

Anfrage der CDU-Fraktion vom 30.07.2025

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

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

2.

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

Stellungnahme:

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

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

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

2.

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

Stellungnahme:

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

3.

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

Stellungnahme:

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

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

4.

Wie wird die Umsetzung der im Mobilitätskonzept definierten Maßnahmenfelder verfolgt?

Stellungnahme:

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

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

5.

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

Stellungnahme:

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

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

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

Die Werte für 2030 stellen Zielwerte dar.

6.

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

Stellungnahme:

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

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

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

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

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

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

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

7.

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

Stellungnahme:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

wieder zu Unmut zwischen dem motorisierten Straßenverkehr und Radfahrenden führte.

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

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

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

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

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

Stellungnahme:

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

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

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

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

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

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

Kinder von 8-10 Jahren dürfen den Gehweg nutzen.

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

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

Stellungnahme:

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

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

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

8.

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

Stellungnahme:

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

9.

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

Stellungnahme:

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

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

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

Link zum Beschluss zur Vorlage Nr. 2025/3226:

10.

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

Stellungnahme:

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

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

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

11.

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

Stellungnahme:

Im Stadtgebiet Leverkusen haben diverse Anpassungen an Lichtsignalanlagen stattgefunden.

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

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

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

12.

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

Stellungnahme:

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

13.

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

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

Stellungnahme:

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

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

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

Weitere Maßnahmen befinden sich derzeit in Prüfung.

14.

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

Stellungnahme:

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