

Mobilitätsentwicklungskonzept

der Stadt Neuss

Werkzeuge zur künftigen Mobilität



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:

Prof. Dr. Heiner Monheim
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

0 Sofortmaßnahmen	7
1 Sommerstraßen	8
2 Bewohnerparken, Quartiersparken	9
3 Mobilstationen	10
4 OnDemand-Verkehr	11
5 Rathausstiefgarage	12
6 Fahrradabstellanlagen	13
7 Sitzgelegenheiten und Fahrradparken statt Parkplätze	14
8 Winterdienstsatzung und Radverkehr	15
9 Ladeinfrastruktur	16
10 Kommunikationskampagne für den Rad- und Fußverkehr	17
1 Fußverkehr.....	18
1.1 Hauptachsen Fußverkehr / Flaniermeilen	20
1.2 Querungsstellen für den Fußverkehr	23
1.3 Fußverkehrs-Netzqualität	28
1.4 Leitsystem für den Fußverkehr	32
1.5 Sicherheit und Qualität im Fußverkehr	35
2 Radverkehr.....	40
2.1 Hierarchisches Radverkehrsnetz	43
2.2 Flächendeckende bedarfsgerechte Radabstellanlagen	47
2.3 Wegweisende Beschilderung von Radverkehrsanlagen	52
2.4 Reinigungs- und Winterdienst auf Radverkehrsanlagen	54
2.5 Integration des Bike-Sharing-Angebots in die städtische Gesamtmobilität	56
2.6 Optimierung der Wegeführung und des Abstellens von Fahrrädern an Einzelhandelsstandorten	59
2.7 Sichere Kreuzungs- und Abbiegegestaltung	61
2.8 Verkehrssicherheit im Radverkehr durch Tempoanpassungen des MIV	65

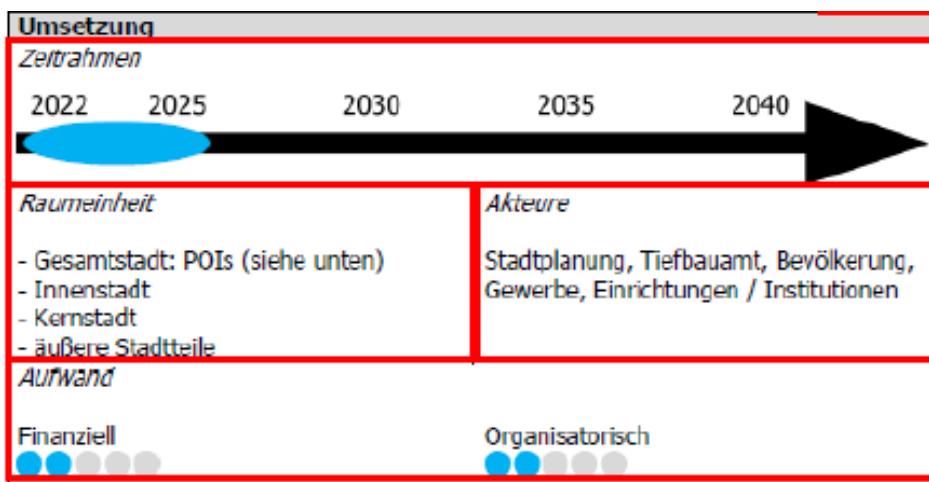
3 ÖPNV	67
3.1 Hierarchisches Busnetz	68
3.2 Modellbetrieb neue Angebotsformen	73
3.3 Schienenverkehr	77
3.4 ÖPNV-Markenbildung / Service	81
3.5 Verbesserungen im ÖPNV-Bestandsangebot	83
3.6 Mobilstationen	86
4 Straßenverkehr	88
4.1 Bewohnerparken, Quartiersparken	89
4.2 Carsharing	92
4.3 Parkleitsystem	95
4.4 Ladeinfrastruktur	97
4.5 Kommunale Stellplatzsatzung	100
4.6 Mikro-Hubs als Teil der Citylogistik	103
5 Öffentlicher Raum	106
5.1 Harmonisierung der Verkehrsnetze (Iinnenstadt / Ortsteile)	107
5.2 Gestaltung öffentlicher Raum	111
6 Mobilitätsmanagement	119
6.1 Mobilitätsbildung vom Kindergarten bis zur weiterführenden Schule	120
6.2 Mobilitätslenkung von der Ausbildung bis zur Rente	123
6.3 Betriebliche Mobilitätskonzepte	126
6.4 Handlungsfähigkeit der Verwaltung stärken – Vom Wissen zum Tun	128
6.5 Berücksichtigung der Belange aller Personengruppen	130
7 Kommunikation	132
7.1 Kommunikation nachhaltige Mobilität	133
7.2 Regionale Vernetzung und Lobbyarbeit Verkehrswende	137

Die Werkzeugsteckbriefe sind einheitlich aufgebaut und gliedern sich wie folgt. Der obere Kopf weist eine Nummer kombiniert mit einem Handlungsfeldsymbol auf. In der Mitte steht der Titel und rechts oben verdeutlicht die Roteinfärbung der Ausrufezeichen die Dringlichkeit der Umsetzung des Werkzeuges.

2.3 ØØ	Flächendeckende Radabstellanlagen	!!!
-----------	-----------------------------------	-----

Im nächsten Block „Umsetzung“ wird eine Einschätzung des Umsetzungs-Zeithorizontes auf einem Zeitstrahl vorgenommen. Darunter werden Angaben zu Raumeinheiten gemacht, auf die das Werkzeug anzuwenden ist, sowie die einzubindenden Akteure aufgelistet.

Eine Einschätzung des finanziellen und organisatorischen Aufwandes schließt diesen Block ab.



Darunter folgt dann der Block mit Maßnahme und strategischer Bedeutung. Unter Anlass / Hintergrund wird das Werkzeug nochmal thematisch eingefangen und seine Bedeutung hervorgehoben.

Maßnahme & strategische Bedeutung	
<i>Anlass / Hintergrund</i>	

Im Unterpunkt Handlungsempfehlung & Zielsetzung erfolgt dann die nach Raumeinheiten (sofern notwendig) differenzierte Maßnahmenbeschreibung.

Handlungsempfehlung & Zielsetzung	
Gesamtstadt:	
Wie oben dargestellt, ist die Anzahl an öffentlichen Abstellplätzen begrenzt. Dennoch sollten an weiteren Standorten A sicherstellen, um die Bevölkerung zu überwinden; beispielhaft zu nennen sind Verteilungsräume und Kirchen, Sport- und Freizeitanlagen wie Parks oder gewerbliche Flächen wie Büro-, Verwaltungsbüros und Industriestandorte. Dort, wo die Stadt nicht Parkflächen des Einzelhandels besitzt, sollte im Sinne der Mobilitätsmanagements der intensive Austausch zwischen den Entscheidungsträgern gesucht werden.	
Innenstadt:	

Konkrete Anwendungsbeispiele

- Radstation Bahnhof
- „DeinRadschloss“-Fahrradboxen S-Bahnhöfe

Förderfähigkeit (Stand 2022)

Der Block konkrete Anwendungsbeispiele erzeugt die Bodenhaftung des Werkzeuges und benennt bereits in Neuss angewendete Fälle oder zeigt noch anzuwendende Beispiele auf.

Der Punkt Förderfähigkeit (Stand 2022) schließt den Steckbrief ab und stellt Fördermöglichkeiten zusammen.

Quellenverzeichnis

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

0 Sofortmaßnahmen

Die Konzepterstellung des MEK wurde politisch begleitet und dessen Inhalte diskutiert. Das Konzept ist auf eine längere Laufzeit angelegt und zeigt entsprechend grundsätzliche Zusammenhänge und Handlungsbedarfe auf. Weitere Schritte der kommenden Jahre werden zunächst vor allem in konzeptionellen Arbeiten gesehen, um auf dem vorhandenen Bestand aufzubauen und diesen weiter entwickeln zu können (z. B. die Entwicklung hierarchischer Verkehrsnetze für den Rad- und Fußverkehr).

Gleichzeitig besteht die Notwendigkeit, auch fortlaufend mit kleinteiligeren Maßnahmen den Wandel des Verkehrssystems fortlaufend zu gestalten und die Qualität städtischer, öffentlicher Räume zu erhöhen.

Deswegen wurden aus den Werkzeugsteckbriefen erste Sofortmaßnahmen abgeleitet, die sich in den kommenden Jahren bereits realisieren und verstetigen lassen. Diese Maßnahmen wurden mit dem Unterausschuss Mobilität (UAM) in einer halbtägigen Veranstaltung am 16.09.2022 diskutiert und nachfolgend priorisiert.

Abschnitts-Verzeichnis Sofortmaßnahmen

1	Sommerstraßen	8
2	Bewohnerparken, Quartiersparken	9
3	Mobilstationen	10
4	OnDemand-Verkehr	11
5	Rathaustiefgarage	12
6	Fahrradabstellanlagen	13
7	Sitzgelegenheiten und Fahrradparken statt Parkplätzen	14
8	Winterdienstsatzung und Radverkehr	15
9	Ladeinfrastruktur	16
10	Kommunikationskampagne für den Rad- und Fußverkehr	17

Priorität 1	Sofortmaßnahmen - Workshop MEK 16.09.2022 „Projekt Sommerstraßen“				
Im Rahmen des Werkzeug-Komplexes / Werkzeugsteckbriefbezug					
5.1 Harmonisierung der Verkehrsnetze (Innenstadt/Ortsteile)					
Umsetzung					
<i>Zeitrahmen</i>					
2022	2025	2030	2035	2040	
<i>Raumeinheit</i>		<i>Akteure</i>			
Gesamtstadt		Bürgerschaft, Stadtplanung, Verkehrslenkung			
<i>Aufwand [noch zu ermitteln]</i>					
Finanziell		Organisatorisch			
Maßnahme & strategische Bedeutung					
<i>Anlass / Hintergrund / Handlungsempfehlung & Zielsetzung</i>					
<p>Ziel ist es - temporär in den Sommermonaten - geeignete öffentliche Räume für die Nutzung als Freiraum bzw. Raum für die Gestaltung durch Anwohnende und Gewerbetreibende sowie für den Rad- und Fußgängerverkehr zu nutzen.</p> <p>Hierbei soll auch – Zug um Zug, ggf. nach mehreren Sommern – eine Umsetzungsvariante gefunden werden, die unter Berücksichtigung der lokalen Belange zu einer Verkehrsberuhigung und Steigerung der Aufenthaltsqualität führt. Mittelfristig soll der Straßenraum dann baulich umgestaltet werden.</p> <p>Ziele der Sommerstraße:</p> <ul style="list-style-type: none"> • höhere Aufenthaltsqualität • mehr Platz für Fußgängerinnen und Fußgänger • attraktive Gestaltung des öffentlichen Raums • weniger Nutzungskonflikte und damit mehr Sicherheit <p>Das Konzept ist im weiteren Verfahren zu präzisieren und Räume unter Einbeziehung der Bürgerschaft zu identifizieren, die mit geringem Aufwand umgenutzt werden können (2023). Für die weiteren Jahre sind – analog z. B. zum Konzept Sommerstraßen in Rostock (https://rathaus.rostock.de/de/wirtschaft_verkehr/mobilitaet/321466) – Fördermittel zu akquirieren.</p>					

Priorität 2	Sofortmaßnahmen - Workshop MEK 16.09.2022 „Projekt Bewohnerparken, Quartiersparken“			
Im Rahmen des Werkzeug-Komplexes / Werkzeugsteckbriefbezug				
4.1 Bewohnerparken, Quartiersparken				
Umsetzung				
<i>Zeitrahmen</i>				
2022	2025	2030	2035	2040
				
<i>Raumeinheit</i>		<i>Akteure</i>		
Innenstadt ggf. Teile Kernstadt / Ortsmittelpunkte		Verkehrslenkung, Stadtplanung		
<i>Aufwand [noch zu ermitteln]</i>				
Finanziell		Organisatorisch		
Maßnahme & strategische Bedeutung				
<i>Anlass / Hintergrund / Handlungsempfehlung & Zielsetzung</i>				
Auf die bestehenden Beschlüsse zum Bewohnerparken wird verwiesen. Die Verwaltung wird im UAM über den Sachstand und die weiteren Schritte berichten.				

Priorität 3	Sofortmaßnahmen - Workshop MEK 16.09.2022 „Projekt Mobilstationen“				
Im Rahmen des Werkzeug-Komplexes / Werkzeugsteckbriefbezug					
OPNV 3.6 Mobilstationen					
Umsetzung					
<i>Zeitrahmen</i>					
2022	2025	2030	2035	2040	
<i>Raumeinheit</i>		<i>Akteure</i>			
Gesamtstadt		Verkehrsbetriebe SWN, Stadtplanung			
<i>Aufwand [wird fortgeschrieben]</i>					
Finanziell		Organisatorisch			
Maßnahme & strategische Bedeutung					
<i>Anlass / Hintergrund / Handlungsempfehlung & Zielsetzung</i>					
<p>Über ein Netz von Mobilstationen an Verknüpfungspunkten mit dem Schienenverkehr, besonderen, zentralen Knotenpunkten, Quartieren oder auch den Endpunkten von Linien sollen den Bürgerinnen und Bürgern mehr und unterschiedliche Mobilitätsangebote (Informationen, Fahrradabstellanlagen und insbesondere „Sharing-Angebote“ für E-Mobilität (Fahrrad/Roller/Pkw) angeboten werden, um Anwohnenden neben dem ÖPNV ergänzende Angebote bereitzustellen, um Wegeketten im Umweltverbund verlängern zu können. Zielsetzung von Stadt bzw. SWN als Aufgabenträgerin bzw. Verkehrsdiestleister für den ÖPNV hierbei ist, in 2022/2023 weitere Mobilstationen einzurichten. Auf den Vortrag im Rahmen der Sitzung des APSM am 06.09.2022 wird verwiesen.</p> <p>Zu diesem Projekt wird ein gesonderter Beschlussvorschlag (APSM/Rat) eingebracht werden (Zielsetzung: Hinwirkung auf Mitteleinstellung im Wirtschaftsplan der Stadtwerke / Darstellung der Auswirkungen auf das Gesamtergebnis).</p>					

Priorität 4	Sofortmaßnahmen - Workshop MEK 16.09.2022 „Projekt OnDemand-Verkehr (Neusser Süden/Südwesten)“			
Im Rahmen des Werkzeug-Komplexes / Werkzeugsteckbriefbezug				
ÖPNV 3.2 Modellbetrieb neue Angebotsformen				
Umsetzung				
<i>Zeitrahmen</i>				
2022	2025	2030	2035	2040
				
<i>Raumeinheit</i>	<i>Akteure</i>			
äußere Stadtteile	SWN, Stadtplanung			
<i>Aufwand [wird fortgeschrieben]</i>				
Finanziell	Organisatorisch			
Maßnahme & strategische Bedeutung				
<i>Anlass / Hintergrund / Handlungsempfehlung & Zielsetzung</i>				
<p>On-Demand-Verkehre (ODV) sind ein geeigneter Bestandteil eines hierarchisch differenzierten Busnetzes, welcher den Umstieg vom MIV insbesondere im weniger dichtbesiedelten Stadtgebiet zum ÖV bestärken soll. Das von den Stadtwerken Neuss beauftragte Verkehrsplanungsbüro IVV hat für die Stadt Neuss ein Konzept zur Einführung von ODV entwickelt. Ziel ist es, das vorhandene ÖV-Angebot insbesondere zu Zeiten und in Räumen geringer Qualität oder ohne Bedienung durch ODV zu aktivieren. Das Konzept sieht eine Einführung von ODV in drei Stufen vor. Die ersten beiden Stufen umfassen zwei große Bedienungsgebiete im südwestlichen Stadtgebiet, „Neuss Süd“ und „Neuss Süd-West“.</p> <p>In der dritten Stufe wird die Stadt Neuss über das Bedienungsgebiet „Neuss West“ mit der Nachbargemeinde Kaarst/Büttgen verknüpft. Das ODV Konzept für Neuss wurde im APSM am 06.09.2022 vorgestellt.</p> <p>Aus Sicht des MEK ist es zielführend, soweit als möglich, das ODV-Angebot direkt in Stufe 2 einzuführen. Die Bedienungsgebiete „Neuss Süd“ und „Neuss Süd-West“ starten dann gleichzeitig, um mit einem überzeugend großen Gebiet zu beginnen. Zu dem Themenkomplex erfolgt eine gesonderte Beschlussvorlage für den APSM/Rat.</p>				

Priorität 5	Sofortmaßnahmen - Workshop MEK 16.09.2022 „Projekt Rathausstiegarage“			
Im Rahmen des Werkzeug-Komplexes / Werkzeugsteckbriefbezug				
4.1 Bewohnerparken, Quartiersparken 4.2 Flächendeckende bedarfsgerechte Radabstellanlagen 4.2 Car-Sharing				
Umsetzung				
<i>Zeitrahmen</i>				
2022	2025	2030	2035	2040
				
<i>Raumeinheit</i>	<i>Akteure</i>			
Innenstadt	CityParkhaus GmbH, Stadt Neuss als Eigentümer, Mobilitätsmanagement			
<i>Aufwand [wird fortgeschrieben]</i>				
Finanziell	Organisatorisch			
Maßnahme & strategische Bedeutung				
<i>Anlass / Hintergrund / Handlungsempfehlung & Zielsetzung</i>				
<p>Das Parkhaus Rathaus ist aufgrund seiner hohen Zentralität sehr attraktiv, allerdings ist der Quelle-Ziel-Verkehr bzw. der Parksuchverkehr der Pkw mitten intensiv belebter öffentlicher Räume, die einen Schwerpunkt für den Umweltverbund aufweisen (Zufahrt über den Hauptstraßenzug bzw. Fahrradstraßen) für die verträgliche urbane Mobilität nicht förderlich. Zusätzlich besteht gerade hier in Hinblick auf die Vorbildwirkung und die Aufgabe (Dienstleistungen Rathaus) eine besondere Herausforderung zur Umsetzung der Ziele des Mobilitätsentwicklungskonzeptes im Sinne der Schaffung von verschiedenen Angeboten sowie der Nutzung von digitalen Möglichkeiten. In diesem Sinne solle die Funktion der Rathausgarage als Fahrradparkhaus ergänzt um einen Standort für Sharing-Fahrzeuge/Elektromobilität (z. B. Rathausinnenhof) gestärkt werden und so Parksuchverkehr vermindert werden. Zukünftig soll das Parkhaus darüber hinaus nur für dienstlich genutzte Pkw zur Verfügung stehen. Dies vermindert zudem den bisher darauf ausgerichteten Parksuchverkehr.</p> <p>Zu diesem Projekt wird im 1. Quartal 2023 ein Vorschlag eingebbracht werden.</p>				

Priorität 6	Sofortmaßnahmen - Workshop MEK 16.09.2022 „Projekt Fahrradabstellanlagen“				
Im Rahmen des Werkzeug-Komplexes / Werkzeugsteckbriefbezug					
2.2 Flächendeckende bedarfsgerechte Radabstellanlagen 5.2 Gestaltung öffentlicher Raum					
Umsetzung					
<i>Zeitrahmen</i>					
2022	2025	2030	2035	2040	
<i>Raumeinheit</i>		<i>Akteure</i>			
Gesamtstadt		Stadtplanung, Verkehrslenkung, TMN			
<i>Aufwand [wird fortgeschrieben]</i>					
Finanziell		Organisatorisch			
Maßnahme & strategische Bedeutung					
<i>Anlass / Hintergrund / Handlungsempfehlung & Zielsetzung</i>					
<p>Im Rahmen der Analyse durch das Büro raumkom wurde vorgeschlagen, die bestehenden Fahrradbügel der Stadt Neuss in Hinblick auf Ihre Funktionalität für die geänderten Fahrradmodelle/E-Bike etc. zu überprüfen. Daher sollen alternative Fahrradbügel – unter Beachtung der jeweiligen Belange der Gestaltung des öffentlichen Raums – an einzelnen Stellen ausprobiert und evaluiert werden.</p>					

Priorität	Sofortmaßnahmen - Workshop MEK 16.09.2022				
7	„Projekt Sitzgelegenheiten und Fahrradparken statt Parkplätze“				
Im Rahmen des Werkzeug-Komplexes / Werkzeugsteckbriefbezug					
1.5 Sicherheit und Qualität im Fußverkehr 5.2 Gestaltung öffentlicher Raum					
Umsetzung					
<i>Zeitrahmen</i>					
2022	2025	2030	2035	2040	
<i>Raumeinheit</i>	<i>Akteure</i>				
Gesamtstadt	Bürgerschaft/Bezirksvertretungen, Stadtplanung, Verkehrslenkung, TMN				
<i>Aufwand [wird fortgeschrieben]</i>					
Finanziell	Organisatorisch				
Maßnahme & strategische Bedeutung					
<i>Anlass / Hintergrund / Handlungsempfehlung & Zielsetzung</i>					
<p>Im Rahmen der Beteiligungsverfahren sind vielfach auch Hinweise und Wünsche nach mehr Sitzgelegenheiten als Möglichkeit für Ruhepausen – gerade für Mobilitätseingeschränkte – eingebbracht worden. Gleichzeitig ist die Reduzierung von Parkflächen im öffentlichen Raum im der Regel nur dort konfliktarm möglich, wo es einen Konsens gibt. Über Spenden genauso wie über Mittel aus der Ortsmittelpunktstärkung können und sollen hier Angebote geschaffen werden. Über diesen Vorschlag ist im 1. Quartal 2023 mit den Bezirksausschüssen zu beraten, da gerade hierfür eine besondere Kenntnis vor Ort erforderlich ist.</p> <p>Zusätzlich ist ein höherer Bedarf von Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Raum vorhanden. Sowohl fürs kurze Abstellen beim Einkauf und Besuch (Bügel, Haarnadeln), als auch für Dauerparken von Anwohnenden oder Beschäftigten (Bsp. Fahrradparkhaus Rathausstiefgarage). Insbesondere im Innenstadtbereich und Straßenzügen der Gründerzeit, bei fehlenden Abstellmöglichkeiten für Anwohnende im eigenen Haus, sind auch Fahrradgaragen mitzudenken. Eine Flächenumverteilung ist sukzessive vorzunehmen und für die Stärkung des Fahrrades unumgänglich.</p>					
 Stadt Wuppertal					

Priorität 8	Sofortmaßnahmen - Workshop MEK 16.09.2022 „Projekt Winterdienstsatzung und Radverkehr“			
Im Rahmen des Werkzeug-Komplexes / Werkzeugsteckbriefbezug				
2.4 Reinigung und Winterdienst auf Radverkehrsanlagen				
Umsetzung				
<i>Zeitrahmen</i>				
2022	2025	2030	2035	2040
				
<i>Raumeinheit</i>		<i>Akteure</i>		
Gesamtstadt		Mobilitätsmanagement, AWL/TMN		
<i>Aufwand [wird fortgeschrieben]</i>				
Finanziell	Organisatorisch			
Maßnahme & strategische Bedeutung				
<i>Anlass / Hintergrund / Handlungsempfehlung & Zielsetzung</i>				
<p>Zum Themenkomplex Winterdienst und Radwege wird auf den Steckbrief verwiesen. Zielsetzung ist es möglichst ab dem Winter 2022/2023, spätestens aber für den Winter 2023/2024 eine Satzungsänderung zu beraten/vorzulegen. Neben dem Winterdienst ist bezüglich der Laubräumung auf die AWL einzuwirken.</p>				

Priorität 9	Sofortmaßnahmen - Workshop MEK 16.09.2022 „Projekt Ladeinfrastruktur“				
Im Rahmen des Werkzeug-Komplexes / Werkzeugsteckbriefbezug					
4.1 Landeinfrastruktur					
Umsetzung					
<i>Zeitrahmen</i>					
2022	2025	2030	2035	2040	
<i>Raumeinheit</i>		<i>Akteure</i>			
Gesamtstadt		Verwaltungsmanagement, Mobilitätsmanagement, SWN, TMN			
<i>Aufwand [wird fortgeschrieben]</i>					
Finanziell		Organisatorisch			
Maßnahme & strategische Bedeutung					
<i>Anlass / Hintergrund / Handlungsempfehlung & Zielsetzung</i>					
<p>Zum Themenkomplex Ladeinfrastruktur haben die Verwaltung und die SWN in der Sitzung des APSM am 06.09.2022 umfassend berichtet und die anspruchsvolle Sachlage dargelegt (Abhängigkeit von wirtschaftlichen Rahmenbedingungen). Auf den Steckbrief wird verwiesen. Es wird in 2023 erneut über den Sachstand berichtet werden (keine hohe Priorität im Workshop des Unterausschusses Mobilität am 16.09.2022 als Sofortmaßnahme der Stadt Neuss – grundsätzlich hohe Bedeutung, aber bundesweite Förderung maßgeblich).</p>					

Priorität	Sofortmaßnahmen - Workshop MEK 16.09.2022				
10	„Projekt Kommunikationskampagne für den Rad- und Fußverkehr“				
Im Rahmen des Werkzeug-Komplexes / Werkzeugsteckbriefbezug					
Kommunikation 7.1 Kommunikation nachhaltige Mobilität					
Umsetzung					
<i>Zeitrahmen</i>					
2022	2025	2030	2035	2040	
<i>Raumeinheit</i>		<i>Akteure</i>			
Gesamtstadt		Mobilitätsmanagement, Stadtplanung Verkehrslenkung, , Bildungssektor			
<i>Aufwand [wird fortgeschrieben]</i>					
Finanziell		Organisatorisch			
Maßnahme & strategische Bedeutung					
<i>Anlass / Hintergrund / Handlungsempfehlung & Zielsetzung</i>					
<p>Das Projekt hat keine hohe Priorität im Workshop des Unterausschusses Mobilität am 16.09.2022 als Sofortmaßnahme der Stadt Neuss erhalten, gleichzeitig hat die Stadt Neuss angekündigt die erfolgreiche Kommunikationskampagne „Tanz der Straße“ mit der Kernbotschaft an alle Mobilitätsarten („Gegenseitige Rücksichtnahme“) in 2023 einer Evaluation zu unterziehen. Aus Sicht der Stadt hat gerade das Thema Kommunikation im Rahmen der Veränderung des Modal Shift eine große Bedeutung, diese ergibt sich aber nicht nur in entsprechenden Kampagnen, sondern kontinuierlich bzw. anlassbezogen! Daher ist dies vom Charakter her eine Daueraufgabe und keine „Sofortmaßnahmen - Workshop MEK 16.09.2022“-Maßnahme.</p> <p>Um das Thema nachhaltige Mobilität aber weiter im Fokus zu haben und sichtbar im Stadtbild zu machen, ist eine gemeinsame Kampagne mit dem Amt für Stadtgrün, Umwelt und Klima für 2023 anzugehen. Die Kombination aus klimafreundlich, ressourcenschonend und nachhaltig ist in der aktuellen Lage unbedingt aufzugreifen. Kampagnenvorlagen des Landes NRW (NRW.Energy4Climate) bieten interessante Vorlagen und lassen sich gut auf Neuss übertragen. Besonders die professionelle Unterstützung einer Agentur (Grafik, Umsetzung, Druck, Verteilung) gilt es für unterschiedliche kommunikative Umsetzungen zu finden und zu beauftragen.</p>					

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).

Abschnitts-Verzeichnis Sofortmaßnahmen

1.1	Hauptachsen Fußverkehr / Flaniermeilen	20
1.2	Querungsstellen für den Fußverkehr	23
1.3	Fußverkehrs-Netzqualität	28
1.4	Leitsystem für den Fußverkehr	32
1.5	Sicherheit und Qualität im Fußverkehr	35

1.1 	Hauptachsen Fußverkehr / Flaniermeilen				
Werkzeug-Komplex					
1.2 Querungsstellen für den Fußverkehr 1.4 Leitsystem für den Fußverkehr					
Umsetzung					
<i>Zeitrahmen</i>					
2022	2025	2030	2035	2040	
<i>Raumeinheit</i>		<i>Akteure</i>			
Innenstadt, Kernstadt		Stadtplanung, StVerk-Amt, Öffentlichkeitsarbeit			
<i>Aufwand</i>					
Finanziell		Organisatorisch			
					
Maßnahme & strategische Bedeutung					
<i>Anlass / Hintergrund</i>					
<p>Jeder Weg beginnt und endet mit einem Fußweg von nur wenigen Schritten bis zu mehreren hundert Metern. Das macht den Fußverkehr zum verbindenden Element des gesamten Mobilitätsgeschehens und damit zu einer Grundvoraussetzung dessen. Gerade diese Selbstverständlichkeit des Fußverkehrs führt dazu, dass dessen Stellenwert zu leicht aus dem Fokus gerät.</p> <p>Zahlreiche Gründe sprechen für eine intensivere Beschäftigung mit dem Fußverkehr. Zunächst ist der Fußverkehr egalitär, stellt keine weitergehenden Anforderungen an die Verkehrsteilnahme, sodass bei gegebener Barrierefreiheit eine Nah- oder Anschlussmobilität für alle möglich ist. Mit den relativ geringsten Flächenbedarfen sind die Umweltauswirkungen minimalst.</p> <p>Trotz des geringen Flächenbedarfs ist die Leistungsfähigkeit hoch, sodass viele Menschen gleichzeitig ihre Ziele aufsuchen können. Dabei ist er auch günstig, gemessen daran, welche Aufwände ansonsten erforderlich sind oder wären, um ähnlich viele Menschen zu bewegen (beispielsweise große Schülergruppen auf dem morgendlichen Weg vom Hauptbahnhof in die Innenstadt).</p> <p>Der Fußverkehr gewinnt automatisch eine höhere Attraktivität, wenn dessen Wege in einer attraktiven Umgebung stattfinden. Insofern dienen städtebauliche Maßnahmen zur (Um-) Gestaltung von Straßen und Plätze immer auch der Förderung des Fußverkehrs. Mit der Verbesserung seiner Bedingungen geht dabei auch eine höhere Verkehrssicherheit einher.</p>					

Handlungsempfehlung & Zielsetzung

Im Status-Quo werden in Neuss bereits 23 % aller Wege zu Fuß zurückgelegt, dies ist bereits ein hoher und zufriedenstellender Wert. Angesichts der Bestrebung einen höheren Anteil im Umweltverbund insgesamt zu erreichen, darf es bereits als Erfolg gelten, einen Wert in dieser Größenordnung künftig zu sichern, sodass Zunahmen bei Radverkehr und ÖPNV nicht ausschließlich aus Verschiebungen vom Fußverkehr resultieren.

Fußverkehr ist vor allem mit Nahmobilität assoziiert, dennoch muss auch dieser in einer Netzlogik gedacht werden. So wird einer isolierten Umsetzung von Einzelmaßnahmen vorgebeugt. Die wichtigsten Einzelmaßnahmen sind in eigenen Steckbriefen ausgeführt.

Für die gezielte Entwicklung innerstädtischen Fußverkehrs, ausgehend von der Innenstadt, wird die Entwicklung eines Netzkonzepts empfohlen. Für diesen Schritt genügt zunächst die Definition von Hauptachsen des Fußverkehrs; mit einem Umgriff von 20 Gehminuten lassen sich bereits die Stadtteile etwa bis entlang des mittleren Rings erreichen (Furth-Süd, Stadionviertel, Dreikönigenviertel, Pomona, Meertal, Hammfeld). In diesem Umgriff lassen sich überschlägig 4-6 Achsen für Flaniermeilen verorten.

Die Hauptachsen des Fußverkehrs tragen die gestalterische Qualität der Fußgängerzone in die Quartiere fort. Nicht im Sinne der verkehrsrechtlichen Regelung als solche, aber intuitiv erkennbar durch deren gestalterischen Anspruch.

Hierzu gehört eine geeignete Breite möglichst über das Regelmaß von 2,5 m hinaus. Eine Breite von 3,5 m ermöglicht, dass eine Person einem begegnenden Fußgänger-Paar nicht eigens ausweichen braucht und dass entsprechende Distanzen untereinander und zur Fahrbahn hin gewahrt werden können; oder dass zwei Personen mit Regenschirm sich komfortabel begegnen können.

Eine durchgängige Begrünung erhöht die ästhetische Qualität des Straßenraumes. Kreuzungsbereiche ermöglichen ein bevorrechtigtes Queren; an stärker belasteten Straßen möglichst per Fußgängerüberweg, innerhalb der Wohnquartiere dämpfen aufgepflasterte Kreuzungsbereiche die Geschwindigkeit von Fahrzeugen. Ist die Führung entlang von Hauptstraßen unausweichlich, so sind dort soweit möglich die Geschwindigkeiten zu reduzieren, um eine verträglichere Abwicklung des Verkehrs zu erzielen.

Etappenweise sind platzartige Gestaltungen vorzusehen. Innerhalb von Quartieren sind hierfür abermals Kreuzungsbereiche geeignet. Die Plätze lassen sich mit weiterem Grün und Bänken versehen, Wasserspiele eignen sich als belebendes Element, es lassen sich einzelne Kinder-Spielemente unterbringen (Gerüst, Hindernisparcours). Soweit in räumlicher Nähe verortet, kann auch Außengastronomie berücksichtigt werden.

Für die Umsetzung bedarf es weniger einer umfassenden Feinplanung, die alle Achsen durchgängig gestalterisch definiert. Wichtiger ist eine erste modellhafte Umsetzung, die die Vorteile des Konzepts erlebbar macht. Dafür geeignet sind Achsen, die in ihrem Querschnitt bereits Anleihen eines Boulevards aufweisen oder in ihrer Geometrie auf die Innenstadt hinführen.

Die konkrete Umsetzung wird einen gesteigerten Personalbedarf erfordern. Eine Verbesserung der innerstädtischen Bedingungen ist nicht ohne eine Umverteilung von Verkehrsflächen

realisierbar, sodass es intensiver kommunikativer Begleitung bedarf. Die Umsetzung lässt sich am ehesten im Rahmen der Städtebauförderung verorten.

Konkrete Anwendungsbeispiele

Die Drususallee war als Flaniermeile geplant und wurde als solche realisiert. Sie führt von der Innenstadt (Glockhammer, Sebastianusstraße) durch das Gründerzeitviertel und über den Stadtgarten in das Stadionviertel (1-1,5 km). Die Drususallee selbst ist in der Mitte des Straßenraumes mit Baumbestand versehen und wird von überwiegend attraktiven Gebäuden eingefasst. In der Nutzung des Straßenraumes dominieren Parken und Fahren. Die Fahrradachse (Fahrradstraße) in diesem Bereich zeigt durch die Entschleunigung des Verkehrs bereits in die richtige Richtung.

Die Anbindung des LaGa-Geländes an die Innenstadt einerseits und den Rhein andererseits bietet sich ebenfalls an, um eine Hauptachse des Fußverkehrs zu bilden, die später dauerhaft die Anbindung der Quartiere an die Innenstadt herstellen.

Parallelstrecken zum Hauptstraßenzug Promenade, Wierstraatweg oder Teile der Neusser Weyhe in der Nordstadt sind bereits zu nennende Positivbeispiele. In Reuschenberg bietet die Tulpenstraße Potential für die Ausgestaltung zu einer Flaniermeile zur Stärkung der Aufenthaltsqualität. Zudem sollte das Potential für den Fußverkehr und Radverkehr der parallelen Ortsfahrbahnen zur Ortsdurchfahrt Berghäuschensweg in Gnadalal untersucht werden.

Förderfähigkeit (Stand 2022)

KfW Bank

IKU – Investitionskredit Kommunale und Soziale Unternehmen

Bundesministerium des Innern und für Heimat (BMI)

Städtebauförderung

Ministerium für Verkehr NRW

Förderrichtlinien (FöRiNah)

Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr NRW

Förderrichtlinien kommunaler Straßenbau (FöRi-kom-Stra)

Bundesministerium des Innern und für Heimat (BMI)

Städtebauförderung

1.2 	Querungsstellen für den Fußverkehr				
Werkzeug-Komplex					
1.1 Hauptachsen Fußverkehr / Flaniermeilen 1.3 Fußverkehrs-Netzqualität 5.2 Gestaltung öffentlicher Raum					
Umsetzung					
<i>Zeitrahmen</i>					
2022	2025	2030	2035		
					
<i>Raumeinheit</i>		<i>Akteure</i>			
Gesamtstadt		Stadtplanung, StVerk-Amt (Signalsteuerung)			
<i>Aufwand</i>					
Finanziell		Organisatorisch			
					
Maßnahme & strategische Bedeutung					
<i>Anlass / Hintergrund</i>					
<p>Der Fußverkehr ist aufgrund seiner geringen Geschwindigkeit am distanzempfindlichsten, dies betrifft zunächst die räumliche Distanz, die die Reichweiten des Fußverkehrs (vor allem im Alltagsverkehr) begrenzt. Die zeitliche Distanz ist als weitere Dimension jedoch noch wichtiger, denn wenn selbst kurze Fußwege durch Zeitverluste und Umwege beim Queren länger dauern, leidet die Attraktivität des zu Fuß Gehens erheblich.</p>					
<p>Das Queren von Straßen ist der wesentliche Faktor, der durch Wartezeiten zu Verzögerungen führt und dazu, dass die zeitliche Distanz länger ausfällt als es der räumlichen Distanz eigentlich entspricht. Neben dem Warten spielen vor allem auch kleinräumige Umwege eine Rolle, um punktuell angelegte Querungsmöglichkeiten (wie Ampeln oder Fußgängerüberwege) zu erreichen oder zwischen dicht aneinander geparkten Autos eine Querungslücke zu finden.</p>					
<p>Bei einer normal bis leicht zügigen Gehgeschwindigkeit wird pro Sekunde etwas mehr als 1 Meter zurückgelegt. Bereits eine unpassend verortete Querungshilfe, die nach erfolgter Querung anschließend wieder einen kurzen Rückweg erfordert, bedeutet rasch 30 Meter und knapp 30 Sekunden Umweg.</p>					
<p>Im Einzelfall wird dies in Kauf genommen, wiederholt es sich aber, so steigt der Widerstand zur Raumüberwindung und das Gehen wird unattraktiv. Bei Hauptverkehrsstraßen mit weiter auseinanderliegenden Signalanlagen ergeben sich oft noch längere Umwege. Durch die bislang oft noch üblichen Zeitverluste wird das Gehen über längere Distanzen leider oft so unattraktiv,</p>					

dass der Fußverkehr seine Potenziale nicht ausschöpfen kann und stattdessen schon für kurze Wege sehr oft das Auto genutzt wird.

Die grundsätzliche thematische Relevanz ergibt sich daraus, dass Fußverkehr fast immer zumindest im Vor- oder Nachlauf anderer Verkehrsmittel auftritt. Querungsmöglichkeiten erleichtern das zu Fuß Gehen für schwächere oder eingeschränkte Personen, die für das Queren der Fahrbahn je nach Fahrbahnbreite mitunter durchaus 10 Sekunden Gehzeit benötigen.

Handlungsempfehlung & Zielsetzung

Die vielfach noch übliche Praxis der Straßenverkehrsbehörden mit Priorität für den fließenden Kfz-Verkehr (als sogenannte „Leichtigkeit“) und unzureichender Gewichtung der „Leichtigkeit und des Verkehrsflusses des Fußverkehrs“ muss sich im Interesse der Fußverkehrsförderung ändern.

Für die Fußverkehrsförderung müssen alle Beschleunigungspotenziale des Gehens genutzt werden. Das betrifft vor allem die Signalanlagen, die traditionell bei konventioneller Richtlinienpraxis wenig fußverkehrsfreundlich geschaltet sind. Hier gilt es, kommunale Ermessensspielräume durch gute Begründungen mit der Sicherheit und Leichtigkeit des Fußverkehrs und seiner nötigen Priorisierung zu nutzen. Maßstab für die Signalprogramme muss vor allem die Wartetoleranz des Fußverkehrs sein. Deren Überschreitung führt regelmäßig zu hohen Rotgeheranteilen und zu besonderen Unfallhäufungen.

Auch die weit verbreitete Praxis, jeder Abbiegerichtung eine eigene Spur zu geben, führt zur vielfachen Überdimensionierung der Kreuzungen und viel zu langen Querungslängen. Da dann meist mit ergänzenden Mittel- und Dreiecksinseln und eigener Phasenschaltung gearbeitet wird, verliert der Fußverkehr an solchen Knoten besonders viel Zeit. Zudem leidet darunter die städtebauliche Integrierbarkeit der Knoten. Mit Hilfe von Kombispuren, Schmalfahrspuren und zurückgebauten Abbiegespuren können solche Kreuzungen fußgängerfreundlicher und städtebaulich besser verträglich gestaltet werden.

Queren an Kreuzungen: Ampelgesicherte Querungen an Hauptstraßen

Zur fußverkehrsfreundlichen Gestaltung von Ampelanlagen gehört, dass das Queren an Straßen mit einer Mittelinsel in einem Zug möglich sein sollte. Ansonsten ergeben sich hohe Rotgeheranteile und besondere Unfallhäufungen.

An Kreuzungen sollten grundsätzlich alle Querungswege angeboten werden. Durch innovative Signalregelungen können vielfach auch diagonale Querungen ermöglicht werden (als „Scramble-Ampeln“ mit „Rundum-Grün“ unter anderem in den USA und Japan genutzt). Der Verkehrsfluss auf der Fahrbahn profitiert dadurch, dass beim Abbiegen keine Konflikte mit querenden Personen bestehen, die ansonsten im Längsverkehr parallel grün hätten.

In kurzfristiger Perspektive sollten vor allem Kreuzungen mit diagonal kurzen Querungswegen (20-25 m) hierfür berücksichtigt werden, bei denen die Räumzeiten entsprechend geringer ausfallen. In langfristiger Perspektive sind auch größere Knotenpunkte umzugestalten.

Straßen mit langen Knotenpunktabständen benötigen zum Vermeiden langer Umwege Anforderungs-Zwischenampeln. Hier ist wichtig, die Grünschaltung schnell nach der Anforderung frei zu geben.

Querungen im Straßenverlauf: (gesichertes) Queren an Hauptstraßen

Die klassische Querungshilfe ist der Fußgängerüberweg („Zebrastreifen“). In NRW ist seit der Jahrtausendwende auf Betreiben des Landesverkehrsministeriums die lange Zeit eher restriktive Behördenpraxis gegenüber Fußgängerüberwegen gelockert worden. Danach wurden an vielen Hauptverkehrsstraßen neue Fußgängerüberwege angeordnet, oft in Verbindung mit linearen Tempolimits auf 30 km/h (Programm Geschwindigkeitsdämpfung und Umgestaltung von Ortsdurchfahrten). Ein eindrückliches Gestaltungsvorbild hierzu (und abseits der straßenverkehrsorientierten Hochgeschwindigkeits-Architektur vergangener Jahrzehnte) hat die Gemeinde Rudersberg geschaffen, deren Ortsdurchfahrt auf einer Landesstraße eine eigene Homepage gewidmet ist.

Damit solche Querungsstellen bei der Annäherung gut sichtbar sind, hat sich deren Einfassung mit beiderseitigen „Baumtoren“ gut bewährt. Die früher auch oft praktizierte Markierung der Querungsstellen an Hauptverkehrsstraßen mit Hilfe von Teilaufpflasterungen oder Materialwechseln führt je nach Detailgestaltung und Materialwahl leicht zu besonderen Lärmemissionen. Die lassen sich bei Tempolimits auf 30 km/h vermeiden.

Abseits von Kreuzungen bieten Mittelinseln oder Mittelstreifen eine gute Option, insbesondere für Straßen mit linearem Querungsbedarf aufgrund beidseitiger Geschäftsnutzung. Hier sind sie ein probates Mittel. Der Mittelstreifen kann gepflastert und/oder mit vertikalen Elementen, z. B. Laternen oder Bäumen, gestaltet werden. In NRW wurde diese Maßnahmenkombination zuerst auf der B 9 alt in der Ortsdurchfahrt der Frankfurter Straße in Hennef/Sieg angewendet und hat als sog. „Hennefer Modell“ vielfache Nachahmung auf Ortsdurchfahrten klassifizierter Straßen im In- und Ausland gefunden. Mittelinseln sind grundsätzlich so anzulegen, dass sie auch für das Queren mit Fahrrädern geeignet sind, möglichst also über eine Breite von 2,5 m.

In Geschäftsstraßen, die nicht als Fußgängerbereich oder Verkehrsberuhigter Bereich gestaltet werden können, bietet eine „Shared Space“-Lösung gute Möglichkeiten, bei der auch höhere Kfz-Verkehrsmengen tolerierbar sind. In den Niederlanden, der Schweiz und Österreich sind damit (dort als Begegnungszone bezeichnet) sehr gute Erfahrungen gemacht worden. In Deutschland hat Duisburg sehr erfolgreich diese Möglichkeit genutzt. Damit kann dem erhöhten Querungsbedarf eines hohen Fußverkehrsaufkommens Rechnung getragen werden. In der StVO fehlt allerdings (noch) ein entsprechendes Instrumentarium zur rechtssicheren Beschilderung dieser Bereiche. Hier wird unterschieden zwischen „Verkehrsberuhigten Bereichen“ (mit vorgeschriebener Schrittgeschwindigkeit) und sog. „Verkehrsberuhigten Geschäftsbereichen“, die als Tempo-20-Zone ausgewiesen sind.

Auch ohne vollständige Umgestaltung können Gehwege über die Fahrbahnen der zu querenden Straßen fortgeführt werden. Dies vor allem dort, wo der Fußverkehr im Längsverkehr einen höheren Stellenwert hat, wie beispielsweise entlang von Geschäftsstraßen oder auf wichtigen Fußverkehrsverbindungen in Richtung der Ortskerne.

Querungen im Quartier: Gehwegaufweitung, Parkstandsunterbrechung und Aufpflasterung

Innerhalb von Quartieren sind es weniger die Fahrgeschwindigkeiten, sondern auch parkende Fahrzeuge, die das Queren stören. Hinzu kommen insbesondere in Quartieren aus dem Städtebau der 70' er Eckausrundungen von Kreuzungsbereichen, die eine Fahrdynamik und erhöhte Geschwindigkeiten ermöglichen, die in vollständigem Kontrast zur Wohnfunktion im unmittelbaren Umfeld stehen.

An diesen Stellen sind Gehwegaufweitungen, also das Vorziehen des Gehwegs in den Straßenraum hinein, ein sehr gutes Mittel, um den Straßenraum besser zu strukturieren und vor allem um für zu Fuß Gehende die zu querende Distanz deutlich zu reduzieren. Als bauliches Element zur Verkehrsberuhigung wirken sie geschwindigkeitsdämpfend. Bei serieller Wiederholung ergibt sich so ein Alleecharakter und eine gute Sichtbarkeit der Querungsstellen. Um die vorteilhaften Sichtbeziehungen zu wahren, sind sie gegen Zuparken zu sichern.

Die Wirksamkeit kann durch Teil- und Kreuzungsaufpflasterungen erheblich gesteigert werden. In beiden Fällen ist vorteilhaft, wenn der Parkdruck auch durch Maßnahmen der gebietsbezogenen Parkraumbewirtschaftung vermindert werden kann.

Eine besondere Problematik ergibt sich, wenn beiderseits der Fahrbahn die neben parkenden Autos die verbleibenden Gehwegbreiten zu schmal sind. Dann empfiehlt sich die Umwandlung der Straßen in Verkehrsberuhigte Bereiche, damit sicheres Gehen in Längsrichtung im Bereich der ehemaligen Fahrbahn auf einer Mischfläche möglich wird.

Bei allen diesen bewährten Verkehrsberuhigungselementen ist es wichtig, auch Netzaspekte zu beachten, damit sich durch serielle Aneinanderreihung solcher Maßnahmen attraktive Fußwegnetze und u.U. auch Flaniermeilen ergeben, die dann sinnvollerweise auch mit exklusiven Fußwegen in Grünanlagen oder mit Fußgängerstraßen kombiniert werden.

Konkrete Anwendungsbeispiele

Im Bereich von Bushaltestellen werden in Neuss ganz überwiegend entsprechende Querungsmöglichkeiten angeboten. Insbesondere in Wohnquartieren sind Gehwegaufweitungen im direkten Umfeld von Haltestellen geeignet, um die Geschwindigkeit des Fahrverkehrs zu dämpfen. Auch die Haltestellen selbst lassen sich als Buskaps vorziehen, um die Fahrbahn punktuell zu verengen.

Innerstädtisch ist der Benno-Nußbaum-Platz an der Drususallee/Erfstraße ein positives Beispiel für umwegarme und bevorrechtigte Querungen, der Kreisverkehr wirkt dabei geschwindigkeitsdämpfend. Als negatives Beispiel folgt unmittelbar die fehlende Fortführung über den Hamtorwall in Richtung Hamtor-/ Sebastianusstraße; die Fußgängerampel liegt rund 20 Meter abseits, sodass sich für die gesicherte Querung ein Umweg über 50 Meter und rund 1 Gehminute ergibt.

Rundum-Grün-Kreuzungen können in Neuss dort geschaffen werden, wo die Querungswege durch Reduzierung der Fahrbahnzahl und Fahrspurbreite verkürzt werden können. Auch aus städtebaulichen Gründen ist eine prinzipielle Überprüfung überdimensionierter Knotenpunkte angezeigt. Gut geeignet sein könnten die Venloer Straße (Furth) in Höhe Geulenstraße/

Neusser Weyhe oder die Weber-/Weingartstraße in Höhe Schillerstraße (Dreikönigenviertel), vor allem, da sich in unmittelbarer Nähe Bushaltestellen befinden. Allein daraus resultiert schon ein erhöhter Querungsbedarf.

In Neubaugebieten sollten von Anfang an Verkehrsberuhigte Bereiche und auf Wohnsammelstraßen Aufpflasterungen eingesetzt werden, wie beispielsweise Am Linckhof in Allerheiligen.

Der Übergang von Uedesheimer Straße und Burgstraße in Norf ist ein Beispiel, in dem augenscheinlich zuvor überdimensionierte Eckausrundungen reduziert wurden, auch zu Gunsten der Außenflächen eines Cafés.

Förderfähigkeit (Stand 2022)

KfW Bank

IKU – Investitionskredit Kommunale und Soziale Unternehmen

Bundesministerium des Innern und für Heimat (BMI)

Städtebauförderung

Ministerium für Verkehr NRW

Förderrichtlinien (FöRiNah)

Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr NRW

Förderrichtlinien kommunaler Straßenbau (FöRi-kom-Stra)

Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz (BMUV)

Klimaschutzinitiative – Kommunale Klimaschutz-Modellprojekte

Land Nordrhein-Westfalen

Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement

1.3 	Fußverkehrs-Netzqualität	!!!		
Werkzeug-Komplex				
1.2 Querungsstellen für den Fußverkehr 5.2 Gestaltung öffentlicher Raum				
Umsetzung				
<i>Zeitrahmen</i>				
2022	2025	2030	2035	2040
				
<i>Raumeinheit Gesamtstadt</i> Äußere Stadtteile, Kernstadt	<i>Akteure</i> Stadtplanung, Straßenverkehrsamt, Ordnungsamt, Fuss.e.V., Öffentlichkeitsarbeit			
<i>Aufwand</i>				
Finanziell 	Organisatorisch 			
Maßnahme & strategische Bedeutung				
<i>Anlass / Hintergrund</i>				
<p>Während für alle anderen Verkehrsarten differenzierte Netzstrukturen entwickelt wurden mit prominenten Hauptachsen bis hin zur kleinsten Anliegerstraße, gibt es für den Fußverkehr bislang kaum differenzierte Netzplanungen, in denen auch Hauptachsen des Fußverkehrs mit breiten Gehwegen oder sogar ohne jeden Autoverkehr angeboten werden auf denen das Gehen sicher und komfortabel ist und darüber hinaus vor allem auch Spaß macht. Häufig liegen nur Mindestmaße vor, die bereits für zwei Personen nebeneinander oder mit Gepäck für ein komfortables Gehen zu schmal sind.</p> <p>Solche neuen Netzstrukturen orientieren sich zunächst an der Menge des Fußverkehrs (Querschnittsbelastung) und der städtebaulichen Funktion der jeweiligen Straße und Verbindung. Aber auch Straßen mit weniger Fußverkehrsdichten benötigen eine ausreichende Qualität.</p> <p>Zu deren Förderung reichen keine singulären und punktuellen Maßnahmen, wie beispielsweise ein zentraler Fußgängerbereich, vielmehr braucht es hierfür zusammenhängende Netze, die alle Quartiere einbeziehen. Sie verbinden Wohnstandorte mit den Zielen der täglichen Versorgung, mit aufkommensstarken Zielen wie Schulen, Einkaufsagglomerationen, Arbeitsplatzkonzentrationen und Freizeitzielen, sowie diese untereinander.</p> <p>Ganz elementar ist, dass es beim Fußverkehr nicht allein um die rein verkehrstechnische Qualität der Verkehrsflächen geht, sondern vor allem um die visuelle Qualität des öffentlichen Raumes. Hier spielt städtisches Grün eine maßgebliche Rolle, mit Alleen, Grünstreifen und</p>				

darüber hinaus interessanten Wegen längs belebter Schaufensterfronten. Der Mensch geht mit den Füßen und flaniert mit den Augen.

Der Fußverkehr ist kein reiner Kurzstreckenverkehr und seine Leistungsfähigkeit wird zu leicht unterschätzt. Viele Menschen gehen gerne auch längere Entferungen, vor allem dann, wenn die Wege schön sind. Daher sind auch die Wege in Parks und Grünanlagen sowie am Bebauungsrand, auch in freier Natur, sehr wichtig für den Fußverkehr und nach Möglichkeit sinnvoll innerhalb dessen Netze zu berücksichtigen.

Ein wichtiges Element für Fußverkehrsachsen ist die Ausstattung der Straßen mit Bänken, weil es neben dem fließenden Fußverkehr auch den „ruhenden Fußverkehr“ gibt, also das Stehen und Sitzen im öffentlichen Raum, den Aufenthalt. Neben ausreichend Platz benötigen Gehwege hierfür eine angemessene Ausstattung. Der Fußverkehr belebt somit Straßen und Plätze, ohne Gehende und Stehende bzw. sitzende Menschen wirken Straßen öde und leer, es entsteht dann leicht soziale Unsicherheit.

Aus solchen Überlegungen hat die Stadt Paris als europaweites Vorbild das Konzept der 15-Minutenstadt entwickelt, in dem alle wichtigen Versorgungsangebote im Quartier innerhalb von 15 Minuten fußläufig erreichbar sein sollen, um den Fußverkehr für das alltägliche Leben in der Stadt zur dominanten Verkehrsart zu machen. Dieses Konzept wird mittlerweile von immer mehr Städten kopiert, als Basis für strategische Verkehrs- und Stadtentwicklungsplanung. Im deutschen Planungsdiskurs entspricht dem das Konzept der Nahmobilität.

Handlungsempfehlung & Zielsetzung

Für den Fußverkehr sind attraktive Bedingungen auf Ebene der Stadtteile und Quartiere herzustellen. Dies umfasst verschiedene Dimensionen.

Hinsichtlich der Gestaltung des Straßen- und des öffentlichen Raumes betrifft dies vorrangig ein barrierefreies Netz, in dem entweder im klassischen Separationsprinzip die beidseitigen Gehwege immer mindestens 2,50 m breit sind, in Geschäftsstraßen auch 3 m. Oder bei schmaleren und zugeparkten Gehwegen die bisherigen Fahrbahnen als verkehrsberuhigte Bereiche umgenutzt werden, um überall dort sicheres Gehen in Längsrichtung zu ermöglichen, wo die Restbreiten der Gehwege für Begegnungs-Fußverkehr zu schmal sind, so dass der Fußverkehr bereits heute teilweise in die bisherigen Fahrbahnen ausweicht.

Im Quartier erlauben die meist geringen Kfz-Verkehrsstärken und die anzustrebenden geringen Fahrgeschwindigkeiten eine solche Mischnutzung. Hinweise hierzu finden sich im Steckbrief 5.2 zur Straßenraumgestaltung.

Bei der Bauleitplanung für neue Quartiere ist es wichtig, die Baublöcke nicht zu groß anzulegen, damit der Fußverkehr nicht zu Umwegen längs der Baufluchten gezwungen wird. Engmaschige Straßennetze bieten mehr Wegeoptionen als grobmaschige, was wiederum der Umwegempfindlichkeit des Fußverkehrs Rechnung trägt. Solche internen Wegenetze müssen in die Fußwegweisung einbezogen werden.

Zu prüfen ist, ob sich bei Bedarf zusätzliche Wegeverbindungen durch Einbeziehung von zunächst nicht öffentlichen Flächen in die Wegenetzplanung schaffen lassen, um die Netze

durchlässiger zu machen. Dies kann durch den Erwerb entsprechender Flächen oder das Aushandeln von Wegerechten geschehen.

Wesentlich gewinnen kann der Fußverkehr durch die Erreichbarkeit von Läden und anderer Versorgungseinrichtungen innerhalb der Stadtteile. Diese Dezentralität ist am ehesten möglich, wenn die oft übliche Massierung großflächiger Einzelhandelsstrukturen am Stadtrand und im suburbanen Umland verhindert werden kann.

Ankerpunkte für dezentrale Einzelhandelsentwicklungen und zugleich Kristallisierungspunkte für gut funktionierende öffentliche Räume können geschaffen werden, wenn an mehrarmigen Kreuzungen einzelne Fahrtrichtungen „abgehängt“ werden oder wenn längere Straßen in ihrer Mitte durch Netztrennungen „abgehängt“ und die so gewonnenen Flächen für eine Platzgestaltung genutzt werden kann. Durch eine Folge solcher Maßnahmen können dann quartiersinterne oder auch quartiersübergreifende Hauptverbindungen geschaffen werden.

Generell tragen Bäume in besonderem Maße zur stadtgestalterischen und straßenräumlichen Verbesserung bei, geben dem Fußverkehr Orientierung und bieten vor allem bei großer Hitze sommerlichen Schatten. Daher sind Alleen ein wichtiges Element der Fußwegenetzplanung im Quartier, je nach Straßenbreite und Kfz-Verkehrsmenge als ein- oder zweireihige Allee, als Folge von markanten Einzelbäumen an Querungsstellen oder von Baumgruppen an Plätzen und platzartigen Aufweitungen.

Konkrete Anwendungsbeispiele

In der Kernstadt bestehen einige historische Alleen vor allem im gründerzeitlichen Städtebau, jedoch fehlen durchgängige Alleestrukturen. Mit deren Fortführung und Verknüpfung lassen sich neue Flaniermeilen schaffen (siehe Werkzeugsteckbrief 1.1).

Auf Ebene der Ortsteile können Neupflanzungen von Bäumen wichtige Fußverkehrsverbindungen abbilden und zu grünen Achsen weiterentwickeln.

Für einen flächigen Einsatz entsteht damit auch die Notwendigkeit einer mittelfristig orientierten Baumbedarfsplanung, die auch klimapolitischen Bedarfen folgt.

„Wanderalleen“ können als planungsdidaktische Hilfsmittel die Maßnahmen im Vorlauf bereits anschaulich machen. Mobile Baumtröge mit kleinwüchsigen Bäumen können die verschiedenen (Baum-) Konstellationen vorab gut simulieren. Ergänzen lässt sich dies durch mobil einsetzbares Stadtmobiliar (von Bänken und Sonnenschutz).

Förderfähigkeit (Stand 2022)

Ministerium für Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen

Zuwendung zur Anpflanzung von neuen und Ergänzung bestehender Alleen

Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz

Bundesprogramm Biologische Vielfalt

Land Nordrhein-Westfalen

Gemeinsamer Projektaufruf „Starke Quartiere – starke Menschen“

KfW Bank

IKK – Energetische Stadtanierung – Quartiersversorgung

Bundesministerium des Innern und für Heimat

Städtebauförderung

Ministerium für Verkehr NRW

Förderrichtlinien (FöRiNah)

Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr NRW

Förderrichtlinien kommunaler Straßenbau (FöRi-kom-Stra)

1.4 	Leitsystem für den Fußverkehr				
Werkzeug-Komplex					
1.1 Hauptachsen Fußverkehr / Flaniermeilen 1.3 Fußverkehrs-Netzqualität					
Umsetzung					
<i>Zeitrahmen</i>					
2022	2025	2030	2035	2040	
<i>Raumeinheit</i>		<i>Akteure</i>			
Gesamtstadt		Stadtplanung, Straßenverkehrsamt, , Ordnungsamt, Verkehrswacht, Fuss.e.V.			
<i>Aufwand</i>					
Finanziell		Organisatorisch			
					
Maßnahme & strategische Bedeutung					
<i>Anlass / Hintergrund</i>					
<p>Der Fußverkehr wird in der gesamtstädtischen Wegweisung sträflich vernachlässigt. Allenfalls gibt es im Bereich der Innenstädte sehr selektiv auf prominente Ziele ausgerichtete Wegweiser. Für deren Form und Inhalte bestehen keine Standards. Jede Stadt hat deshalb eine eigene Praxis hinsichtlich der Art der gewegweisten Zielorte, der Form der Wegweiser und des Umgriffs von in die Wegweisung einbezogenen Gebieten. Dies entspricht jener Situation der Radwegweisung bis in die 1980er Jahre, als auch hier noch ein Wildwuchs unterschiedlicher Logiken anzutreffen war, ehe die FGSV einheitliche Standards festsetzte, die die Bundesländer ihrerseits in eigene Regelwerken weiterführten.</p>					
<p>Bereits Mitte der 1980er Jahre war Neuss neben Bochum Modellgebiet für eine innovative Radverkehrswegweisung, die erste Methoden und Standards der Radwegweisung erprobte. Das Projekt wurde seinerzeit vom Landesverkehrsministerium finanziert und vom ILS wissenschaftlich begleitet. Hier bestünde ein attraktiver Bezug, um auch in der Fußwegweisung in einem vergleichbaren Prozess eine führende Rolle einzunehmen.</p>					
<p>Vorbild für eine durchgängige und einheitliche Fußwegweisung ist die Schweiz, die schon Ende der 1970er Jahre für dieses Thema ein eigenes Gesetz erlassen hat, auf dessen Grundlage im gesamten Land in Städten und Dörfern, innerorts wie außerorts eine Wegweisung erfolgte, mit kleinen gelben Pfeilwegweisern mit Ziel- und Entfernungsangaben.</p>					
<p>Die Fußwegweisung ist ein Instrument, um das zu Fuß gehen verstärkt als Verkehrsmittel für Alltagswege zu verankern. Denn Distanzen werden häufig überschätzt und sind keinesfalls zwingend an andere Verkehrsmittel als die Füße gebunden. Viele Ortskerne oder</p>					

Versorgungseinrichtungen innerhalb der Stadtteile lassen sich so auch in 10 bis höchstens 15 Minuten zu Fuß erreichen. Die wegweisende Beschilderung sensibilisiert hierfür, hebt die Netze des Fußverkehrs hervor und verankert sie in der Wahrnehmung – und unterstreicht letztlich dessen Stellenwert für den Alltagsverkehr.

Zunächst mag eingewendet werden, dass heute jedes Smartphone eine eigene Navigations- und Kartenapp bereitstellt. Diese bietet aber nur einen individuellen Zugang. Wegweiser sind dagegen ein wichtiger Bestandteil des öffentlichen Raumes und Basis einer kollektiven räumlichen Orientierung. Sie stellen räumliche Zusammenhänge dar und erleichtern das Denken in Netzen, statt in einzelnen Routen. Keineswegs wurde auch die Kfz-orientierte Wegweisung mit Aufkommen der Navigationsgeräte abgeschafft, sondern wird ebenfalls fortlaufend angepasst.

Ein weiterer Einwand ist durchaus relevant, nämlich die Angst vor einem „Schilderwald“, also der (optischen) Überfrachtung des öffentlichen Raumes. Fußwegweiser können im Format wegen der geringen Gehgeschwindigkeit jedoch kleiner als Radwegweisungen dimensioniert werden, sie müssen letztlich geeignet sein, um alle Ziel- und Entfernungsangaben aufzunehmen. Schildermasten sind bereits über die reguläre Straßenverkehrsbeschilderung vorhanden und können meist auch für die Fußwegweisung genutzt werden.

Handlungsempfehlung & Zielsetzung

Orientierung für das gesamte Wegweisungsthema kann die Wegweisung für den Kfz-Verkehr bieten, die immer flächendeckend im gesamten klassifizierten Straßennetz und darüber hinaus auch im Netz der sonstigen innerörtlichen Verkehrs- und Hauptverkehrsstraßen praktiziert wird, mit einheitlichen Logiken für die Zielangaben und Entfernungsangaben, sowie deren administrativen Routinen für die Erstellung und Pflege des Systems.

Für die Fußverkehrswegweisung ist wichtig, dass die bisherige räumliche und inhaltliche Selektivität (wenige Ziele, nur kleine Gebietsumgriffe, vorwiegend innerstädtisch) aufgegeben wird und die Wegweisung flächendeckend im gesamten Stadtgebiet Anwendung findet. Wegen der feinerschließenden Funktion des Fußverkehrs muss die Wegweisung auch die Quartiersnetze innerhalb der einzelnen Stadtteile einbeziehen und darf sich dort nicht nur auf einzelne Hauptverbindungen beziehen. Im Sinne einer Förderung des Fußverkehrs soll der angestrebte Standard in viel höherem Maße die alltäglichen Wege adressieren.

Für die einzubeziehenden Ziele sind folgende Kategorien wichtig:

- Bahnhöfe und Haltestellen als wichtige Verkehrseinrichtungen
- Gemeinbedarfseinrichtungen wie Schulen, Sportanlagen, Kliniken, Verwaltungseinrichtungen, Gemeindehäuser, Kirchen, Freizeiteinrichtungen
- Zentren und Nebenzentren, Einzelhandelsagglomerationen
- Sehenswürdigkeiten
- Quartiere, Stadtviertel, Ortsteile
- Gewerbegebiete bzw. wichtige Gewerbebetriebe
- Naherholungsziele

Fußwegweiser können im Format wegen der geringen Gehgeschwindigkeit kleiner als Radwegweiser dimensioniert werden, müssen aber groß genug sein, um die Zielangaben und Entfernungsangaben aufnehmen zu können.

Die Aufstellung der Fußwegweiser kann sehr gut genutzt werden, um das Thema Fußverkehrsplanung und Netzdifferenzierung des Fußwegenetzes zu popularisieren und dessen mediale Präsenz zu erhöhen.

Sinnvoll ist, die Fußwegweisung mit dem Informationsangebot an Haltestellen des ÖPNV zu kombinieren. Ein Umgebungsplan in zwei Ausschnittdimensionen an jeder Haltestelle wäre ein geeigneter Qualitätsmaßstab. Auch bei den Fußwegweisern macht es Sinn, an relevanten Knoten im Fußwegenetz Übersichtstafeln mit Planausschnitten und Netzinformationen zu platzieren, unter Umständen auch mit Luftbildausschnitten. Dadurch kann der ÖPNV als „Schlüssel zur Stadt“ beworben werden, wobei die Fußverkehrswegweisung dann als gedankliches Rückgrat zur Orientierung innerhalb der Stadt dient.

Insofern ist perspektivisch eine flächige Fußverkehrswegweisung zu entwickeln, mit abgestimmter Systematik und einem Layout, das durchaus auch Lokalkolorit tragen darf. Die standortbezogene Konkretisierung anhand eines Modellsektors kann als erste überschlägige Grundlage für eine gesamtstädtische Aufwandsermittlung herangezogen werden.

Konkrete Anwendung

Im Zuge eines Pilotprojekts kann eine wegweisende Beschilderung exemplarisch für einen Sektor von der Stadtmitte bis an den Strand erfolgen. Insbesondere die LAGA ist hierfür geeignet, da das Gelände zwar in Stadtrandlage liegt, aber dennoch bestens durch den ÖPNV angebunden wird.

Um über den reinen Veranstaltungskontext hinaus eine dauerhafte Wegweisung (auch unter Berücksichtigung der Alltagsziele) zu implementieren, kann beispielsweise ein Korridor vom S-Bahnhalt Neuss-Süd zum Gelände berücksichtigt werden. Für die Wohngebiete im Umgriff kann die Wegweisung dann zusätzlich im oben beschriebenen Sinne erfolgen.

Förderfähigkeit (Stand 2022)

KfW Bank

IKU – Investitionskredit Kommunale und Soziale Unternehmen

Bundesministerium des Innern und für Heimat

Städtebauförderung

Ministerium für Verkehr NRW

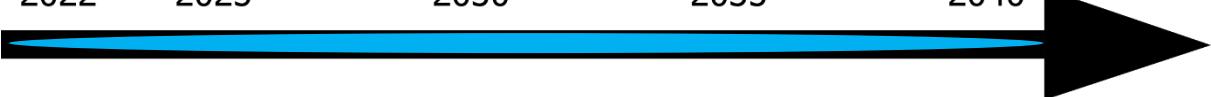
Förderrichtlinien (FöRiNah)

Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr NRW

Förderrichtlinien kommunaler Straßenbau (FöRi-kom-Stra)

Land Nordrhein-Westfalen

Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement

1.5 	Sicherheit und Qualität im Fußverkehr: Schulwegsicherung, Fußverkehr-Checks und Verkehrsschauen			
Werkzeug-Komplex				
1.2 Querungsstellen für den Fußverkehr 1.3 Fußverkehrs-Netzqualität				
Umsetzung				
<i>Zeitrahmen</i>				
2022	2025	2030	2035	2040
				
<i>Raumeinheit</i> Gesamtstadt	<i>Akteure</i>			
	Stadtplanung, Straßenverkehrsamt, Ordnungsamt, Verkehrswacht, Polizei, Fuss.e.V.			
<i>Aufwand</i>				
Finanziell	Organisatorisch			
				
Maßnahme & strategische Bedeutung				
<i>Anlass / Hintergrund</i>				
Verkehrs(un)sicherheit verdient politische und administrative Priorität. Dabei geht es nicht nur um das objektiv und statistisch messbare Unfallgeschehen in der deutschen Klassifizierung der Unfallschwere und Unfallbeteiligung. Denn es gibt eine hohe Dunkelziffer von nicht erfassten Unfällen, die zu erheblichen Abweichungen der amtlichen, polizeilich basierten Unfallstatistiken und der seitens der Versicherer registrierten Unfälle führt.				
Über das objektive Unfallgeschehen hinaus geht es auch um die subjektive Angst vor Unfällen und um den aus der Verkehrsteilnahme resultierendem Stress. Beides sind Faktoren für das individuelle Verkehrsverhalten und die eigene Verkehrsmittelwahl.				
So wie es im Öffentlichen Raum typische Angsträume gibt, die primär in sozialen Kontexten Unwohlsein verursachen (z. B. Unterführungen, dunkle Ecken), so gibt es im Verkehrsraum angstbesetzte Straßentypen, vornehmlich in Form von Hauptverkehrsstraßen mit hoher Kfz-Verkehrsdichte und hohen Fahrgeschwindigkeiten, oder auch relativ überhöhte Geschwindigkeiten im Nebenstraßennetz.				
Darüber hinaus sind die verschiedenen Verkehrsmittel selbst in unterschiedlichem Maße angstbesetzt. Dies gilt für das Gehen und Radfahren wegen der ungeschützten Exposition gegenüber einem gefahrverursachenden, dichten und schnellen Kfz-Verkehr, darunter insbesondere der Lkw-Verkehr. (Es gilt in erhöhtem Maße für das Radfahren, wenn im				

fließenden Verkehr eine Orientierung zwischen unterschiedlichen Führungsformen notwendig wird oder wenn Sicherheitsabstände (mitunter auch baulich bedingt) unterschritten werden).

Subjektiv weniger angstbesetzt ist der Autoverkehr wegen seiner stabilen Statik und der „wehrhaften“ Karosserie.

Vor diesem Hintergrund muss angesichts der wachsenden politischen und administrativen Priorität der „Vision Zero“ im Sinne eines unfallfreien Verkehrs, die kommunale Verkehrssicherheitsarbeit stete Priorität haben. Hierfür wurden einige Formate aktiver kommunaler Verkehrssicherheitsarbeit entwickelt.

Schulwegsicherung

Die Schulwegsicherung verdient eine verstetigte Bearbeitung, dies ergibt sich neben der Sicherheitsthematik bereits aus der Anzahl der zu berücksichtigenden Standorte. Selbständig zurücklegbare und zurückgelegte Schulwege sollten normativer Standard bleiben, aufgrund der gesundheitlichen, der pädagogischen und nicht zuletzt der entwicklungspsychologischen Bedeutung dieser ersten selbständigen Mobilität.

Zudem kann sich hiermit auch eine Prägung für das in späteren Jahren präferierte Mobilitätsverhalten ergeben, mit einer gewissen Bindung an oder zumindest selbstverständlicheren Nutzung der Verkehrsmittel des Umweltverbunds. Abschließend gilt, dass eine für Kinder sichere Verkehrsinfrastruktur zweifellos auch für alle übrigen Verkehrsteilnehmenden sicher sein wird.

Schulwegplanung ist häufig partizipativ angelegt und berücksichtigt neben den kommunalen Ämtern dann auch die Schulen und mittelbar deren Kollegen sowie die Elternpflegschaften. Die Einbindung der Schüler*innen muss sich nicht auf deren gewählte Vertretungen beschränken, sondern kann im Rahmen von Aktionstagen auch ganze Klassenverbände wechselweise berücksichtigen. Ein solch pädagogischer und partizipativer Ansatz ist natürlich lohnenswert, gleichzeitig aber auch personalintensiver als eine rein an fachlichen Fragen orientierte Vorgehensweise.

Kern und planerisches Ziel sind Schulwegpläne für die jeweiligen Schulstandorte und damit die Ausweisung geeigneter Routen im Straßennetz als eher ungefährlich, oder eben die Identifikation und Kennzeichnung potenzieller Gefahrenpunkte. In gedruckter Form sind die Pläne ein niederschwellig zugängliches Medium. Darüber hinaus werden mitunter auch besondere Markierungen der empfohlenen Schulwegrouten (z. B. mit farbigen Fußsymbolen) im Straßenraum realisiert.

Der Charme einer institutionalisierten Schulwegplanung liegt darin, dass diese auch mit anderen Elementen der Fußverkehrsförderungen oder der Gestaltung von Straßenräumen mitgedacht und fortgeführt werden kann. Schulwege konzentrieren sich zwar stärker auf die Zuwegungen und Achsen zu den jeweiligen Standorten. Hier lassen sich relevante Orte für Umbaumaßnahmen oder bestimmte strassenverkehrsrechtliche Anordnungen benennen. Innerhalb der Quartiere ist die Verkehrsproblematik meist relativ weniger akut. Dort können dann die im Steckbrief beschriebenen Maßnahmen zur Gestaltung des öffentlichen Raumes

greifen, sodass sich hier eine Summe an kleinteiligen Aufwertungen fortführen lässt, ohne auf gesamthafte, bauliche Maßnahmen zurückzugreifen.

Weiterhin kann sich die Schulwegplanung die Anordnung und Gestaltung von schulnahen ÖPNV-Haltestellen zum Thema machen. Hier ergeben sich häufig Mengenprobleme im Passagieraufkommen und auf den Warteflächen, die zu besonderen Sicherungsanstrengungen Anlass geben. Dies kann geschehen durch Umbaumaßnahmen (mehr Fläche durch Kapgestaltung), Absperrgittern, Achtungsbeschilderungen und Tempolimits.

Die Schulwegsicherung gewinnt mit der Zunahme des Phänomens der Elterntaxi weiter an Bedeutung und Dringlichkeit. Mit dem vermehrten Bringen und Holen der Kinder per Pkw entstehen weitere Mengenprobleme.

Die Schulstandorte weisen in der Regel eine städtebaulich integrierte (oder zumindest arrondierte) Lage auf, mit dem Ziel einer selbstständigen Erreichbarkeit. Entsprechend ist das Netz der Erschließungsstraßen nicht geeignet, im in Spitzenzeiten ohnehin stark frequentierten Schulumfeld eine größere Zahl an Pkw abzuwickeln. Neben überhöhten Geschwindigkeiten führen auch Rangieren und Wenden (unter morgendlichem Zeitdruck) zu erhöhtem Gefährdungspotenzial. Bring- und Holbereiche abseits der Schulen sind (als zweitbeste Lösung) der Versuch eines pragmatischen Umgangs mit diesem Phänomen, wobei Halteverbotsanordnungen oder (zeitlich begrenzte) Durchfahrtsverbote unterstützend wirken.

Bestimmte Gefahrenpunkte können durch in den Stoßzeiten des Schülerverkehrs durch Schülerlotsen gesichert werden.

Fussverkehrs-Checks

In ähnlicher Form, aber institutionell weniger verankert und daher seltener und punktueller angewandt, werden durch die zuständigen Ämter gemeinsam mit der Zivilgesellschaft (Verbände wie Verkehrswacht, Fuss. e.V. und VCD sowie interessierte Bürger*innenschaft) Fußverkehrchecks durchgeführt. Räumlich kann eine für den Fußverkehr besonders relevante Route oder ein gesamtes Quartier mit auffälligen Problempunkten begangen werden.

Thematisch geht es dabei nicht nur um Verkehrssicherheit, sondern auch um Fragen besonderer Behinderungen durch bauliche Mängel oder unpassende straßenverkehrsrechtliche Anordnungen, Mängel in der Wegweisung, fehlende Barrierefreiheit. Da es dafür keinen expliziten institutionellen Adressaten gibt, kann die zeitliche Frequenz und räumliche Dichte dieses Formats stark variieren, es gibt keine formelle Verpflichtung dazu. Ideal ist, wenn die mitwirkenden Behörden diese Checks als Lernprozess begreifen und ausgehend vom jeweiligen Einzelfall auch systemische Konsequenzen aus den analysierten Problemen und identifizierten Handlungsoptionen ziehen.

Das Format lässt sich beispielsweise andocken an den Prozess zur Entwicklung der Stadtteilzentren (außerhalb der Kernstadt), um diese attraktiv anzubinden und einzubetten.

Verkehrsschauen

In der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV StVO) zu § 45 Abs. 3 sind regelmäßige Verkehrsschauen zur Überprüfung der bestehenden Verkehrsanlagen und zur Beseitigung möglicher Gefahren im öffentlichen Verkehrsraum vorgeschrieben.

In der kommunalen Praxis wird die Aufgabe sehr unterschiedlich wahrgenommen hinsichtlich ihrer Häufigkeit, Intensität und Zielsetzung. Vielfacher Ausgangspunkt die Feststellung besonderer Auffälligkeiten im Unfallgeschehen. Traditionell wird dabei vor allem auf Unfälle im Kfz-Verkehr geachtet, erst in den letzten Jahren haben auch Unfälle mit Fußverkehrs- und Radverkehrsbeteiligung besondere Aufmerksamkeit gefunden.

Die bisherige Praxis ist meist „nachsorgend“ angelegt als Reaktion auf räumliche Unfallhäufungen. Eine präventive Praxis ist natürlich sinnvoller, erfordert aber weit höheren Aufwand, weil dann regelmäßig auch qualitative Methoden zur Anwendung kommen müssen, mit denen nach Konfliktpotenzialen im Straßennetz gesucht wird (z.B. Konfliktbeobachtung, Registrierung von Beinaheunfällen, präventive Verkehrsregelung und Verkehrsraumgestaltung).

Entscheidend ist hier die Frage der Beteiligung. Eine enge, mehr traditionelle Beteiligung bezieht nur die typischen Verantwortlichkeiten ein (Polizei, Straßenverkehrsbehörde, Planungs- und Tiefbauamt, teils auch Verkehrswacht), eine innovative Praxis beteiligt auch die typischen Betroffenengruppen wie Fußverkehrs- und Radverkehrsverbände, Seniorenverbände, Jugendverbände, Behindertenverbände. Dies bietet eher Raum, um neben rein technisch-infrastrukturellen oder rechtlichen Maßnahmen die Nutzungsdominanz des Kfz-Verkehrs grundsätzlicher zu diskutieren.

Handlungsempfehlung & Zielsetzung

Die partizipativen Formate zur allgemeinen Verbesserung der Verkehrssicherheit sowie zur zielgruppenbezogenen Verbesserung der Verkehrssicherheit sollten Verfestigung finden.

Sie gewinnen eine höhere systemische Wirksamkeit, wenn sie Bezug zu den Maßnahmen der Straßenraumgestaltung aufgreifen. Sie finden immer unter Beteiligung der lokalen politischen Gremien statt, da der nahräumliche Bezug des Fußverkehrs hierfür prädestiniert ist.

Konkrete Anwendungsbeispiele

Implementierung und Verfestigung einer Fußverkehrsplanung, ggf. auch im Verbund mit Kommunikationsaufgaben.

Verbindung des Programms zur Entwicklung der Stadtteil-/Ortskerne mit Fragen fußläufiger Erreichbarkeit.

Förderfähigkeit (Stand 2022)

Programm Fußverkehrchecks des Zukunftsnetz Mobilität NRW (/Ministerium für Verkehr) (die Stadt Neuss hat sich in den Jahren 2020/2021/2022 beworben und keinen Zuschlag erhalten)

KfW Bank

IKU – Investitionskredit Kommunale und Soziale Unternehmen

Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr NRW

Förderrichtlinien kommunaler Straßenbau (FöRi-kom-Stra)

Land Nordrhein-Westfalen

Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement

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 SrV¹ 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.

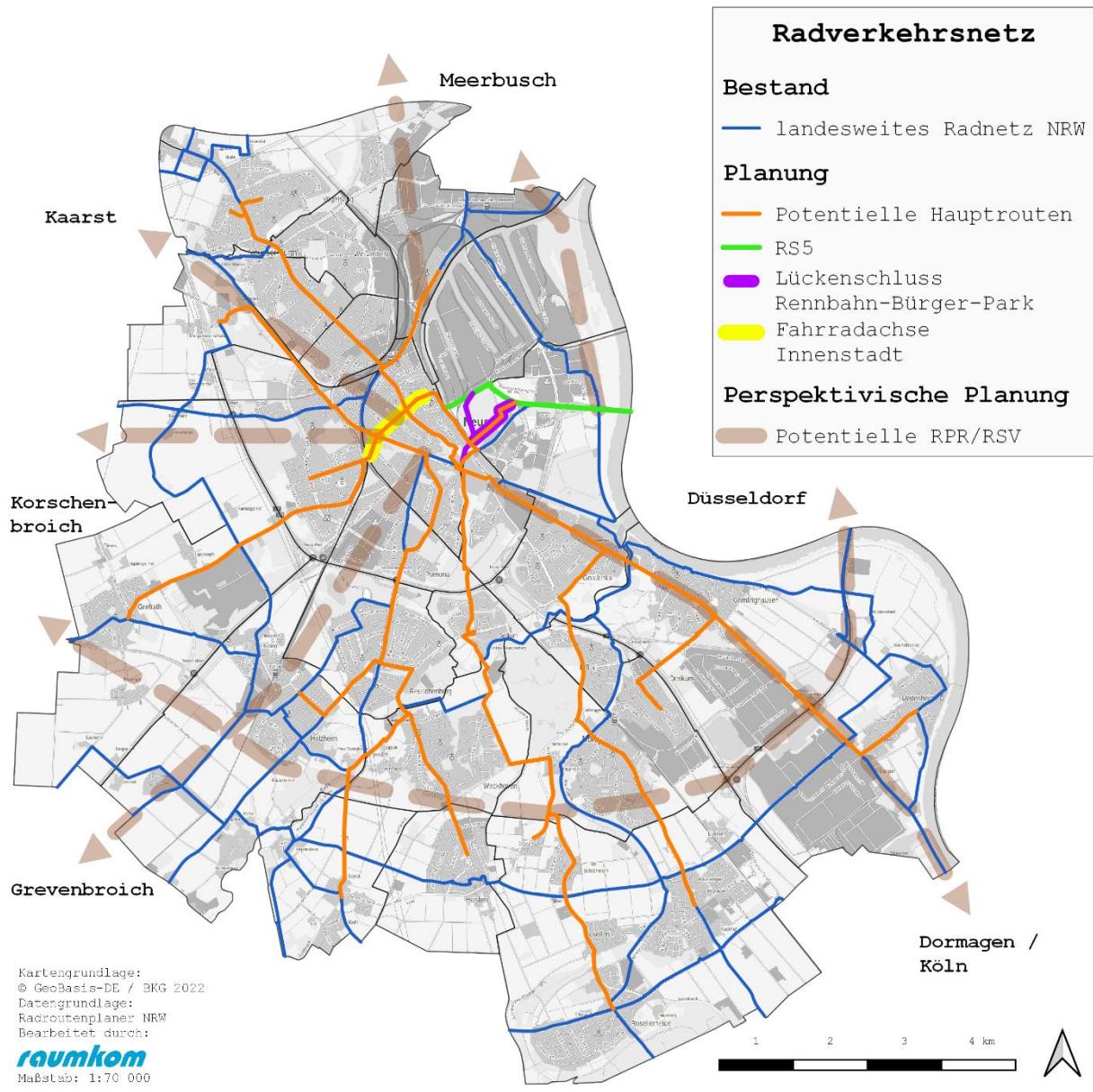
Insofern stellt der Radverkehr das zentrale Handlungsfeld für eine Verkehrsverlagerung (Modal Shift) in der Stadt Neuss dar. Er sollte dementsprechend prominent in den Fokus der Verkehrsplanung gerückt und priorisiert gefördert werden.

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).

¹ 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 1: Grundlage für ein hierarchisches Radverkehrsnetz der Stadt Neuss



Eigene Darstellung

Zeitgleich ist der Ausbau der Fahrradabstellanlagen unter Berücksichtigung der Entwicklungen im Zuge des neuen Parkraumkonzeptes der Stadt Neuss priorität 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).

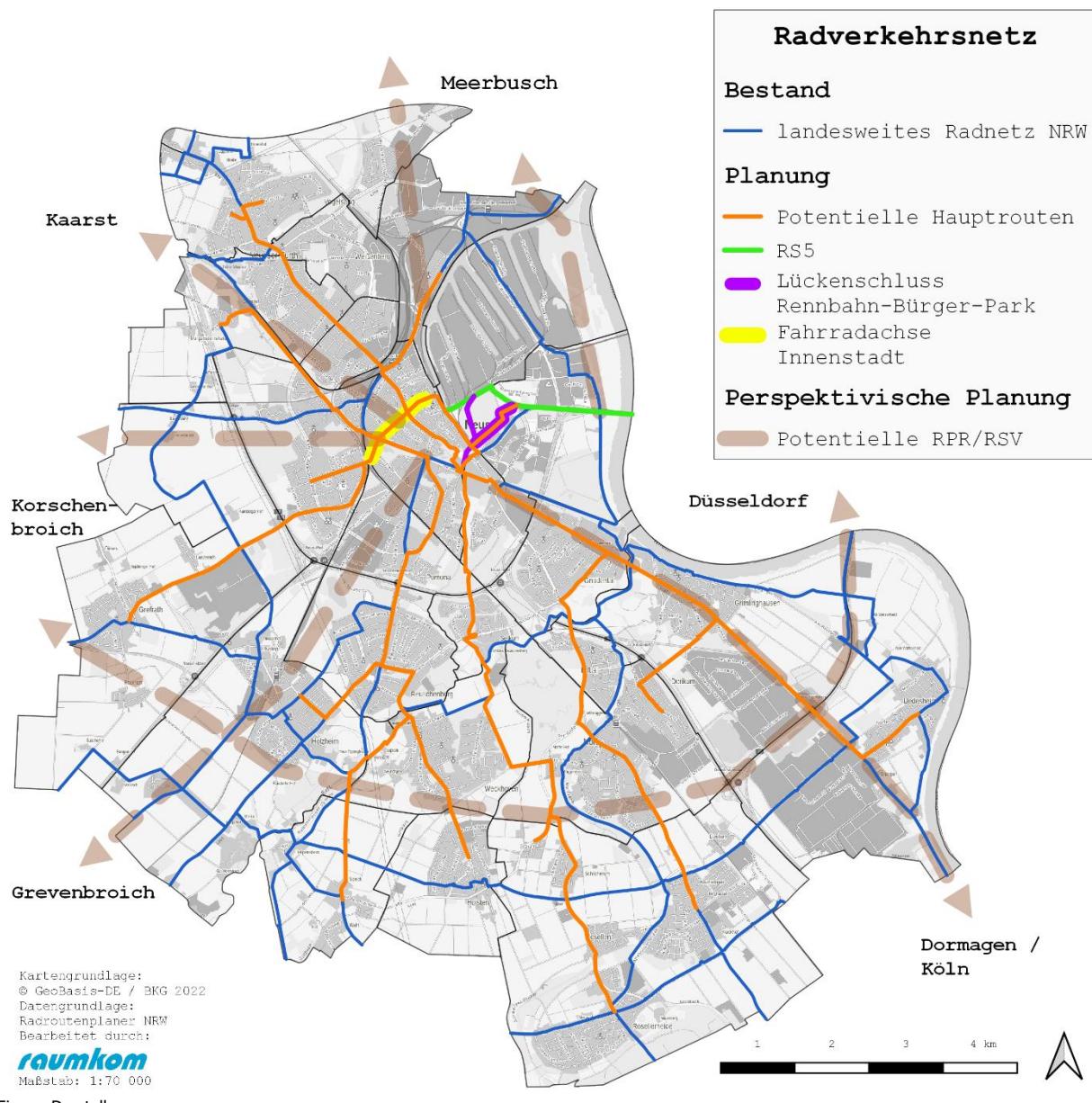
Die bereits guten Voraussetzungen zum Radfahren sind offenbar noch nicht im allgemeinen Bewusstsein der Neusser*innen angekommen. Daher ist es zu empfehlen, als eine der weiteren ersten Maßnahmen neben dem Handlungsfeld Radverkehr, die Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit rund um das Thema Fahrradfahren 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).

Abschnitts-Verzeichnis Radverkehr

2.1	Hierarchisches Radverkehrsnetz	43
2.2	Flächendeckende bedarfsgerechte Radabstellanlagen	47
2.3	Wegweisende Beschilderung von Radverkehrsanlagen	52
2.4	Reinigungs- und Winterdienst auf Radverkehrsanlagen	54
2.5	Integration des Bike-Sharing-Angebots in die städtische Gesamtmobilität	56
2.6	Optimierung der Wegeführung und des Abstellens von Fahrrädern an Einzelhandelsstandorten	59
2.7	Sichere Kreuzungs- und Abbiegegestaltung	61
2.8	Verkehrssicherheit im Radverkehr durch Tempoanpassungen des MIV	65

 2.1 Hierarchisches Radverkehrsnetz	!!!
Werkzeug-Komplex	
2.2 Flächendeckende Radabstellanlagen 2.3 Wegweisende Beschilderung 2.4 Reinigungs- und Winterdienst auf Radverkehrsanlagen 2.5 Integration Bike-Sharing in städtische Gesamtmobilität 2.7 Sichere Kreuzungs- und Abbiegegestaltung 2.8 Verkehrssicherheit im Radverkehr durch Temporeduzierungen des MIV	
Umsetzung	
<i>Zeitrahmen</i> <div style="display: flex; align-items: center; justify-content: space-around; width: 100%;"> 2022 2025 2030 2035 2040 </div> 	
Raumeinheit Gesamtstadt	Akteure Stadtplanung, Nachbarkommunen
Aufwand Finanziell	Organisatorisch
	
Maßnahme & strategische Bedeutung	
<i>Anlass / Hintergrund</i> <p>Aktuelle Radrouten im Stadtgebiet bilden noch kein stringentes, hierarchisches Radverkehrsnetz, welches die Bürgerinnen und Bürger intuitiv vor Augen haben, wie es das Straßennetz mit seinen klassifizierten Straßen erfüllt. Bürgerinnen und Bürger nutzen Wege, die sie aus eigenständiger Erkundung kennen und die ihnen als gut nutzbar und zielführend erscheinen. Radverkehr ist damit vom individuellen Testen und Erfahrungen sammeln abhängig und der Zugang zu den besten Radverbindungen nicht unmittelbar erkennbar.</p>	
<i>Handlungsempfehlung & Zielsetzung</i> <p>Um den Radverkehr flächendeckend zu fördern, gilt es ein umfangreiches Radverkehrsnetz zu installieren, d. h. zu planen, aufzubauen und bekanntzumachen.</p>	
Es gilt mehrere Netzebenen zu unterscheiden:	
<u>1. Überörtliche Radschnellverbindungen bzw. Radpendlerrouten</u>	
Die Ebene der überörtlichen Radschnellverbindungen und Radpendlerrouten bildet die überörtlichen Verbindungen in die benachbarten Städte und Zentren ab. Diese überörtlichen Verbindungen sind in interkommunaler Zusammenarbeit zu erarbeiten (siehe auch Radverkehrsplanung Rheinisches Revier).	

Abbildung 2: Gesamtdarstellung Radverkehrsnetz und Planungshorizonte



2. Hauptrouten

Die Hauptroutenebene besteht aus den Direktverbindungen der einzelnen Stadtteile mit der Innenstadt und den tangentialen Verbindungen der Stadtteile untereinander. Teilweise werden diese von den überörtlichen Radschnellverbindungen und Radpendlerrouten überprägt. Beinhaltet sind hier auch wichtige Lückenschlüsse wie Bürgerpark-Rennbahnpark mit einer reinen Fuß-/Radverkehrsbrücke Höhe Obertor über den Europadamm und der Umsetzung der Brücke Erftsprung zur Herstellung einer durchgängigen rheinparallelen Radverkehrsführung.

Auf dieser Routenebene ist mit dem meisten Radverkehr zu rechnen. Deshalb sollte diese im Hauptfokus des Ausbaus von Radinfrastrukturen stehen.

Abbildung 3: Fahrradstraßen (Drususallee) im Zuge der Fahrradachse Innenstadt



Stadt Neuss

Auf der Haupttroutenebene sollte dem Radverkehr gegenüber anderen Verkehrsträgern Vorrang eingeräumt werden und die Anzahl von Stopps, bedingt durch Querungen, Ampelanlagen etc., auf ein Minimum reduziert werden. Hier bietet sich die Fahrradstraße als Führungsform abseits von Hauptverkehrsstraßen besonders an. Wenn der Radverkehr aber, z.B. aus Gründen der Direktheit, an Hauptverkehrsstraßen geführt werden muss, gilt es hier andere, an die Situation angepasste Führungsformen zu wählen.

3. Erschließungsrouten

Die Erschließungsroutenebene erfüllt die Funktion der Quartierserschließung und dem Anschluss der Quell- und Zielpunkte für den Alltagsradverkehr. Es bildet den Zugang zum Radverkehrsnetz. Wenn die Voraussetzung flächendeckender Tempo 30 Zonen in den Wohnquartieren der Stadt Neuss erfüllt ist, dann besteht keine Notwendigkeit von einer weiteren Beplanung der Erschließungsroutenebene mit Radverkehrsanlagen. In besonderen Fällen kann von der Einrichtung von Fahrrad-Zonen oder Begegnungsflächen (Shared-Space-Flächen) Gebrauch gemacht werden.

In einem zweiten Schritt ist systematisch die Durchgängigkeit und der eingehaltene Ausbaustandard sowie die Führungsform zu überprüfen. Ebenso wichtig ist es Netzlücken (z.B. zwischen Eselspfad und Erftradweg) zu schließen, Führungsformen sowie die Knotenpunktführungen zu überprüfen und für den Radverkehr zu optimieren. Hierbei können Lösungen wie der Grüne Pfeil zum Rechtsabbiegen für Radfahrende eingesetzt werden. Der

Grundgedanke, der mit der Schaffung des Radverkehrsnetzes verknüpft sein muss, ist direkte und zügig befahrbare Radinfrastrukturen zu schaffen.

So steht am Ende ein klar definiertes Radverkehrsnetz, das unterschiedliche Ausbaustandards und geeignete Führungsformen aufweist. Dabei sind diese auf künftig deutlich größere Radverkehrsanteile hin zu dimensionieren und müssen ebenfalls der wachsenden Vielfalt an Fahrradtypen gerecht werden (z.B. Eignung von Querungsstellen/Mittelinseln für Lastenräder oder Anhänger).

Konkrete Anwendungsbeispiele

Fahrradstraßenachse in der Innenstadt

RS5: geplanter Radschnellweg Neuss – Düsseldorf

Lückenschluss Bürgerpark Rennbahnpark mit Fuß- und Radverkehrsbrücke Höhe Obertor

Lückenschluss rheinparallele Führung Erftsprung

Bestehende Radverkehrsplanung im Rheinisches Revier und vertiefte Untersuchung zu Radpendlerrouten in der Region Köln/Bonn

Dauerhafte Sicherstellung der Netzqualität und Befahrbarkeit bei temporären Eingriffen durch Baustellen, sowie Qualitätsmanagement zur Einhaltung der Standards

Förderfähigkeit (Stand 2022)

Ministerium für Verkehr NRW

Förderrichtlinien Nahmobilität (FöRi-Nah)

Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMVI)

Sonderprogramm Stadt und Land

Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMVI)

Innovative Projekte zur Verbesserung des Radverkehrs in Deutschland

Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr NRW

Förderrichtlinien kommunaler Straßenbau (FöRi-kom-Stra)

Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz (BMUV)

Klimaschutzinitiative – Klimaschutz im Radverkehr

KfW Bank

IKK – Nachhaltige Mobilität

Land Nordrhein-Westfalen

Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement

2.2 	Flächendeckende Radabstellanlagen	!!!
Werkzeug-Komplex		
2.1 Hierarchisches Radverkehrsnetz 2.3 Wegweisende Beschilderung		
Umsetzung		
<i>Zeitrahmen</i> 		
Raumeinheit Gesamtstadt	Akteure Stadtplanung, Tiefbaumanagement, Bevölkerung, Gewerbe, Einrichtungen / Institutionen	
<i>Aufwand</i> Finanziell  Organisatorisch 		
Maßnahme & strategische Bedeutung		
<i>Anlass / Hintergrund</i> <p>Im Stadtgebiet sind bereits an vielen wichtigen Punkten Fahrradabstellanlagen vorhanden. Allerdings sind diese oft von minderer Qualität und nicht mehr zeitgemäß in ihrer Ausstattung und gilt es sukzessive durch ein ästhetischeres Modell zu ersetzen. Sie stehen eher punktuell und zielnah bereit (Bildungseinrichtungen, Einzelhandel, Bahnhöfe), bieten aber in der Regel keinen Witterungsschutz und geringe Kapazitäten. In den zentralen Einkaufsbereichen gibt es auch dezentrale Abstellmöglichkeiten, bei denen nicht jede Abstellmöglichkeit direkt eingangsnah zu einem Einkaufziel positioniert ist. Um den Ein- und Ersatz von Fahrradabstellanlagen einheitlich zu optimieren und zu beschleunigen, gilt es zukunftsfähige Modelle zwischen Stadtplanung und TMN frühzeitig abzustimmen.</p>		
<i>Handlungsempfehlung & Zielsetzung</i> <u>Gesamtstadt:</u> <p>Wie oben dargestellt, ist die Anzahl an öffentlichen Fahrradabstellanlagen solide. Dennoch sollten an weiteren Standorten Angebote gemacht werden, die zum sicheren Abstellen einladen und damit Sicherheitsbedenken vieler Menschen überwinden; beispielhaft zu nennen sind Versammlungsstätten wie Schulen, Treffs und Kirchen, Sport- und Freizeitanlagen wie Sporthallen, Schwimmbäder und Parks oder gewerbliche Flächen wie Büro-, Verwaltungs- oder Betriebs- und Industriestandorte. Im Besonderen aber auch der Bahnhof mit seiner Radstation. Hier sollte das Angebot an Abstellanlagen ausgebaut bzw. optimiert werden. Dort, wo die Stadt nicht eigenständig handeln kann (z.B. Parkflächen des Einzelhandels) sollte im Sinne des</p>		

Betrieblichen Mobilitätsmanagements der intensive Austausch mit den jeweiligen Entscheidungsträgern gesucht werden.

Dabei ist es wichtig bei der Schaffung von Radabstellanlagen nach verschiedenen Nutzergruppen zu differenzieren, da je nach Nutzungszweck die Sensibilität gegenüber der Entfernung von Radabstellanlage zum Zielort variiert.

Als zentrale Gruppen von Nutzenden gelten hierbei Bewohnende der Stadt Neuss, beruflich Pendelnde (dazu zählen auch Schülerinnen und Schüler), Personen die im Freizeitverkehr mit dem Fahrrad unterwegs sind sowie Personen die zu Einkaufszwecken das Fahrrad nutzen.

Für Bewohner ist es wichtig einen Abstellort in wohnortnähe nutzen zu können, da das Fahrrad jederzeit kurzfristig verfügbar sein soll und es gleichzeitig einer gewissen Kontrolle über das Fahrrad bedarf.

Beruflich Pendelnde und Schülerinnen und Schüler benötigen Abstellanlagen die unmittelbar am Arbeitsort/Schulstandort verortet sind. Hier ist die Sensibilität im Hinblick auf Entfernung der Radabstellanlage zum Zielort am höchsten. Nach und vor der Arbeit/Schule möchte man nicht noch einen längeren Fußweg zum Abstellort des Fahrrads auf sich nehmen. Somit bedingt die zielortnahe Radabstellmöglichkeit sehr unmittelbar die Verkehrsträgernutzung, denn wenn keine Radabstellanlage zur Verfügung steht wird das Fahrrad auch nicht als Verkehrsträger für die Pendelstrecke in Betracht gezogen. Hier sollten also große, unmittelbar am Zielort gelegene Radabstellanlagen ins Auge gefasst werden.

Personen im Freizeitverkehr sind weniger sensibel was die Entfernung der Abstellanlage zu den Zielen betrifft. Hier kann mit ästhetisch ansprechenden Anlehnbügeln oder Haarnadeln (vgl. Abbildung 4) in Bereichen von kulturellen und gastronomischen Angeboten gearbeitet werden.

Abbildung 4: Beispiel Fahrrad-Haarnadel der Firma Abex mit Bodenhülse



Diese müssen nicht direkt an einer bestimmten Lokalität verortet sein. Besonderheiten stellen hier einerseits die Besuchenden von Sportanlagen (Schwimmbad, Fitnessstudio etc.) und andererseits Touristen dar. Bei Besuchenden von Sportanlagen setzt sich die Logik der beruflich Pendelnden fort. Sie haben wahrscheinlich Sporttaschen oder ähnliches dabei, die auch nicht auf einem längeren Weg zum Fahrrad getragen werden sollen. Für Touristen können auch große, zentrale Radabstellanlagen in Frage kommen, da sie oftmals die Stadt zu Fuß erkunden wollen und eine Radabstellanlage benötigen die als Ausgangs- und Zielort der Erkundung dienen kann. Das betrifft besonders den zentralen Innenstadt- und Geschäftsbereich.

Personen die ihren Einkauf mit dem Fahrrad erledigen wollen sind auf dezentrale Radabstellanlagen im Hauptgeschäftsbereich angewiesen. Diese werden in der Regel als Anlehnbügel bevorzugt. Hier steht ein unkomplizierter Abstellvorgang im Vordergrund, da oftmals mehrere Geschäfte aufgesucht werden und das Fahrrad bei einem Standortwechsel mitgeführt wird. Hier ist die Sensibilität für die Strecke zwischen Abstellort und Zielort als mittel einzustufen, da einerseits nicht bei jedem Geschäftswechsel das Fahrrad an einer anderen

Abstellanlage abgestellt wird, es andererseits aber auch Einkäufe zum Fahrrad zurückzubringen gilt.

Innenstadt:

Im Innenstadtbereich überlagern sich viele verschiedene Gruppen von Nutzenden. Dadurch wird es nötig verschiedenste Abstellanlagen, angepasst an die Anforderungen der einzelnen Gruppen einzusetzen.

An Schulen und großen Arbeitsplatzschwerpunkten (z.B. Stadtverwaltung) sollten zielortnahe große Abstellanlagen eingesetzt werden. Bei Berufspendelnden ist zusätzlich auf eine Abschließbarkeit bei einem Teil der Anlagen zu achten, da hier tendenziell auch mit hochwertigen Fahrrädern zu rechnen ist. Schulen können Abstellsicherheit über Abstellanlagen auf dem Schulgelände generieren, da hier der Zugang oft beschränkt ist und die soziale Kontrolle durchgehend höher ist. Ist der Platz nicht vorhanden, ist durch ein Angebot in unmittelbarer Nähe eine Ordnung des ruhenden Radverkehrs sicherzustellen.

Für Bewohnende der Innenstadt ist es besonders schwierig wohnortnahe Abstellanlagen zu schaffen, da oftmals die Platzverhältnisse im zentralen Geschäftsbereich nicht vorhanden ist. Hier muss dispers mit höherwertigen Abstellanlagen wie eingehausten Abstellanlagen (vgl.

Abbildung 5), Fahrradboxen und auch (automatischen) Fahrradparkhäusern gearbeitet werden. Hier gilt es durch hohe Sicherheit für das abgestellte Fahrrad die Entfernung zur Abstellanlage auszugleichen.

Abbildung 5: Beispiel Abstellanlage GWG Neuss



Stadt Neuss

In Bereichen mit hohem Geschäfts- und Gastronomiebesatz sollten Anlehnbügel zur Verfügung stehen. Diese können dezentral verteilt sein, sollten sich aber auch an hoch frequentierten Bereichen, wie z.B. Markt oder Neustraße, in großer Zahl finden lassen. Gleichermaßen gilt für größere Kultureinrichtungen.

Für touristische Verkehre bieten sich große zentrale Radabstellanlagen wie z.B. die Radstation am Bahnhof an. Darüber hinaus sollte geprüft werden, ob im Bereich zwischen Quirinus-Münster und Obertor im Bereich der Haltestelle Stadthalle eine weitere große, zentrale Abstellanlage (z. B. Fahrradparkhaus) geschaffen werden kann, um weitere touristische Verkehre aufzunehmen.

Mit dem sukzessiven Abbau von Parkierungsanlagen im Seitenbereich der Straßen für den MIV in der Innenstadt bietet sich hier die Gelegenheit die freigewordenen Flächen mit Radabstellanlagen zu versehen. Schon alleine um das weitere Beparken durch Pkws zu verhindern. Diese Abstellanlagen orientieren sich zwar nicht immer an konkreten Bedarf, bilden mit der Zeit aber ein lockeres Netz, dass vor allem in dicht bebauten Gebieten (siehe nächster Abschnitt) sinnvolle Funktionen übernehmen kann. Auch hier sollte mit Abstellanlagen

in unterschiedlicher Qualität gearbeitet werden. So können die meisten als einfache Anlehnbügel realisiert werden, es sollten aber auch hochwertige, abschließbare Optionen (s.o.) ins Auge gefasst werden.

Kernstadt, partiell äußere Stadtteile:

Neben den bisher thematisierten Fahrradabstellanlagen ist parallel ebenso die Förderung wohnortnaher Angebote auszuweiten (Bewohnende). Die Nutzung der Abstellanlagen unterscheidet sich insofern, dass sie für nächtliches und dauerhaftes Abstellen vorgesehen sind. Dem Vandalismus- und Diebstahlschutz kommt daher eine umso größere Rolle zu. In erster Linie sind sie dort einzusetzen, wo in Wohngebäuden bzw. auf den Grundstücken keine geeigneten Flächen zur Unterbringung von Fahrrädern verfügbar sind. Durch solche Abstellanlagen lassen sich Zugänglichkeit und Einfachheit der Fahrradnutzung für die Betroffenen maßgeblich verbessern. Besonders in den dicht bebauten Bestandsquartieren der Kernstadt und in Bereichen mit großen Mehrfamilienhäusern und Wohnblockbebauung in den äußeren Stadtteilen ist diese Maßnahme nötig.

Entwicklungsgebiete:

In den zukünftigen Entwicklungsgebieten der Stadt Neuss muss von Beginn an das Thema Fahrradparken mitgedacht werden. Hier gilt es zum einen die neu entstehenden Wohn- und Gewerbeimmobilien mit eingangsnahen Radabstellanlagen zu versehen und eine ebenerdige Abstellmöglichkeit oder in einem vorteilhaft über eine Rampe geführten Eingang im Fahrradkeller in den Immobilien selbst anzubieten. Zum anderen ist im öffentlichen Raum für Besucher- und Publikumsverkehre für kleinere Abstellanlagen (Anlehnbügel) als auch zentrale, gesicherte Abstellanlagen zu sorgen. Es empfiehlt sich, in der Stellplatzsatzung einen festen Stellplatzschlüssel für Fahrradabstellanlagen seitens der Stadt festzulegen.

Äußere Stadtteile:

Abseits der oben erwähnten Wohn- und Bebauungsstrukturen in den äußeren Stadtteilen kann davon ausgegangen werden, dass die meisten Bewohner der betreffenden Stadtteile eine Möglichkeit haben ihre Fahrräder sicher und wettergeschützt auf privatem Grund abzustellen. Aus diesem Grund muss in den äußeren Stadtteilen der Fokus auf der Schaffung von Radabstellanlagen in den Ortsmittelpunkten, bzw. in zentraler Lage und den Umsteigepunkten auf den ÖPNV/SPNV (B+R) liegen. Insbesondere an Schulen, Kindergärten und anderen wichtigen Zielen ist der Abstellanlagenbestand zu überprüfen und zu optimieren.

Für alle Fahrradabstellanlagen sind mehrere wichtige Aspekte in der Planung zu berücksichtigen:

Zugänglichkeit / Erreichbarkeit: Die Anlage ist sichtbar sowie barrierefrei und bestenfalls fahrend erreichbar. Die Nutzung ist unabhängig der Größe des Fahrrades und der Person möglich.

Witterungsschutz: Bei einem Teil der Standorte sollte angestrebt werden, Schutz vor Wind und Niederschlag zu integrieren (z.B. an Bushaltestellen und generell bei Abstellanlagen die für eine längere Abstellzeit vorgehalten werden).

Abstellplätze: Neben konventionellen Rädern stellen die Anlagen auch Möglichkeiten zum unkomplizierten Abstellen von Lastenrädern bereit (anteilig).

Zusätzliche kleine Servicestationen mit Luftpumpe, Schlauchautomat werten das Angebot auf.

Konkrete Anwendungsbeispiele

Radstation Bahnhof

Fahrradboxen am Bahnhof Neuss-Süd und weiteren S-Bahnhöfen

Abstellanlagen in der Neustraße

Funktionale Anpassung der TG Rathaus: Aktivierung als (Teil-) Fahrradparkhaus (zentrale, sichere Abstellmöglichkeit) und Deaktivierung als öffentliches Parkhaus (geringer Kapazität und Entgegenwirken von Parksuchverkehr in diesem Bereich der Innenstadt) zugunsten einer eingeschränkten Nutzung als Parkhaus für Ratsvertreter und Beschäftigte

Förderfähigkeit (Stand 2022)

Ministerium für Verkehr NRW

Förderrichtlinien Nahmobilität (FöRi-Nah)

Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMVI)

Sonderprogramm Stadt und Land

Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMVI)

Innovative Projekte zur Verbesserung des Radverkehrs in Deutschland

Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz (BMUV)

Klimaschutzinitiative – Kommunale Klimaschutz-Modellvorhaben

Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz (BMUV)

Klimaschutzinitiative – Klimaschutz im Radverkehr

Verkehrsverbund Rhein-Ruhr

Zuwendungen nach §12 ÖPNVG NRW („DeinRadschloss“)

2.3 	Wegweisende Beschilderung von Radverkehrsanlagen		!!!		
Werkzeug-Komplex					
2.1 Hierarchisches Radverkehrsnetz 2.2 Flächendeckende Radabstellanlagen 2.5 Integration des Bike-Sharing-Angebots in städtische Gesamtmobilität					
Umsetzung					
<i>Zeitrahmen</i> 					
Raumeinheit Gesamtstadt		Akteure Stadtplanung, Gutachterbüro			
Aufwand Finanziell		Organisatorisch			
					
Maßnahme & strategische Bedeutung					
<i>Anlass / Hintergrund</i> <p>Wegweisende Beschilderung ist ein zentraler Bestandteil der Radverkehrsinfrastruktur. Um den Radfahrenden eine komfortable Nutzung des Radverkehrsnetzes bieten zu können, ist es unerlässlich, dieses flächendeckend mit wegweisender Beschilderung zu versehen. Bis jetzt liegt der Fokus der landesweiten Beschilderung in NRW mit seinem Knotenpunktsystem eher auf einer touristischen und überregionalen Funktion. Mit der feingliedrigeren Erschließung der Stadt Neuss mit Radverkehrsanlagen muss auch die Beschilderung dementsprechend erweitert werden. Zusätzlich ist es wichtig, neben den bis jetzt eher touristisch ausgerichteten Beschilderungen, auch Ziele des Alltags-Radverkehrs in das Beschilderungssystem einzubinden.</p>					
<i>Handlungsempfehlung & Zielsetzung</i> <p>Das Radverkehrsnetz muss sichtbar gemacht werden. Aufbauend auf dem festgelegten hierarchischen Radverkehrsnetz ist die wegweisende Beschilderung in Neuss flächendeckend zu überprüfen, zu erweitern und zu überarbeiten. Gleichzeitig muss auch dieses System mit der Erweiterung des Radnetzes kontinuierlich erweitert werden. Das gewiesene Radverkehrsnetz wird auch als Zubringer zu übergeordneten Führungen (Radschnellwege, Radpendlerrouten) dienen, deshalb ist eine intuitive Führung der Nutzenden unabdingbar, um auch im überörtlichen Verkehr Verlagerungseffekte von anderen Verkehrsmitteln zu generieren.</p> <p>Für die Erweiterung der Ziele gilt es das System der Beschilderung, das nach dem Vorbild der „Hinweise zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr in Nordrhein-Westfalen“ schon</p>					

existiert und sich mehrheitlich auf die Angabe von Nah-, Fern- und touristischen Zielen auf den Wegweisern beschränkt, zu erweitern und zu ergänzen.

Die Ergänzungen der wegweisenden Beschilderungen sollten sich auf Ziele des Alltags-Radverkehrs beziehen. Diese können beispielhaft folgende Ziele einschließen:

- öffentliche Einrichtungen
- Arbeitsplatzschwerpunkte (z.B. Gewerbegebiete)
- Bildungseinrichtungen
- Haltestellen des ÖPNV mit Radabstellanlagen (Bike & Ride)
- größere Radabstellanlagen
- Nahversorgungsstrukturen
- Veranstaltungsstätten
- Orts- und Stadtteilmittelpunkte

Die komplette wegweisende Beschilderung sollte von Grund auf neu aufgebaut werden. Hierdurch werden Inkonsistenzen verhindert, aufgelöst und ein einheitliches Bild geschaffen. Dafür ist ein Dienstleister zu beauftragen, der Standorte, Inhalte und Beschilderungsdichte und -abstände festlegt.

Die Kommunikation durchschnittlicher Fahrtzeit-Angaben in Minuten sollen geprüft werden, um eine Fahrzeiten-Sensibilisierung in der Bevölkerung im Radverkehr zu fördern und die Wahrnehmung der Fahrradnutzung als Alltagsverkehrsmittel positiv zu stärken und zu erhöhen. Dies sollte durch eine begleitende Kampagne unterstützt werden, die das Branding der Stadt Neuss berücksichtigt und Neuss spezifische Quelle-Ziel Entfernung aufgreift. Da sich durch die vermehrte Nutzung von E-Bikes, gerade bei ungeübten und untrainierten Radfahrenden, die Geschwindigkeitsdifferenz im Vergleich zu trainierten und routinierten Radfahrenden relativiert, kann hier von einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 20-25 km/h ausgegangen werden. Was im Vergleich zum städtischen MIV, mit seinen durchschnittlichen Fließgeschwindigkeiten, das Fahrrad in eine konkurrenzfähige Position gegenüber dem Pkw rückt. Das Ziel sollte sein, dass bei Verkehrsteilnehmern eine Fahrtzeitsensibilisierung geschieht und das Bewusstsein entsteht, dass alltägliche Ziele auch mit dem Rad in kurzer, angemessener Zeit erreicht werden können.

Konkrete Anwendungsbeispiele

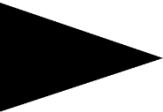
Förderfähigkeit (Stand 2022)

Ministerium für Verkehr NRW

Förderrichtlinien Nahmobilität (FöRi-Nah)

Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMVI)

Sonderprogramm Stadt und Land

2.4 	Reinigungs- und Winterdienst auf Radverkehrsanlagen		!!			
Werkzeug-Komplex						
2.1 Hierarchisches Radverkehrsnetz 2.2 Flächendeckende Radabstellanlagen						
Umsetzung						
<i>Zeitrahmen</i> 						
2022	2025	2030	2035			
2040						
<i>Raumeinheit</i>	<i>Akteure</i>					
Gesamtstadt	Stadtplanung, TMN, AWL (Abfall- und Wertstofflogistik Neuss)					
Aufwand						
Finanziell	Organisatorisch					
						
Maßnahme & strategische Bedeutung						
<i>Anlass / Hintergrund</i>						
<p>Eine funktionierende Verkehrsinfrastruktur zeichnet sich dadurch aus, dass sie über das ganze Jahr und alle jahreszeittypischen Witterungsverhältnisse (Ausnahme Extremwetter) hinweg genutzt werden kann. Auch Radverkehrsinfrastrukturen dürfen hier keine Ausnahme bilden, denn eine Verkehrswende hin zum Umweltverbund fußt auf einer dauerhaften Verlagerung von Verkehrsleistung auf umweltfreundliche Verkehrsmittel und nicht auf einer saisonalen Abhängigkeit in der Nutzung dieser.</p> <p>Im Zuge der Bevölkerungsinvestigations wurde übermittelt, dass bei diesem Thema, im Vergleich zum Straßennetz, mit zweierlei Maß gemessen wird. So wurde berichtet, dass Personen, die regelmäßig das Rad im Alltag nutzen, bei schlechten Wetterverhältnissen (z. B. Schnee, Glätte) oder auch noch danach auf das Straßennetz ausweichen, da Radverkehrsanlagen entweder nicht gestreut, bzw. vom Schnee befreit sind. Nach Stürmen kann es vorkommen, dass Äste auf den Radverkehrsanlagen eine Nutzung auch in den Tagen danach einschränken und im Herbst Laub nicht in angemessener Form (zeitlich) geräumt wird.</p> <p>Verkehrsteilnehmende sind, durch die mehrheitlich jahrelange Nutzung des Pkw, an hohe Komfortstandards gewöhnt und sind dementsprechend meist nicht bereit hier große Einbußen in Kauf zu nehmen. Dementsprechend müssen Radverkehrsanlagen neben einer komfortablen Oberfläche und einer sinnvollen Führung auch einen entsprechenden Sauberkeits- und Räumungszustand aufweisen, um als Alternative für die alltägliche Mobilität der Neusser Stadtbevölkerung in Betracht gezogen zu werden und zwar zu jeder Jahreszeit.</p>						
<i>Handlungsempfehlung & Zielsetzung</i>						

Um den Ansprüchen der Nutzenden zu genügen müssen Radverkehrsanlagen in Zukunft mit der gleichen Gewissenhaftigkeit geräumt und gestreut werden wie es bei Anlagen für den motorisierten Individualverkehr (MIV) der Fall ist.

Das bedeutet indes nicht, dass jede Radverkehrsanlage mit der gleichen Priorität behandelt werden muss, das ist auch nicht bei Anlagen für den MIV der Fall. Doch grundsätzlich sollten identifizierte Hauptrouten im hierarchischen Radverkehrsnetz wie Hauptstraßen für den MIV behandelt werden und dementsprechend früh und gründlich gestreut, geräumt und gesäubert werden. Danach, analog zum Umgang mit dem Straßensystem, müssen die nachgeordneten Radverkehrsanlagen in der gleichen Art und Weise behandelt werden.

Gleiches gilt für (große) Abstellanlagen für Radfahrende und die Hinführung zu diesen Anlagen.

Hier lassen sich auch Synergie-Effekte mit der Räumung und Streuung von Straßen herstellen, da in Neuss viele der Radverkehrs-Hauptrouten begleitend zu den Hauptrouten des MIV geführt werden.

Konkrete Anwendungsbeispiele

Prioritäre Integration in die vom TMN zu erarbeitende Winterdienstsatzung. Dies stellt eine Ad-Hoc-Maßnahme dar, die direkt umgesetzt werden kann.

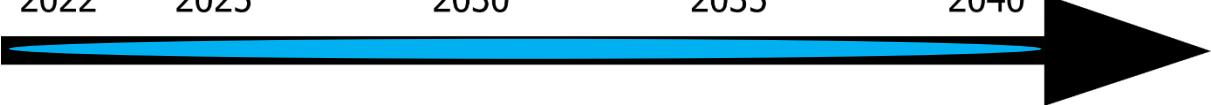
Förderfähigkeit (Stand 2022)

Ministerium für Verkehr NRW

Förderrichtlinien Nahmobilität (FöRi-Nah)

Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMVI)

Sonderprogramm Stadt und Land

2.5 	Integration des Bike-Sharing-Angebots in die städtische Gesamtmobilität	!!!		
Werkzeug-Komplex				
2.1 Hierarchisches Radverkehrsnetz 2.3 Wegweisende Beschilderung				
Umsetzung				
<i>Zeitrahmen</i>				
2022	2025	2030	2035	2040
				
<i>Raumeinheit</i>	<i>Akteure</i>			
Gesamtstadt	Stadtplanung			
<i>Aufwand</i>				
Finanziell	Organisatorisch			
				
Maßnahme & strategische Bedeutung				
<i>Anlass / Hintergrund</i>				
<p>Bike-Sharing ist seit Jahren schon fester Bestandteil großstädtischer Mobilität in Deutschland. Die Stadt Neuss bildet hierbei keine Ausnahme, bis jetzt ist das Angebot in diesem Bereich im Stadtgebiet aber nur rudimentär vorhanden. Die Hoffnungen, die mit einem soliden Bike-Sharing-Angebot verknüpft sind, reichen über eine Verkehrsmittelverlagerung von umweltschädlicheren Verkehrsmitteln hin zum Fahrrad als Hauptverkehrsmittel bis zum Fahrrad als intermodales Verkehrsmittel zur Überwindung der „letzten Meile“ im Zusammenhang mit der Nutzung des ÖPNV für die restliche Wegstrecke.</p> <p>Zur sinnvollen Integration des Bike-Sharing Angebots ist es nötig eine duale Ausrichtung des Sharings voranzutreiben. Einerseits sollte ein touristisches Angebot in der Innenstadt vorgehalten werden, andererseits ist es wichtig das Bike-Sharing auch in den Mobilitätsalltag der Bevölkerung einzubinden.</p> <p>Daneben erfreut sich das Lastenrad einer immer weiter steigenden Beliebtheit, da das normale Fahrrad bei einigen Wegezwecken an seine Grenzen stößt. Ein Lastenrad ist aber durch die hohen Anschaffungskosten nicht für alle potentiellen Nutzenden finanziert. Hier kann ein gut aufgebautes System zum Sharing von Lastenräder Abhilfe schaffen und auch diejenigen Personen näher an das Lastenrad heranführen, die bis jetzt nur mit dem Gedanken als eine Möglichkeit für ihre Mobilität spielen.</p>				
<i>Handlungsempfehlung & Zielsetzung</i>				
<p>In Neuss ist die Kombination von Sharing-Angeboten mit den Haltestellen des ÖPNV nötig und eine dezentrale Organisation des Angebots (in Form von Mobilstationen) in den Wohnquartieren der Kernstadt. Des Weiteren sollten Angebote in unmittelbarer Nähe zum</p>				

Autobahnring geschaffen werden, kombiniert mit P+R Angeboten für den MIV, um ein attraktives Angebot für Pendelnde zu schaffen ohne mit dem Pkw in den Kernstadt- und Innenstadtbereich einzufahren.

Die momentane Menge an Sharing-Bikes in Neuss ist nicht ausreichend, um mit dem System eine sinnvolle Alternative zu anderen Verkehrsmitteln herzustellen. Im Gegensatz zu E-Scootern, sind die E-Bikes gängiger kommerzieller Anbieter in nur kleiner Stückzahl vorhanden und können in dieser Form nicht als ein zweckdienliches Angebot für den Alltagsverkehr gesehen werden. Um dies zu beheben sollte die Stadt Neuss mit anderen Sharing-System-Anbietern Gespräche darüber führen, ob diese mit einem weiteren Angebot von Leihfahrrädern das bestehende Angebot erweitern können. Dabei ist es aufgrund der mittleren Entfernung und der kaum existenten topographischen Hindernisse nicht von Belang, ob diese Fahrräder als E-Bikes oder Fahrräder ohne Elektrounterstützung angeboten werden können.

In Zukunft wird es nötig sein ein flächendeckendes System an Mobilstationen, in Kooperation mit den Neusser Stadtwerken, zu etablieren und gleichzeitig die privaten Sharing-Anbieter über free-floating-Systeme in das Leihradsystem einzubinden. Ein Einbinden in eine gemeinsame App der Stadtwerke Neuss scheitert derzeit an den unterschiedlichen Interessen der kommerziellen Anbieter. Solch eine Kooperation könnte mit nextbike erreicht werden. Zudem ist eine kostenlose Nutzung der Fahrräder für ÖPNV-Zeitkarteninhabende zu prüfen. Die Stadtwerke können so mit ihrem Angebot vor allem die direkten Verknüpfungen mit den ÖPNV-Haltestellen realisieren und Hauptanlaufpunkte in den Quartieren abdecken. Den privaten Sharing-Anbietern, die ein free-floating-System betreiben, würde dementsprechend die Aufgabe zukommen dispers in den Wohnquartieren und an Arbeitsplatzschwerpunkten ein niederschwelliges Radverkehrsangebot bereit zu stellen, um damit die „letzte Meile“ überwinden zu können oder punktgenau Alltagsrouten ohne Verkehrsmittelwechsel gewährleisten zu können.

Lastenräder liegen im Trend, das kleine Neusser Angebot bei Abstellen und auch Leihen von Lastenrädern birgt einen hohen Bedarf, den es zu decken gilt. Als Vorbild für eine Organisation des Lastenrad-Sharings kann das Angebot des Neusser Bauvereins in Kooperation mit der Firma Sigo fungieren. Ein solches Modell könnte von vornherein in den laufenden und geplanten Entwicklungsmaßnahmen auf dem Neusser Stadtgebiet umgesetzt werden. Eine weitere stadtweite Integration des Lastenrad-Sharings kann zumindest auf die Erfahrungen mit diesem System zurückgreifen.

Konkrete Anwendungsbeispiele

Lastenrad-Sharing in Kooperation Neusser Bauverein und Sigo

Anfrage/Verhandlungen bei nextbike über Rhein-Kreis-Neuss

Ausweitung eines Sharing Anbieters am 14.06. mit 30 E-Bikes gestartet

Stadtwerke Neuss planen E-Bike Verleih an Mobilstationen

Förderfähigkeit (Stand 2022)

Land Nordrhein-Westfalen

Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement

Verkehrsverbund Rhein-Ruhr

Zuwendung nach § 12 ÖPNVG NRW im Kooperationsraum A

2.6 	Optimierung der Wegeführung und des Abstellens von Fahrrädern an Einzelhandelsstandorten			
Werkzeug-Komplex				
2.2 Flächendeckende Radabstellanlagen 2.3 Wegweisende Beschilderung				
Umsetzung				
<i>Zeitrahmen</i>				
2022	2025	2030	2035	2040
				
<i>Raumeinheit</i>	<i>Akteure</i>			
Gesamtstadt	Stadtplanung			
<i>Aufwand</i>				
Finanziell	Organisatorisch			
				
Maßnahme & strategische Bedeutung				
<i>Anlass / Hintergrund</i>				
<p>Das Fahrrad soll als Verkehrsmittel für den Alltag in Zukunft eine herausragende Stellung in der städtischen Mobilität von Neuss einnehmen. Dazu gehört, dass Wege und Tätigkeiten, die in der Gegenwart noch zum größten Teil mit dem Pkw bewältigt werden, sukzessiv mehr mit dem Fahrrad geleistet werden können. Besondere Bedeutung nimmt hier das Einkaufen für den täglichen Bedarf ein. Aus diesem Grund müssen Einzelhandelsstandorte in Zukunft fahrradfreundlicher gestaltet werden, damit sich hier Radfahrende willkommen und sicher aufgehoben fühlen.</p>				
<p>Ein deutlicher Anreiz für die Einzelhändler für eine solche Weichenstellung zeigt sich, wenn man sich an der Studienlage zu diesem Thema orientiert. Diese legt dar, dass Radfahrende als Kunden öfter Geschäfte des Einzelhandels frequentieren und gleichzeitig auch in der Regel höherwertige Produkte kaufen als Kunden, die mit dem Pkw zum Einkaufen fahren. Das legt nahe, dass im Einzelhandel höhere Umsätze mit Radfahrenden als Kunden generiert werden können und dass die Gewerbetreibenden klare Profiteure einer solchen Entwicklung wären.</p>				
<i>Handlungsempfehlung & Zielsetzung</i>				
<p>Um die Betreibenden von Geschäften des Einzelhandels, besonders im Warenfeld des täglichen Bedarfs, für die Vorteile einer Ausrichtung auf den Radfahrenden als Kunden zu überzeugen, ist eine stetige und klare Information der Geschäftstreibenden durch städtische Stellen unerlässlich. Hier muss der Fokus auf einer klaren Kommunikation der Studienlage und der Vorteile für die Geschäftstreibenden gelegt werden. Diese Aufgabe sollte durch die städtische Wirtschaftsförderung übernommen werden, da diese das direkteste und vertrauensvollste Verhältnis zu den Geschäftstreibenden hat.</p>				

Die Stadt Neuss sollte einen Gestaltungsleitfaden erstellen, aus dem klar hervorgeht welche Modifizierungen an den Parkierungsanlagen des Einzelhandels durchgeführt werden sollten, um diese sicherer und komfortabler für Radfahrende zu gestalten.

Gleichzeitig gilt es bei Neuentwicklung von Einzelhandelsstandorten auf städtischen Flächen entsprechende Vorgaben als verpflichtend zu verankern.

Diese Gestaltungsvorschläge sollten sich auf zwei zentrale Themen fokussieren. Erstens die Bereitstellung qualitativ hochwertiger Abstellanlagen in ausreichender Anzahl an Einzelhandelsstandorten, nach den gängigen Kriterien für Radabstellanlagen (siehe Steckbrief 2.2 Flächendeckende Radabstellanlagen). Es gilt besonders auch Lastenräder und Fahrräder mit Anhängern sowie die sichere Führung des Radverkehrs auf den Parkierungsanlagen zu beachten. Hier gelten im Prinzip die gleichen Kriterien wie für die Straßenraumgestaltung hinsichtlich Radfahrenden. Es sollten die idealen Anfahrtswege an die Parkierungsanlagen deutlich sichtbar und nachvollziehbar sein (z.B. Markierungslösungen). Darüber hinaus sollte die Aufmerksamkeit der Autofahrenden auf Radfahrende als weitere Gruppe von Nutzenden der Parkierungsanlage gelenkt werden (z.B. Piktogramme auf den Parkierungsanlagen oder Beschilderungen die auf Radfahrende hinweisen).

Als Anregung und Motivation für die Einzelhändlerinnen und Einzelhändler diese Maßnahmen umzusetzen, sollten städtische Förderungen diskutiert werden. Zusätzlich besteht die Chance die Einzelhandelsstandorte, die sich durch vorbildliche Strukturierung der Parkierungsanlagen für Radfahrende hervortun in das Beschilderungskonzept für Radverkehrsanlagen der Stadt Neuss einzubinden (siehe 2.3 Wegweisende Beschilderung) und darüber eine direkte Einbindung der Einzelhandelsstandorte in das hierarchische Radverkehrsnetz zu erreichen.

Konkrete Anwendungsbeispiele

Rewe Reuschenberg: Abstellanlagen direkt an Radweg entlang Bergheimer Straße (auf anderer Seite aber "normaler" Pkw-Parkplatz mit Radbügeln am Eingang)

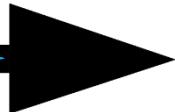
Förderfähigkeit (Stand 2022)

Ministerium für Verkehr NRW

Förderrichtlinien Nahmobilität (FöRi-Nah)

Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMVI)

Sonderprogramm Stadt und Land

2.7 	Sichere Kreuzungs- und Abbiegegestaltung		!!		
Werkzeug-Komplex					
2.1 hierarchisches Radverkehrsnetz					
Umsetzung					
<i>Zeitrahmen</i>					
2022	2025	2030	2035		
			2040 		
<i>Raumeinheit</i>		<i>Akteure</i>			
Gesamtstadt		Stadtplanung, Straßenverkehrsamt			
<i>Aufwand</i>					
Finanziell		Organisatorisch			
					
Maßnahme & strategische Bedeutung					
<i>Anlass / Hintergrund</i>					
<p>Kreuzungen und Abbiegevorgänge stellen die größten Gefahrenpunkte für Radfahrende im Straßenverkehr dar. Besonders im Zusammenhang einer gemeinsamen Führung des Radverkehrs und des motorisierten Individualverkehrs (MIV) können für Nutzende beider Verkehrsmittel unübersichtliche Situationen bei Kreuzungs- und Abbiegevorgängen entstehen. Abseits von der objektiven Gefahr, trägt eine sichere, nachvollziehbare Kreuzungs- und Abbiegegestaltung auch erheblich zur positiven, subjektiven Sicherheitsbewertung von Radverkehrsinfrastruktur bei und senkt die Hemmschwelle von ungeübten und vulnerablen Gruppen das Fahrrad im Alltag als städtisches Verkehrsmittel zu nutzen.</p>					
<p>Die Stadt Neuss hat in den letzten Jahren schon merklich die Verhältnisse für Radfahrende im Stadtgebiet verbessert. Allerdings existieren weiterhin Kreuzungen und Einmündungen an denen die Führung des Radverkehrs nicht optimal ist und an denen durch Modifikationen der Gestaltung von Einmündungen und Kreuzungen die Sicherheit von Radfahrenden weiter erhöht werden kann.</p>					
<i>Handlungsempfehlung & Zielsetzung</i>					
<u>Gesamtstadt</u>					
<p>Als generelle Zielsetzung sollte gelten die Abbiegevorgänge von Radfahrenden so sicher und zügig wie möglich zu gestalten. Das zügige Abbiegen und Kreuzen ist eine Voraussetzung für die Attraktivität des Fahrrads als Alltagsverkehrsmittel. Das bedeutet im Falle des zügigen Abbiegens, dass Radfahrende an Kreuzungen die Chance haben sollten, kürzere Wartezeiten als der MIV für sich in Anspruch nehmen zu können. Dies erhöht die Konkurrenzfähigkeit des Verkehrsmittels Fahrrad gegenüber dem Pkw.</p>					

Als eine weitere Möglichkeit zur Beschleunigung des Radverkehrs sollte eine grüne Welle für Radfahrende an hintereinander folgenden Ampelanlagen ins Auge gefasst werden. Hier gibt es die Möglichkeit eine separate Ampelschaltung für Radfahrende zu implementieren, die die Grünphase zeitlich vor der Ampel für den MIV schaltet oder eine flächendeckende Anpassung der Grünphasen abgestimmt auf die mittlere Fahrgeschwindigkeit von Radfahrenden (bis 20 km/h). Dies sollte besonders an Haupt- und Vorrangrouten des Radverkehrs realisiert werden.

Folgende Punkte sollten bei einer sicheren Kreuzungs- und Abbiegegestaltung beachtet werden:

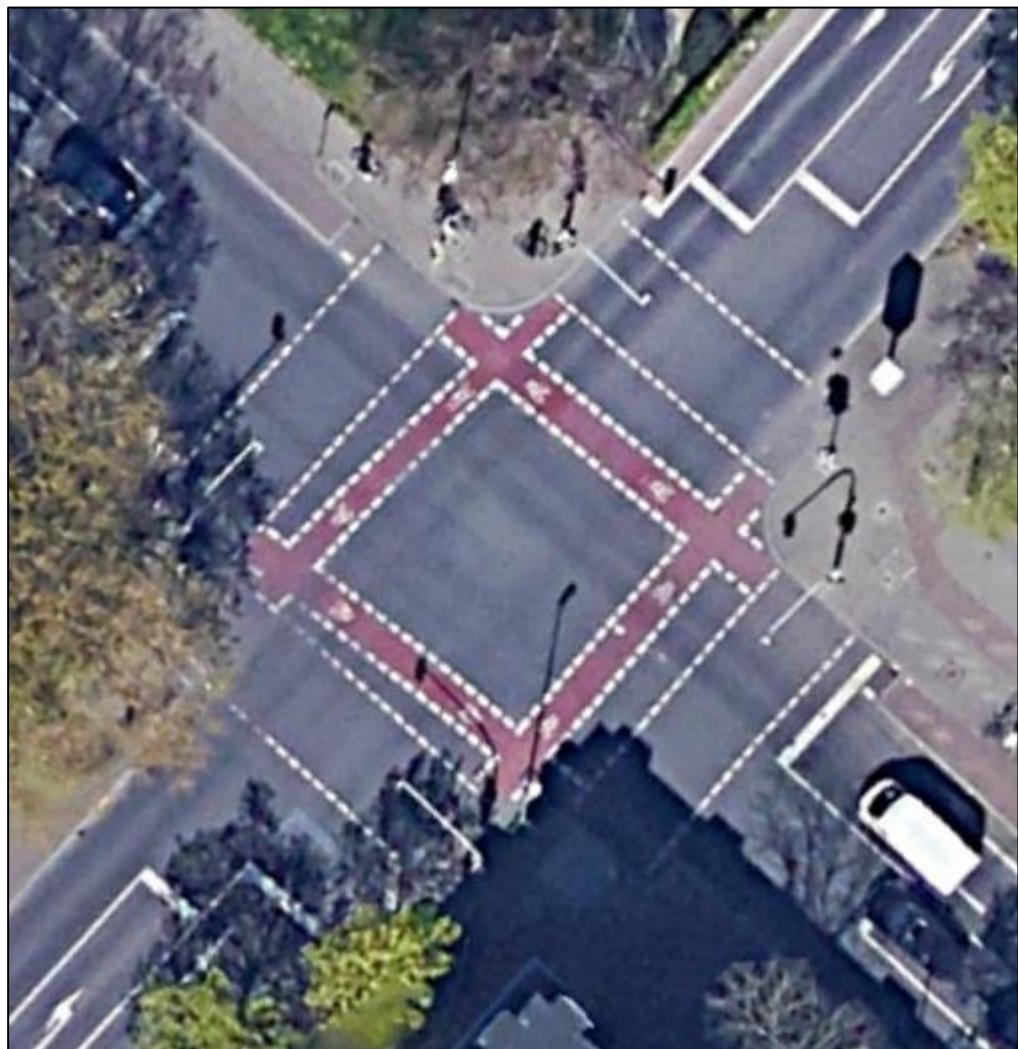
- Vorgelagerte Haltebereiche für Radfahrende an Kreuzungen, zur Verbesserung der Sichtbeziehungen zwischen Radfahrenden und MIV
- Einheitlichkeit der Kreuzungslösungen zur intuitiven Befahrbarkeit für Radfahrende
- Bestmögliche Trennung von Radverkehr und MIV im Kreuzungsbereich
- eigene Spuren für Radfahrende in Kreisverkehren
- Einmündungen bei denen der MIV eine Radverkehrsanlage quert, sollten aufgeplastert werden, um Aufmerksamkeit der Verkehrsteilnehmenden zu erhöhen

Konkrete Anwendungsbeispiele

Kernstadt

Im Kernstadtbereich von Neuss existieren mehrere Kreuzungen, die nach oben genanntem Vorbild umgestaltet werden können oder einzelne Elemente davon aufgreifen können, um die Sicherheit von Radfahrenden zu erhöhen. Beispielhaft hierfür kann die Kreuzung Berliner Platz/Further Straße genannt werden. Hier ist das Grundprinzip der niederländischen Vorbildlösung schon in Ansätzen umgesetzt. Allerdings sollten die Haltebereiche für Radfahrende geändert werden und die Situation für rechtsabbiegende Radfahrende modifiziert werden. Bis jetzt ist es so, dass die Radfahrenden auf einem Haltebereich parallel und auf gleicher Höhe mit dem MIV an der Kreuzung halten. Das ist im Hinblick auf die Sichtbeziehungen zwischen Radfahrenden und dem MIV-Verkehr als nachteilig zu betrachten. Gleichzeitig ist beim Abbiegen des MIV noch ein Überfahren der Radverkehrsanlagen nötig, hier fehlt die bauliche Trennung zwischen Radverkehr und MIV. Das würde zu einer deutlich erhöhten Sicherheit des Radverkehrs an dieser Stelle beitragen.

Abbildung 6: Kreuzung Berliner Platz/Further Straße



Google Earth

Äußere Stadtteile

Auch in den äußeren Stadtteilen der Stadt Neuss existieren in den Siedlungskörpern Kreuzungen, die noch keine optimalen Strukturen für den Radverkehr aufweisen.

Als Beispiel kann hier die Kreuzung Hülchrather Straße/Grevenbroicher Straße/Weckhovener Straße genannt werden. Auch hier gibt es Begegnungsverkehre von Radverkehr und MIV, die durch die oben dargestellte Umgestaltungsmöglichkeit nicht mehr stattfinden würden. Dadurch wäre auch hier eine klare Strukturierung der Radverkehrsanlagen gewährleistet und eine Basis geschaffen, die mehr Radfahrende als sicher wahrnehmen würden.

Abbildung 7: Kreuzung Hülchrather Straße/Grevenbroicher Straße/Weckhovener Straße.



Google Earth

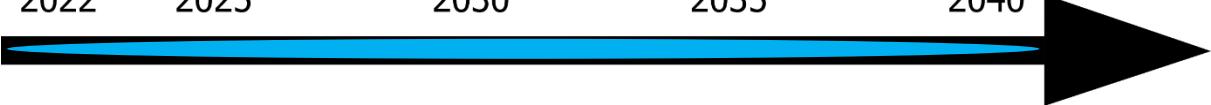
Bei allen Umsetzungen ist darauf zu achten, dass die Haltebereiche an die Dimensionen von Lastenrädern und Fahrrädern mit Anhängern angepasst sind. Diese gewinnen zunehmend an Bedeutung im städtischen Kontext und bilden eine sinnvolle Erweiterung des Mobilitätsrepertoires, auf die reagiert und eingegangen werden sollte.

Diese Logik lässt sich auch auf alle Querungshilfen erweitern und sollte auch dabei beachtet werden.

Förderfähigkeit (Stand 2022)

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
Innovative Projekte zur Verbesserung des Radverkehrs in Deutschland

Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr NRW
Förderrichtlinien kommunaler Straßenbau (FöRi-kom-Stra)

 2.8	Verkehrssicherheit im Radverkehr durch Tempoanpassungen des MIV			
Werkzeug-Komplex				
2.1 Hierarchisches Radverkehrsnetz 2.3 Wegweisende Beschilderung				
Umsetzung				
<i>Zeitrahmen</i>				
2022	2025	2030	2035	2040
				
<i>Raumeinheit</i>	<i>Akteure</i>			
Gesamtstadt	Amt für Verkehrsangelegenheiten			
Aufwand				
Finanziell	Organisatorisch			
				
Maßnahme & strategische Bedeutung				
<i>Anlass / Hintergrund</i>				
<p>Um in Neuss ein leistungsfähiges Alltagsradverkehrsnetz zu schaffen, ist es nötig weitere Tempoanpassungen für den motorisierten Individualverkehr (MIV) ins Auge zu fassen. Besonders in den dicht bebauten Innenstadt-Quartieren, mit entsprechend geringen Straßenquerschnitten lassen sich oft keine separaten Radverkehrsanlagen schaffen. Aus Gründen der Direktheit und dem Anschluss wichtiger Ziele für den Alltagsverkehr an das Radverkehrsnetz ist es zum Teil unerlässlich, dass sich Radverkehr und MIV gemeinsame Verkehrsinfrastrukturen teilen. Hier ist es angebracht durch Tempoanpassungen auf Tempo 30 oder 40 eine Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn mit dem MIV zusammen zu ermöglichen. Gleichzeitig kommt eine Temporeduzierung für den MIV auch dem Fußverkehr zu Gute, da sich die Verkehrssicherheit auch für den Fußverkehr, im Besonderen bei Querungsvorgängen, erhöht.</p>				
<i>Handlungsempfehlung & Zielsetzung</i>				
<p>In Neuss existieren schon große Bereiche mit Tempo-30 als Regelgeschwindigkeit, besonders im Nebenstraßennetz. Die Stadt Neuss fungierte Mitte der 90er-Jahre hier als Vorreiter für NRW, als man als erste Stadt in allen Wohngebieten im Stadtgebiet flächendeckend Tempo-30-Zonen einrichtete. Zudem existieren auch schon verschiedene Bereiche in denen auf Hauptverkehrsachsen Tempo 30 als Streckenverbot eingeführt worden ist, so zum Beispiel auf der Nordkanalallee, der Dreikönigenstraße, der Neukirchener und Neuenberger Straße, usw. Deswegen ist vor allem zu prüfen wo das Hauptstraßennetz mit ortsbezogenen Geschwindigkeitsreduzierungen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit weiter angepasst werden kann.</p>				

Vor dem Hintergrund erfolgreicher Klagen gegen die Ausweisung von Tempo 30 auf Hauptverkehrsachsen auch im Rhein-Kreis-Neuss ist allerdings von einer flächendeckenden Anwendung vorerst abzusehen. Eine Ausweisung von Tempo 30 in diesen Bereichen sollte nur nach einer eingehenden juristischen Prüfung vorgenommen werden. In Zukunft wird sich voraussichtlich hierzu die Gesetzeslage ändern und den Kommunen mehr Spielraum bei der selbstbestimmten Einrichtung von Tempo 30 auf dem Gemeindegebiet eingeräumt werden. Eine Initiative von Städten und Gemeinden hat sich hierzu formiert, um auf die Bundespolitik Druck auszuüben (<http://www.lebenswerte-staedte.de/>). Düsseldorf und weitere Städte in der unmittelbaren Umgebung von Neuss sind bereits Mitglieder der Initiative. Um dieses Projekt weiter zu unterstützen, sollte eine Mitgliedschaft der Stadt Neuss diskutiert werden.

In Zukunft sollte der Anspruch sein, dass überall dort wo der Radverkehr keine gesonderten Anlagen zur Verfügung hat und die alternative Wegführung durch das Nebenstraßennetz zu größeren Umwegen führen würde, eine Prüfung hinsichtlich der Geschwindigkeitsreduzierung auf der Hauptroute für den MIV durchzuführen.

Ausschlusskriterium ist eine hohe Belastung der entsprechenden Straße durch Schwerlastverkehr, das schließt natürlich auch den ÖPNV mit ein.

Konkrete Anwendungsbeispiele

Erftstraße (zwischen Platz am Niedertor und Drususallee)

Adolf-Flecken-Straße

Kaarster Straße

Gielenstraße zwischen Schorlemerstraße und Hermannsplatz

Prüfung Weberstraße (zwischen Bergheimer Str.-Schillerstraße)

Förderfähigkeit (Stand 2022)

Ministerium für Verkehr NRW

Förderrichtlinien Nahmobilität (FöRi-Nah)

Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMVI)

Sonderprogramm Stadt und Land

3 ÖPNV

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 substanziale 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 Angebotselemente (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.

Abschnitts-Verzeichnis ÖPNV

3.1	Hierarchisches Busnetz	68
3.2	Modellbetrieb neue Angebotsformen	73
3.3	Schienenverkehr	77
3.4	ÖPNV-Markenbildung / Service	81
3.5	Verbesserungen im ÖPNV-Bestandsangebot	83
3.6	Mobilstationen	86

3.1	Hierarchisches Busliniennetz		!!!			
						
Werkzeug-Komplex						
3.2 Modellbetrieb neuer Angebotsformen (Quartierslinien, On-Demand-Verkehre)						
Umsetzung						
<i>Zeitrahmen</i>						
2022	2025	2030	2035			
						
<i>Raumeinheit</i>	<i>Akteure</i>					
Gesamtstadt, Rhein-Kreis Neuss, (Stadt Düsseldorf)	Stadtplanung, Stadtwerke Neuss, Rhein-Kreis Neuss, VRR, (Stadt Düsseldorf)					
<i>Aufwand</i>						
Finanziell	Organisatorisch					
						
Maßnahme & strategische Bedeutung						
<i>Anlass / Hintergrund</i>						
<p>Die Analyse der Struktur des ÖPNV-Liniennetzes hat Vor- und Nachteile gezeigt, die einander bedingen. Dazu gehören meist gute Reisezeiten aus den Stadtteilen in die Innenstadt, die jedoch eine gestraffte Linienführung erfordern. Hieraus ergeben sich wiederum Defizite in der Feinerschließung innerhalb der Ortsteile. Dass diese Anforderungen unterschiedlich gut erfüllt sind, resultiert aus einer fehlenden Spezialisierung der Linien innerhalb des Netzes – sie müssen alle Funktionen gleichermaßen erfüllen. Zudem fehlen durch die strikt radiale Ausrichtung des Netzes auf die Innenstadt direkte Fahrtangebote zwischen Stadtteilen untereinander.</p>						
<p>Liniennetze sind häufig das Ergebnis einer langen Folge kleinschrittiger Anpassungen an sich ändernde Gegebenheiten – neue Siedlungsteile werden angebunden und Linienverläufe im Detail immer wieder optimiert. Diese Optimierungslogik folgt (angesichts struktureller Finanzierungsdefizite des ÖPNV) häufig auch verstärkt einer betrieblichen, nach innen gerichteten Perspektive, worunter eine nach außen gerichtete Perspektive auf sich ändernde Mobilitätsbedarfe leicht verloren geht.</p>						
<p>Der Zielkonflikt von direkter und zügiger Linienführung einerseits, sowie einer kleinteiligen Erschließung andererseits lässt sich somit nicht im Status-Quo und allein mit den vorhandenen Angeboten auflösen. Hierfür ist eine stärkere Hierarchisierung verschiedener Verkehrsangebote und eine dezidierte Funktionszuweisung zu den einzelnen Hierarchieebenen erforderlich. Ein solches Gesamtsystem funktioniert dann wiederum nur im Zusammenspiel der verschiedenen Ebenen, sodass nicht auf einzelne davon verzichtet werden kann.</p>						

Schrittweise Optimierungen auf operativer Ebene werden nicht das geeignete Mittel sein, hinsichtlich des Ziels, den Marktanteil des ÖPNV perspektivisch (mehr als) zu verdoppeln.

Es wird deshalb empfohlen, angestoßen durch einen zeitnahen Workshop (2023) eine zunächst konzeptionelle Neuplanung des ÖPNV-Netzes durchzuführen. Diese Planung sollte mit hohen Freiheitsgraden geschehen und damit ohne zwingende Bindung an das bestehende Liniennetz und Angebot.

Umfangreiche Änderungen im ÖPNV-Angebot erfordern zeitlich einen mehrjährigen Vorlauf, sodass die Laufzeit aktueller Konzessionen dringend genutzt werden sollte, um einen solchen Prozess zu initiieren (auch angesichts knapper planerischer Kapazitäten und industrieller Lieferzeiten). Gegebenenfalls können parallel bereits Erfahrungen mit neuen Angebotsformen gewonnen werden.

Handlungsempfehlung & Zielsetzung

Expresslinien / Schnellbusse

Schnellbusse verbinden Stadtteile untereinander und dann in der Regel mit der Innenstadt, können aber unter Umgehung der Innenstadt auch andere relevante Ziele oder Verkehrsknoten ansteuern.

Um den Anspruch schneller Verbindungen zu erfüllen, ist die Linienführung sehr direkt gehalten und weist auch größere Haltestellenabstände auf. Mitunter kann es ausreichend sein, wenn Stadtteile nur durch einzelne Halte angebunden sind.

Eine zentrale Lokalisierung der Haltestellen innerhalb der Ortsteile ist anzustreben, um eine möglichst gute Zugänglichkeit herzustellen. Erweist sich eine Linienführung über die Ortszentren hinsichtlich der Fahrzeit als nachteilig, so können die Haltestellen auch in Ortsrandlage verortet werden. Zwingend erforderlich ist dann aber eine Verknüpfung mit einer weiteren Linie, die den Anschluss an den gesamten Ort herstellt. Für eine solche Haltestelle ist dann ein höherer Platzbedarf erforderlich, damit ein Fahrzeug dort wenden und warten kann; im Sinne kurzer Umsteigewege sind die einzelnen Bussteige möglichst unmittelbar beieinander anzuordnen.

Die Logik dieser Linienführung spiegelt sich im Bestandsnetz bereits anhand der Regionallinien wider, die häufig in Randlagen an den Orten vorbeiführen (dort jedoch keine weiteren Umsteigmöglichkeiten aufweisen).

Noch straffer geführt und schneller befahren sind die Bahnlinien (S-Bahn, RB und RE-Linien). Sie bilden wichtige Achsen mit nur wenigen Haltestellen und sind mit den örtlichen und regionalen Buslinien verknüpft.

Expresslinien können als Tangentiallinien angelegt sein, die nachfolgend in einem eigenen Abschnitt ausgeführt werden.

Da eine Expresslinie idealtypisch mit mehreren Linien der nachgeordneten Hierarchieebene (den Quartiersbussen) verknüpft ist, werden hierfür größere Fahrzeuge eingesetzt (bis hin zu Gelenkbussen), die mit höherer Sitzplatzkapazität mehr Komfort und Sicherheit bieten und höhere Geschwindigkeiten ermöglichen.

Stadtteil- und Quartierslinien

Der stärkste Wettbewerber des ÖPNV ist der private Pkw. Die Autonutzung ist meist mit kurzen An- und Abmarschwegen verbunden, weil quell- und zielnah gehalten werden kann (vor allem in den äußeren Stadtteilen). Damit der ÖPNV auch in der pkw-mobilen (und damit größten aller) Kundengruppen höhere Marktanteile erzielt, sind gegenüber dem Pkw vergleichbare Produkteigenschaften erforderlich – hierzu gehören auch kurze Zugangswege zum ÖPNV, um kurze Reisezeiten von Tür zu Tür zu ermöglichen. Derzeit erreichen laut SrV-Verkehrserhebung für Neuss in den südlichen Stadtteilen nur rund 76 % aller Personen eine Bushaltestelle mit höchstens 5-minütiger Gehzeit.

Mit Quartierslinien als eigenem Verkehrsangebot kann diesem Defizit begegnet werden. Im ÖPNV-System stellen sie die unterste Hierarchieebene mit spezifischen Produkteigenschaften dar. Ziel ist somit, auch auf kurzen und mittleren Strecken von unter 3 Kilometern höhere Marktanteile für den ÖPNV zu erreichen und durch kurze Zugangszeiten auch die Reisezeit auf längeren Wegen attraktiver zu gestalten.

Der Aktionsradius von Stadtteil- und Quartiersbussen ist bewusst kurz und umfasst jeweils nur einen oder zwei Stadtteile/Quartiere. Kurze Haltestellenabstände und dichte Takte sind ein wesentliches Merkmal, die Linienführung kann mäandrierend und verschwenkt sein, um flächige Wohngebiete möglichst vollständig zu erschließen und kurze Zugangswege zu jeder Haustür zu bieten. Eine hohe Taktdichte entlässt Fahrgäste aus der Notwendigkeit, Fahrten und Wegeketten (mit mehreren Zielen) im Detail planen zu müssen.

Diese Produkteigenschaften führen unmittelbar zu spezifischen Anforderungen an die Fahrzeuge. Midi-Fahrzeuge sind gegenüber üblichen Solobussen leicht verkürzt, dadurch deutlich wendiger und in Wohngebieten flexibler einsetzbar. Aufgrund der kurzen Reiseweiten ist ein höherer Anteil an Stehplätzen sinnvoll. Die etwas geringere Kapazität wird durch eine höhere Taktdichte kompensiert.

Tangential- und Ringlinien

Das ÖPNV-Netz ist in erster Linie radial ausgerichtet, alle Linien führen ins Zentrum. Der Weg in eine andere Stadt oder einen anderen Stadtteil führt immer zuerst in Richtung Innenstadt. Dadurch erhöht sich die Reisezeit mitunter deutlich, wohingegen das Straßennetz für den Pkw auch zahlreiche tangentiale Verbindung unter Umgehung der Innenstadt bereithält und damit vorteilhaftere Reisezeiten bietet.

Tangential geführte Linien können ein vergleichbares Angebot bieten. Insbesondere für die südlichen Stadtteile ist der ÖPNV stark auf die Innenstadt ausgerichtet. Verbindungen der Stadtteile untereinander ergeben sich nur in Fahrtrichtung auf die Innenstadt hin.

Tangentiallinien können hier ein weiteres Angebot darstellen und auch Verknüpfungen zu den Bahnhaltepunkten oder auf andere der oben genannten Expresslinien herstellen.

Ein bereits heute bestehendes Beispiel für solche Angebote ist der Schnellbus SB 53 von Norf nach Düsseldorf Universitätsklinikum (Stadtbezirk 3), der Anschluss an die Stadtbahn bietet.

On-Demand-Verkehre

On-Demand-Verkehre sind im Gegensatz zu klassischen, flexibilisierten Angeboten nicht auf bestimmte Linienverläufe oder Fahrzeiten festgelegt und sind dieser Logik nach stärker mit dem Taxi vergleichbar. Gegenüber dem Taxi sind jedoch die Bestellzeiten häufig länger und auch die Fahrzeiten können länger ausfallen. Erst dadurch können im On-Demand-Verkehr flexible Fahrgastwünsche gebündelt und Effizienzvorteile geschaffen werden. Beispielsweise sind sie auch geeignet, um die zuvor beschriebenen Tangentialverkehre anbieten zu können. Auch bei begrenzter Kapazität kann der Linienverkehr damit um ein flexibilisiertes Angebot ergänzt werden. Der Kunde erhält somit die Sicherheit, auch für nicht-alltägliche Wege auf ein ÖPNV-Angebot zurückgreifen zu können.

Ein solches Angebot befindet sich in Neuss seitens der Stadtwerke Neuss in Entwicklung. Nach Sichtung der Gutachtenergebnisse wird abweichend vom Vorschlag der Einstieg mit Stufe zwei empfohlen, um direkt mit einem überzeugend großen Gebiet (Neuss-Süd und Neuss-Süd-West) zu starten. Eine Überprüfung der ermittelten Kosten von 1,1 Mio. € im Jahr, gilt es durch eine Prüfung alternativer Betriebsdurchführung (Taxiunternehmen) zu evaluieren. Die Einführung des On-Demand-Systems wird als Ad-hoc-Maßnahme im Bereich ÖPNV gesehen und sollte 2023 starten.

Elektrifizierung der Busverkehre

In Hinblick auf die neuen Linienkonzessionen ab 2029 erscheint eine Bindung der Leistungsvergabe an einen hohen Anteil elektrisch zu erbringender Fahrleistungen als sinnvoll, da die Fahrzeuge bis weit in die 2030er-Jahre in Betrieb sein werden.

Begünstigt wird dies dadurch, dass die Bus-Hersteller (analog zur Pkw-Branche) ihren Fokus ohnehin in der Entwicklung von E-Fahrzeugen sehen, sodass die Produktion fossil betriebener Fahrzeuge zurückgeht. Einzelne Hersteller geben bereits 2030 als Zielmarke für deren Produktionsende an.

Eine neue Strukturierung des Liniennetzes muss eine Elektrifizierung der Antriebe immer mitdenken (da der rechtliche Rahmen künftig höhere Anteile an E-Fahrzeugen bei Neuanschaffungen vorsieht). Bereits aktuelle Modellgenerationen decken mit Reichweiten von 300 km je Ladung typische tägliche Einsatzprofile im städtischen ÖPNV ab. Insofern ist es denkbar, dass die Umstellung der Antriebstechnologie künftig an Komplexität verliert. Erste strategische Überlegungen sollten betriebliche Aspekte der Implementierung klären (Laufleistungen, Depots und Ausstattungen etc.). Da die technische Realisierbarkeit grundsätzlich gegeben ist, sollte darüber hinaus vor allem die Gewichtung verschiedener Oberziele diskutiert werden (ökonomischer und fiskalischer, verkehrs- und umweltpolitische).

Konkrete Anwendungsbeispiele

In Neuss bestehen verschiedene der genannten Angebote bereits in unterschiedlichem Umfang, jedoch fehlt es an der Verknüpfung der Angebote untereinander.

So verkehren mehrere Regionallinien mit günstigeren Fahrzeiten, sind jedoch wiederum nicht in geeignetem Maße mit den Linien des Stadtverkehrs verknüpft. Engere Taktungen (30 min-Takt) erhöhen die Verfügbarkeit und Attraktivität des Angebots deutlich.

Die Linie SB53 übernimmt als Expressbus zur Verknüpfung mit dem Ziel Universität/Krankenhaus/Stadt-U-Bahnnetz Düsseldorf gleichzeitig auch tangentiale Verbindungsfunktionen, jedoch bestehen innerhalb einzelner Stadtteile größere Umsteigezeiten zu weiteren lokalen Linien oder längere Zuwegungen zu den einzelnen bedienten Haltestellen, sodass die Reisezeitvorteile teils wieder verlogen gehen.

Förderfähigkeit (Stand 2022)

On-Demand System werden insbesondere in den letzten Jahren in diversen Förderprogramme aufgeführt. Auch wenn zwei Förderanträge der SWN in 2021 und 2022 keine Aufnahme in ein Förderprogramm gefunden haben, besteht grundsätzlich auch weiterhin die Möglichkeit, im Rahmen von Antragsstellungen auf EU-, Bundes- und Landeseben Fördermittel zu erhalten.

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI)

Förderrichtlinien Elektromobilität

KfW Bank

IKK – Nachhaltige Mobilität

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI)

Alternative Antriebe von Bussen im Personenverkehr

Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz (BMUV)

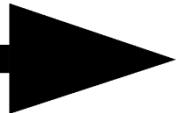
Anschaffung von Elektrobussen im öffentlichen Personennahverkehr

Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz (BMUV)

Klimaschutzinitiative – Klimaschutzprojekt im kommunalen Umfeld (Kommunalrichtlinie)

Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR)

Zuwendungen nach § 12 ÖPNVG NRW im Kooperationsraum A

	Modellbetrieb neuer Angebotsformen (Quartierslinien, On-Demand-Verkehre)			
Werkzeug-Komplex				
3.1 Hierarchisches Busnetz				
Umsetzung				
<i>Zeitrahmen</i>				
2022	2025	2030	2035	2040
				
<i>Raumeinheit</i>		<i>Akteure</i>		
Gesamtstadt (Teilgebiete)		Stadtplanung, Stadtwerke Neuss		
<i>Aufwand</i>				
Finanziell		Organisatorisch		
				
Maßnahme & strategische Bedeutung				
<i>Anlass / Hintergrund</i>				
<p>Im Steckbrief zum Hierarchischen Liniennetz werden die unterschiedlichen Hierarchieebenen für ein differenziertes Busnetz vorgestellt, das gute Chancen bietet, sehr viel Umstiege vom Auto auf den Bus zu bewirken.</p> <p>Eine Planung solcher Netze und insbesondere deren Verflechtung an geeigneten Umsteigeknoten muss im Rahmen einer eigenen Planung erfolgen. Dennoch lassen sich auch ohne fertige Gesamtplanung einzelne Elemente daraus exemplarisch und modellhaft umsetzen.</p>				
<i>Handlungsempfehlung & Zielsetzung</i>				
<p>Neue Angebotsformate erfordern erste exemplarische Modellprojekte, um an ihnen Erfahrungen mit deren Betrieb und Akzeptanz zu gewinnen und davon ausgehend Potenziale für deren systematische Ausweitung aufzuzeigen. Ein Pilotbetrieb darf nicht zu klein dimensioniert sein oder isoliert neben weiteren Angeboten des ÖPNV stehen. Im Sinne der Netzlogik ist eine Abstimmung und Verknüpfung mit bestehenden Angeboten zwingende Grundlage, sodass sich Synergien ergeben.</p>				
<i>Konkrete Anwendungsbeispiele</i>				
<u>Quartierslinien</u> <p>Die Analyse der Fahrzeiten hat insbesondere für Allerheiligen ungünstige Fahrzeiten in die Innenstadt aufgezeigt. So bietet hinsichtlich des Fahrtziels südliche Innenstadt (Landestheater) der S-Bahn-Halt keinen zeitlichen Vorteil, da am Hauptbahnhof ein fußläufiger Umstieg (200 m) und eine Anschlussfahrt in Gegenrichtung erforderlich wird.</p>				

Die direkte Anbindung durch die Linie 841 erweist sich bei rund 30 Minuten Fahrzeit ebenfalls als wenig attraktiv (exemplarisch ab Albert-Schweitzer-Straße). Dies resultiert daraus, dass sie neben der Verbindung von Innenstadt und Allerheiligen zusätzlich in Allerheiligen und Norf Erschließungsaufgaben und die Anbindung der S-Bahnhöfe übernimmt. Die Stichfahrten an die beiden S-Bahnhöfe kosten insgesamt knapp 10 Minuten Fahrzeit. Eine gestraffte Linienführung würde die Fahrzeit aus Allerheiligen in die Innenstadt um rund ein Drittel reduzieren.

Die gestraffte Linienführung der Linie 841 ermöglicht dann aber weniger Binnenverkehre. Diese könnte ein Quartiersbus übernehmen, der auch S-Bahnhöfe anbindet. Mit einigen zusätzlichen Haltestellen würde die Quartierslinie die Fußwege zu den Haltestellen deutlich reduzieren und die Quartierszentren besser anbinden (in Allerheiligen die Neusser Straße samt der abgehenden Nebenstraßen, in Norf den Lessingplatz und die Nievenheimer-/ Uedesheimer Straße).

Ein zeitlich enger Takt (10-15 Minuten) schafft zuverlässige Zubringerfunktionen zu den schnelleren Linien (S11, 841, 874, SB53), sodass deren Nutzung attraktiver wird. Die schnelleren Linien können durch Wegfall einiger Haltestellen und einen strafferen Linienweg beschleunigt werden.

Eine ähnliche Lösung bietet sich auch als Quartiersverkehr für das innerstädtische Gründerzeitviertel zwischen Nordkanal und Erftmühlengraben an. Dieses Gebiet wird durch den ÖPNV bisher nur randlich erschlossen (über Hamtorwall/ Promenadestraße, Gielen-/Schorlemerstraße, Friedrichstraße). Daraus ergeben sich dann lange Wege ins Quartier mit verlängerten Tür-zu-Tür-Reisezeiten.

Es ist sinnvoll hier mit einem Quartiersbuskonzept in eine konzeptionelle Planung einzusteigen. Weitere Quartiere sind im Rahmen weitergehender Untersuchungen zu identifizieren. Aufgrund der räumlichen Struktur sowie den verkehrsplanerischen und stadtgestalterischen Zielen sind für diese Linien eine eigenständige Fahrzeuginfrastruktur sinnvoll. Eine Umsetzung ist voraussichtlich erst über die Fortschreibung des Nahverkehrsplans, Direktvergabe nach 2029 möglich und für die o.g. Verfahren zu berücksichtigen.

On-Demand-Verkehre

On-Demand-Angebote sind ein weiteres geeignetes Mittel, das sich zunächst in einem begrenzten Umfang implementieren lässt. Entsprechen Untersuchungen hierzu sind in Bearbeitung. Während die Quartiersbusse im Linienbetrieb eine immer noch stärkere Bündelung von Fahrgastwünschen erreichen, können On-Demand-Verkehre noch in höherem Maße räumlich diffuse Verkehrsnachfragen bedienen oder lassen sich zu Tagesrandzeiten einsetzen.

Nach Sichtung der Gutachtenergebnisse wird abweichend vom Vorschlag der Einstieg mit Stufe zwei empfohlen, um direkt mit einem überzeugend großen Gebiet (Neuss-Süd und Neuss-Süd-West) zu starten. Eine Überprüfung der ermittelten Kosten von 1,1 Mio. € im Jahr, gilt es durch eine Prüfung alternativer Betriebsdurchführung (Taxiunternehmen) zu evaluieren. Die Einführung des On-Demand-Systems wird als Ad-hoc-Maßnahme im Bereich ÖPNV gesehen und sollte 2023 starten.

Elektrifizierung der Busverkehre

Aufgrund der technischen Entwicklung eignen sich elektrifizierte Busse für immer mehr Einsatzprofile im städtischen ÖPNV. Bereits aktuelle Modellgenerationen können Reichweiten von über 300 Kilometern je Ladung zurücklegen. Die Konfiguration der Fahrzeuge lässt sich anpassen an die jeweilige Siedlungsstruktur und das dazugehörige Liniennetz, sowie an die betriebliche Situation (Anzahl und Standorte der Depots) und die Gegebenheiten im öffentlichen Raum (etwaige Lademöglichkeiten an Endhaltestellen). Somit lassen sich bereits in bestehenden Liniennetzen Teile der Busflotte elektrifizieren.

Ob bereits eine Elektrifizierung im derzeitigen Flottenbestand sinnvoll erscheint, ist hinsichtlich einer langfristigen Strategie zu klären. Im Sinne der Wirtschaftlichkeit sollte eine überbordende Parallelität verschiedener technischer und betrieblicher Logiken und Systeme vermieden werden. Zudem ist die Wirtschaftlichkeit abhängig von der Flottenstruktur (Fahrzeugalter) und -politik (Haltestdauer).

Unabhängig davon kann ein elektrifizierter Betrieb für neue ÖPNV-Leistungen bereits in Erwägung gezogen werden. Beispielsweise besteht für kleinere Busse bereits eine gewisse Angebotsvielfalt, da dieses Marktsegment nicht ausschließlich von etablierten Herstellern bedient wird, sondern auch von gänzlich neuen Akteuren.

Vor allem Quartierslinien eignen sich dafür, als innerstädtische E-Buslinie betrieben zu werden. Da eine solche Teilleistung weniger in betrieblicher Abhängigkeit zu den übrigen ÖPNV-Leistungen steht, ist die Gefahr einer konzeptionellen Vorfestlegung oder einer technologischen Pfadabhängigkeit vergleichsweise gering. Neben Erfahrungsgewinn mit einem neuen Fahrzeugtyp liegen die Vorteile in einem lokal emissionsfreien Betrieb; insbesondere spielen auch deutlich geringere Lärmemissionen in schmalen Straßenquerschnitten eine Rolle.

Förderfähigkeit (Stand 2022)

On-Demand Systeme werden insbesondere in den letzten Jahren in diversen Förderprogramme aufgeführt. Auch wenn 2 Förderanträge der SWN in 2021 und 2022 keine Aufnahme in ein Förderprogramm gefunden haben, besteht grundsätzlich auch weiterhin die Möglichkeit, im Rahmen von Antragsstellungen auf EU-, Bundes- und Landesebene Fördermittel zu erhalten.

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI)

Förderrichtlinie Elektromobilität

KfW Bank

IKK – Nachhaltige Mobilität

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI)

Ausrüstung von Kraftfahrzeugen mit Abbiegeassenzsystemen

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI)

Alternative Antriebe von Bussen im Personenverkehr

Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz (BMUV)

Anschaffung von Elektrobussen im öffentlichen Personennahverkehr

Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR)

Zuwendungen nach § 12 ÖPNVG NRW im Kooperationsraum A

Land Nordrhein-Westfalen

Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement

3.3	Schienenverkehr	!!						
								
Werkzeug-Komplex								
3.1 Hierarchisches Busnetz								
Umsetzung								
<i>Zeitrahmen</i>								
2022	2025	2030	2035	2040				
								
<i>Raumeinheit</i>			<i>Akteure</i>					
	äußere Stadtteile, Kernstadt			Aufgabenträger, Stadtplanung				
<i>Aufwand</i>								
Finanziell			Organisatorisch 					
Maßnahme & strategische Bedeutung								
<i>Anlass / Hintergrund</i>								
<p>Das Schienennetz in Neuss wird geprägt von den S-Bahn- und RB/RE Strecken des SPNV sowie den Straßenbahn-/Stadtbahnstrecken der Rheinbahn. Beide Teilnetze sind eng verflochten mit der Nachbarstadt Düsseldorf und die SPNV-Netze auch mit dem südlich anschließenden Großraum Köln, der Region des nördlich anschließenden Oberzentrums Krefeld, sowie Mönchengladbach im Westen.</p>								
<p>Im Zusammenhang mit den klimapolitischen Herausforderungen wird die Bedeutung einer guten Anbindung an den Schienenverkehr deutlich wachsen, sowohl im lokalen als auch im regionalen Maßstab.</p>								
<p>Für das Bestandsnetz des SPNV und der Straßenbahn-/Stadtbahnstrecken stellt sich daher die Frage nach attraktivitätssteigernder Maßnahmen durch Netzergänzungen und Erweiterungen sowie zusätzliche Haltepunkte und Taktverdichtungen.</p>								
<i>Handlungsempfehlung & Zielsetzung</i>								
<p><u>Neue Haltepunkte im regionalen Schienennetz der S-Bahnen und Regionalbahnen</u></p>								
<p>Die NRW-S-Bahnen unterscheiden sich von den anderen deutschen S-Bahnsystemen durch große Haltestellenabstände. Dies ist den durchweg sehr langen Linien geschuldet, die im Interesse akzeptabler Reisezeiten Zeitverluste über die ganze Linienstrecke zu viele Haltepunkte vermeiden. Dabei geht Kundennähe verloren, die auch im Bereich der S-Bahnen und Regionalbahnen ein entscheidender Erfolgsfaktor ist.</p>								
<p>Die stürmische Siedlungsentwicklung im Neusser Westen und Süden mit vielen neuen Siedlungserweiterungen durch Wohn- und Gewerbegebiete hat in allen Bereichen ohne</p>								

eigenen Schienennetz zu massivem Wachstum des Autoverkehrs und der Staus geführt. Daher muss die Frage nach Bedarf an neuen Haltepunkten gestellt werden.

Sobald die Linienlängen einiger S-Bahnlinien verkürzt werden, entsteht Spielraum für neue Haltepunkte. Die Vorteile solcher kurzen Linien können gut am Beispiel der S 28 Kaarst-Düsseldorf-Mettmann verdeutlicht werden, die im Vergleich zu den anderen S-Bahnen der Region deutlich mehr Haltepunkte hat, weil sie kleinere Fahrzeuge einsetzt und kürzer als die typischen überregionalen S-Bahn-Linien ist.

Ähnliche Strategien verfolgen die Freiburger Breisgau-S-Bahn oder die derzeit im Entstehen begriffene Münsterland-S-Bahn oder die Bremer S-Bahn. Solche kurze S-Bahnlinien sind durch ihre dichte Haltestellenfolge besonders erfolgreich im Hinblick auf eingesparten Autoverkehr.

Auf den Bahnstrecken rund um Neuss bestehen aufgrund der Siedlungsentwicklung mehrere Bereiche, in denen neue Haltepunkte die Erreichbarkeit deutlich verbessern können, beispielsweise in Korschenbroich, Kleinenbroich und Büttgen oder im Dreikönigenviertel, Loveling-Holzheim, Helpenstein und Kapellen oder in Gnadental, Selikum, Erfttal, Norf, Elvekum, Delrath und Horrem.

Die Akzeptanz der bestehenden S-Bahn-Angebote kann zudem erheblich verbessert werden, wenn die Haltepunkte gut mit den jeweiligen Ortsteilen erschließenden Quartiersbussen und tangentialen Expressbuslinien verknüpft werden. Denn die Bahnstecken verlaufen teilweise nur peripher zu den Siedlungsbereichen, mit der Folge langer An- und Abmarschwege. Das dort übliche P&R ist gegenüber der Busanbindung klimapolitisch nachteilig (und gemessen an der zusätzlich generierten Nachfrage unwirtschaftlich), das B&R hingegen eine wichtige weitere Option für eine klimaneutrale Verkehrsentwicklung.

Auch neue innerstädtische S-Bahn-Haltepunkte sind geeignet, um direkte Schienenverkehrsverbindungen attraktiver zu gestalten (siehe Anwendungsbeispiele). Zudem können sie für erhebliche Entlastungen des innerstädtischen Busverkehrs beitragen, wenn die Notwendigkeit für Umstiege entfällt.

Verlängerung von Straßenbahnlinien zur Stadt-Umland-Bahn

In Deutschland sind ausgehend vom Karlsruher Modell und in Rückbesinnung auf die früher weit ins Umland ausgreifenden Straßenbahnnetze einige neue Stadt-Umlandbahnen sehr erfolgreich etabliert worden, insbesondere in Karlsruhe mit dem Karlsruher Modell und seinen Folgeprojekten nach Bruchsal, Baden Baden, Bad Herrenalb und Heilbronn, Saarbrücken mit der Saarbahn nach Saargemünd und Riegelsberg, Kassel mit der Regio-Bahn, Chemnitz mit der Regio-Bahn.

Diese Projekte nutzen die geringeren Standards der BOStrab und fahren teilweise auf ehemaligen DB-Strecken, teilweise auf Straßenbahnstrecken ins Umland. So können Stadtnetze und Umlandnetze sinnvoll verknüpft werden. Wegen der deutlich geringeren Standards sind deutlich geringere Investitionskosten erforderlich, gleichzeitig werden durch die dichtere Haltestellenfolge sehr viel mehr Fahrgäste angebunden.

Die Frage der mittel- und langfristigen Netzentwicklung der BOStrab- und EBO-Netze und der möglichen Netzerweiterung und Verlängerung stellt sich daher auch in der Region um Neuss.

Das gilt insbesondere für das dicht bebauten nordwestliche Siedlungsband und die südlichen Siedlungsbänder, die von den teilweise nur randlich zu den Siedlungen verlaufenden Bahnstrecken und ihren wenigen Haltepunkten nicht optimal angebunden sind.

Erweiterung des Neusser Straßenbahnnetzes

Das Neusser Straßenbahnnetz ist eng verbunden mit der Straßenbahn- und Stadtbahnentwicklung der Landeshauptstadt Düsseldorf. Die letzten Jahrzehnte der kommunalen Schienenentwicklung waren überwiegend von der Umstellung früherer Straßenbahnnetze auf die damals neu eingeführten Stadtbahnstandards geprägt. Eingesetzt wurden größere, schnellere und hochflurige Stadtbahnwagen mit Hochbahnsteigen. Parallel dazu wurden die alten Straßenbahnnetze in den meisten NRW-Straßenbahnstädten durch viele Streckenstilllegungen deutlich verkleinert. In den Innenstädten wurden die verbleibenden Schienen meist in teure Tunnelstrecken verlegt.

Mittlerweile gibt es aber für den kommunalen Schienenverkehr neue Impulse durch die modernen Niederflurfahrzeuge, deren Haltestellen viel besser im Straßenraum integriert werden können. Die Trassengestaltung wird zunehmend inspiriert von französischen Vorbildern. Dort sind über 30 neue Straßenbahnsysteme entstanden, vielfach mit Rasengleistrassen und Tramalleen, sowie eingebettet in eine integrierte Planung mit guten Fuß- und Radwegerouten und Stadterneuerungsmaßnahmen. Auch in Deutschland wird immer öfter über neue Straßenbahnprojekte diskutiert.

Der Bund und das Land haben ihre Fördersysteme flexibilisiert und die Mittel aufgestockt, sodass die Chancen für eine Förderung auch kleinerer Projekte und eine integrierte Förderung von Straßenbahn-Infrastrukturmaßnahmen mit begleitenden Maßnahmen der Umgestaltung des öffentlichen Raumes deutlich gestiegen sind.

Verkehrlich würden zwei nach Süden ausstrahlende Straßenbahnstrecken einen erheblichen Entlastungseffekt ermöglichen, wenn sie straßenräumlich auf den in die Stadt führenden Hauptverkehrsstraßen untergebracht werden. Voraussetzung dafür wäre eine Mitbenutzung und Umgestaltung dieser Straßen. In Frage kommen dafür die drei nach Süden ins Umland führenden Radialstraßen Bergheimerstraße, Berghäuschensweg und Kölner-/ Bonner Straße. Gleiches gilt für einen Linienverlauf in nördlicher Richtung nach Furth und entlang von Vogelsang in das nördliche Kaarst.

Diese Entwicklung wird forciert durch Neuentwicklungen in der Fahrzeugtechnik, die inzwischen mit batterie-/akku-elektrischen Triebwagen und Straßenbahnen auch ohne teure und planungsaufwändige Oberleitungen attraktiven Schienenverkehr ermöglicht.

Vorlaufbetrieb mit BRT-Linien

Da Straßenbahnplanungen und ihre Realisierung bislang leider viel Zeit benötigen, die verkehrliche Entlastung aber klimapolitisch dringend ist, wäre eine Zwischenlösung die Einführung von sog. „BRT“-Buslinien (Bus Rapid Transit) als im Straßenraum und an den Kreuzungen privilegierten Expressbussen mit besonders hoher Betriebsqualität. Dafür müssen

dann vor allem die Staubereiche vor den Knoten und die Signalanlagen ÖPNV-freundlich gestaltet werden.

Konkrete Anwendungsbeispiele

Verlegung Straßenbahn Linie 709

Verlängerung der U81 Richtung Furth

Erhöhung der Erschließungswirkung durch neue Haltepunkte im S-Bahn-Verkehr, exemplarisch der bereits in der Vergangenheit diskutierte Standort Morgensternsheide oder im westlichen Stadtgebiet im Bereich der Polizei (/Konrad-Adenauer-Ring)

Entwicklung der Revierbahn mit S-Bahn-Bedienung in Richtung Grevenbroich und durchgehender Verbindung nach Aachen in Abstimmung mit benachbarten Kommunen und Aufgabenträgern

Förderfähigkeit (Stand 2022)

Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR)

Zuwendungen nach § 12 ÖPNVG NRW im Kooperationsraum A

3.4	ÖPNV-Markenbildung, Service	!!		
				
Werkzeug-Komplex				
Umsetzung				
<i>Zeitrahmen</i>				
2022	2025	2030	2035	2040
				
<i>Raumeinheit</i>		<i>Akteure</i>		
Gesamtstadt		Stadtwerke Neuss		
<i>Aufwand</i>				
Finanziell		Organisatorisch		
				
Maßnahme & strategische Bedeutung				
<i>Anlass / Hintergrund</i>				
<p>Das Ziel einen höheren Anteil der verkehrlichen Nachfrage zu binden, tritt der ÖPNV aus einer (historisch) marginalisierten Position heraus an. Die vergangenen Jahrzehnte fokussierten politisch die Förderung des Pkw-Verkehrs, sodass sich der ÖPNV als Nischenangebot etabliert hat. Um künftigen Anforderungen zu genügen, muss sich das Fahrgastaufkommen aber massiv erhöhen, bis hin zu dessen Verdoppelung.</p> <p>Hinzu kommt, dass im ÖPNV zahlreiche Akteure mit eigenen Marken verkehren, wodurch die Führung der eigenen Marke eine höhere Bedeutung gewinnt.</p>				
<i>Handlungsempfehlung & Zielsetzung</i>				
<p>Ziel ist weiterhin eine hohe Wahrnehmbarkeit der Marke zu schaffen, die den lokalen ÖPNV der Stadtwerke als örtlichen Mobilitätsdienstleister erkennbar machen.</p>				
<i>Konkrete Anwendungsbeispiele</i>				
<p>Jenseits der Fahrzeuge selbst sind es vor allem die Bushaltestellen des ÖPNV, die im öffentlichen Raum als Träger der Marke fungieren. Sie sind Anker- und Zugangspunkt der Kund*innen zum ÖPNV im Umfeld der eigentlichen Start- und Zielorte.</p> <p>Bereits der barrierefreie Ausbau von Haltestellen erhöht deren Wahrnehmbarkeit im öffentlichen Raum, beispielsweise durch die taktilen Leitelemente oder eine weiße Einfärbung des erhöhten Schrammbords.</p> <p>Die Haltestellen sind insgesamt funktional gestaltet, die (zu befürwortende) transparente Gestaltung der Fahrgastunterstände lässt diese im öffentlichen Raum aber zurücktreten.</p>				

Andere Verkehrsbetriebe verwenden deswegen zusätzlich eigens gestaltete Stelen, die nicht nur rein funktional der Fahrgastinformation dienen, sondern gleichzeitig auch wahrnehmbare farbliche Akzente in den öffentlichen Raum bringen.

Insofern sind hier höhere Standards wünschenswert, die über die derzeit eher funktionale Gestaltung nochmals deutlich hinausgehen. (Vergleichbar mit den eigens für die Mobilstationen gestalteten Stelen im Land NRW).

Das Fahrpersonal tritt als tägliche Markenbotschafter auf. Im Zuge der Beteiligungsverfahren wurde Unzufriedenheit im Entgegenkommen gegenüber mobilitätseingeschränkten Menschen geäußert. Insofern besteht hier fortlaufender Bedarf zur Sensibilisierung und Schulung der Mitarbeitenden.

Förderfähigkeit (Stand 2022)

	Verbesserungen im ÖPNV-Bestandsangebot	
Werkzeug-Komplex		
Umsetzung		
<i>Zeitrahmen</i> 		
<i>Raumeinheit</i> Gesamtstadt	<i>Akteure</i> Stadtplanung, Stadtwerke Neuss, VRR Straßenbaulastträger	
<i>Aufwand</i> Finanziell  Organisatorisch 		
Maßnahme & strategische Bedeutung		
<i>Anlass / Hintergrund</i> <p>Den im Steckbrief 3.1 beschriebenen Verbesserungen im ÖPNV-System liegen eine Diskussion des Liniennetzes in Gänze zugrunde oder die modellhafte Implementierung einzelner Maßnahmen. Diese Ansätze weisen höhere Finanzierungsbedarfe auf.</p> <p>Unterhalb dieser relativ hohen Schwelle bestehen aber auch kleinteiligere oder punktuelle Ansätze, um das Bestandsangebot im ÖPNV leichter zugänglich zu machen und fortlaufend zu verbessern.</p>		
<i>Handlungsempfehlung & Zielsetzung</i> <p><u>Tarife</u></p> <p>Wenn bereits ein gut nutzbares Verkehrsangebot besteht, können tarifliche Anpassungen geeignet sein, um diese Angebote passgenauer zu gestalten. (Wobei ausdifferenzierte Ticketsortimente sich, gewissermaßen als Kehrseite, wiederum mit dem Vorwurf der Komplexität konfrontiert sehen).</p> <p>Im Ticketsortiment des VRR wurden in den vergangenen Jahren bereits verschiedene Innovationen eingeführt (Happy-Hour-Ticket, 4-Stunden-Ticket, Luftlinientarif eezy). Das im Sommer 2022 getestete 9 €-Ticket ging nun noch einen deutlichen Schritt weiter Richtung Vereinfachung und Attraktivierung des ÖPNV.</p> <p>Die nun für 2023 geplante Einführung des bundesweit im Nahverkehr gültigen 49 €-Tickets werden für die meisten Bestandskund*innen dauerhaft eine Entlastung bedeuten und Anreize für Neukund*innen schaffen. Auch die wichtige Pendlerrelation Neuss-Düsseldorf wird hiervon profitieren.</p>		

Weitere Anpassungen gewinnen vor allem an Relevanz, wenn zusätzliche Verkehrsangebote für kleinräumigere Aktionsradien hinzukommen. Beispielsweise lassen sich Bus-Quartiersverkehre mit eigenen Zeitkarten unterlegen (bisher werden diese über die Einzelfahrten im Luftlinientarif am besten abgebildet).

Ein weiteres Thema ist die tarifliche Integration ergänzender Mobilitätsangebote, sodass Abo-Kund*innen über Vorzugstarife auf ein größeres Mobilitätsportfolio zugreifen können. Eigenwirtschaftliche Anbieter von E-Scootern machen hiervon seltener Gebrauch. Vor allem Carsharing-Anbieter gewähren häufig Ermäßigungen (beispielsweise die entgeltfreie, erstmalige Registrierung), womit sich ein niederschwelliger Zugang zu diesen Angeboten ergibt.

Eine kostenfreie Nutzung der Straßenbahn auf der innerstädtischen Achse vom Hbf (/Theodor-Heuss-Platz) bis zur Stadthalle wird als Pilotprojekt für das Jahr 2023 realisiert. Damit erhöht sich vor allem im direkten Umgriff der Innenstadt der Geltungsbereich des Kurzstreckentickets und teilweise auch des Luftlinientarifs eezy VRR.

Die Maßnahme ist für das Stadtmarketing sehr passgenau, da die Straßenbahn die relevanten Innenstadtbereiche vollständig erschließt. Der dortige Aufenthalt gestaltet sich dann komfortabler durch die Möglichkeit kurze Strecken ohne Ticketkauf zurücklegen zu können. So können Pkw-Fahrende in bestehende Parkhäuser geleitet werden und können im Innenstadtbereich ihre Wege durch die kostenfreie Straßenbahn bequem zurücklegen.

Barrierefreiheit

Eine niveaugleiche und damit barrierefreie Gestaltung der Haltestellen erhöht die Zugänglichkeit des ÖPNV, beschleunigt den Fahrgastwechsel und erhöht die Wahrnehmbarkeit der Haltestellen im Straßenraum. Hierfür werden die städtischen Haltestellen bereits fortlaufend umgebaut.

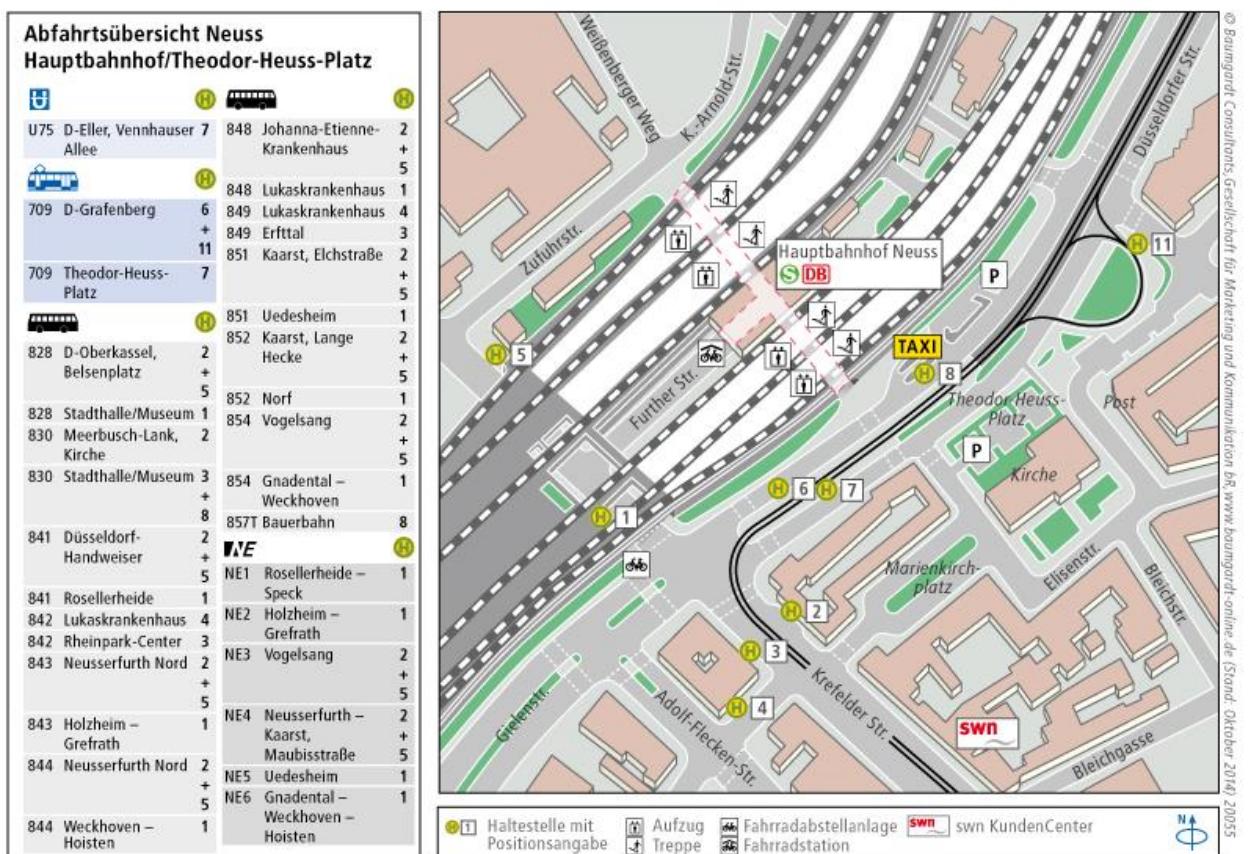
In den Fahrzeugen verbessern größere Plattformflächen die Zugänglichkeit für Nutzende mit Kinderwagen oder Rollatoren.

Liniennetzanpassungen

Anpassungen im Bestandsnetz können die Erreichbarkeit innerhalb des Stadtgebiets verbessern. Sie gehören zu den regelmäßigen Aufgaben der Liniennetzbetreiber.

ÖPNV-Umsteigebeziehungen Hauptbahnhof

Abbildung 8: Übersicht der Haltestele der verschiedenen Verkehrsmittel und Linien



VRR

Im Berichtsteil des Konzepts wird die Situation der Neusser Bahnhöfe dargestellt und insbesondere für den Hauptbahnhof vertieft diskutiert. Hier kreuzen sich unterschiedliche Verkehrsmittel und Linien des ÖPNV aus verschiedenen Himmelsrichtungen kommen; darüber hinaus auch Straßen des klassifizierten Netzes. In der Konsequenz entstehen daraus räumlich weitläufige Umsteigebeziehungen, vor allem zwischen den Bahnsteigen und den übrigen Nahverkehrsmitteln. Diese lassen sich distanzmäßig nur bedingt reduzieren, beispielsweise mit separaten Aufgängen von den Bahnsteigen zur Further Straße. Zeitliche Vorteile in der Zu- und Abwegung ergeben sich durch priorisierte Querungsmöglichkeiten für zu Fuß gehende, ohne längere Wartezeiten. Dies erfordert entsprechend gestaltete Mischverkehrsflächen.

Konkrete Anwendungsbeispiele

Durchbindung der Linie 857 vom Hauptbahnhof bis Zolltor zur besseren Erreichbarkeit der Innenstadt als exemplarische Liniennetzanpassung.

Förderfähigkeit (Stand 2022)

3.6	Mobilstationen	!!			
	Werkzeug-Komplex				
	Umsetzung				
	<i>Zeitrahmen</i>				
2022	2025	2030	2035	2040	→
<i>Raumeinheit</i>	<i>Akteure</i>				
Gesamtstadt	Stadtplanung, Stadtwerke Neuss				
<i>Aufwand</i>					
Finanziell	Organisatorisch				
					
Maßnahme & strategische Bedeutung					
<i>Anlass / Hintergrund</i>					
<p>Für eine Verkehrswende ist eine Angebotsvielfalt jenseits des Pkw unabdingbar, sodass sich die Menschen je nach Lebens- und Alltagssituation nicht an ein Verkehrsmittel binden müssen. Zudem bietet dieser flexible Zugriff auf verschiedene Verkehrsmittel auch eine Rückfallebene, falls bestimmte Wege außerhalb einer Alltagsgewohnheit zurückzulegen sind. Stehen diese Angebote verlässlich bereit, erleichtert dies den Umstieg.</p> <p>Mobilstationen haben zunächst eine verkehrliche Funktion und können Start- und Zielort, oder Umsteigepunkt sein. Maßgeblicher Kern des Gedankens ist die Verknüpfung von zumindest zwei Verkehrsmitteln. Beispielsweise ist dies bereits der Fall, wenn eine Bushaltestelle in unmittelbarer Nähe um einen Carsharing-Standort ergänzt wird oder um andere Sharing-Angebote. Je nach verkehrlicher Bedeutung des Standortes gehören weitere klassische Elemente verkehrlicher Verknüpfung dazu, wie beispielsweise (überdachte) Fahrradabstellplätze, mitunter auch abschließbare Boxen.</p> <p>Darüber hinaus können Mobilstationen Kristallisierungspunkt für weitere Leistungen sein, wie Servicepunkte (z. B. Kioske) oder Packstationen. Generell ist der Servicegedanke und ein attraktives Umfeld ein wichtiger Faktor, sodass Sitzgelegenheiten, WLAN, Gepäckschließfächer und Umgebungspläne Ausstattungsmerkmale sein können.</p> <p>Somit spielt neben dieser verkehrlichen Funktion auch die Wahrnehmbarkeit eine große Rolle, damit Mobilstationen die Idee einer Verkehrswende verdeutlichen und vermitteln können. In NRW bestehen deswegen Gestaltungsvorgaben, die vor allem das Design der Beschilderung und Wegweisung umfassen.</p>					
<i>Handlungsempfehlung & Zielsetzung</i>					

Für die Stadt Neuss wurde bereits ein Standortkonzept für Mobilstationen entwickelt, sodass die ersten 10 Standorte durch die Stadtwerke in die konkrete Umsetzungsplanung gehen; mit dem Ziel, diese bis einschließlich 2025 zu realisieren.

Es erscheint sinnvoll diese modular zu planen, sodass spätere Erweiterungsmöglichkeiten bestehen. Mit einer Konzentration auf wesentliche Angebotsmerkmale lässt sich die anfängliche Umsetzungsgeschwindigkeit erhöhen. Einzelne Stationen sollten auch exponierte Standorte besetzen, um den umfassenden Charakter des Konzepts zu verdeutlichen.

Konkrete Anwendungsbeispiele

10 priorisierte Mobilstationsstandorte des Gutachtens (IVV) der Stadtwerke Neuss

Förderfähigkeit (Stand 2022)

Land Nordrhein-Westfalen

Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement

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 & Schaurte 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).

Abschnitts-Verzeichnis Straßenverkehr

4.1	Bewohnerparken, Quartiersparken	89
4.2	Carsharing	92
4.3	Parkleitsystem	95
4.4	Ladeinfrastruktur	97
4.5	Kommunale Stellplatzsatzung	100
4.6	Mikro-Hubs als Teil der Citylogistik	103

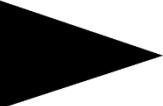
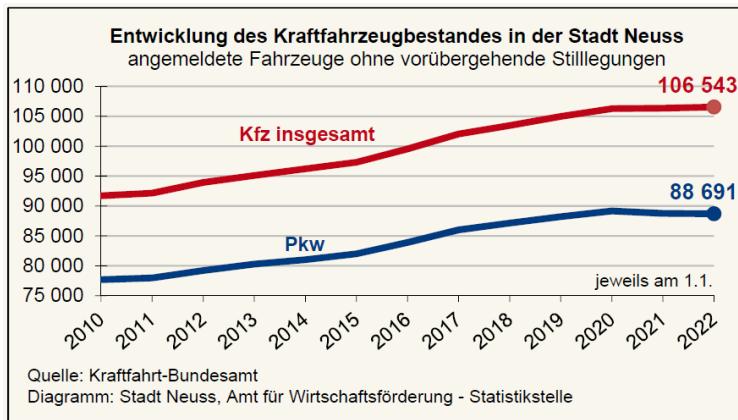
4.1 	Bewohnerparken, Quartiersparken		!!!					
Werkzeug-Komplex								
4.2 Carsharing 4.3 Parkleitsystem 4.5 Stellplatzsatzung								
Umsetzung								
<i>Zeitrahmen</i>								
2022	2025	2030	2035					
								
<i>Raumeinheit</i>		<i>Akteure</i>						
Gesamtstadt		Stadtplanung						
<i>Aufwand</i>								
Finanziell	Organisatorisch							
								
Maßnahme & strategische Bedeutung								
<i>Anlass / Hintergrund</i>								
<p>Städtische Flächen sind knapp und lassen sich nur mit meist hohem Aufwand erweitern (Grundwert Hoch-/Tiefbau). Insofern gilt es, diese knappen Flächen effizient zu nutzen, im Sinne lebenswerter Städte attraktiv zu gestalten, so dass diese in hohem Maße dem Gemeinwohl zugutekommen.</p> <p>Im historischen Verständnis ist auch das Parken privater Pkw eine Gemeinnutzung öffentlicher Flächen. Zielführend ist dies nur im Sinne der Förderung des Pkw-Verkehrs. Der Erfolg in der Stärkung des Pkw-Verkehrs (die Zahl der zugelassenen Fahrzeuge hat in den vergangenen 10 Jahren um ca. 10.000 zugenommen) konterkariert gleichzeitig den politischen Anspruch in der Gestaltung lebenswerter Stadträume. Denn private Pkw werden im Mittel täglich nur rund eine Stunde bewegt. Jedem mehrfach täglich (beispielsweise für Arbeitswege) genutzten Fahrzeug steht ein „Stehzeug“ gegenüber, das knappe Flächen blockiert.</p> <p>Die Vorhaltung eines privaten Pkw für einzelne Fahrten ist somit eine meist höchst ineffiziente Nutzung und steht der Gestaltung einer modernen Stadt entgegen.</p>								

Abbildung 1: Entwicklung des Kraftfahrzeugbestands in Neuss



Stadt Neuss

Handlungsempfehlung & Zielsetzung

Die intensive Inanspruchnahme vor allem innerstädtischer Flächen zum Parken engt den Gestaltungsspielraum zur Entwicklung alternativer Mobilitätsangebote ein oder macht deren Realisierung gänzlich unmöglich. So können beispielsweise auch Midi-Busse nicht entlang der beparkten Straßen innerhalb von Quartieren verkehren und einen kundennäheren ÖPNV ermöglichen, Fahrradstraßen lassen sich aufgrund erforderlicher Sicherheitsabstände nicht einrichten.

Alternative Mobilitätsangebote gewinnen erst durch eine breite Verfügbarkeit an Attraktivität. Umsetzen lässt sich die Forderung nach attraktiven Alternativen zum Pkw also nur durch die Einschränkung des privaten Parkens im öffentlichen Raum als ineffizientestem aller Nutzungsansprüche. Die Reduktion (vor allem des innerstädtischen) Pkw-Bestands muss deswegen ein wesentlicher Schritt für eine moderne Stadtentwicklung sein.

Die Regulierung des Bewohnerparkens wird damit zu einer der wichtigsten Stellschrauben der Stadtentwicklung. Inzwischen wurde dessen Ausgestaltung seitens von Bundes- und Landesregierung der kommunalen Gestaltungshoheit angedient.

Insofern ist eine gestaltende Kommunalpolitik gut beraten, diesen Gestaltungsspielraum zu nutzen.

Die Tarifierung des Bewohnerparkens muss sich verstärkt am tatsächlichen Nutzwert der Leistung orientieren (der bis dato seitens des Bundes fixierte Preis lag bei rund 0,3 € je m² und Monat und damit bei rund 2,50 € je Stellplatz und Monat). Die Gegenüberstellung mit anderen Gebühren zur Nutzung des öffentlichen Raumes oder den Quadratmeterpreisen für Wohnraum legen nahe, dass die Tarife für das Abstellen privater Pkw deutlich steigen müssen.

Für die Berechnung der Tarifhöhen bestehen unterschiedliche Rechenmodelle. Hierfür wird auf ein entsprechendes Hinweispapier Bewohnerparken des „Zukunftsnetz Mobilität NRW“, welches diese Ansätze diskutiert, verwiesen.

Um die Pkw-Nutzung geteilter Fahrzeuge attraktiver zu machen, sind für Carsharing- und Mietfahrzeuge möglichst pauschale Ausnahmen vorzusehen.

Quartiersgaragen werden als Option diskutiert, um das Bewohnerparken besser zu strukturieren. Sie liefern jedoch in innerstädtischen Gebieten (wo der Problemdruck am

größten ist) meist keinen Lösungsbeitrag, da dort praktisch keine unbebauten Flächen mehr existieren. Für Quartiersgaragen im gebauten Bestand ist abschließend zu klären, in welchem Rahmen die Verwaltung ihre knappen Ressourcen auf die Umsetzung zukunftsorientierter Maßnahmen verwendet und welcher Stellenwert einer möglichst soliden Fixierung des Status Quo beigemessen wird.

Quartiersgaragen können in der Entwicklung von Neubaugebieten in begrenztem Maße eine Lösung darstellen, wenn hierfür platzsparende Lösungen zur Anwendung kommen (Stapel-/Doppelparker bis Parkpaletten) und gleichzeitig die Straßenräume von parkenden Pkw freigehalten werden. Solche Lösungen können auch in den äußeren Stadtteilen zum Einsatz kommen, um die Flächeninanspruchnahme zu reduzieren und städtebaulich attraktive Wohnumfelder zu schaffen.

Eine kommunale Stellplatzsatzung ist dahingehend auszurichten, dass insbesondere für innenstadtnahe Gebiete die Vorhaltung von Pkw-Stellplätzen deutlich reduziert und eine gleichzeitige Vorhaltung hochwertiger Fahrradstellplätze pflichtig wird. Eine reduzierte Anzahl an Stellplätzen senkt gleichzeitig die Baukosten für Wohnraum (insbesondere, wenn auf Tiefgaragen verzichtet werden kann).

Konkrete Anwendungsbeispiele

Der Rat der Stadt Neuss hat mit dem Parkraumkonzept eine schrittweise Anpassung der Gebühren des Bewohnerparkens sowie der Parkgebühren mit Wirkung zum 1. Juli 2022 beschlossen. Zudem wird die Ausweitung des Bewohnerparkens in den angrenzenden Stadtteilen verfolgt.

Mobilitätskonzepte mit Quartiersgaragen werden z.B. in den Entwicklungsgebieten für Bauer & Schaurte und ETEX-Gelände von Anfang an mitgedacht.

Die bestehenden innerstädtischen Parkhäuser sollen sukzessive zu Quartiersgaragen umgewandelt werden.

Förderfähigkeit (Stand 2022)

kein Bedarf

4.2	Carsharing	!!!						
Werkzeug-Komplex								
4.1 Bewohnerparken, Quartiersparken								
Umsetzung								
<i>Zeitrahmen</i>								
2022	2025	2030	2035	2040				
Raumeinheit		<i>Akteure</i>						
Gesamtstadt		Stadtplanung, Carsharing-Anbieter, Stadtwerke Neuss, Wohnbauträger						
<i>Aufwand</i>								
Finanziell		Organisatorisch			 			
Maßnahme & strategische Bedeutung								
<i>Anlass / Hintergrund</i>								
<p>Für bestimmte Wege bleibt der Pkw das Mittel der Wahl. Problematisch ist hingegen die Menge an ungenutzten Pkw, die die meiste Zeit der Woche herumstehend die knappen Flächen in der Stadt belegen.</p> <p>Die vergangene Verkehrserhebung in Neuss von 2018 hat gezeigt, dass nur 45 % der Einwohnerinnen und Einwohner den Pkw fast täglich nutzen. In der Innenstadt benutzen 31 % den Pkw ihres Haushalts nur ein bis zwei Mal pro Woche oder noch seltener. Dabei bleiben 1/3 aller Pkw-Wege unter drei Kilometer lang.</p> <p>Zwischen Furth-Süd und Augustinusviertel, innerhalb des Konrad-Adenauer-Rings, werden für dieses Verkehrsaufkommen über 19.000 Pkw vorgehalten. Um alle diese Fahrzeuge mit eingeklappten Spiegeln nebeneinander zu parken, benötigt es rund 16 Hektar Fläche, das sind über 90 % der Innenfläche der alten Galopprennbahn.</p> <p>Car-Sharing reduziert den Bedarf zur Vorhaltung eines Pkw, der letztlich nur für einzelne Wege genutzt wird. Der Zugriff mehrerer Personen auf ein Fahrzeug erhöht die Effizienz deutlich. Ein geringerer Bedarf an Parkraum lässt mehr Platz für den Radverkehr und Fußverkehr sowie Ruheflächen, kleine Stadtbusse könnten abseits der Hauptstraßen bis in die Quartiere fahren.</p>								
<i>Handlungsempfehlung & Zielsetzung</i>								
<p>Für alle Personen, die nur bedarfsweise einen Pkw benötigen, sollte Carsharing leichter zugänglich und flächendeckend verfügbar werden. Gegenüber den oben geführten 31 % der „Pkw-Selten-Nutzer“, griffen nur rund 0,5 % auf das Carsharing zurück (insgesamt waren es in der Stadtbevölkerung rund 3 %). In der Gegenüberstellung dieser Zahlen zeigt sich das</p>								

große Potenzial des Carsharings in Verbindung mit den anderen Verkehrsmitteln des Umweltverbunds.

Carsharing ist im klassischen Sinne als stationsbasiertes Angebot zu verstehen, sodass Pkw nur am jeweiligen Standort entliehen werden können und dort wieder zurückgegeben werden müssen. Die bisherige Studienlage zeigt, dass die Entlastungswirkung dieses stationsbasierten Angebots deutlich vorteilhafter ist, dass es also eher geeignet ist, die Zahl privater Pkw zu reduzieren und eine stärker multimodal orientierte Zielgruppe anspricht.

Stationslose Angebote (free-float) können aufgrund ihres konzeptionellen Zuschnitts (Verfügbarkeit, Tarife, Bedienungsgebiet) hingegen meist nicht allen Mobilitätsbedarfen entsprechen und sie erreichen eher eine Pkw-affine Zielgruppe. Das stationslose Carsharing ist somit eher zwischen anderen Sharing-Angeboten (Fahrräder, E-Roller), den On-Demand-Angeboten des ÖPNV oder dem klassischen Taxi anzusiedeln.

Das Carsharing-Gesetz gibt den Kommunen die Möglichkeit, einzelne Stellplätze im öffentlichen Raum ausschließlich für das Carsharing auszuweisen. Durch diese Standortbindung ist stationsbasiertes Carsharing konzeptionell geeignet, um die Elektrifizierung des Pkw-Verkehrs mitzutragen und diese auch in verdichteten, innerstädtischen Wohnquartieren leicht zu ermöglichen.

Die Carsharing-Anbieter agieren eigenwirtschaftlich. Insofern entsteht für die Kommune grundsätzlich kein Bedarf, dieses Handlungsfeld in Regiebetrieb eigens durchzuführen oder durch Leistungsausschreibungen finanzieren zu müssen.

Die Stadt muss jedoch im Sinne des Carsharing-Gesetzes die notwendigen Stellplätze ausweisen und künftig verstärkt die notwendigen Tiefbauarbeiten bei E-Fahrzeugen gestatten, wobei hier mitunter die Netzbetreiber einzubinden sind.

Konzeptionelle Vorarbeiten scheinen nicht erforderlich, da konkrete Standortfragen der Expertise und den betrieblichen Abwägungen der Anbieter überlassen werden können – und da sich für die ersten Umsetzungen ohnehin die Innenstadt und innenstadtnahe Quartiere aufdrängen. Insofern kann es ausreichend sein den personellen Aufwand innerhalb der Verwaltung anhand grober Zielkennziffern (Fahrzeuge je Quartier) abzuschätzen, um den Anbietern später eine zügige Umsetzung ihrer Maßnahmen gewährleisten zu können.

Die Stadt kann weiterhin in gewissem Umfang die Initiierung eines solchen Angebotes unterstützen, indem gewisse Anteile des Fuhrparks auf Carsharing-Angebote umgestellt werden. Dabei kann vertraglich ein ausschließlicher Zugriff auf die Fahrzeuge während der Dienstzeiten fixiert werden.

Aufgrund dieser relativ geringen Eigenleistungen wird der Maßnahme ein gutes Aufwand-Nutzen-Verhältnis unterstellt, zumal die Maßnahme nach Umsetzung dauerhaft wirkt, ohne dass die Stadt mit dem operativen Betrieb noch weiter in Berührung kommt.

Konkrete Anwendungsbeispiele

In Neuss sind Carsharing-Angebote bisher erst sporadisch vertreten. Andere Städte erreichen einen Carsharing-Bestand von 0,5 Fahrzeugen pro 1.000 Einwohnern. Innerhalb der

Bandbreiten erscheint damit im ersten Schritt eine Flottengröße von bis zu 50 Fahrzeugen als realistische Zielgröße für die Stadt Neuss, um ein erstes Angebot zu schaffen.

Neben dem geplanten Carsharing-Angebot im Zuge von Mobilstationen der Stadtwerke Neuss und Angeboten über den Neusser Bauverein (Bestand südliche Furth, Planung am Alexianergelände und Herstellung über den privaten Investor im Baugebiet Bauer & Schaurte) sind insbesondere auch außerhalb des Kernstadtbereichs in den Ortsteilen in zentraler Lage mindestens ein Carsharing-Fahrzeug anzubieten. Hierdurch wird in Ergänzung zu den Mobilstationen ein Netz geschaffen, das nutzerfreundlich und auch überall sichtbar und bekannt wird.

Förderfähigkeit (Stand 2022)

Grundsätzlich kein Förderbedarf, ggf. zur Herstellung von Ladesäulen

4.3	Parkleitsystem	!!						
Werkzeug-Komplex								
4.1 Bewohnerparken, Quartiersparken								
Umsetzung								
<i>Zeitrahmen</i>								
2022	2025	2030	2035	2040				
<i>Raumeinheit</i>		<i>Akteure</i>						
Innenstadt		Stadtplanung, Verkehrslenkung						
<i>Aufwand</i>								
Finanziell		Organisatorisch						
								
Maßnahme & strategische Bedeutung								
<i>Anlass / Hintergrund</i>								
<p>Der Parksuchverkehr macht nach den Erhebungen des ADAC inzwischen 30 bis 40 Prozent des gesamten innerstädtischen Verkehrs aus. Dabei benötigt ein durchschnittlicher Pkw-Fahrer rund 10 Minuten für die Parkplatzsuche und legt dabei bis zu 4,5 Kilometer zurück. Eine vermeidbare Belastung für Mensch und insbesondere Umwelt. Während in Neuss der innerstädtische, für Kurzzeitparker verfügbare Parkraum im öffentlichen Straßenraum insbesondere in den Vormittagsstunden nahezu zu 100 Prozent ausgeschöpft ist, bestehen vor allem in den Parkbauten freie Kapazitäten.</p>								
<i>Handlungsempfehlung & Zielsetzung</i>								
<p>Das Potenzial der innerstädtischen Parkhäuser in Neuss ist groß. Neben ihrer Funktion als sichere Unterbringungsmöglichkeit für Langzeitparker sind sie mit der seit dem 1. Juli 2022 in Kraft getretenen Änderung der Parkgebührenordnung vor allem auch für Kurzzeitparker interessant geworden, da sie neben der ersten Stunde des kostenlosen Parkens ein kostengünstigeres Parken als auf der Straße versprechen. Darüber hinaus transformieren die Parkbauten in den Zeiten der geringeren Nachfrage nach kurzzeitigem Parkraum mehr und mehr zu Quartiersgaragen.</p>								
<p>Vor dem Hintergrund der Ziele aus dem MEK und der Fortschreibung des Integrierten Klimaschutzkonzeptes für die Stadt Neuss sind Änderungen im Modal-Split notwendig. Diese Ziele können nur erreicht werden, wenn eine Reduzierung der Verkehrsflächen für den Kfz-Verkehr und eine gerechte Verteilung der Kosten für Stellplatzflächen erfolgt. Gleichzeitig muss eine Attraktivierung des Straßenraums mit mehr Grünflächen, eine Attraktivierung des Radverkehrs, eine Attraktivierung des ÖPNV und eine Attraktivierung des Fußverkehrs das Handeln der Stadt Neuss heute und in Zukunft bestimmen, um weiterhin die Klimaschutz- und</p>								

Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung einhergehend mit einem gesunden Wirtschaftswachstum sicherzustellen.

Ein wesentliches Steuerungsinstrument ist hierbei die Parkgebühr im Innenstadtbereich, die beim Herausgeben von Bewohnerparkausweisen und beim Ziehen eines Parktickets auch die tatsächlichen Bau- und Unterhaltungskostenberücksichtigen sollten. Denn über den Weg der realen Parkgebühren lassen sich die für den Parkplatzunterhalt auflaufenden Kosten decken und die vorhandenen Pkw vom öffentlichen Straßenraum in die Parkhäuser organisieren.

Es ist mehr Parken in Parkhäusern für die Umgestaltung des Straßenraums zu Gunsten von Grünflächen sowie zu Gunsten des Fuß- und Radverkehrs notwendig. Somit lässt sich der Wunsch der Bevölkerung - eine Reduktion des Pkw-Verkehrs um 50% - erzielen. Das dieses Ziel auch umsetzbar ist, zeigt das Forschungsprojekt „Mobilität in Städten — SrV 2018“, bei dem für die Stadt Neuss laut repräsentativen Umfragen 67 % der Bevölkerung auf einem privaten Stellplatz parkt und nur 27 % im öffentlichen Straßenraum (bei den übrigen 6% variiert das Verhalten).

Das Vorgehen zur Umsetzung der beschriebenen Ziele liegt im organisierten Parken, gesteuert durch eine verständliche Parkgebührenstruktur. Durch klare Strukturen für das Parkscheinparken und auch das Bewohnerparken lassen sich trotz Flächenrückgewinnungen für Grünflächen, für Radverkehr und Fußwegflächen, der Parksuchverkehr vermeiden und die Verfügbarkeit von Parkraum erhöhen. Mit einer Doppelnutzung der Stellplatzflächen im öffentlichen Straßenraum sowie den Parkhäusern, d.h. in allen bewirtschafteten Parkplatzbereichen stehen somit Anwohnern und Innenstadtbesuchern eine mehr als ausreichende Anzahl an Stellplätzen zur Verfügung, so dass weite Flächen im öffentlichen Straßenraum anderen Nutzungen als dem Parken zugeführt werden können

Zusätzlich sollte ein neues Parkleitsystem die Nutzer gezielter in die Parkhäuser führen. Die Parkhäuser sollten darüber hinaus attraktiver für die Nutzer gestaltet sein, d.h. fahrzeugspezifisch angepasste Parkplätze, mehr Elektroladesäulen, Carsharing einführen, Auslastung über App mit Reservierungsmöglichkeit gegen Gebühr etc.

Konkrete Anwendungsbeispiele

Das Parkleitsystem der Stadt Neuss stammt aus den 90er-Jahren und arbeitet mit dynamischen und statischen Wegweisern. In einer „Stadt der kurzen Wege“ war Ziel des Systems, den Kraftfahrer in das nächstgelegene freie Parkhaus zu weisen, von dem aus jedes Ziel in der Innenstadt mit nur wenigen Gehminuten fußläufig zu erreichen ist. Dies wird zudem unterstützt durch die Günstigerstellung der Parkbauten gegenüber dem Straßenraum (vgl. aktueller Stufenbeschluß der Gebühren). Die mitunter zu hoch empfundene Entfernung zwischen Parkhaus und Ziel führt aber in der Praxis dazu, dass nicht das nächste Parkhaus angesteuert, sondern versucht wird, einen freien Parkplatz in unmittelbarer Nähe zu erlangen. Insoweit muss eine Überarbeitung des Systems angestoßen werden, dies vor allem auch unter Berücksichtigung einer geplanten Neuausrichtung der innerstädtischen Straßen in Vorrangrouten für den MIV, den Radverkehr oder den ÖPNV. Dazu gehören dann auch die Erschließungsrouten zu den einzelnen Parkbauten auf den Prüfstand.

<i>Förderfähigkeit (Stand 2022)</i>	keine
-------------------------------------	-------

4.4	Ladeinfrastruktur	!!!
Werkzeug-Komplex		
5.1 Verkehrslenkung und Netz-Spezifizierung des Verkehrs (Innenstadt / Ortsteile)		
Umsetzung		
<i>Zeitrahmen</i> 		
Raumeinheit Gesamtstadt		
Akteure Stadtplanung, Stadtwerke, Wohnbauträger, TMN, Westnetz,		
Aufwand Finanziell		
		
Organisatorisch		
		
Maßnahme & strategische Bedeutung		
<i>Anlass / Hintergrund</i>		
<p>Die Elektrifizierung des Kfz-Verkehrs ist als alleinige Maßnahme nicht ausreichend, um die Emissions-Minderungsziele im Straßenverkehr zu erreichen. Zudem lassen sich mit der ausschließlichen Konzentration auf diesen Ansatz nicht die Fragen einer attraktiven Stadtraumgestaltung, der Verkehrssicherheit und eines möglichst niederschwwelligen und gleichberechtigten Zugangs zu Mobilität beantworten. Gleichwohl ist die Elektrifizierung des Kfz-Verkehrs eine zwingende Voraussetzung, um dessen verbleibende Verkehrsleistung mit möglichst wenig Emissionen erbringen zu können.</p>		
<p>Batteriebetriebene E-Pkw sind für die meisten Anwendungsfälle der effizienteste Ansatz zur Elektrifizierung. Damit einher geht jedoch die Notwendigkeit, eine gänzlich neue Infrastruktur zum Laden der Fahrzeuge aufzubauen. Insbesondere in der Phase des Hochlaufs der E-Pkw-Zahlen bleiben Unsicherheiten, wie der Ausbau einer Ladeinfrastruktur zu gestalten ist. Die Schwierigkeit besteht darin, in Vorleistung immer ein verlässliches und flächiges Angebot zu schaffen, das aber keine dauerhaften Überkapazitäten schafft, sondern die tatsächliche Nachfrage deckt (hinsichtlich Standorten und Ladegeschwindigkeit) – und somit insgesamt auch dauerhaft wirtschaftlich bleibt. Dieser langfristige Prozess wird sich somit über verschiedene Phasen erstrecken, innerhalb derer die kurz- und mittelfristigen Ausbauziele womöglich immer wieder anzupassen sind.</p>		
<p>In der Vergangenheit bestand das Problem, dass aufgrund der geringen Nachfrage (in einer frühen Entwicklungsphase des Marktes) und aufgrund regulatorischer Bedingungen der Betrieb von Ladesäulen kaum ein wirtschaftlich tragfähiges Geschäftsmodell ermöglichte. Dies wiederum ist aber notwendig, um auch private Mittel für einen zügigen Ausbau der</p>		

Infrastruktur zu gewinnen. Insofern sind bisherige öffentliche Ladestationen stark von Förderungen abhängig und wurden häufig eher als Serviceleistung entwickelt und gedacht, sodass die punktuellen Lademöglichkeiten in Summe noch nicht immer die tatsächlichen Bedarfe decken.

In Neuss wurden bereits über 500 Ladepunkte realisiert, wovon 129 Ladepunkte im privaten Bereich, im gewerblichen Bereich 337 (hiervon 2 Schnellladesäulen) und 48 im öffentlichen/halböffentlichen Bereich liegen. Der Geschäftsführer der Neusser Stadtwerke berichtetet dazu im Herbst 2022 im Ausschuss für Planung, Stadtentwicklung und Mobilität (APSM). (Mitteilung der Verwaltung 61/441/2022 dazu im Ratsinformationssystem einsehbar). Den Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur nimmt die Verwaltung mit Ratsbeschluss von Mitte 2020 wahr. Operativ geschieht dies in Abstimmung zwischen den Stadtwerken Neuss und der Stadtverwaltung. Dem Beschluss folgend wird zunächst das Innenstadtgebiet und im weiteren die Ortsteilzentren berücksichtigt.

Als Zielsetzung für den öffentlichen Ladeinfrastrukturausbau wurden im Beschluss definiert:

- Mindestens 15 Ladesäulen im Innenstadtbereich bis 2025,
- mindestens 6 Ladesäulen in den prioritären Quartieren (Kategorie 2) bis 2030,
- mindestens 18 Ladesäulen in den Stadtteilzentren/ Ortsmittelpunkten bis 2030 sowie
- 20-40 Ladesäulen auf den Parkplätzen von städtischen Schulen, Verwaltungsstellen und Sportanlagen zur Ergänzung der öffentlichen Ladeinfrastruktur außerhalb der Öffnungszeiten dieser Einrichtungen.

22 abgestimmte Standorte werden nun schrittweise umgesetzt, wobei das Verfahren offen bleibt für weitere Standorte.

Handlungsempfehlung & Zielsetzung

Grundsätzlich ist der Ausbau der Ladeinfrastruktur in dieser frühen Phase von Fördermitteln und damit stark von einer funktionierenden Förderlandschaft abhängig, auf die die Kommune und dritte Akteure vertrauen.

Die häufigsten Ladevorgänge dürften zunächst jene sein, die im privaten Rahmen stattfinden (zu Hause und an Arbeitsstätten), da hier das höchste Maß an Kalkulierbarkeit und Verlässlichkeit besteht. In dieser frühen Marktphase ist der Besitz von Bev-Pkw vor allem für Besitzer*innen von Eigenheimen interessant. In diesem Sinne ist das in Neuss bereits laufende Konzept zur Einrichtung von Lademöglichkeiten in Garagenhöfe sinnvoll, um allgemein einen einfacheren Zugang zu Bev-Pkw zu ermöglichen.

Diese privaten Standorte sind durch lange Aufenthaltsdauern geprägt. Jenseits dieser und an sonstigen Standorten (Freizeit, Einkauf) sind die Verweildauern meist kürzer, sodass hier das Schnellladen eine wichtigere Rolle spielt. Bei nur geringen Ladeleistungen besteht hier kein substanzialer Vorteil, mitunter ergeben sich hierbei auch Nachteile im Falle pauschaler Tarifierungen (falls die Ladesäulen nicht mit geeichten Zählen ausgestattet sind). Insofern ist es hier nachteilig, dass die bisherigen Förderungen vor allem auf das Laden mit 11-22 kW abzielten.

Somit stellt das Schnellladen sowohl hinsichtlich des bestehenden Angebotes, wie auch der zu erwartenden Nachfragestruktur ein relativ schlechter versorgtes Segment dar. Es ist somit sinnvoll zu prüfen, inwiefern sich dies für die Standortentwicklung in Neuss berücksichtigen lässt, auch wenn dies zunächst mit höheren Investitionskosten verbunden ist.

Die weitere Entwicklung halböffentlicher Ladesäulen auf städtischen Flächen außerhalb des öffentlichen Raums ist ein sinnvoller Entwicklungspfad. Die öffentlichen Einrichtungen sind in der Regel leicht auffindbar und gut erreichbar. Je nach Fahrzeug-Stellplatz-Schlüssel kann angedacht werden, die Ladesäulen auch während der Betriebszeiten öffentlich zugänglich zu gestalten, falls diese mit einem Reservierungs- und Buchungssystem verbunden sind (auf das die standortgebundenen Verwaltungsfahrzeuge einen prioritären Zugriff haben). Dadurch wären die Säulen auch tagsüber nicht zwingend für nur einzelne Ladevorgänge städtischer Fahrzeuge freizuhalten, die sonst auch über Nacht geschehen können.

Generell würden Reservierungsmöglichkeiten nicht nur die Nutzung dieser Standorte, sondern beispielsweise das Laden an quartiersnahen Sammel- oder sonstigen Standorten deutlich einfacher und alltagskompatibler gestalten. Hinsichtlich privater Ladestandorte liegt dies leider außerhalb des kommunalen Gestaltungsspielraums.

Jenseits des bereits geplanten Ausbaus der Infrastruktur sollte es Aufgabe der Stadt Neuss sein, Standort-Regeln für den Bau von Ladesäulen im öffentlichen Raum festzulegen und zu verfolgen. Da es sich um eine dauerhaft angelegte Infrastruktur handelt, soll diese beispielsweise in den Ortskernen nicht im Konflikt mit Platzgestaltungen stehen. Auch die Entwicklung von Vorrangnetzen für den Fuß- und Radverkehr sollte nicht durch einzelne Parkplätze für Ladesäulen behindert werden.

Konkrete Anwendungsbeispiele

Siehe Zielformulierung Stadt Neuss sowie Handlungsempfehlungen

Förderfähigkeit (Stand 2022)

Zur Realisierung dieser Planungen wurde im September 2021 ein Antrag auf Fördermittel für bereits im Vorfeld miteinander abgestimmte Standorte für 25 öffentliche Ladesäulen durch die SWN gestellt. Inzwischen liegt der Zuwendungsbescheid vor (Stand November 2022).

4.5	Kommunale Stellplatzsatzung	!!!			
Werkzeug-Komplex					
4.1 Bewohner- und Quartiersparken					
4.2 Car-Sharing					
4.3 Parkleitsystem					
4.4 Ladeinfrastruktur					
Umsetzung					
Zeitrahmen					
2022	2025	2030	2035	2040	→
Raumeinheit					
Vorrangig Innenstadt/ Kernstadt, Gesamtstadt					
Akteure					
Stadtplanung					
Aufwand					
Finanziell					
Organisatorisch					
● ● ● ● ●					
Maßnahme & strategische Bedeutung					
Anlass / Hintergrund					
Kommunale Stellplatzsatzungen regeln die Schaffung von Stellplätzen und betreffen überwiegend Neubauvorhaben (oder seltener vorkommende, erhebliche Nutzungs-Umgestaltungen von Bestandsgebäuden), sowohl bei Wohngebäuden, wie auch bei anderen Nutzungen. Sie müssen in Einklang stehen mit der Landesbaugesetzgebung und konkretisieren diese.					
Die ursprüngliche Intention dieser Regulierung steht im Konflikt mit der heutigen. Eigentlicher Zweck war, dass private Bauherren die Kommunen nicht übervorteilen, indem sie auf die Schaffung von Stellplätzen verzichten und deren Herstellung der öffentlichen Hand überlassen. Über Jahrzehnte hinweg hat die Verpflichtung zur Schaffung von Pkw-Stellplätzen nun dazu geführt, dass die Pkw-Mobilität überwiegend als stets gesicherter Hausanschluss mit kürzestem Zugangsweg zur Verfügung steht.					
Das Abstellen von Fahrrädern oder der Zugang zum ÖPNV wird hingegen regelmäßig nicht in vergleichbarer Qualität angeboten. In Verbindung mit großzügigen Parkierungsanlagen an den Zielorten (und einer Pkw-konformen Straßenraumgestaltung auf dem Weg dorthin) entsteht der Pkw-Mobilität ein umfassend geebnet Wettbewerbsvorteil gegenüber den Verkehrsmitteln des Umweltverbunds.					

Im Ergebnis dieser Entwicklung hat die öffentliche Hand lange Zeit dennoch wiederum erhebliche Anstrengungen erbracht, um ihre Verkehrsinfrastruktur weiter Kfz-konform auszubauen – letztlich aber ohne der steigenden Motorisierung jemals Herr zu werden.

Vor allem in verdichteten Stadtgebieten lässt sich das Parken für alle Verkehrsteilnehmenden damit trotzdem nicht zufriedenstellend organisieren. In weniger verdichteten Bereichen führt es weiter zu aufgelockertem und flächenextensivem Bauen.

Als zentrales Element werden die Stellplatzablösen definiert, mit deren Zahlung sich Bauträger von der Verpflichtung zur Herstellung von Stellplätzen entbinden lassen können. Die Ablösen werden seitens der Kommunen häufig nur in sehr untergeordnetem Maße zur Herstellung von Stellplätzen verwendet, sondern stärker für Maßnahmen des ÖPNV und des Radverkehrs.

Abschließend werden verschiedene Fragen sozialer Gerechtigkeit im Kontext von Stellplatzsatzungen diskutiert; dies gilt insbesondere, falls die Herstellungskosten (insbesondere bei teureren Tiefgaragen-Stellplätzen) nicht den erzielbaren Marktpreisen entsprechen und in der Folge dann teils als Mischkalkulation auf den Wohnraum umgelegt werden (unabhängig davon, ob spätere Kund*innen einen konkreten Bedarf dafür haben).

Im Ergebnis sind inhaltlich und strukturell veraltete Stellplatzsatzung ein Hindernis, um Verkehrsverlagerungen im städtischen Gebiet zu erzielen.

Handlungsempfehlung & Zielsetzung

Die Ausgestaltung und die Anpassungen einer Stellplatzsatzung können in unterschiedlichem Umfang geschehen. So bestehen auch Satzungen, die durch größeren inhaltlichen Umfang und Detailtiefe durchaus einer Verkehrswende förderlich sind.

Hier wird beispielweise die Notwendigkeit zur Herstellung von Stellplätzen in Abhängigkeit der gebietsbezogenen ÖPNV-Qualität reduziert oder es werden Qualitätskriterien für die verpflichtende, wohnungsnahe Bereitstellung von Fahrradstellplätzen definiert. Die erstmalige Aufstellung einer umfassenden Satzung ist jedoch mit erheblichem Aufwand verbunden, da die Regulierungen aus den lokalen Notwendigkeiten heraus zu begründen sind; entsprechende Grundlagenarbeiten sind damit erforderlich.

Die Stellplatzsatzung der Stadt definiert derzeit primär die gebietsbezogenen Stellplatzablösen. Offene Themen, wie beispielsweise das Fahrradparken, werden weiterhin auch durch die neue Landesbauordnung NRW reguliert.

Insofern ist langfristig eine weitergehende, kommunale Stellplatzsatzung wünschenswert – steht in kurzfristiger Perspektive hinsichtlich des Aufwands und der Umsetzbarkeit aber im Konflikt mit anderen Maßnahmen, die vordringlich erscheinen und zudem auch bereits einen kurzfristig stärkeren Effekt erzielen würden. Zudem greift die Stellplatzsatzung in innerstädtischen Bereichen mit dem größten Problemdruck nur in geringem Maße, da hier kaum mehr Neubauprojekte (oder Umnutzungen) stattfinden.

Wo aber darüber hinaus relevante Quartiersentwicklungen in größerem Umfang stattfinden (beispielsweise auf Konversionsflächen), sind wiederum auch städtebauliche Verträge ein geeignetes Mittel, um eine hohe Qualität für den Umweltverbund herzustellen (Fahrradparken, Mieter-Tickets, Carsharing, etc.).

Als schnell umsetzbare Lösung ist kurzfristig denkbar, die Ablöse deutlich herabzusetzen, sofern die Bauträger andere Maßnahmen zur Mobilitätsverbesserung umsetzen. Diese können sich anhand der vorigen Beispiele orientieren oder beispielsweise auch weitere Maßnahmen aufnehmen (z.B. Mieter-Lastenräder oder entsprechende Stellplätze). Somit würden private Mittel unmittelbar für solch kleinteilige Maßnahmen im direkten Wohnumfeld und im Sinne einer Verkehrswende wirksam, ohne dass die Finanzmittel zunächst den Umweg über einen städtischen Haushalt laufen müssten, bevor sie dann wiederum für den letztlich gleichen Zweck verausgabt würden.

Dieser Ansatz würde dann Effekte bei der relativ größeren Fallzahl kleinerer Bauvorhaben entwickeln, für die Bebauungspläne oder städtebauliche Verträge kein geeignetes (weil überdimensioniertes) Instrument wären.

Konkrete Anwendungsbeispiele

Städtebaulicher Vertrag Bauer & Schaurte

Förderfähigkeit (Stand 2022)

keine

4.6	Mikro-Hubs als Teil der City-Logistik	!!!			
	Werkzeug-Komplex				
Umsetzung					
<i>Zeitrahmen</i>					
2022	2025	2030	2035	2040	→
<i>Raumeinheit</i>	<i>Akteure</i>				
Innenstadt, Kernstadt	KEP-Dienste, Stadtplanung, Verkehrslenkung, Wirtschaftsförderung				
<i>Aufwand</i>					
Finanziell	Organisatorisch				
					
Maßnahme & strategische Bedeutung					
<i>Anlass / Hintergrund</i>					
<p>E-Commerce und das steigende Paketaufkommen, Urbanisierung sowie die zunehmende Verkehrsbelastung führen nicht nur Millionenstädte an ihre Grenzen. Auch kleinere Großstädte ab 100.000 Einwohner suchen nach innovativen Lösungen, um den städtischen Verkehr zu entlasten und damit einen entscheidenden Beitrag zur Reduzierung der Treibhausgase zu leisten.</p> <p>Die Versorgung der letzten Meile ist hierbei ein effektiver Ansatzpunkt. Die Belieferung der Gewerbetreibenden und Anwohner in den Innenstädten erfolgt derzeit durch Kurier-, Express- und Paket-Dienste (KEP-Dienste) überwiegend von regionalen Verteilzentren außerhalb der Städte selbst. Für die Zustellung in den Innenstädten werden vorrangig dieselbetriebene Transporter bzw. Lkw eingesetzt.</p> <p>Mikro-Depots könnten hierbei eine Lösung sein, die den Ausstoß von Treibhausgasen vor allem auf der letzten Meile reduzieren. Mikro-Depots beschreiben einen definierten Ort für den Umschlag und die Zwischenpufferung von Transportgütern, wie zum Beispiel Pakete, in dicht besiedelten Zustellgebieten mit hohem Sendungsaufkommen.</p> <p>Sie ermöglichen ein gesichertes Abstellen von umweltfreundlichen Lastenrädern, elektrobetriebenen Kleinstfahrzeugen oder sonstigen Transporthilfen. Sie ergänzen das bestehende Logistiknetzwerk eines Dienstleisters und die „erste bzw. letzte Meile“ wird verkürzt - eine wesentliche Voraussetzung für den wirtschaftlichen Einsatz von alternativen Fahrzeugkonzepten. Sie sind Start- und Endpunkt für die stadtverträgliche und ressourcenschonende kundennahe Zustellung bzw. Abholung.</p>					

Der örtliche Gesamt-Effekt der Emissionsvermeidung kann über die Gesamtzahl der Pakete, die über ein Mikro-Depot abgewickelt werden, abgeschätzt werden.

Im Rahmen der Erarbeitung des Handbuchs Mikro-Depots im interkommunalen Verbund am Beispiel der Städte Krefeld, Mönchengladbach und Neuss, wurden für Neuss folgende Werte angenommen:

Vermeidungseffekte	Neuss
CO2e	0,8 t CO2e p. a.
NOx	2,0 kg NOx p. a.
Berechnungsbasis	201.600 Pakete pro Jahr (verlagert)

Handlungsempfehlung & Zielsetzung

Der Versuch, ein Mikro-Depot in Neuss im Rahmen des Projektes zu realisieren, war trotz der sehr guten Ausgangssituation bislang leider noch nicht erfolgreich. Es gab einen institutionalisierten Arbeitskreis, alle zentralen Akteure waren miteinander vernetzt und das Projekt wurde wissenschaftlich sowie juristisch begleitet. Durch die Einbindung des renommierten Fraunhofer Institutes für Materialfluss und Logistik konnten wichtige Entscheider und Stakeholder der KEP-Dienstleister angesprochen und zur Teilnahme an dem Projekt motiviert werden. Darüber hinaus gab es auch einen breiten politischen Konsens, das Mikro-Depot zu realisieren.

Kernproblem war die nicht hinreichend konkrete Initiative der KEP-Dienstleister. Die rechtlichen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen der Paketzustellung sind nicht geeignet, die untereinander im Wettbewerb stehenden Paketdienstleister nachdrücklich zur Kooperation mit/in einem Multi-User-Depot zu motivieren.

Zwar beschreiben auch die „KEP-Dienstleister“ die Bedingungen, unter denen die Zusteller der jeweiligen Anbieter die Zustellungen in der Stadt vornehmen, als verbesserungswürdig. Die insoweit als wünschenswert angesehenen Modifikationen zielen jedoch darauf ab, Barrieren bei der Nutzung der innerstädtischen Straßen und Plätze für die einzelnen Anbieter abzubauen.

Vielleicht ergibt sich aber durch die aktuelle Energiekrise ein neues günstigeres Zeitfenster für die Abwicklung der „letzten Meile“ über ein Mikro-Depot. Die empfindlichen Preissteigerungen für Kraftstoffe und Strom werden auch zu einer Neubewertung des Wirtschaftlichkeitsaspektes durch die KEP-Dienstleister führen. Ergänzt um den normativen Rahmen der Verkehrsplanung und -lenkung könnte sich eine neue Chance für die Realisierung von Mikro-Depots ergeben. Voraussetzung ist natürlich ein für die KEP-Dienstleister geeigneter Standort, da der nach dem Ergebnis der bisherigen Recherchen allenfalls in Betracht kommende Standort an der Rheintorstraße städtebaulich für eine andere Entwicklung vorgesehen ist. Da die prinzipiellen Bedarfe und Erfordernisse im Zuge dieses (und anderer) Modellprojekte aufgezeigt wurden, liegt die Initiative wieder stärker bei den KEP-Unternehmen als bei der Stadt (auch angesichts der Fülle übriger Aufgaben).

Konkrete Anwendungsbeispiele

Handbuch Mikro-Depots

Förderfähigkeit (Stand 2022)

Richtlinien zur Förderung der Vernetzten Mobilität und des Mobilitätsmanagements (Förderrichtlinie Mobilitätsmanagement – FöRi-MM)

- Maßnahmen zur Förderung nachhaltiger Stadtlogistik (Nr. 10 FöRi-MM)
- Machbarkeitsstudien (Nr. 10.1 FöRi-MM)
- City-Hubs und Mikro-Depots (Nr. 10.2 FöRi-MM)
- Anbieterübergreifende Paketstation (Nr. 10.3 FöRi-MM)
- Anbieterübergreifende Lade- und Lieferzonen (Nr. 10.4 FöRi-MM)

Die Förderung (Projektförderung) erfolgt in der Regel im Rahmen der Anteilfinanzierung und beträgt bis zu 80 % der zuwendungsfähigen Ausgaben. In Ausnahmefällen ist auch eine Zuwendung von 100 % möglich.

Darüber hinaus sind für einzelne Fördervorhaben abweichende Finanzierungsarten (Festbetrags-/Fehlbetragsfinanzierung) oder Zuwendungshöchstbeträge festgelegt. Diese sind in der Förderrichtlinie aufgeführt.

Die Anträge können bis zum 30. Juni eines jeden Jahres für das Jahresprogramm des Folgejahres eingereicht werden. Über Ausnahmen von diesem Stichtag entscheidet das für Verkehr zuständige Ministerium im Einzelfall.

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 vorstatten gehen können.

Eine Trennung der Netze ist sinnvoll, da auch im Nebenstraßennetz Hauptrouten 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 Gielstraß e und Konrad-Adenauer-Ring, oder nahezu parallel geführte Radialen, wie Venloer Straße und Römerstraße).

Abschnitts-Verzeichnis Öffentlicher Raum

5.1	Harmonisierung der Verkehrsnetze (Innenstadt / Ortsteile)	107
5.2	Gestaltung öffentlicher Raum	111

	Harmonisierung der Verkehrsnetze (Innenstadt/Ortsteile)	
Werkzeug-Komplex		
1.1 Flaniermeilen / Hauptachsen Fußverkehr 1.3 Netzqualität Ortsteile, Quartiere 2.1 Hierarchisches Radverkehrsnetz 3.1 Hierarchisches Busnetz		
Umsetzung		
<i>Zeitrahmen</i> <div style="display: flex; align-items: center; justify-content: space-around; width: 100%;"> 2022 2025 2030 2035 2040 </div> 		
Raumeinheit Gesamtstadt	Akteure Stadtplanung	
<i>Aufwand</i> <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> Finanziell Organisatorisch </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 5px;"> </div>		
Maßnahme & strategische Bedeutung		
<i>Anlass / Hintergrund</i> <p>Die Stadt Neuss verfügt über ein dichtes Netz klassifizierter Straßen, das radiale und tangentiale Verbindungen ermöglicht. Mit der Widmung für die Zwecke des überörtlichen Verkehrs wird die bevorrangte Abwicklung des Kfz-Verkehrs begründet, die Gestaltung der Straßenräume darauf hin optimiert und lokale Nutzungsbedarfe dem untergeordnet.</p> <p>Der Vorrang der Kfz erschwert die Ausbildung von Vorrangnetzen der übrigen Verkehrsarten, einschließlich des Fußverkehrs. Solche Vorrangnetze sind jedoch von hoher Priorität um den Nutzungskomfort eines Verkehrsmittels deutlich zu steigern. Dies ist Grundlage um den Verkehrsmitteln des Umweltverbunds einen höheren Stellenwert beizumessen und damit auch höhere Marktanteile im städtischen Verkehr zu realisieren.</p> <p>Innerhalb der gebauten Stadt sind die verfügbaren Straßenraumbreiten begrenzt, sodass die Überlagerung von Vorrangnetzen mehrerer Verkehrsarten nicht immer zielführend sein wird. Eine Entzerrung der unterschiedlichen Verkehrsarten stellte eine Möglichkeit dar, den begrenzt vorhandenen öffentlichen Raum für eine Verkehrsart optimal auszugestalten. So können nutzerspezifische Mobilitätsbedürfnisse berücksichtigt werden und Verkehre sich unterschiedlich lenken lassen. Insbesondere in der Innenstadt, als Ausgangs- und Zielpunkt vieler Wege, bei Überlagerung unterschiedlichster Nutzungen und dichter Bebauung gilt es, eine klare Zuordnung und Betonung zu finden. Diese Entscheidungen sind Grundlage für weiterer Netzentwicklung.</p>		

Radfahr-Zählstellen anderer Großstädte (bis 250.000 Ew) dokumentieren mitunter täglich 5.000-15.000 Radfahrende (von denen rund 10 % auf die Spitzentunde entfallen mögen). Es liegt nahe, dass sich diese Dimensionen (auch angesichts der Notwendigkeit eines weiteren Wachstums im Radverkehr) nicht mit einer Diskussion um Radwegbreiten begegnen lässt, sondern dass ausgewählte Hauptachsen primär für den Radverkehr ausgebildet werden müssen. Netzbildungen im Fußverkehr wurden bisher am stärksten vernachlässigt. Attraktive Achsen sind geeignet, damit auch längere Distanzen vermehrt zu Fuß zurückgelegt werden.

Der zunächst wichtige Fokus auf Hauptachsen entbindet die Planung nicht von der Notwendigkeit, auch in internen Quartiersnetzen eine höhere Qualität für Rad- und Fußverkehr zu schaffen.

Handlungsempfehlung & Zielsetzung

Es wird die Entwicklung von Vorrangnetzen für die jeweiligen Verkehrsarten empfohlen. Es ist sinnvoll, dass diese Entwicklung vom Rad- und Fußverkehr ausgeht, weil hier zwar weitgehend flächig Verkehrswege vorhanden sind, jedoch ohne ausgeprägten Netzcharakter.

Die Definition dieser Vorrangnetze hat mehrere Zwecke. So ist zunächst die planerische Festlegung einer solchen Route notwendig, um dem jeweiligen Verkehrsmittel einen Vorrang einzuräumen. Dies betrifft die Verteilung der Verkehrsflächen im Verlauf dieser Route und darüber hinaus dessen bevorzugte Abwicklung an Knotenpunkten. Müssen aufgrund der zur Verfügung stehenden Flächen Kompromisse geschlossen werden, gehen diese zugunsten der vorrangig zu betrachtenden Verkehrsart.

Eine neue Gewichtung von Prioritäten in der Aufteilung des Straßenraumes birgt aber auch gewisse Konfliktpotenziale in sich. Die Einbindung in einen gesamthaften Kontext ist Grundlage für eine Kommunikation der Vorhaben.

Weiterhin wird eine gesamthafte und konzeptionelle Planung von Vorrangrouten aufzeigen, ob und wo Überlagerungen sich abschnittsweise nicht vermeiden lassen. Ebenso wo Knoten zu überplanen sind. Diese erste Festlegung soll die spätere Umsetzung erleichtern und beschleunigen sowie mögliche Trassenkonflikte vorab identifizieren und lösen, sodass spätere Anpassungen vermieden werden.

Die Überlegungen beziehen sich verstärkt auf den Rad- und Fußverkehr, um hier erstmalig eine Netzqualität mit Bevorrechtigung zu erreichen, wodurch Vorteile in der Reisezeit und Kraftaufwand entstehen. Diese Netze sind vor allem in der Innenstadt nicht zwingend an Hauptstraßen gebunden, sofern aus der Führung abseits davon keine Nachteile entstehen. In den äußeren Ortsteilen sind parallele Führung mitunter schwieriger zu realisieren. Hier liegt ein Fokus dann stärker auf einer Gestaltung der Hauptstraßen, die den Charakter der Ortskerne stärker wahren müssen.

Starke Achsen des Busverkehrs sind in aller Regel an das Hauptstraßennetz gebunden. Vorrangrouten lassen sich hier eher durch punktuelle Beschleunigung an Knoten erreichen und durch die Einrichtung von Kap-Haltestellen. Deutlich effektiver, aber auch komplexer sind eigene Trassenführungen, möglichst unabhängig vom übrigen Kfz-Verkehr (Busspuren, Gleistrassen).

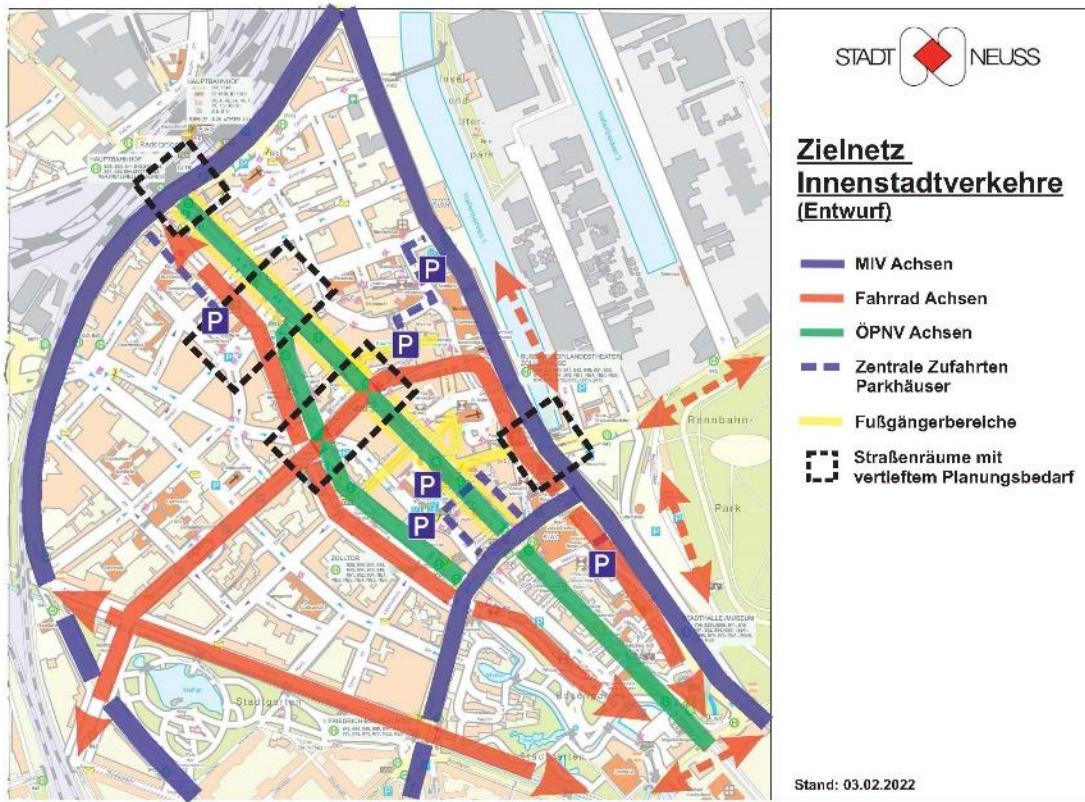
Da der Kfz-Verkehr im Status Quo in der Regel bevorrangt ist, wird die Ausgestaltung alternativer Vorrangnetze mit einem Rücknahme dessen Bevorzugungen verbunden sein.

Konkrete Anwendungsbeispiele

Innenstadt

Für die Innenstadt bestehen bereits erste Überlegungen, die die grundsätzliche Idee skizzieren.

Abbildung 9: Erster Aufschlag Grundidee Netzspezifizierung in der Innenstadt Neuss



Stadt Neuss

Durch die Schaffung einer innerstädtischen Fahrradachse (Preußenstraße – Deutsche Straße - Drususallee – Sebastianusstraße – Glockhammer) mit zukünftiger Anbindung über die Batteriestraße an den Radschnellweg sind bereits erste Akzente für den Radverkehr gesetzt worden. Dem Busverkehr steht primär die Verbindung Promenadenstraße – Hamtorwall – Krefelder Straße zur Verfügung. Der Hauptstraßenzug Niederstraße – Büchel – Oberstraße wird auch von der Straßenbahn mitgenutzt, was die Durchlässigkeit für den Radverkehr erschwert. Sind noch weitere klare Fuß- und Radverkehrsachsen denkbar, dann insbesondere für den Radverkehr, der auch sehr umwegeempfindlich ist, dann das Durchkommen zu verschiedenen Zielen ist teilweise noch umständlich und verbesserungswürdig.

Der MIV kann um die Innenstadt herum und von dort aus zielgerichtet zu den Parkbauten geführt werden. Damit Verkehrs nicht durch die Innenstadt geführt werden, sollte bei den Überlegungen auch die Anfahrsituation zu den Parkhäusern mitbetrachtet werden. Eine Durchfahrt durch die Innenstadt kann zu Gunsten des Fuß- und Radverkehrs punktuell an bestimmten Straßen unterbunden werden, weil beispielsweise an der Hafenstraße angedacht. Auf lange Sicht muss dem Umweltverbund innerhalb der Innenstadt ein deutlicher Vorrang

eingeräumt werden und auch deren Erreichbarkeit per Rad, Bus und zu Fuß insgesamt attraktiver werden als mit dem Pkw. Dazu müssen noch weitere Steuerungselemente in Kraft gesetzt werden.

Kernstadt/Äußere Stadtteile

In den anderen Stadtteilen gilt es - wo möglich - grüne Nebenachsen für den Fuß- und Radverkehr zu identifizieren und miteinander zu verbinden. Hier stehen insbesondere Schul- und Pendlerwege im Fokus, aber auch Verbindungen für die Naherholung sind zu berücksichtigen. Die Durchlässigkeit für den Fuß- und Radverkehr ist weiter zu erhöhen, um Wegezeitgewinne zu ermöglichen.

Förderfähigkeit (Stand 2022)

	Gestaltung öffentlicher Raum			
Werkzeug-Komplex				
5.1 Verkehrslenkung und Netz-Spezifizierung des Verkehrs (Innenstadt / Ortsteile)				
Umsetzung				
<i>Zeitrahmen</i>				
2022	2025	2030	2035	2040
				
<i>Raumeinheit</i>	<i>Akteure</i>			
Gesamtstadt	Stadtplanung			
<i>Aufwand</i>				
Finanziell	Organisatorisch			
				
Maßnahme & strategische Bedeutung				
<i>Anlass / Hintergrund</i>				
<p>Straßen und Plätze konstituieren mit ihrer Gestaltung und Ausstattung den öffentlichen Raum, der maßgeblich die Stadtqualität prägt. In den letzten Jahrzehnten fortschreitender Massenmotorisierung wurde der öffentliche Raum immer mehr von den ausufernden Flächen für Fahrbahnen und Parkierungsflächen eingenommen, dessen Gestaltung sich immer mehr aus standardisierten, strassenverkehrsrechtlichen Vorgaben und einer von Richtlinien geprägten Straßenraumgestaltung ableitete und dabei pauschal mit dem Trennungsprinzip arbeitete. Dadurch gingen die eigentlich nötigen Differenzierungen je nach städtebaulichem Umfeld vielfach verloren und damit auch die (Aufenthalts-) Qualität öffentlicher Räume. Insbesondere die Flächen für den Fuß- und Radverkehr und für den Aufenthalt wurden immer stärker beschnitten. Auch für die Straßenbegrünung blieb immer weniger Platz.</p> <p>Das hat sich zwar seit den 1970er Jahren mit der Entwicklung der Verkehrsberuhigung partiell verändert, weil es neue Spielräume für eine individuelle Gestaltung verkehrsberuhigter Straßen gab, aber diese Praxis war sehr selektiv.</p> <p>Vor dem Hintergrund der notwendigen Steigerung der Aufenthaltsqualität und den Herausforderungen bezogen auf die Klimaerwärmung steht auch die Stadt Neuss vor der großen Aufgabe auch im Bestand für Korrekturen zu sorgen. Zudem gibt es mittlerweile den verbreiteten Wunsch, die Monotonie und MIV-Prägung der Straßenraumgestaltung abzubauen und mehr städtebauliche Bezüge bei der Aufteilung der Flächen und ihrer Ausstattung herzustellen und hierfür mehr Freiräume für flexible Straßenraumgestaltung zu eröffnen. Diese Überlegungen beziehen sich nicht mehr nur auf die Erschließungsstraßen, sondern immer mehr auch auf das Netz der Verkehrs- und Hauptverkehrsstraßen. Dabei werden mehrere Grundüberlegungen genutzt:</p>				

Verkehr wird nicht nur durch die straßenverkehrsrechtlichen Anordnungen (Schilder, Markierungen, Signalanlagen...) geordnet, auch die Straßenraumgestaltung hat großen Einfluß auf das Verkehrsverhalten. Sie kann den Kfz-Verkehr beschleunigen (viele und breite Fahrspuren) oder bremsen (wenige und schmale Fahrspuren) und die Prioritäten zwischen den Verkehrsarten deutlich signalisieren, exemplarisch anhand der beiden Extremen „Fußgängerbereich“ und „Autobahn“. Die vertikalen Elemente (Bebauung, Bäume) prägen stark den Raumeindruck und wirken auch in die Weite, die horizontalen Elemente (Beläge, Markierungen, (Teil-) Aufpflasterungen) wirken mehr punktuell.

Eine Reduzierung der Fahrgeschwindigkeiten eröffnet mehr gestalterische Spielräume, weil bei geringem Tempo ganz andere Gestaltungsprinzipien angewendet werden können.

Eine Reduzierung der Kfz-Verkehrsflächen durch Beschränkung der Fahrspurzahl (Verzicht auf Abbiegespuren und Mehrspurigkeit) sowie Reduzierung der Fahrspurabmessungen (Schmalfahrspuren, Kombispuren ohne weitere Abbieger) auf das nach den Kfz-Verkehrsmengen Unumgängliche eröffnet neue Spielräume zur Erweiterung der Seitenräume mit Geh- und Aufenthaltsflächen.

Ein Einschränken des Parkens im Straßenraum auf das unbedingt Erforderliche mit Mitteln der Parkraumbewirtschaftung eröffnet Spielräume für eine andere Flächenaufteilung, intensivere Begrünung, Verbesserung der Querbarkeit und auch eine Entlastung des Straßenraums von der optischen Dominanz des Kfz-Verkehrs.

Eine Steigerung der Flächeneffizienz ist möglich durch Überlagerung von Teilflächen der verschiedenen Verkehrsarten, also beispielsweise Mischflächen im Verkehrsberuhigten Bereich oder Überlagerung von Kfz-Fahrbahnflächen und Radverkehrsflächen (z.B. Radfahrstreifen, Angebotsstreifen, Piktogrammketten, Fahrradstraßen) in der Fahrbahn.

Eine Intensivierung der Straßenbegrünung, sowie eine Entsiegelung sind schon mit Blick auf das Mikroklima dringend geboten. Sie wird möglich durch serielle Alleeplanzungen und punktuelle Baumpflanzungen (Baumtore, Mittelbäume in Knoten, Bäume in Kreisverkehren, Baumpflanzungen an Parkstreifenversätzen und an Querungsstellen...)

Ein Abbau der gestalterischen Überformung in vielen Straßen und Quartieren ist sinnvoll durch Überprüfung der Ausstattung des Straßenraumes mit Schilder- und Ampelmasten, mit Straßenlaternen, mit Pollern, Ketten, Bänke, Abfallbehälter, Trafo-, Streusand- und Postsammelkästen sowie beim Material für die Oberflächengestaltung. Neuss sollte dafür eine klare Linie für das „urban Design“ entwickeln.

Eine stärkere Berücksichtigung des Fußgängermaßstabs und der Geh- und Aufenthaltsflächen bei der Straßenraumgestaltung ist angesichts der jahrzehntelangen Vernachlässigung solcher Aspekte dringlich. Dazu gehören eine ausreichende Bemessung für die Aufenthaltsfunktion der Straßen, insbesondere bei Straßen mit Geschäfts- und Gastronomienutzung und an den Ecken von Knoten.

Künftig soll bei der Straßenraumgestaltung das städtebaulich motivierte Planungsprinzip „von außen“ (den Gebäudekanten oder Vorgärten) „nach innen“ (Fahrbahnen) mit Priorität berücksichtigt werden. Die ausschließlich verkehrliche Bemessung (nach Kfz-Verkehrsmenge)

muss durch eine mehr städtebauliche Bemessung nach dem jeweiligen Umfeld und seiner Bebauung relativiert werden.

Für die Gesamtgestaltung ist eine angemessene Berücksichtigung der „Optik“ nötig, also des Straßenraumeindrucks auf die Nutzer. Ein „Schnellstraßeneindruck“ muss aus Lärmschutz- und Luftschadstoffminderungsgründen vermieden werden, langsame Fahrgeschwindigkeiten und Rücksichtnahme auf Fuß- und Radverkehr sollen allein schon straßenräumlich nahegelegt werden. Hierfür sind auch optische Mittel (z.B. Verengung der Fahrbahnflächen durch extra breite Rinnen, Verengung des vertikalen Straßenraums durch Baumpflanzungen, Gestaltung besonderer Flächen mit Sonderbelägen wie auf der Sebastianusstraße beim „Tanz der Straße“) sinnvoll.

Die Effizienz des Verkehrsraumes kann gesteigert werden durch Abmilderung der bislang maßgeblichen strengen Separation mittels Hochborden durch Elemente der sog. „weichen“ Trennung mit Muldenrinnen oder Belagwechseln.

Handlungsempfehlung & Zielsetzung

Das Thema Gestaltung des öffentlichen Raumes stellt sich nicht nur in Bereichen mit besonderen städtebaulichen Funktionen und in Denkmalbereichen. Es ist als Grundprinzip überall im gesamten angebauten Straßennetz anzuwenden. Die größten straßenraumgestalterischen Defizite gibt es am Stadtrand auf den Ortseinfahrt, auf den meisten Hauptverkehrsstraßen sowie in den älteren Neubaugebieten ab den 1960er Jahren, auch in Gewerbegebieten dominieren die Belange des Kfz-Verkehrs meist die Gestaltung.

Deswegen dürfen Verbesserungsmaßnahmen nicht allein der Innenstadt und den Gründerzeitvierteln vorbehalten werden, auch wenn sie dort wegen der städtebaulichen Funktionen stärker zur Geltung kommen und wahrgenommen werden.

Das Ziel einer zügigen Durchfahrbarkeit für den Kfz-Verkehr kann im Innerortsbereich nicht weiter maßgeblich sein. Große Teile von Reuschenberg wurden so gestaltet, mit schnurgeraden, langen kfz-dominierten Straßen und minimalen Gehwegbreiten. Aber auch in Allerheiligen oder Norf finden sich überdimensionierte Kreuzungsbereiche selbst auf der Ebene von Neben-/Wohnstraßen und Sammelstraßen (sowie ohnehin entlang von Hauptverkehrsstraßen) mit großen Eckausrundungen und 250-300 m² versiegelter Fläche je Knoten.

Ein Problem sind die hohen Kosten gesamthafter Straßenraumumgestaltungen. Im Sinne einer schnellen und flächenhaften Anwendung sind daher kostenminimierende Partialstrategien sinnvoll. Dazu gehören serielle punktuelle Eingriffe mit Baumtoren und Teilaufpflasterungen, bei denen trotz Baumpflanzungen im ehemaligen, zu verschmälernden Fahrbahnbereich die Entwässerung beibehalten werden kann. Oder punktuelle Eingriffe mit auf bisherige Flächen aufgebrachten, mobilen Elementen, wie kleinkronige Bäume in großen Pflanztrögen, Hochbeete und natürlich Bänke sowie Podeste für die Außengastronomie. Grünelemente sind den rein verkehrstechnischen Absperrelementen wie Warnbaken und Absperrgittern vorzuziehen, denn die Straßen sollen nachher schöner und ökologisch produktiver werden. Zudem sind immer wiederkehrende Spielemente (Hüpfe steine, Balancierbalken...) für Kinder mitzudenken.

In Zeiten der Pandemie ist in vielen Städten ad hoc umgesetzten „Pop-up“ Gestaltungen mit mobilen Elementen gearbeitet worden. Dazu gehören mobile Sitz- und Abtrennelemente, Podeste, große Sonnen- und Regenschirme. Die Stadt sollte sich dafür einen ausreichenden Vorrat zulegen, der an vielen Stellen gleichzeitig eingesetzt werden kann. Für die von den Straßenverkehrsbehörden oft geforderte „Warnmarkierung“ sind rot-weiße Warnbaken und Abtrennelemente aus Gestaltungsgründen eher ungeeignet, es reichen hier sog. Katzenaugen zu Sicherung. Definitorisch handelt es sich bei solchen Elementen nicht um „Hindernisse“, wenn sie im Fahrbahnbereich auf fahrgeometrisch überprüften Flächen aufgestellt werden und wenn angemessene Tempolimits angeordnet werden.

Ggf. können anstelle eines komplett neuen Belages auch grafische und farbliche Muster verwendet werden, um Flächen neu zu definieren und abzugrenzen. Dabei sind temporäre Testmaßnahmen oder dauerhaften Einfärbungen denkbar. Umso wichtiger ist es, punktuelle Eingriffe in ausreichend dichter Abfolge umzusetzen, so dass sie einen flächig wahrnehmbaren Charakter ausbilden.

Kernstadt

In der Kernstadt sind wegen der Zentralität und historischen Bedeutung stadtgestalterische Anforderungen besonders groß. Allerdings sind hier schon einige straßenraumgestalterische Verbesserungen vorgenommen worden (Fußgängerbereich, Verkehrsberuhigung). Allerdings bestehen auf den tangierenden Verkehrs- und Hauptverkehrsstraßen noch Defizite an gestalterischer Qualität und insbesondere guter Überquerbarkeit für die einstrahlenden Hauptfußwegverbindungen. Im Zuge der Umsetzung des Parkraumkonzeptes ist eine Flächenumverteilung von öffentlichen Parkraum für Fahrradabstellanlagen, Ruhebänke, Stadtgrün und Spielemente für Kinder in der Gesamtfläche notwendig.

Straßengrün in der Gesamtstadt

Im Rahmen des derzeit in der Fortschreibung befindlichen Klimaanpassungskonzept wird das gesamtstädtische Stadtklima analysiert und insbesondere Hitzeinseln identifiziert, für deren Abbau Bäume besonders wichtig sind. Ihre kühlende Wirkung und Entlastungswirkung der Kanalisation macht verstärkte Überlegungen zur Begrünung und Entsiegelung von Flächen notwendig. Dafür kommen einerseits die Straßenflächen, andererseits auch die öffentlichen (und ggf. auch private) Parkierungsflächen in Frage. Durch die Umprofilierung der Straßenquerschnitte, das Abhängen von Seitenstraßen und die Umgestaltung von Knoten sowie die Neugliederung von Parkstreifen und Parkplätzen können in erheblichem Umfang neue Potenzialflächen für Baumpflanzungen und Entsiegelungen mit Regenwasserversickerung gewonnen werden.

Für die Unterbringung im Straßenraum sind je nach angetroffener Geometrie unterschiedliche Baumgrößen und Baumdichten einzubeziehen. Wegen des immer größeren Hitzestresses sind dafür besonders hitzeresistente Baumsorten zu bevorzugen. Da Bäume nicht „von der Stange“ gekauft werden können, ist eine bedarfs- und potenzialgestützte Baumvorratsstrategie sinnvoll, um kurz-, mittel- und langfristige Mengengerüste für Baumpflanzungen abzuklären.

Dazu gibt es in der Stadt Neuss bereits Überlegungen: Auf dem Standort Nierenhofstraße ist eine alte Baumschule. Dort wird bereits im ganz kleinen Rahmen Bäume gezogen. Klimabäume sind jedoch in bestimmten Baumschulen fast immer verfügbar.

Der systematische Einsatz von klimaangepassten Baumarten auf Straßen und Parkplätzen bietet die besten Optionen, den öffentlichen Raum stadtgestalterisch zu verbessern.

Neben Baumpflanzung sind auch die punktuellen kleinteiligen Grünbeete, die seit den 1970er Jahren vielfach im Zusammenhang mit Verkehrsberuhigungsmaßnahmen eingesetzt wurden, zu gestalterischen und ökologischen Verbesserung sinnvoll. Hinzu kommen Hecken als Option für die Abgrenzung und Strukturierung von verschiedenen (Teil-) Verkehrsflächen.

Umgestaltung von Knoten

Besondere Flächenpotenziale und Verbesserungspotenziale des Fußverkehrs und Aufenthalts bietet die Umgestaltung von Knoten. Je größer und vielarmiger die Knoten sind, desto mehr Flächen können durch neue Planungsprinzipien zurückgewonnen werden. Zunächst gilt es, die vielfache Überdimensionierung zu überprüfen anhand der tatsächlichen DTV-Kfz-Verkehrsbelastungen. Vielfach gibt es dann Spielräume die Zahl und Breite der Fahrspuren zu verringern. Mit Kombispuren und Schmalfahrspuren kann viel Platz umgewidmet werden. Beides hat großen Einfluß auf die Größe der Verkehrsflächen und den straßenräumlichen Gesamteindruck. Vielspurige Kreuzungen wirken auf den Fußverkehr und Radverkehr sehr abschreckend. Insbesondere für Kinder, Senioren und Mobilitätseingeschränkte bilden sie massive Barrieren. Das städtebauliche Umfeld wird dadurch stark beeinträchtigt, mit einer Minderung des Lagewertes der angrenzenden Bebauung.

Auch die Knoten im Erschließungsstraßennetz bieten meist Potenziale für stadtgestalterische Verbesserungen. Minikreisel in der Knotenmitte beispielsweise machen die üblichen Aufweitungen an den Ecken entbehrlich, sodass diese ohne bauliche Maßnahmen auch im Bestand realisierbar sind. Gehwegnasen oder Kreuzungsaufpflasterungen erlauben deutliche Verbesserungen für den Fußverkehr.

Im Zuge der Verkehrslenkung können vielfach durch Abhängen einzelner Fahrrichtungen und Durchfahrsperren neue Aufenthalts- und Grünflächen gewonnen werden. Ideal ist die Umwandlung der Straßen in Verkehrsberuhigte Bereiche, die mit den Mischflächen die Spielräume für das Gehen und Queren vervielfacht. Wo Mittel für den Umbau fehlen, kann auch mit farblichen Markierungen gearbeitet werden (wie beim „Tanz der Straße“), in Kombination mit Pflanzkübeln und Sitzgelegenheiten. Auch punktuelle Spielgeräte oder Geschicklichkeits-Elemente erhöhen den Attraktionswert der öffentlichen Räume.

Große stadtgestalterische Relevanz hat die Größe der Kfz-Wegweisungsschilder. Sie sind ausgehend von hohen Fahrgeschwindigkeiten meist überdimensioniert. Zur gewünschten Geschwindigkeitsdämpfung kann das Auswechseln mit deutlich kleineren Wegweisungstafeln beitragen. Zudem ist die Störwirkung im Straßenbild deutlich geringer.

Äußere Stadtteile

Für die jüngeren Stadtteile mit den vielen Neubaugebieten der letzten Jahrzehnte gelten die Aussagen zu Straßenraum- und Platzgestaltungen analog. Sie haben vielfach schon voll oder partiell verkehrsberuhigte Straßennetze mit Schleifen-, Sackgassen oder Einbahnsystemen und einigen Verkehrsberuhigten Bereichen und sind fast immer Tempo-30-Zonen.

Bei der Umgestaltung ist es wichtig, die Ortsmittelpunkte in der Wegenetzplanung und bei der Straßenraumgestaltung besonders zu stützen.

In den Wohngebieten gilt, auch im Sinne eines barrierefreien Fußverkehrs, ein niveaugleicher Ausbaustandard und eine konsequente Neuordnung des Parkens als Ziel, möglichst in Form verkehrsberuhigter Bereiche. Wo diese Ideallösung aus Kostengründen zunächst nicht möglich ist, kann auch schon eine Abfolge punktueller Maßnahmen helfen, insbesondere mit Beeten und Bäumen.

Baumtore oder mit Rankgittern gestaltete Torsituationen können gut die jeweilige Eingangssituation in das Quartier kennzeichnen.

Bei überdimensionierten Fahrbahnquerschnitten eignet sich die serielle Anordnung von in die ehemalige Fahrbahn hineinragenden Pflanzbeeten oder Baumpflanzungen, um die Fahrbahnen zu verengen.

Wichtig ist, alle Maßnahmen nicht nur räumlich isoliert anzuordnen, sondern dabei systematisch vorzugehen. Einerseits mit einer Netzsystematik, um durchgängige, attraktive Fußwegnetze zu schaffen. Andererseits mit einer stadtgestalterischen Systematik, die besondere Quartiersbezüge aufgreife, z.B. bei der Wahl der Baumarten oder Anordnung von Baumtoren. Punktuelle Maßnahmen werden am besten seriell wiederholt.

Generell ist bei solchen Maßnahmen im Quartier eine intensive Bürgerbeteiligung geboten. Basis dafür kann eine Wanderausstellung der diversen Optionen sein, die in allen Quartieren die diversen Optionen aufzeigt.

Besonders Augenmerk verdient bei den stadtgestalterischen Maßnahmen das Umfeld von Bushaltestellen, die hohe Ansprüche an die Aufenthaltsqualität haben. Besonders Kaphaltestellen, bei denen die Gehwege angemessen aufgeweitet sind, können mit Baumpflanzungen eingefasst werden.

Ortseingänge, Einfallstraßen

Besonderes straßenraumgestalterisches Augenmerk verdienen die am Stadtrand gelegenen Ortseingänge. Hier treffen die von außen einstrahlenden Verkehrs- und Hauptverkehrsstraßen auf die erste Bebauung, die je nach Baugeschichte mal noch locker, mal aber auch sehr verdichtet sein kann. In der Regel sind die klassifizierten Straßen in den letzten Jahrzehnten sehr kfz-orientiert ausgebaut worden, mit breiten mehrspurigen Fahrbahnen und überdimensionierten Knoten an den ersten querenden Verkehrsstraßen. Vielfach leiden diese Straßen unter viel zu hohen Geschwindigkeiten und entsprechenden Lärm- und Luftschaadstoffemissionen und Verkehrsgefährdungen.

Historisch waren Stadteingänge meist besondere Orte mit ihren Stadttoren. Heute gilt es, mit modernen Gestaltungsmitteln angemessene Eingangssituationen zu schaffen, in denen die lokale Identität und der Übergang vom Freiraum zur Stadt und die Überlagerung der Verkehrsarten deutlich markiert wird.

Seit den 1980er Jahren werden vermehrt Kreisverkehre oder Baumtore mit Mittelinseln an solchen Stellen angeordnet. Vielfach gilt es auch, die aus der Fläche einmündenden Feld- und Waldwege, u.U. auch separaten Radwege in die Ortslage zu überführen. Daher bietet es sich an, an diesen Stellen die Querschnitte deutlich zu verengen, damit ausreichend breite Seitenräume untergebracht werden können.

Bei der Planung von Fuß- und Radwegwegnetzen ist es wichtig, dass die Übergänge von der freien Landschaft in das Stadtnetz besonders beachtet werden, hier beginnen landschaftsintegrierte Spazierwege und Radwege und enden die urbanen Flaniermeilen sowie fahrbahnbegleitenden Radverkehrsanlagen. Hier liegen die ersten städtebaulich zu integrierenden Haltestellen des ÖPNV.

Nach der städtebaulichen Nutzung lassen sich unterscheiden die Gebiete mit erst mal längeren Strecken angrenzender Wohnbebauung und die Gebiete mit intensiver angrenzender Gewerbenutzung. Je nachdem spielt dann auch der Ruhende Kfz-Verkehr eine unterschiedliche Rolle. Im Süden und Osten gehen die Haupteinfallsstraßen sofort in die freie Landschaft über, ehe die nächsten Vororte erreicht werden. Im Norden und Osten grenzen die Neusser- und Düsseldorfer Gewerbegebiete mit teilweise eingestreuten Wohngebieten dicht aneinander. Hier spielt deswegen der Lkw-Verkehr eine viel größere Rolle und die DTV-Belastungswerte liegen deutlich höher. Aber auch hohe Schwerverkehrsanteile und großen Kfz-Verkehrsmengen entbinden die Straßenverkehrsplanung nicht von der Verpflichtung einer angemessenen städtebaulichen Integration der Straßenräume.

Eine besondere Herausforderung bildet an den Haupteinfallsstraßen der Lärmschutz, dem abschnittsweise Lärmschutzwände und -Wälle gewidmet sind. So wichtig sie wegen ihrer akustischen Wirkung sind, so sehr verbergen sie gleichzeitig die angrenzende städtebauliche Nutzung, was im Kfz-Verkehr leicht zum Irrtum führt, man fahre auf einer anbaumfreien Straße. Die angrenzende Bebauung zwingt in der Regel trotz der Lärmschutzanlagen zu lärmindernden Tempolimits, die inzwischen auch auf 50 km/h oder 30 km/h gesenkt werden können, sofern auf diesen Straßen fahrbahnbegleitender und/oder querender Fuß- und Radverkehr beachtet werden muss.

Finanzierung, Förderung

In der Terminologie für die Straßenumgestaltung ist wichtig, dass der in der Regel für eine Förderung geforderte „Ausbau“ keineswegs nur die Verbreiterung der Kfz-Fahrflächen beinhaltet. Auch die Verringerung von Kfz-Verkehrsflächen auf der Strecke und am Knoten kann als Ausbau bezeichnet werden, wenn dabei das Angebot der Flächen für Fuß- und Radverkehr und u. U. auch für den ÖPNV vermehrt und die Leistungsfähigkeit für diese Verkehrsarten verbessert wird. Insofern ist die Wegnahme von früher geförderten Kfz-Verkehrsflächen dann nicht regresspflichtig gegenüber dem Fördergeber, wenn die Anlage

danach deutlich verbessert, leistungsfähiger für Fuß- und Radverkehr und ÖPNV und sicherer wird.

In der Regel können für solche straßenräumlichen Umbaumaßnahmen je nach Netzhierarchie Mittel der Städtebauförderung und/oder Mittel der GVFG-Förderung genutzt werden. Es empfiehlt sich, dabei die Antragspakete nicht zu klein zu fassen und den vielfachen verkehrlichen, städtebaulichen und ökologischen Nutzen und die klimapolitische Dringlichkeit zu betonen. Ideal ist, wenn die Maßnahmen auf der Grundlage eines gesamtstädtischen, aktuellen SUMP- Plans (Sustainable Urban Mobility Plan) begründet werden können.

Abwicklung

Alle Maßnahmen im öffentlichen Raum bedürfen in ihrer planerischen und baulichen Abwicklung einer sinnvollen Systematik, insbesondere im Hinblick auf andere planerischen und baulichen Eingriffe in den Straßenraum im Zusammenhang mit Kanal- und Leitungsbau oder anstehender Straßensanierung. Das dient der Effizienz des Mitteleinsatzes und der Minimierung der mit jedem Umbau einhergehenden Störungen der Verkehrsabläufe und baubedingten Beeinträchtigung der Anlieger.

Konkrete Anwendungsbeispiele

Die Stadtteilzentren der Ortsteile sind gestalterisch weiter fortzuentwickeln.

Die Horremer Straße (L380) in Allerheiligen ist bereits anlässlich der Umgehungsstraße im Ortskern punktuell verkehrsberuhigt. Insbesondere dessen Entrées sind entsprechend gestaltet, wobei die Abschnitte dazwischen (trotz geltenden Tempo 30) weiterhin noch dem gestalterischen Charakter einer Kfz-Hauptstraße folgen.

Die Föhrenstraße in Rosellerheide ist als Sammelstraße mit 9 Metern Fahrbahnbreite massiv überdimensioniert. Punktuell werden Querungshilfen als gliedernde Elemente eingesetzt, genügen allein aber nicht, um über den Gesamtverlauf hinweg einen Effekt zu erzielen. Ein positives Beispiel sind die Gehwegnasen im Verlauf.

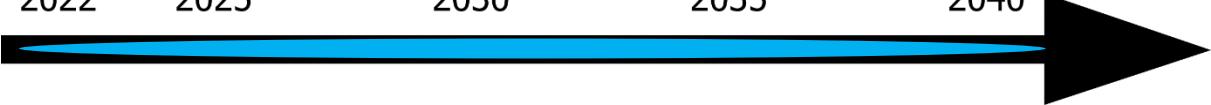
Förderfähigkeit (Stand 2022)

6 Mobilitätsmanagement

Mobilitätverhalten 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).

Abschnitts-Verzeichnis Mobilitätsmanagement

6.1	Mobilitätsbildung vom Kindergarten bis zur weiterführenden Schule	120
6.2	Mobilitätslenkung von der Ausbildung bis zur Rente	123
6.3	Betriebliche Mobilitätskonzepte	126
6.4	Handlungsfähigkeit der Verwaltung stärken – Vom Wissen zum Tun	128
6.5	Berücksichtigung der Belange aller Personengruppen	130

 Mobilitätsbildung vom Kindergarten bis zur weiterführenden Schule	!!!				
Werkzeug-Komplex					
6.2 Mobilitätsbildung von der Ausbildung bis zur Rente					
Umsetzung					
<i>Zeitrahmen: Daueraufgabe</i> <div style="display: flex; align-items: center; justify-content: space-around; font-weight: bold;"> 2022 2025 2030 2035 2040 </div> 					
Raumeinheit Gesamtstadt	Akteure Schulen, Kitas, Verkehrswacht, Verbände, Eltern				
Aufwand <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;">Finanziell</td> <td style="width: 50%;">Organisatorisch</td> </tr> <tr> <td>Relevante Zusatzaufgabe</td> <td>personell zu besetzen</td> </tr> </table>		Finanziell	Organisatorisch	Relevante Zusatzaufgabe	personell zu besetzen
Finanziell	Organisatorisch				
Relevante Zusatzaufgabe	personell zu besetzen				
Maßnahme & strategische Bedeutung					
<i>Anlass / Hintergrund</i> <p>Das Mobilitätsverhalten der Menschen ist etwas Gelerntes und Eingeübtes. Um langfristig ein Umdenken und anderes Verhalten der Bevölkerung zu erreichen, gilt es an vielen Schrauben zu drehen. Insbesondere von klein auf sensibilisiert zu werden, zu üben und somit gestärkt zu werden, bietet das größte Potenzial. Zudem sind neue Lebensabschnitte, wie auch Umzüge, die Momente im Leben, neues Verhalten zu etablieren. Die Mobilitätserziehung ist hierbei ergänzend zur klassischen Verkehrserziehung zu sehen und gilt es zu verstärken und zu verstetigen. Sie sollten beide Hand in Hand gehen und neben als Themenkomplex in Bildungseinrichtungen sehr hoch aufgehängt werden. Als gesamtgesellschaftliche Aufgabe sind alle Akteure einzubinden und mit Ressourcen (personell, finanziell, konzeptionell) zu unterstützen.</p>					
<i>Handlungsempfehlung & Zielsetzung</i> <p><u>Kindergarten:</u></p> <p>Eine Sensibilisierung für das Thema startet in der Familie und im Kindergarten. Da eine direkte Einflussnahme auf Familien nicht möglich ist, sind die Kindergärten der Schlüssel. Eine Konzepterstellung für ein Einführen in das Thema kann mit Hilfe einer interessierten Kita, der Polizei und der Verkehrswacht und auch dem ADFC erstellt werden und dann an alle anderen kommuniziert werden. Dies stellt ein langfristiges Projekt dar, das es sukzessive zu erweitern und zu verbreiten gilt. Das Zukunftsnetz Mobilität NRW bietet erste Ansatzpunkte und Ideen, auf die zurückgegriffen und aufgebaut werden kann.</p>					

Grundschule:

Themen wie „Elterntaxis“ und die dadurch entstehenden Konflikte während der Schulanfangs- und -endzeiten sind bekannt und vor allem für den Themenkomplex Verkehrssicherheit relevant. Auch Untersuchungen zu Vorteilen des zu Fuß (zur Schule) Gehens für Kinder sind bekannt (Bewegung, soziale Interaktion, Orientierung, Mental Map, Förderung Eigenständigkeit). Dennoch werden Kinder immer noch länger als nur die ersten Tage/Wochen zur Schule begleitet oder eben mit dem Auto gefahren und gefährden dadurch die Sicherheit für die anderen. Programme wie „Verkehrszähmer“ des Zukunftsnetzes Mobilität NRW oder „Walking Bus“ sind den Schulen bereits bekannt gemacht und werden teilweise auch schon angewendet. Auch hier gilt es auf unterschiedlichem Wege Einfluss auszuüben. Einmal kann das ein Schulwegplan und Informationen für Eltern der Erstklässler („So kommen bei uns die Kinder zur Schule“) sein, ein anderes Mal ist es auch hier die Priorisierung dieses Themas im Unterricht. Ein Einbetten in die Themenfelder Klimawandel – Klimaschutz – Nachhaltigkeit – der Beitrag jedes Einzelnen – Gemeinwohl – gegenseitige Rücksichtnahme ist neben der Verkehrssicherheit, dem Sicherer Bewegen im Öffentlichen Raum, Persönlichkeitsstärkung und Kompetenzbildung notwendig.

Bereits vor der Fahrradprüfung sollte Radfahren in der Grundschule ein Thema sein und geübt werden, damit der Übergang in die weiterführenden Schulen noch sicherer funktioniert. Die Verkehrswacht des Rhein-Kreis-Neuss und die Polizei sind hier natürlich einzubinden und von allen Seiten zu unterstützen.

Weiterführende Schulen:

In diesem Lebensabschnitt liegt der Fokus auf der Verfestigung des bereits Eingeübten. Neben dem Fahrrad gilt es auch die Nutzung des Bus- und Bahnfahrens einzuüben. Als neue Lebenssituation kann auch hier wieder eine Verhaltensänderung funktionieren. Als Neuschülerinfo kann von Seiten der Schule auf die Möglichkeiten des Umweltverbundes hingewiesen werden und auch ein Infoschreiben über „So kommen unsere Schüler zur Schule“ kann direkt auf das Credo der Schule hinweisen und Elterntaxis von vornherein ausschließen. Die immer wieder diskutierte Kiss & Ride Zone sollte wirklich mindestens 500 m abseits der Schule liegen, wenn sie denn wirklich notwendig ist. Eine Kiss & Ride Zone zu nah an der Schule zieht direkt wieder Pkw-Verkehr dahin, wo man ihn aus Sicherheitsgründen gar nicht haben möchte. Zudem gilt es besonders bei den Jugendlichen zusätzlich eine Sensibilisierung zu Alkohol am Steuer, anderen Fahrzeugen wie E-Scooter, Rollern etc. durchzuführen. Hierzu hat die Verkehrswacht RKN bereits erste Ansätze, die es zu erweitern und auszuweiten gilt. Gegen im jugendlichen Alter abnehmende Disziplin im Straßenverkehr (Beachtung der Verkehrsregeln, Ausrüstung und Beleuchtung der Fahrzeuge, Tragen von Helmen, etc.) gilt es entgegenzuwirken.

Konkrete Anwendungsbeispiele

Einbindung der Kitas in die Europäische Mobilitätswoche (Beispiel Aktion Spielweg statt Gehweg)

Information der Neusser Grundschulen über das Programm „Verkehrszähmer“ des Zukunftsnetzes Mobilität NRW

Austausch mit Verkehrswacht RKN und Polizei ist bereits angestoßen und soll ab Herbst 2022 verstärkt werden

Fortführung der „Aktion Licht“ mit den weiterführenden Schulen

Förderfähigkeit (Stand 2022)

Land Nordrhein-Westfalen

Förderrichtlinie Nahmobilität

 6.2	Mobilitätslenkung von der Ausbildung bis zur Rente	
Werkzeug-Komplex		
2.2 Flächendeckende Radabstellanlagen 6.3 Betriebliches Mobilitätsmanagement		
Umsetzung		
<i>Zeitrahmen: Daueraufgabe</i> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> 2022 2025 2030 2035 2040  </div>		
Raumeinheit Gesamtstadt	Akteure Schule / VHS, Wirtschaftsförderung, Unternehmen, IHK, Stadtplanung	
Aufwand Finanziell relevante Zusatzaufgabe	Organisatorisch personell zu besetzen	
Maßnahme & strategische Bedeutung		
<u>Anlass / Hintergrund</u> <p>Das Mobilitätsverhalten der Menschen ist etwas Gelerntes und Eingeübtes. Um langfristig ein Umdenken und anderes Verhalten der Bevölkerung zu erreichen, gilt es an vielen Schrauben zu drehen. Ein Umzug oder neue Lebensabschnitte sind die Momente im Leben, neues Verhalten zu etablieren. Ein nutzerspezifischer Ansatzpunkt dient als erste Richtschnur.</p>		
<u>Handlungsempfehlung & Zielsetzung</u> <u>Auszubildende/Studierende:</u> <p>Als Übergangszeit zwischen Schule und späterem Arbeitsplatz sind die Ausbildungsstätten und Hochschulen wichtige Einflussgrößen auf das Mobilitätsverhalten. Neben ihrer Lage und Einbettung in den Umweltverbund spielt auch hier das Vorbild der Kollegen und Mitstudierenden aber auch der Eltern eine ausschlaggebende Rolle für das Mobilitätsverhalten jedes Einzelnen. Wenn es normal ist, dass Studierende trotz geringer finanzieller Mittel ein Auto von ihren Eltern zur Verfügung gestellt bekommen, werden sie dieses wohl auch nutzen. Das Semesterticket in NRW bietet für Studierende in den allermeisten Fällen die hinreichende Grundlage sich fortzubewegen, sodass ein Bestand von 4-5 Pkw pro Familie in Hochzeiten faktisch nicht erforderlich erscheint. Durch das Semesterticket kann ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten eingeübt werden und sollte aus Sicht des Gemeinwohls auch als solches eingefordert werden.</p> <p>In Ausbildungsstätten wie Betrieben können Anreize und Förderung durch den Arbeitgeber das Mobilitätsverhalten lenken. Wenn ein nachhaltiges Verhalten vorgelebt, gefördert und eingefordert wird, wirkt es sich direkt auf die Auszubildenden aus. Hier kann mit der</p>		

Wirtschaftsförderung und über die IHK an Konzepten, Ideen und Umsetzungsstrategien gearbeitet werden.

Arbeitnehmer und Arbeitnehmerinnen:

In Firmen und Betrieben können Anreize und Förderung durch den Arbeitgeber das Mobilitätsverhalten lenken. Das vom Arbeitgeber bezuschusste oder komplett finanzierte Jobticket, gute diebstahlsichere Fahrradabstellmöglichkeiten mit Wasch- und/oder Duschmöglichkeiten am Arbeitsplatz, das Jobfahrrad, einen E-Fuhrpark für Dienstfahrten, E-Lastenräder sind alles Anreize, die die tägliche Mobilitätsroutine beeinflussen und auch den neuen Arbeitnehmer*innen kommuniziert werden müssen. Wenn ein nachhaltiges Verhalten vorgelebt, gefördert und eingefordert wird, wirkt es sich direkt auf die Arbeitnehmer*innen aus. Hier kann mit der Wirtschaftsförderung und über die IHK an Konzepten, Ideen und Umsetzungsstrategien gearbeitet werden. Dies ist zu verknüpfen mit der Erstellung und Förderung von betrieblichen Mobilitätskonzepten (siehe gesonderter Steckbrief).

Senioren und Seniorinnen:

Auch bei der Übergangsphase in die Rente ergibt sich ein Schlüsselmoment, den es zu nutzen gilt. Da andere Wege zurückgelegt werden, mehr Zeit zur Verfügung steht, die finanzielle Situation eine andere ist, können durch gezielte Kommunikation Alternativen (z.B. Busnutzung, On-Demand-Verkehre, Nutzung Mobilstationen mit Sharing Angeboten) zum bisherigen Mobilitätsverhalten aufgezeigt werden. Hier verfügt die Stadt Neuss bereits über das Netzwerk der Lotsenpunkte, das in Planungen und Kommunikation unbedingt einzubinden ist. Zusätzlich gilt es die Menschen zu schulen. Hierzu gehören Sicherheitsfahrtrainings für E-Bikes, später bei Bedarf der Umgang mit Rollatoren, (E-)Rollstühlen oder anderen Fahrzeugen.

Alle Altersstufen – Freizeitverhalten und Mobilität:

Stadtweit weist Neuss einen hohen Anteil an Freizeitwegen auf. 27% aller Wege der Neusser und Neusserinnen allein sind Freizeitwege und haben eine durchschnittliche Wegelänge von 6 km (Quelle: SrV 2018). Das sind Entfernung, die prädestiniert für insbesondere den Radverkehr und den ÖPNV oder eine Kombination der Verkehrsmittel des Umweltverbundes (Fuß, Rad, ÖPNV) sind und 2018 bereits 52% mit dem Umweltverbund zurückgelegt wurden. Dazu kommen Besucher von außerhalb. Um diesen Anteil weiter zu stärken gilt es auch Maßnahmen zu ergreifen, die über Information und das Aufzeigen von Alternativen (z.B. auch Anfahrtswegbeschreibungen) hinausgehen. So kann z.B. eine Kopplung von Tickets an freie ÖPNV Nutzung die Besucherverkehre eindeutig steuern. Die Einrichtung attraktiver Fahrradabstellanlagen (vgl. Steckbrief 2.2) nah an Eingängen und die Positionierung für Kfz-Parkplätze (wenn überhaupt) mehr abseits nebst einer offensiven Kommunikation ist klare Lenkung. Eine Bewerbung des Tourismus insgesamt mit Hervorhebung des Umweltverbundes, besondere Angebote in der Innenstadt, die eine Kombination von Freizeit, Kultur und Einkaufen ermöglichen stellen weitere Möglichkeiten zur Förderung der Nutzung des Umweltverbundes im Freizeitverkehr dar.

Fortbildungen

Die Sensibilisierung von Verkehrsunternehmen und der Verwaltung der Stadt für die Bedürfnisse aller Bevölkerungsgruppen ist zudem zu erhöhen. Hier können z.B.

verwaltungsinterne Schulung hinsichtlich der Bedürfnisse und Belange, sowie des Umgangs mit dem Themenfeldern Inklusion, einer älter werdenden Bevölkerung aber auch Kindern gezielt helfen, um den Blick auf die Mobilitätsbedürfnisse aller zu lenken. Denn nur eine Stadt, die von 0- bis 100-Jährige funktioniert, ist wirklich eine lebenswerte Stadt.

Oftmals ist der Blick auf Mobilität und Verkehrsgeschehen sehr subjektiv. Eine gewohnte ÖPNV Nutzende hat eine andere Sicht als ein alltäglicher Pkw-Nutzender. Menschen, die täglich unterschiedliche Verkehrsmittel nutzen und/oder kombinieren, werden zwar immer mehr, stellen aber noch die Minderheit dar. Um den Blick insbesondere der Entscheidungsträger zu weiten, bieten sich gemeinsame Spaziergänge, Bus- und Bahnfahrten, sowie Radtouren an. Diese können zusammen mit unterschiedlichen Bevölkerungsgruppen, Interessensverbänden (z.B. ADFC, Integrationsbeirat), aber auch der Verwaltung oder allen zusammen durchgeführt werden. Der Blick für die Bedürfnisse des Anderen sind hier der Schlüssel und werden bereits zum Teil von der Verwaltung durchgeführt.

Konkrete Anwendungsbeispiele

Gewerbegebiet Holzheim, wo die Ansiedlung von Gewerbebetrieben an das städtische Vergabekonzept für Gewerbeblächen geknüpft ist, welches unter anderem das Thema Verkehr umfasst und hier nachhaltige Mobilitätskonzepte positiv bewertet.

Förderung und Unterstützung gewerblicher Bestandgebiete / Unternehmen in Hinblick auf den Start für betriebliche Mobilitätskonzepte (u.a. für Gewerbegebiet Taubental)

Durchführen eines Rollatortages oder dezentral an den Lotsenpunkten mit Unterstützung der Stadtwerke Neuss

Durchführung von Pedelec-Fahrtrainings durch die Verkehrswacht Rhein-Kreis-Neuss

Von den Stadtwerken Neuss angebotene Seniorenbuschulungen können wiederbelebt und dezentral angeboten werden / Radfahrschulungen

Weiterentwicklung von Mobilitätskonzepten für Veranstaltungen, Evaluierung Nachtbusangebote, Entwicklung von besonderen Touristischen Angeboten (z.B. analog Bergischer Fahrradbus – Bussshuttle zur Fahrradmitnahme entlang Touristischer Routen von der Innenstadt / Rennbahnpark in die Region wie Feste Zons, Schloss Dyk, Kaiserswerth oder entferntere Destinationen (Venlo, Köln etc.)

Förderung einfacher Zugang Innenstadt über kostenlose Straßenbahn in der Innenstadt

Radtouren zu konkreten Problembereichen mit Verwaltung, Politik und ADFC

Förderfähigkeit (Stand 2022)

Land Nordrhein-Westfalen

Förderrichtlinie Nahmobilität

 6.3 Betriebliche Mobilitätskonzepte	!!!				
Werkzeug-Komplex					
6.2 Mobilitätslenkung von der Ausbildung bis zur Rente					
Umsetzung					
<i>Zeitrahmen: Daueraufgabe</i> 					
<i>Raumeinheit</i> Gesamtstadt	<i>Akteure</i> Stadtplanung, Wirtschaftsförderung, IHK, Unternehmen				
<i>Aufwand</i> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;">Finanziell</td> <td style="width: 50%;">Organisatorisch</td> </tr> <tr> <td>relevante Zusatzaufgabe</td> <td>personell zu besetzen</td> </tr> </table>		Finanziell	Organisatorisch	relevante Zusatzaufgabe	personell zu besetzen
Finanziell	Organisatorisch				
relevante Zusatzaufgabe	personell zu besetzen				
Maßnahme & strategische Bedeutung					
<i>Anlass / Hintergrund</i> <p>Das Mobilitätsverhalten der Menschen ist etwas Gelerntes und Eingeübtes. Um langfristig ein Umdenken und anderes Verhalten der Bevölkerung zu erreichen, gilt es die richtigen Momente abzupassen und hier anzusetzen. Da 65% der Neusser und Neusserinnen (Quelle: SrV 2018) beim Weg zum/vom Arbeitsplatz noch das Auto nutzen, ergibt sich hier noch ein sehr großes Potential tägliche Wege auf Verkehrsarten des Umweltverbundes zu verlagern. Ausgereifte betriebliche Mobilitätskonzepte stellen hier wichtige Weichen und schaffen die entsprechenden Anreize.</p>					
<i>Handlungsempfehlung & Zielsetzung</i> <u>Mit gutem Beispiel vorangehen</u> <p>Die Verwaltung der Stadt Neuss sollte weiterhin mit guten Beispiel vorangehen. Erste Ansätze wie die geplante Einführung des Jobfahrrades und Leasing von E-Dienstfahrzeugen über die Stadtwerke Neuss gilt es weiter zu verfolgen. Ein weiterer Ausbau für witterungsgeschützte, diebstalsichere Abstellanlagen für Fahrräder an allen Standorten der Verwaltung und die Bereitstellung von Wasch- und Duschmöglichkeiten für Mitarbeitende (Alternativ Möglichkeiten die Bäder der Stadtwerke Neuss kostenlos zu nutzen) sind zu forcieren. Ein weiterer Schritt könnte die deutliche Erhöhung der finanziellen Unterstützung beim Jobticket sein. Die guten Schritte sollten zudem nach Außen kommuniziert werden, so dass sich andere ein Beispiel nehmen können. Das was von anderen verlangt wird, sollte selbst gelebt sein.</p> <p>Firmen, die ein besonders gutes Beispiel geben, sollten unterstützt und in der öffentlichen Kommunikation verstärkt platziert werden.</p>					

JOBWÄRTS – einfach.besser.pendeln

JOBWÄRTS ist eine gemeinsame Initiative der Bundesstadt Bonn, des Rhein-Sieg-Kreises und des Zukunftsnetzes Mobilität NRW für die Region Bonn/Rhein-Sieg. Diese Initialpartner haben mit dem Team von JOBWÄRTS im engen Austausch mit vier großen regionalen Arbeitgebenden ein Programm entwickelt, um den Weg zur Arbeit nachhaltiger zu gestalten und den täglichen Pendlerweg und Dienstfahrten zukunftsfähig und gesünder zu machen. Bereits viele Firmen in der Region Bonn/Rhein-Sieg profitieren von dieser Initiative. Eine Nachahmung durch die Stadt Neuss im Zusammenschluss mit dem Rhein-Kreis-Neuss und der Stadt Düsseldorf wird empfohlen. Alternativ kann auch erst nur eine Beratung durch Jobwärts für die Verwaltung der Stadt Neuss erfolgen: Ein Austesten im Kleinen, um dann aus den Ergebnissen und Erfahrungen die nächsten Schritte abzuleiten.

JOBWÄRTS unterstützt durch eine Mobilitäts- und Potenzialanalyse mit einem individuellen Maßnahmenplan (mobiles Arbeiten, Einführung von Diensträdern und Fahrradleasing, Parkraumbewirtschaftung, Jobticket, Fahrgemeinschaften, Nutzung der verschiedenen Sharing –Angebote (Räder, Scooter, Autos, E-Roller). Hierbei wird auch auf Mobilitätsangebote (z. B. Testwochen für Pedelec-Nutzung) geachtet. Zusätzlich wird über das Arbeiten in Netzwerken und eine regelmäßige Evaluation auf Feinjustierungen und Erfahrungsaustausch gesetzt. Die Kosten belaufen sich für Arbeitnehmende auf 10 €/Mitarbeitenden/Jahr (max. 5.000 €) und bezuschussen somit die Initiative der Stadt Bonn.

Weitere Informationen: <https://jobwaerts.bonn.de/index.php>

Konkrete Anwendungsbeispiele

Einführung Jobfahrrad innerhalb der Verwaltung der Stadt Neuss sowie geplanter Start eines E-Fuhrparks für Dienstfahrten

Neuansiedlung von Betrieben (z. B. Fahrradfachmarkt Stadler) an nachhaltige betriebliche Mobilitätskonzepte koppeln

IHK bietet erstmals in Neuss im Herbst 2022 die Mobilitätstestwochen für Betriebe an. Die Stadt Neuss unterstützt das Vorhaben und wird sich um eine Weiterführung und eventuelle Begleitung durch Akteure von JOBWÄRTS bemühen.

Vorstellung des Projektes in der Personalvertretung der Stadt Neus

Förderfähigkeit (Stand 2022)

Land Nordrhein-Westfalen

Förderrichtlinie Nahmobilität

 6.4 Handlungsfähigkeit der Verwaltung stärken – Vom Wissen zum Tun	!!!			
Werkzeug-Komplex				
Umsetzung				
<i>Zeitrahmen: Daueraufgabe</i>				
2022	2025	2030	2035	2040
				
<i>Raumeinheit</i>	<i>Akteure</i>			
Gesamtstadt	Stadtverwaltung, Rat der Stadt			
<i>Aufwand</i>				
Finanziell	Organisatorisch			
relevante Zusatzaufgabe	personell zu besetzen			
Maßnahme & strategische Bedeutung				
<i>Anlass / Hintergrund</i>				
<p>Die Fertigstellung des Mobilitätsentwicklungsconceptes (MEK) stellt einen Anfangspunkt dar. Es baut auf dem Integrierten Klimaschutzkonzeptes (IKK) auf und Projekte aus dem MEK werden sich auch in der Fortschreibung des IKK wiederfinden, sodass ein ständiger Austausch zwischen beiden Konzepten stattfinden wird. Für die Umsetzung des MEKs bedarf es zunächst der Zustimmung aller beteiligter Akteure, dem politischen Willen und Mut der Entscheider. Das Gelingen ist dann vom Getragen werden der Gesellschaft abhängig und das wiederum davon, wie sie sich gehört, mitgenommen und berücksichtigt sieht. Bei den mannigfaltigen Herausforderungen unserer Zeit müssen Themen priorisiert werden. Mobilität ist ein wichtiges Schlüsselthema das alle betrifft und vor allen Dingen jeder Einzelne mit seinem Verhalten direkt beeinflussen kann.</p>				
<p>Das MEK zeigt Potenziale und Handlungsfelder und damit Priorisierungen für die kommenden Jahre auf. Es dient damit als Konsens über die weiteren, unmittelbar zu gehenden Schritte. Die Schrittigkeit und die Umsetzung der einzelnen Maßnahmen sind (auch angesichts deren Umfangs) mit der Verabschiedung des MEK noch nicht verbindlich fixiert. Hierfür bedarf es weiterer Ratsentscheidungen als Grundlage des Verwaltungshandelns. Dies betrifft insbesondere die Entwicklung weiterer konzeptioneller Arbeiten und grundsätzlicher Entscheidungen, wie beispielsweise spätere konkrete Umsetzungspriorisierungen, die sich aus Folgekonzepten ergeben. Innerhalb dieses gegebenen Rahmens können Vorschläge zum weiteren Verfahren in Form von Verwaltungsvorlagen entwickelt werden. Diese orientierende Funktion des MEK soll damit möglichst auch zur allseitigen Arbeitsentlastung beitragen.</p>				
<p>Für die konkreten baulichen Umsetzungen bietet das MEK ebenfalls orientierende Leitlinien an. Bauliche Umsetzungen lassen sich dann als Maßnahmenpakete beschließen, sodass im verwaltungsseitigen Tagesgeschäft nicht jede Einzelmaßnahme erst durch einen Ratsentscheid</p>				

angestoßen werden muss. Zwingende Grundlage dieses Gegenstromprinzips ist, dass die Verwaltung regelmäßig über Fortschritte und die konkret erfolgenden Umsetzungen informiert, sodass hiermit ein Bindeglied zu den erfolgten Beschlüssen gegeben ist. Somit wird auch eine fortlaufende Evaluation möglich.

Konkrete Anwendungsbeispiele

Letter of Intent Mobilitätsgipfel Stadt Neuss 2022

Förderfähigkeit (Stand 2022)

kein Bedarf

 6.5	Berücksichtigung der Belange aller Personengruppen										
Werkzeug-Komplex											
Umsetzung											
<i>Zeitrahmen: Daueraufgabe</i>											
2022	2025	2030	2035	2040							
<i>Raumeinheit</i> Gesamtstadt	<i>Akteure</i> Stadtplanung, Tiefbaumanagement, Amt für Verkehrsangelenheiten										
Aufwand											
Finanziell	Organisatorisch										
Maßnahme & strategische Bedeutung											
<i>Anlass / Hintergrund</i>											
<p>Mobilität ist eine wesentliche Voraussetzung für die Teilhabe am gesellschaftlichen Leben und eine unabhängige und selbstbestimmte Lebensführung. Um dies grundsätzlich allen Menschen zu ermöglichen, muss der stete Abbau von Barrieren das Ziel sein. Im Mobilitätssektor betrifft dies in erster Linie den Fußverkehr und den ÖPNV. Diese Mobilitätsformen weisen per se die geringsten Zugangshürden auf, da hierfür kein Pkw-Besitz oder die körperlich-geistige Konstitution für dessen Nutzung notwendig ist.</p> <p>Eine barrierefrei gestaltete, städtische Umwelt kommt dabei nicht nur mobilitätseingeschränkten Personen zugute, sondern vereinfacht die Zugänglichkeit für Alle; entsprechende Maßnahmen dienen in einer alternden Gesellschaft ohnehin einer wachsenden Zahl an Personen.</p>											
<i>Handlungsempfehlung & Zielsetzung</i>											
<p>Für den Fußverkehr liegen umfangreiche Inhalte vor, die mittelbar auch zur Barrierefreiheit beitragen (beispielsweise die Durchlässigkeit der Wegenetze zur Vermeidung von Umwegen). Die Überlegungen zur Gestaltung der öffentlichen Räume haben neben der reinen Fortbewegung das Ziel, diesen auch als Begegnungsraum in Wert zu setzen.</p> <p>Darüber hinaus gelten die technischen Normen und Regelwerke zur baulichen Herstellung von Barrierefreiheit im Straßenraum. Sinnvoll ist die Einbindung Betroffener, damit die Regelungen oder deren Auslegung nicht am Bedarf der Zielgruppe vorbeigeht.</p> <p>Ebenso wurden für den ÖPNV verschiedene Standards entwickelt, um eine Barrierefreiheit zu erreichen. Deren Einhaltung ist sicherzustellen und Neuerungen zu berücksichtigen.</p>											

Der Stadt Neuss wird empfohlen diese Verkehrsteilnehmer*innen kontinuierlich über den gesetzlichen Rahmen hinaus in den vielfältigen Prozessen einzubinden. Hier steht der Integrationsbeirat der Stadt als Ansprechpartner zur Verfügung um grundsätzliche Beteiligungsformen abzustimmen.

Konkrete Anwendungsbeispiele

Förderfähigkeit (Stand 2022)

7 Kommunikation

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.

Abschnitts-Verzeichnis Kommunikation

7.1	Kommunikation nachhaltige Mobilität	133
7.2	Regionale Vernetzung und Lobbyarbeit Verkehrswende	137

	Kommunikation nachhaltige Mobilität			
Werkzeug-Komplex				
Umsetzung				
<i>Zeitrahmen: Daueraufgabe</i>				
2022	2025	2030	2035	2040
				
Raumeinheit Gesamtstadt, spezifische örtliche Situationen	Akteure Kommunikation, Verkehrslenkung, Stadtplanung			
Aufwand Finanziell Relevante Zusatzaufgabe	Organisatorisch personell zu besetzen			
Maßnahme & strategische Bedeutung				
<i>Anlass / Hintergrund</i> Das Mobilitätsverhalten der Menschen ist Gewohnheit als etwas Gelerntes und Eingeübtes. Um langfristig ein Umdenken und anderes Verhalten zu erreichen, gilt es Veränderungen im Leben hierfür zu nutzen (Familiengründung, Wechsel im Berufsleben, Umzug etc.). An diesen Stellen setzen spezifische Informationsangebote an. Doch es gilt auch alle anzusprechen, zu erreichen und mitzunehmen. Hierzu setzen Kommunikationskampagnen und ein Informieren und Bewerben auf unterschiedlichen Ebenen und in unterschiedlichen Lebensräumen an. Neben der Kommunikation von nachhaltigen Mobilitätsangeboten, geht es weiterhin ebenso um die Stärkung der gegenseitigen Rücksichtnahme (Tanz der Straße), als auch die Förderung des positiven Images von nachhaltigen Mobilitätsverhalten (Fahrradfahren ist gesund, sicher, gut für die Umwelt und die Ressourcen) und der Stärkung des „Wir“ Gefühls (Ich bin Teil von einer immer größer werdenden Gemeinschaft/Community). Neben Push-Faktoren sind immer Pull-Faktoren zu denken.				
Handlungsempfehlung & Zielsetzung <u>Mobilitätskampagnen</u> Ein sich Bewegen im öffentlichen Raum bedarf immer neben der Einhaltung von Regeln auch der gegenseitigen Rücksichtnahme und des Miteinanders. Unabhängig von der bestehenden Infrastruktur, der offiziellen Widmung von Verkehrsräumen und Signalschaltungen führt gegenseitige Wahrnehmung, Empathie, Wertschätzung und Rücksichtnahme zu mehr Verkehrssicherheit, einem sich wohler Fühlen und einer Stärkung des gesellschaftlichen Miteinanders. Mit diesen „weichen“ Mitteln kann bereits innerhalb des Status Quo eine deutliche Verbesserung erzielt werden. Deshalb ist das Prinzip der gegenseitigen				

Rücksichtnahme im § 1 der Straßenverkehrsordnung verankert und für die Verkehrssicherheit elementar.

Die bereits in Neuss gestartete Kampagne „Tanz der Straße“ baut auf diesem Gedanken auf und setzt auf unterschiedliche Art Akzente. So werden nach einem Start 2021 (Pappaufsteller in temporeduzierten Bereichen und Tanzaktionen in der Sebastianusstraße während der Einführung des Verkehrsversuches) im Jahr 2022 an ausgewählten Unfallhäufungspunkten individuelle Aktionen und Maßnahmen von einem externen Büro erarbeitet. Die Kampagne gilt es die nächsten Jahre weiter zu führen und mit kreativen Ideen auf ein stärkeres Miteinander statt Gegeneinander abzielen.



(Fotos: Tanz der Straße in Neuss 2021)

Darüber hinaus sind Kampagnen zu weiteren Themen durchzuführen (z.B. Sharing, Nahmobilität, Möglichkeiten des Umweltverbunds) und insbesondere nach Umsetzung neuer Möglichkeiten (z.B. Mobilstationen) positiv zu begleiten.

Die regelmäßige Teilnahme und Durchführung von mobilitätsspezifischen Aktionswochen und -tagen wie z. B. der Europäischen Mobilitätswoche, der Woche der Nachhaltigkeit oder auch „Neuss elektrisch“ hilft das Thema nachhaltige Mobilität immer wieder in den Fokus zu bringen. Hier gilt es Mitstreiter zu finden und dauerhaft zu etablieren. Inhalt können auch größere Aktionen wie Autofreie Innenstadt an einem Wochenende sein. Neben diesen mobilitätsspezifischen Aktionswochen und -tagen gilt es aber auch Mobilitätsthemen an anderen Aktionstagen mit zu denken: der 2023 geplante Seniorentag kann ein Beispiel sein, genauso wie am Weltkindertag etwas durchzuführen oder am Aktionstag „Neuss für Alle“ präsent zu sein.

Die Einrichtung von Dauerzählstellen von Radfahrenden mit Anzeige der aktuellen Fahrten des Jahres und Vorjahres an der Stelle können weitere Maßnahmen zur positiven Begleitung und Stärkung des Community-Gefühls sein. Nebenbei werde so auch wichtige Evaluationsgrößen erhoben.

Neubürger*inneninfo:

Ein Umzug in eine neue Stadt aber auch in einen neuen Stadtteil sind ebenfalls Möglichkeiten das alltägliche Verhalten zu verändern. Eine klare Kommunikation auf der Webseite der Stadt Neuss sowie die Aushändigung einer Broschüre oder eines Info-Flyers zum Thema Mobilitätsangebote, der im Bürgeramt bei der Neu-/Ummeldung ausgehändigt wird, gibt Orientierung. Begrüßt man den/die Neubürger*in dann noch mit einem kostenlosen Monatsticket für den ÖPNV, für Sharing-Angebote oder Ähnlichem, erleichtert man den

Einstieg zusätzlich. Andere Anreize wie Vergünstigungen für bestimmte Nutzungen bei Besitz eines Monatstickets oder bei Nichtbesitz eines Pkw sind ebenfalls denkbare Möglichkeiten. Der Kreativität sind hier keine Grenzen gesetzt. Es gilt aber auch hier, klare Angebote für Alle mit klarer Kommunikation zu verbinden.

Vereine/Peer Groups/Jugendeinrichtungen/Wohlfahrtsverbände/Lotsenpunkte

Neben den innerschulischen Aktivitäten wie AGs bewegen sich Kinder und Heranwachsende in ihrem täglichen Leben in Jugendeinrichtungen, Vereinen, der Musikschule und vielem mehr. Bei Erwachsenen ist es ähnlich. Die gegenseitige Einflussnahme auf das Verhalten des Einzelnen ist nicht zu unterschätzen. So hat ein Vorleben eines Vorbilds, den ich bewundere und schätze, mehr Einfluss auf mich als jede abstrakte Kampagne, die ich nicht einmal wahrnehme.

Das Gewinnen von Schlüsselpersonen, die positiv in Richtung nachhaltige Mobilität wirken wird ein wichtiger Faktor sein (Botschafter nachhaltige Mobilität). Auch aktive Youtuber oder andere Influencer aus Neuss und Umgebung sind mit zu berücksichtigen. Ein sukzessives Vorortarbeiten in den Einrichtungen und für das Thema sensibilisieren wird ein wichtiger Bestandteil der zukünftigen Kommunikation sein müssen. So kann vor Ort mit den Akteuren geschaut werden: Wie parkt ihr hier, gibt es genug Fahrradabstellanlagen, wie kommt man zu den Spielen am Wochenende, muss das jeder alleine machen, gibt es Sharing-Kleinbusse? Alternativ können z.B. Wettbewerbe für nachhaltiges Mobilitätsverhalten bei Vereinen Anreize schaffen. Auch hier sind der Kreativität keine Grenzen gesetzt.

Verkehrlich neue Regelungen kommunizieren

In der Politik und in der Bevölkerung kursieren zum Teil sehr unterschiedliche Vorstellungen zu einzelnen Begriffen der Mobilitätsplanung. Hier sollten informative Kampagnen ansetzen, um ein generelles Verständnis der Begriffe zu fördern. So sind z. B. gesetzliche Regelungen zu Fahrradstraßen oftmals nur bruchstückhaft bekannt. Im Zuge der Markierung der Innenstadt-Fahrradstraßenachse werden deswegen Informations-Transparente über die Hauptregelungen in Fahrradstraßen Aufklärung geben. Gleichzeitig wird das Thema Fahrradstraßen auf der Webseite der Stadt Neuss, den Nachrichten und sozialen Medien mehrmals platziert werden, um irgendwann (fast) jeden in der Bevölkerung informiert zu haben. Bei Neueinführungen von Fahrradstraßen, Verkehrsberuhigten Bereichen, zukünftig auch Shared Space Lösungen und anderen neuen Führungsformen gilt es die Bevölkerung über die unterschiedlichsten Kanäle zu informieren und mitzunehmen.



(Fotos: Fahrradstraßen Informationstransparente)

Sonstige Möglichkeiten

Mobilitäts-Apps können weitere Kommunikationskanäle sein. Durch Wettbewerbe wie dem Stadtradeln, Punktesammeln durch Radfahren oder einer entsprechenden Stadtchallenge kann nachhaltiges Mobilitätsverhalten weiter beworben und gefördert werden. Hierzu gilt es, aber auch erst ein flächendeckendes breiteres Angebot vorzuhalten.

Konkrete Anwendungsbeispiele

- Pflege und Weiterentwicklung von Webseiten wie www.neuss-mobil.de
- Wettbewerbe zu nachhaltigen Mobilitätsthemen: bereits erfolgte Ideenwettbewerb zum Thema nachhaltige Mobilität 2021
- Bereits erfolgte Aktionstage Neuss Elektrisch, Teilnahme Woche der Nachhaltigkeit 2021
- Umstieg/Umrüstung auf E-Fahrzeuge des Grünflächenamtes
- Fahrradstraßen-Transparente auf der Innenstadt-Fahrradstraßenachse (z.B. Drususallee)

Förderfähigkeit (Stand 2022)

Land Nordrhein-Westfalen

Förderrichtlinie Nahmobilität

7.2	Regionale Vernetzung und Lobbyarbeit Verkehrswende					!!							
Werkzeug-Komplex													
7.1 Kommunikation nachhaltige Mobilität													
Umsetzung													
<i>Zeitrahmen: Daueraufgabe</i>													
2022	2025	2030	2035	2040									
<i>Raumeinheit</i>		<i>Akteure</i>											
Gesamtstadt		Stadtplanung											
<i>Aufwand</i>													
Finanziell		Organisatorisch											
relevante Zusatzaufgabe		personell zu besetzen											
Maßnahme & strategische Bedeutung													
<i>Anlass / Hintergrund</i>													
<p>Der Verkehrssektor trägt derzeit noch keine maßgeblichen Anteile zu einer nominalen Reduktion von CO2-Emissionen bei, künftige Reduktionen werden damit in umso höherem Maße erforderlich. Es bestehen bereits nationale und internationale Vorbilder, die die Verlagerungspotenziale für den innerstädtischen Verkehr aufzeigen.</p>													
<p>Es ist Aufgabe der Kommunen, diesen Wandel vor Ort zu gestalten. Entsprechend sollte es Aufgabe der übergeordneten legislativen (und administrativen) Ebenen sein, diesen Prozess zu unterstützen und den Kommunen die entsprechenden rechtlichen und fiskalischen Handlungsspielräume zu eröffnen. Dies geschieht bislang nicht im erforderlichen Maße. Viele für die Verkehrswende notwendigen Maßnahmen werden noch nicht im erforderlichen Umfang durch Gesetze, Verwaltungsvorschriften und Finanzierungsoptionen gedeckt. Derzeit wird die kommunale Selbstverwaltungshoheit in der Gestaltung der Verkehrssysteme und damit auch in der Gestaltung städtischer Räume immer noch erheblich eingeschränkt.</p>													
<p>Ungeachtet dessen haben verschiedene Kommunen auch bei unzureichenden Rahmenbedingungen seitens Bund und Ländern in der Vergangenheit deutliche Erfolge darin erzielt, den Modal Split zugunsten des Umweltverbunds zu verbessern. Somit kann ambitionierte Planung sich langfristig in positiven Ergebnissen zeigen. Dennoch bedeutet die Gestaltung einer Transformation bei gleichzeitigen (auch im Detail) Restriktionen zwingend einen höheren Planungs- und Personalaufwand; es erhöht die Gefahr, Änderungen nur durch Stückwerke zu erreichen, statt diese in einem Guss planen und realisieren zu können.</p>													
<p>Noch bestehen im Verkehrssektor zahlreiche rechtliche Hemmnisse in unterschiedlichen Detailgraden, von denen einige nachfolgend exemplarisch aufgeführt sind. So wurde die Gebührengestaltung des Bewohnerparkens erst kürzlich dahingehend liberalisiert, dass diese</p>													

sich stärker am tatsächlichen Nutzwert ausrichten lässt. Dennoch muss weiterhin ein Parkdruck nachgewiesen werden, um Einwohner*innen bestimmter Gebiete ein bevorrechtigtes Parken zu gestatten. Auch die Ausweisung von Fahrradstraßen wurde anfangs durch unklare Verwaltungsvorschriften erschwert. Restriktiv bleibt die Tempo-30-Regelung, deren generelle Einführung vom Deutschen Städtetag und dessen rund 200 Mitgliedsstädten gefordert wird – die abseits von Hauptstraßen immer noch durch einzelne Zonen angewiesen werden muss und sich auf klassifizierten Hauptstraßen nur in jeweils zu begründenden Einzelfällen umsetzen lässt. Die Geschwindigkeitskontrollen auf diesen klassifizierten Straßen unterliegen dem zustimmendem Vorbehalt der Straßenbaulastträger und nicht unmittelbar dem kommunalen Zugriff. Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung werden durch restriktive Einsatzgrenzen limitiert. Statt grundsätzlich fehlertolerante und umfeldangepasste Straßen- und öffentliche Räume schaffen zu können, geschehen Anpassungen im Straßenraum häufig erst nachsorgend und punktuell anlässlich von Unfallhäufungen. Es besteht weiterhin eine steuerliche Begünstigung (und damit öffentliche Teilfinanzierung) größerer Dienstwagen und deren intensiver Nutzung, anstatt deren Besteuerung stärker an Emissionen zu knüpfen. On-Demand-Verkehrsangebote erfordern durch das PbefG immer noch ein höheres Maß an Detailplanungen.

Da die Emissionen des Kfz-Verkehrs in unmittelbarem Zusammenhang mit der zurückgelegten Wegstrecke liegen, spielen überörtliche Verkehre in der Emissionsreduktion eine wesentliche Rolle. Die kommunalen Gestaltungsspielräume enden prinzipiell an deren administrativen Grenzen. Angebote zur Verlagerung überörtlicher Verkehre (wie Schienennahverkehr, Regionalbusse, (Pendel-) Radwege des Alltagsverkehrs) müssen somit in kommunaler Abstimmung und durch übergeordnete Stellen erfolgen und mitgetragen werden. Mit einem ausschließlichen Fokus auf die Nahmobilität werden sich die erforderlichen Emissionsreduktionen nicht realisieren lassen. Es bedarf ebenfalls des Blicks auf jene Verkehre, die sich aus den komplexen räumlichen Verflechtungen der Stadt Neuss und ihres Umlands ergeben.

Handlungsempfehlung & Zielsetzung

Die Stadt sollte neben ihrem konkreten Wirken zur Verbesserung der verkehrlichen Verhältnisse mit anderen, ähnlich betroffenen Kommunen auf regionaler und überregionaler Basis vernetzen und einen intensiven Erfahrungsaustausch suchen.

Auf übergeordneter Ebene werden die Belange der Stadt Neuss durch den Städtetag NRW und den Deutschen Städtetag wahrgenommen, die die Stadt Neuss bereits als Mitglied unterstützt.

Von besonderer Bedeutung ist hier die projektbezogene Zusammenarbeit, da sich hieraus konkrete Verbesserungen ergeben. In der Vergangenheit geschah dies am Beispiel der Verkehrslenkung in Abstimmung von Land und Kommunen, aktuell geschieht dies am Beispiel der Radschnellwege. In diesem Sinne sind lokale kommunale Zusammenschlüsse ein geeignetes Format, um analog weitere Vorhaben zu initiieren.

Weiterhin eignen sich themenspezifische Netzwerke, wie beispielsweise das Landesnetzwerk Mobilität oder die AGFS, die neben dem Erfahrungsaustausch für die Verbesserung übergeordneter Rahmenbedingungen eintreten.

Wichtig ist abschließend, dass die Kapazitäten der Stadt auch als Multiplikator genutzt werden, um auch andere Akteure für die verkehrlichen Ziele zu gewinnen. Kammerverbände können

ihrerseits als Multiplikatoren für Handel und Gewerbe eintreten, wiederum können dann Unternehmen und Betriebe ihrerseits eine vielfältigere Alltagsmobilität erleichtern.

Die Zivilgesellschaft kann zur Unterstützung politischer Ziele gewonnen werden, wenn das Handeln der Verwaltung in einen gesamthaften Kontext eingeordnet und kommuniziert wird.

Konkrete Anwendungsbeispiele

Förderfähigkeit (Stand 2022)