



# STADT NEUSS

## Mobilitätsentwicklungskonzept



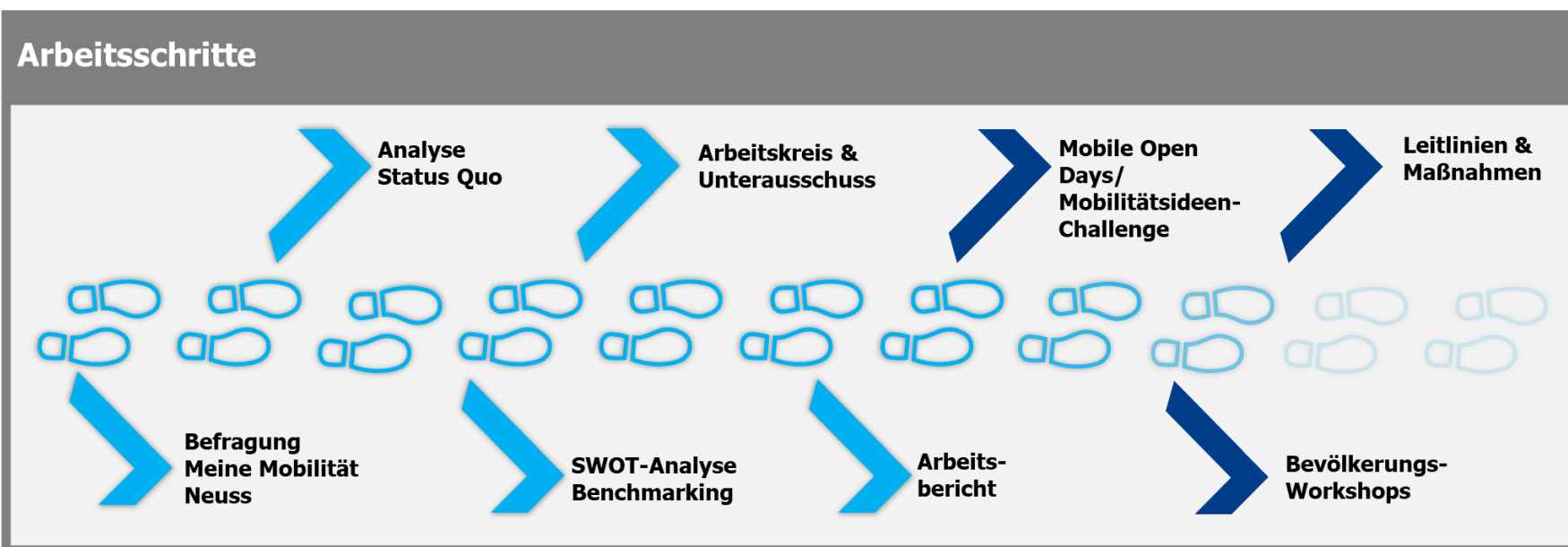
**DIENSTSTELLENLEITERKLAUSURTAGUNG | 23.06.2021**

***raumkom***

**spitzenkraft.berlin**

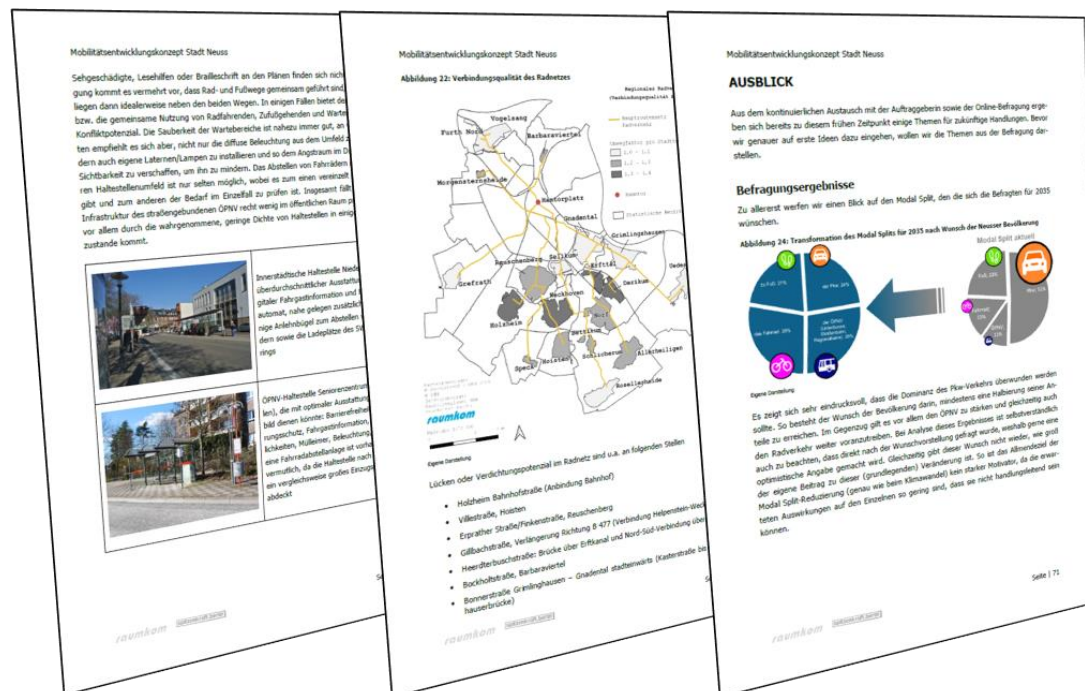
# Arbeitsstand

JUNI 2021



# Analyse & Arbeitsbericht

## ARBEITSBERICHT

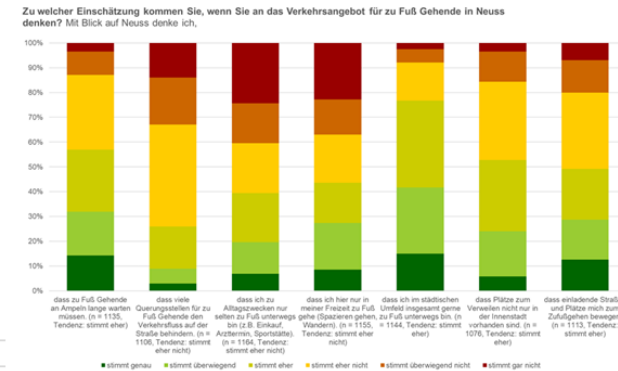
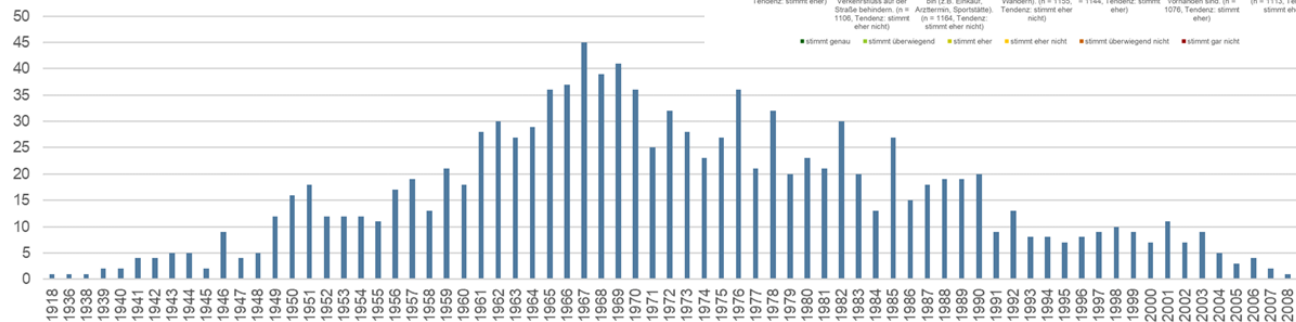


- Befragungsergebnisse kompakt
- Eindrücke aus der Vor-Ort-Begehung
- Analyse Beschlussvorlagen: Parken dominierendes Thema
- Analysen zu Kennzahlen und Strukturen der Verkehrsträger (MIV, ÖPNV, Rad, Fuß)
- Interventionsmaßnahmen

# Analyse & Arbeitsbericht

## ONLINE-BEFragung

In welchem Jahr sind Sie geboren? (n = 1174)



- Keine nachhaltigen Veränderungen durch Corona abzusehen
- Pkw: gute Erreichbarkeit, guter Straßenzustand, nimmt überhand
- ÖPNV: teuer, sicher, sauber, Verbesserungspotenziale vorhanden
- Rad: mehr und bessere Infrastruktur, Förderung gewünscht
- Fuß: Plätze/Straßen könnten mehr zum Zufußgehen einladen
- Rad (sowie Bus & Bahn) durchaus als Alternative vorstellbar

# Analyse & Arbeitsbericht

## SWOT-ANALYSE

Interne Faktoren	Stärken	Schwächen
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- gute Erreichbarkeit</li> <li>- guter Straßenzustand</li> <li>- gute Basis für ein attraktives Radnetz (Radialen und Tangenten, geringe Umwegung)</li> <li>- Umfangreiche Radverkehrsförderung von Bevölkerung gewünscht</li> <li>- Gute Verbindungsqualität des ÖPNV nach Düsseldorf</li> <li>- Sicherheit und Sauberkeit des ÖPNV</li> <li>- Mitwirkung bei neuen Technologien/Innovationen im ÖPNV</li> <li>- Recht gute Bedingungen im Fußverkehr (Erreichbarkeit/Abkürzungen, angemessene Querungen, oft auch Breite und ebene Oberfläche)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Pkw-Freundlichkeit (Straßennetz, Parkflächen, Parkkosten)</li> <li>- Überdurchschnittliche Wegelängen</li> <li>- Begrenzte E-Mobilitäts-Angebote (Ladenez, Fahrzeuge)</li> <li>- Begrenzte multi- und intermodale Angebote (Bike-/Carsharing, Mobilpunkte)</li> <li>- Fehlende Wertschätzung für den Radverkehr (wenig Kommunikation/Berichte, mangelhafte Reinigung und Räumung von Radwegen)</li> <li>- Ausbaubedarf von Fahrradabstellanlagen</li> <li>- Hohe Zutrittsbarrieren des ÖPNV (hohe Kosten, tlw. weite Distanzen zu Haltestellen)</li> <li>- Wenige kleinräumige Ziele zum Zufußgehen (Erholung, Aufenthalt, tlw. Nahversorgung)</li> </ul>
Externe Faktoren		
	Chancen	Aufholen
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- New Work -</li> <li>- Steigendes Gesundheitsbewusstsein -</li> <li>- Größere Bedeutung von Umwelt- und Klimaschutz sowie Nachhaltigkeit -</li> <li>- Mobilitätswandel (differenziert, multi-/inter-modal, Bike-Boom) -</li> <li>- Zunehmende Vernetzung (Konnektivität/Digitalisierung) -</li> <li>- Shared Mobility/Mikromobilität -</li> <li>- Lebensqualität -</li> <li>- 15-Minuten-Stadt -</li> <li>- Konzepte für die letzte Meile -</li> <li>- E-Mobility -</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ausbau und Aufwertung der Radwege (Verbindung von Alltag und Freizeit: Führung durch Grünanlagen, Komfort an Knotenpunkten, komfortable Breite)</li> <li>- Pflege und Wartung von Fußwegen und Straßen</li> <li>- Förderung von umweltfreundlichem, öffentlichen Verkehr</li> </ul>
	Risiken	Vermeiden
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Individualisierung/Personalisierung -</li> <li>- Demografischer Wandel -</li> <li>- 24/7-Gesellschaft -</li> <li>- Autonomes Fahren -</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Sichere Gestaltung von Radinfrastruktur (sichere Nutzung für Unerfahrene, Unsichere und mit Pedelec)</li> <li>- Entwicklung von Logistikkonzepten mit quartiersweiser Lieferung oder kleinräumigen Packstationen</li> </ul>

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



# Analyse & Arbeitsbericht

## BENCHMARKING

Mobilitätsentwicklungskonzept Stadt Neuss | Benchmarking

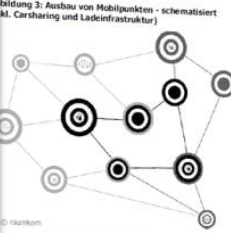
Verkehrsmittel	1-5 km		5-10 km		10-15 km		15-20 km		20-25 km		25-30 km	
	Anteil	Verkehrsmittel	Anteil	Verkehrsmittel	Anteil	Verkehrsmittel	Anteil	Verkehrsmittel	Anteil	Verkehrsmittel	Anteil	Verkehrsmittel
Pkw	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%
ÖPNV	2%	2%	2%	2%	2%	2%	2%	2%	2%	2%	2%	2%
Fuß	88%	88%	88%	88%	88%	88%	88%	88%	88%	88%	88%	88%
Andere	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%

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.

Mobilitätsentwicklungskonzept Stadt Neuss | Benchmarking



**Abbildung 3: Ausbau von Mobilitätspunkten - 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 Hybrid-Fahrzeuge. Teilweise liegen die Carsharing-Standorte – wie auch in Neuss – an **Mobilitäts/Mobilstationen**. Davon gibt es in Fürth aktuell sechs Standorte. An diesen markanten Punkten im Stadtgebiet (Hauptbahnhof, Innenstadt, Innenstadtladhalde, Innenstadtladhalde) finden mehrere Verkehrsangebote zusammen, so dass für die Menschen neben dem Carsharing auch unmittelbarer Zugang zum öffentlichen Stadtverkehr, Lademöglichkeiten und Abstellanlagen für Fahrräder besteht. Ihre Sichtbarkeit erhalten die Mobilitätspunkte durch auffällig gestaltete Stele, 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 anknüpfungspunkte im Stadtgebiet zu installieren. Das entwickelte Konzept des VRR bietet hierbei maßgebliche Maßnahmen und Handlungsansätze.

In puncto **Wegezwecke** 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 Handlungsmotivation wahrscheinlich, weil 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

Vergleichsstadt	Durchschnitt	Modal Split	Umweltfaktor	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 fußgängerunfreundlichsten Städte. 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 größere Wege 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 der gestädtebaulichen Betrachtung des Fußverkehrs sind städtische Erholungsflächen, die in Neuss Vergleich unterdurchschnittlich vorhanden sind. Hier liegt also das größte Potenzial im Fußverkehr.

Neuss steht – bei Nutzung der Indikatoren des *perpedesindex* – vergleichsweise gut dar. Als Benchmark 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 werden – soweit möglich – in ähnlicher Weise auf das Neusser Stadtgebiet transferiert werden. Auch kann in der Verkehrssicherheit weiter auf die Belange und den Schutz der Fußgehenden geachtet werden, so dass die Zahl der involvierten Erholungsflächen (Kleingartenanlagen, Sport- und Spielplätze, Grünanlagen, Parks).

Seite | 5

- 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
- Fußläufige Ziele schaffen

# 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, auch Jugend- & Senioren-Workshops vorgesehen
- **Mobilitätsideen-Wettbewerb** wird in Abstimmung vorbereitet und umgesetzt

# Themen aus den Ämtern

## AUSWAHL

- Gerade für ältere Menschen in den äußeren Stadtteilen: **Alternativen zum Auto** schaffen
- **Gebrochene Wegeketten** ermöglichen, z.B. P+R
- Innerstädtisches **Parken** neu organisieren (Tarife, Flächen, Zielgruppen)
- **Wegevermeidung** und Nutzungsmischungen anstreben
- **Sharing**-Angebote intensivieren



# Themen aus den Ämtern

## AUSWAHL

- Umweltfreundliche Mobilitätsangebote **einfach** gestalten
- **Aufenthaltsqualität** verbessern, z.B. als autofreie Innenstadt
- Kleinräumige **Nahversorgung** stärken
  
- Kinder meist stark vom Mobilitätsverhalten der Eltern geprägt
- Verkehrswende in ländlichen Bezirken schwerer als im Zentrum
- Aufklärung/Beteiligung/Transparenz bei Veränderungen wichtig

# Weitere Erkenntnisse

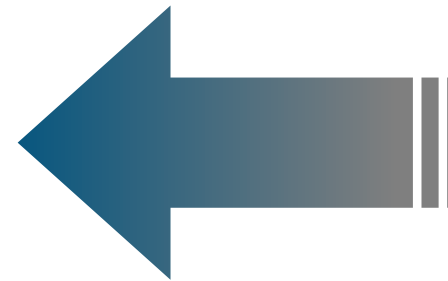
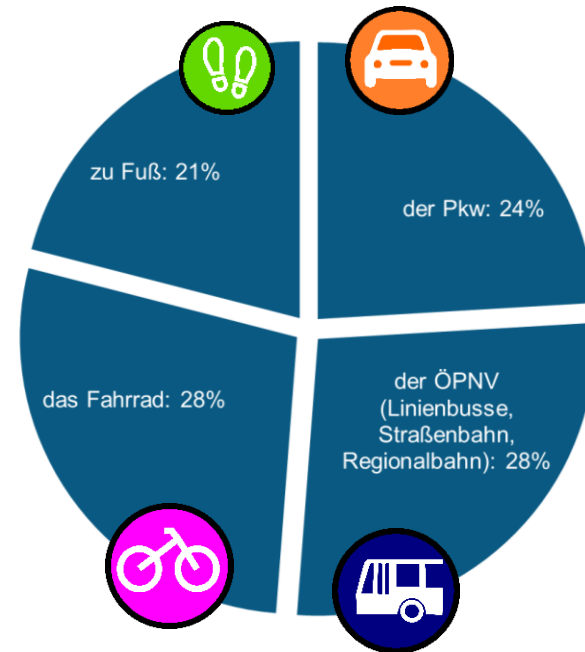
## AUSWAHL

- Gute Bedingungen für den Autoverkehr (BAB, direkte Verbindungen ins Zentrum, Parken, etc.)
- Solider ÖPNV mit Optimierungspotenzial (Einzugsbereiche, Tarife, Intermodalität)
- Radverkehr entwickelt sich (Radstreifen, Abstellanlagen, Verbindungen zw. Stadtteilen, etc.)
- Guter, aber nicht perfekter Fußverkehr (Gehwege, innerörtliche Pfade, Querungen, etc.)

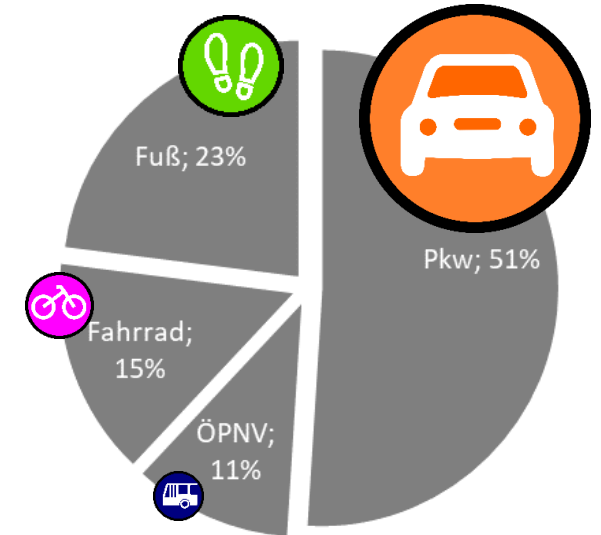
# Modal Shift

## ONLINE-BEFragung

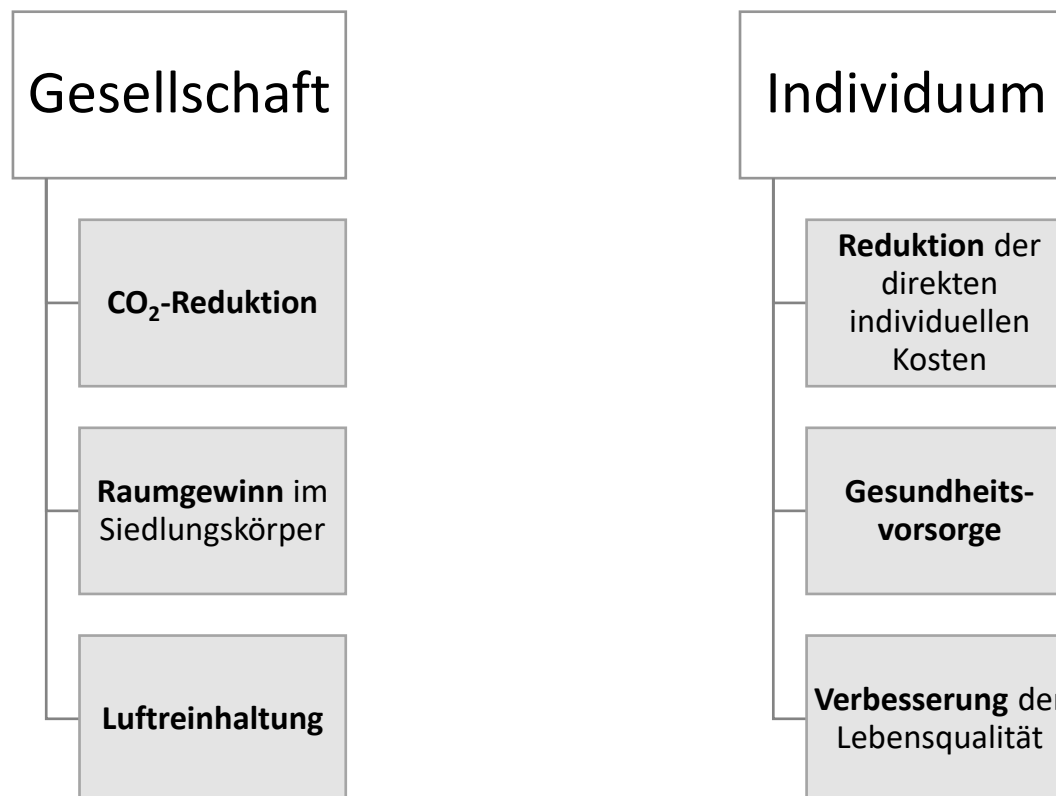
Welche Anteile der Verkehrsmittel wünschen Sie sich im Jahr 2035? Ich denke, dass die Verkehrsmittel im Jahr 2035 ungefähr folgende Anteile haben sollten:



### Modal Split aktuell



# Benefits Modal Shift







VIELEN DANK FÜR IHRE  
AUFMERKSAMKEIT!

***raumkom***

Max-Planck-Straße 18

54296 Trier

[www.raumkom.de](http://www.raumkom.de)