

Die Beteiligung der Menschen aus den Stadtteilen hat neben den kleinräumigen Anmerkungen auch grundsätzliche Probleme hervorgebracht, die entweder an vielen Orten parallel bestehen oder auf gesamtstädtische Verkehrsangebote zurückzuführen sind. Diese beiden Erkenntnisebenen werden im Folgenden unterschieden:

In den ‚globalen‘ Themen ist zuvorderst der ÖPNV zu nennen. Das (zu) hohe Preisniveau und die Komplexität des Tarifsystems ist vielfacher Kritikpunkt. Gleiches gilt für die Linienführung, die im Wesentlichen aus Radialen besteht. Die dadurch meist gute Anbindung der Innenstadt geht einher mit den sehr begrenzten Möglichkeiten auf tangentialen Verbindungen die Stadtteile untereinander mit dem öffentlichen Verkehr zu erreichen. Ebenfalls vielfach genannt ist die gute Pkw-Erreichbarkeit der Innenstadt, gleichzeitig wird in Zusammenhang damit auch mehrfach eine hohe Verkehrsbelastung der Ortsdurchfahrten (bzw. Hauptstraßen) angemerkt. In puncto Radverkehr wird vielfach – und in aller Regel in Bezug auf einige Streckenabschnitte – die Oberfläche und Breite der Radwege kritisiert, wodurch sich Sicherheitsbedenken ergeben. Zudem besteht ein Mangel an hochwertigen Rad-Abstellmöglichkeiten in der Innenstadt.

Für die Zukunft stellen sich die Menschen eine Flexibilisierung und Verdichtung der Verkehrsangebote vor, d.h. den (kleinräumigeren) Ausbau von Sharing-Angeboten, einen bedarfs-orientierten ÖPNV, quartiersbezogene Mobilpunkte, Ausbau von Ladeinfrastruktur, etc. In diesem Gedanken der Verdichtung lässt sich auch die Ausweitung von Wochenmärkten und/oder Einkaufsmöglichkeiten für Güter des täglichen Bedarfs nennen. Konkret zum ÖPNV besteht der dringliche Wunsch nach (ergänzenden) Ringlinien, auch ein Ausbau der Bedarfs- und Sonderverkehre zu Freizeitzielen und Veranstaltungen ist vorzusehen. Beim Radverkehr ist flächendeckend neben dem Ausbau der Radwege (mit Blick vor allem auf Breite und Oberflächen-Beschaffenheit) die Abstell-Infrastruktur zu verbessern. Für die Innenstadt wurde dazu mehrfach angeregt Flächen in den Parkhäusern für sichere und hochwertige Abstellanlagen bereitzustellen, bestenfalls als Radboxen. Auch in den Wohnquartieren sollen private und öffentliche Abstellmöglichkeiten ausgebaut werden. Private Anlagen sollen dabei gerne auch im öffentlichen Raum gesammelt bereitstehen und/oder über ein Förderprogramm unterstützt werden. Insgesamt sollte der Fokus auf dem Umweltverbund liegen, wobei der Pkw weiterhin als relevantes Verkehrsmittel betrachtet werden soll.

Aus den Stadtteilen folgend eine Auswahl weiterer Themen zur aktuellen und zukünftigen Mobilität:

Rosellen

Hier liegen die größten Probleme beim ÖPNV, insbesondere die ausbaufähige Anbindung Richtung Innenstadt und Düsseldorf. Linie SB53 wird als gutes Angebot eingeschätzt. Es gibt eine hohe Verkehrsbelastung durch den MIV (insbesondere in den Morgenstunden und innerörtlich). Zum Radverkehr wird vor allem die gute Nutzbarkeit der zwischenörtlichen Verbindungen positiv angemerkt. Der Fußverkehr stellt sich insgesamt unproblematisch dar. Es wird auch darauf verwiesen, dass der ÖPNV aktuell nicht erlaubt, mehrere Ziele hintereinander praktikabel zu erreichen, wodurch die Wahl öfter als gewünscht auf den (flexiblen) Pkw fällt.

Für die Zukunft wird gewünscht, dass – auch im Sinne der Verkehrsvermeidung – weitere Arbeitsplätze im Neusser Süden aufgebaut werden, z.B. durch eine Dezentralisierung der Verwaltungsstandorte. Im ÖPNV sollte der Übergang der Verbundgrenzen verbessert werden sowie die Bedienung zu den Tagesrandzeiten ausgeweitet werden.

Morgensternsheide / Furth-Mitte / Furth-Nord / Weißenberg / Vogelsberg

(zusammengelegt aufgrund Minder-Teilnahme für Furth-Nord und Vogelsang)

Im Neusser Norden wird die gute Pkw-Erreichbarkeit des Flughafens Düsseldorf und die Anbindung an das Fernstraßennetz angemerkt. Gleichzeitig wird hier eine generelle Parkproblematik festgestellt. Darüber hinaus wird das Fehlen von Lade-Infrastruktur und Carsharing-Angeboten kritisiert. Im ÖPNV besteht eine gute Erreichbarkeit in die Innenstadt, allerdings wird die Barrierefreiheit nicht flächendeckend gewährleistet. Sowohl das Radwegenetz als auch die Abstell-Infrastruktur werden als lückenhaft beschrieben. Die Besorgnis wird geäußert, dass jetzt Konzepte und Lösungen geschaffen werden müssen, die den kommenden Generationen zugutekommen.

Für die Zukunft sind die Voraussetzungen für eine Zunahme der E-Mobilität zu schaffen. Auch die Vernetzung der Verkehrsträger untereinander wird als notwendig eingeschätzt, damit zusammenhängend auch ihre Bündelung in einer App. In technologischer Sicht sind autonome Angebote voranzutreiben, z.B. Kleinbusse, Hol- und Bringdienste, Pkw. Für die Planung wird darauf verwiesen, dass die Verwaltung feiner gegliedert werden sollte, um spezialisierte Planungen anstellen zu können.

Furth-Süd

Dem Stadtteil wird eine grundsätzlich gute Nutzbarkeit des ÖPNV attestiert, wobei auch auf eine schlechte Erreichbarkeit der Außenbezirke hingewiesen wird. Das Bahnhofsumfeld wird als Angstraum beschrieben, vor allem nachts. Die nähräumliche Anbindung (z.B. Richtung Innenstadt) wird insgesamt als gut bewertet, allerdings wird hiervon der Radweg Richtung Innenstadt ausgenommen. Zudem wird auf Unfallpunkt und Diebstahlproblematik (Fahrräder) am Berliner Platz hingewiesen.

Für die Zukunft wird eine Beratung zu den digitalen Angeboten gewünscht, z.B. in Hinblick auf die Buchung von Fahrkarten für Nah- und Fernverkehr. Der Zustand der Radwege an Venloer/Further Straße sollte verbessert werden. Auch kostenfreie Quartiersparkplätze werden gewünscht.

Barbaraviertel / Hafengebiet / Hammfeld

Der Zustand der Radwege wird insbesondere an den Hauptachsen als schlecht oder gar gefährlich beschrieben. Über die Verkehrsmittel hinweg wird eine fehlende Verbindung unter den Stadtteilen angemerkt. Der ÖPNV wird hier zusätzlich als problematisch bewertet, wobei die Anbindung an die Hauptbahnhöfe in Neuss und Düsseldorf positiv hervorgehoben wird. Die Erreichbarkeit der drei Stadtteile mit dem Pkw ist ebenfalls gut, wobei in diesem Zusammenhang auch die Lärmbelastung der Düsseldorfer Straße thematisiert wird. Insgesamt fühlen sich die Stadtteile weniger zu Neuss gehörend. Auch wird darauf verwiesen, dass für einen Teil der Menschen deren finanzielle Möglichkeiten die Nutzung von Mobilitätsangeboten bereits begrenzen.

Gewünscht wird der Ausbau des oberirdischen Straßenbahnnetzes sowie in der ÖPNV-Tarifierung auch die günstigere und einfachere Möglichkeit weitere Personen oder Fahrräder mitzunehmen. Neben dem Anschluss des Hafenbetriebs an den öffentlichen Verkehr wird auch der Ausbau der Radschnellwege gefordert, über eine nördliche und südliche Achse, die die Innenstädte von Neuss und Düsseldorf verbinden. Im Straßennetz sollen die Hauptachsen mit T50 versehen sein, Straßen abseits davon sollen mit T30 geführt werden.

Gnadental / Grimlinghausen / Uedesheim

Auf den Hauptverkehrsstraßen wird hier im Kontext der Verkehrsbelastung besonders auch der Schwerverkehr erwähnt, zudem auch die Problematik, dass Störungen der Autobahn sich in teilweise starkem Maße auf die innerörtlichen Verkehrswege auswirken. Grundsätzlich zeigt sich, dass die gute Straßenverkehrs-Anbindung auch den Nachteil der großen Barrierewirkung durch die Ortsdurchfahrt mit sich bringt. Hierbei ist besonders auch der (querungswillige) Fuß- und Radverkehr beeinträchtigt. Trotzdem wird die gute Erreichbarkeit von Naherholungsgebieten durch Fuß- und Radverkehr angemerkt. In Bezug auf aktuelle und zukünftige Planungen werden die langen Planungs- und Umsetzungszeiträume mit Sorge wahrgenommen.

Für die Zukunft besteht der Wunsch den Radverkehr auf T30-Straßen grundsätzlich zu bevorzugen. Zur Entlastung der Straßen sollen Verkehre vermehrt in die Luft verlagert werden, bspw. Paketzustellung über Drohnen von (Micro-)Hubs aus. Für den Pkw-Verkehr sollen grundsätzlich weniger Parkflächen ausgewiesen werden, wobei gleichzeitig zu bedenken ist, Anwohner-Parkplätze nicht nur in der Innenstadt auszuweisen. Neben der Ausweitung von Tempolimits soll der Schwerverkehr weitestgehend auf Autobahn- und Bundesstraßennetz verlagert werden. Die Zukunft des ÖPNV sollte in kleinteiligen und autonom fahrenden Bedarfsverkehren liegen.

Norf / Erfttal

Während die Erschließung durch den ÖPNV in Erfttal zufriedenstellend ist, wird die Taktung des ÖPNV in Derikum bemängelt. In Norf besteht eine große Barrierewirkung durch die Bahnlinie, zudem wird die Qualität der Unterführung am Bahnhof kritisiert. Das Geschwindigkeitsniveau auf der Euskirchener Straße in Erfttal wird als zu hoch eingeschätzt. Mit Blick auf das Zentrum wird eine zu starke Massierung aller Verkehre festgestellt. Auch die oft fehlende Disziplin bei Nutzung der E-Scooter wird angemerkt.

Generell wird gewünscht, den Radverkehr zukünftig konzeptioneller/großräumiger zu denken und weniger anhand kleinräumiger Einzelmaßnahmen. Auch ein Sanierungsprogramm für Radwege sowie ein in die SWN-Angebote integriertes, städtisches Fahrradverleihsystem wird angedacht. Der ÖPNV sollte durch einen kleinräumigen Null-Tarif attraktiver gestaltet werden für Kurzstrecken. In der Innenstadt sollte die Straßenbahn auf die Bustrasse verlegt und Rad- und Fußverkehr separiert werden. Für die Attraktivität der Innenstadt wird die Erreichbarkeit als wesentliches Kriterium eingeschätzt, sodass Stellplätze und ausgebaut P+R-Angebote vorzusehen sind. Darüber hinaus wird die stärkere Berücksichtigung von Geschlechter-Ansprüchen in der Planung gewünscht.

Weckhoven / Hoisten / Speck-Wehl-Helpenstein

Kritisiert wird hier eine indirekte Linienführung des ÖPNV in die Innenstadt und die teilweise fehlende Möglichkeit Tickets zu kaufen (Bhf. Weckhoven). Die Linie SB 53 wird als gute Ergänzung bewertet. Die Ortsdurchfahrten sind von einer hohen Verkehrsbelastung geprägt. Insgesamt wird eine gute Erreichbarkeit der innerörtlichen Ziele (Einkaufsmöglichkeiten, Schule) mit Rad- und Fußverkehr angemerkt. Trotzdem werden teilweise mangelhafte Beleuchtung der Fuß- und Radwege sowie Wurzelschäden an der Oberfläche der Radwege angeführt.

ÖPNV-Angebote – insbesondere die SB 53 – sollten verstärkt beworben werden. Zudem sollte der SPNV in die südlichen Stadtteile ausgebaut werden. Auch die Elektromobilität sollte

verstärkt angegangen werden, sowohl in Bezug auf die Ladeinfrastruktur als auch die Fahrzeuge, hier konkret genannt auch der ÖPNV. Der Radverkehr sollte gefördert werden durch mehr Radschnellwege, die die Nachbarstädte an die Neusser Innenstadt anbinden und (Lasten-)Radverleih-Angebote. An den Ortsdurchfahrten soll die Durchlässigkeit durch mehr Querungsmöglichkeiten erhöht werden.

Grefrath / Stadionviertel / Westfeld / Reuschenberg / Holzheim

(zusammengelegt aufgrund Minder-Teilnahme für Reuschenberg und Holzheim)

Insgesamt wird die Taktung des ÖPNV kritisiert, wobei u.a. Stundentakt und Anbindungen am Bhf. Holzheim kritisiert werden. Demgegenüber werden die direkter fahrenden Regiobusse und die Anbindung über die S-Bahn nach Düsseldorf als positiv bewertet. Im Radverkehr ist das Netz innerorts und außerorts teilweise lückenhaft, auch die (fehlende) Beschilderung erschwert den Weg mit dem Fahrrad in die Innenstadt. Hinsichtlich des Fußverkehrs bestehen gute Bedingungen, innerörtliche Pfade und Gassen sorgen in Holzheim für gute Erreichbarkeit.

Der zukünftige ÖPNV sollte mit kleineren Einheiten/Bussen eine bessere Taktung ermöglichen oder Flexibilisierung durch Rufbusse. Die Elektromobilität soll durch öffentliche und private Ladeinfrastruktur verbessert werden – dabei bestehen Bedenken, dass die auftretende Belastung das heutige Stromnetz überfordert. Einkaufsverkehre sollen durch kollaborative Angebote reduziert werden. Bei der Neugestaltung von Straßen und Plätzen sollen zukünftig Radverkehrsbedarfe stärker berücksichtigt werden, insbesondere mit Verweis auf die besonderen Bedarfe von Lastenrädern und Pedelecs.

Dreikönigenviertel / Augustinusviertel / Selikum/ Pomona

Bemängelt wird aktuell für gleichsam alle Verkehrsmittel ein fehlender Verkehrsfluss, d.h. Stop-and-go, der u.a. ausgelöst wird durch die Schaltung der Lichtsignalanlagen. Die dichte Bebauung und der wenige verfügbare Raum sorgen für ein Missverhältnis von Parkraum und Parkbedarf sowie fehlenden Platz für Ladeinfrastruktur auf privatem Raum. Teilweise sind die Fußwege (zu) schmal und haben Mängel beim Oberflächenzustand. Der Ausbau der Fahrradinfrastruktur wird grundsätzlich positiv gesehen, wobei die Radwege (aufgrund des Platzmangels) vermehrt zugeparkt werden. Ebenfalls positiv gesehen werden die Sharing-Angebote, wenngleich diese eher der Nutzung durch Gäste (statt durch die Einwohnerinnen und Einwohner) zugesprochen werden. Insgesamt werden Anbindung und Erreichbarkeit als zufriedenstellend bewertet.

Bestimmendes Thema (und Einschränkung) ist der begrenzte Raum, der allen Verkehrsmittel und Stadtfunktionen zur Verfügung steht. Um die Situation zu entspannen, wird angeregt, Quartiersgaragen zu installieren – auch unter dem Bewusstsein, dass die notwendigen Flächen aktuell kaum vorhanden sind – das Parken in den Parkhäusern attraktiver zu gestalten, um den öffentlichen Straßenraum frei zu machen. Im Zuge von Sanierungsmaßnahmen soll der Straßenraum neu verteilt werden und wo weiterhin nicht ausreichend Platz für separierte Wege für Rad- und Fußverkehr verfügbar ist, soll das Tempo reduziert und der Radverkehr gleichwertig auf der Straße geführt werden, ggf. auch als Fahrradstraße. Um die Innenstadt sollte eine Ringstraße als Einbahnstraße angelegt werden, um den MIV besser aus dem Zentrum zu halten bzw. ihn zu bündeln. Der ÖPNV sollte durch Kleinbusse im Linienverkehr verdichtet werden und generell sollte die Verknüpfung aller Verkehrsangebote verstärkt werden. Der Verkehrsfluss sollte durch dynamische, verkehrabhängige LSA-Steuerungen und digitale Beschilderung verbessert werden. Die Umsetzung von Maßnahmen sollte unter der Maxime erfolgen, dass die langfristigen Ziele im Vordergrund stehen, d.h. nicht immer muss kurzfristige Wirkung entfaltet werden.

Innenstadt

In der Innenstadt besteht besondere Besorgnis, dass im Zuge der Mobilitätswende nicht die Bedürfnisse aller Menschen, insbesondere der Gewerbetreibenden sowie Anwohnerinnen und Anwohner, berücksichtigt werden. Die Nicht-Einhaltung der Verkehrsberuhigung, besonders im Schulumfeld, wird kritisiert. Zufriedenstellend ist die Vielfalt an Mobilitätsmöglichkeiten, die im Zentrum der Stadt bestehen, konkret benannt werden dabei MIV und ÖPNV. Allerdings bestehen durchaus Schwierigkeiten in der Anbindung der umliegenden Stadtteile in den Randzeiten, grundsätzlich sind allerdings sowohl die Zentren der umliegenden Städte als auch die umliegenden Stadtteile gut zu erreichen. Mehrfach genannt sind Probleme mit der Barrierefreiheit am Hauptbahnhof. Zudem wird das Fehlen von Mobilitätspunkten/-stationen moniert.

Für die Zukunft sind im ÖPNV sowohl das Angebot als auch die Preise zu verbessern, z.B. durch Oberleitungsbusse und veränderte Tarifstrukturen. Aktuelle Durchmesserlinien sollten nicht durch die Innenstadt geführt werden. Maßnahmen sollten mit Verkehrsversuchen getestet werden, verbunden mit gewissenhafter Evaluation. Die Ladeinfrastruktur sollte sowohl im Privaten wie auch im Öffentlichen ausgebaut werden, generell sollte z.B. bei den Antriebsarten Offenheit bestehen. Es sollte ein verstärktes Parkmanagement geben, z.B. im Hinblick auf die Aspekte Kosten und Verfügbarkeit von Anwohner-Parkplätzen. Insgesamt sollte die Wahlfreiheit zwischen Mobilitätsoptionen bestehen, allerdings in klimaverträglicherer Art.