



61/464/2022

Beratungsunterlage

Dienststelle 61 - Amt für Stadtplanung

Berichterstatter/-in Herr Beigeordneter Hölters

Art der Beratung öffentlich
Betreff Beschluss über vorgezogene Maßnahmen des
Mobilitätsentwicklungskonzeptes

Beratungsfolge

Gremium	Datum	Abstimmungsergebnis
Unterausschuss Mobilität	26.10.2022	beraten ohne Abstimmung
Ausschuss für Planung, Stadtentwicklung und Mobilität	02.11.2022	
Rat der Stadt Neuss	11.11.2022	

Beschlussempfehlung

1. Strategie und Leitbild des Mobilitätsentwicklungskonzeptes – MEK – (Teil C) werden insbesondere hinsichtlich der Zielsetzungen für eine deutliche Stärkung des Umweltverbundes als Handlungsanweisung für die weitere Bearbeitung der Verwaltung beschlossen.
2. Die bereits vorgezogenen und geplanten Maßnahmen (Teil D) werden begrüßt. Über die Umsetzung ist halbjährlich im UAM/APSM zu berichten.

Sachverhaltsdarstellung

Zielsetzung des Mobilitätsentwicklungskonzeptes (MEK) ist es, Leitlinien, Programme und Maßnahmen für eine spürbare Stärkung des Umweltverbundes zu entwickeln (zu Fuß gehen, Radfahren, Öffentliche Verkehrsmittel nutzen) und damit den bislang nur auf die City bezogenen Prozess der Urbanen Mobilität auf gesamtstädtischer Ebene fortzusetzen.

Die Neusser Verkehrsinfrastruktur stößt vielerorts an die Grenzen ihrer Leistungsfähigkeit. Änderungen im Mobilitätsverhalten führten bislang zu einer stetigen Verkehrszunahme und seitens des Umweltschutzes stieg gleichzeitig 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 MEK soll künftige Planungen zukunftssicher und umweltfreundlich machen und Impulse für eine reale Veränderung hin zum Umweltverbund setzen.

Eine weitere wichtige Funktion des MEK ist es, den Fokus auf die Chancen und Möglichkeiten der Veränderung des öffentlichen Raum in Hinblick auf seine Funktion und Gestaltung zu lenken. Das Ziel ist es hierbei durch mehr Sicherheit und Aufenthaltsqualität das Leben und sich in-der-Stadt-bewegen zu verbessern und hierbei den Bedürfnissen der unterschiedlichen Zielgruppen soweit als möglich gerecht zu werden. Gleichzeitig ist es notwendig, den öffentlichen Raum in Hinblick auf die Belange der Klimaanpassung schrittweise umzugestalten – dies betrifft sowohl die extreme Hitze als auch die extremen Niederschläge.

Das MEK ist daher eine integrierte Planung und stellt eine Zielprojektion für die verkehrliche Entwicklung der Stadt Neuss unter Berücksichtigung der Klimaschutzziele einerseits sowie andererseits der Ziele für die Stadtentwicklung im Sinne einer Gestaltung eines stadtverträglichen Verkehrs dar.

Das Projekt ist mit einer umfassenden Bestandsanalyse im Herbst 2020 gestartet und kontinuierlich durch den UAM sowie den APSM begleitet worden. Die Analyse und die Dokumentation sind mit dem Fachausschuss erörtert und ergänzt worden (und entsprechend überarbeitet in den Endbericht zum MEK Neuss, **Teil B Analyse**, siehe Anlage 1 dargestellt). Die weitere Projektbearbeitung und Beteiligung von Fachgruppen war auch sehr stark durch die „Corona-Lage“ und einen Mix aus digitalen und analogen Veranstaltungen und Gesprächen mitgeprägt. Daher wurde parallel eine eigenständige Homepage entwickelt. Auf der Seite www.neuss-mobil.de sind entsprechende Unterlagen zu den durchgeführten Sitzungen im UAM und den weiteren Veranstaltungen oder auch Diskussionsforen/Vorträgen im Rahmen der Mobilitätswoche (siehe gleichfalls www.neuss-mobil.de) zusammengestellt. Besondere Bedeutung und Qualität hatten auch Veranstaltungen mit Jugendlichen. Auf das Kapitel 3 im Teil A im Bericht sei hiermit verwiesen (Anlage 1).

Die Öffentlichkeitsbeteiligung zum MEK ist aber nie losgelöst zu betrachten. Bei der Erstellung des MEK sind grundsätzlich auch die Diskussion und Erkenntnisse aus aktuellen Projekten wie z.B. dem Verkehrsversuch/Einrichtung Fahrradstraße Sebastianusstraße/Glockhammer, aktuelle Planungsprojekte wie das Mobilitätskonzept zum Bauer und Schaurte-Gelände, Entwürfe zum Umbau von Straßen wie Jülicher Landstraße, Ertstraße oder auch Großprojekte wie Landesgartenschau und Radschnellweg eingeflossen.

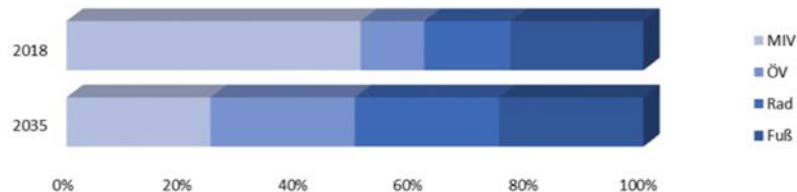
Diese erste Arbeitsphase war von intensiven Diskussionen und auch Übereinstimmungen im UAM in Hinblick auf die generelle Zielsetzung geprägt. Die entsprechenden Teile und Zusammenstellung der Ergebnisse finden Sie im Berichtsteil C (hier: **Teil C – Strategie und Leitbild**). Im Ausschuss wurde mehrheitlich bekräftigt, dass Neuss das Ziel einer wesentlichen Veränderung des Modal Split (Verteilung der Verkehrswege auf die Verkehrsarten) zugunsten des zu-Fuß-Gehens, des Radfahrens und des ÖPNV anstreben soll. Grundsätzlich ist eine Verteilung von 25% MIV und ein Anteil des Umweltverbundes von 75% angestrebt. Diese Veränderung wird als „**Modal Shift**“ bezeichnet. Die Verteilung innerhalb des Umweltverbundes hat eine Variabilität – aus Sicht des Gutachters kann eine Verteilung von 20% ÖPNV, 30% Radverkehr und 25% Fußgängerverkehr angestrebt werden (Bezugsgröße: Wegeaufkommen). Anbei der Auszug aus dem Endbericht (Anlage 1):

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.

3.1.Ziel 2035: Harmonischer Modal-Split

Die Verteilung der Verkehrsleistungen 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 35: Aktueller Modal Split in Neuss und Ziel 2035



Dessen Anteil an der Verkehrsleistung in Neuss beträgt 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 CO₂ 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:

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

Zur Umsetzung des Prozesses zur Erreichung der Ziele – die immer auch in einem Kontext zu den gesamtgesellschaftlichen Rahmenbedingungen zu sehen sind – ist im Rahmen des MEK Neuss Endbericht (Anlage 1) u.a. ein „Werkzeugkasten“ für die Maßnahmen innerhalb der Stadt Neuss entwickelt worden (**Teil D Maßnahmen und Umsetzung**). Hierfür gibt es „Werkzeuge“ aus heutiger Perspektive an die Hand, die auch künftige Anpassungen erlauben. Nach der umfassenden Analyse und der Zieldiskussion, sind / werden nunmehr Materialien für die unterschiedlichsten Bereiche erarbeitet und sind in Teilen bereits zum Workshop des UAM vorgelegt und zur Diskussion gestellt worden. Diese so genannten „**Steckbriefe**“ (Arbeitsstand siehe Anlage 2) geben eine Leitschnur und Verdeutlichung für die generellen Ziele und Konzepte sowie deren Umsetzung in den unterschiedlichen Raumeinheiten und Handlungsfeldern. Sie sind dann bei konkreten Projekten (z.B. dem Umbau einer Straße, neue Stadtentwicklungsprojekte) genauso zu berücksichtigen, wie sie andererseits auch den Grundstein für aus dem MEK zu entwickelnde Aufgaben darstellen.

Es ist offenkundig, dass die Erreichung des Modal Shift von den Maßnahmen der Stadt, aber auch den übergeordneten Rahmenbedingungen (Finanzen, Einstellungen, Notwendigkeiten, Infrastruktur) abhängig ist. Dies gilt insbesondere für den Themenkomplex ÖPNV.

Anbei eine Übersicht zu den Mobilitätssteckbriefen (Anlage 2). Diese sind Teil des Endberichtes, aus Praktikabilitätsgründen aber für den Beratungsvorgang als gesonderte Anlage eingestellt.

Mobilitätssteckbriefe für Neuss

Handlungsfeld

Fuß 1.

- 1 Flaniermeilen / Hauptachsen Fußverkehr
- 2 Querungsstellen für den Fußverkehr
- 3 Fußverkehrs-Netzqualität
- 4 Leitsystem für den Fußverkehr
- 5 Sicherheit und Qualität im Fußverkehr

Rad 2.

- 1 Hierarchisches Radverkehrsnetz
- 2 Flächendeckende Radabstellanlagen
- 3 Wegweisende Beschilderung von Radverkehrsanlagen
- 4 Reinigungs- und Winterdienst auf Radverkehrsanlagen
- 5 Integration des Bike-Sharing-Angebots in die städtische Gesamtmobilität
- 6 Optimierung der Wegführung und des Abstellens von Fahrrädern an Einzelhandelsstandorten
- 7 Sichere Kreuzungs- und Abbiegegestaltung
- 8 Verkehrssicherheit im Radverkehr durch Tempoanpassungen des MIV

ÖPNV 3.

- 1 Hierarchisches Busnetz
- 2 Modellbetrieb neue Angebotsformen
- 3 Schienenverkehr
- 4 ÖPNV-Markenbildung / Service
- 5 Verbesserungen im ÖPNV-Bestandsangebot
- 6 Mobilstationen

Straßenverkehr 4.

- 1 Bewohnerparken, Quartiersparken
- 2 Car-Sharing
- 3 Parkleitsystem
- 4 Ladeinfrastruktur
- 5 Kommunale Stellplatzsatzung
- 6 Mikro-Hubs als Teil der Ciylogistik

Öffentlicher Raum 5.

- 1 Verkehrslenkung und Netz-Spezifizierung des Verkehrs (Innenstadt / Ortsteile)
- 2 Gestaltung öffentlicher Raum

Mobilitätsmanagement 6.

- 1 Mobilitätsbildung vom Kindergarten bis zur weiterführenden Schule
- 2 Mobilitätslenkung von der Ausbildung bis zur Rente
- 3 Betriebliche Mobilitätskonzepte
- 4 Handlungsfähigkeit der Verwaltung stärken – Vom Wissen zum Tun

Kommunikation 7.

- 1 Kommunikation nachhaltige Mobilität
- 2 Lobbying bezüglich übergeordneter Rahmenbedingungen und regionale Vernetzung

Die umfassenden Unterlagen werden zu den Beratungen auch in Hinblick auf den Bearbeitungsstand gekennzeichnet zur Verfügung gestellt (Fortschreibung der BU zum APSM/Rat vorgesehen). Analoge Unterlagen werden nach Bedarf zur Verfügung gestellt.

Die Verwaltung wird auf dieser Basis das Gutachten zum Mobilitätsentwicklungskonzept für die Stadt Neuss abschließen. Grundsätzlich ist erkennbar, dass eine weitere kontinuierliche Arbeit an den mit dem MEK verbundenen Themen sowie auch eine weitergehende Vertiefung insbesondere unter spezifischen Belangen der Stadtteile in den kommenden Jahren erforderlich sein wird. Die Verwaltung hat hierzu kontinuierlich, mindestens halbjährlich im UAM zu berichten.

Sehr viele Maßnahmen im baulichen Sektor und noch mehr im Bereich eines notwendigen Wandels im Verhalten werden Ausdauer benötigen. Daher wurde im gesamten Prozess immer wieder der Wunsch und die Notwendigkeit von Politik, Verwaltung und Gutachter vorgebracht, auch an kleineren und größeren Beispielen aufzuzeigen, was konkret möglich ist. Daher gibt es neben dem Zielhorizont 2035 (Klimaneutralität / Veränderung des Modal Split zugunsten des Umweltverbundes) auch Themen, die vorab auf den Weg gebracht werden können und sollen.

Dies wurde in den umfangreichen Diskussionen im UAM und APSM deutlich gemacht.

Im Rahmen des **Workshops** des UAM zum MEK am 16.09.2022 haben daher das Gutachterbüro raumkom und die Verwaltung aus den o.g. „Mobilitätssteckbriefen“ Beispiele für **kurzfristige Maßnahmen** herausgezogen und diese priorisieren lassen. Hierbei werden die Maßnahmen – in der Reihenfolge der Prioritätsfestlegung aus dem o.g. Workshop - benannt (entsprechende Kurzbeschreibungen der Projekte/Maßnahmen und der weiteren Vorgehensweise sind der Anlage 3 zu entnehmen).

„**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 „Rathaustiefgarage“ – Ausweitung der Möglichkeiten als Fahrradparkhaus und Standort für Car-Sharing

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

Projekt „Sitzgelegenheit und Fahrradparken statt Parkplätze“ – Anlage von Bänken und Sitzgelegenheiten 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“
– Weiterentwicklung des Konzeptes „Tanz der Straße“ / neue ergänzende Konzepte

Auswirkungen auf Finanzen, Personal und Raumbedarf

Es ist erkennbar, dass für die weitere Diskussion und Kommunikation mit der Öffentlichkeit in zentralen Veranstaltungen sowie auch mit den Bürgerinnen und Bürgern vor Ort (unter Einbeziehung der Bezirksvertretungen) externe Kommunikationsdienstleistungen und planerische Vertiefungen Finanzbedarf besteht. Hierzu ist für 2023 ein Rahmen von ca. 50.000 Euro anzunehmen. Dies ist kontinuierlich über den UAM zu steuern und dort zu berichten.

Die letztlich mit den Zielen verbundenen Kosten für die Anpassung und den Umbau der Verkehrssysteme und der Veränderung in der Verkehrsmittelwahl sind nicht vollständig über das MEK abbildbar. Hier ist eine kontinuierliche Zusammenstellung und Priorisierung für die nächsten Jahre notwendig, bzw. ggf. Beschlüsse zu den Einzelpunkten/Projekten und Maßnahmen mit besonderen finanziellen Auswirkungen zu fassen.

[Ist im Rahmen der Fortschreibung der BU zu ergänzen]

Anlagen

Anlage 1 MEK Neuss Endbericht – Stand 20.10.2022

Anlage 2 Steckbriefe (Hinweis: sind formal Teil des Bericht MEK)

Anlage 3 Maßnahmenübersicht kurzfristig auf Basis Workshop UAM

[Hinweis: Die in den Anlagen dargestellten Projekte sowie der Arbeitstand werden im UAM vorgestellt werden, die BU wird bis zum APSM bzw. zum Rat fortgeschrieben werden]