



STADT NEUSS

Mobilitätsentwicklungskonzept



UNTERAUSSCHUSS MOBILITÄT | 27.05.2021

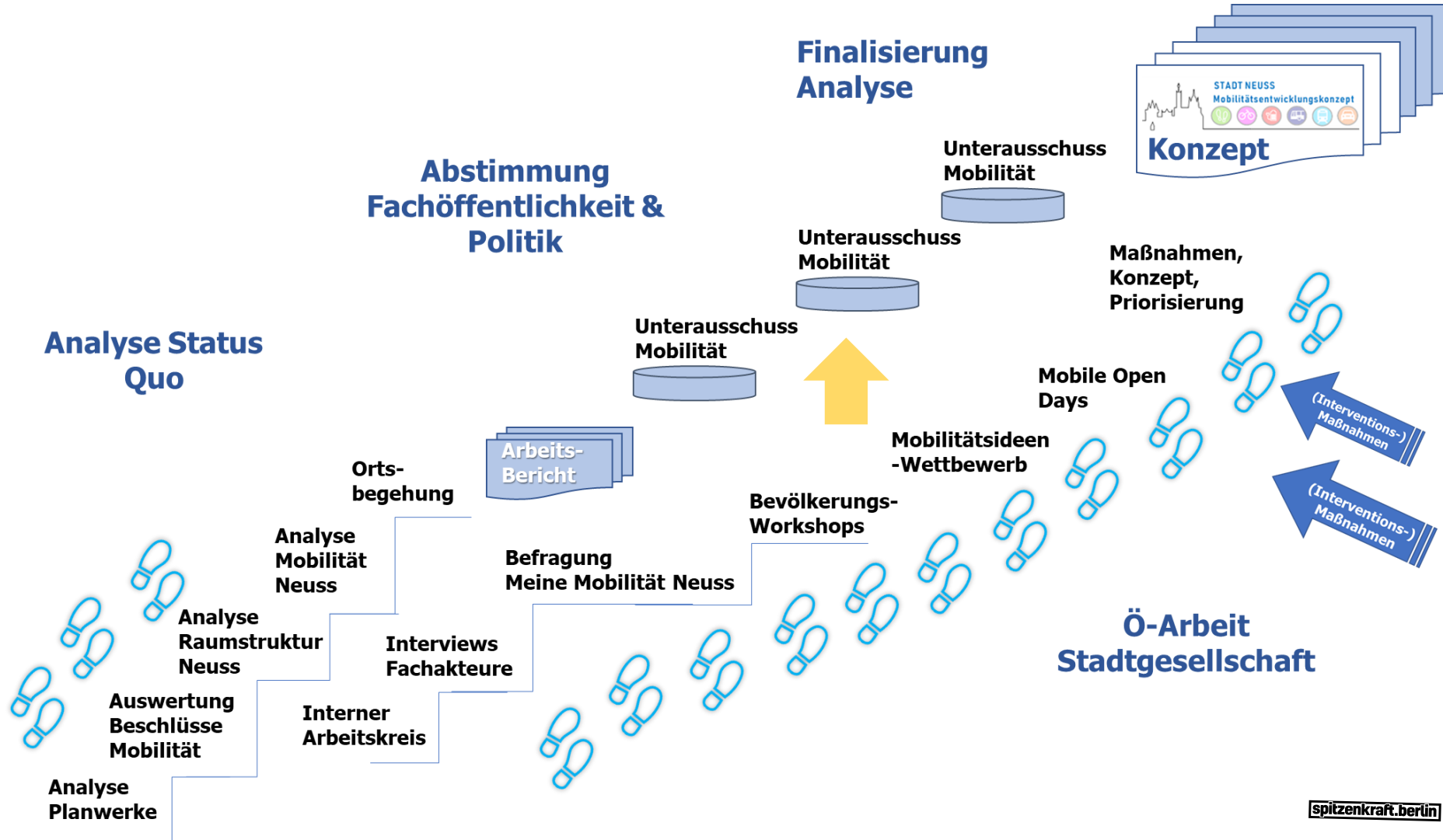
raumkom

spitzenkraft.berlin

Prozessstand

Arbeitsschritte

3



Benchmarking

VERGLEICHSMASSTAB

Mobilitätsentwicklungskonzept Stadt Neuss | Benchmarking

Verkehrsmittelwahl nach Entfernungsklassen (Bereinigtes auf alle Wege) - SVJ 2018 - Neuss und Vergleichsstädte

Entfernungsklasse	bis 1 km		1 bis 3 km		3 - 5 km		5 - 10 km		über 10 km	
	Neuss	V-Städte	Neuss	V-Städte	Neuss	V-Städte	Neuss	V-Städte	Neuss	V-Städte
Pkw	61%	5%	47%	34%	43%	50%	75%	62%	76%	58%
Ov	0%	1%	5%	10%	1%	2%	1%	1%	1%	1%
Rad	18%	19%	21%	19%	15%	20%	14%	23%	21%	23%
Fuß	19%	76%	22%	23%	4%	5%	0%	14%	2%	14%
Anteil Entfernungsklasse	25%	29%	22%	21%	13%	15%	17%	15%	22%	14%

- Der Anteil des Pkw ist in allen Entfernungsklassen größer als im Durchschnitt der Vergleichsstädte. Dabei fällt der Unterschied mit 2 % bei den kurzen und langen Wegen gering aus, ist allerdings umso größer bei den „mittleren Wegelängen“ (1 bis 10 km). Gerade dort, wo der Umweltverbund größtenteils stattfindet, sind seine Anteile in Neuss also bemerkenswert niedrig.
- Im öffentlichen Verkehr sind insbesondere die Anteile auf den Wegen zwischen 5 und 10 km unterdurchschnittlich. Beim Radverkehr entsteht die größte Differenz zu den Vergleichsstädten auf Wegen zwischen 1 und 3 km.
- Die Anteile der längeren Entfernungen sind hoch, die Neusser Bevölkerung legt über 50 % mehr Wege über 10 km Länge zurück als andere Stadtbevölkerungen.

Verkehrsmittelwahl nach Wegzwecken (Bereinigtes auf alle Wege) - SVJ 2018 - Neuss und Vergleichsstädte

Wegzweck	Arbeitsplatz		Einkauf/Unterhaltung		Freizeit		Kita/Schule/Ausbildung		Anderer Zweck	
	Neuss	V-Städte	Neuss	V-Städte	Neuss	V-Städte	Neuss	V-Städte	Neuss	V-Städte
Pkw	65%	46%	59%	52%	49%	36%	30%	28%	61%	54%
Ov	16%	18%	8%	17%	5%	9%	19%	21%	18%	15%
Rad	11%	20%	15%	12%	14%	19%	23%	25%	9%	11%
Fuß	8%	31%	25%	39%	33%	35%	38%	26%	12%	36%
Anteil Wegzweck	23%	22%	29%	29%	27%	28%	17%	17%	5%	5%
Mittlere Weglänge	13,6 km	12,7 km	6,1 km	6,0 km	5,6 km	5,4 km	4,4 km	4,2 km	15,7 km	13,9 km

In puncto **Wegzwecke** ergibt sich ein ähnliches Bild:

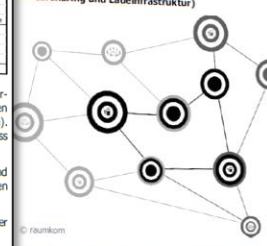
- Erneut ist die überdurchschnittliche Pkw-Nutzung auf fast allen Wegen, in Alltag und Freizeit, erkennbar. Dabei fallen die täglichen, bis wöchentlichen Wege zu Arbeit und Einkauf besonders negativ auf, jeweils um 20 % größere Anteile weisen hier auf eine absolute Pkw-Dominanz hin.
- Erfreulich ist, dass auf den Wegen mit oder durch Kinder und Jugendliche (Kita/Schule/Ausbildung) alle Verkehrsmittel im Durchschnitt liegen, somit die Pkw-Dominanz hier also nicht auftritt.
- Ebenfalls wiederzuerkennen sind die größeren Streckenlängen, die im Mittel etwa einen Kilometer länger sind, als in den zum Vergleich herangezogenen Städten. Die Neusserinnen und Neusser sind zwar geringfügig weniger mobil (3,4 zu 3,5 Wege pro Person und Tag), dabei aber geringfügig länger unterwegs.
- Fußverkehr und öffentlicher Verkehr werden (sehr) selten zum Zweck des Einkaufens genutzt. Dies könnte zum einen darauf hindeuten, dass wenige Ziele in fußläufiger Erreichbarkeit bestehen. In Kombination mit den großen Pkw-Anteilen ist allerdings auch der Faktor Praktikabilität/Komfort als Handlungs motivation wahrscheinlich, weil auch der Transport von Taschen oder Einkaufstrolleys in Bus und Bahn unkomfortabler ist.

Es wird deutlich, dass kaum Wege von der hohen Verkehrsleistung des MIV in Neuss ausgenommen werden können. Dies sollte allerdings intensiv angestrebt werden, um Lebensqualität, Luftreinhaltung und Emissionen des Verkehrssektors zu verbessern. Welche positiven

Seite | 3

Mobilitätsentwicklungskonzept Stadt Neuss | Benchmarking

Bildung 3: Ausbau von Mobilpunkten - schematisiert inkl. Carsharing und Ladeinfrastruktur



hinaus Stationen als Start- oder Zielpunkt genutzt werden können. Mit gleichem Anbieter arbeiten auch Krefeld und Düsseldorf zusammen, die 14 bzw. neun Stationen auf dem Stadtgebiet bereitstellen. Auch hier gibt es in beiden Fällen mehrere Fahrzeugklassen zur Auswahl. In Fürth – wie z.B. auch in Mönchengladbach – sind mehrere Carsharing-Anbieter aktiv. In allen Städten besteht die Auswahl zwischen verschiedenen Antriebsarten, darunter meist Elektro- und teilweise Hybridfahrzeuge. Teilweise liegen die Carsharing-Standorte – wie auch in Neuss – an **Mobilpunkten/Mobilstationen**. Davon gibt es Fürth aktuell sechs Standorte. An diesen markanten Punkten im Stadtgebiet (Hauptbahnhof, Badhalde, Innenstadt) finden mehrere Verkehrsangebote zusammen, so dass für die Menschen neben dem Carsharing auch unmittelbarer Zugang zum öffentlichen Stadtverkehr, Laemöglichkeiten und Abstellanlagen für Fahrräder besteht. Ihre Sichtbarkeit erhalten die Mobilpunkte durch auffällig gestaltete Stelen, ähnlich wie in Neuss. Dort ist das Angebot bisher reduziert, weshalb angestrebt werden sollte, sowohl die in Betrieb genommenen Mobilstationen (wie vorgesehen) zumindest um Leih-(Lasten-)Fahrräder zu ergänzen als auch weitere Anknüpfungspunkten im Stadtgebiet zu installieren. Das entwickelte Konzept des VRR bietet hierbei maßgebliche Maßnahmen und Handlungsansätze.

insichtlich der **Ladeinfrastruktur** stellt Neuss ein Basis-Angebot zur Verfügung. Auffällig ist, dass dieses sich im Wesentlichen auf zwei Bereiche beschränkt, zum einen mit einzelnen Ladepunkten und Ladepunkten rund um die Innenstadt zum anderen mit einigen Ladepunkten in Betriebsgelände der Stadtwerke. Ergänzt wird das Ladeneitz durch einzelne Ladepunkte in der Fläche, die wie die vorgenannten Ladepunkte meist 22 kW Ladeleistung anbieten können, einige bieten 50 kW und nur ein einzelner 100+ kW, wodurch in aller Regel Ladevorgänge zum (nahezu) vollständigen Akku von mehreren Stunden notwendig sind. Ähnlich ist die räumliche Ausstattung in Ludwigshafen. Neben dem Innenstadtbereich stehen Ladepunkte in Verbindung mit dem BASF-Gelände zur Verfügung. Fürth bietet eine etwas größere Dichte, die nur in der Innenstadt das Laden ermöglicht. In Bezug auf die Leistung ergeben sich kaum bemerkenswerte Unterschiede zu den beiden vorgenannten Städten. Leider lässt sich die Beladestruktur nicht gänzlich aufklären, allerdings scheinen in allen Fällen die lokalen Stadtwerke einen (eher großen) Teil der Ladepunkte zu betreiben. Insgesamt sollte das Ladeneitz in Neuss weiter verdichtet werden, um auch an den täglichen Zielen in den Ortsteilen das Laden mit Elektrofahrzeugen zu ermöglichen – ähnlich wie es in Fürth (vereinzelt) bereits vorfinden ist.

Seite | 5

Mobilitätsentwicklungskonzept Stadt Neuss | Benchmarking

Stadt	Durchschnitt	Modal Split	Umfwegfaktor	Erholungsfläche	Verkehrssicherheit	Motorisierungsgrad
Rostock	76	42	82	63	100	94
Jena	76	100	96	6	86	93
Göttingen	73	53	96	37	83	96
Halle (Saale)	69	30	89	73	58	94
Aachen	67	57	100	41	50	87
Neuss	61	19	89	36	81	83
Fürth	54	44	88	7	52	81
Ludwigshafen	50	30	50	31	60	81

Die Analyse zeigt sowohl die fünf fußgängerfreundlichsten Städte in Deutschland wie auch die fünf am schlechtesten. Neuss schließt auf Rang 15 liegend die besten 20 % des Rankings ab. Die farbliche Hervorhebung (grün) fällt zudem auf, dass es mit drei Werten im guten Bereich liegt, aber den sehr guten Bereich verpasst. So lässt sich die Innenstadt ohne großen Aufwand für Fußgehende erreichen, die Zahl an verletzten und getöteten Personen ist eher gering und der Motorisierungsgrad wird aus angeführten Gründen (wie bei allen Städten) ebenfalls eher positiv bewertet. Deutlich negativ wird der Fußanteil am Modal Split bewertet, in der Zwischenzeit allerdings bereits besser dastehend. Ein wesentlicher Aspekt in der gestädtebaulichen Betrachtung des Fußverkehrs sind städtische Erholungsflächen, die in Neuss im Vergleich unterdurchschnittlich vorhanden sind. Hier liegt also das größte Potenzial im Fußverkehr.

Neuss steht – bei Nutzung der Indikatoren des perpedesindex – vergleichsweise gut dar. Als Benchmarks lassen sich die Werte der jeweils führenden Städte heranziehen. So kann z.B. die fußläufige Erreichbarkeit der Innenstadt weiter verbessert werden, indem die räumlichen Verhältnisse in Aachen näher betrachtet und – soweit möglich – in ähnlicher Weise auf das Neusser Stadtbild transferiert werden. Auch kann in der Verkehrssicherheit weiter auf die Belange und den Schutz der Zufußgehenden geachtet werden, so dass die Zahl der Involvierten weiter sinkt. Größtes Potenzial liegt sicherlich in der Schaffung weiterer Erholungsflächen (Kleingartenanlagen, Sport- und Spielplätze, Grünanlagen, Parks).

Seite | 11

- Vergleich der Neusser Verkehrsstrukturen/ -kennzahlen mit vergleichbaren Räumen
- Anpassung Modal Split: mindestens an Aufteilung der Vergleichsstädte
- Ausbau von Mobilstationen und Carsharing-Standorten
- Radverkehrsstandards schaffen
- nextTicket 2.0 als selbstgesetzte Benchmark, räumliche und zeitliche Verdichtung nach Fürther oder Ludwigshafener Vorbild
- Fußläufige Ziele schaffen

SWOT

STÄRKEN/SCHWÄCHEN/CHANCEN/RISIKEN

Interne Faktoren	Stärken	Schwächen
	<ul style="list-style-type: none"> - gute Erreichbarkeit - guter Straßenzustand - gute Basis für ein attraktives Radnetz (Radialen und Tangenten, geringe Umwegung) - Umfangreiche Radverkehrsförderung von Bevölkerung gewünscht - Gute Verbindungsqualität des ÖPNV nach Düsseldorf - Sicherheit und Sauberkeit des ÖPNV - Mitwirkung bei neuen Technologien/Innovationen im ÖPNV - Recht gute Bedingungen im Fußverkehr (Erreichbarkeit/Abkürzungen, angemessene Querungen, oft auch Breite und ebene Oberfläche) 	<ul style="list-style-type: none"> - Pkw-Freundlichkeit (Straßennetz, Parkflächen, Parkkosten) - Überdurchschnittliche Wegelängen - Begrenzte E-Mobilitäts-Angebote (Ladenetz, Fahrzeuge) - Begrenzte multi- und intermodale Angebote (Bike-/Carsharing, Mobilpunkte) - Fehlende Wertschätzung für den Radverkehr (wenig Kommunikation/Berichte, mangelhafte Reinigung und Räumung von Radwegen) - Ausbaubedarf von Fahrradabstellanlagen - Hohe Zutrittsbarrieren des ÖPNV (hohe Kosten, tlw. weite Distanzen zu Haltestellen) - Wenige kleinräumige Ziele zum Zufußgehen (Erholung, Aufenthalt, tlw. Nahversorgung)
Externe Faktoren		
	Chancen	Auffholen
<ul style="list-style-type: none"> - New Work - Steigendes Gesundheitsbewusstsein - Größere Bedeutung von Umwelt- und Klimaschutz sowie Nachhaltigkeit - Mobilitätswandel (differenziert, multi-/inter-modal, Bike-Boom) - Zunehmende Vernetzung (Konnektivität/Digitalisierung) - Shared Mobility/Mikromobilität - Lebensqualität - 15-Minuten-Stadt - Konzepte für die letzte Meile - E-Mobility 	<ul style="list-style-type: none"> - Ausbau und Aufwertung der Radwege (Verbindung von Alltag und Freizeit: Führung durch Grünanlagen, Komfort an Knotenpunkten, komfortable Breite) - Pflege und Wartung von Fußwegen und Straßen - Förderung von umweltfreundlichem, öffentlichen Verkehr 	<ul style="list-style-type: none"> - Entwicklung von BMM-Modulen - Ausbau von Sharing-Angeboten ((Lasten-)Rad, Pkw, Roller, an Mobilitätsstandorten, wohnortnah in Quartieren, innerstädtisch) - Kampagne zur Förderung des Radverkehrs - Erhöhung von Service und Sicherheit auf Radwegen (Räumung, Reinigung, Falschparker) - Schaffung kleinräumiger Ziele in allen Stadtteilen (Nahversorgung, Erholungs-/Freizeitflächen, Aufenthaltsplätze) - Vereinfachung des ÖPNV: Kürzere Haltestellen-Distanzen/Veränderte Linienführung, Tarifierung - Digitale Angebote zur Nutzung oder Vermeidung von Verkehr (Aufbau von Co-Working Spaces, integrierte Mobilitäts-Apps)
	Risiken	Vermeiden
<ul style="list-style-type: none"> - Individualisierung/Personalisierung - Demografischer Wandel - 24/7-Gesellschaft - Autonomes Fahren 	<ul style="list-style-type: none"> - Sichere Gestaltung von Radinfrastruktur (sichere Nutzung für Unerfahrene, Unsichere und mit Pedelecs) - Entwicklung von Logistikkonzepten mit quartiersweiser Lieferung oder kleinräumigen Packstationen 	<ul style="list-style-type: none"> - Vermeidung des Aufbaus einer Anti-Pkw-Stimmung - Anpassung des ÖPNV-Angebots an die diffusere Mobilität der Menschen (Zeiten, Ziele) - Erhöhung der Wertigkeit/des Stellenwerts öffentlicher und kollaborativer Angebote (ÖPNV, Sharing, Co-Working, Mitfahrerbörse, etc.)

- Beispielhafte Strategien:
 - **Ausbauen**
Gesundheit + bestehendes Radnetz
→ Ausbau/Aufwertung
 - **Auffholen**
Pkw-Dominanz + Sharing/Teilen-Trend
→ Mobilpunkte/ Sharing-Angebote
 - **Absichern**
Demographie-Wandel + Umweltbewusstsein
→ umweltschonende & sichere Mobilität
 - **Vermeiden/Verteidigen**
Pkw-Freundlichkeit + Individualisierungswunsch
→ Kampagne für Kollaborationen

Beteiligungsprozesse

- **Mobile-Open-Days** nach den Sommerferien, mit Händlern, Organisationen/Verbänden auf dem Freithof, Umsetzungskonzept in Abstimmung
- Digitale **Bevölkerungs-Workshops** konzeptioniert, Bewerbung erfolgt, Start in Rosellen & Nordstadt
- **Mobilitätsideen-Wettbewerb** wird in Abstimmung vorbereitet und umgesetzt



Fragen oder
Anmerkungen?



**TANZ DER
STRASSE**

UNTERAUSSCHUSS MOBILITÄT | 27.05.2021

raumkom

spitzenkraft.berlin

Tanz der Straße

KONZEPT

Tanzen bedeutet:

- Keine Gewinner oder Verlierer
- Vergnügen stellt sich nur ein, wenn alle mitmachen

»Vom besseren Miteinander im Straßenverkehr profitiere ich selbst.«

Außerdem: Respektvolles Miteinander im Straßenverkehr ist nicht ›von oben‹ zu verordnen

→ Kampagne zur Förderung des Miteinanders im Straßenverkehr

Tanz der Straße

URSPRÜNGLICHE PLANUNGEN

- Öffentliche Aktionen mit Tänzerinnen und Tänzern
- Inszenierung von Knotenpunkten und Problembereichen
- Thematisierung diverser Themen
 - Tempo 30
 - Verkehrsberuhigte Bereiche
 - Einhaltung von/Verzicht auf Vorfahrt
 - Etc.
- Dokumentation und Verarbeitung in Videoclips

Tanz der Straße – Corona

ANPASSUNG

- Verzicht auf Interaktion und Kontakt
→ unbewegliche, aber auffällige Tanzpaare
- Webseite
- Eröffnungsvideo

Tanz der Straße – Corona

IMPRESSIONEN



Tanz der Straße

REAKTIONEN

- Interessierte Blicke
 - Gespannte Fragen
 - Presseberichterstattung
 - Anregung weiterer Standorte
- Allerheiligen & Stadionviertel

Tanz der Straße

PLANUNGEN 2021

- Weiterhin bestünde die Möglichkeit des Einsatzes der Aufsteller
- Ziel: Einbindung „lebendiger“ Tänzerinnen und Tänzer
- Aufweitung der Themen möglich...
 - Verkehrsfluss
 - (Um-)Verteilung/Aufwertung des Straßenraumes
 - Temporeduzierung auf Hauptverkehrsstraßen
- ...und damit auch Verknüpfungen
 - Verkehrsversuche
 - Mobile Open Days

Tanz der Straße

MÖGLICHER EINSATZ

Parkett der Straße

**Raum für städtisches
Leben, Platz für den
Tanz der Straße!**

**Die Innenstadt bietet
Platz für alle Tänzer!**



Tanz der Straße

MÖGLICHER EINSATZ

Auch bei den Mobile-Open Days wird getanzt!

Heute schon wissen,
welche Mobilitäts-Tänze
morgen angesagt sind!

Neue Mobilität
elektrisiert den Tanz
der Straße!



Tanz der Straße

MÖGLICHER EINSATZ

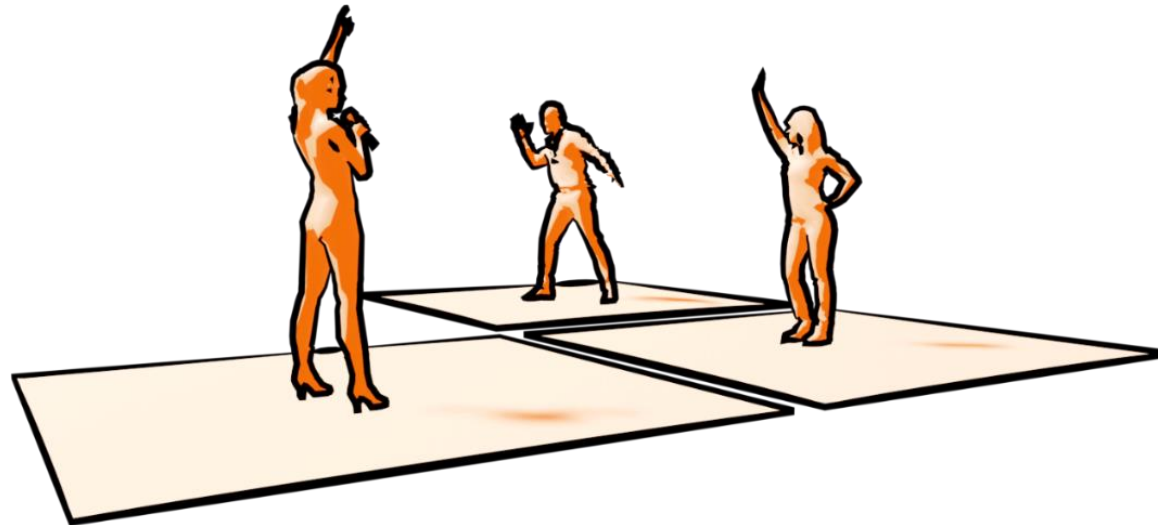
Begleitung weiterer Verkehrsmaßnahmen in Neuss



Tanz der Straße

MÖGLICHER EINSATZ

TanzTeppich





VIELEN DANK FÜR IHRE
AUFMERKSAMKEIT!

raumkom

Max-Planck-Straße 18

54296 Trier

www.raumkom.de