

ID	Idee	Emissionsschutz Wie groß ist der Beitrag zur Reduktion der Emissionen? 1 – 5 Punkte	Wirkungskraft Wie groß ist der Beitrag zur Verbesserung der Mobilität der Menschen? 1 – 5 Punkte	Wirkungsraum Wie flächig entfaltet der Beitrag seine Wirkung (punktuell, linear, flächig, etc.)? 1 – 5 Punkte	Realisierbarkeit Wie komplex ist der Realisierungsprozess des Beitrags (finanziell, wirtschaftlich, planerisch, rechtlich, etc.)? 1 – 5 Punkte	Summe
		<i>Je mehr Punkte, desto größer die Reduktionspotenziale</i>	<i>Je mehr Punkte, desto größer die Verbesserung</i>	<i>Je mehr Punkte, desto flächiger die Wirkung</i>	<i>Je mehr Punkte, desto machbarer die Umsetzung</i>	
66	Verbesserung der Radweg-Infrastruktur im Innenstadtbereich (z.B. Ausweitung von bzw. höhere Sicherheit in Einbahnstraßen) und Installation von Wasserspendern	3 Innerstädtische Verbesserung (tlw. bedeutender) Rad-Infrastruktur	2 Bessere Anbindung bzw. Querbarkeit der Innenstadt	2 Linear in der Innenstadt	5 eher kleinere Veränderungen, nur vereinzelt baulich	12
86	Wiedereinführung der städtischen Straßenbahn – als Hauptlastträger des personengebundenen Nahverkehrs	5 Mittel- bis langfristige, relevante Einsparung von Emissionen, inkl. Lärm	4 Hohe Kapazität, kurze Fahrtdauer, relativ hohe Zuverlässigkeit, Reduzierung der Verkehrsbelastung, eher zentrale Ausrichtung	3 lineare Wirkung, aber sicher nicht in allen Stadtteilen	2 Hoher Planungs-, Bau- und Beschaffungsaufwand, langfristig wirtschaftlich	14
99	„Kiezliefersdienst“ zur Bündelung der Paketzustellung auf	3 Eher kleiner, aber wirkungsvoller	3 Etwas weniger Verkehr und	5 Flächig in allen Stadtteilen möglich	3 Abstimmung mit KEP-Diensten, Etablierung	14

ID	Idee	Emissionsschutz Wie groß ist der Beitrag zur Reduktion der Emissionen? 1 – 5 Punkte	Wirkungskraft Wie groß ist der Beitrag zur Verbesserung der Mobilität der Menschen? 1 – 5 Punkte	Wirkungsraum Wie flächig entfaltet der Beitrag seine Wirkung (punktuell, linear, flächig, etc.)? 1 – 5 Punkte	Realisierbarkeit Wie komplex ist der Realisierungsprozess des Beitrags (finanziell, wirtschaftlich, planerisch, rechtlich, etc.)? 1 – 5 Punkte	Summe
		<i>Je mehr Punkte, desto größer die Reduktionspotenziale</i>	<i>Je mehr Punkte, desto größer die Verbesserung</i>	<i>Je mehr Punkte, desto flächiger die Wirkung</i>	<i>Je mehr Punkte, desto machbarer die Umsetzung</i>	
	wenige und ökologische Fahrzeuge	Baustein zur Reduzierung	„temporäre Hindernisse“ in Quartieren		neuer Distributions-Knoten und -Ketten	
104	Autofreie Innenstadt, Erreichbarkeit nur der 4 großen Parkhäuser, einzelne Ausnahmen	4 Lokal sehr hohe Reduktion aller Emissionen	4 Gute Erreichbarkeit der Innenstadt, gleichzeitig hohe Aufenthaltsqualität und starke Nahmobilität	3 Begrenzt auf Innenstadt (hohe verkehrliche Bedeutung)	3 Hoher Kommunikationsaufwand (Beteiligung Information, Moderation), auch gestalterisch, ggf. baulich	14
110	Taktverdichtung der Linie 844 (dann 15') zur besseren Anbindung von Hoisten (insb. für Schülerinnen und Schüler)	1 Reduktion nur bei Verlagerung weiterer Verkehre (unabh. der Zielgruppe SuS)	2 Für SuS vereinzelt hoher Beitrag, insg. geringe Effekte	2 Linear von und nach Hoisten	3 Hoher Investitionsaufwand, ggf. planerischer Aufwand	8
118	Freigabe des Innenstadtzuges Krefelder	2	2	2	5	11

ID	Idee	Emissionsschutz Wie groß ist der Beitrag zur Reduktion der Emissionen?	Wirkungskraft Wie groß ist der Beitrag zur Verbesserung der Mobilität der Menschen?	Wirkungsraum Wie flächig entfaltet der Beitrag seine Wirkung (punktuell, linear, flächig, etc.)?	Realisierbarkeit Wie komplex ist der Realisierungsprozess des Beitrags (finanziell, wirtschaftlich, planerisch, rechtlich, etc.)?	
		1 – 5 Punkte	1 – 5 Punkte	1 – 5 Punkte	1 – 5 Punkte	Summe
		<i>Je mehr Punkte, desto größer die Reduktionspotenziale</i>	<i>Je mehr Punkte, desto größer die Verbesserung</i>	<i>Je mehr Punkte, desto flächiger die Wirkung</i>	<i>Je mehr Punkte, desto machbarer die Umsetzung</i>	
	Straße-Niederstraße-Büchel-Oberstraße für den Radverkehr	Als Einzelmaßnahme eher geringer Beitrag	Verbesserung des Radverkehrs zulasten des Fußverkehrs entlang der Straßen	Linear in der Innenstadt	Hoher Kommunikationsaufwand, ansonsten relativ geringer Aufwand	
139	Autoverkehr einschränken, Radverkehr stärken durch: Umwidmung (und Ausstattung) jedes 4. innerstädtischen Pkw-Parkplatzes zu einem Fahrradparkplatz ; gewisse Straßen als Einbahnstraßen ausweisen ; (Ausweitung der) Kontrolle von (zugeparkten) Radwegen ; Anlage von Kreisverkehren, z.B. Alexianerplatz	4 Zunahme Radverkehr und Reduktion MIV sowie besserer Verkehrsfluss, Fokus innerstädtisch	4 Verbesserung Rad-Infrastruktur, mehr Kontrolle, besserer Verkehrsfluss	4 Flächig mit Fokus auf gewissen Stadtteilen	3 Hoher Abstimmungs-, Planungs-, Bau- und Investitionsaufwand	15

ID	Idee	Emissionsschutz Wie groß ist der Beitrag zur Reduktion der Emissionen? 1 – 5 Punkte	Wirkungskraft Wie groß ist der Beitrag zur Verbesserung der Mobilität der Menschen? 1 – 5 Punkte	Wirkungsraum Wie flächig entfaltet der Beitrag seine Wirkung (punktuell, linear, flächig, etc.)? 1 – 5 Punkte	Realisierbarkeit Wie komplex ist der Realisierungsprozess des Beitrags (finanziell, wirtschaftlich, planerisch, rechtlich, etc.)? 1 – 5 Punkte	Summe
		<i>Je mehr Punkte, desto größer die Reduktionspotenziale</i>	<i>Je mehr Punkte, desto größer die Verbesserung</i>	<i>Je mehr Punkte, desto flächiger die Wirkung</i>	<i>Je mehr Punkte, desto machbarer die Umsetzung</i>	
178	Erstellung eines Netzplanes der Neusser Buslinien	1 keine unmittelbare Wirkung	3 Vereinfachung des (Netz-)Verständnisses, Minderung einer Zugangsbarriere zum ÖPNV	5 Flächig	5 Bereits realisiert, ggf. Auffindbarkeit erhöhen	14
181	Umwandlung der Vorgärten in der Schabernackstr. zu E-Pkw-Stellplätzen	1 Kleinräumige Ladeinfrastruktur zur Förderung privater E-Mobilität	1 Kaum Veränderung im Mobilitätsverhalten, priv. Ladestation als Zugewinn	1 Linear im Straßenzug	4 Geringer bis mittlerer Aufwand	7
192	Reaktivierung der Straßenbahnlinie Kaarst-Neuss-Grimlinghausen (ggf. bis Uedesheim)	3 Verlagerung von MIV auf die Straßenbahn, mittleres Potenzial zur Reduzierung vorh.	4 Hohe Kapazität, kurze Fahrtdauer, relativ hohe Zuverlässigkeit, Reduzierung der Verkehrsbelastung	3 Linear auf der Bahnachse	2 Hoher Planungs-, Bau- und Beschaffungsaufwand, langfristig wirtschaftlich	12

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

ID	Idee	Emissionsschutz Wie groß ist der Beitrag zur Reduktion der Emissionen?	Wirkungskraft Wie groß ist der Beitrag zur Verbesserung der Mobilität der Menschen?	Wirkungsraum Wie flächig entfaltet der Beitrag seine Wirkung (punktuell, linear, flächig, etc.)?	Realisierbarkeit Wie komplex ist der Realisierungsprozess des Beitrags (finanziell, wirtschaftlich, planerisch, rechtlich, etc.)?	
		1 – 5 Punkte	1 – 5 Punkte	1 – 5 Punkte	1 – 5 Punkte	Summe
		<i>Je mehr Punkte, desto größer die Reduktionspotenziale</i>	<i>Je mehr Punkte, desto größer die Verbesserung</i>	<i>Je mehr Punkte, desto flächiger die Wirkung</i>	<i>Je mehr Punkte, desto machbarer die Umsetzung</i>	
	Stadtteil, Grüne Welle bei Reduzierung auf T30, Radwege pflegen, Schwerlastverkehr auf städtischen Straßen beschränken, abschließbare Rad-Ladestationen an Haltestellen (Bus & Bahn)					
204	Moderierte Bevölkerungsworkshops in jedem Stadtteil, um Mobilitäts-Bedürfnisse, Anregungen und Vorschläge zu diskutieren	2 keine unmittelbare Wirkung, aber Absteckung der Potenziale	2 Impulse zur Verbesserung der Mobilität	5 Flächig über alle Stadtteile	2 Hoher Kommunikationsaufwand, ansonsten geringer Aufwand	11
209	Sicherheit für Radfahrende an Kreisverkehren erhöhen durch Vorfahrt für Radfahrende und	2 Förderung des Radverkehrs, daher geringe bis mittlere Potenziale vorhanden	2 Förderung der Rad-Infrastruktur, Erhöhung der Verkehrssicherheit	3 Flächig an Kreisverkehren im Stadtgebiet, d.h. an	4 Geringer bis mittlerer Aufwand (kommunikativ, planerischer, baulich)	11

ID	Idee	Emissionsschutz Wie groß ist der Beitrag zur Reduktion der Emissionen?	Wirkungskraft Wie groß ist der Beitrag zur Verbesserung der Mobilität der Menschen?	Wirkungsraum Wie flächig entfaltet der Beitrag seine Wirkung (punktuell, linear, flächig, etc.)?	Realisierbarkeit Wie komplex ist der Realisierungsprozess des Beitrags (finanziell, wirtschaftlich, planerisch, rechtlich, etc.)?	
		1 – 5 Punkte	1 – 5 Punkte	1 – 5 Punkte	1 – 5 Punkte	Summe
		<i>Je mehr Punkte, desto größer die Reduktionspotenziale</i>	<i>Je mehr Punkte, desto größer die Verbesserung</i>	<i>Je mehr Punkte, desto flächiger die Wirkung</i>	<i>Je mehr Punkte, desto machbarer die Umsetzung</i>	
	Geschwindigkeitsreduzierung des MIV		und des Verkehrsflusses für Radfahrende	durchaus wichtigen Verkehrsachsen		
210	Sichere, schnelle und durchgehende Radweg-Radialen abseits der MIV-Hauptachsen	3 Förderung des Radverkehrs, mittlere Potenziale vorhanden	3 Förderung der Rad-Infrastruktur, Erhöhung der Verkehrssicherheit und des Verkehrsflusses für Radfahrende	3 Linear als Radialen in alle Außenstadtteile	4 Planung, Anlage (ggf. baulich), Kommunikation	13
211	Ausbau des (Rad-)Wegs am Norfbach, insb. für Schülerinnen und Schüler	2 Geringe bis mittlere Potenziale durch weitere SuS sowie sonstige Nutzende des Wegs	1 Förderung der Rad-Infrastruktur (Sicherheit), insb. der Anbindung des Gymnasiums Norf	1 Linear entlang des Norfbachs	4 Geringe bis mittlere Komplexität, ggf. baulich in Verbindung von Rad- und Fußweg-Ausbau	8

ID	Idee	Emissionsschutz Wie groß ist der Beitrag zur Reduktion der Emissionen? 1 – 5 Punkte	Wirkungskraft Wie groß ist der Beitrag zur Verbesserung der Mobilität der Menschen? 1 – 5 Punkte	Wirkungsraum Wie flächig entfaltet der Beitrag seine Wirkung (punktuell, linear, flächig, etc.)? 1 – 5 Punkte	Realisierbarkeit Wie komplex ist der Realisierungsprozess des Beitrags (finanziell, wirtschaftlich, planerisch, rechtlich, etc.)? 1 – 5 Punkte	Summe
		<i>Je mehr Punkte, desto größer die Reduktionspotenziale</i>	<i>Je mehr Punkte, desto größer die Verbesserung</i>	<i>Je mehr Punkte, desto flächiger die Wirkung</i>	<i>Je mehr Punkte, desto machbarer die Umsetzung</i>	
213	Radverkehrsfreundliche Gestaltung der Zufahrt und Abstellmöglichkeiten an EZH-Standorten	4 Große Potenziale durch Verlagerung der Einkaufsverkehre von MIV auf Rad	3 Einschränkung MIV, Förderung Abstellen und Zuwegung Rad	4 Im Umfeld aller EZH-Standorte, insb. Supermärkte/Discounter	3 Hoher Abstimmungsaufwand, ggf. mittlerer Planungs- und Investitionsaufwand	14
214	Installation einer kreisförmigen Fahrradbrücke über den Willy-Brandt-Ring/Stresemannallee, u.a. als Zufahrt zum vorgesehenen Radschnellweg	3 Förderung des Radverkehrs, mittlere Potenziale vorhanden, interkommunale Verkehre	2 Entspannung Kreuzungssituation für alle Verkehre, große Verbesserung für Radfahrende, z.B. Pendelnde	2 Linear zw. Neuss und Düsseldorf sowie als Nord-Süd-Tangente, frequentierter Verkehrsknoten	2 Hoher Planungs-, Bau- und Investitionsaufwand	9
226	Installation einer Oberleitungs-Buslinie zw. Uedesheim und Kaarst (inkl. Taktverdichtung), ergänzt durch kleinere Elektrobusse zur	2 Geringe Einsparpotenziale, aber durch Verlagerung möglich	3 Schaffung einer ÖPNV-Alternative als Nord-Süd-Verbindung	3 Linear entlang der Hauptachse sowie kleinräumig davon abgehend	2 Hoher Planungs- und Bauaufwand, Wirtschaftlichkeit zu prüfen	10

ID	Idee	Emissionsschutz Wie groß ist der Beitrag zur Reduktion der Emissionen?	Wirkungskraft Wie groß ist der Beitrag zur Verbesserung der Mobilität der Menschen?	Wirkungsraum Wie flächig entfaltet der Beitrag seine Wirkung (punktuell, linear, flächig, etc.)?	Realisierbarkeit Wie komplex ist der Realisierungsprozess des Beitrags (finanziell, wirtschaftlich, planerisch, rechtlich, etc.)?	
		1 – 5 Punkte	1 – 5 Punkte	1 – 5 Punkte	1 – 5 Punkte	Summe
		<i>Je mehr Punkte, desto größer die Reduktionspotenziale</i>	<i>Je mehr Punkte, desto größer die Verbesserung</i>	<i>Je mehr Punkte, desto flächiger die Wirkung</i>	<i>Je mehr Punkte, desto machbarer die Umsetzung</i>	
	kleinräumigen Erschließung		sowie kleinräumige Verdichtung			
235	Anlage von Ladestationen an Parkbuchten und öffentlichen Parkplätzen zur vergünstigten Nutzung für Anwohner	2 Anreiz zur Nutzung emissionsarmer Pkw	2 Kaum Veränderung im Mobilitätsverhalten, leicht zugängliche Ladestation als Zugewinn	3 Flächig dort, wo private Ladeplätze nicht installiert werden können	3 Hoher Abstimmungs-, mittlerer Planungs- und Bauaufwand	10

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

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

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

Hintergrund

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

Auswahl

Von den insgesamt 25 Eingängen konnten fünf nicht berücksichtigt werden (s.o.). Nach Sichtung aller weiteren Ideen wurde vom beauftragten Büro raumkom zunächst eine Punktebewertung nach vier Kategorien (Erstabschätzung Emissionseinsparungspotenzial im Bereich Lärm und CO₂, Wirkungskraft, Wirkungsraum, Realisierbarkeit) vorgenommen. Als finaler Auswahlschritt diente dann der Punkt Innovation: welche Idee war „neu“ und in der Verwaltung noch nicht angedacht und diskutiert worden. Die Ideen sollen im Mobilitätsentwicklungskonzept aufgegriffen werden.

Gewinner und Preise

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