördlichen Zufahrt zu einer Verkehrskonzentration an dieser führen.

### 3.3.2 Bestandnutzungen

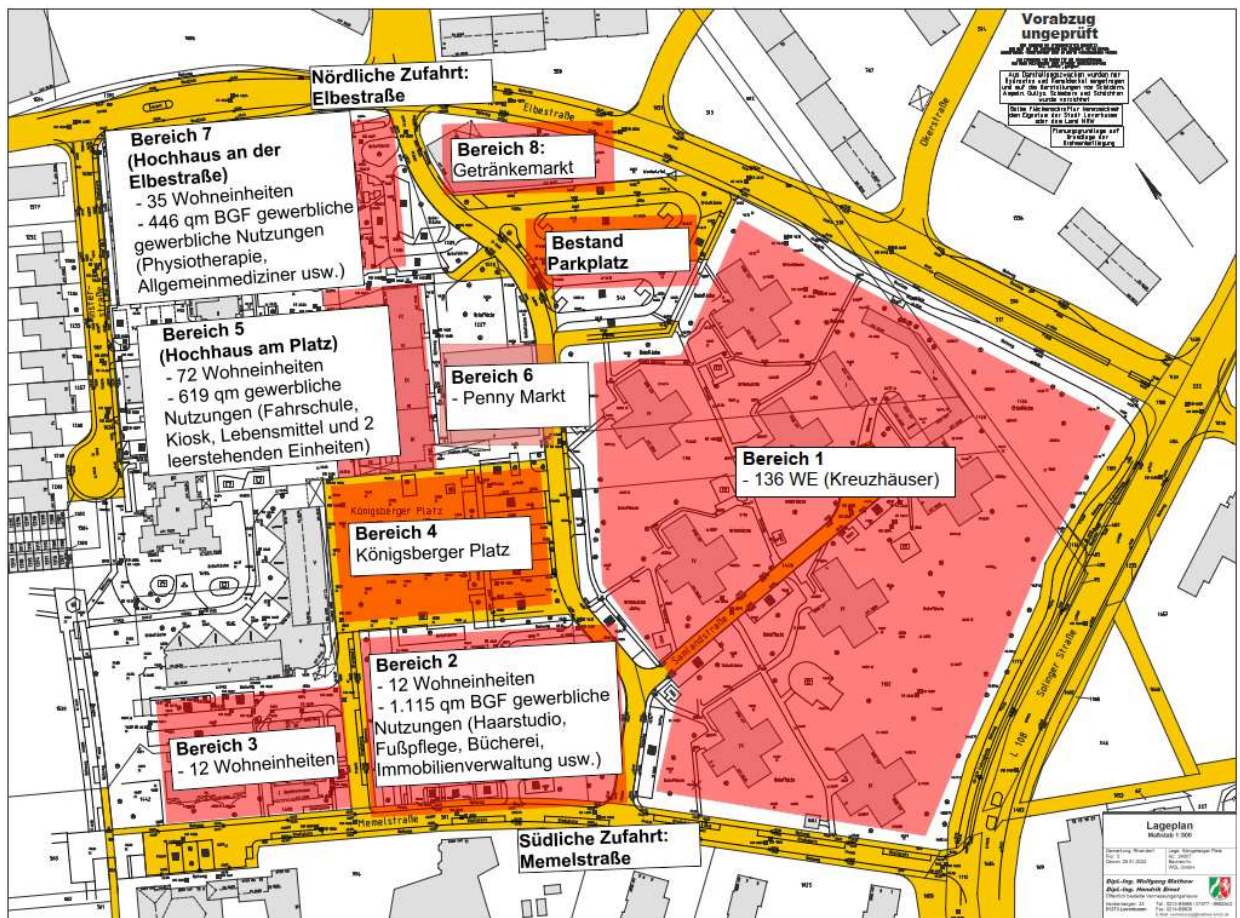
Im Bestand umfasst das Planungsgebiet eine Vielzahl von Wohn- und Gewerbenutzungen. Die **Abbildung 16** bietet eine Übersicht über die verschiedenen Nutzungen und deren Verteilung innerhalb des Planungsgebiets:

#### **Wohnnutzungen** (267 Wohneinheiten unterschiedlicher Größe):

- 136 Wohneinheiten (Kreuzhäuser)
- 12 Wohneinheiten an der südlichen Zufahrt Memelstraße (Bereich 2).
- 12 Wohneinheiten am Ende der Memelstraße (Bereich 3): Die Erschließung der Wohnungen erfolgt unmittelbar über die Memelstraße.
- 72 Wohneinheiten im Bestandhochhaus am Platz (Bereich 5)
- 35 Wohneinheiten im Bestandhochhaus an der Elbestraße (Bereich 7)

#### **Gewerbliche Nutzungen:**

- 1.115 qm BGF inkl. kleine gewerbliche Einheiten wie z. B. Haarstudio, Fußpflege, Bücherei, Immobilienverwaltung, Co-Working-Space an der südlichen Zufahrt Memelstraße (Bereich 2)
- 619 qm BGF kleine gewerbliche Einheiten wie z. B. Fahrschule, Kiosk, Lebensmittellade im Bestandhochhaus am Platz. Zwei Einheiten stehen aktuell leer (Bereich 5).
- Penny Markt mit 900 qm BGF (Bereich 6)
- 446 qm BGF inkl. Physiotherapie, Allgemeinmediziner und Bestattungsinstitut im Bestandhochhaus an der Elbestraße (Bereich 7)
- Getränkemarkt an der nördlichen Zufahrt Elbestraße (Bereich 8): Heute erfolgt die Erschließung des Getränkemarktes vorrangig direkt über die Elbestraße. Somit wird keine bedeutende Verkehrsbelastung an der nördlichen Zufahrt durch den Kundenverkehr erwartet.



**Abbildung 16:** Bestehende Nutzungen auf dem Königsberger Platz (Quelle: Henning-Shin Architekten)

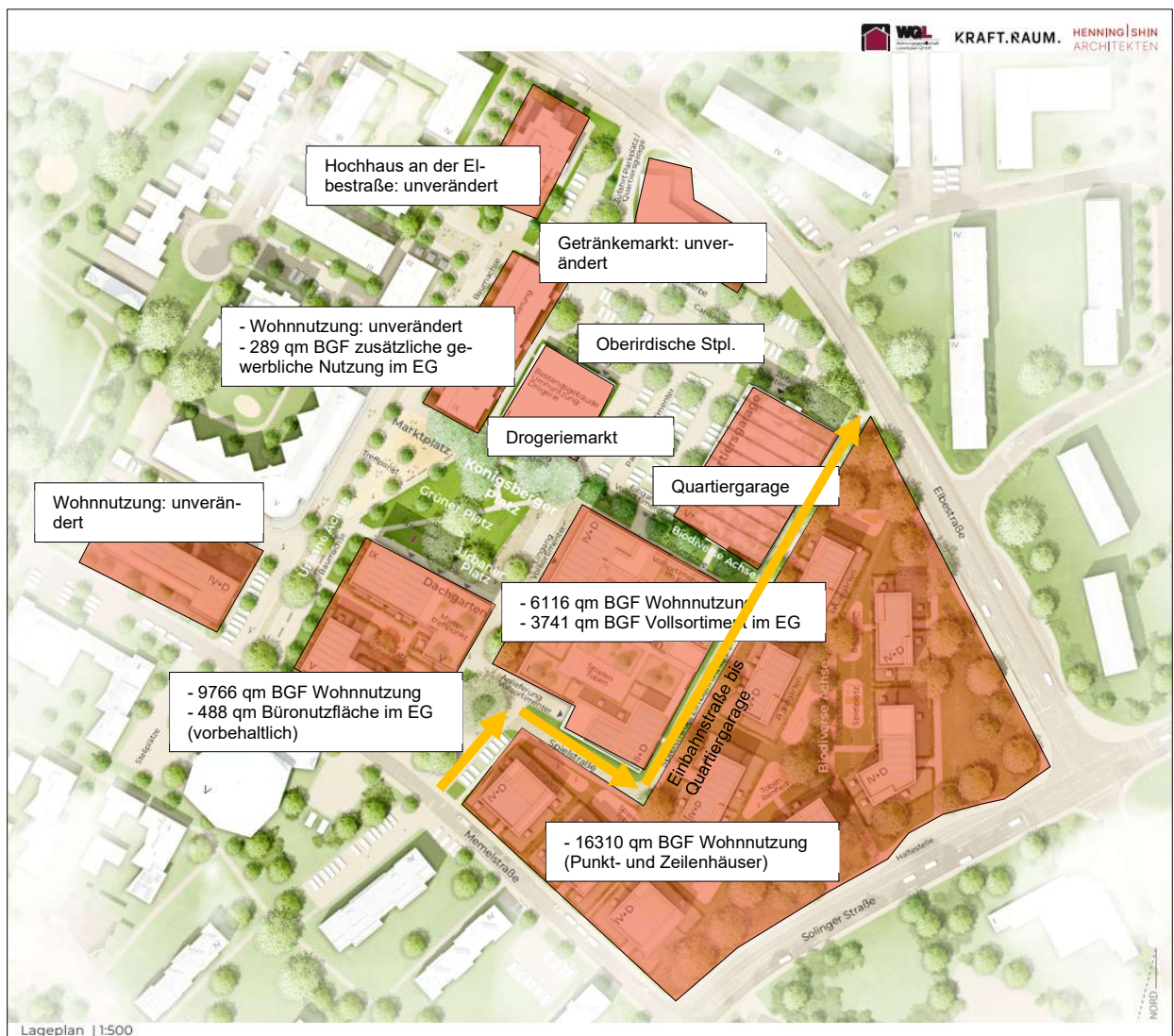
### 3.3.3 Geplante Nutzungen

Durch die Neugestaltung des Königsberger Platzes ergeben sich wesentliche Veränderungen der bestehenden Nutzungen und deren Lage im Planungsgebiet:

- Die Kreuzhäuser und der Parkplatzbereich werden zurückgebaut. An deren Stelle entstehen Wohnungen in Form von Zeilen- und Punkthäusern, sowie ein Supermarkt im Erdgeschoss der neuen Wohngebäude, der zentral am Königsberger Platz angesiedelt wird.
- Das Gebäude an der südlichen Zufahrt wird ebenfalls zurückgebaut und durch zwei L-förmige Gebäude ersetzt, die überwiegend für Wohnzwecke vorgesehen sind. Im Erdgeschoss eines dieser Gebäude ist eine gewerbliche Nutzung vorgesehen, möglicherweise als Büronutzung, was jedoch noch nicht endgültig festgelegt ist.
- Der Penny Markt wird durch einen Drogeriemarkt ersetzt.

- Das bestehende Hochhaus am Platz wird energetisch saniert. Die heute zwei leerstehenden gewerblichen Einheiten im Erdgeschoss sind für ein Café vorgesehen.
- Auf der heutigen Parkplatzfläche sind oberirdische Stellplätze sowie eine Quartiergarage vorgesehen. Die oberirdischen Stellplätze sind primär für Besucher und Kunden der gewerblichen Nutzungen im Planungsgebiet gedacht. Die Stellplätze in der Quartiergarage werden hauptsächlich von den Anwohnern genutzt.
- Weitere bestehende Nutzungen bleiben unverändert.

Die folgende Abbildung fasst die geplanten Änderungen zusammen:



**Abbildung 17:** Geplante Nutzungen auf dem Königsberger Platz (Quelle: Henning-Shin Architekten)

### 3.3.4 Mobilitätskenngrößen

Zur Ermittlung des Zusatzverkehrs, der durch die bestehenden und geplanten Nutzungen entsteht, wurden Mobilitätskenngrößen für die jeweiligen Verkehrsteilnehmergruppen angesetzt. Dabei wurden die Erkenntnisse zur Mobilität der jeweiligen Nutzergruppen aus der Publikation Mobilität in Deutschland 2019 und Ver\_Bau (Verkehrsaufkommen durch Vorhaben der Bauleitplanung, Version 2021) von Dr.-Ing. Dietmar Bosserhoff herangezogen.

Die Mobilitätskenngrößen aus der o. g. Publikationen wurden daher gemäß den örtlichen Gegebenheiten angepasst. Im Sinne einer Worst-Case-Betrachtung wurden dabei bewusst überdurchschnittliche Mobilitätskenngrößen zur Ermittlung des MIV-Verkehrsaufkommens angenommen, somit können die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung als „auf der sicheren Seite“ betrachtet werden.

Der Anteil der genutzten Verkehrsmittel variiert je nach Fahrzweck und den spezifischen Bedingungen der jeweiligen Verkehrsmittel. Wichtige Einflussfaktoren sind unter anderem die Verfügbarkeit von Parkplätzen sowie die Attraktivität der Fahrrad- und ÖPNV-Angebote. Ein weiterer entscheidender Faktor ist die Lage des Planungsgebiets; in integrierten städtischen Lagen wird in der Regel ein geringerer Anteil an motorisiertem Individualverkehr (MIV) erwartet.

Unter Berücksichtigung der standortspezifischen Gegebenheiten wurden die folgenden Kenngrößen im Ist-Zustand und im Prognosefall angesetzt:

#### Einwohner

Bei der geplanten Wohnnutzungen ist zum aktuellen Planungsstand nur die gesamten Bruttogeschossfläche bekannt. In Abstimmung mit den Architekten wurde die Anzahl der geplanten Wohneinheiten mit 1 WE je 100 qm BGF eingeschätzt.

Anzahl der Einwohner	1,7	Personen je Wohneinheit
mobile Personen / Tag	81%	der Einwohner
Mobilitätsrate	4	Wege je mobilen Person pro Tag
MIV (Fahrer und Mitfahrer)	50,0%	
Besetzung	1,20	Personen je Kfz
ÖPNV	15,0%	
Rad	15,0%	
Fuß	20,0%	
Besucher	5%	der Einwohnerwege
Wirtschaftsverkehr (Lieferverkehr, Handwerker, Entsorgung...)	10%	der Einwohnerwege (Bündelungsfaktor: 2)

**Tabelle 1:** Mobilitätskenngröße der Wohnnutzung

### Beschäftigte der gewerblichen Nutzungen

Die Anzahl der Beschäftigte jeweiliger Gewerbenutzungen wurde durch die folgenden Schlüsselzahlen eingeschätzt:

Büronutzung	1	Beschäftigte je 25 qm Büronutzfläche
Supermarkt	1	Beschäftigte je 40 qm VKF
Fahrschule, Kiosk, Lebensmittelladen (Bereich 5)	10	Beschäftigte (Gebündelt)
Geplante Café	10	Beschäftigte
Drogeriemarkt	1	Beschäftigte je 80 qm VKF
Physiotherapie, Allgemeinmedizin, Bestattungsinstitute (Bereich 7)	12	Beschäftigte (Gebündelt)

**Tabelle 2:** Ermittlung der Beschäftigtenanzahl der Gewerbenutzungen

Und die Mobilitätskenngröße für die Beschäftigte sehen wie folgt aus:

Mobilitätsrate	2,1	Wege je Beschäftigte inkl. Mittagswege
MIV (Fahrer und Mitfahrer)	37,0%	
Besetzung	1,10	Personen je Kfz
ÖPNV	27,0%	
Rad	24,0%	
Fuß	12,0%	
Besucher	5%	der Einwohnerwege
Wirtschaftsverkehr (Lieferverkehr, Handwerker, Entsorgung...)	10%	der Beschäftigtenwege (Bündelungsfaktor: 2)

**Tabelle 3:** Mobilitätskenngröße der Beschäftigte der Gewerbenutzungen

### Besucher/ Kunden der gewerblichen Nutzungen

Die Anzahl der Besucher jeweiliger Gewerbenutzungen wurde durch die folgenden Schlüsselzahlen eingeschätzt bzw. Annahmen dafür getroffen:

Büronutzung (geplant im Bereich 2)	1	Besucher je 0,75 Bürobeschäftigte
Haarstudio, Bücherei, Fußpflege, Immobilienverwaltung... (Bestand Bereich 2)	190	Besucher pro Tag (Gebündelt)
Fahrschule, Kiosk, Lebensmittelladen (Bestand Bereich 5)	410	Besucher/ Kunden pro Tag (Gebündelt)
Café (Geplante)	75	Besucher je 100 qm BGF
Drogeriemarkt (Geplant statt heutige Penny Markt)	1,5	Besucher je 1 qm VKF
Physiotherapie, Allgemeinmedizin, Bestattungsinstitute (Bestand Bereich 7)	130	Besucher pro Tag (Gebündelt)
Penny Markt bzw. geplanter Supermarkt	1,1	Besucher je 1 qm VKF

**Tabelle 4:** Ermittlung der Besucheranzahl der Gewerbenutzungen

Und die Mobilitätskenngröße für die Besuchergruppen im Bereich 2 und 7 (geplante Büronutzung und die bestehenden Nutzungen von Haarstudio, Fußpflege, Bücherei bzw. Physiotherapie, Allgemeinmediziner, Bestattungsinstitut ...) sehen wie folgt aus:

Mobilitätsrate	2	Wege pro Besucher/ Kunde
MIV (Fahrer und Mitfahrer)	39,0%	
Besetzung	1,50	Personen je Kfz
ÖPNV	18,0%	
Rad	18,0%	
Fuß	25,0%	

**Tabelle 5:** Mobilitätskenngröße der Besucher der Gewerbenutzungen (Besucher im Bereich 2 und 7)

Und die Mobilitätskenngröße für die Besucher und Kunden im Bereich 5 und 6 (geplanter Supermarkt und Drogeriemarkt und geplantes Café sowie die bestehenden Nutzungen von Fahrschule, Kiosk, Lebensmittel-Laden) sehen wie folgt aus:

Mobilitätsrate	2	Wege je Besucher/Kunde
MIV (Fahrer und Mitfahrer)	35,0%	
Besetzung	1,50	Personen je Kfz
ÖPNV	10,0%	
Rad	20,0%	
Fuß	35,0%	

**Tabelle 6:** Mobilitätskenngröße der Besucher und Kunden im Bereich 5 und 6 (Gewerbenutzungen)

### 3.3.5 Wegeaufkommen im Bestand

Ausgehend von den dargestellten Mobilitätskenngrößen wurde zunächst das Verkehrsaufkommen der einzelnen Nutzungen ermittelt und anschließend summiert. Die Nutzungen in den Bereichen 3, 7 und 8, die unverändert bleiben, wurden dabei nicht berücksichtigt.

Das gesamte motorisierte Verkehrsaufkommen der betrachteten Nutzungen im Bestand beträgt **1.228 Pkw-Fahrten** (davon 22 Lkw-Fahrten) pro Tag.

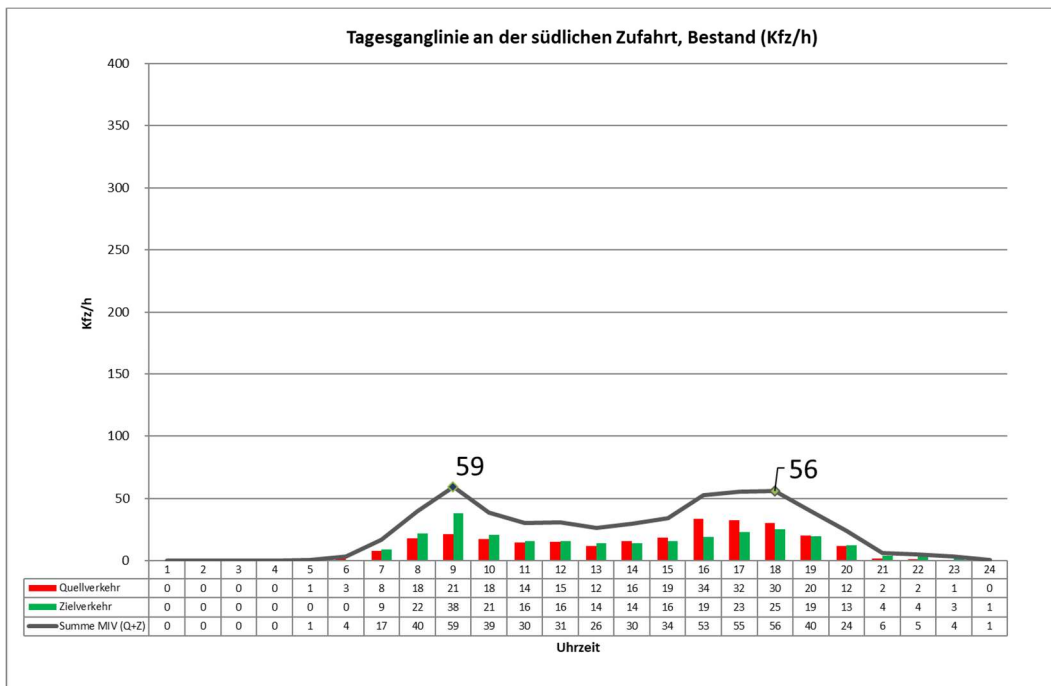
Zur Verteilung der Kfz-Fahrten auf die nördlichen und südlichen Zufahrten wurde an die heutigen Verkehrsbelastung orientiert. Außerdem wurde dabei die Lage der jeweiligen Nutzungen auf dem Planungsgebiet mitberücksichtigt. Die Ein- und Ausfahrten aus jeweiligen Bereichen wurden dann wie folgt auf die nördlichen und südlichen Zufahrten zugeordnet:

Bereiche	Nördliche Zufahrt		Südliche Zufahrt	
	Quellverkehr	Zielverkehr	Quellverkehr	Zielverkehr
1 (Wohnnutzung)	65%	65%	35%	35%
2 (Wohnen und Gewerbe)	20%	20%	80%	80%
3 (Wohnen am Memelstraße)	20%	20%	80%	80%
4 (Königsberger Platz)	-	-	-	-
5 (Hochhaus am Platz)	50%	50%	50%	50%
6 (Drogeriemarkt)	70%	70%	30%	30%
7 (Hochhaus an der Elbestraße)	70%	70%	30%	30%
8 (Getränkemarkt)	-	-	-	-

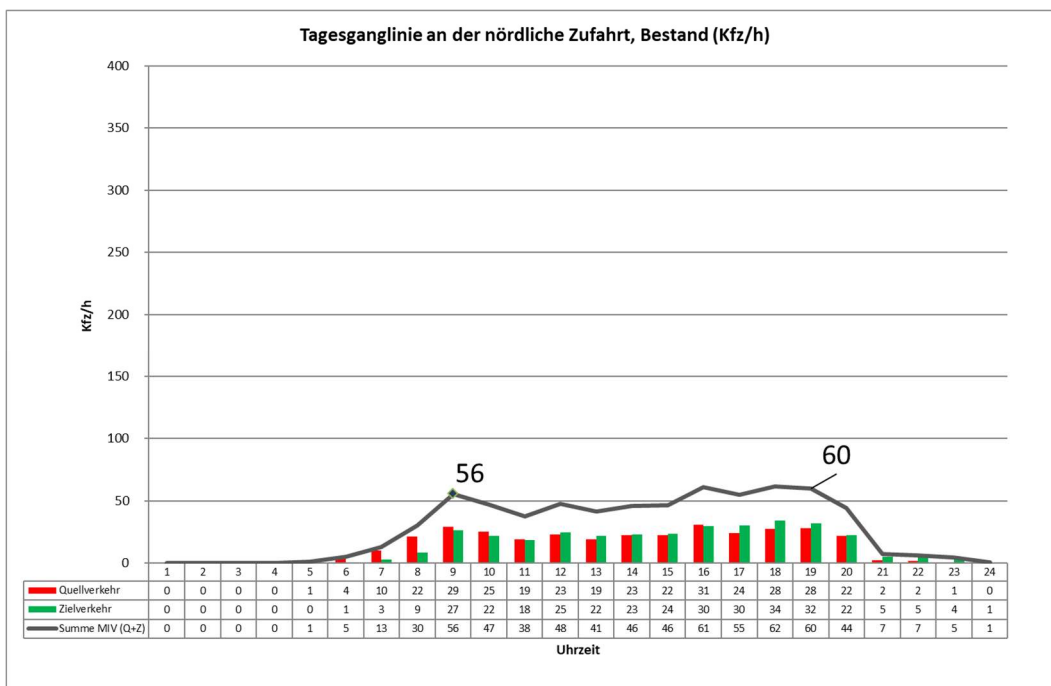
**Tabelle 7:** Zuordnung des Quell- und Zielverkehrs aus den unterschiedlichen Bereichen auf die nördlichen und südlichen Zufahrten (Bestand)

Die Bestimmung der Stundenbelastungen wird differenziert nach Quell- und Zielverkehr der jeweiligen Nutzungen ermittelt. Dabei ist die Summe der Quell- und Zielverkehre pro Tag identisch. Die tageszeitliche Verteilung erfolgt auf der Grundlage normierter Tagesganglinien, jeweils getrennt für die Fahrtzweckgruppen Einwohner, Beschäftigtenwege, Besucher/ Kunden und Wirtschaftsverkehr. Diese werden dann für die einzelnen Verkehrsmittel aufaddiert.

Die stündliche Verteilung des Kfz-Verkehrsaufkommens stellt zwei Spitzenstunden zwischen 08:00 Uhr und 09:00 Uhr und zwischen 17:00 Uhr und 18:00 Uhr dar. Das Verkehrsaufkommen an der Morgenspitze beträgt 56 und 59 Kfz-Fahrten jeweils an den nördlichen und südlichen Zufahrten. Dies ist etwas niedriger als die Nachmittagsspitze mit 60 und 56 Kfz-Fahrten jeweils an den nördlichen und südlichen Zufahrten (vgl. die nachstehenden Abbildungen).



**Abbildung 18:** Tagesganglinie motorisierter Verkehr an der nördlichen Zufahrt im Bestand



**Abbildung 19:** Tagesganglinie motorisierter Verkehr an der südlichen Zufahrt im Bestand

### 3.3.6 Wegeaufkommen im Prognosefall

Ebenfalls wurde das Verkehrsaufkommen getrennt für die Nutzungen im Prognosefall ermittelt. Hierbei wurden die gleichen Mobilitätskenngrößen wie im Bestand verwendet, um eine direkte Vergleichbarkeit zu gewährleisten und die Verkehrsaufkommen im Bestand und im Prognosefall gegenübergestellt werden.

Das Kfz-Verkehrsaufkommen aus den geplanten Nutzungen im Prognosefall beträgt **1.921 Pkw-Fahrten** (davon 55 Lkw-Fahrten) pro Tag. Somit erhöht sich das gesamte Verkehrsaufkommen um ca. 57%.

Dieser Anstieg ist hauptsächlich auf den Kundenverkehr des geplanten Supermarktes sowie die gestiegene Anzahl an Wohneinheiten und die damit verbundene Zunahme der Einwohnerzahlen zurückzuführen.

Bei der Verteilung der zu erwartenden Kfz-Fahrten auf die nördlichen und südlichen Zufahrten ist die neue Verkehrsführung am Königsberger Platz berücksichtigt. Im Prognosefall erfolgt die Haupteinfahrt des Gebiets über die nördliche Zufahrt. Die südliche Zufahrt dient zukünftig der Anlieferung des Vollsortiments und der Müllabfuhr. Die Quartiersgarage ist zwar von Süden erreichbar, jedoch nur für die Einfahrt von Anwohnern und Berechtigten. Die Nutzung der Straße als Abkürzung wird für Fremde unattraktiv sein, was den Schleichverkehr reduziert.

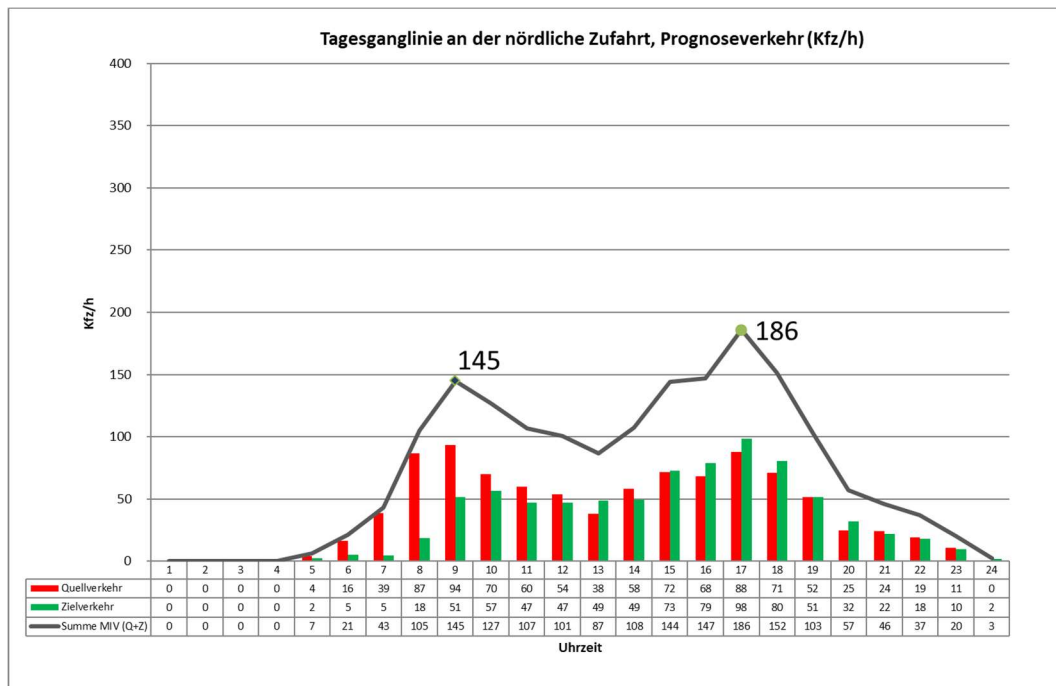
Angesichts der neuen Verkehrsführung und der Lage von Parkplätzen und weiteren Nutzungen auf dem Planungsgebiet wurde die folgende Aufteilung des Verkehrsaufkommens an die nördliche und südliche Zufahrt angenommen:

Bereiche	Nördliche Zufahrt		Südliche Zufahrt	
	Quellverkehr	Zielverkehr	Quellverkehr	Zielverkehr
1 (Wohnnutzung)	100	63%	0%	37%
2 (Wohnen und Gewerbe)	0%	0%	100%	100%
3 (Wohnen am Memelstraße)	0%	0%	100%	100%
4 (Vollsortiment)	100%	98%	0%	2%
5 (Hochhaus am Platz)	100%	100%	0%	0%
6 (Drogeriemarkt)	100%	98%	0%	2%
7 (Hochhaus an der Elbestraße)	100%	100%	0%	0%
8 (Getränkemarkt)	-	-	-	-

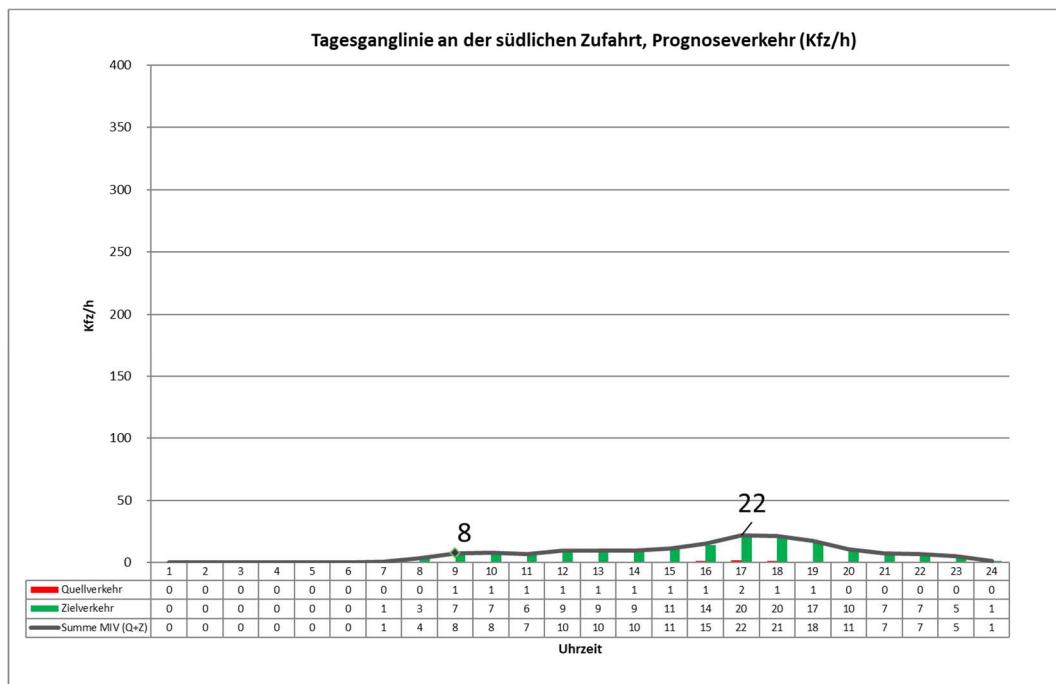
**Tabelle 8:** Zuordnung des Quell- und Zielverkehrs aus den unterschiedlichen Bereichen auf die nördlichen und südlichen Zufahrten (Prognose)

Die stündliche Verteilung des Kfz-Verkehrsaufkommens im Prognosefall weist ebenfalls Vor- und Nachmittagsspitzen auf, die in den Zeiträumen von 08:00 bis 09:00 Uhr sowie 17:00 bis 18:00 Uhr auftreten. Das Verkehrsaufkommen an der nördlichen Zufahrt zeigt eine deutliche Zunahme und beträgt 145 Kfz-Fahrten am Morgen sowie 186 Kfz-Fahrten am Nachmittag.

An der südlichen Zufahrt, die künftig hauptsächlich für den Liefer- und Entsorgungsverkehr des Vollsortimentes genutzt wird, ist im Vergleich zum Bestand eine deutliche Reduzierung zu erwarten.



**Abbildung 20:** Tagesganglinie motorisierter Verkehr an der nördlichen Zufahrt im Prognosefall



**Abbildung 21:** Tagesganglinie motorisierter Verkehr an der südlichen Zufahrt im Prognosefall

Nach der Ermittlung des Verkehrsaufkommens der bestehenden und geplanten Nutzungen wurde die Verkehrsbelastung an den Grundstückszufahrten und den umliegenden Knotenpunkten berechnet. Dabei

wurde der bilanzierte Verkehr – der Zusatzverkehr aus den geplanten Nutzungen abzüglich des entfallenden Verkehrs der Bestandsnutzungen – zu den Verkehrsmengen im Prognosefall 00 addiert.

In der Anlage 3 wurde die Auswirkungen der neuen Verkehrsführung sowie der bilanzierten Verkehrszahlen auf den umliegenden Knotenpunkten für die Spitzenstunden und die DTV-Daten ermittelt und dargestellt.

Es ist weiterhin zu überprüfen, wie sich die Verkehrssituation im Prognosefall darstellt und ob eine sichere und reibungslose Verkehrsabwicklung auch künftig gewährleistet ist. Dies ist besonders an der nördlichen Zufahrt als zukünftiger Haupteinfahrt des Planungsgebietes von großer Bedeutung.

Zur Überprüfung dieser Anforderungen wird die Qualität des Verkehrsablaufs gemäß dem im „Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen“ (HBS, 2015) dokumentierten Verfahren untersucht.

## 4 QUALITÄT DES VERKEHRSABLAUFES

Noch zu ergänzen

## 5 ZUSAMMENFASSUNG

Aufgestellt, TT.MM.YYYY  
Schüßler-Plan Ingenieurgesellschaft mbH

i.V. Dipl.-Geogr. Christoph Richling  
Leitung Infrastruktur Straße

Dr.-Ing. Martin Shirli  
Infrastruktur Straße

## 6 ANLAGEN UND GRUNDLAGEN

### 6.1 Anlagen

- **Anlage 01**  
Verkehrsbelastung Bestand
- **Anlage 02**  
Verkehrsbelastung Prognose 00
- **Anlage 01**  
Verkehrsbelastung Prognose 01

### 6.2 Grundlagen

- **Mobilität in Deutschland (MiD) 2019**
- **Bosserhoff, Dietmar Dr.-Ing.**  
Programmsystem Ver\_Bau, Ausgabe 2021
- **Stellplatzsatzung der Stadt Leverkusen und die Anlagen**  
Rat der Stadt Leverkusen, 30.08.2021



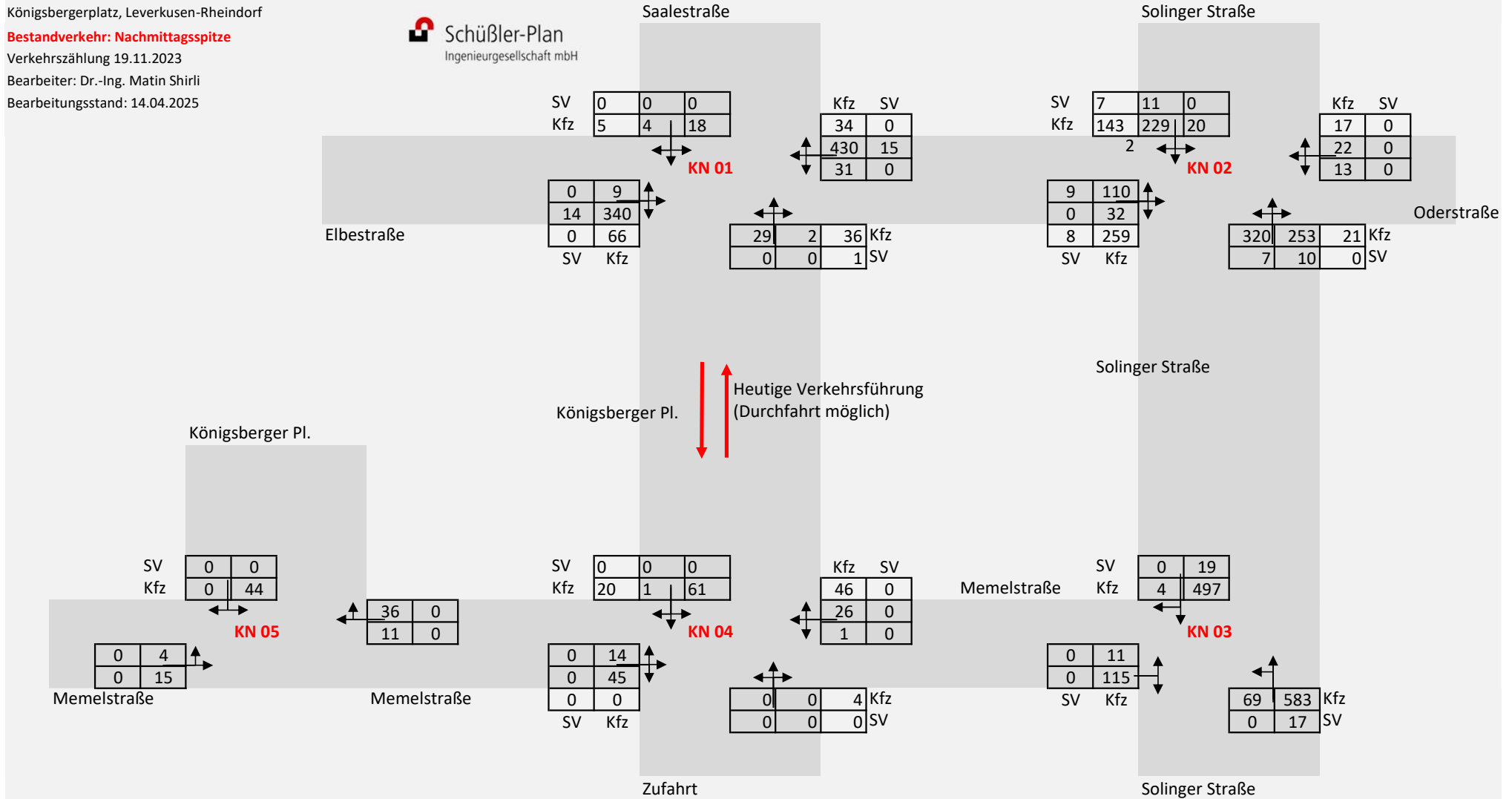
Königsbergerplatz, Leverkusen-Rheindorf

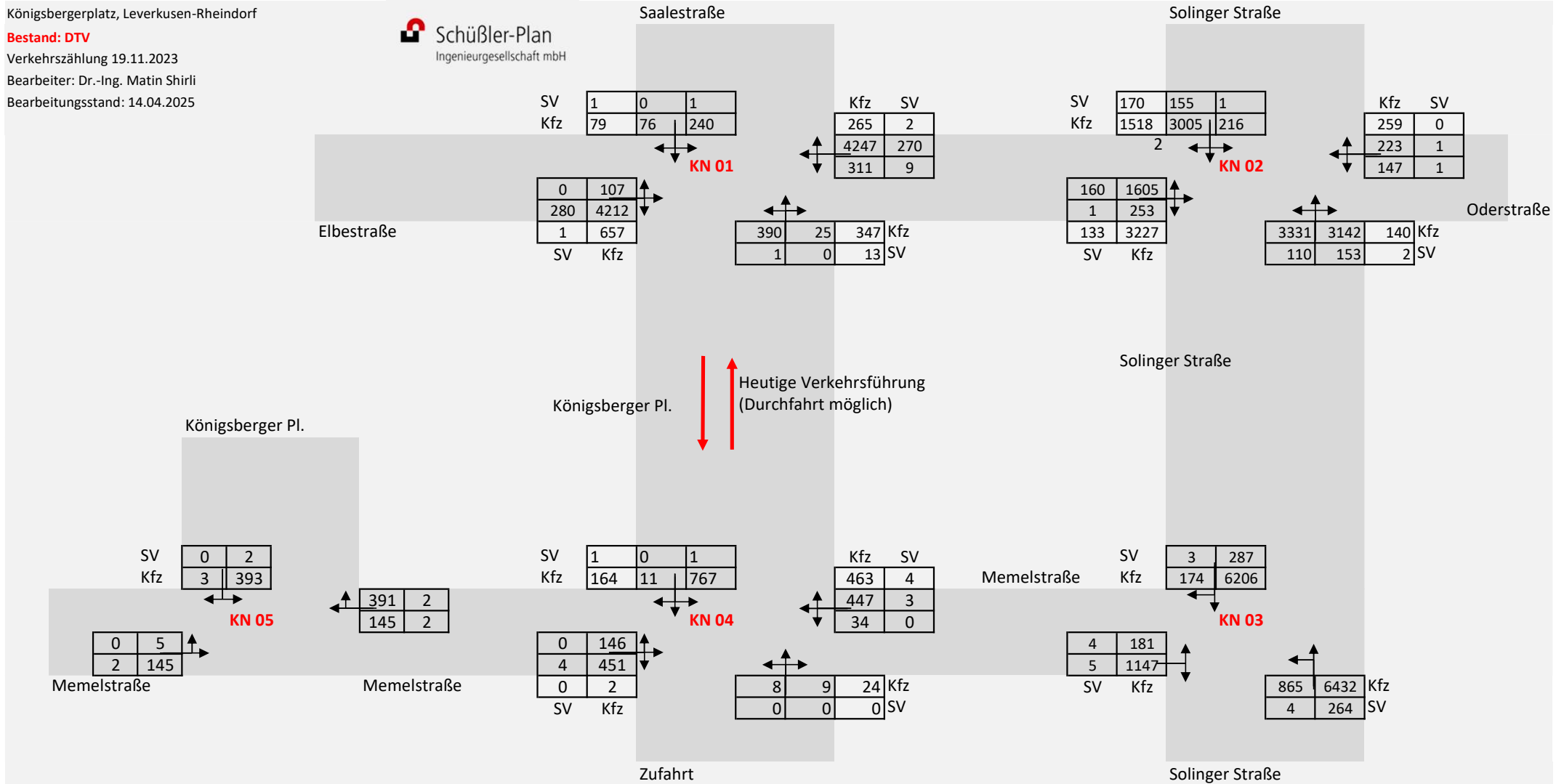
**Bestandverkehr: Nachmittagsspitze**

Verkehrszählung 19.11.2023

Bearbeiter: Dr.-Ing. Matin Shirli

Bearbeitungsstand: 14.04.2025





Königsbergerplatz, Leverkusen-Rheinodorf

**Prognose 00: Vormittagsspitze**

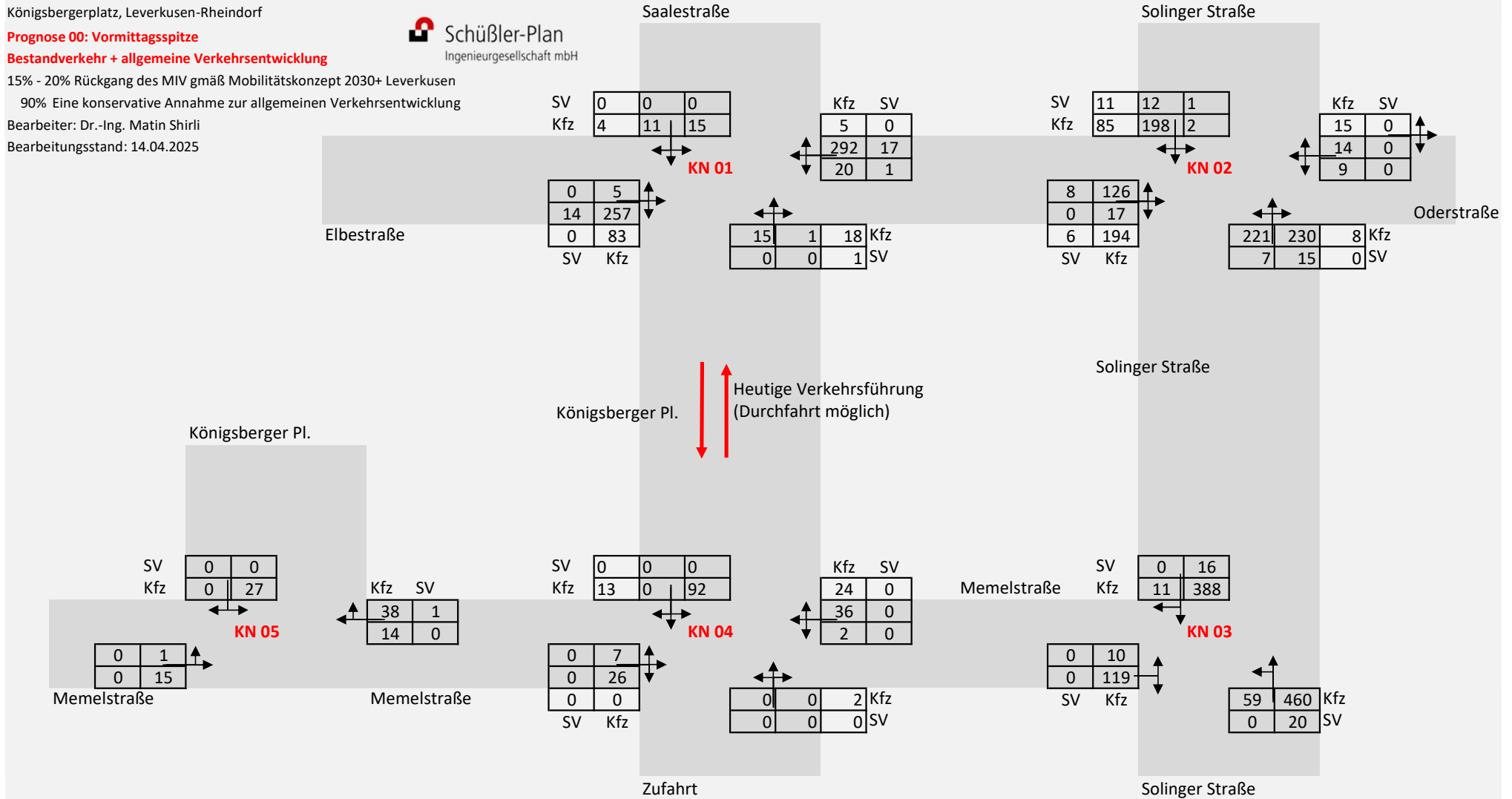
**Bestandverkehr + allgemeine Verkehrsentwicklung**

15% - 20% Rückgang des MIV gemäß Mobilitätskonzept 2030+ Leverkusen

90% Eine konservative Annahme zur allgemeinen Verkehrsentwicklung

Bearbeiter: Dr.-Ing. Matin Shirli

Bearbeitungsstand: 14.04.2025



Königsbergerplatz, Leverkusen-Rheinendorf

Prognose 00: Nachmittagsspitze

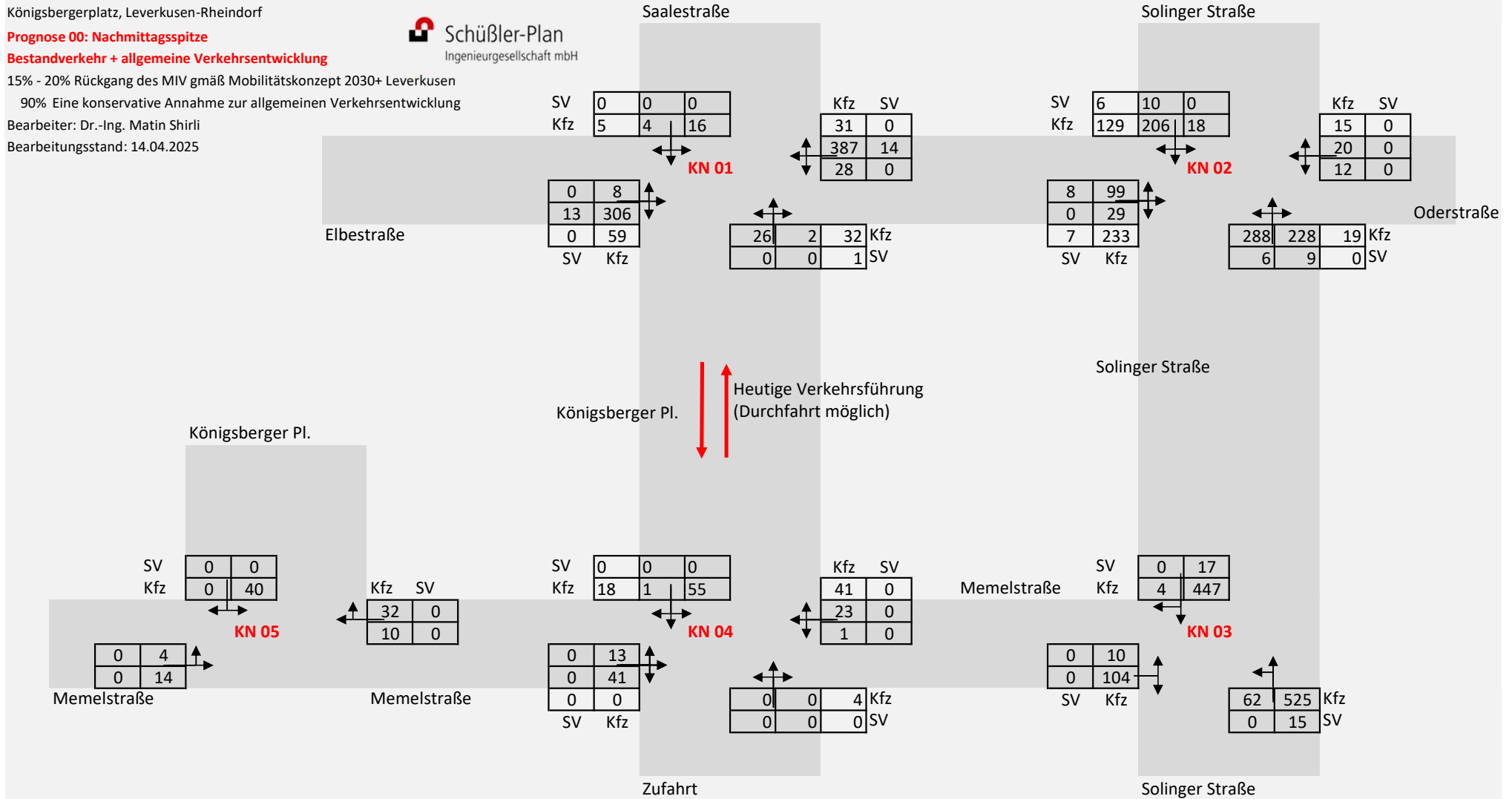
Bestandverkehr + allgemeine Verkehrsentwicklung

15% - 20% Rückgang des MIV gemäß Mobilitätskonzept 2030+ Leverkusen

90% Eine konservative Annahme zur allgemeinen Verkehrsentwicklung

Bearbeiter: Dr.-Ing. Martin Shirli

Bearbeitungsstand: 14.04.2025



Saalestraße

Solinger Straße

Elbestraße

Oderstraße

Solinger Straße

Königsberger Pl.

Königsberger Pl.

Heutige Verkehrsführung  
(Durchfahrt möglich)

Memelstraße

Memelstraße

Memelstraße

Zufahrt

Solinger Straße

SV	1	0	1
Kfz	71	68	216

Kfz	SV
239	2
3822	243
280	8

SV	153	140	1
Kfz	1366	2705	194

Kfz	SV
233	0
201	1
132	1

0	96
252	3791
1	591
SV	Kfz

351	23	312
1	0	12
Kfz	SV	

144	1445
1	228
120	2904
SV	Kfz

2998	2828	126
99	138	2
Kfz	SV	

SV	0	2
Kfz	3	354

Kfz	SV
352	2
131	2

SV	1	0	1
Kfz	148	10	690

Kfz	SV
417	4
402	3
31	0

SV	3	258
Kfz	157	5585

0	5
2	131

0	131
4	406
0	2
SV	Kfz

7	8	22
0	0	0
Kfz	SV	

4	163
5	1032
SV	Kfz

779	5789
4	238
Kfz	SV

KN 01

KN 02

KN 05

KN 04

KN 03





Saalestraße

Solinger Straße

Elbestraße

Oderstraße

Königsberger Pl.

Königsberger Pl.

Solinger Straße

Memelstraße

Memelstraße

Memelstraße

Zufahrt

Solinger Straße

SV	1	1	0
Kfz	71	77	231

Kfz	SV
239	2
3822	243
315	4

SV	153	140	1
Kfz	1377	2705	194

Kfz	SV
233	0
202	1
132	1

KN 01

KN 02

0	96
247	3920
8	665
SV	Kfz

616	40	548
3	0	12
Kfz	SV	

145	1502
1	237
116	3155
SV	Kfz

3021	2828	126
100	138	2
Kfz	SV	

Verkehrsführung Prognose Jahr  
Nord-->Süd verboten  
Süd-->Nord eingeschränkt möglich

SV	0	2
Kfz	3	354

Kfz	SV
344	2
127	2

SV	1	0	0
Kfz	6	0	27

Kfz	SV
113	2
406	3
31	0

SV	3	254
Kfz	160	5832

KN 05

KN 04

KN 03

0	5
2	131

0	36
4	502
0	2
SV	Kfz

7	2	22
0	0	0
Kfz	SV	

4	73
4	460
SV	Kfz

475	5819
2	238
Kfz	SV