

# Mobilitäts- entwicklungskonzept

der Stadt Neuss



**raumkom**

**spitzenkraft.berlin**



**raumkom** – Institut für Raumentwicklung und Kommunikation  
Max-Planck-Straße 18  
54296 Trier  
info@raumkom.de

und

**spitzenkraft.berlin** – Dipl.-Geogr. Johannes P. Reimann  
Sickingenstraße 55  
10553 Berlin  
nachricht@spitzenkraft.berlin

**Autoren:**

Dr. Christian Muschwitz  
Prof. Dr. Heiner Monheim  
Fabio Baque  
Fabian Bauer  
Dahlia Busch (Stadt Neuss)

im Auftrag der

**Stadt Neuss**  
Amt für Stadtplanung  
Michaelstraße 50  
41460 Neuss

Ansprechpartner: Dahlia Busch  
02131 – 90 39 6116  
dahlia.busch@stadt.neuss.de

Stand: Dezember 2022

# Inhalt

<b>ABBILDUNGEN .....</b>	<b>6</b>
<b>TABELLEN .....</b>	<b>8</b>
<b>TEIL A – HINTERGRUND UND PROZESS .....</b>	<b>9</b>
<b>1 Ausgangslage .....</b>	<b>9</b>
<b>2 Rahmensetzende Faktoren und Zielrichtung.....</b>	<b>10</b>
<b>3 Methodik und Projektentwicklung .....</b>	<b>11</b>
3.1 Bürgerbeteiligung .....	12
3.1.1 Online-Befragung: Meine Mobilität – Meine Zukunft.....	12
3.1.2 Workshops auf Stadt-/Orsteilebene.....	14
3.1.3 Jugendmobilitätsforum .....	19
3.1.4 Beteiligung von Senioren und Menschen mit Beeinträchtigung .....	20
3.1.5 Mobilitätsideen-Wettbewerb .....	24
3.1.6 Mobile-Open-Days 2021, Neuss elektrisch und Umweltmarkt 2022 .....	24
3.1.7 Verkehrsversuch Sebastianusstraße .....	26
3.2 Beteiligung Fachämter und Politik.....	28
3.2.1 Verwaltungsinterner Arbeitskreis .....	28
3.2.2 Prozessbegleitender Beirat (Unterausschuss Mobilität).....	28
3.2.3 Abstimmung mit dem Auftraggeber .....	29
3.2.4 Sichtung von Anträgen und Beschlussvorlagen vor und während der Projektlaufzeit .....	29
3.3 Auswertung Grundlagendaten und Recherche .....	31
3.3.1 Ortsbegehungen .....	31
3.3.2 Auswertung Planwerke und Daten .....	31
<b>TEIL B - ANALYSE.....</b>	<b>33</b>
<b>1 Raumbezogene Einordnung .....</b>	<b>33</b>
1.1 Lage und Erreichbarkeit der Stadt Neuss.....	33
1.2 Topographie und Flächennutzung.....	34
1.3 Bevölkerungsstatistik und Einwohnerverteilung.....	35
1.4 Pendlerverflechtungen.....	36
<b>2 Mobilität in Neuss – Status Quo .....</b>	<b>38</b>
2.1 Anteile der Verkehrsmittel am Verkehrsaufkommen und Verfügbarkeit .....	38
2.2 Motorisierter Individualverkehr (Status Quo) .....	42
2.2.1 Kfz-Bestand .....	43
2.2.2 Straßenverkehrsnetz.....	45
2.2.3 Ruhender Verkehr .....	47
2.2.4 Befragungsergebnisse .....	49
2.2.5 Vor-Ort-Impressionen (Straßenraumgestaltung).....	51

2.3 ÖPNV – Stadtbusverkehr (Status Quo).....	53
2.3.1 Liniennetz.....	54
2.3.2 Nahverkehrsplan .....	55
2.3.3 Detailanalyse Einzugsgebiete.....	56
2.3.4 Detailanalyse Bedienungshäufigkeit .....	58
2.3.5 Kombinierte Darstellung der Bedienungsqualität .....	61
2.3.6 Reisezeiten und Reisezeitverhältnisse.....	63
2.3.7 Tarifstruktur und Preisniveau .....	65
2.3.8 Befragungsergebnisse ÖPNV .....	67
2.3.9 Vor-Ort-Impressionen (Bushaltestellen).....	68
2.4 ÖPNV – Schienenverkehr (Status Quo).....	70
2.4.1 Liniennetz und Bedienungshäufigkeit .....	70
2.4.2 Vor-Ort-Impressionen (Bahnhöfe).....	71
2.5 Radverkehr (Status Quo).....	74
2.5.1 Radverkehrsinfrastruktur.....	78
2.5.2 Fahrradabstellanlagen .....	80
2.5.3 Befragungsergebnisse .....	81
2.5.4 Vor-Ort-Impressionen (Radverkehrsführung und Abstellanlagen).....	83
2.6 Fußverkehr (Status Quo) .....	85
2.6.1 Fußverkehrsinfrastruktur .....	85
2.6.2 Nahversorgung .....	87
2.6.3 Befragungsergebnisse .....	88
2.6.4 Vor-Ort-Impressionen.....	89
2.7 Wirtschaftsverkehr .....	91
2.7.1 Lenkung von Wirtschaftsverkehren .....	91
2.7.2 KEP-Mikrologistik.....	92
2.7.3 Lastenrademissionen .....	94
<b>TEIL C – STRATEGIE UND LEITBILD .....</b>	<b>95</b>
<b>1 Ziele des Mobilitätsentwicklungskonzepts 2035 .....</b>	<b>95</b>
1.1 Ziel 2035: Harmonischer Modal-Split.....	95
1.2 Differenzierte Zielerreichung .....	96
1.2.1 Motorisierter Individualverkehr .....	97
1.2.2 Radverkehr.....	97
1.2.3 Fußverkehr .....	98
1.2.4 Öffentlicher Personennahverkehr .....	98
1.2.5 75 % Umweltverbund als Zielgröße .....	99
<b>2 Leitbild .....</b>	<b>99</b>
<b>3 Strategie.....</b>	<b>101</b>

<b>TEIL D – MAßNAHMEN UND UMSETZUNG .....</b>	<b>103</b>
<b>1 Fußverkehr .....</b>	<b>104</b>
<b>2 Radverkehr.....</b>	<b>105</b>
<b>3 Öffentlicher Personennahverkehr und Neue Mobilität .....</b>	<b>108</b>
<b>4 Straßenverkehr .....</b>	<b>108</b>
<b>5 Öffentlicher Raum .....</b>	<b>109</b>
<b>6 Mobilitätsmanagement .....</b>	<b>110</b>
<b>7 Kommunikation / Aktive Teilnahme.....</b>	<b>110</b>
<b>8 Werkzeugkasten-Inhalt .....</b>	<b>111</b>
<b>9 Umsetzungsstrategie .....</b>	<b>113</b>
<b>QUELLENVERZEICHNIS.....</b>	<b>117</b>
<b>ANHÄNGE .....</b>	<b>118</b>
<b>Eingänge Ideenwettbewerb.....</b>	<b>118</b>

# Abbildungen

Abbildung 1:	Schema Projektablauf.....	11
Abbildung 2:	Wunsch-Modal Split 2035 der Neusser Bevölkerung.....	13
Abbildung 3:	Ergebnispräsentation des Jugendforums im Ratssaal.....	19
Abbildung 4:	Podiumsdiskussion im Anschluss der Vortragsreihe.....	25
Abbildung 5:	Blick über den Veranstaltungsplatz.....	25
Abbildung 6:	Neuss vor Ort bei der Neuss elektrisch 2022.....	26
Abbildung 7:	Ein verkehrsberuhigter Bereich wie die Sebastianusstraße lässt sich auch gut für körperliche Bewegung nutzen, etwa zum Tanzen. ....	27
Abbildung 8:	Recherche-Ergebnis aus dem Ratsinformationssystem.....	29
Abbildung 9:	Überregionale Erreichbarkeit der Stadt Neuss.....	33
Abbildung 10:	Flächennutzung im Neusser Stadtgebiet.....	34
Abbildung 11:	Einwohnerdichte in den Neusser Stadtteilen.....	35
Abbildung 12:	Ein- und Auspendlerbewegungen in Neuss.....	37
Abbildung 14:	Modal Split im Vergleich.....	38
Abbildung 15:	Verkehrsmittelverfügbarkeit pro Haushalt.....	40
Abbildung 16:	Verkehrsmittelnutzung in der Alltagsmobilität.....	41
Abbildung 17:	Kraftfahrzeugbestand und -dichte in Neuss.....	43
Abbildung 18:	Entwicklung des Kraftfahrzeugbestands in Neuss.....	43
Abbildung 19:	Pkw-Dichte nach statistischen Bezirken.....	44
Abbildung 20:	Regionales Straßenverkehrsnetz.....	46
Abbildung 21:	Verkehrsstärkenkarte NRW - Ausschnitt.....	47
Abbildung 22:	Befragungsergebnisse zum Pkw-Verkehr.....	50
Abbildung 23:	Netzplan Stadtbus Neuss.....	54
Abbildung 24:	Netzplan Stadtbus Neuss mit innerstädtischer Achse (rot) und davon abzweigenden Linienverläufen (gelb).....	55
Abbildung 25:	Einzugsgebiete der ÖPNV-Haltestellen mit Mindestbedienung im Halbstundentakt.....	57
Abbildung 26:	Abfahrtshäufigkeiten der Stadtbushaltestellen.....	60
Abbildung 27:	Darstellung der Haltestellenabfahrten pro km <sup>2</sup> Siedlungsfläche.....	62
Abbildung 28:	Reisezeiten und Reisezeitverhältnisse MIV/ÖPNV.....	64
Abbildung 29:	Befragungsergebnisse zum ÖPNV.....	67
Abbildung 30:	Verkehrsmittel-Verfügbarkeit.....	74
Abbildung 31:	Bestehender Radverkehrsplan der Stadt Neuss, Stand Juni 2022.....	75
Abbildung 32:	Verbindungsqualität des Radnetzes.....	77
Abbildung 33:	Gesamtdarstellung Radverkehrsnetz und Planungshorizonte.....	78
Abbildung 34:	Befragungsergebnisse zum Fußverkehr.....	88

Abbildung 35:	Per Restriktion vom LKW-Routing ausgeschlossene Straßenzüge in der Innenstadt.....	92
Abbildung 36:	Schematische Darstellung der Standortsuche (IHK).....	92
Abbildung 37:	Suchareale und potenzielle Standorte in Neuss (IHK) .....	93
Abbildung 38:	Szenarien von CO <sub>2</sub> e- und NO <sub>x</sub> -Einsparpotenzialen durch Mikro-Depots in Neuss .....	94
Abbildung 39:	Aktueller Modal Split in Neuss und Ziel 2035.....	95
Abbildung 40:	Entwicklung des Modal Split in Freiburg im Breisgau.....	96
Abbildung 41:	Leitbild der Neusser Mobilität bis 2035 .....	100
Abbildung 42:	Zielgröße Modal Split 2035 .....	102
Abbildung 43:	Raumeinheiten der Stadt Neuss.....	103
Abbildung 44:	Anwendungsprinzip Werkzeugsteckbriefe der Stadt Neuss .....	104
Abbildung 45:	Handlungsfelder der Neusser Mobilität .....	104
Abbildung 46:	Grundlage für ein hierarchisches Radverkehrsnetz der Stadt Neuss.....	107

## Tabellen

Tabelle 1:	Kritikpunkte ÖPNV bei Seniorinnen/Senioren und Menschen mit Beeinträchtigung .....	20
Tabelle 2:	Kritikpunkte MIV bei Seniorinnen/Senioren und Menschen mit Beeinträchtigung .....	21
Tabelle 3:	Kritikpunkte Radverkehr bei Seniorinnen/Senioren und Menschen mit Beeinträchtigung .....	22
Tabelle 4:	Kritikpunkte Fußverkehr bei Seniorinnen/Senioren und Menschen mit Beeinträchtigung .....	23
Tabelle 5:	Modal Split im Vergleich.....	38
Tabelle 6:	Pkw-Parkflächen in Innenstadtnähe .....	48
Tabelle 7:	Park+Ride (P+R) und Mitfahrerparkplätze (P+M).....	49
Tabelle 8:	Darstellung der Tariflogik.....	65

# Teil A – Hintergrund und Prozess

## 1 Ausgangslage

Um den gegenwärtigen Herausforderungen im Zuge des Klimawandels und der knapper werdenden Ressourcen auch im Verkehrssektor adäquat begegnen zu können, ohne Mobilität einzubüßen, hat die Stadt Neuss ein Mobilitätsentwicklungskonzept (MEK) erstellen lassen. Damit verbindet sich gleichzeitig die Chance auf attraktivere öffentliche Räume, mehr Wohn- und Aufenthaltsqualität und eine insgesamt lebenswerte Stadt.

Das Mobilitätsentwicklungskonzept der Stadt Neuss (MEK) zeigt als rahmengebendes Konzept eine Schrittfolge an Maßnahmen, die es mutig zu gehen gilt, um die übergeordneten Ziele zu erreichen. Hierfür gibt es Werkzeuge aus heutiger Perspektive an die Hand, die auch künftige Anpassungen erlauben.

Die Neusser Verkehrsinfrastruktur stößt vielerorts an ihre Leistungsfähigkeit. Änderungen im Mobilitätsverhalten führten bislang zu einer stetigen Verkehrszunahme und seitens des Umweltschutzes steigt der Anspruch an eine nachhaltige, ressourcenschonende Mobilität. Eine gesamtstädtische, konzeptionelle Auseinandersetzung mit dem städtischen Verkehr ist letztmals mit dem im Jahr 2005 durch den Rat der Stadt Neuss beschlossenen Verkehrsentwicklungsplan und im Kontext des Flächennutzungsplanes mit der ›Neubewertung von netzergänzenden Maßnahmen im Hauptverkehrsstraßennetz der Stadt Neuss‹ im Jahr 2013 erfolgt. Gleichzeitig ist in den letzten Jahren kein signifikanter Trend hin zu einer verstärkten Nutzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel zu erkennen. Der Anteil des motorisierten Individualverkehrs ist seit 1990 nahezu konstant. Das Mobilitätsentwicklungskonzept soll die Planungen zukunftssicher und umweltfreundlich machen und Impulse für eine reale Veränderung hin zum Umweltverbund setzen.

Mit dem **Integrierten Klimaschutzkonzept**<sup>1</sup> hat sich die Stadt Neuss bereits Ziele gesetzt um 2035 klimaneutral zu werden. Der Verkehr ist eine wichtige Stellschraube, um CO<sub>2</sub> Emissionen einzusparen. (Ergebnisse IKK: Verbrennermotoren im Stadtgebiet reduzieren, Anteil emissionsfreier MIV steigern, Umweltverbund steigern, insbesondere Rad- und Fußverkehr, Güterverkehre vermehrt auf die Schiene...). Eine moderne Verkehrspolitik ist der beste Klimaschutz.

Das Land NRW hat sich zum Ziel gesetzt Fahrradland Nr. 1 zu werden. Auch deswegen hat NRW das Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz (**FaNaG**) verabschiedet, dass nun seit dem 01.01.2022 in Kraft getreten ist. Unter anderem stellt es somit beide Verkehrsarten in ihrer Wichtigkeit auf eine Stufe mit dem Straßenverkehr und formuliert als Ziel die Stärkung des Fuß- und Radverkehrs, um einen landesweiten Radverkehrsanteil von 25% zu erreichen. Ein weiteres formuliertes Ziel betrifft die Verkehrssicherheit Vision von Null Verkehrstoten („Vision Zero“). Hierzu unterstützt das Land vor einer noch nie dagewesenen Förderkulisse mit einem flankierenden Aktionsplan ihr Vorhaben.

Die Kommunen spielen hierbei auch im regionalen Verbund die entscheidende Rolle, da hier die meisten Wege zurückgelegt werden. Um den notwendigen Wandlungsprozess einzuleiten,

---

<sup>1</sup> <https://www.neuss.de/leben/umwelt-und-gruen/klima-und-energie/konzepte-fachinformationen/integriertes-klimaschutzkonzept/entwurf-integriertes-klimaschutzkonzept.pdf>

bedarf es einer Neugestaltung des öffentlichen Raumes und bietet gleichzeitig die Chance für die Gestaltung einer auch zukünftig lebenswerten Stadt.

Ohne diese notwendige Veränderung (Neuverteilung des öffentlichen Raumes zugunsten des Umweltverbundes und der Aufenthaltsqualität) wird sich in Neuss nichts verändern. Das bedeutet aber auch eingeübte, teilweise liebgewonnene bequeme Gewohnheiten ablegen zu müssen. Hier ist es die gesellschaftliche Pflicht der Entscheider für das Wohl Aller klare Schritte nach vorne zu gehen. Entscheidungen und Beschlüssen müssen auch Taten folgen. In was für einem Neuss möchte die Bevölkerung zukünftig leben? Sind wir als Lebens- und Wirtschaftsstandort zukünftig gut aufgestellt? Was muss jetzt getan werden, um den Herausforderungen adäquat zu begegnen? Können wir unser jetziges Handeln vor den kommenden Generationen rechtfertigen?

Veränderungen sind immer herausfordernd, oft ist es aber besser die Schritte selbstbestimmt, koordiniert und rechtzeitig zu gehen, bevor einen die Konsequenzen des Ausharrens einholen.

## **2 Rahmensetzende Faktoren und Zielrichtung**

Ein Trend, der sich in annähernd allen modernen Industriegesellschaften zeigt und kaum zukunftsfähig ist, besteht in der wachsenden Mobilität der Gesellschaften. Das heißt, die Menschen legen mehr und weitere Wege zurück und sie sind immer stärker auch in Randzeiten (Tages- und Wochenrandzeiten) mobil. Dieses Phänomen führt dazu, dass Infrastrukturen und ihre Kapazitäten immer schneller an ihre Grenzen kommen und dass sich eine Rast- und Ruhelosigkeit der Stadt- und Siedlungsräume ergibt, mit weitreichenden Einschränkungen der Lebensqualität, durch Lärm und Licht, Trennwirkungen und Schadstoff-Emissionen, Ressourcenverbrauch und Flächeninanspruchnahme.

*Daher sind Städte und Gemeinden gut beraten, wenn sie eine ressourcenschonende Mobilität anstreben.*

Um eine nachhaltige und somit zukunftsfähige Mobilität in der Zukunft zu erreichen, ist ein Weiter-so-wie-bisher nicht möglich. Das hat verschiedene Gründe, zu den wesentlichen zählen:

1. Die globale Gerechtigkeit. Der Grad der Individualmobilität, den moderne Industrieländer erreicht haben, kann, auch bei einem vollständigen Transformationsprozess hin zur E-Mobilität, nicht global multipliziert werden, da dann annähernd alle Rohstoffe knapp oder komplett verbraucht werden. Insofern muss Maß und Menge des MIV, ganz gleich mit welchem Antrieb, reduziert werden.
2. Die Flächeninanspruchnahme. Die aktuelle Menge an motorisiertem Individualverkehr überfordert Städte und Siedlungsräume und zerschneidet Siedlungs- und Naturräume im Übermaß. Schon allein der Platz den der ruhende Verkehr in der Innenstadt einfordert, ist für viele Quartiere ein manifestes Entwicklungshemmnis und schränkt die Qualität des öffentlichen Raums massiv ein. Hinzu kommen die Flächen für den fließenden Verkehr, die mit ihrer Trennwirkung für Mensch und Natur Barrieren und Zäsuren ausprägen, die einem harmonischen Miteinander häufig entgegenstehen.

3. Die Klimaschutzziele. Diese sind mit der großen Menge an MIV nicht erreichbar, auch dann nicht, wenn dieser nach und nach elektrifiziert wird. Der Löwenanteil der Kfz im Bestand und immer noch bei den Neuzulassungen sind nach wie vor Verbrenner-Pkw. Selbst wenn der Umbau der Flotte hin zur E-Mobilität immer weiter Fahrt aufnimmt, so reicht dieser bei Weitem nicht aus, um bis 2030 die gesteckten Klimaziele zu erreichen.

*Daher sind Städte und Gemeinden gut beraten, wenn sie eine Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs anstreben.*

Beide Aspekte, also die notwendige Veränderung der Mobilität und Reduzierung des MIV, lassen sich gut kombinieren, mit der Stärkung des sog. Umweltverbunds. Hier allen voran mit der Stärkung der öffentlichen Verkehrssysteme, weil diese Menschen deutlich effizienter befördern können, als der MIV das kann und weil sie außerdem flächensparender und umweltschonender arbeiten. Des Weiteren lassen sich mit dem Rad- und Fußverkehr äußerst nachhaltige und nahezu emissionslose Verkehre bewerkstelligen.

*Daher sind Städte und Gemeinden gut beraten, wenn sie den Umweltverbund stärken.*

Diese sind also die drei Oberziele aller weiteren strategischen und spezifischen Überlegungen.

### 3 Methodik und Projektentwicklung

Die Erarbeitung des Konzepts vollzieht sich in drei Phasen, die alle umfangreich von Bürger- und Fachbeteiligungen begleitet werden.

**Abbildung 1: Schema Projektablauf**



Begleitend zu einer umfangreichen **Raumanalyse** und Betrachtung des **Status Quo** erfolgte eine umfangreiche **Beteiligung** der **Bevölkerung** und **Verwaltung und Politik**. Zusätzlich wurde ein **Verkehrsversuch** während der Projektlaufzeit durchgeführt, der die Einrichtung einer Fahrradstraßen-Innenstadtachse und einer Umgestaltung des Straßenraums mit zeitlicher Sperrung für den Kfz-Verkehr beinhaltete.

Aus den Beteiligungen und der Analyse wurden **Leitziele** abgeleitet und formuliert. Für unterschiedliche **Handlungsfelder** wurden dann Projekte in Form von Werkzeugsteckbriefen zur Erreichung dieser Ziele identifiziert, die sich je nach **Raumeinheit** von Neuss spezifisch anwenden lassen. Eine **Priorisierung** und **Umsetzungsstrategie** schließt dieses Konzept ab, um einen Fahrplan für die nächsten Handlungsschritte vorliegen zu haben. Insgesamt stellen die **Werkzeugsteckbriefe** ein offenes System dar und erlauben ein späteres Ergänzen und Nachjustieren.

## 3.1 Bürgerbeteiligung

### 3.1.1 Online-Befragung: Meine Mobilität – Meine Zukunft

Unter dem Titel „Meine Mobilität Neuss“ wurde eine Befragung mit 17 Fragen zu Mobilitätsalltag, bestehenden Verkehrsangeboten sowie Technologien und Planungsthemen unter den Neusserinnen und Neussern durchgeführt. Diese wurde am 03. Dezember 2020 für die Öffentlichkeit freigeschaltet und lief bis zum 31. Januar 2021. Insgesamt haben an der Umfrage rund 1.900 Neusser Bürgerinnen und Bürger teilgenommen. Aus den offenen Fragen wurden etwa 3.300 Antworten als Freitext generiert. Für eine freiwillige Online-Befragung stellt dies erfahrungsgemäß eine gute Beteiligung dar. Mit knapp über einem 1% der Bevölkerung kann nicht von Repräsentativität gesprochen werden, dennoch gibt das Ergebnis ein Stimmungsbild wieder, dass sich in den anderen Beteiligungsformaten (z. B. siehe Jugendmobilitätsforum) auch widerspiegelt.

Die Befragung stellt nicht den Anspruch der Repräsentativität, konnte bis auf einige Ausnahmen allerdings einen guten Querschnitt der Bevölkerung abbilden. So sind – nicht überraschend – einige Altersklassen oder Wohnstadtteile zwar über- bzw. unterrepräsentiert, die Geschlechter-Verteilung konnte allerdings sehr genau erreicht werden.

Ziel der direkten Befragung der Bevölkerung war es, eine Einschätzung zum Status Quo der Mobilität und der Mobilitätsangebote in Neuss zu erfassen und darüber hinaus zu skizzieren, wie die Mobilität in einigen Jahren aussehen bzw. wo Prioritäten gesetzt werden sollten. Wesentliche Erkenntnisse zur aktuellen und zukünftigen Mobilität sind:

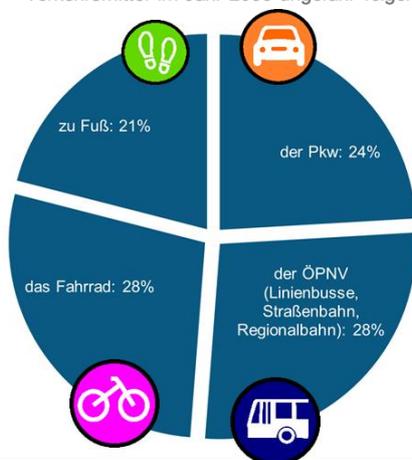
- Es gibt eine **sehr hohe Verfügbarkeit von Pkw und Fahrrädern** in Neusser Haushalten, die Menschen sind **vorrangig** zu **Fuß** und mit dem **Pkw** unterwegs. Die Menschen fahren **mehrmals pro Woche Rad** oder (fast) gar nicht, Bus und Bahn werden vergleichsweise viel von Gelegenheits-Fahrgästen genutzt.
- Zu den Themen des **MIV** gibt es insgesamt leicht **positive Bewertungen** (genügend Parkplätze, direkte Erreichbarkeit, Straßenzustand), aber auch negative Kritik an Kosten und Menge des Pkw-Verkehrs („**Pkw-Verkehr nimmt überhand**“). Ausbau von **Ladeinfrastruktur** und keine höheren Kosten als beim Verbrenner-Pkw sind Kriterien für eine stärkere Nutzung von Elektro-Pkw.
- Am **ÖPNV** wird **kritisiert** die geringe **Fahrtenanzahl** zu Tages- und Wochenrandzeiten sowie die **Kosten** zur Nutzung von Bus und Bahn. Obwohl ein hohes Sicherheitsgefühl und Sauberkeit mit Bus und Bahn verbunden wird, werden sie mehrheitlich ungern genutzt.
- Die Erreichbarkeit von Innenstadt und Stadtteilen wird als zufriedenstellend bewertet.
- Die **Infrastruktur** ist in Bezug auf **sicherheitsrelevante** Merkmale zu **verbessern** sowie das **Falschparken** dort stärker zu **kontrollieren**. Als **wichtig** – insbesondere zum Ausbau des Pedelec-Anteils – wird die **Förderung** von **Fahrradabstellanlagen** bewertet.

- Nahezu alle Befragten gehen **gerne zu Fuß** in Neuss. Potenzial besteht darin, die **Aufenthaltsqualität** an Straßen und Plätzen zu **prüfen** und **kürzere Wartezeiten an Lichtsignalanlagen** und/oder häufigere **Querungsstellen** anzubieten.
- In den **Verkehrsanteilen** wünscht die Bevölkerung **eine Halbierung des MIV-Anteils**, woraus sich eine klare Stärkung von ÖPNV und Radverkehr ergibt. Die Menschen können sich eher die Arbeit im **Home-Office** vorstellen als eine dauerhaft **kürzere Distanz zum Arbeitsort**. Trotzdem besteht der Wunsch, **weniger Zeit im Verkehr** zu verbringen, was noch mal deutlich macht, dass Mobilität für die Vielzahl der Menschen lediglich ein Mittel zum Zweck ist. Insgesamt besteht durchaus **Aufgeschlossenheit** bei vielen Menschen, das eigene **Mobilitätsverhalten zu ändern** und zum Beispiel Alternativen zum Pkw auszuprobieren.
- Die (städtische) Planung sollte **folgende Priorisierung** berücksichtigen:  
**Radverkehr > ÖPNV > Fußverkehr > MIV**
- In Hinblick auf **technologische Entwicklungen bis zum Jahr 2035** halten die Menschen am realistischsten, dass **quartiersweite Paketauslieferung per Lastenrad** stattfindet, **Wasserstoff** eine größere Rolle spielt und **synthetische Kraftstoffe** an Tankstellen verfügbar sind. Elektro-Pkw sind nach dieser Meinung bis 2035 nicht Standard im Pkw-Segment.

Die obenstehenden Erkenntnisse zeigen, dass die erhöhte Belastung durch die starke Pkw-Nutzung durchaus in der Bevölkerung wahrgenommen wird. Allerdings stellt sich die Etablierung einer neuen Verkehrsmittelnutzung schwierig dar, u.a., da gleichzeitig das Fehlen von alternativen Angeboten, die sich gut im Alltag nutzen lassen, bemängelt wird. Ein Umstieg und damit die vermehrte Nutzung des **Umweltverbunds** scheinen damit nur möglich, wenn seine **Angebote zügig verbessert** werden. Diese Forderung der Bevölkerung inkludiert auch, dass der erhoffte und **notwendige Wandel an konkreten Maßnahmen sichtbar werden** muss.

#### Abbildung 2: Wunsch-Modal Split 2035 der Neusser Bevölkerung

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



Eigene Darstellung

Sollte diese Anpassung der Angebote nicht zügig angegangen werden, so ist der klimaverträgliche Modal Split nur langfristig zu erreichen. Zudem ist in dieser Hinsicht zu

beachten, dass mit der geäußerten Forderung vieler Menschen, den **MIV-Anteil** mindestens **zu halbieren**, keine unmittelbare Verhaltensveränderung des Einzelnen zu erwarten ist. Diese wird sich vor allem dann einstellen, wenn die Angebote des Umweltverbunds verbessert werden, nicht aber, wenn vorrangig auf Restriktionen in Bezug auf den Pkw-Verkehr gesetzt würde.

### **3.1.2 Workshops auf Stadt-/Ortsteilebene**

Die Beteiligung der Bevölkerung aus den Stadtteilen fiel bedingt durch Corona relativ niedrig aus, weshalb nach Abschluss des Mobilitätsentwicklungskonzeptes erneute Workshops mit konkreten Zielen und Maßnahmen zugesagt worden sind. Neben den kleinräumigen Anmerkungen haben die Workshops auch grundsätzliche Themen auf den Tisch gebracht, 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** 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 bedarfsorientierten 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 Fahrradboxen. 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:

## **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. 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 Bewohnerparkplätzen. Insgesamt sollte die Wahlfreiheit zwischen Mobilitätsoptionen bestehen, allerdings in klimaverträglicherer Art.

## **Dreikönigenviertel / Augustinusviertel / Selikum/ Pomona**

Bemängelt wird aktuell für gleichsam alle Verkehrsmittel ein **mangelhafter Verkehrsfluss**, also ein Stop-and-go, der unter anderem 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, verkehrsabhängige 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.

### **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.

### **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 nahräumliche 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.

### **Morgensternsheide / Furth-Mitte / Furth-Nord / Weißenberg / Vogelsang**

(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.

### **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 räumlich weniger zu Neuss zugehörig. 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, Bewohnerparkplätze 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 ausgebaute P+R-Angebote vorzusehen sind. Darüber hinaus wird die stärkere Berücksichtigung von Geschlechter-Ansprüchen in der Planung gewünscht.

### **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 innerhalb einer Wegekette sinnvoll 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.

### **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.

### **3.1.3 Jugendmobilitätsforum**

Die Jugend ist die Zukunft. Was sind die Erfahrungen und Visionen zum Thema Mobilität junger Neusserinnen und Neusser? Diesem Thema stellten sich am 21. Januar 2022 16 Schülerinnen und Schüler (15 – 22 Jahre) weiterführender Schüler in fünf intensiven Stunden unter Begleitung des Gutachterbüros.

**Abbildung 3: Ergebnispräsentation des Jugendforums im Ratssaal**



raumkom

Ihr Hauptverkehrsmittel stellt das **Fahrrad** und der **ÖPNV** dar. Den Jugendlichen sind insbesondere **Zuverlässigkeit, Unabhängigkeit, Schnelligkeit, Sicherheit, Umweltfreundlichkeit** und der **Preis** beim Thema Mobilität wichtig.

Ihre Erfahrungen auf dem Schulweg sind geprägt von **Konflikten mit MIV** (Toleranz und „Elterntaxis“) und bemängeln tlw. **volle Busse** und **langen Fahrzeiten im Bus**. Besitzen sie kein Schokoticket nutzen Sie ausschließlich das Fahrrad.

Ihre Visionen für die Mobilität im Jahr 2040 zeichnet folgendes Bild:

- Radinfrastruktur ausbauen (Fahrradring, Abstellanlagen),
- ÖPNV erweitern (Straßenbahnnetz, kostengünstig, Sharing integrieren, Bahn-Fernverkehr in Neuss),
- autofreie Innenstadt,
- alternative Antriebsformen,
- Verkehr unterirdisch, Aufenthaltsqualität oberirdisch,
- mehr Beleuchtung,
- Drohnen übernehmen Transportdienstleistungen.

### 3.1.4 Beteiligung von Senioren und Menschen mit Beeinträchtigung

Anfang 2022 wurden Interviews mit Seniorinnen und Senioren und Menschen mit Beeinträchtigungen durchgeführt und ausgewertet. Die Interviewpartner der ersten Gruppe (Ü60) wurden durch einen Presseaufruf und Printmedien gewonnen, während bei der Beteiligung der Menschen mit Beeinträchtigungen auf die Netzwerke von „Neuss barrierefrei“ Lebenshilfe Neuss zurückgegriffen wurde. Insgesamt wurden je Gruppe 10 Einzelinterviews geführt, was natürlich nur eine qualitative Auswertung erlaubt.

Die aufbereiteten Ergebnisse wurden dann in einem Gruppendialog mit Beteiligung des Sozialamtes (Seniorenbeauftragte) und des Integrationsbeirates sowie der Mobilitätsmanagerin der Stadt Neuss diskutiert und priorisiert. Neben natürlich auch positiven Rückmeldungen konzentrierte sich der Termin Ende März 2022 auf die genannten Problemlagen. Die Ergebnisse spiegeln laut dem Sozialamt und dem Integrationsbeirat die bekannten Herausforderungen gut dar. In der Diskussion werden weitere bekannte Themen ergänzt und Lösungsideen vorgeschlagen und abgestimmt.

## ÖPNV

**Tabelle 1: Kritikpunkte ÖPNV bei Seniorinnen/Senioren und Menschen mit Beeinträchtigung**

Themenfeld/Gruppe	Senioren	Menschen mit Beeinträchtigung
<b>ÖPNV</b>	Preise	
	Wochen-/Tagesrandzeiten	Wochen-/Tagesrandzeiten
	Unbeleuchtete Angsträume	Unbeleuchtete Angsträume
	Fehlende Barrierefreiheit	Fehlende Barrierefreiheit

- Beide Gruppen haben die gleichen Kritikpunkte.
- Bei Seniorinnen und Senioren liegt ein zusätzlicher Fokus auf den **Preisen im ÖPNV**, diese werden von einem großen Teil der Befragten als zu teuer angesehen. Diese

Problematik ergibt sich bei Menschen mit Beeinträchtigungen nicht, da die meisten Befragten mit einem Behindertenausweis den ÖPNV kostenlos nutzen können.

Weitere bekannte Herausforderungen:

- Das **Verhalten des Fahrpersonals** wird kritisiert, besonders im Umgang mit Menschen mit Beeinträchtigungen. So steht in der Kritik das ruckartige Anfahren und das Nicht-Absenken des Busses an Haltestellen.
- Als weiteres Problemfeld identifizieren die Teilnehmenden die **nicht vorhandene generelle Sensibilisierung der Bevölkerung** im Umgang mit Seniorinnen und Senioren und Menschen mit Beeinträchtigungen, was sich auch im Umgang der Fahrgäste mit diesen Bevölkerungsgruppen zeigt.
- Generell wird auch der **Zustand von Infrastrukturen der Deutschen Bahn** angemahnt. Hier würden durch mangelnde Pflege der Bahnhöfe und Haltepunkte weitere Angsträume geschaffen. Allerdings sind sich die Teilnehmenden auch darüber bewusst, dass hier nur sehr geringe Einflussmöglichkeiten seitens der Kommunen bestehen.

Lösungsideen:

- Als Lösung für fehlende Sensibilisierung der Bevölkerung im Umgang mit den thematisch betrachteten Bevölkerungsgruppen wird eine **Ausweitung von Kommunikationsmaßnahmen** gesehen. Diese müssten schon im Kindesalter angegangen werden, um auf die gesamte Stadtgesellschaft nachhaltigen Einfluss nehmen zu können.

**Motorisierter Individualverkehr (MIV)**

Tabelle 2: Kritikpunkte MIV bei Seniorinnen/Senioren und Menschen mit Beeinträchtigung

Themenfeld/Gruppe	Senioren	Menschen mit Beeinträchtigung
<b>MIV</b>	Beparkung Geh-/Radwege	
	Fläche ruhender Verkehr	Blockaden Sichtachsen durch ruhenden Verkehr
	Missachtung T30	Missachtung T30
	Haltemöglichkeiten Innenstadt	Rücksichtslosigkeit

- Die Aussagen zu Problematiken in Verbindung mit dem MIV unterscheiden sich leicht in den zwei Gruppen.
- Die Seniorinnen und Senioren kritisieren, dass es **zu wenig Haltemöglichkeiten** in der **Innenstadt** gibt, um Personen an angesteuerten Zielen ein- und aussteigen zu lassen.
- Die Gruppe der Menschen mit Beeinträchtigungen kritisieren speziell die **Rücksichtslosigkeit von Autofahrenden** anderen Verkehrsteilnehmenden gegenüber.
- In beiden Gruppen sind ansonsten die Themen **ruhender Verkehr** (Beparken von Geh-/Radwegen, Blockaden Sichtachsen) und die **Nichteinhaltung von Tempo 30** als Probleme in den Befragungen genannt worden.

Weitere bekannte Herausforderungen:

- Hier werden keine weiteren Problemfelder benannt.

Lösungsideen:

- Als Teil der Lösung für das vermehrte Beparken von Rad- und Fußwegen wird der **Aufbau neuer Strukturen für Logistikverkehre** gesehen. Durch das Einrichten von **Micro-Hubs** und der Verteilung von Gütern in den Quartieren mit Lastenrädern etc. kann die Belastung durch Paketdienste reduziert werden. Augenscheinlich sind diese zumindest ein nicht zu vernachlässigender Teil der Problematik.
- Generell wird eine **Reduzierung des Autoverkehrs in der Innenstadt** als Lösung für die Konfliktfelder der befragten Gruppen mit dem MIV gesehen.
- Ebenso könnte die Verkehrsbelastung, dadurch natürlich auch das Konfliktpotenzial, durch den MIV gesenkt werden, indem man die **Parksuchverkehre gezielt** in die **Parkhäuser in der Innenstadt** leitet. Das würde natürlich voraussetzen, dass **Parkstände im Innenstadtbereich reduziert** werden und mit einer Kommunikation zu den Themen begleitet werden.

**Radverkehr**

**Tabelle 3: Kritikpunkte Radverkehr bei Seniorinnen/Senioren und Menschen mit Beeinträchtigung**

Themenfeld/Gruppe	Senioren	Menschen mit Beeinträchtigung
<b>Radverkehr</b>	Hemmfaktoren Radfahren:	Gemeinsame Führung Geh-/Radverkehr:
	1. Oberfläche	1. Raumkonflikte
	2. Unsicherheitsgefühl	2. keine taktile Abgrenzung
	3. gemeinsame Führung mit MIV	
	4. Reinigungs-/Winterdienst	

- Beim Thema Radverkehr gibt es deutliche Unterschiede bei den Problematiken der beiden Gruppen.
- Bei den Seniorinnen und Senioren stehen die **Hemmfaktoren für eine Radnutzung** im Vordergrund.
- Bei Menschen mit Beeinträchtigungen stehen **Konflikte mit dem Radverkehr** im Vordergrund, da hier bei den Befragten keine Nutzung des Fahrrads als Verkehrsmittel angegeben wurde.

Weitere Problemfelder:

- Hier werden keine weiteren Problemfelder benannt.

Lösungsideen:

- Eine Lösung, um die existierenden Hemmfaktoren der älteren Bevölkerung gegenüber dem Radverkehr aufzulösen, können **Fahrradtrainings** sein, besonders mit Blick auf den Umgang mit Pedelecs / E-Bikes. Diese werden zwar auch jetzt schon vereinzelt angeboten (z.B. durch die Verkehrswacht Rhein-Kreis-Neuss in Kooperation mit der Polizei), aber nach Ansicht der Teilnehmenden **nicht aktiv genug beworben**. Hier könnte die Stadt Neuss als Verstärker fungieren und über ihre verschiedenen Kommunikationskanäle solche Aktionen bewerben. Besonders die **prominentere Bewerbung in Printmedien** wurde hier als **Kommunikationskanal** identifiziert.

Auch eine Verknüpfung mit bestehenden sozialen Angeboten, wie z.B. der Taschengeldbörse wird ins Spiel gebracht.

- Um Gefahren im Radverkehr generell entgegen zu wirken, wird auch vorgeschlagen, dass die Stadt Neuss sich explizit um **Verkehrssicherheitskampagnen** rund um das Radfahren bemühen könnte (Bsp. Kampagne rund um das Thema Fahrradhelm).

## Fußverkehr

**Tabelle 4: Kritikpunkte Fußverkehr bei Seniorinnen/Senioren und Menschen mit Beeinträchtigung**

Themenfeld/Gruppe	Senioren	Menschen mit Beeinträchtigung
<b>Fußverkehr</b>	zu wenige Querungsmöglichkeiten	zu wenige Querungsmöglichkeiten (Nebenstraßen)
	Ampelschaltung	Blindengerechte Ampeln
	Gemeinsame Führung Geh-/Radverkehr	Leitlinien
	zu wenige Ruhemöglichkeiten	ungeordnetes Scooter-/Bike-Sharing
	ungeordnetes Scooter-Sharing	

- Die Problematiken der beiden Gruppen in diesem Themenfeld unterscheiden sich eindeutiger.
- Seniorinnen und Senioren nehmen die **Flächenkonkurrenz** von **Radfahrenden** und zu **Fuß Gehenden** auf gemeinsamen Infrastrukturen negativ wahr.
- Speziell Seniorinnen und Senioren wünschen sich auch in den Nebenstraßen und an nicht stark frequentierten Plätzen **Möglichkeiten eine Ruhepause** einzulegen.
- Bei Menschen mit Beeinträchtigungen liegt der Fokus im Fußverkehr bei **der fehlenden Barrierefreiheit**, hier sind die Hauptkritikpunkte **blindengerechte Ampeln** und das **Leitlinien-System**. Beidem werden eine fehlende Systematik und ein nicht vorhandener Netzzusammenhang attestiert.
- Beide Gruppen sind der Meinung, dass es **zu wenig Querungsmöglichkeiten** für den Fußverkehr gibt. Von den Menschen mit Beeinträchtigungen wird hier besonders das **Nebenstraßennetz als Handlungsraum** genannt, hier existieren auch Parallelen zu stark ausgeprägtem ruhendem Verkehr in diesen Bereichen (z.B. Sichtachsenblockade).
- **E-Scooter- / Bike-Sharing** werden in beiden Gruppen kritisch gesehen, da die Verkehrsmittel zum Teil wahllos auf Gehwegen stehen oder liegen (Fokus liegt hier auf den E-Scootern).

### Weitere Problemfelder:

- Hier werden keine weiteren Problemfelder benannt.

### Lösungsideen:

- Eine Lösung für die fehlende Systematik im **Leitliniensystem** könnte eine **Mitpriorisierung** der **Thematik bei Kanal- und Straßensanierungen** sein. Das heißt bei der Entscheidung welche Straßen und Kanäle als nächstes saniert werden

könnte zu einem gewissen Teil auch die Wichtigkeit des Abschnitts für eine Gesamt-Systematik im Leitliniensystem eine Rolle spielen.

- Die vom Zukunftsnetz Mobilität NRW angebotenen **Fußverkehrs-Checks** könnten ein Instrument sein, um mit Bürgerinnen und Bürgern zusammen Probleme vor Ort zu diskutieren und Lösungsstrategien zu entwickeln.
- Ebenso könnten **Quartiersspaziergänge** mit Polizei und weiteren Behördenvertretern auch dazu beitragen, dass die Einwohner\*innen in Neuss ihre Probleme seitens Fußverkehr einfacher adressieren könnten.

### **3.1.5 Mobilitätsideen-Wettbewerb**

Als ein weiterer Baustein in der Bürgerbeteiligung zur Erstellung des Mobilitätsentwicklungskonzeptes wurde im vergangenen Jahr ein Ideenwettbewerb für die umwelt- und stadtverträgliche Weiterentwicklung der Mobilität in Neuss durchgeführt. Anders als bei den Stadtteil-Workshops wurden in dem Online-Wettbewerb auch explizit Unternehmen und Vereine mit Sitz in Neuss mit einbezogen.

#### **Auswahl**

Von den insgesamt 25 Eingängen konnten fünf nicht berücksichtigt werden (siehe Anhang, Anhänge

Eingänge Ideenwettbewerb). Nach Sichtung aller weiteren Ideen wurde vom beauftragten Büro raumkom zunächst eine Punktbewertung nach vier Kategorien (Erstabschätzung Emissionseinsparungspotenzial im Bereich Lärm und CO<sub>2</sub>, Wirkungskraft, Wirkungsraum, Realisierbarkeit) vorgenommen. Als finaler Auswahlschritt diente dann der Punkt Innovation: welche Idee war „neu“ und in der Verwaltung noch nicht angedacht und diskutiert worden. Die Ideen sollen im Mobilitätsentwicklungskonzept aufgegriffen werden.

#### **Gewinner und Preise**

Somit wurden drei Gewinner (Privatpersonen: ID 99, ID 178, ID 213) ermittelt und zum Unterausschuss Mobilität (UAM) am 12.05.2022 eingeladen. Die Gewinne – ein Monatsticket Ticket1000 sowie eine Freifahrt für ein Wochenende mit einem E-Carsharing-Auto der SWN – wurden zu Beginn des UAM offiziell überreicht.

### **3.1.6 Mobile-Open-Days 2021, Neuss elektrisch und Umweltmarkt 2022**

Am 3. und 4. September 2021 wurde zu den Mobile Open Days auf dem Freithof und im Zeughaus geladen. Neben Information zu diversen Verkehrsangeboten, z.B. ADFC, Bündnis NahFAIRkehr, den Stadtwerken Neuss, gab es Testmöglichkeiten von Pedelecs, Lastenrädern, E-Scooter, E-Pkw, Spezialräder. Auf der Sebastianusstraße wurde der öffentliche Raum beim ‚Tanz der Straße‘ ganz dem Wortlaut folgend genutzt.

**Abbildung 5: Blick über den Veranstaltungsort**



**Abbildung 4: Podiumsdiskussion im Anschluss der Vortragsreihe**



raumkom

Begleitet wurde dies durch die Vortragsveranstaltung ‚Urbane Mobilität im Wandel‘. Nach Begrüßung durch den Bürgermeister gab es Vorträge von Prof. Dr. Heiner Monheim zu 'Strategien zur Förderung des Umweltverbunds', Prof. Dr. Helmut Holzapfel zu 'Spielräume kommunaler Mobilitätsentwicklungsplanung' und Prof. Dr. Hartmut Topp zu 'Straßen und

Plätze - Stadtraum für Alle'. Eine Podiumsdiskussion mit den Referenten und lokalen Mobilitätsakteuren schloss die Veranstaltung ab.

Im Jahr 2022 beteiligte sich die Verwaltung der Stadt Neuss an der Veranstaltung Neuss elektrisch (3. September 2022) und dem Umweltmarkt (10. September 2022) und nutzte die Gelegenheit, um unter anderem über den Stand des Mobilitätsentwicklungskonzeptes zu informieren und den Diskurs mit der Öffentlichkeit zu nachhaltiger Mobilität in Neuss fortzuführen.

**Abbildung 6: Neuss vor Ort bei der Neuss elektrisch 2022**



Stadt Neuss

### **3.1.7 Verkehrsversuch Sebastianusstraße**

Am 1. August 2021 hat die Stadt Neuss einen Verkehrsversuch zur Stärkung des Radverkehrs und der Aufenthaltsqualität in der Innenstadt gestartet. Hierbei wurden verschiedene Straßen als Fahrradstraßen ausgewiesen. Insbesondere die Sebastianusstraße ist hierbei temporär durch einen Künstler umgestaltet, für den Autoverkehr ab 13.00 Uhr gesperrt und die bisherigen Parkstände reversibel mit Möbeln und Pflanzen umgestaltet worden. Der Verkehrsversuch ist mindestens für den Zeitraum bis zum 31.3.2022 geplant. Zu dem Projekt erfolgte eine intensive Bürgerbeteiligung vor Ort und im Internet. Über die weiteren Beratungen und Ergebnisse wird berichtet werden

**Abbildung 7: Ein verkehrsberuhigter Bereich wie die Sebastianusstraße lässt sich auch gut für körperliche Bewegung nutzen, etwa zum Tanzen.**



raumkom

Nach Abschluss des Verkehrsversuchs wurde nach Ratsbeschluss am 1. April 2022 auf der Sebastianusstraße und dem Glockhammer (zwischen Hamtorwall und Spulgasse) ein Verkehrsberuhigter Bereich eingerichtet. Die Zufahrt für Kfz ist Mo-Fr zwischen 6 und 19 Uhr und am Samstag bis 13 Uhr erlaubt. Ein Behindertenstellplatz, eine Lieferzone und Kurzzeitstellplätze wurden wieder eingerichtet. Die E-Ladesäule ist derzeit wieder im Betrieb und soll langfristig zu eine E-Bike-Ladestation umgewandelt werden. Derzeit vorhandene Pflanzkübel und Möblierungen werden zukünftig durch langfristig vor Ort bleibende Produkte ersetzt. Der Taxistand wurde in den Glockhammer verlegt.

Die derzeitige Regelung soll solange aufrecht gehalten werden, bis die Anbindungen der Parkhäuser Galeria Kaufhof und Meererhof neu geregelt und sichergestellt ist. Dann wird die Situation neu bewertet und angepasst.

Die Innenstadt-Fahrradachse bleibt Richtung Drususallee weiterhin Fahrradstraße und erhielt im Sommer 2022 eine begleitende, auffällige Markierung. Zur Aufklärung über die bestehenden Verkehrsregeln wurden gleichzeitig Informationstransparente im Zuge der Fahrradstraßen errichtet.

**Abbildung 3: Informationstransparent im Zuge der Fahrradstraßen in der Neusser Innenstadt**



Stadt Neuss

## **3.2 Beteiligung Fachämter und Politik**

### **3.2.1 Verwaltungsinterner Arbeitskreis**

Die ca. 25 Vertreterinnen und Vertreter im verwaltungsinternen Arbeitskreis zum Mobilitätsentwicklungskonzept kommen neben dem Amt für Verkehrsangelegenheiten aus den verschiedenen Abteilungen der Neusser Stadtverwaltung. Da Mobilität ein Querschnittsthema ist, geht es im Arbeitskreis darum, Themen, Aspekte und Anregungen aus allen gesellschaftlichen Bereichen aufzunehmen und sie im Mobilitätsentwicklungskonzept einfließen zu lassen. Neben der gemeinsamen Sitzung des gesamten Arbeitskreises wurden dazu die einzelnen Mitglieder\*innen auch einzeln gesprochen, um sich vertiefter über Themen aus den jeweiligen Verwaltungsabteilungen auszutauschen.

### **3.2.2 Prozessbegleitender Beirat (Unterausschuss Mobilität)**

Zur Beteiligung der Politik sowie externer Mobilitätsakteure sollte ursprünglich ein Beirat gebildet werden, welcher im Laufe des Prozesses Themen diskutieren sollte, die im weiteren Bearbeitungsprozess berücksichtigt werden. Als Beirat fungiert nun der Unterausschuss Mobilität, der ausschließlich beratend tätig ist. Der UA Mobilität tagt regelmäßig und wird in diesen Zeitschritten über den Projektfortschritt informiert. Zudem werden hier Analyse-Ergebnisse (z.B. dieser Arbeitsbericht oder die Ergebnisse der Online-Befragung) diskutiert und somit ein konstruktiver Beitrag zu den späteren Themen, Prioritäten und Maßnahmen im Mobilitätsentwicklungskonzept geleistet. Auch die vorgesehenen Beteiligungsformate für die

Bevölkerung wurden gemeinsam besprochen und dabei die Notwendigkeit zur Berücksichtigung der unterschiedlichen Meinungen und Erwartungen bestimmter Interessengruppen betont.

### 3.2.3 Abstimmung mit dem Auftraggeber

Die regelmäßige Abstimmung mit den Verkehrsfachdienststellen der Verwaltung war wesentlicher Faktor in der Erarbeitung des MEK. So wurden in einem regelmäßigen projektbegleitenden Jour Fixe alle zwei Wochen diverse Bausteine gemeinsam besprochen und das weitere Vorgehen geklärt.

### 3.2.4 Sichtung von Anträgen und Beschlussvorlagen vor und während der Projektlaufzeit

**Zu Beginn** des Projektes fand eine intensive **Auswertung** von diversen Beschlussempfehlungen, Beratungsunterlagen und Mitteilungen der Verwaltung der Stadt Neuss statt, die im Zeitraum von Januar 2010 bis Februar 2021 (über das Ratsinformationssystem) veröffentlicht wurden. Ziel war es, eine detaillierte **Übersicht** darüber zu bekommen, welche **Mobilitätsthemen** im Stadtrat und seinen Gremien seit 2010 bereits diskutiert wurden, um so den Status Quo der Beratungslage zu erfassen und den Blick auf die derzeitige Situation in der Stadt Neuss schärfen zu können.

Differenziert wurde bei der Suche nach den einzelnen Verkehrsträgern und weiteren wichtigen Themen im Hinblick auf Mobilität. Im Rahmen der Recherche wurden dem städtischen Ratsinformationssystem rund 30 Suchbegriffe zugeführt. Insgesamt konnten 15 Suchbegriffe und sich 84 daraus ergebende Dokumente erfolgreich verwendet werden, während die übrigen Begriffe keine relevanten Nennungen aufwiesen:

**Abbildung 8: Recherche-Ergebnis aus dem Ratsinformationssystem**



Eigene Darstellung<sup>2</sup>

<sup>2</sup> Keinen Eingang in die Grafik fanden die Begriffe ohne Treffer: Abstellanlagen, Fußverkehr, Stadterneuerungsprogramm, Busverkehr, Schwerverkehr, Schwerlastverkehr, Waren- und Güterverkehr,

Die Ergebnisse aller relevanten Beschlussempfehlungen, Beratungsunterlagen und Mitteilungen der Verwaltung zeigen ein Stimmungsbild in Sachen Mobilität:

Eine Analyse der **Häufigkeit** der Themen zeigt, dass sich viele Beschlüsse dem Radverkehr und dem ÖPNV widmen und das Thema Parken die deutlich größten Anteile ausmacht. In erster Linie wird die Erweiterung – in wenigen Fällen auch die Reduzierung – von **öffentlichen Parkflächen** diskutiert, die Anstöße kamen sowohl aus der Bevölkerung als auch aus den Ausschüssen. Innerhalb des Komplexes **Radverkehr** befassen sich die meisten Dokumente mit der Schaffung von Radverkehrsanlagen und vereinzelt wurde auch über bessere Führungsmöglichkeiten für den Radverkehr an neuralgischen Stellen beraten. Bei der Betrachtung des **ÖPNV** fallen viele Dokumente auf, die sich mit dem südlichen Stadtgebiet von Neuss und dessen Anbindung beschäftigen, gleiches gilt auch für Grefrath und umliegendes Gebiet im westlichen Bereich. Die Häufung der ÖPNV-Themen lässt sich auch auf die Neuerstellung des Nahverkehrsplans (inkl. Barrierefreiheit) zurückführen, die in den betrachteten 10 Jahres-Zeitraum fiel. Hinzu kommt die Beschäftigung mit dem Bau der Linie U81 sowie der Verlegung von Linie 709.

Neben diesen großen Themenblöcken, liegen auch Informationen zu zahlreichen weiteren vor. Einige Male tritt das Thema Elektromobilität auf, bei dem eine Förderung durch verschiedene Maßnahmen (Etablierungsstrategie, Ausbau Ladeinfrastruktur, exklusive Parkmöglichkeiten) angestrebt wird. In puncto Emission wird neben dem erstellten Lärmaktionsplan vor allem auch die Luftreinhalteplanung thematisiert. Hierbei spielten überwiegend Probleme mit der Einhaltung der EU-Richtlinien, d.h. der geltenden Grenzwerte, an mehreren Standorten eine Rolle. Lkw treten in den Dokumenten ausschließlich negativ auf, z.B. durch Missachtung von Sperrungen in Ortsdurchfahrten und das Abstellen in Wohngebieten zu Lasten der Anwohnenden. Als weitere Themen werden (Car-)Sharing (Anfrage eines Carsharing-Anbieters), Verkehrsberuhigung (Maßnahmen zur ortsverträglichen Verkehrsgestaltung) sowie die (regelmäßige) Teilnahme an Mobilitätserhebungen beraten, die Themen Urbane Mobilität – Innenstadt und Nachhaltigkeit sollen in Werkstattverfahren bzw. als Aktionstage interaktiv behandelt werden. Für das ehemalige Areal von Bauer & Schaurte soll anhand der erfolgten Planungen das Mobilitätskonzept weiterentwickelt werden.

**Während der Projektlaufzeit** wurden unterschiedliche Anträge mit der Bitte der Berücksichtigung im Mobilitätsentwicklungskonzept gestellt und werden bei Sinnhaftigkeit in den Werkzeugsteckbriefen berücksichtigt.

Die Themen zeigen ein breites Spektrum:

- Radverkehr: Fahrradstraßen einrichten (insbesondere auch in der Nordstadt) und Fahrradabstellanlagen (z.B. Neustraße, Stadthalle etc.) herstellen, Eselspfad und Erftradweg verknüpfen, bessere Radwege (z.B. Abschnitt Stadthalle bis Kardinal-Frings-Brücke), Grüner Pfeil für Radfahrende
- ÖPNV: Bessere ÖPNV-Anbindung von Grefrath und Dirkes, Prüfung einer E-Citybuslinie, Zwischenlösung, Verlegung 709, ggf. durch erhöhten Busverkehr Hammfelddamm gut

---

Lieferverkehr, Wirtschaftsverkehr, KEP-Dienstleister, Be-/Entladen, Verkehrsleitsystem, Car-Sharing, MIV. Zudem wurden die Suchbegriffe Straßenbahn und Stadtbahn zu Stadtbahn zusammengefasst, gleiches gilt für Parkplätze, Parkflächen und Parksituation, die unter dem Oberbegriff Parken dargestellt sind.

anbinden, Weiterführung 857 bis Innenstadt, Ausweitung T 30 auf Weberstraße Bergheimer Str.-Schillerstraße

- MIV: Prüfung von Einbahnstraßenführungen Josefstraße und Teilstück Frankenstraße, Ausweitung des Bewohnerparkens auf die Randgebiete der Innenstadt, Rückstaus und Schleichverkehre rund um die Dreikönigenkirche
- Verkehrslenkung: Begegnungsflächen (Shared Space-Flächen) einrichten, Verkehrskonzept Neusser Süden

Teile, wie z. B. das Ausweiten des Bewohnerparkens, wurden bereits während der Projektlaufzeit vom Rat der Stadt Neuss beschlossen.

### **3.3 Auswertung Grundlagendaten und Recherche**

#### **3.3.1 Ortsbegehungen**

Zum besseren Verständnis der örtlichen Gegebenheiten im Hinblick auf angedachte erste Pilotprojekte bzw. Verkehrsversuche wurde am Mittwoch, den 13. Januar 2021 eine Ortsbegehung mit entsprechender Fotodokumentation in Neuss vorgenommen. Im Fokus standen insbesondere der Bereich Sebastianusstraße sowie der Wendersplatz mit ihren aktuellen Planungen.

Darüber hinaus wurden alle Stadtteile im Rahmen von Tagesexkursionen besucht und anhand eines Themenbogens die verkehrlichen Bedingungen schriftlich sowie zusätzlich fotografisch dokumentiert. Ziel dieser Erkundungen war es, die lokalen Gegebenheiten unter werktäglicher Nutzung der Infrastruktur zu beobachten und damit ein besseres Bild der Mobilitätssituation zu bekommen. Die schriftliche und fotografische Dokumentation erfolgte verkehrsträger-spezifisch und findet sich in den entsprechenden Kapiteln dieses Berichts.

#### **3.3.2 Auswertung Planwerke und Daten**

Als wesentliche Informationsquelle dienen alle mobilitätsrelevanten, neueren Planwerke und Daten. Diese wurden von Seiten der Stadt Neuss direkt zur Verfügung gestellt, zusätzlich wurden einige Zahlen und Informationen über die öffentlichen Statistiken recherchiert. U.a. wurden folgende Quellen gesichtet und ausgewertet:

##### **Demographie und Raumstruktur**

- Bevölkerungsprognose der Stadt Neuss 2018 – 2050
- Bevölkerungsdichten in den statistischen Bezirken der Stadt Neuss am 01.01.2020
- Datenspektrum der Stadt Neuss 2020 (Statistiken der Stadtteile)

##### **ÖPNV**

- Fahrpläne, Liniennetzpläne und Liniensteckbriefe

##### **MIV**

- Kraftfahrzeugbestand in Neuss zum 01.01.2020
- Verkehrstärkenkarte NRW

##### **Radverkehr**

- Radverkehrsplan 2020
- ADFC Fahrradklimatest 2020

- Nahverkehrsplan für den Rhein-Kreis Neuss
- Fahrgasterhebung Stadt Neuss
- Anregungen/Anträge für den Workshop ÖPNV
- Netzplan Düsseldorf

### **Weiteres**

- Mobilitätssteckbrief für Neuss (SrV 2018<sup>3</sup>)
- Bewerbung zur Aufnahme in die AGFS
- Lagebild Verkehr 2019 (Unfallstatistiken Stadt Neuss und Rhein-Kreis Neuss)
- Verkehrsentwicklungsplan 2002
- Pendlerstatistik
- Integriertes Klimaschutzkonzept 2013 und Fortschreibungen
- Vermerke, Beratungsunterlagen o.ä. zu Verkehrsplanungen und Verkehrsversuchen
- Stadtteil-Steckbriefe

---

<sup>3</sup> Hubrich, S.; Ließke, F.; Wittwer, R.; Wittig, S.; Gerike, R. (2019): Forschungsprojekt „Mobilität in Städten – SrV 2018“ in Neuss. Technische Universität Dresden. Verfügbar unter: <https://tu-dresden.de/srv>

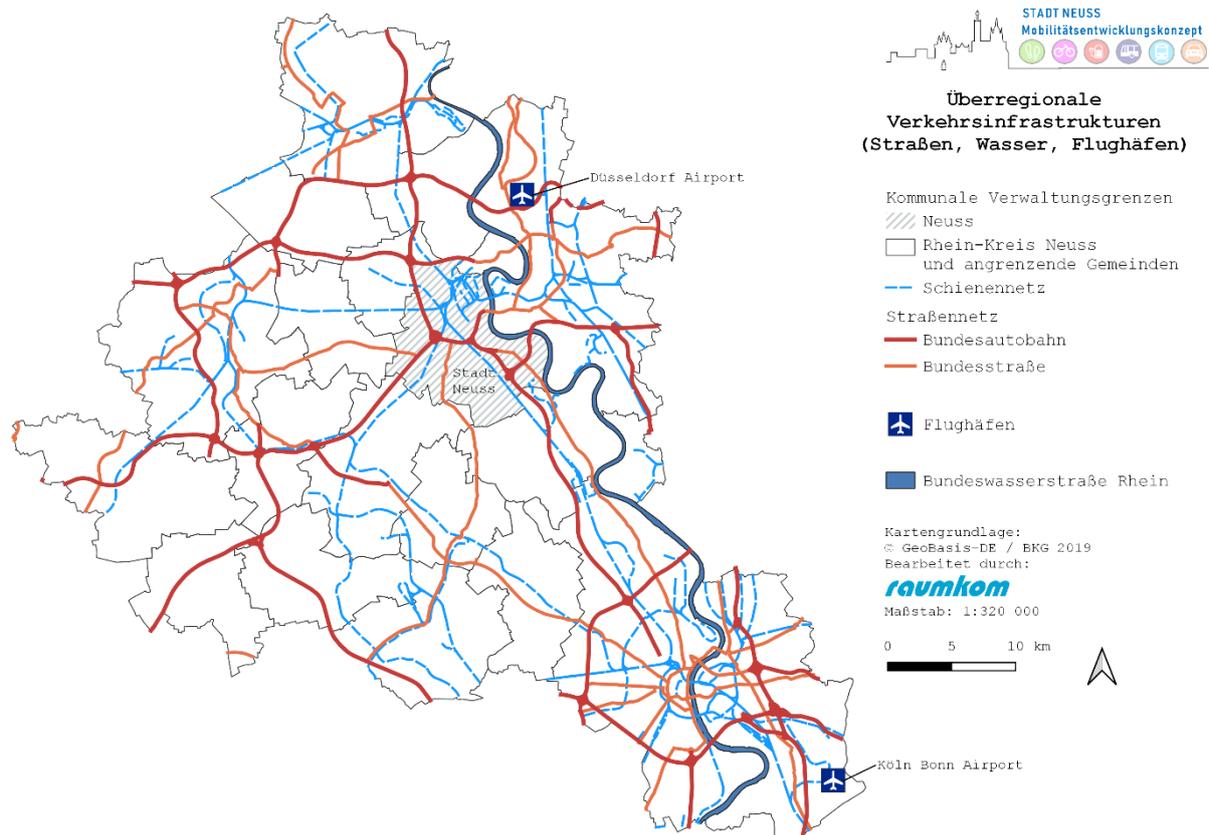
# Teil B - Analyse

## 1 Raumbezogene Einordnung

Vor dem Einstieg in die Analyse des Mobilitätsbereiches sind einige grundlegende Zahlen und Fakten zur großräumigen Lage, der Bevölkerung und der Raumstruktur zu erörtern.

### 1.1 Lage und Erreichbarkeit der Stadt Neuss

Abbildung 9: Überregionale Erreichbarkeit der Stadt Neuss



Eigene Darstellung

Die Stadt Neuss befindet sich im Bundesland Nordrhein-Westfalen und gehört dem Regierungsbezirk Düsseldorf sowie dem Rhein-Kreis Neuss an. Die Stadt Neuss ist Mittelzentrum und mit rund 160.000 Einwohnern die größte kreisangehörige Stadt in Deutschland. Neuss hat direkte Stadtgrenzen mit der Landeshauptstadt Düsseldorf, deren größte Teile des Stadtgebiets allerdings auf der gegenüberliegenden rechten Rheinseite zu erreichen sind. Neben Düsseldorf liegt mit Köln ein weiteres dominantes Oberzentrum im (südlichen) Umfeld von Neuss. Mit Krefeld und Mönchengladbach liegen zwei weitere Oberzentren ebenfalls nur etwa 20 Kilometer weit entfernt. Der Rhein-Kreis Neuss und damit auch die Stadt Neuss gehören zu den zwei größten Metropolregionen Deutschlands, nämlich zur Metropolregion Rhein-Ruhr, dem mit 10 Millionen Einwohnern größten, polyzentrischen Verdichtungsraum Deutschlands und zur Metropolregion Rheinland mit etwa 8,6 Millionen Einwohnern.

Aus allen Himmelsrichtungen ist Neuss über zahlreiche Bundesautobahnen gut angebunden, verdichtet wird das BAB-Netz durch weitere Bundesstraßen. Über das Straßennetz sind auch die beiden bedeutenden Flughäfen Düsseldorf sowie Köln/Bonn gut erreichbar. Über den Rhein

besteht Anbindung an die europäischen Wasserstraßen, was vor allem für den Neusser Hafen von großer Bedeutung ist.

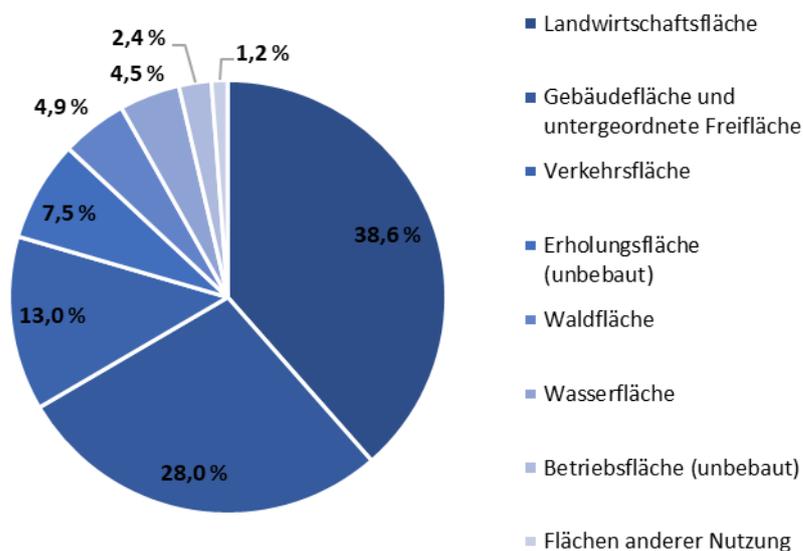
Ähnlich dem Straßennetz ermöglicht auch das Schienennetz Mobilität in alle Richtungen, sodass insbesondere alle umliegenden Oberzentren über direkte Anbindungen zu erreichen sind. Insofern weist die Stadt Neuss in vielerlei Hinsicht eine, für ihre Größe eher untypische, **besonders gute Ausstattung an Verkehrsinfrastruktur** bzw. Verkehrsanbindung auf. Weiterhin sind dementsprechend die Verkehrsverflechtungen in die Region besonders stark ausgeprägt.

## 1.2 Topographie und Flächennutzung

Die Stadt Neuss, am linken Niederrhein auf einer sog. Niederterrasse gelegen, ist topographisch nicht sehr bewegt. So zeichnen sich Höhenunterschiede von ca. 30 bis 67,5 m ü. NN ab, die mittlere Höhe beträgt etwa 40 m ü. NN. So gibt es **keine topographischen Hindernisse**, durch die die Verkehrsachsen eingeschränkt oder vorgegeben sind (wie es beispielsweise Tal- oder Plateaulagen betrifft). Vor allem für den Radverkehr bestehen damit aus topographischer Sicht Gunstbedingungen.

Die Gesamtfläche der Stadt Neuss belief sich im Jahr 2019 auf 99,52 km<sup>2</sup>. Die reale Flächennutzung zeigt, dass etwa 40 % der städtischen Fläche der Landwirtschaft zuzuschreiben ist. Diese liegt im westlichen und südlichen Bereich sowie im Uedesheimer Rheinbogen.

**Abbildung 10: Flächennutzung im Neusser Stadtgebiet**



Quelle: IT.NRW

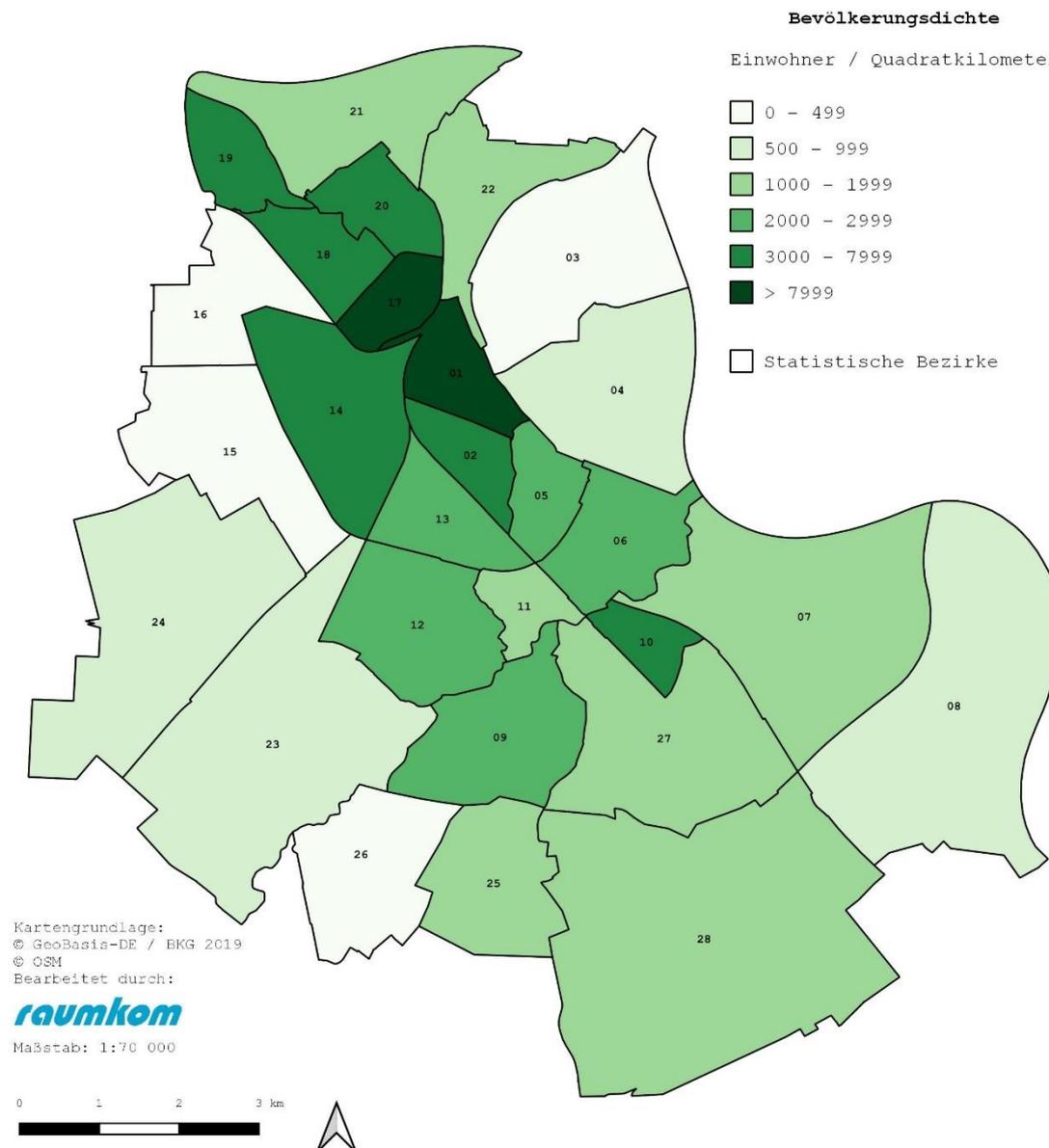
Oftmals schließt die landwirtschaftliche Nutzfläche direkt an Siedlungskörper an, so dass hier auch Potenziale zur Führung des Radverkehrs über bestehende Wirtschaftswege vorhanden sind, sofern diese entsprechende Qualität bieten. Fast 30 % der Neusser Fläche sind durch Bebauung geprägt, große Teile davon bildet der Siedlungskörper östlich der A 57. Verkehrlicher und betrieblicher Nutzung sind etwa 15 % zuzuschlagen. Hierbei spielen neben den Autobahn- und Schienenstrecken vor allem deren Knotenpunkte eine Rolle, hierzu zählen insbesondere die Autobahndreiecke (Neuss-Hafen, Neuss-Süd) und das -kreuz Neuss-West sowie die Gleisbereiche rund um Hauptbahnhof und Hafen. Auch Teile der Wasserfläche könnten als Verkehrsfläche klassifiziert werden, da sie dem Hafengebiet zur rein wirtschaftlichen Nutzung

der Schiffe zuzuordnen sind. Erholungs- und Waldflächen sind in kleinerem und größerem Maße im gesamten Stadtgebiet zu finden, u.a. entlang von Erft und Rhein. Dies spricht für eine ansprechende Erholungsqualität für viele Stadtteile, so dass Mobilität zu diesem Zweck kleinräumig stattfinden kann.

### 1.3 Bevölkerungsstatistik und Einwohnerverteilung

Die Stadt Neuss hatte zum Stichtag 01.01.2020 159.802 Einwohner, davon sind 81.637 bzw. 51,1 % weiblichen und 78.165 bzw. 48,9 % männlichen Geschlechts. Die Bevölkerungsdichte beläuft sich auf ca. 1.606 Einwohner pro km<sup>2</sup> und stellt sich in den einzelnen Stadtteilen wie folgt dar:

**Abbildung 11: Einwohnerdichte in den Neusser Stadtteilen**



Quelle: Stadt Neuss

Es wird deutlich, dass die innerstädtischen Bezirke und der flächenmäßig recht kleine Bezirk Erfttal die größten Bevölkerungsdichten aufweisen. Zudem zeigt sich ein Band mit hoher Dichte von der Innenstadt Richtung Nordwesten bis in den Bezirk Furth-Nord. In Gesamtheit

betrachtet, liegt der Bevölkerungsschwerpunkt zwischen der BAB 57 im Westen und dem Rhein im Osten. In direkter Zentrumsnähe fallen außerdem die Bezirke Hafengebiet und Hammfeld auf, die aufgrund ihrer Gewerbe-/Industrie-Dominanz nur geringe Dichten aufweisen. Auch weitere statistische Bezirke in allen Bereichen des Stadtgebiets weisen niedrige Bevölkerungsdichten auf, die auf landwirtschaftliche Prägung oder den Bestand weiterer Gewerbegebiete zurückzuführen sind.

Aus der **Bevölkerungsprognose** der Stadt Neuss 2018 – 2050 kann sowohl die aktuelle als auch die zukünftig prognostizierte Altersstruktur entnommen werden. Anhand dessen ist festzustellen, dass sich bis 2035 die Erwerbsbevölkerung signifikant reduzieren wird und sowohl Kinder und Jugendliche als auch Senioren zahlenmäßig zunehmen werden. Dies hat auch Auswirkungen auf die Mobilität, da die Personengruppen Kinder und Jugendliche seltener, junge Senioren allerdings recht intensiv, im motorisierten Individualverkehr unterwegs sind. Ältere Senioren wiederum, sind besonders auf den ÖPNV angewiesen. Öffentliche Verkehre sind demnach stärker an zeitlichen Bedarfen (Mobilität verstärkt auch außerhalb der Hauptverkehrszeiten, verlängerte Ein-/Ausstiegszeiten), räumlichen Bedarfen (kurze Zu- und Abwege, konzentrierte Bildungsstandorte vs. diffuse Freizeitstandorte) und technischen Bedarfen (Barrierefreiheit für alle Sinne) auszurichten. Gleichzeitig ist in diesen Alterskohorten die Preissensibilität allgemein höher als in der Erwerbsbevölkerung.

#### **1.4 Pendlerverflechtungen**

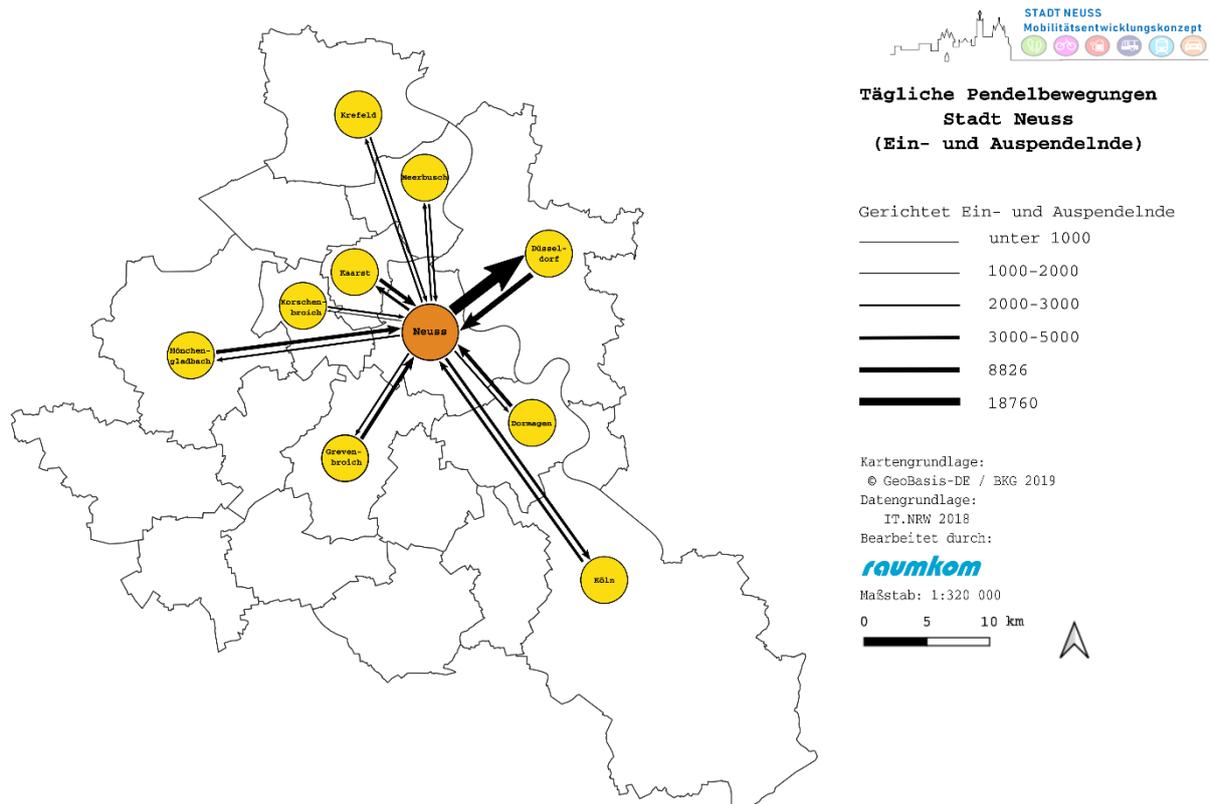
Hinsichtlich der Pendlerbeziehungen lässt sich festhalten, dass Neuss mehr Einpendler in die Stadt (56.434) als Auspendler aus der Stadt (44.484) aufweist. Der **Überschuss im Pendlersaldo** liegt demnach bei + 11.950 beziehungsweise rund 24 % (Stichtag 30. Juni 2019). Damit ist die Tagbevölkerung etwa 8 % größer als die Nacht-, d.h. Wohnbevölkerung. Weiterhin ist im Hinblick auf das Mobilitätsgeschehen vor allem zu beachten, dass insgesamt täglich 136.760 Personen am Pendelgeschehen in Neuss beteiligt sind. Darunter sind auch 35.842 Menschen (= 45 % der Erwerbstätigen), die innerhalb der Stadt pendeln und damit ausschließlich die städtischen Verkehrsangebote nutzen. Hierzu gibt die SrV 2018<sup>4</sup> an, dass 70 % aller Wege in Neuss im Binnenverkehr stattfinden, was auch abseits der Pendlerströme zeigt, dass die lokalen Verkehrssysteme leistungsstark aufgestellt sein sollten und zusätzlich die regionalen Verbindungen für ein- und auspendelnde Menschen attraktiv gestaltet sein sollten.

Bei der Frage der Hauptpendelbeziehungen hilft eine kartographische Übersicht:

---

<sup>4</sup> Hubrich, S.; Ließke, F.; Wittwer, R.; Wittig, S.; Gerike, R. (2019): Forschungsprojekt „Mobilität in Städten – SrV 2018“ in Neuss. Technische Universität Dresden. Verfügbar unter: <https://tu-dresden.de/srv>

**Abbildung 12: Ein- und Auspendlerbewegungen in Neuss**



Quelle: IT.NRW

Sofort deutlich wird, dass der stärkste Austausch bei den Pendelbewegungen mit der Stadt Düsseldorf gegeben ist. Alle anderen Austauschbeziehungen bleiben weit unter diesem Niveau. Auch wird deutlich, dass die Zahl der Auspendler nach Düsseldorf die Zahl der Einpendler von dort bei Weitem übertrifft. Mit Ausnahme dieser Beziehung zu Düsseldorf sind die **Pendelbewegungen** heraus aus und herein nach Neuss recht **ausgeglichen**, d.h. es liegen keine herausstechenden Lastrichtungen an Vor- oder Nachmittag vor, sondern die Ströme sind ähnlich stark. So ergibt sich die Möglichkeit, dass die dortigen Verkehrssysteme effizient ausgestaltet werden können, da im Tagesverlauf in beide Richtungen jeweils ähnliche Kapazitäten benötigt werden.

- Neuss ist in die Metropolregion Rhein mit über 8,5 Mio. Einwohner\*innen eingebettet und grenzt an die Metropolregion Ruhr an.
- Die überörtlichen Verkehrsnetze sind sehr dicht und ermöglichen eine sehr gute Erreichbarkeit.
- Daraus resultieren intensive Pendelverflechtungen mit den Städten des Umlands, wobei im Saldo ein Überschuss an Einpendelnden von fast 25 % besteht.
- Die ebene Lage entlang des Rheins bietet vorteilhafte Bedingungen insbesondere für den Radverkehr.

## 2 Mobilität in Neuss – Status Quo

### 2.1 Anteile der Verkehrsmittel am Verkehrsaufkommen und Verfügbarkeit

Zum Einstieg in die Analyse der vorherrschenden Verkehrssituation in Neuss gibt der Modal Split, insbesondere im Vergleich mit ähnlichen Städten<sup>5</sup>, einen ersten Eindruck, wie sich der Verkehr auf die Verkehrsträger verteilt:

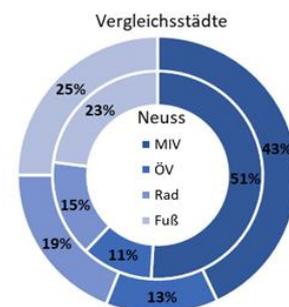
**Tabelle 5: Modal Split im Vergleich**

SrV 2018	MIV	ÖPNV	Rad	Fuß
Neuss	51 %	11 %	15 %	23 %
Augsburg	41 %	16 %	17 %	26 %
Kiel	38 %	10 %	22 %	30 %
Magdeburg	43 %	14 %	18 %	25 %
Rostock	34 %	17 %	18 %	30 %
Potsdam	32 %	21 %	23 %	24 %
Ludwigshafen	49 %	12 %	15 %	25 %
Cottbus	44 %	9 %	24 %	23 %
Schwerin	43 %	14 %	15 %	28 %
Dessau-Roßlau	53 %	6 %	18 %	22 %
Neumünster	53 %	6 %	21 %	20 %

Quelle: SrV 2018, eingefärbt sind im Sinne des Umweltverbundes (Fuß/Rad/ÖPNV) die beiden vorteilhaftesten (grün) und nachteilhaftesten Werte (rot)

Es wird schnell deutlich, dass Neuss im Vergleich mit den gelisteten Städten einen recht hohen MIV-Anteil aufweist. Trotz der bereits beschriebenen Lage im Umfeld zahlreicher Städte und Metropolregionen ist der MIV-Anteil überdurchschnittlich hoch und gleichzeitig der ÖV-Anteil niedrig. Dementsprechend weist Neuss ein großes Potenzial zur Förderung des Umweltverbundes auf. Im Bereich der Aktivmobilität (Fuß- und Radverkehr) sind im interkommunalen Vergleich Wechselwirkungen feststellbar. Wo der Radverkehr den niedrigsten Wert im Vergleich der Städte bietet, zeigt der Fußverkehr einen soliden Wert. Mutmaßlich bestehen daher insbesondere für den Radverkehr und die öffentlichen Verkehrsmittel große Potenziale. Hierbei ist anzumerken, dass diese Verkehrsmittel durchaus in gewisser Konkurrenz zueinander

**Abbildung 13: Modal Split im Vergleich**



Quelle: SrV 2018

<sup>5</sup> Der Städtevergleich des SrV schlägt mögliche Vergleichsgruppen vor, denen die Städte und Gemeinden zugeordnet werden. Die Stadt Neuss gehört wegen ihrer Zentralitätsstufe als Mittelzentrum eben jener Vergleichsgruppe der „Mittelzentren, Topographie flach“ an, die jedoch keine weitere Differenzierung nach Einwohnern bietet. In dieser Gruppe wäre die nachfolgend nächstgrößere Stadt Norderstedt mit rund 80.000 Einwohnern, bis hinab zu Gemeinden mit 15.000 – 35.000 Einwohnern. Die Einstufung als Mittelzentrum ist jedoch aufgrund der Lage innerhalb der Regiopole und der unmittelbaren Nähe zur Landeshauptstadt Düsseldorf zu verstehen – exemplarisch weist demgegenüber das von der Einwohnerzahl her vergleichbare Paderborn eine oberzentrale Funktion auf, dort für den sich östlich davon erstreckenden, ländlichen Raum. Daher erfolgt die Gegenüberstellung mit der Vergleichsgruppe „Oberzentren bis 500.00 Einwohner, Topographie flach“.

stehen, da sie typischerweise in ähnlichen Distanzklassen genutzt werden (vgl. auch SrV<sup>6</sup> 2018) und der Zugang mit ähnlich großen Barrieren verbunden ist (Radverkehr: Wetter, technischer Zustand des Fahrrades, Aufwand körperlicher Leistung; ÖPNV: Distanz zur Haltestelle, Ticketkauf, Zeitplanung). Die reine **Verkehrsleistung**, d.h. die Kilometer pro Person und Tag mit den einzelnen Verkehrsmitteln, zeigt in den vergangenen Jahren eine Reduzierung des MIV um 7 %-Pkt. auf immer noch 70 % Anteil an der Gesamtverkehrsleistung. Hingegen konnte vor allem der ÖV zulegen (6 % auf 21 % im Jahr 2018). Die Nahmobilität hat – bei Betrachtung der zurückgelegten Distanzanteile – keine relevanten Veränderungen vorzuweisen, wobei dies aufgrund ebendieser Nutzung im Nahbereich wenig aussagekräftig ist.

Bei Unterscheidung der **Wegzwecke** zeigt sich, dass auf den Arbeitswegen eine klare Pkw-Dominanz vorherrscht und die Aktivmobilität mit insgesamt 20 % geringe Anteile hält. Im Bereich von Kita/Schule/Ausbildung stellt sich dies gänzlich anders dar. Die Prägung auf den Umweltverbund (70 %) scheint sich allerdings nicht nachhaltig im menschlichen Verhalten zu festigen, da auch für die weiteren Zwecke (Einkauf, Freizeit, Anderes) deutlich größere Pkw-Anteile zu verzeichnen sind.

Dabei prägt der Berufsverkehr das Bild von Verkehr samt voller Straßen ganz wesentlich. Werden auch die Ausbildungsverkehre hinzugezählt, so fallen nicht nur knapp über 20 % sondern fast 40 % aller Wege unter diesen Zweck. Bei feinerer Aufschlüsselung zeigt sich hingegen, dass auch der Freizeitverkehr mit über 25 % einen ganz wesentlichen Anteil am Wegeaufkommen hat, für den sich das Rad oder auch der ÖPNV adressieren lassen.

Für die **Verkehrsmittelanteile nach Entfernungsklassen** zeigt sich ein recht typisches Bild. Wo Strecken bis 1 km sehr große Fußanteile aufweisen und sehr geringe Pkw-Nutzung, wendet sich dieses Verhältnis sehr schnell. Bereits bis 3 km reduziert sich der Fußwege-Anteil um zwei Drittel, hingegen vervierfacht sich der Pkw-Verkehr fast. Mit zunehmender Entfernung nimmt der Pkw-Anteil weiter zu und resultiert in 75 % bei Strecken ab 5 km Länge. Der Radverkehr ist vor allem auf den Kurzstrecken bis 5 km stark und verliert anschließend etwas an Bedeutung, wohingegen der ÖV erst ab 3 km Streckenlänge relevant wird und auch bei Strecken über 10 km große Anteile einnimmt. In allen Distanzen zeichnet sich seit 2013 ein positiver Trend pro Umweltverbund ab. Zudem fällt auf, dass 4 % weniger Wege bis 5 km zurückgelegt werden, d.h. die Wege insgesamt etwas länger werden. Nichtsdestotrotz nimmt die langdistanzige Mobilität mit 22 % recht geringe Anteile ein, wird politisch allerdings deutlich stärker bearbeitet.

Mit 73 % werden rund drei Viertel aller Wege als **Binnenverkehre** innerhalb des Stadtgebiets zurückgelegt. Die knapp über 40 % dieser Binnenwege, die mit dem Pkw zurückgelegt werden, sind im Durchschnitt rund 5 km lang und werden mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von knapp 20 km/h bewältigt. Diese Dimensionen spiegeln recht exakt die Planungsanforderungen an die Haupttrouten eines modernen Radverkehrsnetzes wider und lassen sich per Pedelec dann auch unabhängig vom individuellen Fitnessstand erreichen.

---

<sup>6</sup> Hubrich, S.; Ließke, F.; Wittwer, R.; Wittig, S.; Gerike, R. (2019): Forschungsprojekt „Mobilität in Städten – SrV 2018“ in Neuss. Technische Universität Dresden. Verfügbar unter: <https://tu-dresden.de/srv>

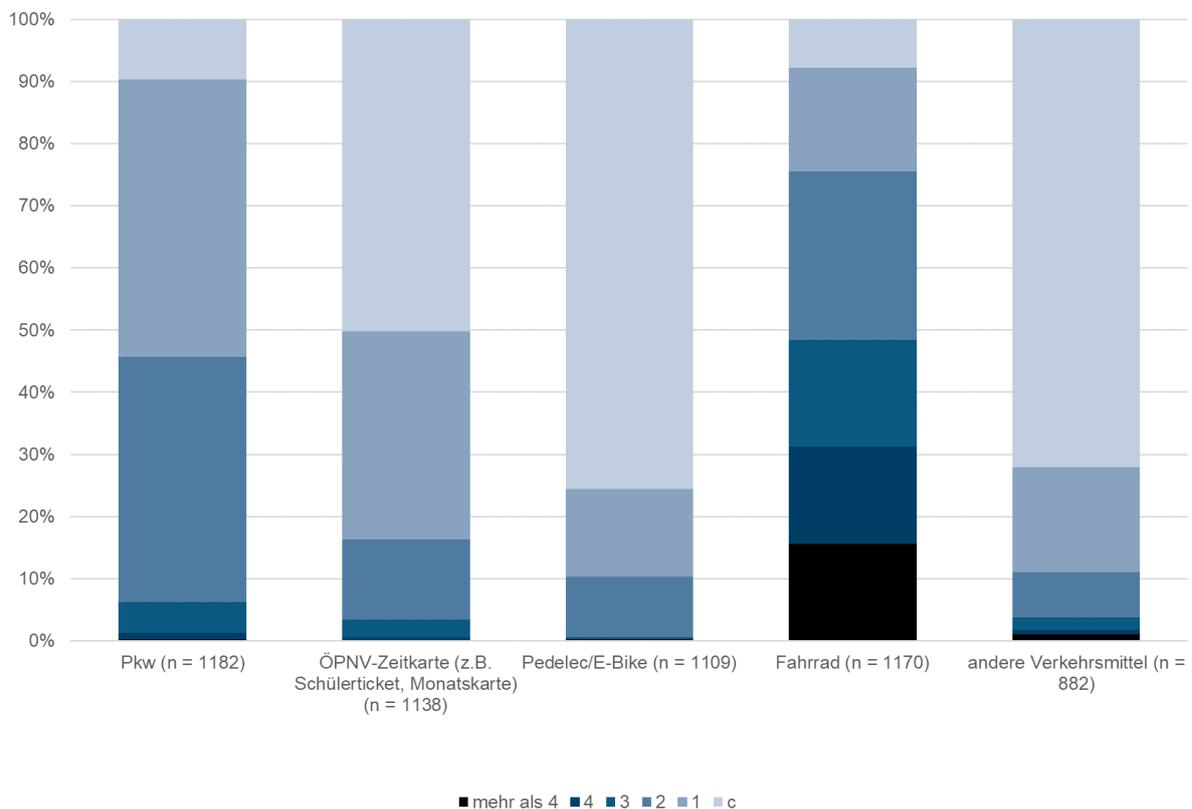
Aus der durchgeführten **Online-Befragung** ergeben sich zudem folgende Erkenntnisse für die Neusser Mobilität<sup>7</sup>:

Hinsichtlich der **Verfügbarkeit** von **Fahrzeugen** weisen vor allem Pkw und Fahrräder sehr hohe Werte auf. In beiden Fällen sind für 80 bis über 90 % aller Personen die Fahrzeuge dauerhaft oder nach Rücksprache verfügbar. Dies stellt klar, dass die verminderte Nutzung des Fahrrads nicht mit Besitzgründen zusammenhängt. Auch die Zahl der Haushalte ohne Pkw und ohne Fahrrad ist nahezu identisch. Interessant ist zudem, dass ca. 3 von 10 Personen eine Zeitkarte des ÖPNV besitzen. Bei Berücksichtigung der geringen Teilnahme von Personen unter 20 Jahren an der Befragung, deutet dies darauf hin, dass hierin kaum Schüler\*innen enthalten sind, sondern nahezu ausschließlich Personen im erwerbsfähigen Alter oder auch Senioren.

Im Vergleich ÖPNV zu Pedelec ist festzustellen, dass der Besitz einer Zeitkarte noch verbreiteter ist. Die Besitzquoten könnten sich in den kommenden Jahren allerdings weiter annähern. Die Anzahl der Fahrzeuge bzw. Tickets pro Haushalt macht noch einmal deutlich, dass Fahrräder das am weiten verbreitete Verkehrsmittel sind, in drei Viertel aller befragten Haushalte gibt es mindestens zwei Räder. Mindestens ein Pedelec findet sich in Neuss bereits in etwa jedem vierten dieser Haushalte. **ÖPNV-Zeitkarten** besitzt etwa jeder zweite Haushalt (Anm.: Da hier nach den Haushalten und nicht – wie vorher – personenbezogen gefragt wurde, sind hierin auch Schülerkarten enthalten.). In ähnlicher Größenordnung (ca. 45 %) liegt auch die Besitzquote, wenn mindestens zwei Pkw pro Haushalt angegeben werden.

**Abbildung 14: Verkehrsmittelverfügbarkeit pro Haushalt**

Über welche Verkehrsmittel verfügt Ihr Haushalt? In unserem Haushalt gibt es folgende Verkehrsmittel:



Eigene Darstellung

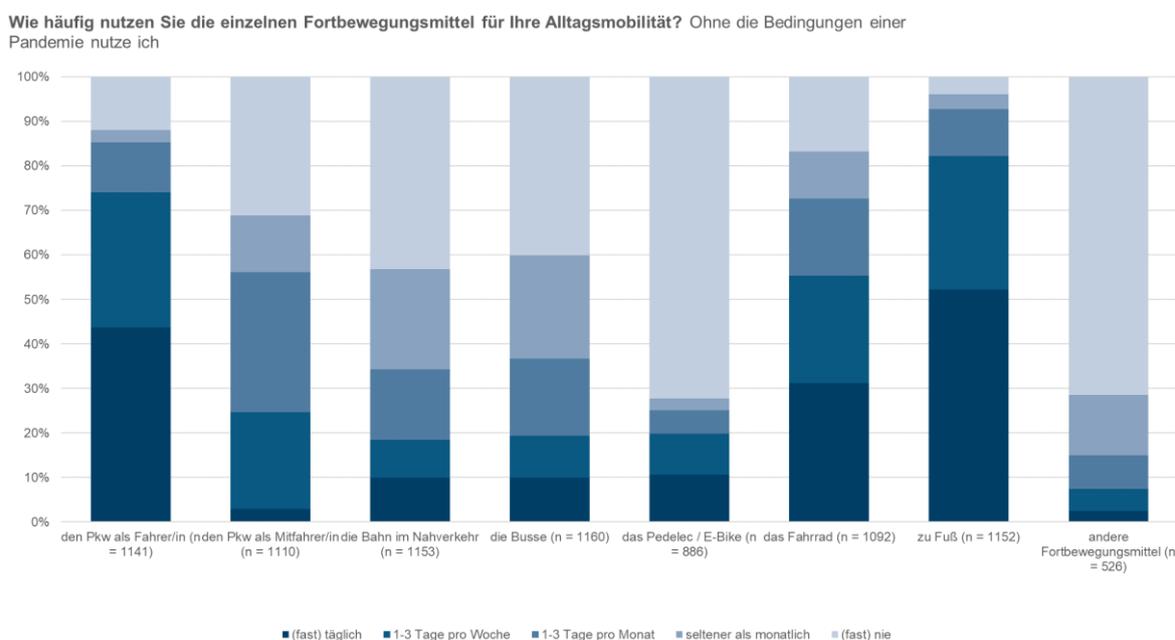
<sup>7</sup> Zeitraum der Umfrage war vom 03.12.2020 bis 31.01.2021

In der **Häufigkeit** der **Verkehrsmittelnutzung** gibt die Neusser Bevölkerung an, sehr häufig zu Fuß und mit dem Pkw unterwegs zu sein. Mindestens 1-3 Tage pro Woche (= Vielnutzende) gehen über 80 % der Befragten zu Fuß bzw. nutzen über 70 % den Pkw. Umgekehrt sind es aber auch etwa 15 % der Bevölkerung, die den Pkw seltener als monatlich oder (fast) nie nutzen (= Wenignutzende). Deutlich geringer ist dieser Anteil im Fußverkehr, so dass festgehalten werden kann, dass fast jede der befragten Personen in Neuss mindestens wenige Male pro Monat zu Fuß unterwegs ist.

Etwas seltener als zu Fuß und mit dem Pkw sind die Neusserinnen und Neusser hingegen mit dem Fahrrad unterwegs. Vielnutzende sind hierbei etwa 55 % der Menschen, Wenignutzende allerdings auch über 25 %. Die gelegentliche Nutzung spielt demnach eine untergeordnete Rolle, so dass Radfahrende, die auf Neusser Radwegen bzw. Straßen gesehen werden, dies in der Regel mehrfach pro Woche tun. Dieser Anteil sollte weiter erhöht werden und gleichzeitig angestrebt werden, die etwa 20 % Gelegenheitsradelnden in die Gruppe der Vielnutzenden zu fördern. Bei den Pedelec-Mobilisten zeigt sich recht gut die „Ganz oder gar nicht“-Polarisierung. 20 % der Befragten nutzen bis zu dreimal pro Woche ein Pedelec, fast 75 % nutzen es (fast) nie und nur wenige Personen gaben an, ein Pedelec oder E-Bike gelegentlich zu nutzen.

Bus und Bahn liegen im „internen ÖPNV-Vergleich“ auf einem Niveau und sind bei den Vielfahrenden zudem deckungsgleich mit der Pedelec- bzw. E-Bike-Nutzung. Allerdings gibt es im ÖPNV auch größere Anteile (bis ca. 30 %), die bis zu 3 Tage pro Monat mit einem der öffentlichen Verkehrsmittel unterwegs sind. Für etwa 4 von 10 befragten Neusser\*innen ist der ÖPNV bisher allerdings keine Alternative in ihrer Alltagsmobilität.

**Abbildung 15: Verkehrsmittelnutzung in der Alltagsmobilität**



Eigene Darstellung

In der Befragung wurden auch Änderungen durch die **Corona-Pandemie** thematisiert. Diese hat die Mobilität der Menschen **temporär** und **moderat** verändert, scheint aber keine starken Veränderungen hinsichtlich einer Verkehrswende anzustoßen. Genauer gaben ca. 60 % der Befragten an, dass sich ihre Mobilität verändert hat und ähnlich viele, dass sie sich zum Zeitpunkt der Befragung noch nicht wieder normalisiert hat. Die Frage nach der

Dauerhaftigkeit der Mobilitätsveränderungen beantworten weniger als 40 % mit Zustimmung. Auffällig ist, dass hierin der „neutrale Bereich“ (stimmt eher bzw. stimmt eher nicht) deutlich größer ausfällt, als in den Fragen zum aktuellen Mobilitätsverhalten, was die Unsicherheit der Menschen bezüglich der zukünftigen Mobilität zeigt. Dies kann wiederum als Zeichen gesehen werden, dass viele Menschen nicht fixiert sind auf die bisher genutzten Verkehrsmittel, sondern Alternativen eher in Betracht gezogen werden.

Hinsichtlich der Verkehrsmittelwahl während der Corona-Pandemie gaben 40 % oder mehr an, dass sie gleichhäufig mit Pkw, Fahrrad oder zu Fuß unterwegs waren. Zum Fuß- und Radverkehr sind es 45 bis 50 % der Menschen, die angaben, (viel) häufiger mit dem jeweiligen Verkehrsmittel unterwegs zu sein, beim Pkw ist dieser Anteil mit 30 % deutlich geringer und zudem genauso groß, wie der Anteil der Personen, die (viel) seltener mit dem Pkw unterwegs sind. Damit bleibt festzuhalten, dass Fuß- und Radverkehr häufiger und der Pkw-Verkehr genauso oft wie vor der Pandemie genutzt wurden. Deutlicher und einziger (zahlenmäßiger) Verlierer der Pandemie ist der ÖPNV. Dort gab es nur eine geringe Anzahl häufigerer Nutzungen, allerdings gaben ca. 70 % der Befragten an, den ÖPNV (viel) seltener zu nutzen. Dies ist im Wesentlichen auf den Komfortverlust (Maskenpflicht, Unsicherheit über Möglichkeit der Abstandseinhaltung) sowie das erhöhte Ansteckungsrisiko (geschlossener Raum, geringe Durchlüftung, Nutzung der Sitzplätze und Haltestangen durch viele Personen) zurückzuführen, welches beim Aufenthalt in Großraumfahrzeugen gegeben ist.

Im Folgenden werden die einzelnen Verkehrsträger separat betrachtet und in der Untersuchung auch die vorliegenden Planwerke berücksichtigt sowie die Befragungsergebnisse dargestellt. Am Ende der jeweiligen Kapitel befinden sich die Resümees, die sich im Wesentlichen aus den Erkenntnissen von vor Ort speisen.

- Ein sehr hoher MIV-Anteil von rund 50 % an allen zurückgelegten Werten ist ein prägnantes Ergebnis der vergangenen Verkehrserhebung (2018).
- Die Bedeutung des Fuß- und Radverkehr liegt unterhalb des Mittelwerts von Städten vergleichbarer Größe. Auffällig ist dies hinsichtlich des Radverkehrs aufgrund eigentlich vorteilhafter, topographischer Bedingungen in Neuss. Somit bestehen hier gerade bei typischen innerstädtischen Distanzen von bis zu 5 Kilometern noch hohe Potenziale.
- Die Online-Umfrage zeigt eine sehr hohe Verfügbarkeit von Pkw und Fahrrädern in den Haushalten, aber auch eine noch hohe Verfügbarkeit von Zeitkarten des ÖPNV. Am häufigsten sind die Befragten per Pkw und zu Fuß unterwegs, die Nutzung des Fahrrads ist unterproportional gegenüber dessen Verfügbarkeit.
- Die Pandemie-Auswirkung auf das Mobilitätsverhalten werden durch die Befragten als temporär und moderat eingeschätzt. Der Rückgang der ÖPNV-Nutzung war erheblich.

## 2.2 Motorisierter Individualverkehr (Status Quo)



Der MIV dominiert aktuell das Verkehrsgeschehen in Neuss. Wir betrachten im Folgenden sowohl einige Zahlen, aber schauen auch auf das Straßennetz sowie den ruhenden Verkehr.

## 2.2.1 Kfz-Bestand

Bevor die Infrastruktur in den Fokus der Analyse rückt, geben die Zahlen des Kfz-Bestands einen Eindruck über die Ausstattung der Bevölkerung. Dabei zeigt sich zum einen eine auch im nationalen städtischen Vergleich recht hohe Kfz-Dichte in der Stadt. Zum anderen zeigen die Zahlen auch eine (teilweise deutliche) Zunahme im Jahresvergleich 2018 vs. 2019. Hierbei legten Pkw aufgrund des hohen Bestandniveaus zwar nur 1,2 % zu, dies entspricht allerdings über 1.000 weiteren Pkw auf den Neusser Straßen innerhalb eines Jahres. Bei Bezug der Kfz- bzw. Pkw-Anzahl auf die Zahl der Haushalte in Neuss (ca. 76.100), ergeben sich 1,16 Pkw je Haushalt, was einer Überversorgung entspricht.

Abbildung 17 zeigt, dass diese Entwicklung nicht nur kurzzeitig auftritt, sondern als Trend seit einigen Jahren bereits beobachtet werden kann. Der stagnierende, leicht rückläufige Trend ist durch den Einfluss der Corona-Pandemie überlagert und kann noch nicht abschließend bewertet werden. Verteuerung (Inflation) auch im Bereich Kraftstoffe im Zuge des Ukraine-Krieges seit Februar 2022 überlagern diesen Trend zusätzlich.

**Abbildung 16: Kraftfahrzeugbestand und -dichte in Neuss**

	Stadt Neuss			Rhein-Kreis Neuss			Land NRW		
	2018	2019	Diff. in %	2018	2019	Diff. in %	2018	2019	Diff. in %
Krafträder	6 303	6 388	+ 1,3	22 203	22 576	+ 1,7	833 009	842 577	+ 1,1
Personenkraftwagen	87 143	88 219	+ 1,2	267 366	271 270	+ 1,5	9 950 324	10 083 891	+ 1,3
davon: privat	72 233	73 140	+ 1,3	238 897	242 164	+ 1,4	8 934 136	9 046 240	+ 1,3
gewerblich	14 910	15 079	+ 1,1	28 469	29 106	+ 2,2	1 016 188	1 037 651	+ 2,1
Lastkraftwagen	8 717	9 015	+ 3,4	17 076	17 608	+ 3,1	621 293	646 508	+ 4,1
Zugmaschinen	858	906	+ 5,6	4 875	4 934	+ 1,2	251 609	256 642	+ 2,0
sonstige Kfz einschl. Kraftomnibusse	444	458	+ 3,2	1 374	1 374	-	65 539	67 171	+ 2,5
<b>Kraftfahrzeuge insg.</b>	<b>103 465</b>	<b>104 986</b>	<b>+ 1,5</b>	<b>312 894</b>	<b>317 762</b>	<b>+ 1,6</b>	<b>11 721 774</b>	<b>11 896 789</b>	<b>+ 1,5</b>
Kraftfahrzeuganhänger	6 667	6 963	+ 4,4	24 287	25 093	+ 3,3	1 201 778	1 234 330	+ 2,7
Kfz je 1.000 EW	<b>673</b>	<b>683</b>		<b>696</b>	<b>705</b>		<b>654</b>	<b>663</b>	

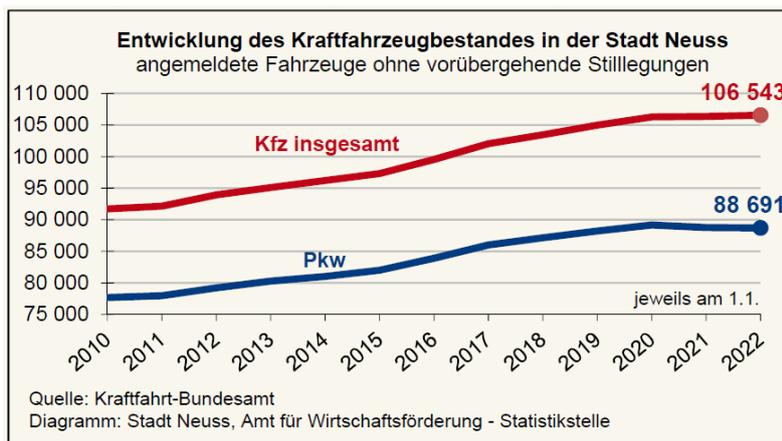
Quellen: Kraftfahrt-Bundesamt und IT.NRW

Hinweis: Die Kfz-Dichte wurde mit den amtlichen Einwohnerzahlen (Basis Zensus 2011) berechnet.

Tabelle: Stadt Neuss, Amt für Wirtschaftsförderung - Statistikstelle

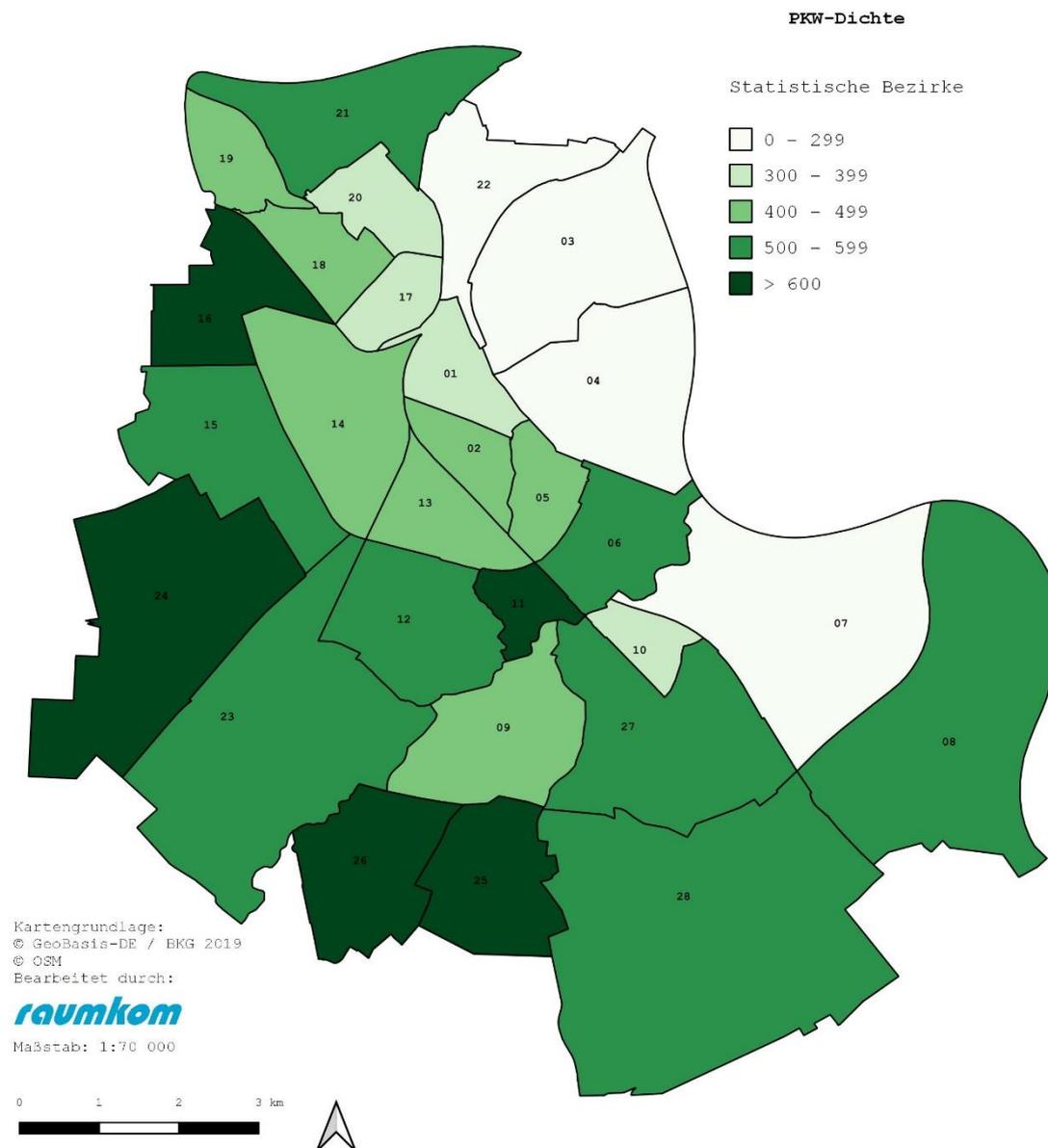
Stadt Neuss

**Abbildung 17: Entwicklung des Kraftfahrzeugbestandes in Neuss**



Stadt Neuss

**Abbildung 18: Pkw-Dichte nach statistischen Bezirken**



Quelle: Stadt Neuss

Die Karte der **Pkw-Dichte** zeigt sehr eindeutig eine zentral-peripher verlaufende Zunahme an zugelassenen Pkw je 1.000 Einwohner\*innen (von denen allerdings wiederum höchstens 800 in aktiv fahrfähigem Alter sind).

Der bundesweite Durchschnitt der Pkw-Dichte lag im Bezugsjahr bei rund 570 Pkw je 1.000 Einwohner\*innen. Dieser bundesweite Mittelwert umfasst also die Städte aller Größenklassen und auch die ländlichen Regionen, für die ein erhöhter Pkw-Bedarf reklamiert wird.

In erheblichem Maße unterschritten wird dieser Mittelwert ausschließlich in der hochverdichteten **Kernstadt**<sup>8</sup> und einzelnen, unmittelbar nördlich angrenzenden Bereichen (der Bezirk Erfttal unterliegt einem statistischen Ausreißer). Erheblich bedeutet, dass sich dort die Werte mit 300-399 bei etwa 50-70 % dieses Mittelwerts (von 570) bewegen. Damit besitzt

<sup>8</sup> vergleiche Abbildung 11:

Einwohnerdichte in den Neusser Stadtteilen auf Seite 16

fast die Hälfte (40-50 %) aller innerstädtisch lebenden Personen im fahrfähigen Alter auch einen eigenen Pkw zur Bewältigung ihrer Wege.

Bereits in den angrenzenden und etwas **aufgelockerten Vierteln** im Umgriff der Kernstadt und mit einer Luftliniendistanz von etwa 1,5-2 km zu dieser, steigen die Werte bereits auf 400-499 Pkw/1.000 Einwohner\*innen – und liegen damit etwa bei 70-85 % des bundesweiten Mittelwerts.

Jenseits des **Autobahnringes** liegen die Werte bereits bei 500-599 und entsprechen damit weitgehend dem bundesweiten Mittel. Eine per se mangelhafte ÖPNV-Anbindung lässt sich hierfür nicht als Begründung heranziehen, da die Reisezeitverhältnisse des ÖPNV gegenüber dem Pkw aus den unmittelbar südlich der Autobahn liegenden Stadtteilen in die Innenstadt durchaus wettbewerbsfähig sind (bei 1:1,4 für Pkw gegenüber ÖPNV)<sup>9</sup>. Auch im Stadionviertel, wo dieses Verhältnis deutlich ungünstiger ist (1:2) bedeutet die längere Fahrzeit in die Innenstadt konkret nur 5-6 Minuten.

Deutlich überschritten wird der Mittelwert in den Gebieten mit geringerer Einwohner\*innendichte oder einer geringer ausgeprägten Angebotsqualität des städtischen ÖPNV. Hinsichtlich des Kriteriums Pkw-Dichte sind diese Bezirke bei einer Luftliniendistanz von 3-7 km bis zur Innenstadt faktisch bereits dem ländlichen Raum zuzurechnen.

### 2.2.2 Straßenverkehrsnetz

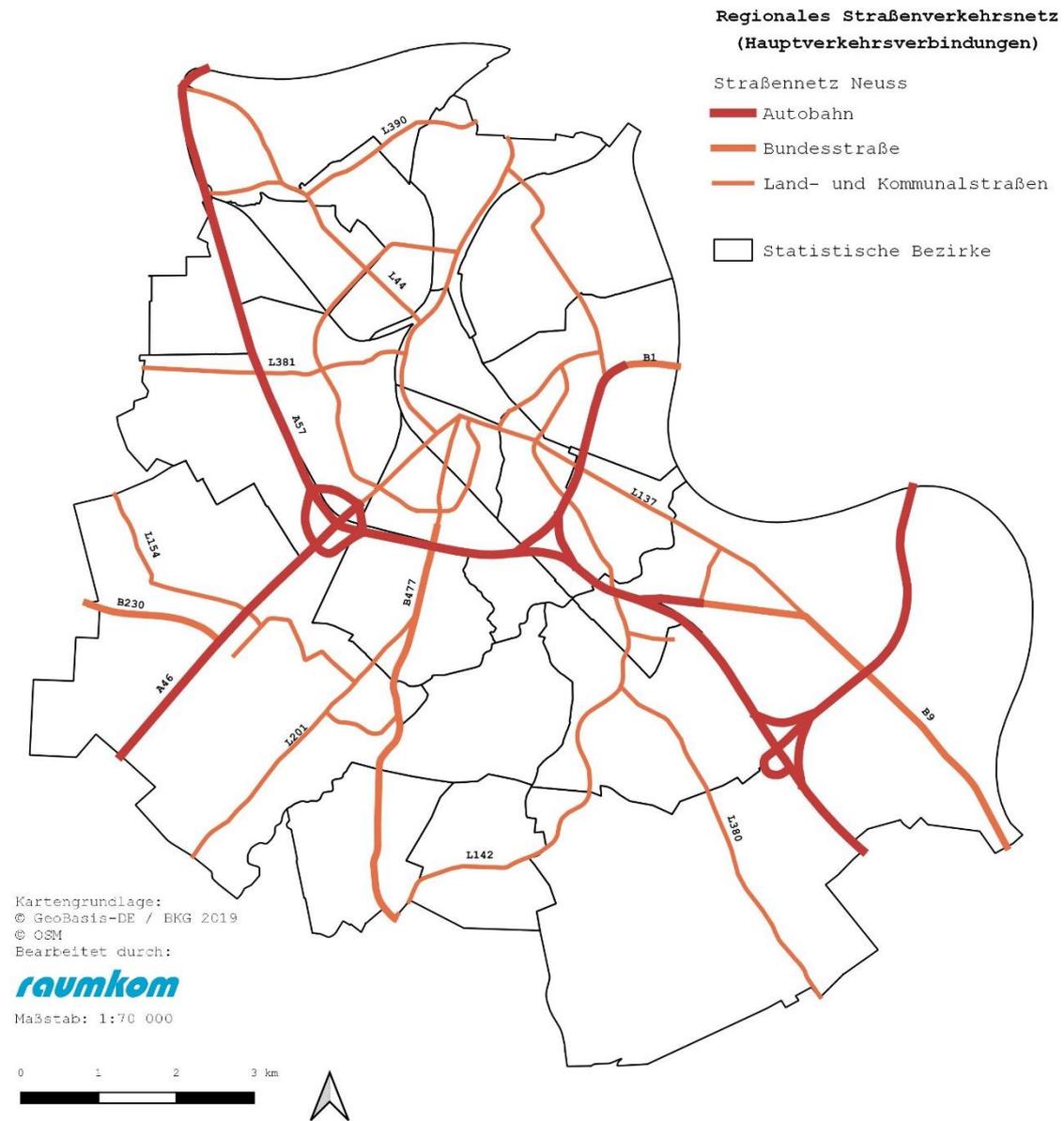
Rund um den kernstädtischen Siedlungskörper verlaufen mit der A 57 sowie der A 52 zwei **leistungsfähige Straßenverbindungen**, über die die Oberzentren im Umfeld erreicht werden können. Zusätzlich verläuft die A 46 als Ost-West-Verbindung südlich von Neuss. Insbesondere der gemeinsame Abschnitt von A 46 und A 57 weist dabei enorme Verkehrsstärken von 100.000 Kfz und mehr pro Tag auf (vgl. Abbildung 19). Allerdings können sich auch auf den weiteren Autobahnabschnitten Störungen durch die zahlreichen Anschlussstellen teilweise unmittelbar auf zu- bzw. abfließenden Verkehr der Neusser Innenstadt auswirken. So besteht eine starke Wechselwirkung zwischen lokalem Innenstadtnetz und nationalem Bundesautobahnnetz.

Die Bundesstraßen 9 und 477 bieten für einige Stadtteile schnelle Verbindungen in das Stadtzentrum, führen allerdings beide jeweils nur bis an den Rand des Siedlungskörpers. Über beide Straßen erreichen jeweils bis zu 10.000 Fahrzeuge den „äußeren Stadtbereich“. Eine größere Verkehrsbelastung liegt auf der B 1 östlich des Stadtkörpers (ca. 52.000 Kfz). Im weiteren Verlauf nordwärts bringt dann die L 137 noch fast 20.000 Fahrzeuge unmittelbar zum Hafengebiet. In der Klasse der Landesstraßen gibt es zahlreiche radiale Verbindungen von den umliegenden Bezirken in die Innenstadt. Zudem bilden sie dort Teile eines mittleren Rings (Konrad-Adenauer-Ring) sowie eines inneren Rings (Schorlemerstraße/Gielenstraße), welche allerdings beide im (Süd-) Osten unterbrochen sind.

---

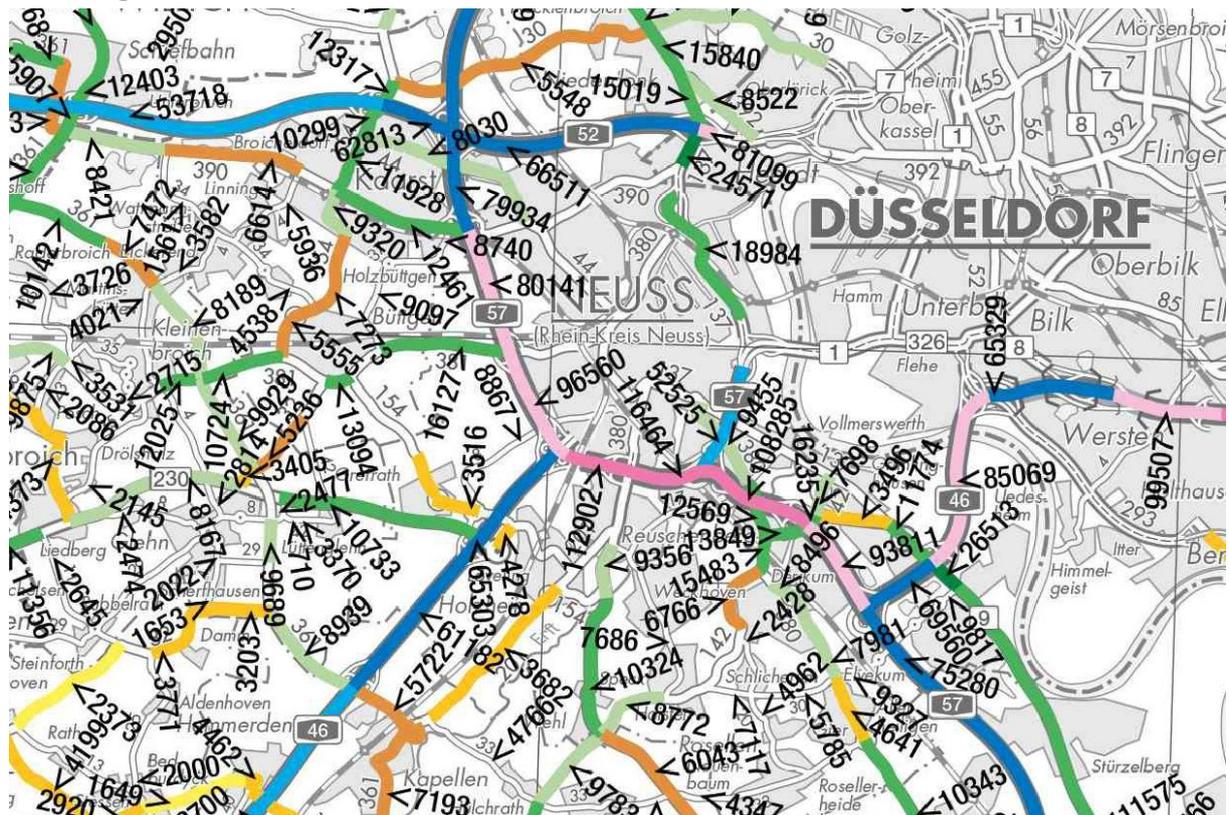
<sup>9</sup> siehe Abbildung 27: Reisezeiten und Reisezeitverhältnisse MIV/ÖPNV auf Seite 58

**Abbildung 19: Regionales Straßenverkehrsnetz**



Eigene Darstellung

**Abbildung 20: Verkehrsstärkenkarte NRW - Ausschnitt**



Quelle: MBWSV NRW (2015)

Insgesamt ist auch zu erkennen, dass trotz zahlreicher Hauptverkehrsstraßen nur in wenigen Fällen die Siedlungskörper von diesen durchschnitten werden (B 477 durch Speck und Reuschenberg, L 137 durch Grimlinghausen). Damit kann die Barrierewirkung der Straßenzüge recht gut reduziert werden, da auch die Autobahnen in regelmäßigen Abständen an relevanten Punkten gequert werden können.

### 2.2.3 Ruhender Verkehr

Umfangreiche Parkmöglichkeiten finden sich in den innenstadtnahen Parkhäusern und Tiefgaragen. In Summe stellen sie gemeinsam mit einigen weiteren Parkplätzen fast 3.000 Stellplätze für Pkw bereit. Dabei sind die etwa 200 Stellplätze des Wendersplatz die einzigen, die auch über die erste Stunde hinaus kostenfrei zur Verfügung stehen. Durch die Lage der Parkstandorte unmittelbar um die Kernstadt sind sie sehr attraktiv zur Nutzung und erzeugen dadurch Pkw-Verkehr von täglich Hunderten bis Tausenden Menschen. Über das Parkleitsystem der Stadt werden von den Ringstraßen abgehend auch Straßen aus dem lokalen Netz genutzt, die vorrangig nicht für höhere Verkehrsbelastungen ausgelegt sind (z.B. Sebastianusstraße, Rheinstraße, Hamtorwall, Michaelstraße) und teilweise die Funktion des Wohnens erfüllen oder einzelne Betriebe beheimaten.

**Tabelle 6: Pkw-Parkflächen in Innenstadtnähe**

<b>Standort</b>	<b>Art</b>	<b>Kapazität</b>
<b>Niedertor</b>	Parkhaus	308
<b>Rheintor</b>	Parkhaus	708
<b>Tranktor</b>	Parkhaus	458
<b>Galeria Kaufhof</b>	Tiefgarage	320
<b>Sparkasse</b>	Tiefgarage	155
<b>Rathausgarage</b>	Tiefgarage	89
<b>Meererhof</b>	Tiefgarage	124
<b>Wendersplatz</b>	Parkplatz	215
<b>Am Zollhafen</b>	Parkplatz	180
<b>Hamtorwall</b>	Parkplatz	45
<b>Stadthalle</b>	Parkplatz	208
<b>Hauptbahnhof</b>	Parkplatz	88

Quelle: Parkopedia

Neben den genannten Parkflächen stehen zahlreiche Stellplätze an Handelsstandorten wie dem Rheinpark-Center und dem EZH-Zentrum Römerpark (im Barbaraviertel) zur Verfügung. Diese sind nur insofern bewirtschaftet, als dass ab einer Parkdauer von 90 min die Nutzung kostenpflichtig wird. Somit entstehen für den Großteil der Kund\*innen dort keine oder nur geringe Kosten, sodass die Pkw-Nutzung attraktiv ist.

Aus zahlreichen Presseberichten der vergangenen Jahre geht hervor, dass gerade in den Innstadtbezirken großer Parkdruck herrscht. Zu den Parkbedarfen der Anwohner\*innen über den gesamten Tagesverlauf hinweg, kommt tagsüber noch Einpendelnde und Innenstadtbesuchende hinzu. Die Verkehrserhebung von 2018 zeigt, dass ein typischer Pkw-Weg rund 15-20 Minuten dauert, je nachdem, ob es sich um einen Binnenweg innerhalb von Neuss handelt oder ob die Stadtgrenze überquert wird. Ist eine Person ausschließlich per Pkw unterwegs und legt 3 dieser typischen Wege zurück, so muss das Fahrzeug letztlich die übrigen 23 Stunden des Tages abgestellt werden.

Teilweise können mit Hilfe von Bewohner-Parkausweisen die städtischen Parkhäuser vergünstigt genutzt werden, so dass sie im Sinne von Quartiersparkplätzen funktionieren. Es besteht der Wille, dieses Konzept auszuweiten, um in der Innenstadt (und den angrenzenden Quartieren) mit ihrer hohen Pkw-Dichte allen Ortsansässigen gerecht zu werden. Gleichzeitig sollte aber die Stellplatzkapazität im öffentlichen Raum reduziert werden, um die Flächen zur Verbesserung der Bedingungen der anderen Verkehrsmittel zu verbessern. Hingegen hat der jahrzehntelange Versuch, die Belastungswirkungen des Pkw-Verkehrs zu reduzieren durch das Bereitstellen von mehr Pkw-Infrastruktur, offenkundig erst den wenig zufriedenstellenden Status Quo herbeigeführt.

Parallel zur Konzepterstellung des MEK hat der Stadtrat bereits ein neues Parkkonzept auf den Weg gebracht. Es sieht eine Erhöhung der Anzahl an Stellplätzen vor, die der privilegierenden Regulierung des Bewohnerparkens unterliegen (um fast ein Drittel). Gleichzeitig werden die Tarife für die Inanspruchnahme des öffentlichen Raums zum Parken mit Wirkung zum 1. Juli 2022 erhöht, nachdem diese zuvor rund 30 Jahre fixiert waren. Die Erhöhung geschieht schrittweise von rund 2,5 € auf zunächst 10 € pro Monat und in den Folgejahren dann auf 30

€. Letztlich erleichtert dies auch jenen Personen perspektivisch den Zugang zu einem Stellplatz, die tatsächlich auf ihren Pkw angewiesen sind, denn fast ein Drittel aller im Kernstadtgebiet zugelassenen Pkw werden laut Verkehrserhebung (SrV<sup>10</sup>) tatsächlich höchstens 1-2 Mal pro Woche genutzt.

Bei der Untersuchung der Stadtteile wird schnell deutlich, dass viele Straßen in den Siedlungskörpern das Seitenraumparken ermöglichen, nicht nur in Längs- sondern auch in Queraufstellung, so dass recht große Flächen des öffentlichen Raums zum Abstellen von privaten Fahrzeugen genutzt werden. Auch dort wo Stellflächen auf Privatgelände vorhanden sind, wird der öffentliche Raum weiter beansprucht. In einigen Fällen zieht sich ein langes Band aus parkenden Fahrzeugen durch gesamte Straßen (z.B. Reuschenberg, Weckhoven). Am Linckhof in Allerheiligen betrifft dies sogar das gesamte Quartier, wobei die Fahrzeugschlange regelmäßig nur durch Bäume unterbrochen wird. In aller Regel sind die geschaffenen (öffentlichen) Flächen nicht bewirtschaftet, lediglich im Innenstadtbereich geschieht dies mit Hilfe von Parkausweisen für die lokale Bevölkerung.

Mit seiner beschriebenen Anbindung an regionale ÖV- und MIV-Strecken liegt auch die Anlage von Park+Ride (P+R) bzw. Mitfahrerparkplätzen (P+M) nahe. P+R-Standorte befinden sich sowohl innenstadtnah zur Anbindung nach Düsseldorf als auch im Neusser Süden zur Anbindung der Neusser Innenstadt. Der Standort Allerheiligen gibt dabei den südlichen Neusser Stadtteilen nicht nur eine Möglichkeit zum Umstieg auf den ÖV nach Neuss, sondern gleichermaßen auch weiter nach Süden Richtung Köln. P+M gibt es in kleinem Maße entlang der A 46 sowohl im westlichen als auch im östlichen Abschnitt und an A 57 bei Büttgen. Die Kapazitäten zeigen, dass die Nachfrage nach diesem Angebot nur gering ist, obwohl sich die Standorte anbieten, um eine Fahrt in die regionalen Zentren gemeinsam zu bestreiten.

**Tabelle 7: Park+Ride (P+R) und Mitfahrerparkplätze (P+M)**

<b>Standort</b>	<b>Art</b>	<b>Kapazität</b>	<b>Anbindung</b>
<b>P+R Allerheiligen</b>	Parkplatz	739	S-Bahn, A 57, A 46
<b>P+R Norf</b>	Parkplatz	30	S-Bahn
<b>P+R Am Kaiser</b>	Parkplatz	27	S-/U-Bahn
<b>P+R Rheinpark-Center</b>	Parkplatz	108	S-Bahn
<b>P+M Uedesheim</b>	Parkplatz	30	A 46
<b>P+M Büttgen</b>	Parkplatz	30	A 57
<b>P+M Holzheim</b>	Parkplatz	40	A 46

Quelle: Rheinbahn, Straßen-NRW, Parkopedia

## 2.2.4 Befragungsergebnisse

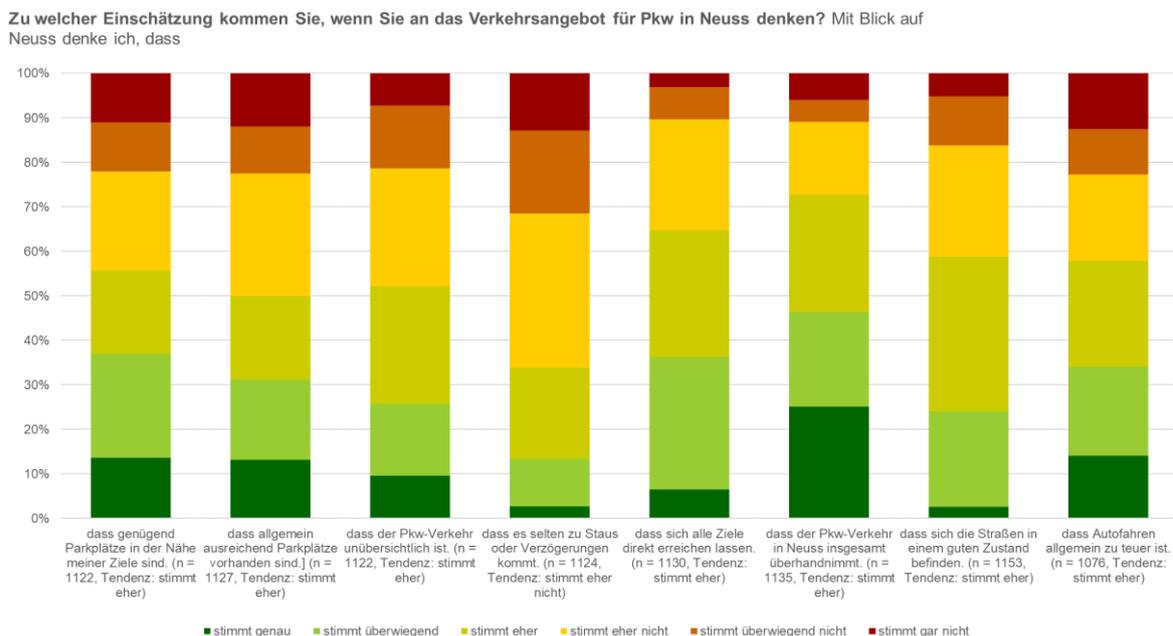
Werfen wir nun noch einen Blick auf die Pkw-bezogenen Fragen aus der Online-Befragung. Hier zeigen sich einige positive, aber auch einige negative Bewertungen. Die Frage nach der Verfügbarkeit an Parkplätzen wird relativ gleichmäßig verteilt beantwortet. Allerdings sind die Anteile starker Zustimmung (ca. 30 – 35 %) doch etwas größer als die, klarer Ablehnung (ca. 20 – 25 %). Ein ähnliches Fazit lässt sich bei den Kosten des Autofahrens ziehen, wobei der

<sup>10</sup> Hubrich, S.; Ließke, F.; Wittwer, R.; Wittig, S.; Gerike, R. (2019): Forschungsprojekt „Mobilität in Städten – SrV 2018“ in Neuss. Technische Universität Dresden. Verfügbar unter: <https://tu-dresden.de/srv>

leicht überwiegende Teil der Befragten meint, dass diese allgemein zu hoch seien. In Verbindung mit der hohen Nutzungsintensität der Pkw drängt sich die Schlussfolgerung auf, dass die augenscheinlich individuell wahrgenommenen Vorteile den finanziellen Nachteil mehr als ausgleichen.

Inhaltlich in die gleiche Richtung geht auch die Einschätzung, dass der Pkw-Verkehr in Neuss überhandnimmt, etwa 45 % stimmen dieser Aussage deutlich zu, insgesamt erhält sie von über 70 % aller Befragten Zustimmung. So ergibt sich der Eindruck, dass die Problematik durchaus wahrgenommen und verstanden ist, allerdings die Alternativen (hier: andere Verkehrsmittelnutzung) nicht ambitioniert ausprobiert oder gar etabliert werden. Ein mögliches Kriterium, welches dem Pkw dabei im Vergleich mit den weiteren Verkehrsmitteln zugutekommt, ist die direkte Erreichbarkeit der Ziele. Dazu gibt es eine deutliche Zustimmung, wengleich etwa ein Drittel der Befragten die Aussage nicht unterstützen. Gleichzeitig scheint diese direkte Erreichbarkeit wenig Nutzen zu haben, da zwei Drittel der Befragten – aus persönlicher Empfindung – häufige Staus oder Verzögerungen sehen, ein Drittel formuliert diese Meinung dabei (sehr) deutlich. Der eher positiven Einschätzung zum Straßenzustand wird nur von ca. 15 % der Menschen deutlich widersprochen. Insgesamt gibt es in nahezu allen abgefragten Dimensionen eine leicht positive Bewertung, negative Kritik wird vor allem bei den Kosten und der Menge des Pkw-Verkehrs geübt.

**Abbildung 21: Befragungsergebnisse zum Pkw-Verkehr**



Eigene Darstellung

Um die **Elektromobilität** in Neuss stärker fördern zu können, geben die Menschen recht eindeutig an, dass vor allem die Ladeinfrastruktur ausgebaut und sich die Anschaffungs- und Unterhaltskosten an denen der Verbrenner-Modell angleichen müssten. Oberstes Kriterium ist eine eigene **Lademöglichkeit** an der eigenen Wohnung, zusätzlich sollte eine solche auch an der Arbeitsstätte verfügbar sein. Auch für den Fernverkehr muss die Ladeinfrastruktur (an Autobahnen) ausgebaut werden, damit die Neusser Bevölkerung den Umstieg zu Elektrofahrzeugen stärker in Betracht zieht. Das Laden in Quartiersgaragen wird weniger gut bewertet, sodass kollaborative Lösungen schwieriger zu etablieren scheinen. Die Reichweite

als technisches und städtischerseits nicht beeinflussbares Kriterium ist ebenfalls relevant, aber relativ nachrangiger.

- Die hohe Besitzquote an Pkw korrespondiert mit dem im vorigen Kapitel diskutierten hohen MIV-Anteil am Verkehr. Auch in der Kernstadt besitzt rechnerisch fast jede zweite Person (im fahrfähigen Alter) einen Pkw. Einzelne äußere Stadtteile sind bezüglich der Höhe der Besitzquote bereits dem ländlichen Raum zuzuordnen.
- Die hohe Attraktivität des Pkw geht vor allem auch mit dem dichten und leistungsfähigen Straßennetz einher. In der polyzentralen Region mit der Vielzahl an dispers verteilten Zielen, stellt das Straßennetz auch zahlreiche Tangential- und Querverbindungen her, die wiederum durch den ÖPNV nicht adäquat bedient werden. (Dessen radiale Verbindungen erfordern Umsteigeverbindungen der Logik „Vorort-Innenstadt-Innenstadt-Vorort“, um z.B. von Neuss-Weckhoven nach Düsseldorf-Messe zu gelangen; das Straßennetz führt über leistungsfähige Tangentialen an den Siedlungskörper vorbei zu den jeweiligen Zielen).
- Mit dem hohen Pkw-Besatz geht ein entsprechender Parkdruck einher, so dass nicht nur in der Innenstadt, sondern teils auch in den Vororten die Seitenräume der Straßen von fast durchgängigen Pkw-Reihen geprägt sind. Diese hohe Nutzungsintensität schmälert die Qualität des öffentlichen Raumes und dämpft andere Nutzungsansprüche (z.B. erschwertes Vorankommen für Radfahrende, begrenzte Spielflächen in verkehrsberuhigten Bereichen).

### 2.2.5 Vor-Ort-Impressionen (Straßenraumgestaltung)



Der Kreuzungsbereich Konrad-Adenauer-Ring/Moselstraße nutzt große Flächen, um sämtliche Abbiegerelationen anzubieten, an dieser Stelle sorgen Einzelhandel einerseits und Industrie bzw. Stadtwerke andererseits für die verkehrliche Belastung



Mittelinsel als Querungshilfe am Rande eines Wohngebiets (Schlicherumer Straße, Norf), in dieser Lage ist die zurückgesetzte Mittelinsel verzichtbar, da die ca. 25 m Querungsdistanz unabhängig davon überwunden werden können, insgesamt ist die Dimensionierung hier sehr großzügig



Unübersichtliche Verkehrssituation an der Einmündung Minzstraße/Bergheimer Straße in Reuschenberg: vereinzelt stört die hoch intensive Nutzung des Verkehrsraums, zumeist in Verbindung mit dem ruhenden Verkehr, die Abläufe



Verkehrsberuhigter Bereich in Rosellerheide mit geändertem Untergrund im Vergleich zur vorgelagerten Sammelstraße und weiterhin vorhandenem Gehweg, zahlreiche Parkflächen schränken die Spielfunktion ein, die mit dem VBB verbunden ist



Beidseitiges Parken verengt die Fahrbahn (hier in Furth-Süd) soweit, dass die linksseitigen Fahrzeuge den Gehweg mitbenutzen müssen, um einen ausreichenden Fahrstreifen freizuhalten. Personen, die die Fahrbahn queren möchten, werden verdeckt



Großzügige Nutzung des öffentlichen Raums durch den ruhenden Pkw-Verkehr (Albert-Schweitzer-Straße, Rosellen), obwohl der Einmündungsbereich in die Neuenbaumer Straße bereits vollständig genutzt wird, sind die umliegenden Straßen ebenfalls beparkt, kritisch beim Rettungseinsatz



Carsharing-Fahrzeuge nahe der Innenstadt, die zum Laden die installierte Infrastruktur nutzen, um die Mittagszeit waren die beiden Fahrzeuge nicht ausgeliehen und nutzten die Ladeplätze



Hervorhebung eines Einmündungs-/ Kreuzungsbereichs in Grimlinghausen, der den Straßenverkehr durch die visuelle/farbliche und auch minimal bauliche/angehobene Gestaltung abbremst (ohne Radfahrende zu gefährden)

### 2.3 ÖPNV – Stadtbusverkehr (Status Quo)



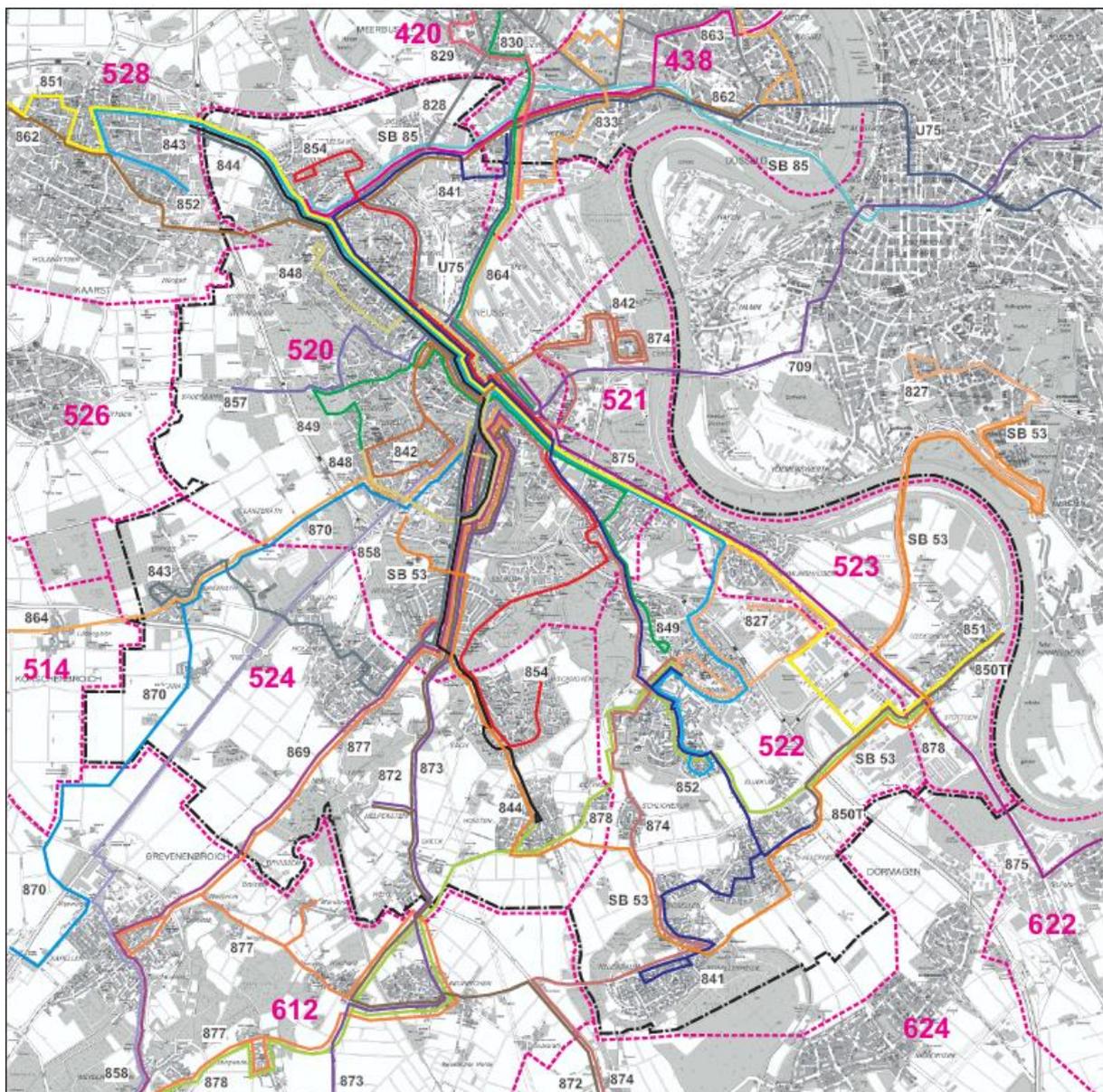
Bei der folgenden Analyse des Öffentlichen Personennahverkehrs wird in Bus- und Schienenverkehr unterschieden. Der Busverkehr tritt dabei im gesamten Stadtgebiet gleichermaßen auf. Bei den schienengebundenen Angeboten muss unterschieden werden zwischen den regionalen Zugverbindungen, die auf ihren Radialen auch einzelne Neusser Stadtteile anbinden sowie den innerstädtischen Straßen- und Stadtbahnen. Da die Unterschiede zwischen Straßen- und Stadtbahn nutzerseitig kaum Relevanz besitzen, werden diese Linien (U75, 709) gemeinsam betrachtet.

### 2.3.1 Liniennetz

Der städtische Busverkehr wird durch die Stadtwerke Neuss betrieben. Hierzu verkehren 11 reguläre Linien, 6 Nachtlinien und 2 AST-Linien im Bedarfsverkehr. In der Regel bieten die Linien auch Anschluss an die umliegenden Städte Kaarst und Grevenbroich, im Einzelfall dominiert diese Funktion gar (so bedient die Linie 858 nur 5 Haltestellen in Neuss).

Der Form des städtischen Siedlungskörpers folgend bildet das Liniennetz durch die Überlagerung von Linien intensiv bediente **Achsen** aus (siehe rote Markierung in Abbildung 23). Diese finden sich vor allem entlang der Hauptstraßen in der **Zuführung** auf die **Altstadt** hin, dort verkehren die Busse in zeitlicher Folge von 5-15 Minuten. Teile der Altstadt werden ausschließlich durch die von Düsseldorf kommende Stadtbahn bedient, dort verkehren die Buslinien über rund 700 m tangential zur Altstadt. Direkte Umstiege von Bus und Stadtbahn ergeben sich somit am nördlichen Ende der Altstadt (Hbf bis Schwannstraße) und an deren südlichem Ende (Landestheater, Stadthalle).

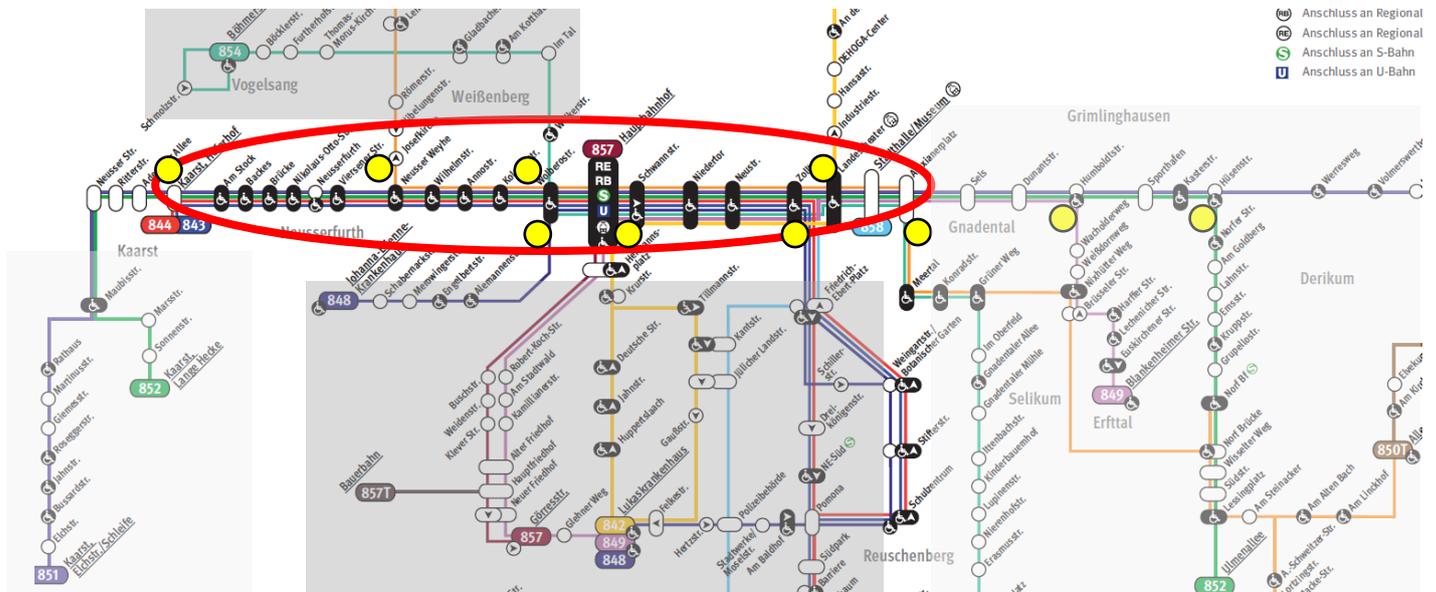
Abbildung 22: Netzplan Stadtbus Neuss



Stadt Neuss

Im weiteren Verlauf teilen sich die Linienverläufe dann an bestimmten Haltestellen und folgen dort eigenen Verläufen (siehe gelbe Markierung in Abbildung 23) – im Süden sind dies Zolltor Landestheater, Alexanierplatz, Humboldt- und Hüsenstraße, im Norden Wolberostraße, Neusser Weyhe und der Hoferhof in Kaarst. In den äußeren Stadtteilen ist dann meist eine dieser Linie einem Stadtteil zugeordnet und bedient diesen gänzlich.

**Abbildung 23: Netzplan Stadtbus Neuss mit innerstädtischer Achse (rot) und davon abzweigenden Linienverläufen (gelb)**



Stadtwerke Neuss, bearbeitet

Bei 6 von 10 Linien handelt es sich um typische städtische **Vorortlinien**, die die äußeren Stadtteile anbinden (Abbildung 23, hellgraue Transparenz). Sie sind als **Durchmesserlinie** angelegt und die meist längeren Linienwege verlaufen zwischen einem nördlichen und einem südlichen Vorort (bzw. auch Nachbarstadt) und durchqueren auf ihrem Weg dabei die Innenstadt. Sie verkehren in aller Regel im 30-Minuten-Takt (854 Vogelsang-Weckhoven sogar im 15-Minuten-Takt). Ringlinien zwischen den Stadtteilen gibt es nicht, einzelne Linien verlaufen abschnittsweise tangential, dann zur Anbindung an die S-Bahn (z.B. 843, 827).

Die vier übrigen Linien bedienen die **innenstadtnahen Stadtteile**, die sich an die Altstadt angliedern (Abbildung 23, dunkelgraue Transparenz). Sie erschließen die Gebiete, die abseits zu den zuvor beschriebenen Achsen liegen; also vor allem die Stadtteile Dreikönigen- und Stadionviertel, Furth und das Hammfeld. Die beiden erstgenannten Stadtteile sogar im 20-Minuten-Takt, sonst alle 30 Minuten, bzw. schwächer nachgefragte Gebiete alle 60 Minuten.

Die Linien verkehren in der Regel zwischen 05.00 und 23.30 Uhr. Im Einzelfall bestehen Taktverdichtungen (20 statt 30 Minuten) in den Hauptverkehrszeiten, in der Regel werden die Taktfolgen stringent eingehalten. Die werktäglichen Taktfolgen gelten auch samstags und werden nur in den Tagesrandzeiten sowie am Sonntag auf 60-Minuten-Takte reduziert.

### 2.3.2 Nahverkehrsplan

Für die Stadt Neuss liegt ein aktueller NVP von Ende 2018 vor. Darin werden Anforderungen an die **Qualität** des ÖPNV definiert (wie Bedienungszeiten, Taktfolgen, Platzangebot, Umsteigezeiten etc.). Diese folgen in der Regel den allgemeinen Empfehlungen der FGSV. Als

bedeutsam hervorzuheben ist, dass Neuss dabei als größte kreisangehörige Stadt Deutschlands über den NVP des Rhein-Kreis Neuss berücksichtigt wird.

### 2.3.3 Detailanalyse Einzugsgebiete

Die Zielwerte der Haltestelleneinzugsbereiche sind an FGSV-Empfehlungen angelegt und bewegen sich im Korridor der dort veranschlagten Richtwerte (als Zielwert) und Grenzwerte (als Mindeststandard). Diese Werte sind (neben dem Verkehrsmittel) vorrangig anhand der Raumkategorie (Zentrenfunktion) der Orte bemessen, denen wiederum grobe Einwohnerzahlen zugeordnet sind. Die Stadt Neuss ist aufgrund ihrer unmittelbar angrenzenden Lage an die Landeshauptstadt Düsseldorf als Mittelzentrum eingestuft. In weniger dicht besiedelten Gebieten würde sie mit über 150.000 Einwohnern wiederum die Funktion eines solitären Oberzentrums übernehmen.

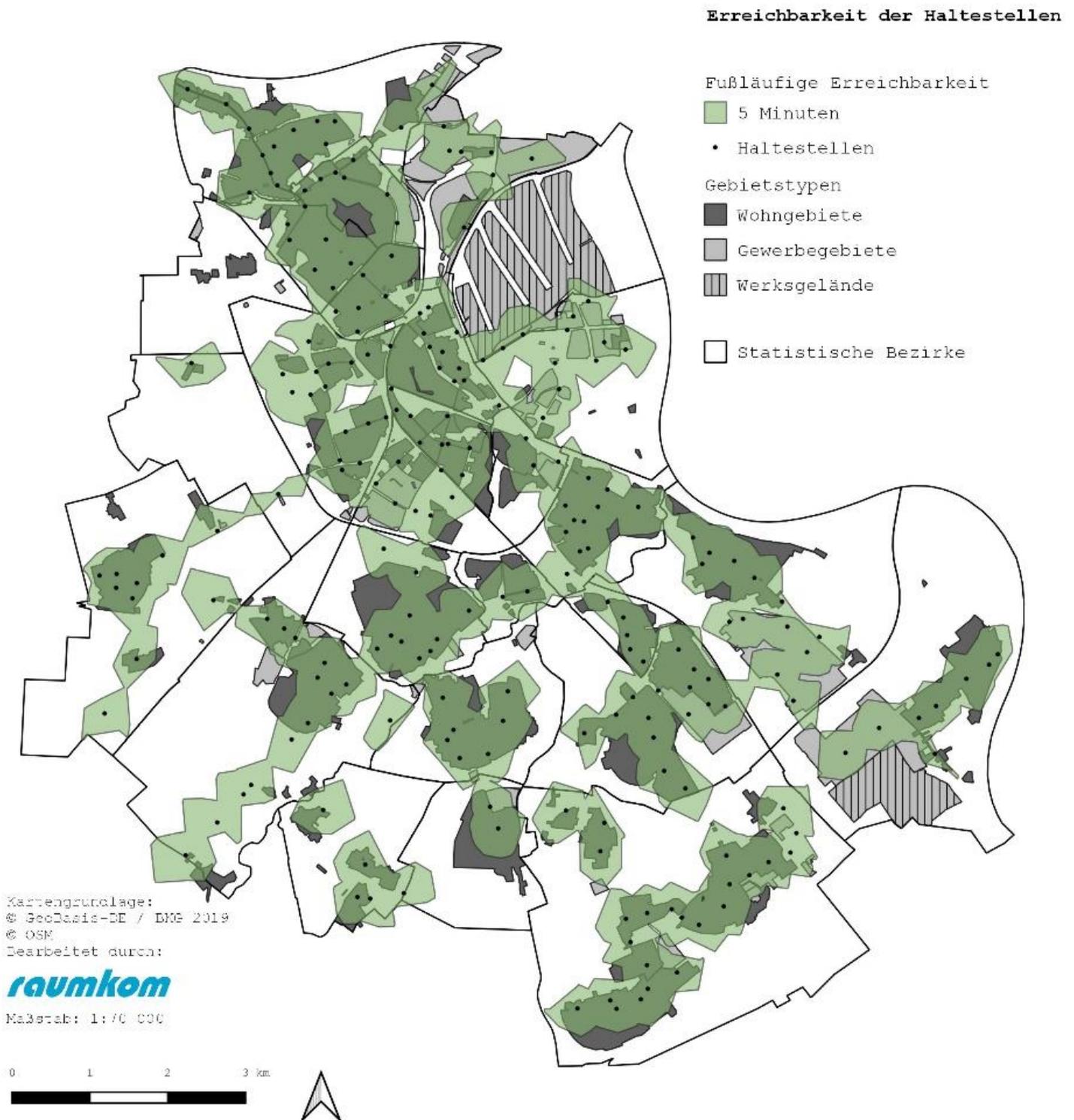
Im NVP sind in der analytischen Darstellung angesichts der mittelzentralen Funktion für die Stadt Neuss die Mindestwerte von 500-Meter-Luftlinienradien angesetzt. Entsprechend ließe sich diskutieren, ob im Sinne der **Angebotsqualität** hier nicht auch geringere Werte heranzuziehen wären. Häufig werden in Großstädten für Stadtbusse Einzugsradien von allgemein 300 Metern herangezogen; im innerstädtischen Kernbereich mitunter auch 200 Meter.

Über diese 500-Meter-Radien sind die Zugangskriterien der Haltestellen zunächst praktisch flächig erfüllt. Dieser Befund lässt jedoch keine Rückschlüsse in Hinblick auf Schwachstellen in der Erschließungswirkung zu und ist somit eher qualitativer Art.

So ist zu berücksichtigen, dass Luftlinien meist nicht den tatsächlichen Zuwegungen entsprechen und sich entlang verzweigter Nebenstraßen grob ein Umwegfaktor von 1,2 veranschlagen lässt. Auch unter der Annahme einer direkten Zuwegung zur Haltestelle entspricht eine Distanz von 300-500 Metern einer Gehzeit von 5 Minuten (300 m) beziehungsweise 8,5 Minuten (500 m) bei einer Gehgeschwindigkeit von 3,5 km/h. Bereits diese 5 Minuten sollten für die Zuwegung zu einem Stadtbus eigentlich als Obergrenze betrachtet werden; 8 Minuten hingegen würden nicht dem Ziel eines modernen und kundennahen ÖPNV-Angebots entsprechen, der sich als konkurrenzfähige Alternative zum privaten Pkw begreift. Bereits bei 300 m-Distanzen beträgt die **Zugangszeit** zum ÖPNV-System samt Wartezeit 6-10 Minuten. Mit dem vor der Haustür wartenden Pkw wäre mit dieser Wegezeit bereits ein Ziel in 3 Kilometern Distanz erreicht.

Entlang obiger Argumentation wurde deswegen die Erschließungsanalyse des NVP ergänzt und dabei pauschal **5 Gehminuten** zugrunde gelegt, was in etwa 300 Meter-Distanzen entspricht. Im Gegensatz zur Analyse auf Basis der 500 Meter wurden zudem nur jene Haltestellen herangezogen, die tatsächlich durch Stadtbuslinien im 30-Minuten-Takt bedient werden. Somit sind jene Haltestellen, die ausschließlich durch Regio-Linien überwiegend im 60-Minuten-Takt angefahren werden – ungeachtet der meist bestehenden Taktverdichtungen während der Hauptverkehrszeiten – nicht Teil der Analyse. Diese beschränkt sich somit auf das tatsächliche Stadtbus-Angebot.

**Abbildung 24: Einzugsgebiete der ÖPNV-Haltestellen mit Mindestbedienung im Halbstundentakt**



Eigene Darstellung

(Zwar folgt der NVP mit einer Taktfolge von 60 Minuten allgemeingültigen Empfehlungen bezüglich des Grenzwertes für Mittelzentren. Noch mehr als hinsichtlich der Frage nach 300 oder 500 Meter-Radien gilt hier jedoch in verschärftem Maße, dass 60-Minuten-Takte als Bestandteil eines großstädtischen ÖPNV-Angebots zumindest werktags als indiskutabel erscheinen – somit wurden eben jene Haltestellen der Regio-Linien für den Stadtverkehr analytisch nicht berücksichtigt).

Unter diesen verschärften Analyse-Bedingungen zeigen sich erheblich stärkere **Defizite** in der Erschließungsqualität. In den südlichen, **äußeren Stadtteilen** werden partielle Erschließungsdefizite damit zum Regelfall. Sie betreffen viele Randgebiete der Siedlungskörper. Diese Defizite werden vor allem durch den Ausschluss der Regio-Linien sichtbar. Da diese vorrangig Verbindungsfunktionen zwischen Städten übernehmen, werden sie im Stadtumland über die Schnellstraßen und damit entlang der Randbereiche an den Siedlungen vorbeigeführt.

Kleinere Erschließungsdefizite zeigen sich auch im **kernstädtischen Bereich**. Das innenstadtnahe und dichte Gründerzeitviertel wird erst durch das volle Ausreizen der Einzugsbereiche erreicht. Die Buslinien verkehren hier entlang des Erftmühlengrabens (Hammtorwall/ Promenadenstraße) oder über das umgreifende Hauptstraßennetz (Gielenstr./ Jülicher Str.), sodass die Innenbereiche des Quartiers nicht weiter erschlossen werden. Vergleichbares gilt für den nördlich des Hauptbahnhofs liegenden Bezirk Weißenberg. Dieser wird über die östlich tangential laufende Römerstraße erschlossen, nicht über die innen verlaufende Neusser Weyhe. Somit sind kleinere Teile nicht und wesentlichere Teile zumindest nicht optimal erschlossen.

Schwierig gestaltet sich die Bedienung der westlichen Bezirke Pomona, Dreikönigenviertel und Stadionviertel. Diese Gebiete sind durch Schienen, Nordkanal und Autobahn begrenzt und überwiegend mit durchlaufenden, zentral-peripher verkehrenden Linien bedient; lediglich die 842 dient ausschließlich deren Erschließung. Um mit den durchlaufenden Linien das gesamte Gebiet anbinden zu können sind richtungsweise geteilte Linienverläufe erforderlich. Dennoch wird das Gebiet damit sinnvoll erschlossen, wobei dies kundenseitig eine gewisse Nutzerkompetenz erfordert.

Diese geschilderten Schwierigkeiten lassen sich nicht pauschal oder simpel lösen, da der ÖPNV-Betrieb ein komplexes System ist. Die Linienplanung steht dabei immer in einem **Zielkonflikt** zwischen einer zügigen und **direkten Führung** einerseits, sowie einer möglichst **kleinteiligen Erschließung** andererseits. Insofern entsprechen die Linienführungen innerhalb der Stadtteile durchaus dem Standard deutscher Großstädte. Sie orientieren sich an den Sammelstraßen der Stadtteile und Quartiere, um den großen Fahrzeugen eine gute und zügige Befahrbarkeit zu ermöglichen. Ein Hindernis gegenüber einer kleinteiligeren Erschließung stellt häufig wiederum die stark aufgelockerte Bebauungsstruktur dar, die eine sinnvolle Bündelung von Fahrgastwünschen erschwert.

Abschließend lässt sich festhalten, dass die NVP-Maßgaben in der vorliegenden Ausgestaltung vergleichsweise große Gestaltungsspielräume bieten, sodass die Erschließungswirkung des ÖPNV-Angebots sich ohne weiteres in diesem Rahmen abbilden lässt. Jedoch lässt sich aus dem NVP so auch kein Anlass ableiten, um Ideen für ein zukünftiges ÖPNV-Angebot zu entwickeln.

### **2.3.4 Detailanalyse Bedienungshäufigkeit**

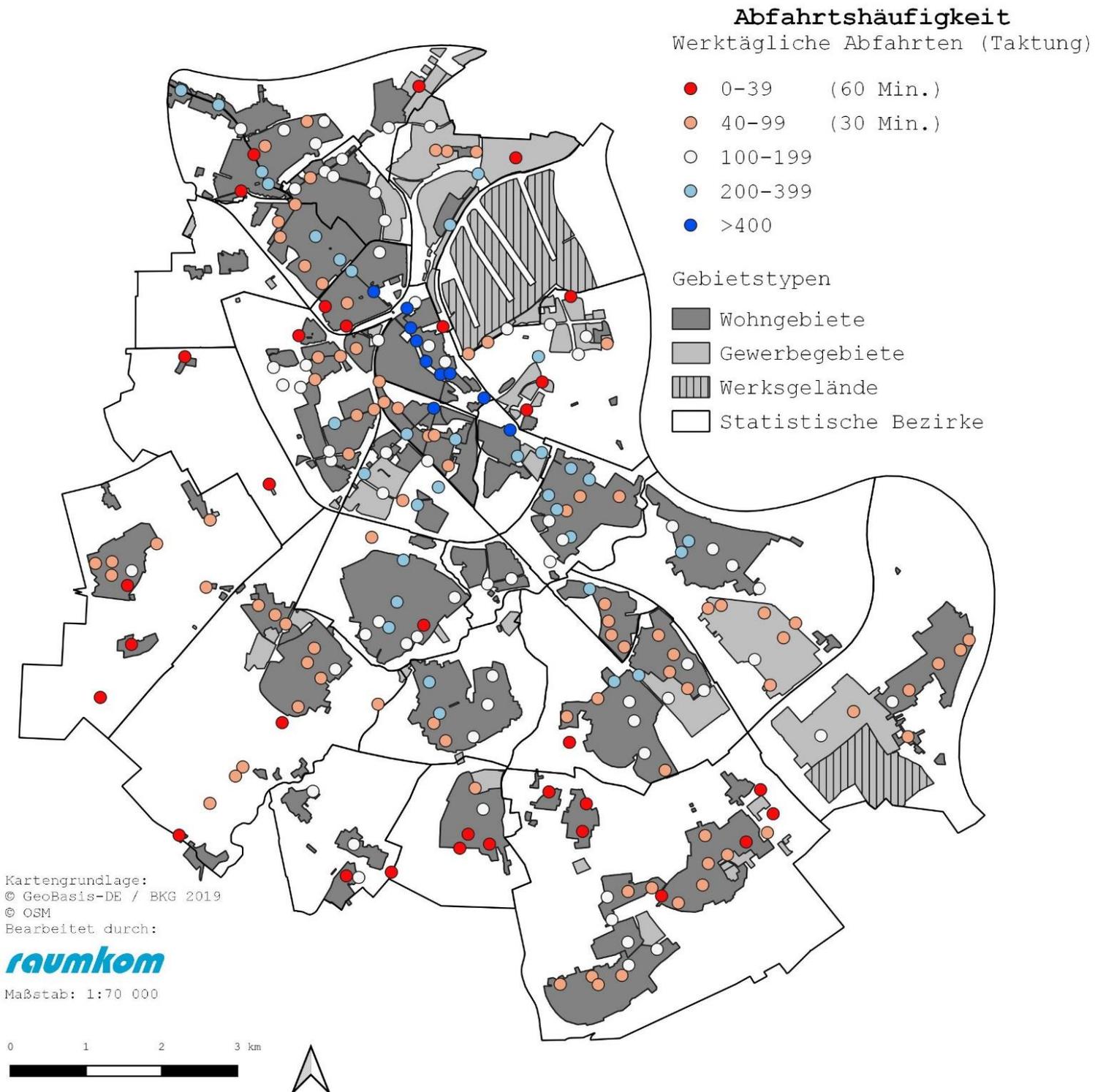
Neben der flächigen Erschließung der Bedienungsgebiete stellt natürlich die Anzahl der ÖPNV-Abfahrten ein weiteres zentrales Qualitätskriterium dar. Diese sind in der folgenden Karte dargestellt (und umfassen neben den Abfahrten der Stadtbusse auch jene der Regio-Busse).

Die grundsätzliche Struktur der Takte und Bedienungszeiten wurde eingangs im Kapitel erörtert. Durch die Überlagerung von Linien ergeben sich je Haltestelle unterschiedliche Abfahrthäufigkeiten. Die farblichen Klassen der Karte stellen verschiedene Bedienungsintensitäten dar, wobei sich die unteren Klassen an den typischen Taktfamilien des 30- und 60-Minuten-Takts orientieren. Haltestellen, die nur im Stundentakt bedient werden, könnten Gegenstand einer vertieften Betrachtung sein. Der **30-Minuten-Takt** stellt das Regelangebot auf den meisten Linien dar, insbesondere für jene, die über Autobahnring (BAB 57) hinaus in die **südlichen Stadtteile** verkehren.

Die Klassen unmittelbar darüber bilden entsprechend ein Mehrfaches dieser Takte ab (wobei keine Aussage darüber getroffen werden kann, ob diese Abfahrten sich zeitlich konzentrieren oder über eine Stunde hinweg verteilen, sodass mehr Fahrtmöglichkeiten entstehen). Da aber auch insbesondere jene Haltestellen in diese Klasse fallen, die im 20-Minuten-Takt bedient werden, gilt generell, dass bereits die dritte Klasse (100-199) eine erhöhte Qualität abbildet, die hinsichtlich der Abfahrthäufigkeit in der Regel keine Defizite erwarten lässt. Für die vierte Klasse lässt sich dies uneingeschränkt feststellen. Die oberste Klasse (>400) fasst lediglich die außergewöhnlich hohen Bedienungsintensitäten.

Erkennbar ist das Linienmuster mit einer **innerstädtischen Konzentration** auf einzelnen **Achsen** sowie deren **Auffächern** in einzelne Linienverläufe. Die stärkste Konzentration ergibt sich entlang der Busachse tangential zur Innenstadt zwischen Schwannstraße und Zolltor (sowie einzelne unmittelbar darüber hinausreichende Halte). Weitere starke Achsen (der vierten Klasse) bilden sich entlang zentraler Verläufe durch einzelne Stadtteile, sie bilden zügig befahrbare Hauptstraßen auf dem Weg in die Innenstadt ab, die deswegen regelmäßig von mehreren Linien genutzt werden. Hinzu kommen die Haltestellen **innenstadtnaher Stadtteile** mit besagtem **20-Minuten-Takt**. Innerhalb dieser Gebiete mischen sich diese Haltestellen mit kleineren Gruppen jener, die lediglich im 30-Minuten-Takt bedient werden (zweite Klasse).

**Abbildung 25: Abfahrtsfrequenzen der Stadtbushaltestellen**



Eigene Darstellung

Dabei entfallen **30-Minuten-Takte** innerstadtnah vor allem auf solche Gebiete, die bereits stärker durch eine aufgelockerte Bebauung mit eher nur punktuellen Verdichtungen geprägt sind. Zahlenmäßig häufiger sind diese Haltestellen südlich des Autobahnringes (BAB 57) zu finden, wo 30-Minuten-Takte die **Regelbedienung** je Stadtteil sind; hier wird das Bild nur punktuell aufgelockert. In diesen beiden zuvor beschriebenen Gebietstypen finden sich auch die Haltestellen der untersten Klasse mit der geringsten Bedienungsintensität (im 60-Minuten-Takt) wieder. Hier befinden sich entweder nur eingeschränkte Nachfragepotenziale oder aber

diese Bereiche sind innerhalb des bestehenden Linien- und Bedienungskonzepts nur mit betrieblich erhöhtem Aufwand anzubinden. Gehäuft fällt dies im Süden auf (Hoisten und Allerheiligen, sowie dazwischenliegend Bettikum und Schlicherum).

### **2.3.5 Kombinierte Darstellung der Bedienungsqualität**

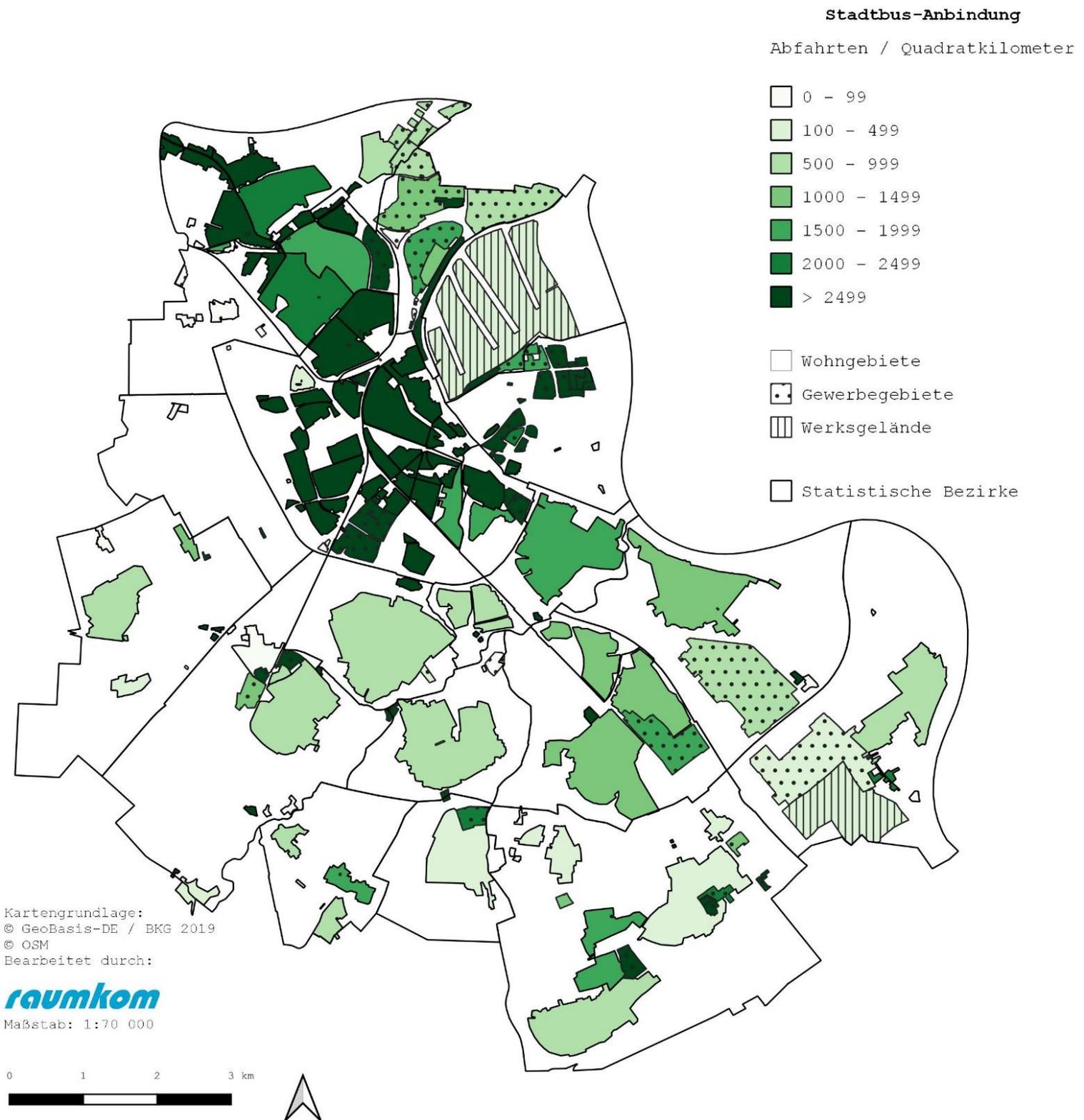
Die räumliche Erschließungswirkung (anhand der Anzahl an Haltestellen in einem Gebiet) und die Abfahrtshäufigkeiten lassen sich auch als kombinierte Kennziffer darstellen.

Die Haltestellenabfahrten pro Quadratkilometer ermöglichen eine Gegenüberstellung unterschiedlicher Gebiete; dabei wird ausschließlich die tatsächliche, innerörtliche Siedlungsfläche berücksichtigt, ohne die umgebenden Freiflächen. Jene Haltestellen, die in Grenzlage zwei Siedlungskörper gleichermaßen erschließen, sind jeweils beiden in vollem Umfang zugeordnet (hieraus ergibt sich auch die hohe Bedienungsintensität der kleinteiligen Gewerbegebiete, die vor allem im Süden des Stadtgebiets erkennbar sind).

Die Darstellung zeigt zunächst die erwartbare räumliche Verteilung der ÖPNV-Bedienungsintensität mit **hoher Angebotsdichte** im **Zentrum** und einer **abnehmenden Intensität** in den **äußeren Stadtteilen** – da alle Linien die Innenstadt durchlaufen, anschließend aber nur bestimmte Stadtteile anbinden.

Weiterhin lässt sich auch der Effekt der starken Linienbündelung erkennen, die eingangs des Kapitels beschrieben wurde und die sich anhand des Siedlungskörpers ergibt. So durchqueren alle Linien in den äußersten Süden auch die sich auf dem Weg dorthin befindenden Stadtteile, wie beispielsweise Norf und insbesondere Gnadental. Gleichzeitig werden diese Stadtteile aber auch durch eigene Linien erschlossen. Noch deutlicher zeigt sich dieser Effekt für die unmittelbar nördlich der Altstadt liegenden Stadtteile.

**Abbildung 26: Darstellung der Haltestellenabfahrten pro km<sup>2</sup> Siedlungsfläche**



Eigene Darstellung

Es zeigt sich anhand der Karte auch Unterschiede darin, wie gut Stadtteile anhand ihrer Siedlungsstruktur für den ÖPNV erschließbar sind. Da die Linien überwiegend entlang von Hauptstraßen und teilweise Sammelstraßen geführt werden, können Stadtteile, die sich kompakt entlang dieser Straßen erstrecken, vergleichsweise einfacher erschlossen werden – dies gilt beispielsweise für Derikum. Erstreckt sich der Stadtteil flächiger von diesen Straßen

weg, reduziert dies die Erschließungswirkung und die Angebotsqualität – dies betrifft vor allem Reuschenberg oder in Teilen auch Weckhoven.

Abschließend sind Stadtteile zu erkennen, deren Bedienung als unterdurchschnittlich erscheint. Dies trifft insbesondere zu auf Hoisten, wo die Endhaltestelle den südlichen Ortsteil nicht gänzlich abdeckt. Ebenfalls geringe Werte weisen Allerheiligen und die Gewerbeflächen bei Uedesheim auf.

Insgesamt bewegen sich die Werte innerhalb der üblichen Spannweite von Großstädten, wobei jene Werte unter 1.000 verbesserungswürdig und mindestens jene unter 500 als kritisch erscheinen.

### **2.3.6 Reisezeiten und Reisezeitverhältnisse**

Ein weiteres Qualitätsmerkmal sind die Reisezeiten und die Reisezeitverhältnisse des ÖPNV gegenüber dem MIV, wobei die ÖPNV-Reisezeit in der Regel ein Mehrfaches der MIV-Reisezeit darstellt. Im Sinne der ÖPNV-Qualität sind für diesen Quotienten möglichst geringe Werte anzustreben, da für den ÖPNV die Netto-Reisezeiten von Haltestelle zu Haltestelle zugrunde gelegt werden – in der Regel gegenüber dem Pkw also noch fußläufige Zu-/Abwegungen hinzukommen (siehe dazu auch Abschnitt Einzugsgebiete).

In Abbildung 27 sind zunächst farblich die Reisezeiten aus den Stadtteilen in die Innenstadt dargestellt. Jene Zeitintervalle, die die meisten Werte enthalten sind in 5-Minuten-Schritten kleinteiliger gegliedert, die übrigen beiden umfassen 10-/15-minütige Intervalle. Damit lassen sich auch die absoluten Reisezeiten aus der Karte herauslesen, die wiederum die Bezugsgröße für das Mehrfache der Pkw-Reisezeit bilden.

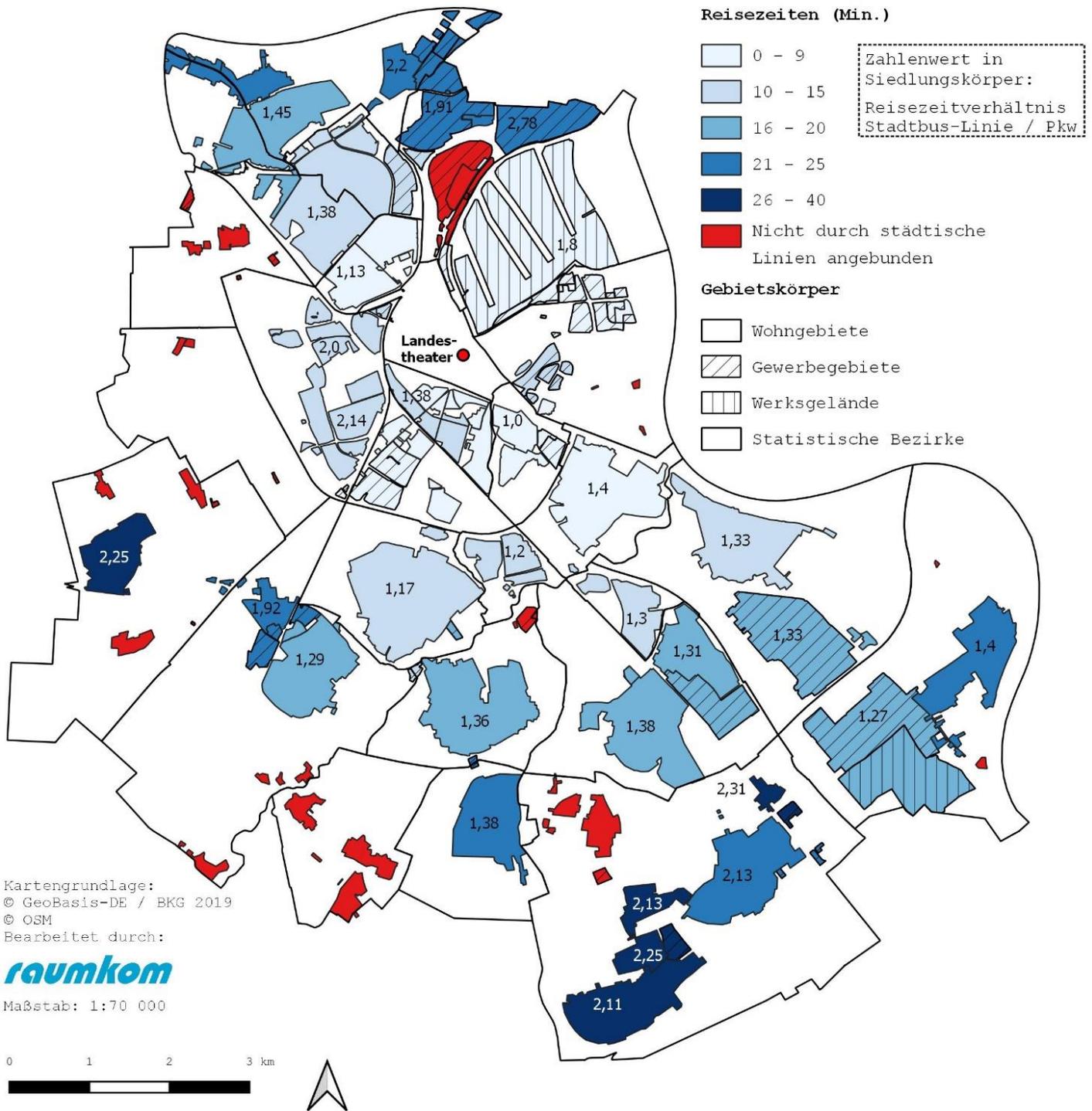
Zu erkennen ist, dass die Innenstadt aus den nächstgelegenen Stadtteilen bereits in 10-15 Minuten erreichbar ist und dass die Fahrzeiten auch in die Stadtteile darüber hinaus proportional und nur moderat ansteigen. Lediglich für die Stadtteile in den äußersten Randlagen ergeben sich überproportionale Fahrzeiten. Lediglich für die Stadtteile in den Randlagen ergeben sich Fahrzeiten von 25 Minuten und mehr, die (auch ungeachtet der zurückgelegten Strecke) subjektiv bereits als lang empfunden werden dürften.

Die Reisezeitverhältnisse stellen sich ähnlich dar. Sie liegen für die Stadtteile mit einer Fahrzeit von bis zu 25 Minuten fast durchweg unter 1,4. Das bedeutet, dass die ÖPNV-Fahrten meist nur rund 5-8 Minuten länger dauern als eine vergleichbare Fahrt per Pkw; bis hin zu 10 Minuten. Solche Werte dürften die Akzeptanz des ÖPNV noch nicht wesentlich schmälern.

Zu erkennen sind einige Stadtteile in **äußerster Stadtrandlage**, für die sich eine ungünstige Kombination von **langen Fahrzeiten** und einem **hohen Reisezeitquotienten** von über 2 ergibt. Somit sind die ÖPNV-Fahrten doppelt so lang gegenüber dem Pkw, wobei dies zu Reisezeiten von meist über 30 Minuten führt. Hier kann (zumindest bei wahlfreien Nutzern) im Kontext städtischer Mobilität nicht mehr von einem akzeptablen Angebot gesprochen werden.

Abbildung 27: Reisezeiten und Reisezeitverhältnisse MIV/ÖPNV

Reisezeiten städtischer Buslinien



Kartengrundlage:  
 © GeoBasis-DE / BKG 2019  
 © OSM  
 Bearbeitet durch:

**raumkom**

Maßstab: 1:70 000

0 1 2 3 km



Eigene Darstellung

Die überwiegend guten Reisezeiten des städtischen ÖPNV sind somit Ausdruck des stringent geführten Liniennetzes, das sich in radialen Linienverläufen auf die Innenstadt hin orientiert. Dies ist somit die positive Kehrseite der Medaille, gegenüber den zuvor identifizierten, partiellen Defiziten in der Feinerschließung der Stadtteile.

### 2.3.7 Tarifstruktur und Preisniveau

Neuss ist Bestandteil des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr (VRR). Die Berechnung der Fahrpreise erfolgt auf Grundlage von Tarifgebieten und Waben. Abweichend von typischen Wabentarifen kommt dabei eine nochmals pauschaliertere **Tarifbildung** zur Anwendung, bei der über Preisstufen (von A bis D) räumliche **Verflechtungsbereiche** abgebildet werden. Vorteil und Ziel dieser Pauschalierung ist eine Vereinfachung und Flexibilisierung des Tarifs. Für ein Ticket, das über das Stadtgebiet in das unmittelbare Umland hinausgeht, gilt immer der gleiche Preis, egal ob der Weg von A nach B führt, oder von A nach C, nach D und so fort. Zeitkarten sind zudem nicht nur an ein bestimmtes Ziel gebunden, sondern können flexibel in alle Himmelsrichtungen genutzt werden. Nachteil dieser stringent umgesetzten Logik ist, dass Kilometerpreise innerhalb einer Preisstufe noch stärker variieren können, als es in einem Tarifsystem mit kleinteiligeren Tarifwaben der Fall ist. Dominiert auf einer wichtigen Relation dieser Nachteil die Vorteile, so wird das Angebot kundenseitig als unplausibel wahrgenommen. Die konkreten Verflechtungsbereiche sind für jede Kommune eigens definiert.

**Tabelle 8: Darstellung der Tariflogik**

Preisstufe	Verflechtung	Distanz (km)	Preise € (Einzelfahrt / Jahr*)
<b>A</b>	städtisch und Stadtumland	2-10	2,80 / 805 / 910
<b>B</b>	Nachbarstädte (ringförmig)	5-18	6,00 / 1.210 / 1.330
<b>C</b>	regional (kleinräumig)	15-40	12,80 / 1.630 / 1.750
<b>D</b>	regional (großräumig)	> 20	15,70 / 2.030 / 2.230

Quelle: VRR / eigene Darstellung. Werte gerundet. Stand Januar 2021. Jahr\*: Tarif der Jahresabos variiert nach Umfang der Zusatzleistungen.

Etwas geringere Tarifniveaus anderer Großstädte entstehen beispielsweise allein daraus, dass diese nur für ein enger definiertes Kerngebiet der Stadt gelten und dass bereits die umliegenden Vororte wenige Kilometer außerhalb der Kernstadt bereits eine eigene Entfernungsrelation und damit Tarifklasse darstellen. Dennoch bewegen sich die Tarife gerade für die relativ kürzeren Distanzen tendenziell im oberen Bereich marktüblicher Preisniveaus (wobei ein vertiefender Vergleich auch unterschiedliche Qualitätsniveaus im Angebot berücksichtigen muss).

Vor allem der **Verbindung Neuss-Düsseldorf** wird angesichts der Intensität der Pendlerverflechtung eine **sehr hohe Bedeutung** und angesichts der Verbindungsqualität auch gewisse Verlagerungswirkungen beigemessen. Gleichzeitig erzeugt das Tarifniveau der Verbindung ganz erhebliche Kritik.

Im Falle Neuss-Düsseldorf kommt dabei entsprechend der Tariflogik die Preisstufe B zur Anwendung. In vergleichbaren Fällen anderer Verbünde kommen dabei auch Doppelwaben zur Anwendung, innerhalb derer mehrere Einzelwaben fix gebündelt werden. Dadurch werden die Verflechtungslogiken und Distanzen innerhalb einer Stadt unter Berücksichtigung des besseren Verkehrsangebots berücksichtigt, wie auch eine höhere Angebotsqualität zwischen

zwei Städten. Die Tickets ermöglichen somit pauschaliert höhere Reichweiten, als im Regelfall genutzt werden dürften und berücksichtigen hierfür, wie auch für die höhere Angebotsqualität innerhalb von zwei Städten, einen höheren Mindestpreis.

Letztlich folgt diesem Prinzip auch die Pauschalierung der Preisstufe B, wobei der vorliegende Tarif höher ausfällt, als dies in vergleichbar gelagerten „Städtepaarungen“ der Fall ist. Als naheliegende Vergleiche erscheinen die ebenfalls durch den Rhein getrennten Städte Mainz und Wiesbaden sowie Mannheim und Ludwigshafen. Die Distanzen liegen für Mainz-Wiesbaden ebenfalls bei rund 7-8 Kilometern zwischen den Hauptbahnhöfen, beziehungsweise nur 3 km im Falle von Mannheim Ludwigshafen. Die für Pendler maßgeblichen Jahrestarife liegen dennoch mindestens geringfügig niedriger (1.140 € Ma-Lu), beziehungsweise deutlich niedriger (845 € Mz-Wi) – auch, da sich diese Vergleichsangebote am Leistungsumfang des teureren VRR-Jahresabos (samt Zusatzleistungen) orientieren.

Das Ticketsortiment ist sehr vielfältig gestaltet, um spezifischen Kundenbedarfe ein möglichst treffendes Preis-Leistungsverhältnis bieten zu können (wobei dies das Sortiment auch beratungsintensiver macht). Die Einzelfahrscheine bieten verschiedene mengenmäßige und zeitliche Rabattstaffelungen. Mengenmäßig bestehen sie in 4er und 10er Tickets (letztere um rund 15 % rabattiert), zeitlich bestehen untertägige Sonderangebote und Innovationen wie ein 4h-Ticket (25 % günstiger als separate Hin-/Rückfahrt) oder das ab 18.00 Uhr gültige Happy-Hour-Ticket (40 % günstiger als separate Hin-/Rückfahrt).

Auch das übliche Zeitkartensortiment wird in ausdifferenzierter Form angeboten. Die Jahreskarten sind preislich differenziert je nach Bedarf von Zusatzleistungen (Regelungen zu Personen-/Fahrradmitnahme, Übertragbarkeit, Erstattung bei Verspätung). 1- oder 2-Tagestickets sind für Einzelpersonen und Gruppen erhältlich.

- Das ÖPNV-Angebot im Stadtbusnetz entspricht im Wesentlichen großstädtischen Standards. Eine Orientierung an den Maßgaben des Nahverkehrsplans ist nicht geeignet, um das Angebot im Sinne der Kund\*innenorientierung fortzuentwickeln.
- Die Erschließung der einzelnen Siedlungsteile weist vor allem für die Randbereiche fast durchgängig erkennbare Lücken auf.  
Ursache sind die Linienverläufe, die den Zielkonflikt einer direkten Führung in Richtung Innenstadt und einer flächigen Erschließung der Siedlungskörper nicht auflösen können.
- Die äußeren Stadtteile werden im 30-Minuten-Takt angebunden, dies stellt im großstädtischen Kontext lediglich ein Basisangebot dar. Innenstadtnahe Stadtteile sind mit höheren Taktfrequenzen angebunden.
- Die Reisezeiten des ÖPNV in die Innenstadt sind gegenüber dem Pkw überwiegend gut (mit Ausnahme der äußersten Stadtteile Allerheiligen, Rosellerheide).
- Durch die Überlagerung von Linien, die sich für einzelne innenstadtnahe Stadtteile ergibt, entstehen gewisse Unverhältnismäßigkeiten in der Anbindungsqualität in Richtung Innenstadt.  
Innenstadtnahe Stadtteile erhalten dadurch ein relativ besseres Angebot (z.B. Grimlinghausen, Gnadental, Reuschenberg), vor allem die äußersten Stadtteile ein relativ schwächeres Angebot (z.B. Grefrath, Hoisten, Uedesheim).

- Die südlichen Stadtteile sind vorwiegend über die radialen, auf die Innenstadt gerichteten Linien untereinander verbunden (Nord-Süd-Achsen), es fehlen Tangentialverbindungen mit West-Ost-Linienverläufen.
- Die fehlenden Tangentialverbindungen (West-Ost) machen Umstiege in den innenstadtnahen sowie äußeren Stadtteilen erforderlich (z.B. Reuschenberg, Gnadental) und führen damit zu langen und nicht wettbewerbsfähigen Fahrzeiten (exemplarisch Weckhoven-Norf mit Umstieg in Gnadental).

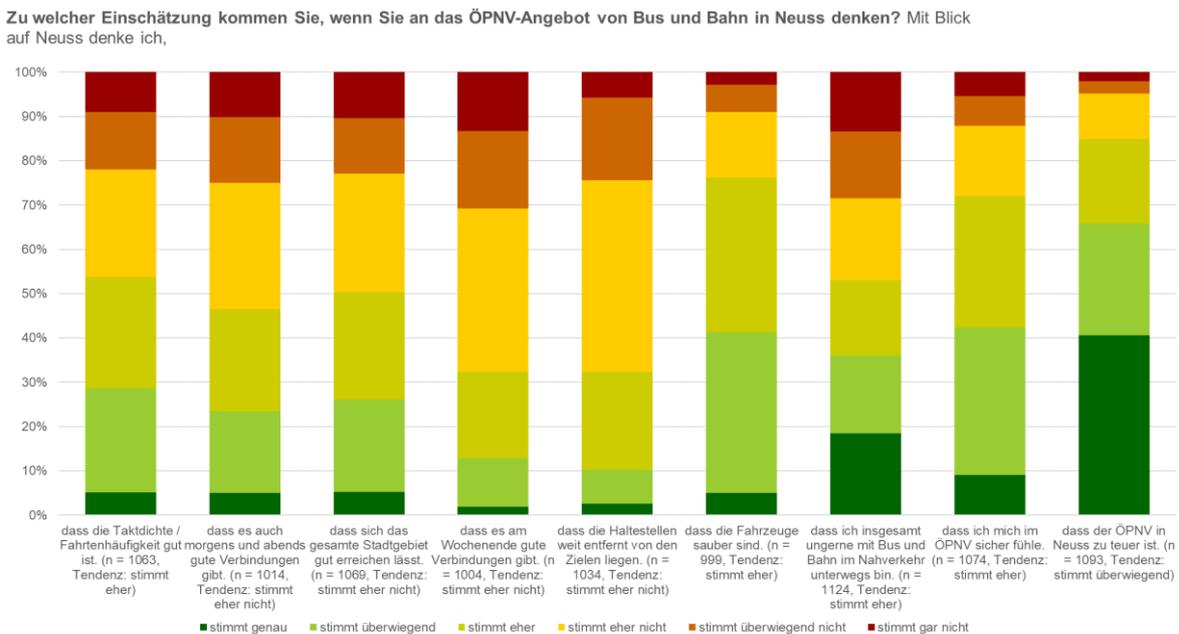
### 2.3.8 Befragungsergebnisse ÖPNV

Die Ergebnisse der Online-Befragung liefern teilweise ausgewogene (oder indifferente) Bewertungen zu einzelnen Teilthemen. Die Gesamtwertung polarisiert am deutlichsten, da die Gesamtzufriedenheit in ähnlichem Umfang stärker negativ (rund 35 %), wie auch positiv (rund 30 %) eingeschätzt wird. Hinsichtlich der Polarisierung fällt weiterhin auf, dass die Basis starker Ablehnung größer ist als die einer starken Zustimmung.

Die Fahrtenhäufigkeit wird in ähnlichem Umfang positiv, wie auch negativ eingeschätzt. Hinsichtlich der Wochenenden besteht eine deutlich stärker negative Einschätzung. Ein umgekehrtes Bild ergibt sich für die Erschließungswirkung. Die Erreichbarkeit des Stadtgebietes allgemein wird insgesamt ausgeglichen bewertet, in ähnlichem Maße positiv, wie negativ. Hinsichtlich der Erreichbarkeit der Haltestellen und Zielorte besteht eine leicht positive Tendenz.

Deutlich Einigkeit besteht hinsichtlich der Bewertung der Tarife, deren Höhe nur marginale Zustimmung erfährt (rund 15 %). Die Service-Dimensionen Sauberkeit der Fahrzeuge und Sicherheit werden hingegen ganz überwiegend als erfüllt wahrgenommen.

**Abbildung 28: Befragungsergebnisse zum ÖPNV**



Eigene Darstellung

### 2.3.9 Vor-Ort-Impressionen (Bushaltestellen)

Die Neusser Bushaltestellen sind solide bis gut ausgestattet, zum Zeitpunkt der Begehung ist auch die Sauberkeit der Haltestellen positiv aufgefallen. Zentrale Haltestellen weisen neben Fahrgastunterständen samt Sitzgelegenheiten auch aktuelle Abfahrt- (und Störungsinformationen) per DFI-Anzeige aus, sowie teilweise Abstellmöglichkeiten für Fahrräder. In den äußeren Stadtteilen sind Fahrgastunterstände hingegen kein durchgängiger Standard und sollten zumindest an den Einstiegshaltestellen vorgesehen werden.

Die Linienverläufe orientieren sich vorwiegend entlang an Haupt- und Sammelstraßen. Entlang zahlreicher Ortsdurchfahrten erfolgt die Führung des **Radverkehrs** im Seitenraum, sofern die Platzverhältnisse dies zulassen. Hieraus können im unmittelbaren Umfeld der Haltestellen **Konfliktpunkte** entstehen – nicht ausschließlich im Wartebereich, sondern auch in der unmittelbaren fußläufigen Zuwegung zu den Haltestellen. Die weitere Ertüchtigung des Radverkehrsnetzes (mit dem Ziel einer deutlichen Erhöhung des Radverkehrsanteils) ist in der Pflicht, diese potenziellen Konflikte mitzudenken. Abstellanlagen für Fahrräder können sich, je nach Umfeldsituation, an den Standorten der Haltestellen orientieren.

Das Netz der Haltestellen wird schrittweise zu einem barrierefreien Ausbaustandard hin entwickelt. Neben dem dann ebenerdigen Einstieg in das Stadtbussystem ergibt sich eine bessere visuelle **Wahrnehmbarkeit** der Haltestellen durch das erhöhte Schrammbord und dank der sich vom Umfeld abhebenden Pflasterung des Haltestellenbereichs. Dies ist hilfreich, um die Haltestellen jeweils als „kleine Landmarken“ und als Zugang zum Stadtbus wahrnehmbar zu machen. Denn überwiegend ist es so, dass die Haltestellen nur wenig im öffentlichen Raum präsent sind und zu leicht übersehen werden können. In einigen Stadtteilen ist dies zudem auch einer überschaubaren Dichte des Haltestellennetzes geschuldet. Gerade bei höheren Nachfragepotenzialen (Geschossbau) wären als Standorte einer ersten Nachverdichtung geeignet.



Innerstädtische Haltestelle Niedertor mit überdurchschnittlicher Ausstattung inkl. digitaler Fahrgastinformation und Fahrkartenautomat, nahe gelegen zusätzlich auch einige Anlehnbügel zum Abstellen von Fahrrädern sowie die Ladeplätze des SWN-Carsharings



ÖPNV-Haltestelle Seniorenzentrum (Rosellen), die mit optimaler Ausstattung als Vorbild dienen könnte: Barrierefreiheit, Witterungsschutz, Fahrgastinformation, Sitzmöglichkeiten, Mülleimer, Beleuchtung, auch eine Fahrradabstellanlage ist vorhanden, vermutlich, da die Haltestelle nach Süden ein vergleichsweise großes Einzugsgebiet abdeckt



Die Bushaltestelle Hoisten Schleife im Ortszentrum ist mit ihrem Mindestmaß an Ausstattung kaum wahrzunehmen: kein Witterungsschutz, keine Sitzgelegenheit, keine taktile Führung, kein Hochbord, wenig Platz



Haltestelle Alemannenstraße in Furth-Süd mit erhöhtem Bord, taktilem Leitsystem und Witterungsschutz, hier ließe sich das Haltestellen-Umfeld auch für Radabstellanlagen nutzen, sollte der Bedarf dafür vorhanden sein



ÖPNV-Haltestelle Albert-Schweitzer-Straße, Rosellen mit solider Ausstattung, die Positionierung des Haltestellenmasts irritiert und könnte beim Ein-/Aussteigen stören, zudem ist beim Warten der direkte Blick auf Mülleimer störend



Die großflächige Werbung auf Fahrzeugen des öffentlichen Stadtverkehrs ist in vielen Städten üblich, dabei schränkt sie das Sichtfeld der Fahrgäste ein, mindert eine aufgeräumte Gestaltung beim Blick von außen

## 2.4 ÖPNV – Schienenverkehr (Status Quo)

### 2.4.1 Liniennetz und Bedienungshäufigkeit

Der Schienenverkehr in Neuss wird ausschließlich durch Nahverkehrslinien (RE, RB, S bzw. U) gestellt. Zugang zum Fernverkehrsnetz der Bahn besteht in Düsseldorf und ist damit erreichbar in rund 15-25 Minuten ÖPNV-Fahrzeit ab Neuss Innenstadt (Hbf/ Markt/ Stadthalle).

Die **Regionalexpre** bedienen in Neuss ausschließlich den Hauptbahnhof, dabei bieten nahezu alle Linien im 60 Minuten-Takt eine Verbindung nach Norden (Nordosten) in bzw. durch die Metropolregion Ruhr. Dieser Takt ist verfügbar zwischen 6 Uhr (bzw. 8 Uhr) und 22 Uhr (bzw. 24 Uhr). Über die Linien RE 6 und RE 7 ist auch Köln als südliches Oberzentrum erreichbar. Grundsätzlich sind die umliegenden Zentren (Krefeld, Düsseldorf, Köln und Mönchengladbach) auf äußerst direkt geführten Linien und teilweise ohne Zwischenhalte erreichbar.

Kleinräumiger verkehrt die Regionalbahn 39 zwischen Bedburg (Erft) und Düsseldorf, bindet auf dieser Strecke also Grevenbroich an. Die RB bietet im werktäglichen Betrieb zwischen 5 und 24 Uhr einen 30 Minuten-Takt. Dieser wird am Morgen zudem verdichtet, so dass die Kapazitäten für Pendelnde bedarfsgerecht erhöht werden. Am Wochenende verkehrt die Linie im 60 Minuten-Takt, sodass eine regelmäßige Erreichbarkeit gewährleistet wird.

Die **südlichen/südöstlichen Stadtteile** werden über die S 11 und die Halte in Norf und Allerheiligen an die Innenstadt angebunden. Werktäglich besteht hier im 20 Minuten-Takt zwischen 5 und 19 Uhr die Möglichkeit sowohl Düsseldorf (umsteigefrei über Neuss Hauptbahnhof) als auch Köln zu erreichen. Somit stellt diese Strecke eine wichtige Relation für Ein- und Auspendelnde in die beiden Oberzentren dar. Auch am Wochenende bietet sie mit einer halbstündigen Taktung eine gute Qualität.

Gleiche Taktdichten bieten die beiden Linien S 8 und S 28, die ebenfalls Düsseldorf (auf dem Weg nach Hagen bzw. Wuppertal) anfahren. Sie bilden die Ost-West-Verbindungen ab, mit denen Mönchengladbach und Kaarst erreicht werden können. Für die innerstädtische Mobilität haben sie insofern eine relevante Funktion, da sie auch das Rheinparkcenter anbinden.

Aus dem **nördlichen Stadtgebiet** heraus dient die **Stadtbahn** U 75 als Anbindung nach Düsseldorf (wobei diese auf Neusser Gebiet überwiegend keine eigene Trassierung hat und sich die Fahrspuren mit dem übrigen Straßenverkehr teilen muss). Der 10 Minuten-Takt

zwischen 5 und 20 Uhr (20 Minuten-Takt in den Tagesrandzeiten) deutet auf eine leistungsfähige Verbindung hin, die auf ihrem Weg zum Neusser Hauptbahnhof allerdings lediglich drei Haltestellen auf dem Stadtgebiet bedient. Die Verbindung von dort in die Innenstadt wird insbesondere mit dem 10 Minuten-Takt der Linie 709 attraktiv. Vom Hauptbahnhof aus erreicht sie direkt die Innenstadt (bis hin zum Rheinparkcenter) und kehrt auf der südlichen Route nach Düsseldorf Innenstadt.

Beide Stadtbahn-Verbindungen zwischen Neuss und Düsseldorf bieten auch samstags den werktäglichen 10 Minuten-Takt und stellen auch sonntags mit 15-20 Minuten-Takten eine Verbindungsqualität bereit, die kundenseitig eine hohe Verlässlichkeit bietet.

Insgesamt ist Neuss also kleinräumig über zahlreiche Linien mit dem rechtsrheinischen Nachbarn verbunden, so dass (mindestens vom Hauptbahnhof bzw. Theodor-Heuss-Platz) nahezu im Minutentakt eine Verbindung nach Düsseldorf besteht. Ansonsten bestehen mit den 20- bzw. 30 Minuten-Takten Bahnverbindungen, die eine gute Qualität innerhalb des Stadtgebiets und auch entsprechend nach außerhalb bereitstellen. Ergänzt werden die kleinräumigen Verkehre durch das Regionalexpress-Angebot, welches alle nahe gelegenen Zentren jede Stunde anbindet.

#### **2.4.2 Vor-Ort-Impressionen (Bahnhöfe)**

Zugangspunkte zum Bahnverkehr sind neben dem Hauptbahnhof die beiden S-Bahn-Haltestellen im Neusser Süden (Norf, Allerheiligen), der innerstädtische S-Bahn-Halt Neuss-Süd (zwischen Dreikönigenviertel und Pomona) sowie der Regionalbahn-Haltestelle Holzheim im Südwesten.

Der **Hauptbahnhof** ist ein relevantes Ziel für alle Verkehrsmittel, sodass in dessen Umfeld deren Nutzungsansprüche zwangsweise aufeinandertreffen. Neben der L380 mit zwei Fahrstreifen je Fahrtrichtung, separater Trassenführung der Stadt-/Straßenbahn mit Haltestelle verkehren auch nahezu fast alle Stadtbuslinien entlang des Hauptbahnhofs, sowie einige Regionalbuslinien. Die Stadtbuslinien bedienen den Hauptbahnhof, haben dort allerdings keinen zentralen Haltepunkt, sondern werden verkehrsgünstig entlang der Hauptstraßen am Bahnhof vorbeigeführt.

Die Linien des ÖPNV weisen unterschiedliche Orientierungen auf (Stadt-/Straßenbahn Süd-Nordost, Stadtbus Süd-Nordwest). Dadurch entsteht eine räumliche Trennung der einzelnen Fahrsteige im Umfeld des Hauptbahnhofs, was den Umstieg zwischen den Verkehrsmitteln mindestens für nicht-versierte Nutzer aufwendig gestaltet. Auch der Hauptbahnhof bietet zwei Ausgänge, über die sich jeweils die Stadtbusse oder die Stadtbahn günstiger erreichen lassen. Eine übersichtlichere Gestaltung des Umfelds erscheint wünschenswert, wie auch herausfordernd. Einstweilen ist eine bestmögliche Wegweisung der Umsteigebeziehungen zu gewährleisten. Eine möglichst weitreichende oder gar durchgängige Überdachung würde neben einer leitenden Funktion auch Witterungsschutz bieten, was den Komfort auf den teils 150-300 Metern zwischen Haltesteig und Bahnsteig erhöhen würde.

Weiterhin hervorzuheben ist die Radstation am Hauptbahnhof, die neben einem sicheren Parken auch Serviceleistungen anbietet.

Die **weiteren SPNV-Haltepunkte** bieten recht einheitliche Ausstattung, wobei einzelne Schwächen und Stärken auftreten.

So ist die Barrierefreiheit in Neuss-Süd grundsätzlich gegeben, erfordert allerdings teilweise Umwege, die verhindert werden sollten. Außerdem ist die Zuwegung entlang der Kleingartenanlage und der Schienen als Angstraum zu bezeichnen.

Der Haltepunkt Allerheiligen bietet großzügige P+R- sowie B+R-Flächen und ist barrierefrei zugänglich. Lediglich die Bushaltestelle passt nicht in dieses recht moderne Bild, sodass sich deren Aufwertung anbietet.

Das Umfeld des Bahnhofs Holzheim wirkt ungepflegt und wenig einladend, zudem scheinen P+R- und B+R-Plätze ausgelastet.

Positiv fällt auf, dass nahezu alle bebauten Streckenabschnitte der Schienentrasse von Lärmschutzwänden begleitet werden.



Umfangreiche Fahrradabstellanlagen am Bahnhof Allerheiligen, abschließbare Boxen bieten eine optimale Möglichkeit für Pendelnde ihre Räder sicher zu verwahren, Gelegenheitsnutzende finden über weitere Vorderradklemmen ein (ausbaufähiges) Abstellangebot, Allerheiligen ist auf direktem Weg über eine Bustrasse ohne Pkw-Verkehr erreichbar



Am Bahnhof Allerheiligen stehen großzügige Park + Ride-Flächen zur Verfügung, in unmittelbarer Entfernung können die Steige barrierefrei erreicht werden, sodass der Umstieg zum SPNV problemlos möglich ist



ÖPNV-Haltestelle am Bahnhof Allerheiligen passt nicht in das Gesamtbild des Bahnhofgeländes, ein attraktiver Umstiegspunkt sieht einladender aus, eine Modernisierung sollte baldigst angestrebt werden



Die Zuwegung Weberstraße am Bahnhof Neuss-Süd bietet eine barrierefreie Möglichkeit den SPNV zu nutzen, ist aber mit einem unverhältnismäßigen Umweg (+ 650 m) verbunden, wenn der ÖPNV in der Bergheimer Straße als Quelle oder Ziel genutzt wird, zudem schaffen die Enge zwischen Schienentrasse und Kleingartenanlage sowie nur partielle Beleuchtung einen typischen Angstrraum



Am Bahnhof Norf stehen den Nutzenden zwar zahlreiche Mülleimer, aber nur wenige Sitzmöglichkeiten zur Verfügung, insgesamt eine solide Gestaltung, die auch die barrierefreie Nutzung gewährleistet, die Unterführung zu den Steigen ist allerdings ein Angstrraum



Der Bahnhof Holzheim liegt von viel Begrünung umgeben zwischen den beiden Ortsteilen, die durch die Schienentrasse getrennt sind, hohe Bäume mit ihrem Schattenwurf und großräumige Hecken schränken die Sichtbarkeit ein, der angrenzende Lagerstandort ist einer offenen Atmosphäre nicht zuträglich



Die Radstation am Hauptbahnhof bietet Radfahrenden und intermodal Pendelnden ein umfassendes Angebot aus sicherem Abstellen, Service und Wartung, zudem gibt es auch die Möglichkeit Räder zu mieten sowie sich zu informieren

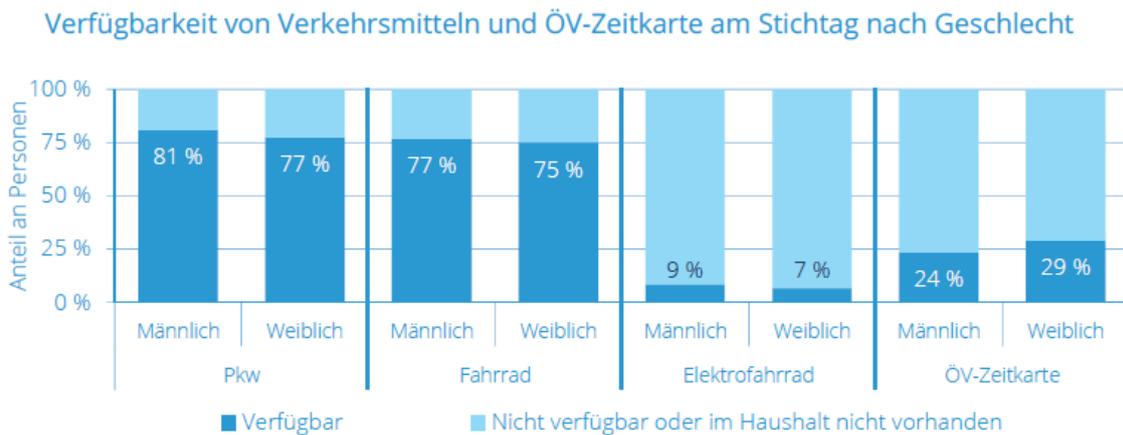
## 2.5 Radverkehr (Status Quo)



Im Folgenden wird ein genauerer Blick auf die Radverkehrsinfrastruktur der Stadt Neuss gelegt. In erster Linie relevant ist dabei das bestehende Radnetz, im Weiteren aber selbstverständlich auch die Abstellsituation.

Zum Einstieg werfen wir allerdings einen Blick auf die Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln. Hier zeigt sich, dass drei von vier Personen in Neuss direkten Zugriff auf ein Fahrrad haben. Damit liegt dieser Wert nur geringfügig unter der Verfügbarkeit des Autos. Für Elektrofahräder zeigen sich Werte von fast 10 %, signifikante Unterschiede zwischen den Geschlechtern gibt es – wie bei den konventionellen Fahrrädern – nicht. Die Zahlen lassen auf ein großes Potenzial im Radverkehr schließen, sofern Infrastruktur und Motivation zur Nutzung weiter verbessert werden können.

**Abbildung 29: Verkehrsmittel-Verfügbarkeit**



Quelle: SrV 2018

**Abbildung 30: Bestehender Radverkehrsplan der Stadt Neuss, Stand Juni 2022**



Quelle: Stadt Neuss, 2022

Da Radverkehr ebenso wie Fußverkehr sehr distanzempfindlich ist, sollte das Netz möglichst direkte Routen aufweisen. Um die Verbindungsqualität der statistischen Bezirke in die Innenstadt zu bewerten, lohnt ein Blick auf den Umwegfaktor. Positiv auffallend ist, dass die **Radverbindungen** aus den Siedlungskörpern in vielen Fällen radial und vergleichsweise **geradlinig zum Stadtzentrum** verlaufen, vereinzelt sind in den südlichen Stadtteilen auch tangentielle Anbindungen an diese Radialen notwendig.

Einige Radrouten werden in weiten Teilen entlang des Hauptstraßennetzes geführt, sodass auch noch einmal sichtbar wird, dass die Hauptachsen für den MIV attraktive Anbindungen bieten. In recht vielen Bezirken ergibt sich die Möglichkeit mit geringen Umwegen in die Innenstadt gelangen, so z.B. Rosellerheide, Grefrath oder Vogelsang. Bei anderen ist ein mäßiger Umweg zu fahren (z.B. Hoisten, Morgensternsheide), da einzelne Lücken im Radnetz die direkte Führung nicht zulassen bzw. Qualitätsmängel (Führung auf der Straße, unbefestigte Oberfläche, etc.) in Kauf genommen werden müssten. In einigen Fällen liegt die Umwegung

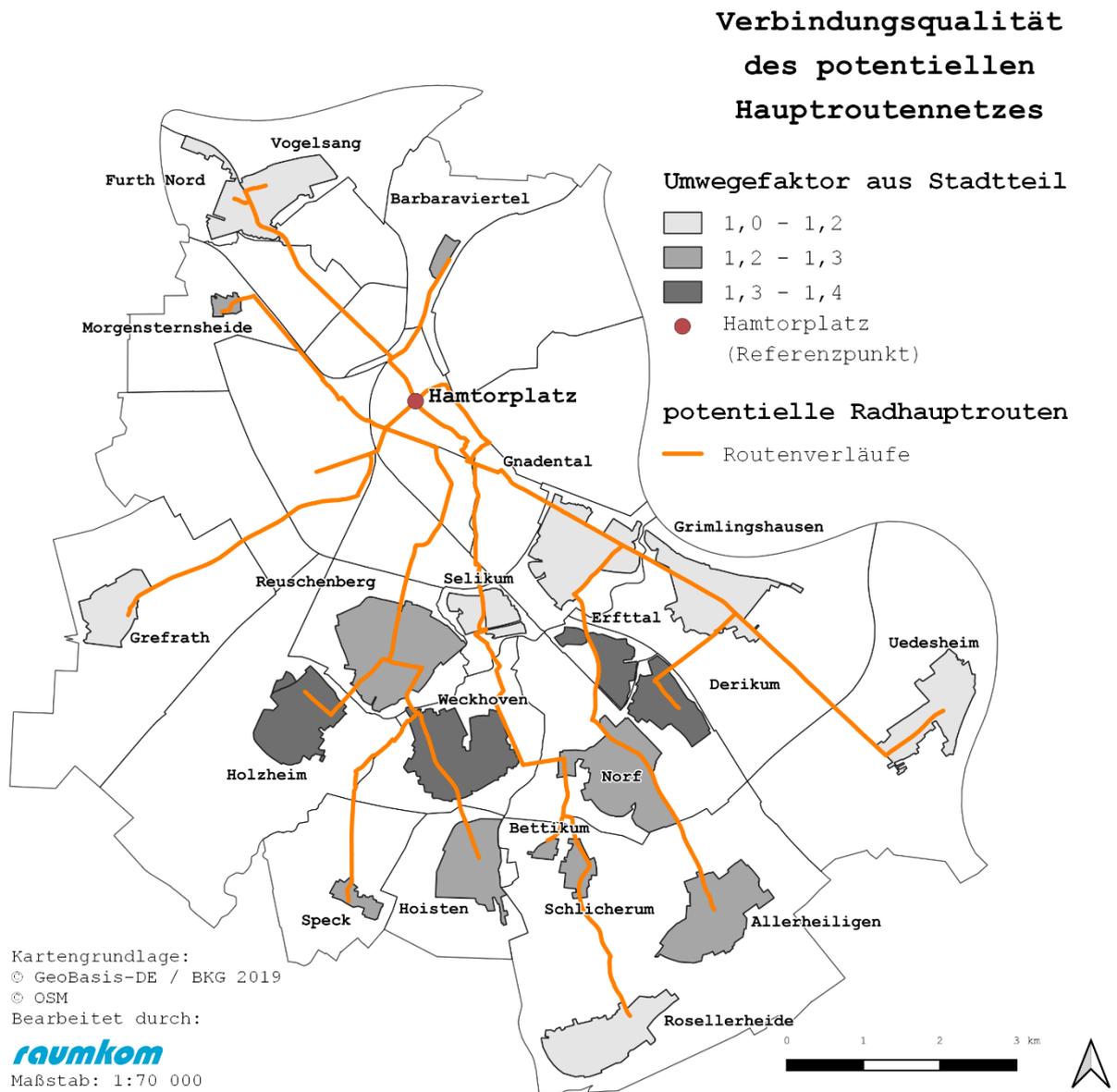
bei 30 % oder mehr im Vergleich zur Luftliniendistanz, so dass die Radverkehrsführung verbesserungswürdig ist.

Lücken oder Verdichtungspotenzial im Radnetz bestehen unter anderem an folgenden Stellen

- Holzheim Bahnhofstraße (Anbindung Bahnhof); (durch die Ausweisung von T40 auf diesem Abschnitt wurde ein Lückenschluss hergestellt)
- Villestraße, Hoisten
- Erprather Straße/Finkenstraße, Reuschenberg
- Heerdterbuschstraße: Brücke über Erftkanal und Nord-Süd-Verbindung über Rheinaue
- Bockholtstraße, Barbaraviertel
- Querung Weißenberg (zw. Römerstr. und Venloer Str.): keine Radroutenführung durch den Stadtteil

Zur Analyse der Art der vorhandenen Radverkehrsanlage wurde der Radroutenplaner NRW (Stand: 19.01.2021) sowie die eigene Ortserkundung (05.03.2021) herangezogen, zudem fand eine Überprüfung mit Hilfe des Geoportals der Stadt Neuss (Stand: 07.06.2021) statt. Aus ersterem geht hervor, dass zahlreiche der radialen Einfallstraßen als Radwege oder Radfahrstreifen ausgebaut sind und auch der Konrad-Adenauer-Ring sowie die nördlich der Innenstadt gelegenen Stadtteile gut mit dem Rad befahren werden können. Innerorts werden zudem oftmals Anlieger-, T30-Straßen als Radverbindungen genutzt; verkehrsberuhigte Bereiche nur vereinzelt und erscheinen hierfür auch weniger geeignet.

**Abbildung 31: Verbindungsqualität des Radnetzes**

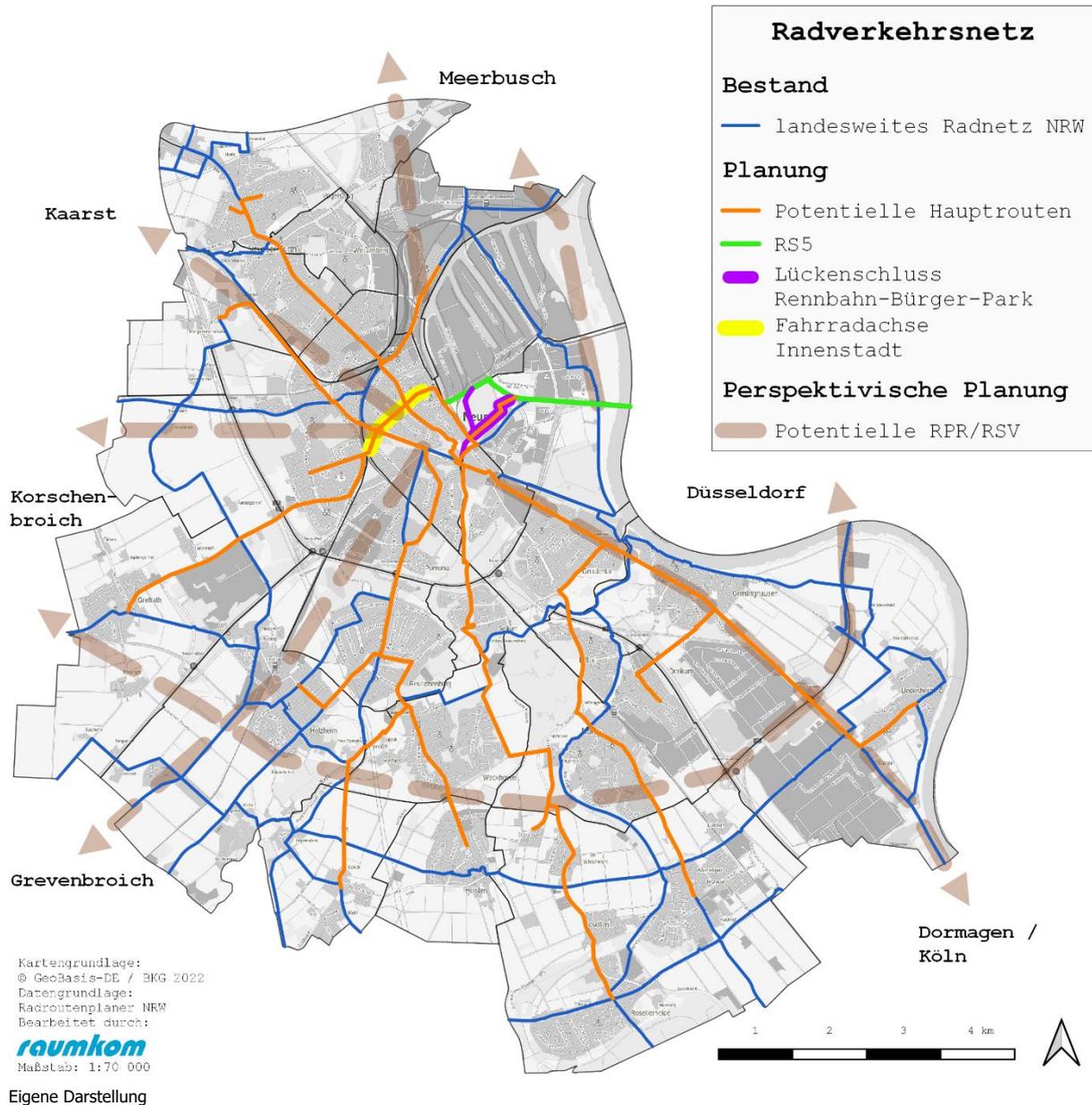


Eigene Darstellung

Speziell die **südlichen Stadtteile**, aber auch das westliche Stadtgebiet und der Uedesheimer Rheinbogen, sind vermehrt über **Wirtschaftswege** miteinander verbunden, wobei diese nahezu vollständig durch Asphalt, Beton oder Pflasteroberflächen befestigt sind. Aufgrund der Nutzung als landwirtschaftliche Wege könnte daher lediglich die Verschmutzung bei entsprechender Wetterlage ein Problem darstellen.

Einbahnstraßen sind bereits seit längerem in Gegenrichtung für den Radverkehr geöffnet; dieses Netz wird schrittweise vervollständigt. Die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn mit gesonderter Kennzeichnung, sprich Schutz- oder Mehrzweckstreifen, wird umfassend genutzt. Vorrangig sind diese an Hauptverkehrsstraßen mit geringer Verkehrsbelastung angelegt, wo sie dem innerörtlichen Verkehr eine akzeptable Infrastruktur bieten. Im Westen des Stadtgebiets wird zudem auch die Führung auf der Fahrbahn ohne weitere Kennzeichnung eingesetzt.

**Abbildung 32: Gesamtdarstellung Radverkehrsnetz und Planungshorizonte**



Abschließend dargestellt sind die potenziellen Haupttrouten aus der vorigen Abbildungen samt der Planungen in unterschiedlichen Konkretisierungsstadien, die bereits parallel zur Konzepterstellung weiter entwickelt werden.

### 2.5.1 Radverkehrsinfrastruktur

An Knotenpunkten wird der Radverkehr üblicherweise zurückgesetzt oder parallel geführt, um diese zu queren, d.h. für Radfahrende sind teilweise kleine „Schikanen“ vor bzw. nach dem Queren zu durchfahren (z.B. nordwärts von Am Linckhof über K30 in Elvekumer Feldstraße, Führungen am Kreuzungspunkt Bergheimer Straße – Weberstraße). Diese Radwegführung und die entsprechend notwendige Nutzung von LSA bremsen den Radverkehr immer wieder aus. Innerstädtisch bestehen oftmals aber auch eigene Abbiegespuren für Radfahrende auf der Fahrbahn, sodass diese in Kreuzungsbereichen zügig und sicher abbiegen können, da sie sich dauerhaft im Sichtfeld des Kfz-Verkehrs bewegen.

Insgesamt wird recht großzügig mit **Markierungen** gearbeitet, sowohl als Hinweis auf den Radverkehr für andere Verkehrsteilnehmende als auch leitend für Radfahrende. In den vergangenen Jahren wurde bei der Anlage von Radverkehrsanlagen in Kreuzungsbereichen vermehrt auch farbliche Hervorhebungen eingesetzt, die noch sehr kräftig und dadurch gut sichtbar sind. An wenigen anderen Stellen (meist dann im geraden Streckenverlauf) sind sie ansonsten genutzt, dort dann aufgrund des Alters verblasst oder durch Pflasterung grundsätzlich weniger kräftig in der Farbe.

Die **Wegebreiten** für den Radverkehr sind in aller Regel akzeptabel, insbesondere dort, wo eine gemeinsame Führung mit dem Fußverkehr vorgeschrieben ist, unterschreiten sie in Teilen aber auch die empfohlenen und für die Sicherheit notwendigen Mindestmaße. Allerdings gibt es auch viele Beispiele, die in gemeinsamer Wegeführung ausreichende Breiten anbieten. Grundsätzlich finden sich diese an den Hauptverkehrsstraßen, die aufgrund der (anzunehmenden oder beobachteten) Verkehrsbelastung oder fehlender Fahrbahnbreite keine Führung auf der Straße ermöglichen.

Bezüglich der unmittelbaren **Radwegeführung** ist kritisch anzumerken, dass in Bereichen von **Bushaltestellen** teilweise Gefahrenpotenzial besteht oder die vorgesehene Fahrstrecke für Radfahrende zumindest nicht intuitiv ersichtlich ist, z.B. Haltestelle Volmerswerther Straße (nicht barrierefrei, stadtauswärts: vor Haltestelle straßen-parallel geführt, dann in Haltebereich verschwenkt, anschließend auf dem Bord und als „Rad frei“ fortgeführt, stadteinwärts: abrupter Beginn im Haltestellenbereich, anschließend als Radstreifen, dann separiert vom Straßenverkehr), Grüner Weg, Konradstraße, Nixhütter Weg (barrierefrei: Führung und Verschwenkung des schmalen Zweirichtungsradweg mit gemeinsamer Rad-/Fußwegführung hinter der Haltestelle), Moselstraße/Stadtwerke (barrierefrei, Radwegeführung zwischen Warte- und Haltebereich).

Innerörtlich kommt es zudem vor, dass die **Radwege** unmittelbar an **Längsparkstreifen** entlangführen. Dies ist mindestens unkomfortabel, wenn Fahrzeuge gleichzeitig überholen und damit die Fahrspur (beziehungsweise der Lichtraum) des Radverkehrs beidseitig strikt begrenzt wird. Es stellt zudem einen sehr gefährlichen Unfallmechanismus dar, wenn die Türen parkender Pkw achtlos geöffnet werden. Beispielhaft zu nennen sind die Kölner Straße in Gnadental (zwischen Grimlinghauserbrücke und Tiberiusstraße), die Adolf-Flecken-Straße im Innenstadtbereich oder die Steinhausstraße in Furth-Mitte. Bessere Beispiele bestehen entlang der Kaarster Straße (nördlich Brückerfeldstraße) oder Buschstraße, wo ein gewisser Sicherheitsabstand zu parkenden Pkw realisiert ist.

Hinsichtlich der **Wegweisung** lässt sich festhalten, dass diese nahezu ausschließlich die überörtlichen Ziele darstellt, d.h. einen regionalen Charakter hat. Hier könnten – mehr im Sinne der Steigerung des Komforts denn stringenter Notwendigkeit – lokale POI (Freizeitflächen, Kulturstätten, Sehenswürdigkeiten, etc.) integriert werden. Zudem sind die Wegweisungen mit ihren Kilometerangaben eher wenig sichtbar. Dies hängt zum einen mit der Anzahl und Platzierung zusammen, zum anderen aber auch mit der unauffälligen Gestaltung der Beschilderung. Diese ist in NRW grundsätzlich einheitlich anhand der HBR NRW geregelt, deren weiß-rote Farbgebung und Formate dabei wesentlich dezenter ausfallen als die des Straßenverkehrs.

## 2.5.2 Fahrradabstellanlagen

Das Abstellen von Fahrrädern wird in Neuss an vielen Stellen bereits mit Anschlussmöglichkeiten ermöglicht, wobei deren Qualität sich je nach Standort sehr stark unterscheidet.

An **Einzelhandels-** und Dienstleistungsstandorten stehen zwar eingangsnah, aber „traditionell“ meist nur Vorderradklemmen zur Verfügung, die nur wenig Standsicherheit bieten. In den zentralen Einkaufsbereichen stehen dezentral Abstellmöglichkeiten zur Verfügung, die teilweise eingangsnah zu entsprechenden Läden oder öffentlich im Straßenraum platziert sind (z.B. Marienstraße in Furth-Süd; öffentliche Vorderradklemmen und Anlehnbügel, Platz am Niedertor; öffentliche Anlehnbügel).

Auch **Schulen** und Kindertagesstätten bieten oft Abstellmöglichkeiten. Angepasst an den Bedarf können diese auch von größerem Umfang sein. An diesen Standorten ist zu erkennen, dass neben Vorderradklemmen an einigen Standorten auch Anlehnbügel aufgestellt sind (z.B. Kirche und KiTa St. Konrad in Gnadental), die etwas höhere Qualität bieten, ohne dass die Vorteile der Vorderradklemmen zwangsläufig verloren gehen (günstig, einfache Bedienung/kindergerecht).

Bei den **Haltestellen** des ÖPNV muss unterschieden werden zwischen Bus- und Bahnverkehr. Die Bushaltestellen sind nur in wenigen Fällen mit Fahrradabstellanlagen ausgestattet (z.B. Umfeld der Haltestelle Friedrich-Ebert-Platz), dies ist vor allem an zentralen Haltestellen sinnvoll, sodass die Zuwegung per Rad Umsteigeverbindungen vermeiden kann. Für die Großzahl wohnstandortnaher Haltestellen in den Stadtteilen sollten Abstellanlagen in der Regel von geringerer Relevanz sein, da der Stadtbus diese Erschließungsfunktion seinerseits sicherstellen sollte. In Ortsmittelpunkten oder der Nähe zu bestimmten Einrichtungen können Sie dennoch an Haltestellen verortet werden – dann weniger aus dem Bedarf einer Verknüpfung der Verkehrsmittel, sondern um regelmäßig deren Auffindbarkeit zu erleichtern.

An Bahnhöfen ist eine Vielfalt an Abstellanlagen auffindbar: Bügel, Klemmen oder auch (abschließbare) Fahrradboxen (teilweise kostenpflichtig). Unter diesen Standorten sticht die Radstation am Hauptbahnhof hervor. Sie bietet neben dem sicheren Abstellen auch Mieträder sowie Wartung und Service, sodass dies ein wichtiger Anlaufpunkt für Radfahrende und vor allem intermodal Radpendelnde ist. Auch der Bahnhof in Allerheiligen ist etwas überdurchschnittlich ausgestattet, da neben überdachten Vorderradklemmen auch zahlreiche Fahrradboxen bereitgestellt sind.

Gänzlich fehlend sind privat nutzbare und verschließbare Abstellanlagen im Wohnumfeld der Innenstadt. Dies gewinnt insofern Relevanz, als das Pedelecs deutlich schwerer sind und fehlende ebenerdige Zugänge/Abstellmöglichkeiten überwiegend fehlen sowie der Bewegungsraum in engen Treppenhäusern fehlt.

Ein öffentliches Leihradsystem besitzt die Stadt Neuss nicht, wobei Machbarkeit und Bedarf (zumindest für die Stadtteile zwischen Autobahnring und Rhein) durchaus zu prüfen sind. In den kompakten innerstädtischen Strukturen kann dies eine flexible Punkt-zu-Punkt-Mobilität erleichtern.

### 2.5.3 Befragungsergebnisse

Hinsichtlich der Online-Befragung erhält der Radverkehr von der Bevölkerung ein ähnliches Urteil wie der ÖPNV – akzeptable Basis mit Verbesserungspotenzial bzw. Handlungsbedarf –, allerdings fehlen dem Radverkehr positive Highlights, die aktuell bereits zufriedenstellend sind. Es wird deutliche Unterstützung artikuliert, der Radverkehrsförderung einen wachsenden Stellenwert beizumessen.

Im Detail sind viele der Befragten mit der **Erreichbarkeit** der **Innenstadt** zufrieden, gleiches gilt hinsichtlich der Erreichbarkeit der Stadtteile untereinander. Jeweils um die 70 % aller Personen sehen das grundlegende Kriterium der Erreichbarkeit (durchaus) erfüllt, sodass diese infrastrukturelle Basis durchaus als solide zu bewerten ist. Gleiches ergibt sich auch aus den Ergebnissen zum ADFC-Klimatest 2020.

Die **Wege-Infrastruktur** ist weniger im Sinne der Menschen, sodass nur ca. ein Drittel die Breite und Oberflächenbeschaffenheit positiv bewerten. Die Kritik ist allerdings bei der (fehlenden) Wegebreite deutlich größer. Die Nutzbarkeit der Wege für Radfahrende wird auch aus einem weiteren Grund kritisiert, so stimmen fast 75 % der Befragten der Aussage zu, dass Wege für Radfahrende zugeparkt sind. Auffällig ist dabei der große Anteil der starken Zustimmung, der verdeutlicht, dass dies für viele ein ernstes Problem zu sein scheint. Auch hier zeigen sich Parallelen bei der Betrachtung der ADFC-Klimatest-Ergebnisse. Insbesondere Falschparker(-kontrolle) auf Radwegen setzen sich somit negativ von den Bewertungskriterien ab. Hinzu kommt, dass ein deutlicher Wunsch nach mehr eigenen Verkehrsflächen für den Radverkehr besteht, dem weniger als 20 % der Befragten entgegenstehen. In dieser Deutlichkeit kann das Ergebnis durchaus als Handlungsauftrag seitens der Bürgerinnen und Bürger verstanden werden, mehr und qualitativ höherwertige Infrastruktur bereitzustellen.

Auch bezüglich des **Fahrradparkens** gibt es von einer Mehrheit den Wunsch nach Erweiterung, sowohl in der Innenstadt als auch an den Bahnhöfen im Stadtgebiet. Dabei ist der Druck zum Handeln an den Bahnhöfen (laut Häufigkeitsverteilung) leicht höher.

Die Sicherheit der Radfahrenden im Neusser Stadtverkehr wird eher bemängelt. Dabei gibt es lediglich etwas mehr als 10 %, die grundsätzlich die Sicherheit für Radfahrende gewährleistet sehen. Demgegenüber stehen etwa 30 %, die das gänzlich andersherum einschätzen. In den ADFC-Ergebnissen liegt das Sicherheitsgefühl in den mittleren Positionen und ist im Vergleich zu den ähnlichen Orten zudem positiv herausstechend. Hierbei ist Neuss also vergleichsweise gut aufgestellt, sollte aber weiter an sicherheitsrelevanten Verbesserungen arbeiten. Ebenfalls unter dem Sicherheitsaspekt sollte diskutiert werden, dass sich nach Einschätzung der Befragten zu viele Radfahrende eher nicht an Verkehrsregeln halten.

Auch zum Radverkehr wurde die Frage nach der **Elektromobilität** gestellt. Hieraus ergab sich unter anderem, dass 1 von 5 Neusserinnen und Neusser bereits elektrisch unterstützt am Radverkehr teilnimmt. Hinsichtlich der Förderung der Elektrofahräder sind abschließbare und ebenerdige Abstellmöglichkeiten zuhause, witterungsgeschützte und sichere an der Arbeitsstelle und die sichere Erreichbarkeit der täglichen Ziele gleichermaßen wichtig. In allen Fällen liegt die maximale Zustimmung bei 45 bis 50 %, die Zustimmung insgesamt bei rund 80 %, sodass alle abgefragten Kriterien gleichermaßen und mit nachgewiesenem Bedürfnis, zu fördern sind.

In Anbetracht der Aktualität des **ADFC-Fahrradklima-Tests** seien an dieser Stelle noch einige Ergebnisse aus dieser Quelle genannt, allerdings schätzt auch der ADFC selbst die Befragung nicht als repräsentativ ein<sup>11</sup>, da ausschließlich Radfahrende daran teilnehmen. Da diese selbst die Profiteure der abgegebenen Einschätzungen und etwaiger Verbesserungen sind, ist davon auszugehen, dass tendenziell eine strengere Bewertung angelegt wird – dies zeigen auch die Zahlen, bei denen eine Bewertung von 3,5 oder besser bereits als außerordentlich gutes Ergebnis anzusehen ist. Hinzu kommt, dass die final aggregierte Zahl – im Fall der Stadt Neuss 2020 ist dies eine 4,0 – nicht das arithmetische Mittel aller Fragen, sondern der Fragekategorien darstellt und aufgrund unterschiedlicher Anzahl an Fragen pro Kategorie eine Abweichung vom Mittelwert aller Fragen möglich ist.

Insgesamt kann festgestellt werden, dass der Negativ-Trend aus den vergangenen Erhebungen gestoppt werden konnte. Am besten wird aus Neusser Sicht das *Radverkehrsnetz* bewertet, welches zudem als einziger Teilbereich bereits eine **positive Entwicklung** einleiten konnte. Das **Fahrrad- und Verkehrsklima** (Akzeptanz Radfahrender, Werbung für das Radfahren, etc.) ist als **geeignet** eingeschätzt, die **Sicherheit** (Konflikte, Hindernisse auf den Wegen, etc.) wird von den Menschen als **mäßig** eingeschätzt. Sowohl der Komfort beim Radfahren (Wegebreite, Führung an Baustellen, etc.) als auch der **Stellenwert des Radfahrens (Wegereinigung, Falschparker-Kontrolle, etc.)** werden **schlecht bewertet** – mit Ausnahme der Radverkehrsförderung „in jüngster Zeit“.

Einzelne herausstechende Kriterien erläutern wir genauer. Als eines der **positivsten** sind die **geöffneten Einbahnstraßen** zu nennen. In der Ortsbegehung konnten diese nicht gehäuft festgestellt werden, die Befragten weisen allerdings deutlich positiv auf deren Nutzbarkeit hin. Auch der Spaß beim Radfahren in Neuss sticht erfreulicherweise hervor. So ist die Einstellung der Menschen zum Radfahren eine wichtige Stellschraube, die neben der Erfüllung der infrastrukturellen Bedingungen zu einer Förderung beiträgt. Neuss setzt sich hier auch im Vergleich mit den Mitbewerbenden deutlich ab.

Allerdings ist dies in einigen Aspekten auch umgekehrt, beispielsweise sind Reinigung und Winterdienst sowie die Führung an Baustellen äußerst negativ bewertet. Insbesondere diese temporären Kriterien zeigen oft deutlich den nachrangigen Stellenwert des Radverkehrs. **Unregelmäßige** oder **fehlende Reinigung** und undurchsichtige oder fehlende **Baustellenführung** sind dabei nicht nur störend, sondern tragen auch zu einem **erhöhten Gefahrenpotenzial** bei. Ebenfalls **sehr schlecht** bewertet wird die **Verfügbarkeit öffentlicher Fahrräder**. Allerdings wird dieses Thema zum einen als sehr nachrangig bewertet, da es wahrscheinlich stärker aus der Perspektive der Intensivnutzenden (und des eigenen Rads) bewertet wird. Insbesondere einige der Kriterien der schlecht bewerteten Kategorien sind hingegen für die Menschen besonders wichtig. Dies sind zum Beispiel das Sicherheitsgefühl beim Radfahren und das Nichtexistieren von Hindernissen auf den Wegen. Zudem sind es weitere Kriterien, die direkt mit den Radwegen und ihrer Nutzbarkeit zusammenhängen: **Falschparker(kontrolle), Oberfläche, Sauberkeit/Reinigung, Breite**. Somit ist es nicht nur wichtig, dass der Radverkehr **eigene, sichere Wege** nutzen kann, sondern dass diese auch unterhalten werden.

---

<sup>11</sup> <https://kreisverbaende.adfc-nrw.de/kv-muenster/radverkehr/radverkehrsnachrichten/article/der-8-adfc-fahrradklimatest-fragen-datenerhebung.html>

- Die Stadt Neuss besitzt ein dichtes Radverkehrsnetz, das die meisten Verbindungen bereits abdeckt. Die Stadtteile sind untereinander verbunden und die Innenstadt ist meist direkte Führungen und ohne größere Umwege erreichbar.
- Die Wegeinfrastruktur für den Radverkehr ist überwiegend geeignet. Es bestehen jedoch auch immer wieder Mängel punktueller Art (z.B. Führung am Übergang außerorts nach innerorts, Bushaltestellen) oder abschnittsweise (z.B. fehlende Sicherheitsabstände zu parkenden Pkw).
- Insofern gilt es vor allem das Bestandsnetz deutlicher zu hierarchisieren und schrittweise zunächst entlang wichtiger Achsen dessen Qualität zu erhöhen, um neben einer höheren (auch subjektiven) Sicherheit auch einen besseren Komfort im Sinne direkter und zügiger Befahrbarkeit zu schaffen.
- Zusammen mit der hohen Verfügbarkeit an Fahrrädern in der Bevölkerung bestehen hier gute Ausgangsvoraussetzungen für künftige Steigerungen der Radverkehrsanteile.

#### 2.5.4 Vor-Ort-Impressionen (Radverkehrsführung und Abstellanlagen)



Beidseitige Schutzstreifen entlang der Preußenstraße (Stadionviertel) als beispielhafte Führung des Radverkehrs an Hauptverkehrsachsen, die bei korrektem Einsatz (angemessene Breite, überschaubare Kfz-Verkehrsstärke) den Radfahrenden mehr Komfort und Sicherheit bieten



Untauglich bis gefährlicher Radweg an der Kölner Straße (Gnadental), aufgrund der Lage zwischen Parkstreifen und Gehwegbord ist damit zu rechnen, dass Radfahrende Gehweg oder Fahrbahn nutzen, um die Sturzgefahr am Bord oder durch sich öffnende Türen zu mindern



Die variierende oder unklare Radverkehrsführung hier am Beispiel Hochstadenstraße in Hoisten. Am Ortseingang wird der Radverkehr gemeinsam auf einen schmalen Hochbord geführt, im weiteren Verlauf der Hochstadenstraße verengt sich der Weg und bildet an der Bushaltestelle Am Spienhauer eine deutliche Konfliktlage mit den Wartenden, kurz darauf bricht die Radverkehrsführung an unübersichtlicher Stelle (hohe Hecke, Einmündung, Bushaltestelle, im Fortgang schmaler Gehweg) ab und wird nicht geordnet auf die Fahrbahn überführt.



Unklare Radverkehrsführung im Haltestellen-Umfeld (Volmerswerther Straße, Grimlinghausen). Zuerst wird der Radweg auf die Straße/ in den Haltebereich geführt, gleichzeitig gibt es auf dem Bord eine Benutzungspflicht, ca. 60 m weiter endet dieser Rad-/Fußweg wieder und führt in einen Fußweg mit „Rad frei“, der Radfahren nur in Schrittgeschwindigkeit zulässt



Farbliche Markierungen für den Radverkehr können für Klarheit und Sichtbarkeit bei allen Verkehrsteilnehmenden sorgen, insbesondere in Bereichen mit diversen Abbiegerelationen und Inseln hat die farbliche Hervorhebung positive Effekte



Zentrale Fahrradabstellmöglichkeiten, in der Oberstraße, die sowohl den schnellen Zugang zum Einzelhandel als auch zum ÖPNV/SPNV ermöglichen. Bügel bieten sicheren Stand und mehrere Anschließpunkte, sodass sie höhere Qualität bieten als Vorderradklemmen. Die bislang in Neuss verbauten Anlehnbügel gilt es sukzessive durch ästhetisch höherwertige Modelle zu ersetzen.



Überörtlicher Radweg zwischen Uedesheim und Stürzelberg/Dormagen, der eine direkte und sichere Verbindung bereitstellt, die zudem mit guter Qualität daherkommt. Der Grünstreifen sorgt für eine klare Trennung vom motorisierten Verkehr.



Exemplarische Wegweiser am Hermannsplatz, die nahezu ausschließlich die regionalen Ziele des Knotenpunktnetzes beinhalten, lokale POI werden für den Radverkehr auch innerstädtisch nicht dargestellt, zudem sind sie aufgrund ihrer Farbgebung weniger sichtbar als bspw. Beschilderung des Straßenverkehrs

## 2.6 Fußverkehr (Status Quo)



Wie bereits dargestellt, hat der Fußverkehr eine überaus wichtige Rolle in der kleinräumigen Mobilität innerhalb der Siedlungskörper. Neben der Qualität der Fußwege schauen wir daher auf die Erreichbarkeit von Nahversorgungseinrichtungen.

### 2.6.1 Fußverkehrsinfrastruktur

Die Fußwege in Neuss bieten in weiten Teilen gute Breiten und Oberflächen, um dem Bedarf bzw. den typischen Nutzungsmustern gerecht zu werden. Die **Fußwege** sind nahezu ausschließlich gepflastert, die Größe der Steine unterscheidet sich bis hin zu Platten.

Nur in wenigen Fällen konnten im Neusser Stadtbild Wurzelschäden, Schlaglöcher oder andere grobe Beschädigungen festgestellt werden, sodass insgesamt von einem **guten Zustand** zu sprechen ist.

Die Breite der Fußwege unterscheidet sich teils stark zwischen einzelnen Stadtteilen. Diese sind überwiegend komfortabel gestaltet. Allerdings gibt es in vielen Quartieren auch Abschnitte, in denen „Pseudo-Fußwege“ bestehen. Diese sind derart schmal, dass sie kaum eine normale Nutzung zulassen und für den Alltags-Fußverkehr nicht ansprechend sind. Insbesondere jene Gebiete, die innerhalb der frühen Phase des Stadtwachstums entstanden, weisen teils nur Breiten von unter 1,5 m auf, was bereits das Nebeneinandergehen zweier Personen kaum möglich macht.

In kombinierter Führung mit dem **Radverkehr** erhält der Fußverkehr in der Regel großzügige Flächen, die teilweise gar breiter ausfallen als die des Radverkehrs. Barrierefreiheit ist in weiten Teilen vorhanden, allerdings sind nicht alle Einmündungsbereiche in den Quartieren abgesenkt und mit taktilen Elementen versehen. An geregelten Lichtsignalanlagen sind diese Elemente nahezu immer zu finden.

**Lichtsignalanlagen** finden sich im Neusser Stadtgebiet sowohl in den Innenstadtbezirken als auch an den Durchfahrtsstraßen und Hauptverkehrsstraßen der Stadtteile. Dort ist generell keine besondere Bevor- bzw. Benachteiligung des Fußverkehrs wahrzunehmen. Störend ist allerdings, dass an den stark belasteten Kreuzungspunkten die Schaltung das mittige Warten Zufußgehender nicht gänzlich ausschließt. Dies ist insbesondere dann unkomfortabel, wenn der Wartebereich von mehreren Personen (ggf. mit Kinderwagen, o.ä.) gemeinsam genutzt wird.

Abseits der Hauptverkehrsstraßen besteht kein Bedarf, das Queren mit Ampeln zu regeln. Stattdessen gewährleisten **Fußgängerüberwege**, Mittelinseln oder Aufpflasterungen beim Queren innerhalb der Orte die notwendige Sicherheit und Komfort. Diese sind in vielen Fällen bereits ebenerdig zugänglich, wobei dies weiter vorangetrieben werden sollte. Die Vielzahl der Querungseinseln im Neusser Stadtgebiet liegen in geradeaus führenden Streckenabschnitten, eher wenige befinden sich zurückgesetzt in Einmündungsbereichen. Hierdurch ist eine höhere Sichtbarkeit querender Personen sichergestellt.

Auch in Neuss gibt es zahlreiche **Stadtteile**, die **überdimensionierte Straßenbreiten** und Einmündungen/Kreuzungen aufweisen. Dies hat für den Fußverkehr zwei Folgen: Zum einen sind die Querungsdistanzen länger als notwendig, d.h. Zufußgehende bewegen sich unnötig lange im Gefahrenbereich auf der Fahrbahn und zum anderen erhöht sich gleichzeitig die Geschwindigkeit des Straßenverkehrs, da zügiges Abbiegen ermöglicht wird. Beides geht zulasten des Fußverkehrs.

Bezüglich der **Beschilderung** von Fußwegeverbindungen oder eines Vorrangnetzes kann lediglich festgehalten werden, dass derartiges nur in seltenen Fällen existiert. Sowohl für Freizeit- als auch Alltagsziele sind entsprechende Wegweiser kaum zu finden, lediglich im Innenstadtbereich wird auf Verkehrs- und Einkaufs-POI hingewiesen, um den (auswärtigen) Besuchenden eine Orientierung zu geben.

Wegweisung für den Fußverkehr ist sicherlich nicht hochprioritär zu bewerten, erhöht aber die Sensibilität für das Zufußgehen und selbstverständlich den Komfort dadurch, dass auf direkte, barrierefreie und attraktive Verbindungen hingewiesen wird.

In puncto **Beleuchtung** sind weite Teile des Fußnetzes hinreichend ausgestattet. Es gibt nur wenige Bereiche, die u.a. aufgrund fehlender oder lückenhafter Beleuchtung Angsträume darstellen. So sind Unterführungen, z.B. unter Straßen oder Gleistrassen, vermehrt nicht ausgeleuchtet oder hell gestaltet. An Bahnhausunterführungen kommt teilweise hinzu, dass steile Treppenaufgänge zusätzlich den Lichteinfall erschweren. Positiv zu erwähnen ist, dass die innerörtlichen, reinen Fußwege in den Wohngebieten meist eher schmal (zweckdienlich) angelegt und von Bäumen umgeben sind, aber in der Vielzahl mit Laternen trotzdem gut ausgeleuchtet werden.

### 2.6.2 Nahversorgung

Die Versorgung mit Waren und Gütern des täglichen Bedarfs sollte in kleinräumigem Umfeld, d.h. idealerweise fußläufig, möglich sein. Wir schauen daher auf die Nahversorgungsstandorte im Neusser Stadtgebiet. Wir orientieren uns in dieser Analyse an der „Neusser Liste“, die neben Nahrungs- und Genussmitteln im Wesentlichen auch Drogerieprodukte im Nahversortiment aufzählt.

Aus der Fortschreibung des Einzelhandels- und Zentrenkonzepts (2015) geht hervor, dass nicht alle Stadtteile gleichermaßen mit Einzelhandel – und auch nicht mit Nahversorgung – ausgestattet sind. Typischerweise bietet die **Innenstadt** als wirtschaftliches Zentrum ein überdurchschnittliches Angebot, zu dem auch die fußläufige Erreichbarkeit in akzeptabler Akzeptanz gewährleistet ist<sup>12</sup>. Die **nördlichen Stadtteile** weisen neben integrierten Einzelstandorten auch Agglomerationen (z.B. Römerstraße) auf, die zudem Angebote bereitstellen, welche über den täglichen Bedarf hinausgehen. Lediglich die nördlichen Straßenzüge in Vogelsang liegen außerhalb des herangezogenen 700 m-Radius, für diese Bereiche ist die Nahversorgung allerdings entlang der Hauptverkehrsachsen sowohl innerhalb Neuss (Kaarster Str.) als auch nach Kaarst (Neusser Str.) in 1 bis 1,5 km gewährleistet.

Die **Vororte** im **Süden** und **Westen** weisen deutlich weniger Nahversorgungsangebote auf, die sowohl zentral als auch an solitären Standorten gelegen sind. In der Regel ist eine gute Erreichbarkeit für große Teile der entsprechenden Siedlungsgebiete gegeben. Allerdings sind aus einzelnen Ortsteilbereichen auch die Real-Distanzen über 1 km bis zur nächstgelegenen Nahversorgung zurückzulegen, z.B. aus dem Hoistener Süden oder dem Norfer Westen. Darüber hinaus gibt es auch einige kleine Siedlungskörper (z.B. Speck, Bettikum) deren Einwohnerzahl einen Nahversorgungsstandort kaum zulässt.

Ohne Nahversorgung in fußläufiger Entfernung müssen lediglich Selikum, Rosellen und Grefrath auskommen. Für die ersten Beiden bieten sich zur Nahversorgung jeweils die angrenzenden Stadtteile mit ihren Standorten an (jeweils ca. 1,5 bis 2 km Distanz). In Grefrath ist die Ansiedlung eines Lebensmittelmarktes im Gespräch, zusätzlich soll die bestehende Versorgung erhalten bleiben<sup>13</sup>.

---

<sup>12</sup> Vgl. Fortschreibung des Einzelhandels- und Zentrenkonzepts (2015), S.123f.

<sup>13</sup> Vgl. Steckbrief Ortsmittelpunkt – Grefrath

### 2.6.3 Befragungsergebnisse

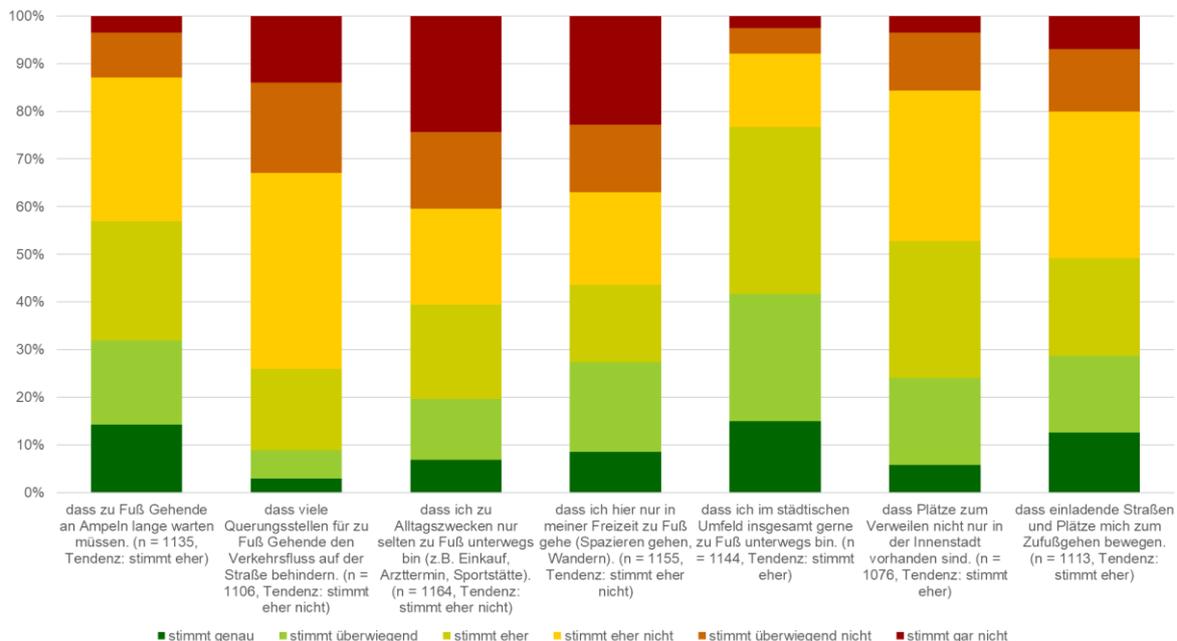
Bezüglich des Fußverkehrs in Neuss blicken wir eingangs auf die beiden **Nutzungszwecke** Alltag und Freizeit. Hierbei zeigt sich, dass viele Menschen generell sowohl zu Freizeit- als auch Alltagszwecken zu Fuß unterwegs sind, dabei überwiegt der Alltagsfußverkehr leicht bzw. stimmen über 40 % der Menschen (eher bis genau) zu, dass sie ausschließlich in der Freizeit zu Fuß unterwegs sind.

Darüber hinaus bewegt sich eine Mehrzahl an Neusserinnen und Neussern gerne zu Fuß in der Stadt, weniger als 10 % stehen dieser Aussage (überwiegend) negativ gegenüber. Einladenden Straßenraumgestaltungen und Flächen zum Aufenthalt sind wiederum hilfreich, um zu vermehrtem Zufußgehen zu animieren – dies nicht nur in der Innenstadt, sondern auch auf Ebene der Ortsteile.

So scheint es notwendig, die Aufenthaltsqualität in den Neusser Stadtteilen zu prüfen, um den Fußverkehr zu stärken und bestenfalls gleichzeitig das gesellschaftliche Miteinander zu fördern. Der Blick auf konkrete Fußverkehrsanlagen zeigt, dass Ampeln ggf. zugunsten des Fußverkehrs verändert werden sollten, um kürzere Wartezeiten zu realisieren. Mit Blick auf die tendenziell kurzen Fußwege der Menschen können bereits mäßige Reduzierungen von Wartezeiten zu einer als schneller wahrgenommenen Fußmobilität führen. Mit gleichem Zweck könnten nach Meinung der Bürgerinnen und Bürger auch Querungsstellen häufiger auftreten, ohne dass sie den Verkehrsfluss negativ beeinflussen.

**Abbildung 33: Befragungsergebnisse zum Fußverkehr**

Zu welcher Einschätzung kommen Sie, wenn Sie an das Verkehrsangebot für zu Fuß Gehende in Neuss denken? Mit Blick auf Neuss denke ich,



Eigene Darstellung

- Die Bedingungen für den Fußverkehr sind überwiegend gut, unterscheiden sich aber stark zwischen einzelnen Stadtteilen. Mitunter sind die Gehwegbreiten nicht hinreichend dimensioniert, um eine komfortable Nutzung zu ermöglichen.

- Querungshilfen sind gehäuft dort vorzufinden, wo mit vermehrtem Queren zu rechnen ist.
- In den äußeren Stadtteilen wird die Qualität des Fußverkehrs mitunter durch das Seitenraumparken oder durch überdimensionierte Eckausrundungen in Kreuzungsbereichen eingeschränkt. Innerstädtisch sind eher die Wartezeiten an Ampeln ein Faktor oder dass ein gesamthaftes Queren der Straße ohne Aufenthalt an der Mittelinsel nicht möglich ist.
- Entlang der Hauptstraßen, wo Fuß- und Radverkehr gemeinsam geführt werden, ist seltener die Breite der Fußverkehrsflächen ein Problem, sondern eher die fehlende taktile Trennung der Bereiche. Weiterhin kann die Führung an Bushaltestellen Konflikte bergen.

#### 2.6.4 Vor-Ort-Impressionen



Am Römerlager in Grimlinghausen stehen die Pkw beidseitig deutlich auf den Fußwegen, so dass deren Nutzung eingeschränkt ist



Schmalere Gehweg, der kaum zu nutzen ist, tritt vermehrt auf und wirft Frage auf, ob in reinen Wohngebieten nicht eher Lösungen mit niveaugleichem Ausbau in Betracht zu ziehen sind (Gnadental)



Zahlreiche Verkehrsmittel und ca. 40 m Querungsdistanz erfordern zahlreiche Markierungen und Fußgängerquerung mit LSA-Regelung nahe des Friedrich-Ebert-Platzes



Ruhender Verkehr dominiert den Straßenraum in den Wohnquartieren (hier: Kreuzstraße in Hoisten), teils enge Querschnitte führen zu Problemen für den Fußverkehr



Am nördlichen Ortseingang in Allerheiligen ist die Fahrbahn auf ca. 25 m Länge verengt, so dass zum einen der Verkehr verlangsamt wird und zum anderen eine gute Querungsmöglichkeit für den Fußverkehr entsteht, lediglich der Grünschnitt muss in den Blütemonaten gepflegt werden, damit Sichtbeziehungen bestehen bleiben



Innerörtlicher Rad-/Gehweg in ausreichender Breite und einheitlich über die gesamte Strecke des Straßenzugs, zudem reduziert der zurückgesetzte Wartebereich das Konfliktpotenzial zwischen Zufußgehenden, Radfahrenden und ÖPNV-Fahrgästen an der Haltestelle Moselstraße/Stadtwerke



Einer von vielen Fußwegen, die als Abkürzungen direktere Verbindungen ermöglichen, insbesondere in Richtung von Nahversorgungseinrichtungen oder Verkehrshaltepunkten (hier: Nahversorgung Rosellerheide)

## **2.7 Wirtschaftsverkehr**

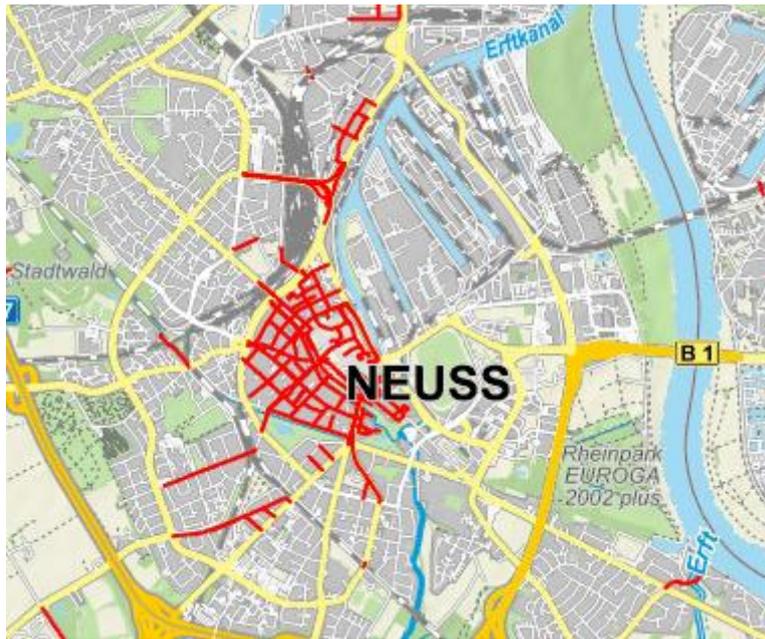
Neben der Mobilität privater Personen und Haushalte stellt Wirtschaftsverkehr in Städten wesentliche Anteile am Verkehrsaufkommen dar. Hierunter fallen die Ortsveränderungen von Personen und Gütern im Rahmen dienstlicher Zwecke. Die Charakteristik dieser Verkehre ist im Einzelfall höchst unterschiedlich. Dominiert wird das Bild vom Schwerverkehr, mit dem (neben seiner Notwendigkeit) wegen seiner geringen Stadtverträglichkeit häufig negative Effekte assoziiert werden. Hinzu zählen beispielsweise aber auch die zahlreichen Dienstwege des Handwerks oder von Pflegediensten. Ihre spezifischen Wegeprofile können diese auch zu Vorreitern für Innovationen machen, unter anderem mit Blick auf die Elektrifizierung von Kfz-Antrieben oder einem verstärkten Einsatz von Lastenrädern; hierzu bestehen bereits anschauliche Beispiele. Abschließend erhöhen auch die Lieferdienste (KEP) vor allem durch das stetige Wachstum des Online-Handels die innerstädtische Präsenz der Wirtschaftsverkehre.

### **2.7.1 Lenkung von Wirtschaftsverkehren**

Auf die übergeordneten Strukturen des Wirtschaftsverkehrs hat die Stadt Neuss kaum Einfluss. In der Frage der Verlagerung von Verkehren von der Straße auf die Schiene, begrenzt sich dies auf die fallweise Trägerschaft von Gewerbegleisanschlüssen (auch wenn dies nicht dauerhaft Aufgabe einer Kommune bleiben sollte).

Ein stärkerer Fokus liegt somit darauf, die negativen Effekte bestehenden Schwerverkehre zu minimieren. Die Stadt Neuss nutzt hierzu das Programm SEVAS, um Lkw-spezifische Navigation und Routing zu ermöglichen. Hierfür werden die entsprechenden Daten bereitgestellt und gepflegt. Gleichzeitig ist dies ein Puzzelteil, um im Verbund mit zahlreichen weiteren Akteuren ein nahezu landesweites Vorrangnetz für Schwerverkehre zu definieren. Neben diesem Vorrangnetz definiert die Stadt ebenfalls Restriktionen für den Schwerverkehr. Neben der Innenstadt fallen hierunter auch wohnortnahe (Sammel-)Straßen, die ansonsten als Querspangen oder Ausweichrouten für Straßen des höherrangigen Netzes genutzt werden könnten.

**Abbildung 34: Per Restriktion vom LKW-Routing ausgeschlossene Straßenzüge in der Innenstadt**



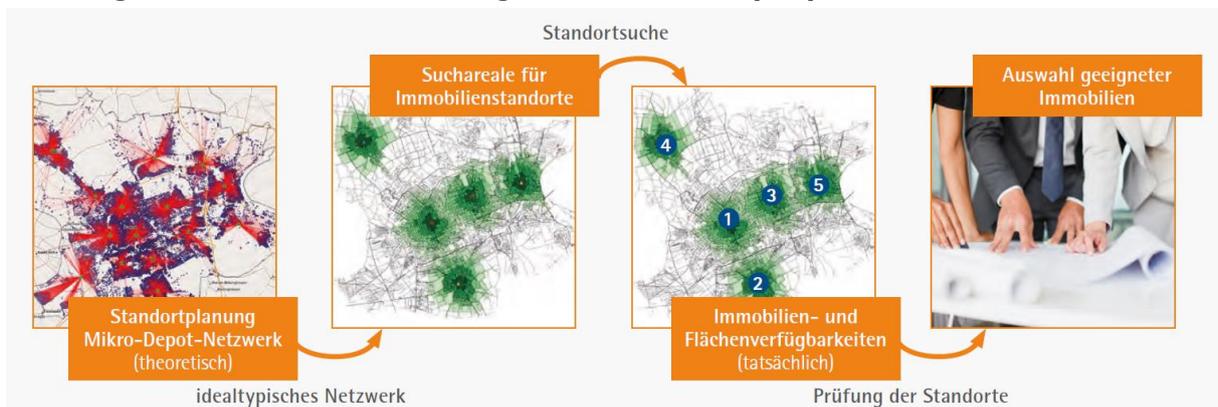
Quelle: Sevas NRW / Stadt Neuss

### 2.7.2 KEP-Mikrologistik

Um den städtischen Verkehr zu entlasten hat die IHK Mittlerer Niederrhein 2019 in interkommunaler Zusammenarbeit mit den Städten Krefeld, Mönchengladbach und Neuss ein Handbuch erstellt, um näher auf die Thematik zur Abwicklung der letzten Meile mittels unternehmensübergreifender Mikro-Depots einzugehen. Diese definieren sich als dezentrale „Distributionszentren“, durch die die sogenannte last-mile-distribution vom Mikro-Depot bis zum Empfänger mithilfe umweltfreundlicher Lastenräder oder elektrischer Kleinstfahrzeuge zurückgelegt werden kann. Werden diese nun unternehmensübergreifend durch mehrere KEP-Dienstleister genutzt, ergeben sich automatisch Synergieeffekte. So können Ressourcen und Wegstrecken eingespart werden; die Luft in den Städten wird sauberer.

Um potenzielle Mikro-Depot-Standorte realisieren zu können, bedarf es eines fortlaufenden Prozesses. Auf zwei Ebenen wird zum einen ein Netzwerk mit Hilfe von Planungssoftwares bestimmt, zum anderen werden die daraus stammenden Resultate mit tatsächlichen vor Ort verfügbaren Immobilien verknüpft.

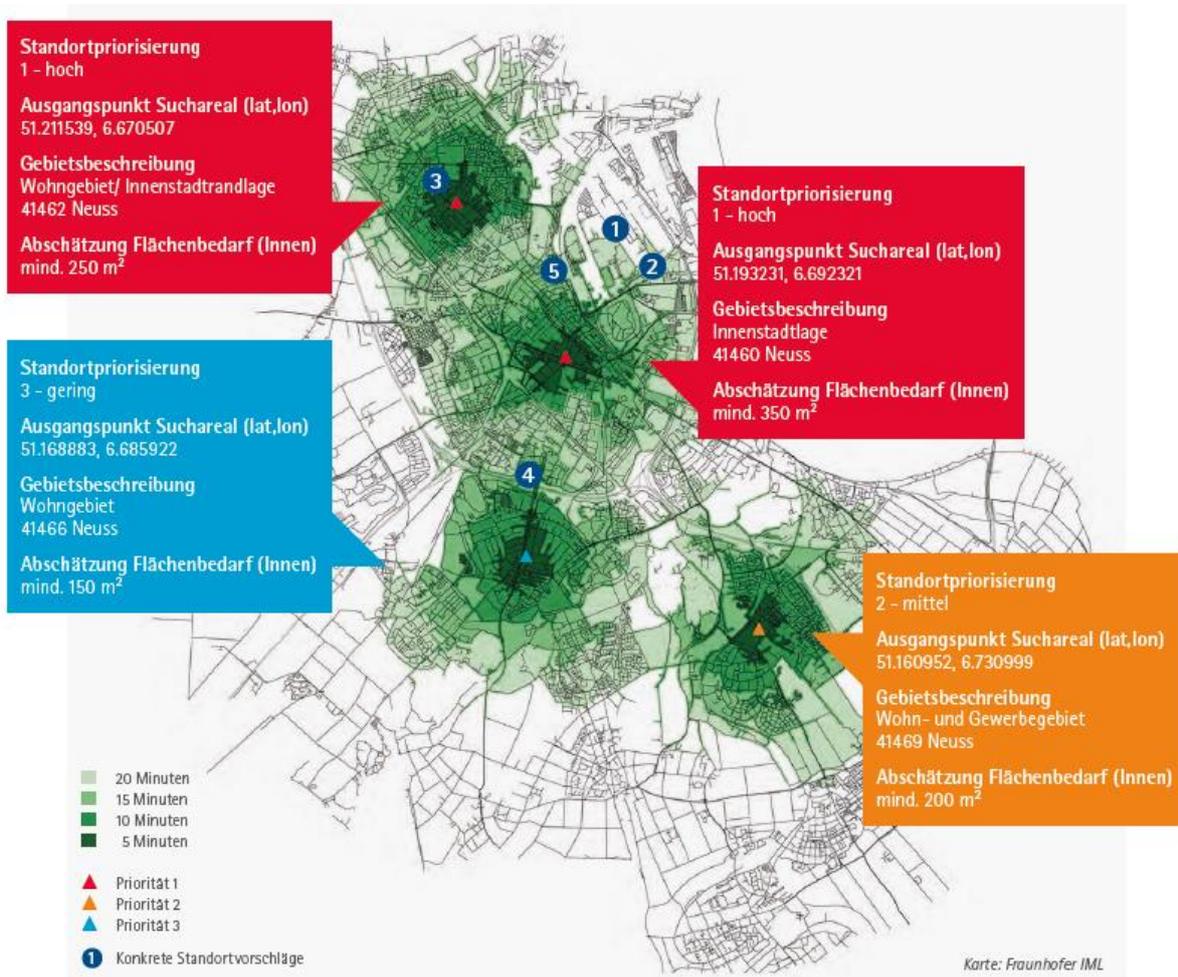
**Abbildung 35: Schematische Darstellung der Standortsuche (IHK)**



Quelle: IHK Mittlerer Niederrhein

Für Neuss haben sich so vier potenzielle Standorte mit verschiedenen Priorisierungsstufen (Priorität 1- Priorität 3) ergeben, die nachfolgend als Isochronendarstellung abgebildet sind.

**Abbildung 36: Suchareale und potenzielle Standorte in Neuss (IHK)**



Quelle: IHK Mittlerer Niederrhein

Resultierend aus den Ergebnissen des Handbuchs wurde für Neuss eine Immobilie mit einer verfügbaren Fläche von etwa 550 m<sup>2</sup> für einen potenziellen Mikro-Depot-Standort ausgewählt. Zudem besteht Raum für Erweiterungsflächen. An diesem Standort wird mit drei Lastenrädern pro Dienstleister kalkuliert, was bei geplanten vier Nutzern den Einsatz von zwölf Lastenrädern bedeuten würde. Ein solcher Standort würde überschlägige Treibhausgaseinsparungen von jährlich rund 0,75-1,5 t ermöglichen.

Pressemitteilungen zum Thema:

- Unterpunkt nachhaltige Mobilität E-Lastenräder  
<https://lokalklick.eu/2022/03/30/nachhaltige-mobilitaet-rhein-kreis-neuss-und-kommunen-nutzen-e-lastenraeder/>
- Der Bürgermeister der Stadt Neuss Reiner Breuer: „In Neuss wurde mit dem ehemaligen Betriebshof des Tiefbaumanagements an der Rheintorstraße nun ein herausragender Standort für ein Mikro-Depot gefunden. Das Mikro-Depot ist ein weiterer wichtiger Baustein nachhaltiger Mobilität zur Sicherstellung von klimafreundlicher Paketzustellung in der Neusser Innenstadt. Nun sind die Dienstleister gefordert, in Kooperation miteinander dieses Mikro-Depot mit Leben zu füllen.“ <https://www.land.nrw/pressemitteilung/fuer-eine-bessere-sichere-und-saubere-mobilitaet-mikro-depots-als-innovative>

Neue Erkenntnisse zu Umbaukosten des Standortes, und herausfordernden Verhandlungen mit den unterschiedlichen KEP-Dienstleistern haben das Projekt zum Stillstand geführt. Die weitere Standortfindung stellt sich als sehr herausfordernd dar, sollte aber weiter verfolgt werden.

**Abbildung 37: Szenarien von CO<sub>2</sub>e- und NO<sub>x</sub>-Einsparpotenzialen durch Mikro-Depots in Neuss**

Szenarien	1 Mikro-Depot	3 Mikro-Depots	5 Mikro-Depots
Theor. Umschlagkapazität/Jahr	400.000	1.200.000	2.000.000
CO <sub>2</sub> e (in kg/Jahr)	1.600	4.800	8.000
NO <sub>x</sub> (in kg/Jahr)	4,1	12,2	20,3

Quelle: IHK Mittlerer Niederrhein

### 2.7.3 Lastenrademissionen

Gerade im Wirtschaftsverkehr können Lastenräder ein wichtiger Aspekt nachhaltiger kommunaler Verkehrsentwicklung sein. Zahlreiche Variablen machen den Stromverbrauch von Lastenrädern zu einer einzelfallabhängigen Stellgröße. So kommt es zum einen auf die Art des Rades, aber auch auf Zuladungsgewicht, Straßenbelag, Temperatur oder die individuelle Fahrweise an. Geht man in Neuss von einem Depot (mit zwölf Lastenrädern ausgestattet) aus, zeigen Berechnungen der Studie der IHK Mittlerer Niederrhein eine jährliche Emission von rund 790 kg CO<sub>2</sub>e durch den Stromverbrauch. Am Beispiel des möglichen Mikro-Depots in Neuss würde das einer Einsparung von 810 kg CO<sub>2</sub>e im Jahr entsprechen, geht man von einer jährlichen Umschlagkapazität von 400.000 Paketen aus.

# Teil C – Strategie und Leitbild

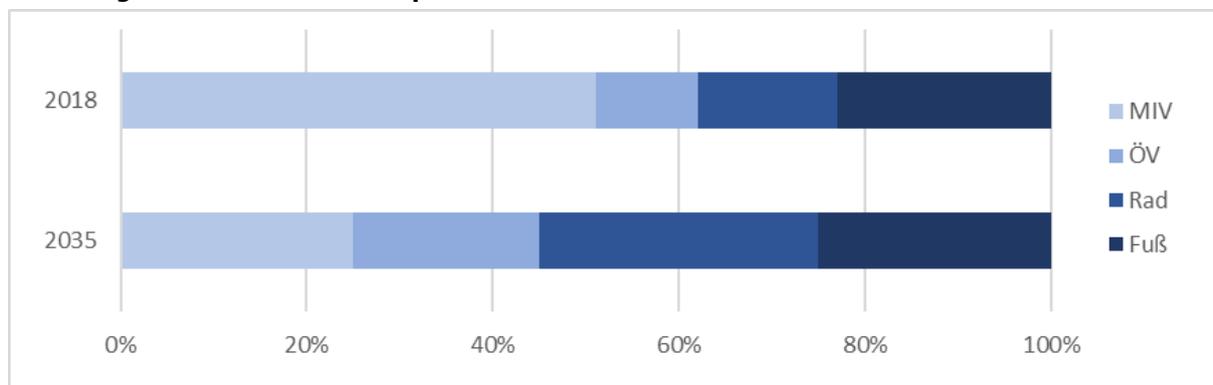
## 1 Ziele des Mobilitätsentwicklungskonzepts 2035

Aufbauend auf den eingangs in Teil A Kapitel 2 gesetzten Rahmengrößen und Oberzielen gilt es unter Berücksichtigung der Herausforderungen und der Beteiligungsformate spezifische Ziele für die Mobilität in Neuss zu formulieren.

### 1.1 Ziel 2035: Harmonischer Modal-Split

Die Verteilung der zurückgelegten Wege auf die unterschiedlichen Verkehrsträger wird als Modal Split bezeichnet. Der Modal Split der Stadt Neuss gegenwärtig ist, wie der von fast allen deutschen Städten, stark durch den motorisierten Individualverkehr dominiert.

**Abbildung 38: Aktueller Modal Split in Neuss und Ziel 2035**



Eigene Darstellung

Dessen Anteil an allen zurückgelegten Wegen in Neuss beträgt mit Stand 2018 51 %, mit 23 % folgt der Fußverkehr, der Radverkehr kommt auf 15 % und der ÖV bildet mit 11 % Anteil das Schlusslicht.

Abgeleitet aus den Zielen des Integrierten Klimaschutzkonzeptes soll sich diese Zusammensetzung sich bis zum Jahr 2035 deutlich verändern. Denn annähernd gleichauf mit den privaten Haushalten ist der Verkehr der zweitgrößte Emittent von CO<sub>2</sub> in Neuss. Alleine 60% davon entfallen auf den MIV. Um im Zuge der Klimaveränderungen gilt es Neuss zudem weiter lebenswert zu erhalten und die Aufenthaltsqualität für die Menschen weiter zu erhöhen.

Empfohlen wird die Zielvorstellung einer harmonischen Verteilung der Gesamtverkehrsleistung auf alle Verkehrsträger, so dass dann jede Verkehrsart annähernd gleichberechtigt 25 % der Mobilität übernimmt. Die Ergebnisse der Online Befragung (Kapitel 3.1) bestätigen und untermauern, dass dieser Bedarf und die Notwendigkeit der Harmonisierung auch in der Bevölkerung wahrgenommen wird. Da das Verkehrssystem nicht statisch ist und nicht jeder der Sektoren die gleichen Steigerungspotentiale aufweisen kann (z.B. begrenzte Ressourcen im ÖPNV), ergibt sich folgende Einschätzung einer möglichen zukünftigen Aufteilung (vgl. Abbildung 38):

- 30 % Radverkehr
- 20 % ÖPNV
- 25 % Fußverkehr
- 25 % MIV

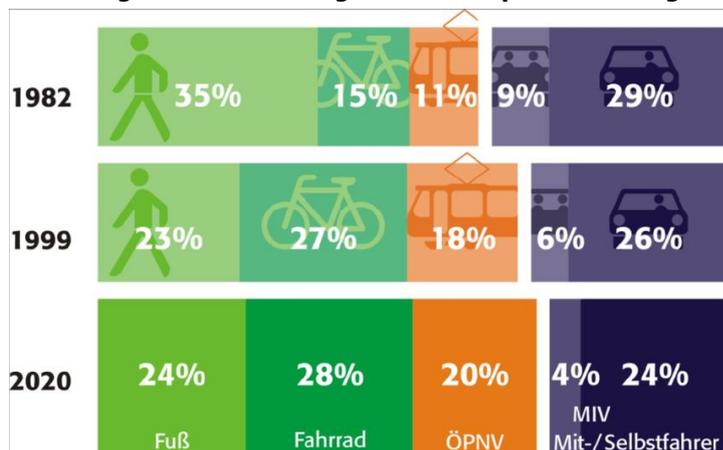
Diese Veränderung des Status-Quo führt nicht nur dazu, dass die eingangs aufgeführten Oberziele abgedeckt werden können, sie sorgt auch dafür, dass der Fokus der Verkehrs- und Infrastrukturpolitik nunmehr annähernd gleichgewichtig auf allen Verkehrsträger liegen wird. Das wiederum führt zu einer Mobilität, die viel stärker am menschlichen Maßstab orientiert ist. Denn vor allem der Fußverkehr, aber auch der Radverkehr, sind weitgehend voraussetzungslos und so diskriminieren sie von allen Fortbewegungsarten am wenigsten. Diese Verkehrsarten machen allen sozialen Gruppen unabhängig von ihrer ökonomischen Kraft, ein Angebot. Darüber hinaus wirken sie sich positiv auf den allgemeinen gesundheitlichen Status der Bevölkerung aus.

Dieser Zielzustand bedeutet aber auch, dass die Beeinflussung der Verkehrsmodi zwangsläufig unterschiedlich erfolgen muss. Während der MIV reduziert werden muss und zwar um etwas mehr als die Hälfte, müssen alle anderen Verkehrsarten wachsen und die Verkehrsleistungen des MIV übernehmen. Hier würde sich überdies positiv auswirken, wenn die Gesamtverkehrsleistung reduziert werden könnte.

Die stärkste Zunahme muss beim ÖV erfolgen, dessen Anteil doppelt so stark sein sollte. Wohingegen der Fußverkehr nur ganz moderat wachsen muss. Die Steigerung des Radverkehrsanteils, der auch durch den E-Bike-Boom einen zusätzlichen Schub erhalten hat, fällt durchaus auch beachtlich aus.

Zudem ist ein solcher Zustand kein unerfüllbarer Traum, sondern durchaus erreichbar. Der Modal Split in der Stadt Freiburg im Breisgau weist schon im Jahr 2020 eine weitgehende Annäherung an diesen Idealzustand aus:

**Abbildung 39: Entwicklung des Modal Split in Freiburg im Breisgau**



Quelle: Stadt Freiburg

Demnach ist eine solche gewünschte Veränderung, die sich auf rund 15 Jahre erstreckt, durchaus realisierbar. Allerdings sind dafür weitreichende Interventionen notwendig.

## 1.2 Differenzierte Zielerreichung

Das Ziel eines harmonischen Modal Splits in der Stadt Neuss ist ambitioniert, aber, das zeigt u.a. das Beispiel von Freiburg im Breisgau, keineswegs unerreichbar.

Dennoch ist klar, dass das Erreichen dieses Ziels je nach Verkehrsträger unterschiedliche Anstrengungen erfordert. Denn die Ausgangssituation ist sehr unterschiedlich und der Einfluss, den die Stadt Neuss auf die Verkehrsträger hat, ist unterschiedlich.

### **1.2.1 Motorisierter Individualverkehr**

Beim motorisierten Individualverkehr weist die Stadt Neuss insgesamt, das zeigt die Status-Quo Analyse und das Benchmarking, mit 51 % Anteil beim Modal Split einen eher hohen Wert auf. Das heißt einerseits, dass die Anstrengungen die hier unternommen werden müssen, sicher ebenfalls sehr umfassend sein werden, das zeigt zum anderen aber auch, dass hier ein großes Potenzial besteht, so weist etwa das benachbarte Düsseldorf ‚nur‘ 40 % MIV-Anteil auf.<sup>14</sup> Dieses Potenzial gilt es zu heben. Die Handlungsmöglichkeiten beim MIV sind für Kommunen recht umfassend, wenngleich auch bei bestimmten Straßenklassen die Eingriffsmöglichkeiten eingeschränkt sind und die Kostenintensität bei Infrastruktur-Eingriffen hoch ist.

Hinsichtlich der räumlichen Perspektive ist zu bedenken, auch das zeigen die Ergebnisse der Status Quo-Analyse und der SWOT-Betrachtung, dass die Anstrengungen hier in den äußeren Stadtteilen andere sein müssen, weil die Pkw-Dichte zu den Stadträndern hin zunimmt. Es ist dabei auch denkbar, dass in diesen Bereichen eine so deutliche Absenkung des MIV-Anteils, wie angestrebt, nicht gelingt. Dies ist dann hinnehmbar, wenn andererseits in den stärker verdichteten, inneren Stadtteilen eine Überkompensation gelingt, d.h. wenn hier der MIV-Anteil überdurchschnittlich sinkt. Dies kann zumindest für den Bezirk ‚Innenstadt‘ erwartet werden, der eine deutlich niedrigere Pkw-Dichte und eine hervorragende Ausstattung mit Infrastrukturen und Einzelhandel sowie eine hohe Arbeitsplatzdichte aufweist.

### **1.2.2 Radverkehr**

Zunächst ist festzustellen, dass die Stadt Neuss (höchste Erhebung bei Holzheim 67,5 m - tiefste Stelle an d. südlich. Stadtgrenze 30 m über NN)<sup>15</sup> topografisch bestens für den Radverkehr geeignet ist. Auch die Größe der Stadt Neuss erweist sich als passend für den Radfahrmaßstab, bei dem Alltagspendelentfernungen bis zu sechs Kilometer als ideal gelten (größte Ausdehnung Nord-Süd: 13,2 km und West-Ost: 12,8 km)<sup>16</sup>. Weiterhin zeigt die Analyse, dass bereits heute ein gutes, wenngleich ausbaufähiges, Radverkehrswegenetz besteht. Damit sind gute Voraussetzungen für eine Steigerung des Radverkehrsanteils von jetzt 15 % auf 30 % in 2035 durchaus gegeben. Die Handlungsmöglichkeiten sind bei dieser Verkehrsart für Kommunen so groß wie sonst nur beim Fußverkehr. Im Prinzip können Städte fast völlig autonom über die Qualitäten ihrer Radverkehrsinfrastruktur entscheiden. Und so sehen wir hier auch für die Stadt Neuss recht umfassende Perspektiven.

Eine deutliche Differenzierung nach Stadtbezirken ist im Prinzip nicht nötig. Eine Differenzierung ist eher entlang von Korridoren gegeben. So ist zu erwarten, dass die Erfolge dort am größten sind, mithin ein Einsatz von Mitteln und Mühen am sinnvollsten erscheint, wo die Bevölkerungsschwerpunkte und die primären Mobilitätsziele zusammen gut passen. D.h.

---

<sup>14</sup>

[https://www.greenpeace.de/sites/www.greenpeace.de/files/publications/20170322\\_greenpeace\\_mobilitaetsrankin\\_g\\_staedte.pdf](https://www.greenpeace.de/sites/www.greenpeace.de/files/publications/20170322_greenpeace_mobilitaetsrankin_g_staedte.pdf); Abruf am 10.08.2021

<sup>15</sup> <https://de.wikipedia.org/wiki/Neuss>; Abruf am 09.08.2021

<sup>16</sup> Ebd.

dass auch die randständigen Bezirke hier gut abschneiden können, wenn es gelingt, gute bis sehr gute Direktverbindungen zum Zentrum bzw. den Stadtteilzentren und zu den Bahnhöfen als primäre Zu- und Umsteigepunkte bei multimodalen Wegeketten, zu etablieren.

### **1.2.3 Fußverkehr**

Beim Fußverkehr liegt Neuss mit bereits heute 23 % Anteil am Modal Split recht nah dran am 25 % Ziel. Allerdings gilt es hier, wie im Prinzip in allen Städten, darauf zu achten, dass dieser Anteil nicht fällt, sondern im Gegenteil moderat ansteigt. Denn das Zufußgehen ist zwar die einfachste und voraussetzungsloseste Mobilitätsart, aber wie alle Mobilität, von Zielen und Motiven abhängig. Da der Fußgänger mit 3- 4 km/h der langsamste Verkehrsteilnehmer ist, ist seine Umwegempfindlichkeit sehr hoch und seine Bewegungsradien sind recht klein. Wenn also mehr zu Fuß gegangen werden soll, dann kann dies nur gelingen, wenn weiterhin Ziele in erreichbarer Nähe vorhanden sind. Da aber in den vergangenen Jahrzehnten insbesondere der Einzelhandel, aber mit ihm auch die Gesundheitsversorgung und die Verwaltungsstrukturen zentralisierten, existieren heute immer mehr reine Wohnquartiere, die wenig Ziele für den Fußverkehr, jenseits des Spazierengehens, bieten. Insofern ist die Verbesserung der Bedingungen für den Fußverkehr immer zuerst eine Aufgabe der Siedlungs- bzw. Raumplanung, speziell der Menge, Art und Allokation von Stadt-(teil)zentren, also von wohnungsnaher Infrastruktur und dann erst in zweiter Hinsicht, eine Verbesserungsaufgabe der Wegeinfrastrukturen. Gerade aber die räumliche Intervention ist sehr zeitträge. Es hat einige Jahrzehnte gebraucht um unsere Raumstrukturen autogerecht zu formen und ebenso wird es umgekehrt einige Jahrzehnte dauern, bis diese wieder fußverkehrsgerecht wird. Dennoch sind die Handlungsmöglichkeiten der Kommune hier extrem groß, sie selbst entscheidet im Rahmen ihrer Planungshoheit über den Weg der Bauleitplanung über diese Aspekte. Sie ist allerdings bei alledem darauf angewiesen, dass die Marktteilnehmer ihrer veränderten Sichtweise folgen, denn Bauleitplanung ist Angebotsplanung und bereits realisierte Standorte genießen Bestandsschutz.

Hinsichtlich der räumlichen Differenzierung wird es in den peripheren und kleineren Siedlungsschwerpunkten schwerer sein, die Fehler der Vergangenheit zu korrigieren, als in den dichterem Quartieren.

### **1.2.4 Öffentlicher Personennahverkehr**

Beim ÖPNV liegt die Stadt Neuss im Moment bei einem Anteil am Modal Split von nur 11 %. Das heißt hier sind die größten Veränderungen anzustreben. Gleichzeitig ist aber ausgerechnet dieses Handlungsfeld dasjenige, wo die Gestaltungsmöglichkeiten einer Kommune wie der Stadt Neuss mit am geringsten sind. Als Teil eines Verkehrsverbundes und noch dazu als kreisangehörige Stadt, ist eine umfassende Verbesserung des ÖPNV-Angebots immer mit vielen Akteuren abzustimmen, am besten konsensual. Außerdem soll ja nicht nur das Angebot ausgeweitet werden, es soll außerdem, dem allgemeinen Trend folgend und in fast allen Bürgerworkshops als Forderung erhoben, auch tariflich preiswerter werden. Insofern sind hier doppelte Anstrengungen von Nöten. Voraussichtlich wird es, ohne eine deutschlandweite Reform der Finanzierung des ÖPNV qua Bundesgesetz, nur mit umfassendem finanziellem Eigenengagement der Stadt Neuss möglich sein, diese deutlichen Verbesserungen bei Angebot und Tarif zu erreichen. Das dies aber grundsätzlich geht, zeigt die Stadt Monheim, die mit viel finanziellem Invest den ÖPNV als Gratisangebot für die eigenen Fahrgäste vorhält.

Hinsichtlich der allgemeinen Verbesserung der Angebote erscheint eine räumliche Differenzierung nach einzelnen Stadtbezirken, angesichts der Ergebnisse der Status Quo-Analyse und der SWOT-Betrachtung weniger sinnvoll als eine Konzentration auf die Bereiche, bei denen die Abdeckung mit ÖV-Haltestellen noch nicht dem Ideal entspricht. Was die Angebotsphilosophie angeht, so sind neue Angebotsformen wie On-Demand-Verkehr kurzfristige einzuführen um das Bestandsangebot sichtlich zu attraktivieren und durch Mobilstationen (Umsteigemöglichkeiten herstellen auf andere nachhaltige Mobilitätslösungen zur Verdichtung und Erweiterung des Netzes) zu ergänzen. Langfristig wird es notwendig sein mit allen relevanten Akteuren das Bestandssystem auf den Prüfstand zu stellen und ein Neudenken (Hierarchisierung mit unterschiedlichen Formen: Schnellbuslinien, Quartierslinien als Zubringer) zu wagen. Da solche Prozesse lange Vorlaufzeiten haben, sind hier erste Workshops bereits 2023 durchzuführen. In jedem Fall macht hier eine fortlaufende und intensive Öffentlichkeitsarbeit in Form einer aktivierenden Kommunikations- und Marketingkampagne Sinn.

### **1.2.5 75 % Umweltverbund als Zielgröße**

So wie es Sinn ergibt, dass sich die Stadtbezirke, aufgrund ihrer Unterschiedlichkeit, hinsichtlich des Leitbilds am Ende etwas unterscheiden können, wenn gewährleistet ist, dass die gesamtstädtische Zielperspektive eingehalten wird, so ergibt es auch Sinn, dass nicht sklavisch an der Viertelung des Anteils der Verkehrsträger am Modal Split festgehalten werden muss. Allerdings sollte das Ziel sein, dass die CO<sub>2</sub>-Minderungsziele bis 2030 und 2035 eingehalten werden und das bedeutet, dass sich die Anteile der Verkehrsträger des Umweltverbundes (Fuß, Rad, ÖV) gegenseitig kompensieren können, der Anteil des MIV aber in jedem Fall gesamtstädtisch in Richtung 25 % gebracht werden sollte. Denn bis 2030 kann, im Lichte der Erkenntnisse und Rahmenbedingungen des Jahres 2022, erwartet werden, dass allenfalls und sehr optimistisch eingeschätzt, maximal 40 % des gesamten Kfz-Bestands elektrifiziert ist.<sup>17</sup> Aber diese werden wiederum optimistisch eingeschätzt, angesichts des schleppenden Ausbaus der regenerativen Energien, etwa nur zur Hälfte mit grünem Strom betrieben.<sup>18</sup> Zudem ist im Bereich Kfz-Verkehr die Anzahl der im öffentlichen Raum abgestellten und oft nicht bewegten Fahrzeuge eine Stellschraube im Bereich Flächenverfügbarkeit und gerechte Aufteilung des öffentlichen Raumes für alle Verkehrsteilnehmende.

Das heißt, dass zu diesem Zeitpunkt noch so viele Verbrenner-Pkw vorhanden sind, dass der MIV-Anteil am Modal Split unbedingt reduziert werden muss, denn der MIV ist der Hauptverursacher von CO<sub>2</sub> im Bereich des Stadtverkehrs.

## **2 Leitbild**

Für Neuss gilt es Werkzeuge für die Zielerreichung zu entwickeln, die einem Leitbild folgen, das sich aus dem Teil A des Gutachtens ableiten lassen, das den Herausforderungen der heutigen Zeit begegnet und während der Projektlaufzeit erarbeitet wurde:

---

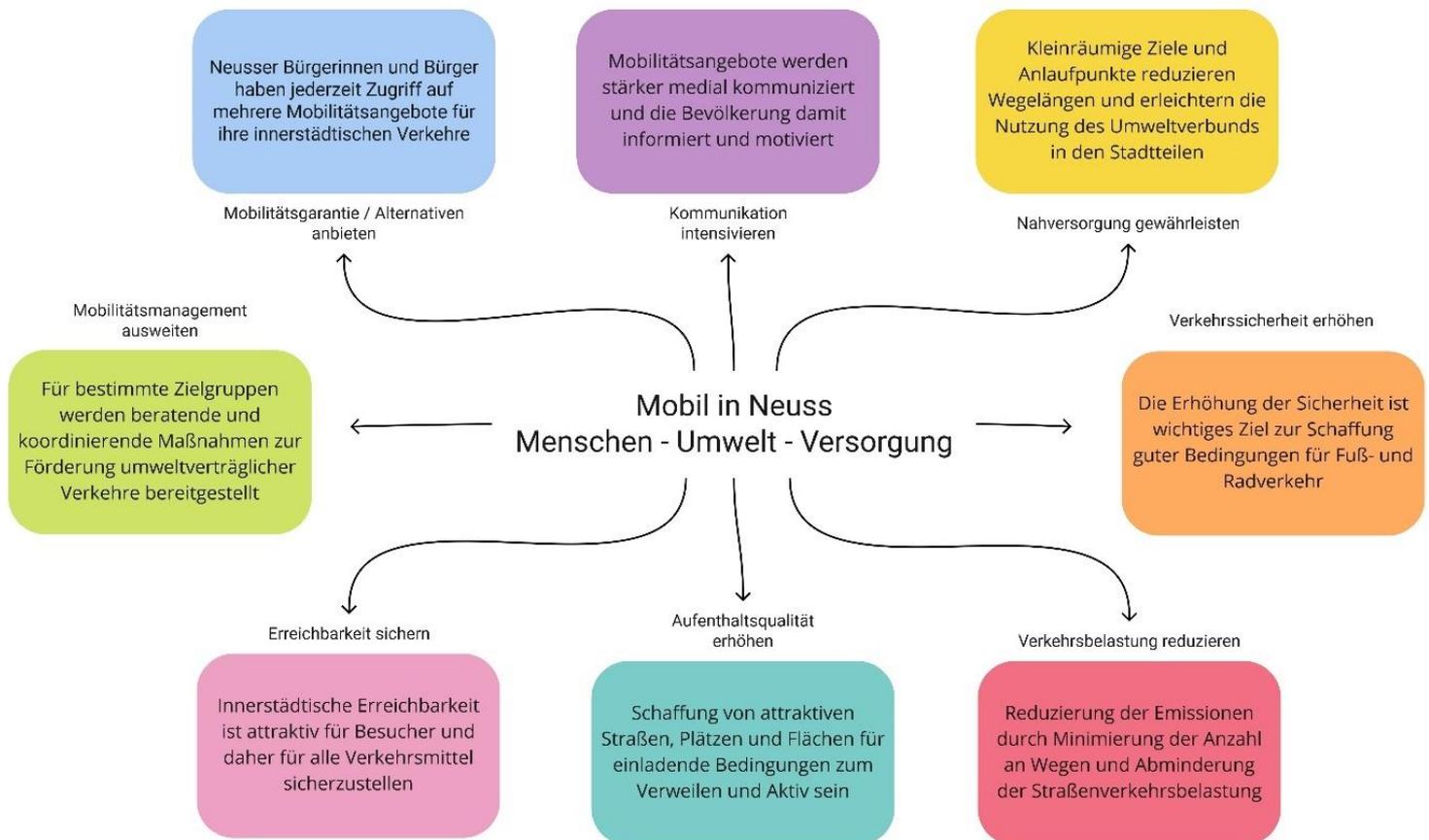
<sup>17</sup> <https://www.electrive.net/2020/03/02/elektromobilitaet-bestand-waechst-auf-240-000-e-fahrzeuge/>

<sup>18</sup> <https://www.quarks.de/technik/energie/wann-wir-endlich-unseren-strom-zu-100-prozent-aus-erneuerbaren-quellen-beziehen/>

## „Eine nachhaltige und ausgewogene Mobilität in Neuss sorgt für hervorragende Erreichbarkeit, erhöht die Lebensqualität und stärkt den Standort.“

Die Facetten dieses Leitbilds sind vielfältig und gehen notwendigerweise über rein verkehrliche Aspekte deutlich hinaus:

**Abbildung 40: Leitbild der Neusser Mobilität bis 2035**



Eigene Darstellung

- Mobilitätsgarantie / Alternativen anbieten**  
 Allen Bürgerinnen und Bürgern sowie allen Gästen der Stadt stehen für ihre Wege dauerhaft verschiedene Mobilitätsoptionen bereit. Jede Person, die sich auf dem Stadtgebiet bewegen möchte, hat damit eine Garantie auf Mobilität. Insbesondere liegt der Fokus darauf, Alternativen zum individuellen, motorisierten Verkehr zu geben und die Menschen zur Nutzung des Umweltverbunds zu motivieren. Maxime ist, Alternativen zum (privaten) Pkw anzubieten und erst bei ausbleibender Nutzung den Pkw-Verkehr aktiv einzuschränken.
- Kommunikation intensivieren**  
 Neue Mobilitäts-Angebote zu implementieren ist der erste Schritt, sie den Menschen bekanntzumachen und sie zur Nutzung zu motivieren, ist der erforderliche zweite Schritt. Nur wer alle Optionen kennt, kann zwischen Ihnen abwägen. Dabei sind gleichermaßen die Merkmale, insbesondere die Vorteile, neuer Angebote offensiv anzuführen. Sofern eine bestimmte Zielgruppe angesprochen werden soll, bspw. Einwohner eines Stadtteils oder Pkw-Nutzer mit Arbeitsort in einem Gewerbegebiet, so sind die Kommunikationsinhalte spezifisch daran anzupassen, um die notwendige Aktivierung zu erzielen.

- Nahversorgung gewährleisten  
Je besser die Versorgung in den einzelnen Stadtteilen ist, desto kürzer sind die alltäglichen Wege und desto interessanter wird die Nutzung des Umweltverbunds auf diesen Wegen. Daher sollte das Ziel der Stadtplanung darin bestehen, Funktionsmischungen herzustellen und Einrichtungen zum Wohnen, Arbeiten, Bilden, Versorgen und Erholen kleinräumig anzubieten.
- Verkehrssicherheit erhöhen  
Die sichere, bedenkenlose und komfortable Teilnahme am Verkehr ist ein bedeutendes Kriterium bei der Verkehrsmittelwahl. Um also insbesondere die beiden aktiven Verkehrsarten Radfahren und Zufußgehen zu fördern, ist es unabdingbar die Sicherheit für Radfahrende und Zufußgehende herzustellen. Mit baulichen und begleitenden kommunikativen Elementen ist ein attraktives Miteinander zu schaffen, was die maximale Vermeidung von Konflikten anstrebt.
- Verkehrsbelastung reduzieren  
Bei allen Veränderungen der Mobilitätsangebote ist zu bedenken, dass die Einsparung von Emissionen das prioritäre Ziel darstellt. Daher gilt es, Wege soweit wie möglich zu vermeiden und zurückgelegte Distanzen zu reduzieren. Insbesondere in Hinblick auf die punktuell und/oder hohe Straßenverkehrsbelastung liegt der weitere Fokus auf der Verlagerung der Verkehrsmittelnutzung, um die absolute Zahl an motorisierten Fahrzeugen (insbesondere in diesen Bereichen) zu minimieren. Dazu soll auch, wo immer es geht, im Bereich der Stadt Neuss Tempo 30 km/h als Regelgeschwindigkeit eingeführt werden.
- Aufenthaltsqualität erhöhen  
Lebenswerte Städte sind meist auch geprägt von ansprechenden Aufenthaltsräumen. Neben Grünflächen, die gleichermaßen großen, positiven Einfluss auf das städtische Klima haben, sind Spiel-, Sport- und Freizeitflächen zu schaffen, die Lust machen auf Zufußgehen und Radfahren. Auch das Flanieren und Verweilen soll in den Quartieren der Stadt Attraktivität gewinnen.
- Erreichbarkeit sichern  
Städte sind immer auch Anbieter kleiner und großräumiger Funktionen. Auch die Stadt Neuss und insbesondere ihr Zentrum ist Ziel vieler Wege innerhalb der Stadt und auch vom Umland in die Stadt. Die zukünftige Mobilität gewährleistet die Erreichbarkeit der Neusser Innenstadt, unabhängig des individuell gewählten Verkehrsmittels.
- Mobilitätsmanagement ausweiten  
Die Bedarfe teilweise großer Personengruppen (z.B. Schulen, Verwaltung, Quartieren, Neubürger) stimmen oftmals stark überein. Dieser Hebel ermöglicht eine wirkungsvolle Ansprache, d.h. Beratung aber auch Diskussion, zur Gestaltung einer zukunftsfähigen Mobilität. Gleichzeitig heißt Mobilitätsmanagement auch Monitoring (z.B. in Hinblick auf Infrastruktur und Belastung) und Schaffung von Standards zur Pflege von Verkehrswegen und für Sondersituationen wie Baustellen oder (Groß-)Veranstaltungen.

### 3 Strategie

Der Strategie einer zukunftsfähigen Mobilität liegt die sogenannte **Mobilitätsgarantie** zu Grunde. D.h. auch in Zukunft soll es allen Menschen möglich sein, genauso mobil zu sein wie

heute, lediglich die Art und Weise der Erledigung dieser Mobilität soll sich ändern und zwar wird dabei eine gleichmäßige Verteilung auf die Verkehrsarten angestrebt:

Im Jahr **2035** sollen auf dem Stadtgebiet Neuss

**25 %** aller Wege durch den **motorisierten Individualverkehr**,

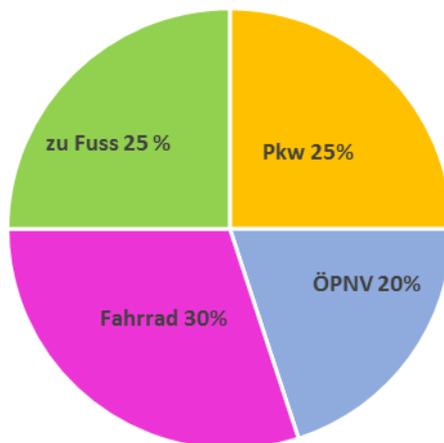
**20 %** aller Wege durch den **Öffentlichen Verkehr**,

**30 %** aller Wege durch den **Radverkehr** und

**25 %** aller Wege durch den **Fußverkehr**

erfüllt werden.

**Abbildung 41: Zielgröße Modal Split 2035**



Eigene Darstellung

Als strategisch extrem wichtig erachtet wird dabei, dass diese angestrebte Veränderung der Mobilität umwelt-, sozial- und stadtverträglich stattfindet:

- ✓ **Umweltverträgliche Mobilität:** Geringstmöglicher Verbrauch natürlicher Ressourcen und Minimierung des Schadens für die Umwelt (durch Abgase, Lärm, Erschütterungen, etc.)
- ✓ **Sozialverträgliche Mobilität:** Verfügbarkeit der Mobilitätsangebote für jede Person, unabhängig individueller Merkmale in Bezug auf Finanzen, Wohnort oder Alter
- ✓ **Stadtverträgliche Mobilität:** Weitestgehende Nutzung vorhandener Infrastrukturen und minimierte Belastung dieser Infrastrukturen durch Mobilität

Als ebenfalls strategisch unabdingbar wird erachtet, dass dieser Zielzustand durch die Entwicklung einer nachhaltigen Mobilität erreicht wird, die den folgenden **Prinzipien** folgt (die Reihenfolge entspricht dabei der Priorität):

1. **Vermeidung:** Anzahl und Länge von Wegen außerhalb des Umweltverbundes werden reduziert
2. **Verlagerung:** Wege werden durch Nutzung des Umweltverbundes zurückgelegt (ÖPNV, Rad- und Fußverkehr)
3. **Verträglichkeit:** Wege werden – insbesondere bei Nutzung des MIV – unter Zuhilfenahme emissionsreduzierender Technologien zurückgelegt

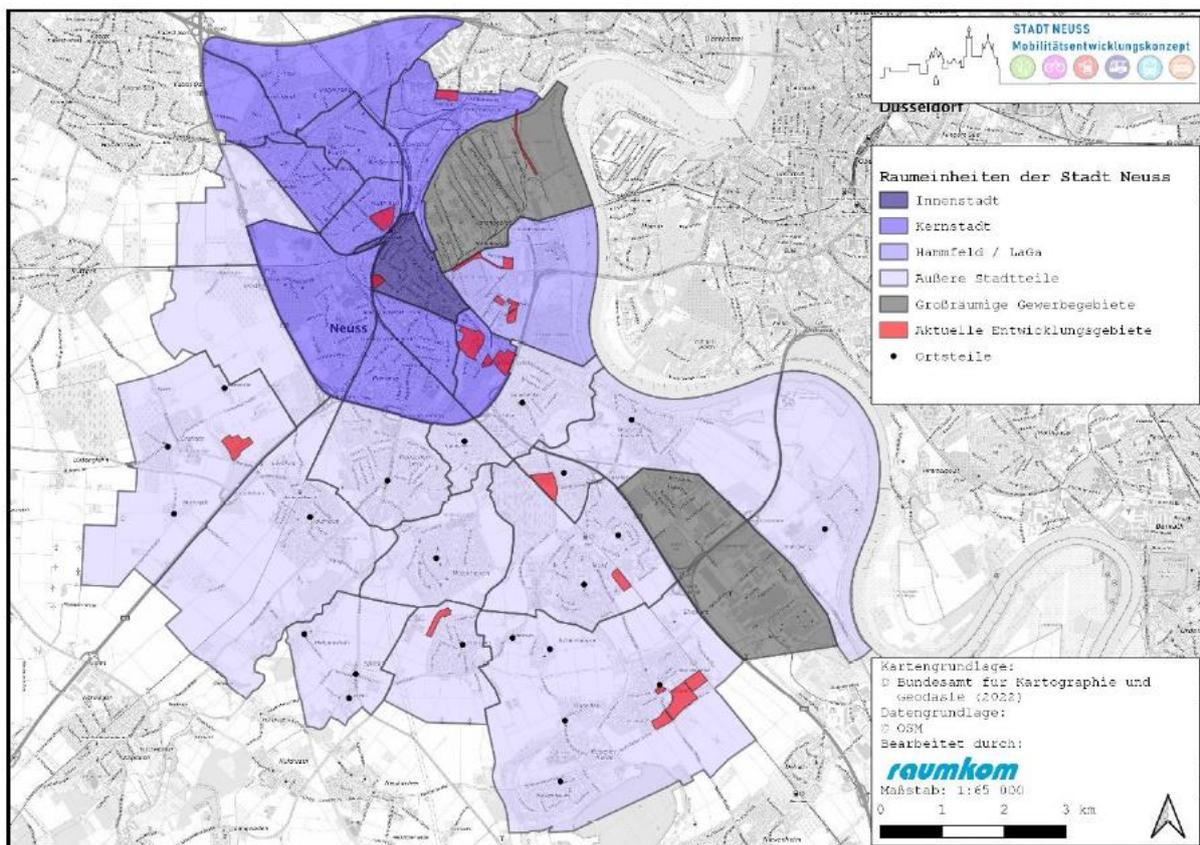
## Teil D – Maßnahmen und Umsetzung

Für die Zielerreichung bedarf es eines **Werkzeugkastens** mit Werkzeugen in den einzelnen Handlungsfeldern. Da das Stadtgebiet nicht einheitliche und homogene Strukturen aufweist, ist es zudem notwendig unterschiedliche **Raumeinheiten** zu identifizieren und die Anwendung der Werkzeuge bei Bedarf darauf anzupassen.

Das Stadtgebiet Neuss (vgl. Abbildung 42) lässt sich für diese Untersuchung in folgende Raumeinheiten gliedern:

- Gesamtstadt
- Innenstadt
- Kernstadt
- Hammfeld / LaGa
- Äußere Stadtteile
- Großräumige Gewerbegebiete
- Konkrete Entwicklungsgebiete wie z.B. Bauer & Schaurte und Alexianergelände

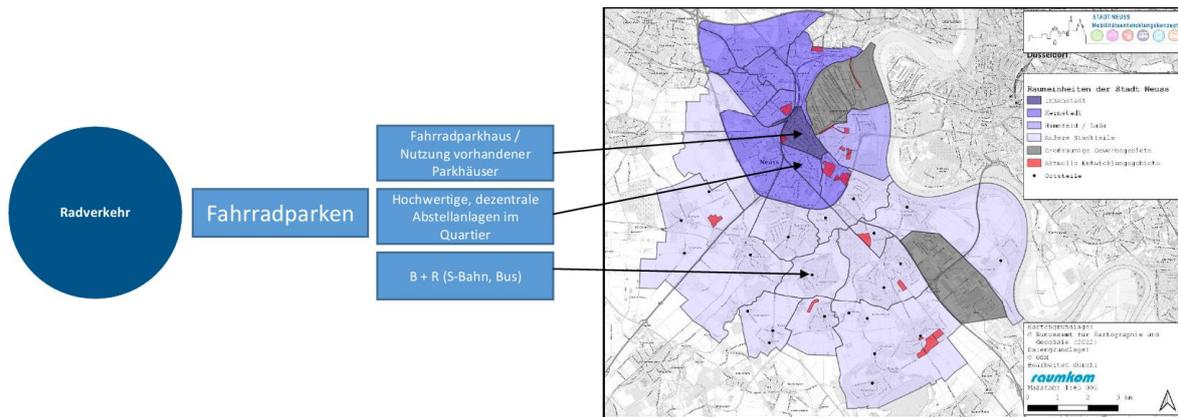
**Abbildung 42: Raumeinheiten der Stadt Neuss**



Eigene Darstellung

So ergibt sich z.B. beim Thema Fahrradabstellanlagen ein anderer Bedarf im Kerngebiet als in der Innenstadt oder an S-Bahnhöfen (vgl. Abbildung 43).

**Abbildung 43: Anwendungsprinzip Werkzeugsteckbriefe der Stadt Neuss**



Eigene Darstellung

In den folgenden Kapiteln werden die Werkzeugsteckbriefe nach Handlungsfeldern thematisch einsortiert und in einen textlichen Zusammenhang gebracht. Die einzelnen Werkzeugsteckbriefe finden sich im Anhang. Ein Werkzeugkasten-Verzeichnis und eine Umsetzungsstrategie schließen dieses Konzept ab.

Die Darstellung zukünftiger Mobilitätsentwicklung lässt sich in umfassende Handlungsfelder gliedern. Diese tragen zu unterschiedlichen Anteilen zu den Dimensionen des Leitbildes bei. Sie sind in den folgenden Abschnitten vertieft dargestellt. Den einzelnen Themen ist jeweils eine Gesamtübersicht des Themenbereichs vorangestellt, die eine Einordnung einzelner Maßnahmen in einen Gesamtzusammenhang ermöglicht.

**Abbildung 44: Handlungsfelder der Neusser Mobilität**



Eigene Darstellung

## 1 Fußverkehr

Der Fußverkehr wird in seiner Selbstverständlichkeit am wenigsten als eigene und relevante Verkehrsart wahrgenommen und entsprechend auch kaum eigens gefördert. Begünstigt wird

dies durch zwei Aspekte. Einerseits sind alle Grundstücke fußläufig erreichbar und somit ist eine grundsätzlich nutzbare Fußverkehrs-Infrastruktur flächig vorhanden, sodass ein Handlungsbedarf als weniger akut empfunden wird. Andererseits sind positive Gestaltungsbeispiele für den öffentlichen Raum nur punktuell vorzufinden, zumindest was die Stadtquartiere jenseits Innenstadt und deren prominenter Fußgängerzone und -bereiche betrifft.

Es gilt aber perspektivisch eine tatsächlich höhere Qualität für den Fußverkehr zu schaffen, die über die Frage der reinen Erreichbarkeit hinausgeht. Diesem Anspruch widmen sich die Maßnahmen. Dabei bestehen enge Bezüge zur Gestaltung des öffentlichen Raums (5.2). Die Schwierigkeit besteht allgemein darin, dass Umgestaltungen des Straßenraums über das gesamte Stadtgebiet hinweg nicht möglich sein werden. Deswegen gilt es in einer mittelfristigen Perspektive zunächst einzelne, positive Anschauungsbeispiele zu schaffen (deren Fehlen eingangs angeführt wurde). Mit einer anspruchsvollen Gestaltung dienen sie als Blaupause, wenn zu späteren Zeitpunkten andernorts dann ohnehin anstehende Erneuerungen des Straßenraumes vorgesehen sind.

Diese Überlegungen finden sich in den Flaniermeilen wieder (1.1), die die Anbindung der Innenstadt an die unmittelbar umliegenden, kernstädtischen Stadtbereiche betrifft. Diese Überlegung gilt aber gleichermaßen für die äußeren Stadtteile (1.3). Auch deren Ortskerne profitieren von einer attraktiveren fußläufigen Erreichbarkeit. Vor allem eine Straßenraumgestaltung mit Begrünung und Bäumen ist geeignet, fußverkehrliche Netzstrukturen in der gebauten Stadt wahrnehmbar zu machen. Ebenso greifen Wegweisungen (1.4) nicht bloß bekannte Zielen auf, sondern verdeutlichen räumliche Zusammenhänge.

Insofern liegt die Überlegung nahe, zunächst im Vorlauf der Landesgartenschau eine Fußverkehrsachse samt Wegweisung zu entwickeln, die von der Rennbahn über die Innenstadt hinaus in städtebaulich attraktive Gründerzeitviertel führt. Der Steckbrief zur Netzqualität (1.3) zeigt aber auch, wie sich solche Überlegungen mit Wanderalleen in die äußeren Ortsteile tragen lassen, ohne diese gänzlich umgestalten zu müssen.

Die Querungsmöglichkeiten für Fußgänger (1.2) führen verschiedene Möglichkeiten an, um innerhalb der oben genannten Netze den fußverkehrlichen Komfort zu verbessern.

Im Themenbereich der Fußverkehrssicherheit (1.5) werden verschieden Ansätze erörtert, aus denen sich auch Aspekte für die Netzplanung ableiten lassen. Außerdem besteht mit der Schulwegsicherung auch ein Instrument mit starken kommunikativen Elementen, aus denen sich ein entsprechender Bezug ergibt (6.1).

## **2 Radverkehr**

Die Förderung des Radverkehrs birgt das größtmögliche Potential zur Zielerreichung der Stärkung des Umweltverbundes. Im Bereich Radverkehr kann die Stadt autark steuern und auch kurzfristig in die Umsetzung kommen. Vor allem sind Maßnahmen im Radverkehr verglichen mit dem ÖPNV kostengünstiger und entfalten proportional eine größere Wirkung.

78% aller Wege lagen in der SrV<sup>19</sup> Erhebung (Mobilität in Städten) 2018 in den Entfernungsklassen bis 10 km und sogar 61% aller Wege in den Entfernungsklassen bis 5 km. Auf diesen Distanzen ist das Fahrrad als ein individuell und zeitlich unabhängiges Verkehrsmittel sehr konkurrenzfähig zum derzeit noch dominierenden Pkw-Verkehr.

Insofern stellt der Radverkehr das zentrale Handlungsfeld für eine Verkehrsverlagerung (Modal Shift) in der Stadt Neuss dar. Er sollte dementsprechend prominent in den Fokus der Verkehrsplanung gerückt und priorisiert gefördert werden.

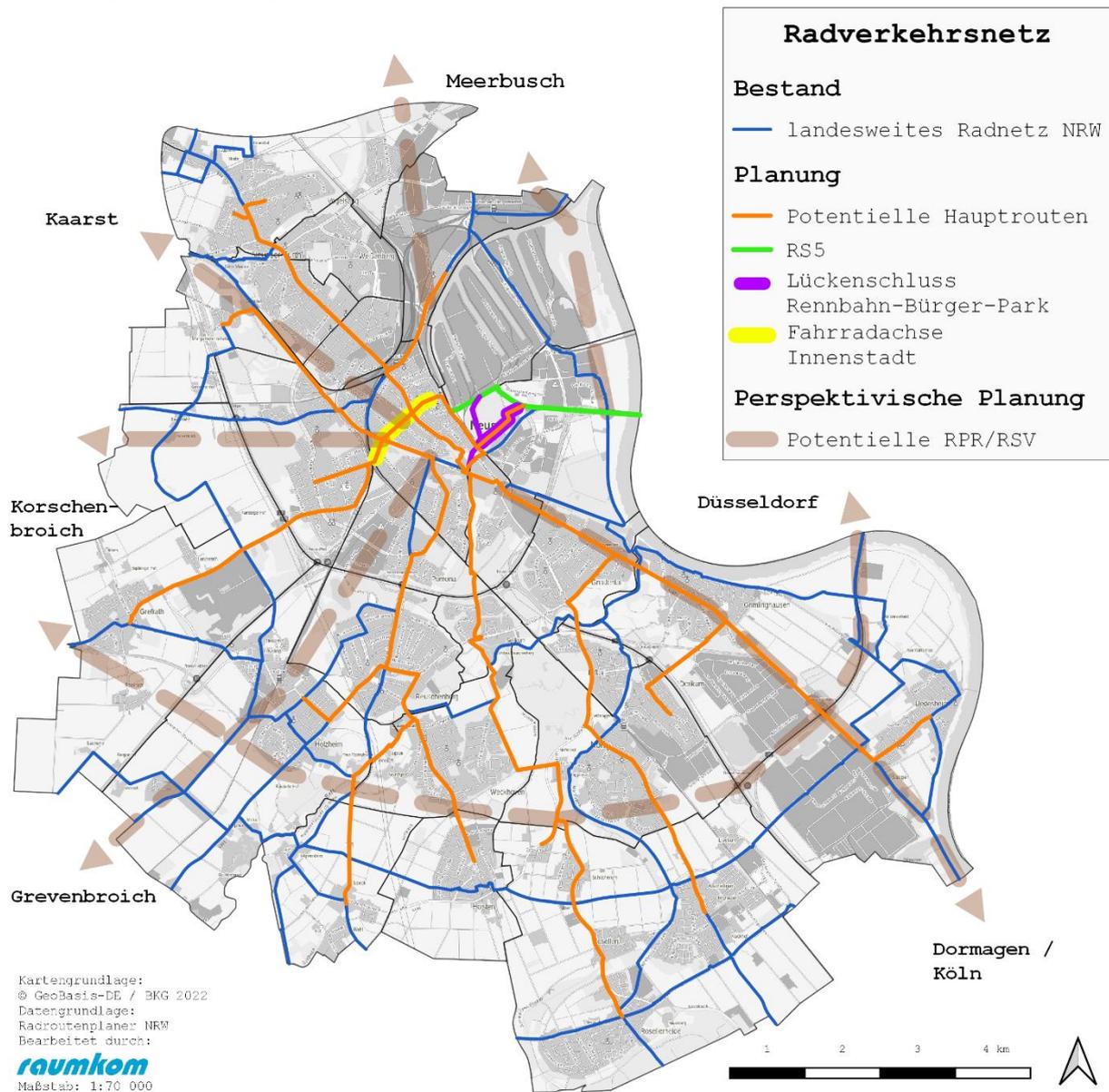
Die Stadt Neuss weist im Status Quo trotz einiger weniger Lücken bereits solide Grundbedingungen zum Radfahren auf. Neuss ist in das landesweite Radverkehrsnetz sowie in den Verlauf touristischer Routen eingebettet und verfügt mit seinem bestehenden Radverkehrsnetz bereits über weitestgehend direkte Routen aus allen Stadtteilen in die Innenstadt. Unter Berücksichtigung weiterer überregionaler Verbindungen und Planungen zu Radschnellwegen und Radpendlerrouten sowie tangentialer Verbindungen gilt es das Radverkehrsnetz systematisch zu ordnen und ein hierarchisches Radverkehrsnetz festzulegen (2.1 Hierarchisches Radverkehrsnetz) und herzustellen. Ziel ist ein durchgängiges Netz mit sicherer Linienführung unter Berücksichtigung des jeweiligen Ausbaustandards (Radschnellweg, Radpendlerrouten und Basis-Standard) und sicheren und komfortablen Querungsstellen (2.7 Sichere Kreuzungs- und Abbiegegestaltung), um die Verlustzeiten an Knoten für Radfahrende zu reduzieren.

Maßnahmen zur Temporeduzierung für den motorisierten Individualverkehr (MIV) auf geeigneten Straßenabschnitten führt zu einer weiteren Erhöhung der Verkehrssicherheit für Radfahrende und eröffnet zusätzliche Führungsoptionen des Radverkehrs im Mischverkehr mit dem MIV (2.8 Verkehrssicherheit im Radverkehr durch Temporeduzierung des MIV).

---

<sup>19</sup> Hubrich, S.; Ließke, F.; Wittwer, R.; Wittig, S.; Gerike, R. (2019): Forschungsprojekt „Mobilität in Städten – SrV 2018“ in Neuss. Technische Universität Dresden. Verfügbar unter: <https://tu-dresden.de/srv>

**Abbildung 45: Grundlage für ein hierarchisches Radverkehrsnetz der Stadt Neuss**



Kartengrundlage:  
 © GeoBasis-DE / BKG 2022  
 Datengrundlage:  
 Radroutenplaner NRW  
 Bearbeitet durch:  
**raumkom**  
 Maßstab: 1:70 000

Eigene Darstellung

Zeitgleich ist der Ausbau der Fahrradabstellanlagen unter Berücksichtigung der Entwicklungen im Zuge des neuen Parkraumkonzeptes der Stadt Neuss prioritär zu verfolgen (2.2 Flächendeckende Radabstellanlagen). Als nächster Schritt ist die Sichtbarmachung des Radverkehrsnetzes notwendig, damit es seinen Alltagsnutzen entfalten kann. Hierzu ist das landesweite Beschilderungssystem um Ziele des Alltagsverkehrs zu erweitern (2.3 Wegweisende Beschilderung). Um auch eine ganzjährige und dauerhafte Nutzung dieser Radverkehrsanlagen auf dem Stadtgebiet zu gewährleisten, sollte ein funktionierender Reinigungs- und Winterdienst auf Radverkehrsanlagen eingeführt werden (2.4 Reinigungs- und Winterdienst auf Radverkehrsanlagen).

Um die Alltagstauglichkeit der Fahrradnutzung weiter zu verbessern, ist der Ausbau und die Integration des Bike-Sharing-Angebots in die städtische Gesamtmobilität voranzutreiben. Hierdurch wird Personen, die entweder immer oder aber nur situativ, ohne eigenes Fahrrad unterwegs sind, eine Mobilitätsalternative zur Verfügung gestellt (2.5 Integration Bike-Sharing in städtische Gesamtmobilität). Eine Optimierung der Führung und des Abstellens von

Fahrrädern an Einzelhandelsstandorten ist außerdem lohnenswert, um eine Verlagerung der Einkaufsverkehre für den täglichen Bedarf auf das Fahrrad zu unterstützen (2.6 Optimierung der Wegeführung und des Abstellens von Fahrrädern an Einzelhandelsstandorten).

Die bereits guten Voraussetzungen zum Radfahren sind offenbar noch nicht im allgemeinen Bewusstsein der Neusser\*innen angekommen. Daher ist es zu empfehlen, als eine der weiteren ersten Maßnahmen neben dem Handlungsfeld Radverkehr, die Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit rund um das Thema Fahrradfahren in Neuss zu intensivieren, als Daueraufgabe zu verstetigen und die Bürger\*innen der Stadt eingehender über die bestehenden Möglichkeiten zu informieren und zur Nutzung zu motivieren (7.1 Kommunikation nachhaltige Mobilität).

### **3 Öffentlicher Personennahverkehr und Neue Mobilität**

Der ÖPNV ist insgesamt ein komplexes Themenfeld. Hier sind die Verbundwirkungen einzelner Elemente (wie beispielsweise das Ineinandergreifen verschiedener Netzhierarchien) besonders stark, zudem benötigen Anpassungen längere Vorlaufzeiten, wobei substanzielle Angebotsausweitungen die Finanzkraft einer einzelnen Kommune schnell überschreiten, die Einbindung unterschiedlicher Akteure und Ebenen schafft erhöhte Abstimmungsbedarfe.

Deswegen sind wesentliche Maßnahmen dieses Themenfeldes in langfristiger Perspektive zu verstehen. Hierzu gehört eine stärkere Hierarchisierung des Busliniennetzes (3.1 Hierarchisches Busliniennetz), sodass der ÖPNV mit verschiedenen Verkehrsangeboten unterschiedliche Verkehrsbedarfe und Reiseweiten insgesamt besser bedienen kann, anstatt nur einzelne Distanzklassen stärker zu fokussieren. Dabei sollen dennoch auch Ansätze aufgezeigt werden, um einzelne Angebotelemente (wie On-Demand-Verkehre oder Quartiersbusse) modellhaft zu implementieren (3.2 Modellbetrieb neuer Angebotsformen). Gerade lange Vorlaufzeiten (3.1 Hierarchisches Busliniennetz) machen auch langfristig und mit Voraussicht angelegte Prozesse und politische Willensbildungen erforderlich. Angebote müssen konzipiert, Finanzierungen gesichert und Fahrzeuge beschafft werden.

Besonders die Ausweitung von Schienenverkehren (3.3 Schienenverkehr) erfordert lange Vorlaufzeiten. Beispielsweise erscheint es wünschenswert, den historischen Fehler des Straßenbahn-Rückbaus außerhalb der Innenstadt zu korrigieren, doch erfordert dies umfassende Planungen und Finanzierungen. Hier lassen sich vergleichsweise einfacher bereits Verbesserungen innerhalb des Bestands erreichen, beispielsweise durch neue Haltestellen oder kleinräumig optimierte Linienführungen, die sich ohne Auswirkung auf das Gesamtnetz durchführen lassen.

Kleinere und thematisch punktuelle Ansätze für Verbesserungen finden sich im Markenauftritt des ÖPNV (3.4 ÖPNV-Markenbildung, Service) und weiteren Verbesserungen innerhalb des Bestands (3.5 Verbesserungen im ÖPNV-Bestandsangebot) oder anhand von Mobilstationen (3.6 Mobilstationen), die sich bereits in der Umsetzung befinden.

### **4 Straßenverkehr**

Maßnahmen zum Straßenverkehr umfassen überwiegend die notwendigen Anpassungen der Rahmenbedingungen des Pkw-Verkehrs, um den übrigen Verkehrsmitteln des

Umweltverbunds mehr Flächen und höhere Anteile am Verkehrsgeschehen einzuräumen. Sie sind überwiegend kurz- und mittelfristig umsetzbar und lassen sich dann durch ihre weitere Fortschreibung in Daueraufgaben überführen.

Allen voran ist die intensive Inanspruchnahme öffentlichen Raums durch parkende Pkw als problematisch einzuordnen (4.1 Bewohnerparken, Quartiersparken). Hier ist der Flächenbedarf groß und die verkehrliche Produktivität gleichzeitig gering. Insofern ist es zwingend erforderlich, dass dieser Nutzung des öffentlichen Raumes eine realistische Tarifierung gegenübersteht. Hierzu bestehen bereits politische Beschlüsse, die sich in der Umsetzung befinden. Auch Anpassungen am Parkleitsystem (4.3 Parkleitsystem) folgen der Überlegung, negative verkehrliche Effekte zu reduzieren, damit sich für die anderen Verkehrsarten bessere Netze entwickeln lassen. (Insofern besteht hier auch ein Bezug zu Maßnahme 5.1 Verkehrslenkung und Netz-Spezifizierung des Verkehrs (Innenstadt / Ortsteile)).

Zwingend erforderlich ist auch eine deutliche Ausweitung des Carsharing-Angebotes (4.2 Carsharing), da der (intensiver genutzte) gemeinschaftliche Pkw die Notwendigkeit zur Vorhaltung eines (eher extensiv genutzten) privaten Pkw reduziert. Dass die Stadt hier lediglich eine planerische Begleitung vorzunehmen braucht und den späteren Betrieb eigenwirtschaftlich agierenden Anbietern überlassen kann, macht diese Maßnahme attraktiv.

Um langfristig weitere Wirkungen zu erzielen, sind auch Anpassungen der Stellplatzsatzung erforderlich (4.5 Kommunale Stellplatzsatzung), die sich jedoch auch kurzfristig mit geringfügigem Umfang vornehmen lassen. Derzeit wird bereits in neuen Entwicklungsgebieten mit Mobilitätskonzepten gearbeitet, damit die ausgewiesenen Kfz-Stellplätze deutlich niedriger dimensioniert werden können (vgl. Bauer&Schaute Gelände). Für die Zukunftsfähigkeit des Pkw-Verkehrs ist es ebenfalls notwendig, im Sinne der Antriebswende hin zu batterieelektrisch betriebenen Fahrzeugen die dafür notwendige Ladeinfrastruktur zu schaffen (4.4 Ladeinfrastruktur). Als theoretisch ansprechend, in der Praxis jedoch nur vergleichsweise schwierig umzusetzen, haben sich Micro-Hubs für die innerstädtische Letzte-Meile-Logistik erwiesen (4.6 Mikro-Hubs als Teil der Citylogistik).

## **5 Öffentlicher Raum**

Der Werkzeugkoffer für den öffentlichen Raum beinhaltet zwei Steckbriefe mit vielen Querbezügen zu den spezifischen Themen der einzelnen Verkehrsarten, insbesondere dem Fuß- und Radverkehr. Die separaten Steckbriefe des Themenfeld 5 unterstreichen die Relevanz der Inhalte, denn Verkehrsverhalten folgt nicht nur rechtlichen Regulierungen, sondern wird auch durch die Gestaltung öffentlicher Straßenräume mitbestimmt. In der Vergangenheit dominierten hierbei verkehrliche Belange, sodass eine einladende und identitätsbildende Gestaltung öffentlicher Räume verloren ging.

Da bauliche Eingriffe zur Umgestaltung mit höherem Aufwand verbunden sind, wird sich der zeitliche Horizont strecken, bis neu angelegte, öffentliche Räume flächig in der gesamten Stadt wahrnehmbar werden. Somit sind zwei Aspekte künftig besonders wichtig. So ist einerseits im Zuge von Sanierungsmaßnahmen und ohnehin anfallenden Tiefbauarbeiten immer zu prüfen, wie Umgestaltungen und eine Neuverteilung von Verkehrsflächen möglich sind, sowie eine Entsiegelung für mehr Straßengrün und eine ansprechende Möblierung. Da die Zeitintervalle bis hin zur nächsten Sanierungen gerade in gering belasteten Quartiersstraßen deutlich größer

sind, sollte zudem auch mit einer Vielzahl punktueller und mittelfristig provisorischer Ansätzen gearbeitet werden. Nur so lässt sich eine schrittweise Aufwertung öffentlicher Räume auch in den äußeren Stadtteilen innerhalb eines überschaubaren Zeitraums erreichen. Die Überlegungen hierzu sind im Steckbrief 5.2 detailliert vertieft. Darüber hinaus werden Gestaltungsprinzipien, -elemente und typische Einsatzorte ausgeführt.

Eine Aufwertung der Verkehrsnetze des Umweltverbunds erfordert zunächst eine Definition der einzelnen Vorrangnetze (5.1), innerhalb derer Busse zügiger und der Rad- und Fußverkehr zudem auch komfortabler unterwegs sind. Somit stellt diese Spezifizierung der Netze eine Grundlage für die weiteren sektoralen Planungen dar, sodass deren Arbeiten ohne weitere Überschneidungen vonstatten gehen können.

Eine Trennung der Netze ist sinnvoll, da auch im Nebenstraßennetz Haupttrouten des Radverkehrs mit großen Verkehrsmengen möglich sind, sofern diese Routen direkt verlaufende Netzelemente ergeben; hiermit lässt sich eine Umsetzung eines solchen Hauptnetzes deutlich beschleunigen. Problematisch bleibt, dass gegenwärtig alle direkten und zügigen Routen als Teil des klassifizierten Straßennetzes primär dem Kfz-Verkehr gewidmet sind, sodass auch großzügige Redundanzen bestehen (wie beispielsweise mehrere radiale Ringe, wie Gielenstraße und Konrad-Adenauer-Ring, oder nahezu parallel geführte Radialen, wie Venloer Straße und Römerstraße).

## **6 Mobilitätsmanagement**

Mobilitätsverhalten ist eingeübt und beginnt im Kopf. Mobilitätsbildung von klein auf ist neben dem Vorbild der Eltern deswegen für die Gesellschaft von Morgen so wichtig und gilt es kontinuierlich weiterzuführen, um dauerhaft ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten einzuüben (6.1 Mobilitätsbildung vom Kindergarten bis zur weiterführenden Schule). Nach der Schule fächerst sich das Feld der zu beteiligenden Akteure weiter auf. Universitäten, Ausbildungsstätten und Unternehmen können gezielt Anreize schaffen. (z.B. Neubürger-Info, Kommunikation über nachhaltiges Mobilitätsangebot, Anreize der Firmen) (vgl. 6.2 Mobilitätslenkung von der Ausbildung bis zur Rente). Hierfür wird die Stadt Neuss als gutes Vorbild vorangehen (z.B. Einführung Jobfahrrad und E-Dienstfahrzeuge) und in Zusammenarbeit mit der IHK betriebliches nachhaltiges Mobilitätsmanagement weiter voranbringen (vgl. 6.3 Betriebliche Mobilitätskonzepte). Insgesamt ist die Mobilitätswende vom gemeinsamen Handeln in eine Richtung abhängig. Das ganze Wissen hilft nicht bei der Umsetzung um vom „Wissen“ auch zum „Tun“ zu kommen. Eine klare Zielvereinbarung in einem „Letter of Intent“ ist genauso wichtig, wie das Ressourcen bereitstellen (personell, finanziell), um diesen wichtigen Kraftakt zu meistern (vgl. 6.4 Handlungsfähigkeit der Verwaltung stärken – Vom Wissen zum Tun).

## **7 Kommunikation / Aktive Teilnahme**

Die Öffentlichkeitsarbeit ist einerseits darauf auszulegen, dass die Menschen neue oder veränderte Angebote mitgestalten oder zumindest frühzeitig kennenlernen. Andererseits – und das ist in strategischer Hinsicht der wesentliche Faktor – ist die Kommunikation aktivierend und motivierend zu gestalten. Insgesamt ist der inhaltliche Fokus auf den Umweltverbund und seine Förderung zu legen, um mit der veränderten Hardware (= den Angeboten) auch eine

neue Software (= Mobilitätskultur) zu gestalten. Insbesondere in Umbruchsphasen im Leben kann gewohntes Mobilitätsverhalten verändert werden (z.B. Umzug, Heirat, Nachwuchs, Rente). Für diese Momente sollte die Stadt gut vorbereitet sein und klare Angebote geschaffen haben (z.B. Neubürger\*inneninfo). Einführung neuer Verkehrsführungsformen (z.B. Fahrradstraßen, Shared-Space) gilt es ebenfalls offensiv zu kommunizieren.

Zusätzlich ist die Einflussnahme im eigenen sozialen Umfeld eine nicht zu unterschätzende Größe. Hier gilt es Menschen zu stärken, die als Vorbilder vorangehen, um so aus der Mitte der Gesellschaft heraus die Veränderung mit voranzutreiben (vgl. 7.1 Kommunikation nachhaltige Mobilität).

Über diese Ebene hinaus – des Einwirkens auf die individuelle Gestaltungsebene und deren Wirken selbst – gilt es auch übergeordnete Strukturen und Rahmenbedingungen zu verändern. Hintergrund ist, dass zwar die Städte und Gemeinden angehalten sind eine Verkehrswende in ihrem Geltungsbereich zu gestalten. Gleichzeitig stehen dem jedoch immer wieder rechtliche Regelungen entgegen, die diesem Streben entgegenlaufen. Aus der konkreten und projektbezogenen Vernetzung mit anderen Kommunen heraus sollte also auch weiterhin artikuliert werden, wo Bundes- und Landesgesetze den Pkw immer noch derart in den Mittelpunkt rücken, dass Planungen für den Umweltverbund zunächst von Pkw-Bedarfen ausgehen und dann um diese herum entwickelt werden müssen – was Planungen für den Umweltverbund entweder verkompliziert oder im Einzelfall kaum möglich macht.

## **8 Werkzeugkasten-Inhalt**

Die erstellten Werkzeugsteckbriefe sind nach Handlungsfeldern mit folgender Nummerierung im separaten Dokument hinterlegt.

### Fußverkehr

- 1.1 Hauptachsen Fußverkehr / Flaniermeilen
- 1.2 Querungsstellen für den Fußverkehr
- 1.3 Fußverkehrs-Netzqualität
- 1.4 Leitsystem für den Fußverkehr
- 1.5 Sicherheit und Qualität im Fußverkehr

### Radverkehr

- 2.1 Hierarchisches Radverkehrsnetz
- 2.2 Flächendeckende bedarfsgerechte Radabstellanlagen
- 2.3 Wegweisende Beschilderung von Radverkehrsanlagen
- 2.4 Reinigungs- und Winterdienst auf Radverkehrsanlagen
- 2.5 Integration des Bike-Sharing-Angebots in die städtische Gesamtmobilität
- 2.6 Optimierung der Wegeführung und des Abstellens von Fahrrädern an Einzelhandelsstandorten

2.7 Sichere Kreuzungs- und Abbiegegestaltung

2.8 Verkehrssicherheit im Radverkehr durch Tempoanpassungen des MIV

### ÖPNV

3.1 Hierarchisches Busnetz

3.2 Modellbetrieb neue Angebotsformen

3.3 Schienenverkehr

3.4 ÖPNV-Markenbildung / Service

3.5 Verbesserungen im ÖPNV-Bestandsangebot

3.6 Mobilstationen

### Straßenverkehr

4.1 Bewohnerparken, Quartiersparken

4.2 Carsharing

4.3 Parkleitsystem

4.4 Ladeinfrastruktur

4.5 Kommunale Stellplatzsatzung

4.6 Mikro-Hubs als Teil der Citylogistik

### Öffentlicher Raum

5.1 Harmonisierung der Verkehrsnetze (Innenstadt / Ortsteile)

5.2 Gestaltung öffentlicher Raum

### Mobilitätsmanagement

6.1 Mobilitätsbildung vom Kindergarten bis zur weiterführenden Schule

6.2 Mobilitätslenkung von der Ausbildung bis zur Rente

6.3 Betriebliche Mobilitätskonzepte

6.4 Handlungsfähigkeit der Verwaltung stärken – Vom Wissen zum Tun

6.5 Berücksichtigung der Belange aller Personengruppen

## Kommunikation

### 7.1 Kommunikation nachhaltige Mobilität

### 7.2 Regionale Vernetzung und Lobbyarbeit Verkehrswende

## **9 Umsetzungsstrategie**

Die identifizierten und formulierten Werkzeuge zur Erreichung des Zieles der deutlichen Stärkung des Umweltverbundes greifen ineinander, bauen aufeinander auf und entfalten vor allem im Zusammenspiel ihr ganzes Wirkungspotenzial. Was ist nun mit diesem bunten Strauß an Projekten und Maßnahmen zu verfahren, die für sich genommen alle dringlich erscheinen?

Die Maßnahmen weisen unterschiedliche Laufzeiten auf, sind von unterschiedlicher Komplexität und müssen entsprechend mit Ressourcen und Personal ausgestattet sein. Zu vermeiden sind einerseits konzeptionelle Planungen auf Vorrat, denen dann eine konkrete Umsetzungsperspektive fehlt oder die bis dahin nicht mehr dem technischen Stand entsprechen. Dennoch müssen auch langlaufende Arbeiten zeitig initiiert werden, um eine perspektivische Umsetzung erfahren zu können; zudem um auch deren Förderfähigkeit zeitig anmelden zu können.

Vor der Fertigstellung des MEK wurde im September 2022 unter der Leitung des Büros IKU ein Workshop mit den Mitgliedern des Unterausschusses Mobilität, der Verwaltung und dem Gutachterbüro raumkom durchgeführt. Ziel war es einen Startschuss für die Umsetzungsstrategie zu setzen und mit allen Beteiligten eine Priorisierung zu diskutieren.

Werkzeugsteckbriefe der einzelnen Handlungsfelder wurden im Vorfeld in einem ersten Schritt in Daueraufgaben und zeitliche Umsetzungshorizonte (langfristig, mittelfristig, kurzfristig) geordnet, außerdem wurden noch zu erarbeitende, tiefergehende Konzepte herausgefiltert. Im Workshop wurde sich dann auf eine Priorisierung von Konzepten und kurzfristige Maßnahmen verständigt.

Über die kurzfristigen Maßnahmen lassen sich einfache und fortlaufende Verbesserungen erreichen und diese teils auch in das fortlaufende Tagesgeschäft überführen. Für den Radverkehr besteht bereits eine gute Ausgangsbasis, sodass sich weitere Verbesserungen auf Basis einer konzeptionellen Netzentwicklung hier sehr effizient umsetzen lassen und wirksam werden. Anpassungen im Busnetz erfordern viel zeitlichen Vorlauf, sodass dies frühzeitig zu thematisieren ist.

### **Priorisierung der Konzepte**

- Verkehrslenkung und Netzspezifizierung (Innenstadt/Ortsteile)
- Hierarchisches Radverkehrsnetz
- Hierarchisches Busnetz

weitere wichtige, zeitlich danach folgende Projekte:

- Wegweisende Beschilderung Radverkehr
- Netzqualität Ortsteile, Quartiere/Grüne Achsen
- Flächendeckende Radabstellanlagen

## **Priorisierung von kurzfristige Maßnahmen**

**„Projekt Sommerstraßen“** – temporäre Sperrung von Straßen, Wegen und Plätzen für den Pkw/Lkw-Verkehr und Nutzung für Spiel, Aufenthalt, Feste, Handel/Gastronomie in den Stadtteilen

**„Projekt Bewohnerparken/Quartiersparken“** – Ausweitung des Bewohnerparkens und Ergänzung der Parkraumbewirtschaftung (laufendes Projekt)

**„Projekt Mobilstationen“** – Beschluss und Beauftragung der SWN, weitere Mobilstationen im Neusser Stadtgebiet zu errichten

**„Projekt OnDemand-Verkehr“** – Beschluss und Beauftragung der SWN einen OnDemand-Verkehr stufenweise für den Neusser Süden und Süd-Westen einzurichten.

**„Projekt Kostenlose Straßenbahn in der Innenstadt“** – Durchführung und Begleitung der Maßnahme und Evaluation für eine mögliche Weiterführung in 2023+ (laufendes Projekt, gesonderte Berichterstattung)

**Projekt „Rathaus Tiefgarage“** – Ausweitung der Möglichkeiten als Fahrradparkhaus und Ergänzung eines Standorts für Car-Sharing (z. B. Rathausinnenhof)

**Projekt „Fahrradabstellanlagen“**- Festlegung von neuen Standard-Bügeln für Radabstellanlagen und Test

**Projekt „Bänke statt Parkplätze“** – Anlage von Bänken und Sitzgelegenheiten auf in Verbindung mit Radabstellanlagen auf bestehenden Stellplätzen auf Vorschlag der Bezirksvertretungen

**Projekt „Winterdienstsatzung und Radverkehr“** – Erarbeitung einer Winterdienstsatzung für 2023/24

**Projekt „Ladeinfrastruktur“** – Errichtung von öffentlich nutzbareren Ladesäulen in den prioritären Gebieten

**Projekt „Kommunikationskampagne für den Rad- und Fußverkehr“** – Mögliche Weiterentwicklung des Konzeptes „Tanz der Straße“ / neue ergänzende Konzepte

## **Vorhaben 2023**

- Anfang 2023: Festlegung der Verkehrslenkung und Netzspezifizierung zunächst in der Innenstadt
- Darauf aufbauend: Festlegung eines hierarchischen Radverkehrsnetzes Anfang 2023 und Ausschreibung sowie Beauftragung eines externen Büros für Befahrung und Maßnahmengenerierung zur Inwertsetzung sowie Kostenschätzung
- Auftakt-Workshop für ein hierarchisches Busnetz
- Weiterverfolgung Projekt kostenlose Straßenbahn in der Innenstadt
- Weiterverfolgung und Umsetzung der Ausweitung des Projekts Bewohnerparken/Quartiersparken
- Einführung On-Demand Verkehr Stufe 2
- Umsetzung von mind. 5 Mobilstationen (aus der Liste der priorisierten Standorte)

- Auftakt für Planungen Fahrradparkhaus in der Rathausgarage (Projekt „Rad-Haus“)
- Umbau Anfahrsituation Parkhaus Galeria Kaufhof und Abbindung des Rheinwallgrabens
- Ab Frühjahr Durchführung einer ganzjährigen stadtweiten Klima-Mobilitätskampagne
- Planung EMW mit dem Rhein-Kreis-Neuss Anfang 2023
- Identifikation von 2 potentiellen Sommerstraßen Anfang 2023
- Sukzessive Umverteilung Parkplatzflächen für Fahrradabstellanlagen
- Weiterführung der Ortsmittelpunktconzepte gemäß Priorisierung auch hinsichtlich der Mobilitätsthemen
- Ausbau Ladeinfrastruktur weiter begleiten
- Gestaltung des Knotenpunkts Schwatte Päd (u. a. Signalanlagen) und Abschluss des Projekts Sebastianusstraße

### **Vorhaben 2024-2025**

- Radverkehrskonzepts: vordringliche Umsetzung insbesondere der Hauptrouten und der Abstellanlagen
- Gestalterische Entwicklung einer kernstädtischen Flaniermeile im Vorlauf zur Landesgartenschau

Zusätzlich gilt es, wie bereits begonnen, das operative Geschäft in der Verwaltung den neuen Herausforderungen anzupassen und sich von gewohnten Priorisierungen einzelner Verkehrsarten zu lösen und bei jeder Fragestellung aufs Neue zu einer Förderung des Umweltverbundes zu bewegen. Eine weitere Konkretisierung in diesem Bericht ist wenig zielführend. Es wird empfohlen in Abstimmung mit dem Unterausschuss Mobilität ein jährliches Justieren vorzunehmen und bei Bedarf Maßnahmen zu ergänzen.

### Zukünftige Mobilität in der Innenstadt

Hier geht es vor allen Dingen darum, parkende Kfz in die Quartiersgaragen zu lenken. Der Parksuchverkehr soll direkt dort hingeleitet werden und Durchfahrmöglichkeiten verringert werden. Das Mehr an Raum soll insbesondere dem Fuß- und Radverkehr zu Gute kommen, Mobilstationen erweitern die Alternativen. Es geht hierbei sowohl um eine bessere Durchlässigkeit dieser Netze, als auch mehr Aufenthalts- und Fahrqualität, wie auch eine bessere Abstellmöglichkeit zur Erreichung der Ziele.

### Zukünftige Mobilität in der Kernstadt

Eine Ausweitung des Bewohnerparkens wird auch hier zu einer Veränderung führen. Parkenden Kfz sollen vermehrt auf die Privatflächen verbracht werden (Garagen, private Stellplätze) und Alternativangebote (Mobilstationen) sowie Verbesserung des Fahrradparkens und Fahrradfahrens sollen zu einer vermehrten Nutzung des Umweltverbundes führen.

### Zukünftige Mobilität in den Ortsteilen

Durch die Ortsmittelpunktkonzepte sollen hier die Standortvorteile weiter aufgewertet werden (Stadt der kurzen Wege, Aufenthaltsqualität von Quartiersplätzen), ungenutzte Potenziale identifiziert (Prüfung Durchlässigkeit Fuß- und Radachsen) und durch eine verbesserte ÖPNV Anbindung (On-Demand Verkehr) an die Innenstadt und S-Bahnhaltepunkte die Attraktivität des Umweltverbundes erhöht werden. Zukünftig gilt es auch hier die Anbindung durch ein komfortables Radverkehrsnetz (Radpendlerrouten) zu verbessern und lokale Akteure einzubinden (Ortsmittelpunktprogramm). Die Weiterführung der Ortsmittelpunkte erfolgt priorisierungsgemäß.

# Quellenverzeichnis

IHK Mittlerer Niederrhein (Hrsg.) / agiplan: Handbuch Mikro-Depots im interkommunalen Verband

IT.NRW (2020): Kommunalprofil Stadt Neuss

IT.NRW (2021): Pendleratlas 2020

Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr (MBWSV NRW) (2015): Verkehrsstärkenkarte

Parkopedia.de (2021): Stellplatzkapazitäten

Sevas NRW / Stadt Neuss (2022): Projektdarstellung und Routinginformationen

(SrV) Hubrich, S.; Ließke, F.; Wittwer, R.; Wittig, S.; Gerike, R. (2019 / 2020): Forschungsprojekt „Mobilität in Städten – SrV 2018“ in Neuss; Sonderauswertung Städtevergleich 2018

Stadt Neuss (Hrsg.) (2013/2020): Integriertes Klimaschutzkonzept (IKK) und Fortschreibung des IKK

Stadt Neuss (Hrsg.) / Stadt- und Regionalplanung Dr. Jansen (2015): Fortschreibung des Einzelhandels- und Zentrenkonzepts

Stadt Neuss (2020): Stadtliniennetzplan

Stadt Neuss (2021): Statistik und Stadtforschung – Datenspektrum der Stadt Neuss

Stadt Neuss (2022): Radverkehrsplan

Stadtwerke Neuss (2020): Liniennetzplan, Fahrplanbücher Buslinienverkehr

(VRR) Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (2020/2021): Liniennetzpläne, Fahrplandaten und Tarifmedien

# Anhänge

## Eingänge Ideenwettbewerb

ID	Idee	Emissionsschutz  Wie groß ist der Beitrag zur Reduktion der Emissionen?  1 – 5 Punkte	Wirkungskraft  Wie groß ist der Beitrag zur Verbesserung der Mobilität der Menschen?  1 – 5 Punkte	Wirkungsraum  Wie flächig entfaltet der Beitrag seine Wirkung (punktuell, linear, flächig, etc.)?  1 – 5 Punkte	Realisierbarkeit  Wie komplex ist der Realisierungsprozess des Beitrags (finanziell, wirtschaftlich, planerisch, rechtlich, etc.)?  1 – 5 Punkte	Summe
		<i>Je mehr Punkte, desto größer die Reduktionspotenziale</i>	<i>Je mehr Punkte, desto größer die Verbesserung</i>	<i>Je mehr Punkte, desto flächiger die Wirkung</i>	<i>Je mehr Punkte, desto machbarer die Umsetzung</i>	
66	Verbesserung der Radweg-Infrastruktur im Innenstadtbereich (z.B. Ausweitung von bzw. höhere Sicherheit in Einbahnstraßen) und Installation von Wasserspendern	3  Innerstädtische Verbesserung (tlw. bedeutender) Rad-Infrastruktur	2  Bessere Anbindung bzw. Querbarkeit der Innenstadt	2  Linear in der Innenstadt	5  eher kleinere Veränderungen, nur vereinzelt baulich	12
86	Wiedereinführung der städtischen Straßenbahn –	5	4	3	2	14

ID	Idee	Emissionsschutz	Wirkungskraft	Wirkungsraum	Realisierbarkeit	
		Wie groß ist der Beitrag zur Reduktion der Emissionen?  1 – 5 Punkte	Wie groß ist der Beitrag zur Verbesserung der Mobilität der Menschen?  1 – 5 Punkte	Wie flächig entfaltet der Beitrag seine Wirkung (punktuell, linear, flächig, etc.)?  1 – 5 Punkte	Wie komplex ist der Realisierungsprozess des Beitrags (finanziell, wirtschaftlich, planerisch, rechtlich, etc.)?  1 – 5 Punkte	Summe
		<i>Je mehr Punkte, desto größer die Reduktionspotenziale</i>	<i>Je mehr Punkte, desto größer die Verbesserung</i>	<i>Je mehr Punkte, desto flächiger die Wirkung</i>	<i>Je mehr Punkte, desto machbarer die Umsetzung</i>	
	als Hauptlastträger des personengebundenen Nahverkehrs	Mittel- bis langfristige, relevante Einsparung von Emissionen, inkl. Lärm	Hohe Kapazität, kurze Fahrtdauer, relativ hohe Zuverlässigkeit, Reduzierung der Verkehrsbelastung, eher zentrale Ausrichtung	lineare Wirkung, aber sicher nicht in allen Stadtteilen	Hoher Planungs-, Bau- und Beschaffungsaufwand, langfristig wirtschaftlich	
99	„Kiezlieferdienst“ zur Bündelung der Paketzustellung auf wenige und ökologische Fahrzeuge	3  Eher kleiner, aber wirkungsvoller Baustein zur Reduzierung	3  Etwas weniger Verkehr und ‚temporäre Hindernisse‘ in Quartieren	5  Flächig in allen Stadtteilen möglich	3  Abstimmung mit KEP-Diensten, Etablierung neuer Distributions-Knoten und -Ketten	14

ID	Idee	Emissionsschutz	Wirkungskraft	Wirkungsraum	Realisierbarkeit	
		Wie groß ist der Beitrag zur Reduktion der Emissionen?  1 – 5 Punkte	Wie groß ist der Beitrag zur Verbesserung der Mobilität der Menschen?  1 – 5 Punkte	Wie flächig entfaltet der Beitrag seine Wirkung (punktuell, linear, flächig, etc.)?  1 – 5 Punkte	Wie komplex ist der Realisierungsprozess des Beitrags (finanziell, wirtschaftlich, planerisch, rechtlich, etc.)?  1 – 5 Punkte	Summe
		<i>Je mehr Punkte, desto größer die Reduktionspotenziale</i>	<i>Je mehr Punkte, desto größer die Verbesserung</i>	<i>Je mehr Punkte, desto flächiger die Wirkung</i>	<i>Je mehr Punkte, desto machbarer die Umsetzung</i>	
104	Autofreie Innenstadt, Erreichbarkeit nur der 4 großen Parkhäuser, einzelne Ausnahmen	4  Lokal sehr hohe Reduktion aller Emissionen	4  Gute Erreichbarkeit der Innenstadt, gleichzeitig hohe Aufenthaltsqualität und starke Nahmobilität	3  Begrenzt auf Innenstadt (hohe verkehrliche Bedeutung)	3  Hoher Kommunikationsaufwand (Beteiligung Information, Moderation), auch gestalterisch, ggf. baulich	14
110	Taktverdichtung der Linie 844 (dann 15') zur besseren Anbindung von Hoisten (insb. für Schülerinnen und Schüler)	1  Reduktion nur bei Verlagerung weiterer	2  Für SuS vereinzelt hoher Beitrag, insg. geringe Effekte	2  Linear von und nach Hoisten	3  Hoher Investitionsaufwand,	8

ID	Idee	Emissionsschutz	Wirkungskraft	Wirkungsraum	Realisierbarkeit	
		Wie groß ist der Beitrag zur Reduktion der Emissionen?	Wie groß ist der Beitrag zur Verbesserung der Mobilität der Menschen?	Wie flächig entfaltet der Beitrag seine Wirkung (punktuell, linear, flächig, etc.)?	Wie komplex ist der Realisierungsprozess des Beitrags (finanziell, wirtschaftlich, planerisch, rechtlich, etc.)?	Summe
		1 – 5 Punkte	1 – 5 Punkte	1 – 5 Punkte	1 – 5 Punkte	
		<i>Je mehr Punkte, desto größer die Reduktionspotenziale</i>	<i>Je mehr Punkte, desto größer die Verbesserung</i>	<i>Je mehr Punkte, desto flächiger die Wirkung</i>	<i>Je mehr Punkte, desto machbarer die Umsetzung</i>	
		Verkehre (unabh. der Zielgruppe SuS)			ggf. planerischer Aufwand	
118	Freigabe des Innenstadtzuges Krefelder Straße-Niederstraße-Büchel-Oberstraße für den Radverkehr	2  Als Einzelmaßnahme eher geringer Beitrag	2  Verbesserung des Radverkehrs zulasten des Fußverkehrs entlang der Straßen	2  Linear in der Innenstadt	5  Hoher Kommunikationsaufwand, ansonsten relativ geringer Aufwand	11
139	Autoverkehr einschränken, Radverkehr stärken durch: Umwidmung (und Ausstattung) jedes 4. innerstädtischen Pkw-Parkplatzes zu einem	4  Zunahme Radverkehr und Reduktion MIV sowie besserer	4  Verbesserung Rad-Infrastruktur, mehr	4  Flächig mit Fokus auf gewissen Stadtteilen	3  Hoher Abstimmungs-, Planungs-, Bau- und Investitionsaufwand	15

ID	Idee	Emissionsschutz	Wirkungskraft	Wirkungsraum	Realisierbarkeit	
		Wie groß ist der Beitrag zur Reduktion der Emissionen?  1 – 5 Punkte	Wie groß ist der Beitrag zur Verbesserung der Mobilität der Menschen?  1 – 5 Punkte	Wie flächig entfaltet der Beitrag seine Wirkung (punktuell, linear, flächig, etc.)?  1 – 5 Punkte	Wie komplex ist der Realisierungsprozess des Beitrags (finanziell, wirtschaftlich, planerisch, rechtlich, etc.)?  1 – 5 Punkte	Summe
		<i>Je mehr Punkte, desto größer die Reduktionspotenziale</i>	<i>Je mehr Punkte, desto größer die Verbesserung</i>	<i>Je mehr Punkte, desto flächiger die Wirkung</i>	<i>Je mehr Punkte, desto machbarer die Umsetzung</i>	
	Fahrradparkplatz ; gewisse Straßen als Einbahnstraßen ausweisen ; (Ausweitung der) Kontrolle von (zugeparkten) Radwegen ; Anlage von Kreisverkehren, z.B. Alexianerplatz	Verkehrsfluss, Fokus innerstädtisch	Kontrolle, besserer Verkehrsfluss			
178	Erstellung eines Netzplanes der Neusser Buslinien	1  keine unmittelbare Wirkung	3  Vereinfachung des (Netz-)Verständnisses, Minderung einer Zugangsbarriere zum ÖPNV	5  Flächig	5  Bereits realisiert, ggf. Auffindbarkeit erhöhen	14

ID	Idee	Emissionsschutz	Wirkungskraft	Wirkungsraum	Realisierbarkeit	
		Wie groß ist der Beitrag zur Reduktion der Emissionen?  1 – 5 Punkte	Wie groß ist der Beitrag zur Verbesserung der Mobilität der Menschen?  1 – 5 Punkte	Wie flächig entfaltet der Beitrag seine Wirkung (punktuell, linear, flächig, etc.)?  1 – 5 Punkte	Wie komplex ist der Realisierungsprozess des Beitrags (finanziell, wirtschaftlich, planerisch, rechtlich, etc.)?  1 – 5 Punkte	Summe
		<i>Je mehr Punkte, desto größer die Reduktionspotenziale</i>	<i>Je mehr Punkte, desto größer die Verbesserung</i>	<i>Je mehr Punkte, desto flächiger die Wirkung</i>	<i>Je mehr Punkte, desto machbarer die Umsetzung</i>	
181	Umwandlung der Vorgärten in der Schabernackstr. zu E-Pkw-Stellplätzen	1  Kleinräumige Ladeinfrastruktur zur Förderung privater E-Mobilität	1  Kaum Veränderung im Mobilitätsverhalten, priv. Ladestation als Zugewinn	1  Linear im Straßenzug	4  Geringer bis mittlerer Aufwand	7
192	Reaktivierung der Straßenbahnlinie Kaarst-Neuss-Grimlinghausen (ggf. bis Uedesheim)	3  Verlagerung von MIV auf die Straßenbahn, mittleres Potenzial zur Reduzierung vorh.	4  Hohe Kapazität, kurze Fahrtdauer, relativ hohe Zuverlässigkeit, Reduzierung der Verkehrsbelastung	3  Linear auf der Bahnachse	2  Hoher Planungs-, Bau- und Beschaffungsaufwand, langfristig wirtschaftlich	12

ID	Idee	Emissionsschutz	Wirkungskraft	Wirkungsraum	Realisierbarkeit	
		Wie groß ist der Beitrag zur Reduktion der Emissionen?	Wie groß ist der Beitrag zur Verbesserung der Mobilität der Menschen?	Wie flächig entfaltet der Beitrag seine Wirkung (punktuell, linear, flächig, etc.)?	Wie komplex ist der Realisierungsprozess des Beitrags (finanziell, wirtschaftlich, planerisch, rechtlich, etc.)?	
		1 – 5 Punkte	1 – 5 Punkte	1 – 5 Punkte	1 – 5 Punkte	Summe
		<i>Je mehr Punkte, desto größer die Reduktionspotenziale</i>	<i>Je mehr Punkte, desto größer die Verbesserung</i>	<i>Je mehr Punkte, desto flächiger die Wirkung</i>	<i>Je mehr Punkte, desto machbarer die Umsetzung</i>	
193	Einführung eines ‚Neuss-Tickets‘ für Gäste zur kostenlosen Nutzung des ÖPNV sowie Rabatten auf (städtische) Angebote	2  Innerstädtische Förderung emissionsarmer Mobilität der Gäste	2  Nur begrenzte Verbesserung für Gäste und Einheimische (kein Pkw, aber Beachtung des Fahrplans notwendig)	3  Beschränkung auf touristische POI	3  Hoher Abstimmungsaufwand, voraussichtlich auch finanzieller Aufwand	10
196	Ringbusverkehr installieren, zentrale Einkaufsmöglichkeiten in jedem Stadtteil installieren (bei Neubau bereits in Planung vorsehen), gleichberechtigte	5  Förderung Umweltverbund, besserer Verkehrsfluss	5  In Gänze große Verbesserung: kurze Wege, reduzierte	4  Tlw. auf Achsen, tlw. punktuell, tlw. flächig	1  Enormer Aufwand in allen Bereichen	15

ID	Idee	Emissionsschutz	Wirkungskraft	Wirkungsraum	Realisierbarkeit	
		Wie groß ist der Beitrag zur Reduktion der Emissionen?	Wie groß ist der Beitrag zur Verbesserung der Mobilität der Menschen?	Wie flächig entfaltet der Beitrag seine Wirkung (punktuell, linear, flächig, etc.)?	Wie komplex ist der Realisierungsprozess des Beitrags (finanziell, wirtschaftlich, planerisch, rechtlich, etc.)?	Summe
		1 – 5 Punkte	1 – 5 Punkte	1 – 5 Punkte	1 – 5 Punkte	
		<i>Je mehr Punkte, desto größer die Reduktionspotenziale</i>	<i>Je mehr Punkte, desto größer die Verbesserung</i>	<i>Je mehr Punkte, desto flächiger die Wirkung</i>	<i>Je mehr Punkte, desto machbarer die Umsetzung</i>	
	Bewegungsräume für MIV, Fuß und Rad schaffen, kostenlosen ÖPNV anbieten, Paketstationen in jedem Stadtteil, Grüne Welle bei Reduzierung auf T30, Radwege pflegen, Schwerlastverkehr auf städtischen Straßen beschränken, abschließbare Rad-Ladestationen an Haltestellen (Bus & Bahn)	MIV, geringere Verkehrsbelastung	Kosten, guter Verkehrsfluss & Sicherheit			
204	Moderierte Bevölkerungsworkshops in jedem Stadtteil, um Mobilitäts-Bedürfnisse, Anregungen	2	2	5	2	11

ID	Idee	Emissionsschutz	Wirkungskraft	Wirkungsraum	Realisierbarkeit	
		Wie groß ist der Beitrag zur Reduktion der Emissionen?	Wie groß ist der Beitrag zur Verbesserung der Mobilität der Menschen?	Wie flächig entfaltet der Beitrag seine Wirkung (punktuell, linear, flächig, etc.)?	Wie komplex ist der Realisierungsprozess des Beitrags (finanziell, wirtschaftlich, planerisch, rechtlich, etc.)?	Summe
		1 – 5 Punkte	1 – 5 Punkte	1 – 5 Punkte	1 – 5 Punkte	
		<i>Je mehr Punkte, desto größer die Reduktionspotenziale</i>	<i>Je mehr Punkte, desto größer die Verbesserung</i>	<i>Je mehr Punkte, desto flächiger die Wirkung</i>	<i>Je mehr Punkte, desto machbarer die Umsetzung</i>	
	und Vorschläge zu diskutieren	keine unmittelbare Wirkung, aber Absteckung der Potenziale	Impulse zur Verbesserung der Mobilität	Flächig über alle Stadtteile	Hoher Kommunikationsaufwand, ansonsten geringer Aufwand	
209	Sicherheit für Radfahrende an Kreisverkehren erhöhen durch Vorfahrt für Radfahrende und Geschwindigkeitsreduzierung des MIV	2  Förderung des Radverkehrs, daher geringe bis mittlere Potenziale vorhanden	2  Förderung der Rad-Infrastruktur, Erhöhung der Verkehrssicherheit und des Verkehrsflusses für Radfahrende	3  Flächig an Kreisverkehren im Stadtgebiet, d.h. an durchaus wichtigen Verkehrsachsen	4  Geringer bis mittlerer Aufwand (kommunikativ, planerischer, baulich)	11
210	Sichere, schnelle und durchgehende Radweg-	3	3	3	4	13

ID	Idee	Emissionsschutz	Wirkungskraft	Wirkungsraum	Realisierbarkeit	
		Wie groß ist der Beitrag zur Reduktion der Emissionen?  1 – 5 Punkte	Wie groß ist der Beitrag zur Verbesserung der Mobilität der Menschen?  1 – 5 Punkte	Wie flächig entfaltet der Beitrag seine Wirkung (punktuell, linear, flächig, etc.)?  1 – 5 Punkte	Wie komplex ist der Realisierungsprozess des Beitrags (finanziell, wirtschaftlich, planerisch, rechtlich, etc.)?  1 – 5 Punkte	Summe
		<i>Je mehr Punkte, desto größer die Reduktionspotenziale</i>	<i>Je mehr Punkte, desto größer die Verbesserung</i>	<i>Je mehr Punkte, desto flächiger die Wirkung</i>	<i>Je mehr Punkte, desto machbarer die Umsetzung</i>	
	Radialen abseits der MIV-Hauptachsen	Förderung des Radverkehrs, mittlere Potenziale vorhanden	Förderung der Rad-Infrastruktur, Erhöhung der Verkehrssicherheit und des Verkehrsflusses für Radfahrende	Linear als Radialen in alle Außenstadtteile	Planung, Anlage (ggf. baulich), Kommunikation	
211	Ausbau des (Rad-)Wegs am Norfbach, insb. für Schülerinnen und Schüler	2  Geringe bis mittlere Potenziale durch weitere SuS sowie sonstige Nutzende des Wegs	1  Förderung der Rad-Infrastruktur (Sicherheit), insb. der Anbindung des Gymnasiums Norf	1  Linear entlang des Norfbachs	4  Geringe bis mittlere Komplexität, ggf. baulich in Verbindung von Rad- und Fußweg-Ausbau	8
213	Radverkehrsfreundliche Gestaltung der Zufahrt und	4	3	4	3	14

ID	Idee	Emissionsschutz	Wirkungskraft	Wirkungsraum	Realisierbarkeit	
		Wie groß ist der Beitrag zur Reduktion der Emissionen?	Wie groß ist der Beitrag zur Verbesserung der Mobilität der Menschen?	Wie flächig entfaltet der Beitrag seine Wirkung (punktuell, linear, flächig, etc.)?	Wie komplex ist der Realisierungsprozess des Beitrags (finanziell, wirtschaftlich, planerisch, rechtlich, etc.)?	Summe
		1 – 5 Punkte	1 – 5 Punkte	1 – 5 Punkte	1 – 5 Punkte	
		<i>Je mehr Punkte, desto größer die Reduktionspotenziale</i>	<i>Je mehr Punkte, desto größer die Verbesserung</i>	<i>Je mehr Punkte, desto flächiger die Wirkung</i>	<i>Je mehr Punkte, desto machbarer die Umsetzung</i>	
	Abstellmöglichkeiten an EZH-Standorten	Große Potenziale durch Verlagerung der Einkaufsverkehre von MIV auf Rad	Einschränkung MIV, Förderung Abstellen und Zuwegung Rad	Im Umfeld aller EZH-Standorte, insb. Supermärkte/ Discounter	Hoher Abstimmungsaufwand, ggf. mittlerer Planungs- und Investitionsaufwand	
214	Installation einer kreisförmigen Fahrradbrücke über den Willy-Brandt-Ring/Stresemannallee, u.a. als Zufahrt zum vorgesehenen Radschnellweg	3  Förderung des Radverkehrs, mittlere Potenziale vorhanden, interkommunale Verkehre	2  Entspannung Kreuzungssituation für alle Verkehre, große Verbesserung für Radfahrende, z.B. Pendelnde	2  Linear zw. Neuss und Düsseldorf sowie als Nord-Süd-Tangente, frequentierter Verkehrsknoten	2  Hoher Planungs-, Bau- und Investitionsaufwand	9

ID	Idee	Emissionsschutz	Wirkungskraft	Wirkungsraum	Realisierbarkeit	
		Wie groß ist der Beitrag zur Reduktion der Emissionen?	Wie groß ist der Beitrag zur Verbesserung der Mobilität der Menschen?	Wie flächig entfaltet der Beitrag seine Wirkung (punktuell, linear, flächig, etc.)?	Wie komplex ist der Realisierungsprozess des Beitrags (finanziell, wirtschaftlich, planerisch, rechtlich, etc.)?	
		1 – 5 Punkte	1 – 5 Punkte	1 – 5 Punkte	1 – 5 Punkte	Summe
		<i>Je mehr Punkte, desto größer die Reduktionspotenziale</i>	<i>Je mehr Punkte, desto größer die Verbesserung</i>	<i>Je mehr Punkte, desto flächiger die Wirkung</i>	<i>Je mehr Punkte, desto machbarer die Umsetzung</i>	
226	Installation einer Oberleitungs-Buslinie zw. Uedesheim und Kaarst (inkl. Taktverdichtung), ergänzt durch kleinere Elektrobusse zur kleinräumigen Erschließung	2  Geringe Einsparpotenziale, aber durch Verlagerung möglich	3  Schaffung einer ÖPNV-Alternative als Nord-Süd-Verbindung sowie kleinräumige Verdichtung	3  Linear entlang der Hauptachse sowie kleinräumig davon abgehend	2  Hoher Planungs- und Bauaufwand, Wirtschaftlichkeit zu prüfen	10
235	Anlage von Ladestationen an Parkbuchten und öffentlichen Parkplätzen zur vergünstigen Nutzung für Anwohner	2  Anreiz zur Nutzung emissionsarmer Pkw	2  Kaum Veränderung im Mobilitätsverhalten, leicht zugängliche	3  Flächig dort, wo private Ladeplätze nicht installiert werden können	3  Hoher Abstimmungs-, mittlerer Planungs- und Bauaufwand	10

ID	Idee	Emissionsschutz	Wirkungskraft	Wirkungsraum	Realisierbarkeit	
		Wie groß ist der Beitrag zur Reduktion der Emissionen?	Wie groß ist der Beitrag zur Verbesserung der Mobilität der Menschen?	Wie flächig entfaltet der Beitrag seine Wirkung (punktuell, linear, flächig, etc.)?	Wie komplex ist der Realisierungsprozess des Beitrags (finanziell, wirtschaftlich, planerisch, rechtlich, etc.)?	
		1 – 5 Punkte	1 – 5 Punkte	1 – 5 Punkte	1 – 5 Punkte	Summe
		<i>Je mehr Punkte, desto größer die Reduktionspotenziale</i>	<i>Je mehr Punkte, desto größer die Verbesserung</i>	<i>Je mehr Punkte, desto flächiger die Wirkung</i>	<i>Je mehr Punkte, desto machbarer die Umsetzung</i>	
			Ladestation als Zugewinn			

\* ID 148, ID 151 und ID 152 konnten nicht berücksichtigt werden, da es sich beim Einsender um einen städtischen Bediensteten handelt.

\* ID 219 konnte nicht berücksichtigt werden, da der Einsender bereits 3 vorherige Einsendungen eingeschickt hatte.

\* ID 227 konnte nicht berücksichtigt werden, da die Einsendung von einem Unternehmen ohne Sitz in Neuss kam.