

NIEDERSCHRIFT

über die **13.** Sitzung **des Mobilitätsausschusses** (XVII. Wahlperiode)

öffentlicher Teil

Tag der Sitzung: **20.02.2024**
Ort der Sitzung: GV, Zentrum, Kreishaus Grevenbroich
Kreissitzungssaal (1. Etage)
Auf der Schanze 4, 41515 Grevenbroich
(Tel. 02181/601-2172)
Navigation: www.rkn.nrw/TR814
Beginn der Sitzung: 17:05 Uhr
Ende der Sitzung: 18:44 Uhr
Den Vorsitz führte: Erhard Demmer

Sitzungsteilnehmer:

• CDU-Fraktion

1. Herr Uwe Amelungk
2. Herr Lars Becker
3. Herr Heiner Cöllen
4. Herr Norbert Gand
5. Frau Dilek Haupt
6. Herr Thomas Klann
7. Frau Sabina Kram
8. Herr Matthias Schlömer

Vertretung für Herrn René Kaiser

• SPD-Fraktion

9. Frau Christina Borggräfe
10. Herr Horst Fischer
11. Frau Doris Hugo-Wissemann
12. Frau Dagmar Kaisers
13. Herr Wolfgang Kaisers
14. Herr Christian Stupp

Vertretung für Herrn Dietmar Ibach

• Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

15. Herr Erhard Demmer
16. Frau Ute Leiermann

Vertretung für Frau Kristina Neveling

- 17. Herr Joachim Quass
- 18. Herr Dirk Schimanski
- 19. Frau Birgit Wollbold

Vertretung für Herrn Jürgen Peters

• **FDP-Fraktion**

- 20. Herr Tim Tressel
- 21. Herr Rainer Weber

Vertretung für Herrn Simon Kell

• **Fraktion UWG-Freie Wählergemeinschaft Rhein-Kreis Neuss/ Deutsche Zentrumspartei**

- 22. Herr Roland Buske

• **AfD-Fraktion**

- 23. Herr Stefan Hrdy

• **beratende Mitglieder**

- 24. Herr Heribert Adamsky

• **Gäste**

- 25. Herr Philip Guszahn
- 26. Herr Elias Olshausen

• **Verwaltung**

- 27. Herr Kreisdirektor Dirk Brügge
- 28. Herr Dezernent Gregor Küpper
- 29. Herr Christian Bromm
- 30. Herr Tim Dreier
- 31. Frau Steffi Lorbeer
- 32. Frau Tanja Plümäkers
- 33. Frau Samira Smentkowski
- 34. Herr Martin Stiller

• **Schriftführerin**

- 35. Frau Ellen Spelter-Roschmann

• **Schriftführer**

- 36. Herr Achim Kuska

INHALTSVERZEICHNIS

Punkt	Inhalt	Seite
1.	Feststellung der ordnungsgemäß erfolgten Einladung und der Beschlussfähigkeit.....	4
2.	Verpflichtung von sachkundigen Mitgliedern des Mobilitätsausschusses.....	4
3.	Vortrag IGES Institut zum Integrierten Mobilitätskonzept mit anschließender Diskussion Vorlage: 61/3958/XVII/2024	4
4.	Kreisstraßen- und Radewegeneubauprogramm	6
4.1.	Kreisstraßen- und Radwegeneubauprogramm 2024 Vorlage: 66/3959/XVII/2024	6
	Beschlussempfehlung:	7
4.2.	Fortschreibung des Kreisstraßen- und Radewegeneubauprogramms für die Jahre 2025-2029 Vorlage: 66/3948/XVII/2024.....	7
	Sachverhalt:	7
	Beschlussempfehlung:	8
5.	Bericht aus den Gremien des VRR und KMN Vorlage: 61/3934/XVII/2024	8
6.	Anträge.....	10
6.1.	Antrag der Kreistagsfraktionen von CDU, FDP und UWG/Freie Wähler-Zentrum vom 07.02.2024 zum Thema Ausschilderung des Ortsteils Holzbüttgen in Kaarst Vorlage: 66/4023/XVII/2024	10
	Beschlussempfehlung:	10
6.2.	Ausnahmegenehmigung für Landwirtschaftliche Verkehre auf der abgelasteten Josef-Kardinal-Frings-Brücke sowie der Überführung Aderkirchweg/Batterieweg Vorlage: 61/3998/XVII/2024	10
6.3.	Antrag zur Erarbeitung eines Radverkehrskonzepts für den Rhein-Kreis Neuss Vorlage: 61/4006/XVII/2024	11
7.	Mitteilungen	12
7.1.	Sachstandsbericht zum geplanten Neubau der AS Delrath an der A 57 / K 33n Vorlage: 66/3930/XVII/2024	12
7.2.	Information zu "Um- und Ausbaumaßnahmen an Landesstraßen/Radwegebaumaßnahmen an Landesstraßen" Vorlage: 61/3978/XVII/2024	13
8.	Anfragen	13
8.1.	Anfrage der Kreistagsfraktionen SPD und BÜNDNIS90/DIE GRÜNEN vom 13.02.2024 zum Thema Winterdienst auf Radwegen an Kreisstraßen Vorlage: 66/4028/XVII/2024	13

9. Sonstige Mitteilungen 13

1. Feststellung der ordnungsgemäß erfolgten Einladung und der Beschlussfähigkeit**Protokoll:**

Ausschussvorsitzender Demmer eröffnete die 13. Sitzung des Mobilitätsausschusses und begrüßte einleitend die zur Sitzung erschienenen Ausschussmitglieder und die Vertreter der Verwaltung sowie als Gäste die Vertreter des IGES Institut. Er stellte fest, dass zur Sitzung ordnungsgemäß eingeladen wurde und der Ausschuss beschlussfähig war. Zudem wies er auf die Aktualisierung der Tagesordnung hin. Abschließend bedankte er sich bei der ausscheidenden Schriftführerin Fr. Spelter-Roschmann für ihre bisherigen Dienste und begrüßte ihre Nachfolgerin Fr. Lorbeer.

2. Verpflichtung von sachkundigen Mitgliedern des Mobilitätsausschusses**Protokoll:**

Da kein Ausschussmitglied verpflichtet werden musste, wurde der Tagesordnungspunkt ohne Meldung geschlossen.

3. Vortrag IGES Institut zum Integrierten Mobilitätskonzept mit anschließender Diskussion

Vorlage: 61/3958/XVII/2024

Protokoll:

Herr Olshausen, Planungsdienstleiter des IGES Instituts, erläuterte das bisherige Vorgehen, stellte die Ergebnisse der Bestandsanalyse und der SWOT-Analysen sowie der vorläufigen Szenarien, als Ergebnis des Arbeitstreffens der Koordinierungsgruppe am 06.02.2024 vor. Er informierte über das geplante weitere Vorgehen und kündigte die Vorstellung der Leitziele und -indikatoren im Mobilitätsausschuss am 07. Mai 2024 an. (s. Vortrag im Anhang)

Der **Ausschussvorsitzende** bedankte sich für die Ausführungen und eröffnete die Diskussion.

Ausschussmitglied Wollbold erinnerte an das Commitment zur Beteiligung der Politik und kritisierte, dass die Leitlinien bereits formuliert seien. **Kreisdirektor Brügge** machte deutlich, dass es sich lediglich um eine Vorstellung der Leitlinien handele, die im weiteren Verfahren vorab mit Stakeholdern erörtert werden und in der nächsten Sitzung mit der Politik intensiv diskutiert werden sollen. **Ausschussmitglied Becker** sah für die künftigen Beratungen und Diskussionen eine Aufbereitung der Informationen als

sehr sinnvoll an und befürwortete, dass keine weiteren Unterlagen zusätzlich zu denen aus der Präsentation zur Verfügung gestellt werden. Er bat um Erläuterung hinsichtlich der angedeuteten Reduzierung von Verkehren. **Herr Olshausen** machte deutlich, dass das Ziel sei, möglichst wenig Verkehr zu verursachen, aber nicht, den Verkehr zum Erliegen zu bringen.

Auf die Nachfrage von **Ausschussmitglied Fischer** nach den Entwicklungsszenarien für den Güterverkehr verwies **Herr Olshausen** auf die Vorgaben und die allgemeinen Ziele aus dem Klimaschutzkonzept, die den Rahmen für das Mobilitätskonzept schaffen. Für den Güterverkehr sei ein eigenständiges Konzept notwendig – als Schritt nach dem Mobilitätskonzept. **Kreisdirektor Brügge** ergänzte, dass entsprechende Maßnahmen im Konzept erarbeitet werden, die dann auch finanziell gestützt werden müssen. Es gebe bereits einen Antrag für eine Güterverkehrsstudie.

Ausschussvorsitzender Demmer verwies auf die Beschlussfassung zur Güterverkehrsstudie.

Ausschussmitglied Quass berichtete, dass im Stadtrat Meerbusch, wo das eigene Mobilitätskonzept bereits verabschiedet wurde, eine deutlich andere Beteiligung der Politik gegeben habe und er an einer Einigung im Mobilitätsausschuss zweifeln würde. Er regte an, einen fraktionsübergreifenden Arbeitskreis einzurichten. **Kreisdirektor Brügge** zeigte Verständnis, teilte seine Zweifel aber nicht und kündigte bei Bedarf die Möglichkeit einer Sondersitzung des Ausschusses an. **Ausschussmitglied Quass** begrüßte den Vorschlag des Kreisdirektors. **Ausschussvorsitzender Demmer** zeigte sich bereit, bei Bedarf eine Sondersitzung einzuberufen.

Herr Olshausen machte deutlich, dass die Ziele noch quantifiziert werden. Zuerst würden die Handlungsbedarfe bestimmt, dann priorisiert und anschließend Szenarien aufgestellt, wie die Handlungsziele erreicht werden können.

Herr Adamsky (ADFC) äußerte sich zum Radverkehr, bat um Erläuterung hinsichtlich des im Vortrag erwähnten Radwegenetzes und erkundigte sich, ob im Rahmen des Mobilitätskonzeptes auch die Entwicklung eines hierarchischeren Netzes im Rhein-Kreis Neuss zur Abstimmung mit Land und Kommunen geplant sei.

Herr Olshausen stellte heraus, dass der Sinn eines Integrierten Mobilitätskonzeptes sei, bestehende Planungen zu verbinden und einen Planungsrahmen zu schaffen. Das Thema Radverkehr sei im Konzept verankert. **Kreisdirektor Brügge** berichtete, dass das Landesverkehrsministerium plane, den Landesbedarfsplan für Radvorrangrouten aufzustellen.

Ausschussmitglied Leiermann bat nachdrücklich, die Bestandsanalyse den Fraktionen im Rahmen des Protokolls und die Prognose und Szenarien zur Vorbereitung der Diskussion im nächsten Mobilitätsausschuss vorab zur Verfügung zu stellen. **Herr Olshausen** führte aus, dass die notwendigen Daten im Anhang der Präsentation zur Verfügung gestellt werden. **Kreisdirektor Brügge** wies darauf hin, dass die Mitglieder zusätzlich zu den zur Verfügung gestellten Daten auch über das Funktionspostfach weitere Unterlagen anfordern können. Die Mitglieder sollen ausreichend informiert sein, um dann eine gute Entscheidung treffen zu können.

Vorsitzender Demmer machte deutlich, dass man sich derzeit mitten in einem Prozess befindet und bedankte sich für die konstruktiven Beiträge.

Auf ihre Nachfrage zur Betrachtung der Kapazitätserweiterung der Häfen, erklärte **Herr Olshausen**, dass im Rahmen des Integrierten Mobilitätskonzeptes keine Detailplanung für den Güterverkehr durchgeführt werde, nur übergeordnete Bedarfe und Defizite.

Ausschussmitglied Kaisers erkundigte sich, ob das Konzept auch das veränderte zukunftsfähige Verhalten der Menschen berücksichtige. **Herr Olshausen** erläuterte, dass im Rahmen der SWOT-Analyse Chancen und Risiken, sogenannte Megatrends, betrachtet würden.

Ausschussmitglied Hrdy erkundigte sich, wie der Umgang bei Ausfällen im ÖPNV, z. B. Streiks und Energieausfällen im Konzept berücksichtigt sei. **Herr Olshausen** hielt es für schwierig, singuläre Ereignisse und Szenarien bei der Aufstellung der Mobilitätsplanung zu berücksichtigen.

Ausschussmitglied Klann regte an, die Abnahme der Fahrleistungen eher im Modellsplit zu definieren, um unnötigen Verkehr (z.B. Parksuchverkehre) zu vermeiden. Da auch der Güterverkehr Verkehre im Rhein-Kreis Neuss verursache, müsse in Richtung urbane Logistik, Stichwort: Letzte Meile, gedacht und Verkehr sinnvoll mit Hilfe der Digitalisierung verbunden werden. **Herr Olshausen** kündigte an, auch dieses Thema zu skizzieren und bei den Maßnahmen zu berücksichtigen.

Auf Anfrage von **Ausschussmitglied Schimanski** nach der Zusammensetzung des stakeholder-workshops sowie der Möglichkeit einer Teilnahme der Ausschussmitglieder, kündigte **Herr Olshausen** an, eine entsprechende Liste zu Verfügung zu stellen. **Kreisdirektor Brügge** erläuterte, dass eine Teilnahme der Ausschussmitglieder nicht vorgesehen sei, die Ergebnisse mit dem Gutachter dem Gremium für die Diskussion vorgestellt werden.

Ausschussvorsitzender Demmer bedankt sich für die konstruktiven Beiträge und Hinweise.

4. Kreisstraßen- und Radwegeneubauprogramm

4.1. Kreisstraßen- und Radwegeneubauprogramm 2024

Vorlage: 66/3959/XVII/2024

Protokoll:

Ausschussmitglied Hugo-Wissemann bedankte sich bei **Dezernent Küpper** für den persönlichen Einsatz bei der Realisierung des Radweges an der K 12. Um die zeitnahe Umsetzung der Maßnahme sicherzustellen sagte dieser die Beantragung des vorzeitigen, zuschussunschädlichen Baubeginnes zu.

Ausschussmitglied Wollbold wies bei dem Neubau der Niersbrücke an der K 14 darauf hin, dass sich nach neusten Planungen der Stadt Mönchengladbach die Brücke im Zielkorridor einer geplanten Radschnellverbindung (Mönchengladbach - Korschenbroich - Büttgen – Neuss) befindet und somit eine potentielle Route sein könnte. Sie bat darum, dies bei der Planung für die Breite des Radweges zu berücksichtigen. **Dezernent Küpper** führte dazu aus, dass die derzeitige Planung eine Aufweitung des kreisseitigen Radweges auf 2,75m vorsieht.

Ausschussmitglied Amelungk verwies auf die aktuelle Verkehrssituation aufgrund der Baustelle an dem Knotenpunkt K 14 / L 381 / L 382 / L 31, welche bis Herbst 2024 geplant ist. Dezernent Küpper sagte zu, dass diese Problematik im Rahmen der Verkehrslenkung Berücksichtigung finden wird.

Im Anschluss an die Aussprache brachte **der Ausschussvorsitzende** die Vorlage der Verwaltung zur Abstimmung.

Mobil/20240220/Ö4.1

Beschlussempfehlung:

Der Mobilitätsausschuss nimmt das Kreisstraßen- und Radwegeneubauprogramm 2024 zustimmend zur Kenntnis.

Abstimmungsergebnis:

Einstimmig beschlossen

4.2. Fortschreibung des Kreisstraßen- und Radwegeneubauprogramms für die Jahre 2025-2029

Vorlage: 66/3948/XVII/2024

Sachverhalt:

Ausschussmitglied Stupp erkundigte sich nach dem Sachstand an dem Radweg K24. **Dezernent Küpper** führte aus, dass nur noch ein Grunderwerb fehle und davon auszugehen sein, dass die Maßnahme zeitnah in einer Bauphase umgesetzt werden könnte.

Ausschussmitglied Quass gab zu Protokoll, dass die Fraktion dem Gesamtpaket der Maßnahmen zustimmt, aber die Einzelmaßnahmen K 33n AS Delrath und K 9n in Meerbusch weiterhin ablehnt. Zu der letzten Maßnahme führte er aus, dass für den geplanten 2ten Bauabschnitt noch kein Baurecht bestehen und scheinbar seitens der dortigen Verwaltung das Verfahren auch nicht weiterverfolgt werden würde. Dezernent Küpper erwiderte hierauf, dass aktuell mit der Stadt Meerbusch ein rechtsgültiger Vertrag besteht und die dortige Beschlusslage sich aktuell auch nicht geändert habe.

Anmerkung der Verwaltung:

Für die Gesamtmaßnahme K 9n wurde im Februar 2023 in Abstimmung mit der Stadt Meerbusch ein neuer Zuwendungsantrag bei der Bezirksregierung Düsseldorf gestellt.

Letztmalig fand im September ein Abstimmungsgespräch mit der Stadt statt. In diesem wurde seitens der Kommune bestätigt, dass das Baurecht (für den ehemaligen 2ten Bauabschnitt) zeitnah realisiert wird, sodass eine Realisierung der Gesamtmaßnahme für 2025 geplant ist.

Ausschussmitglied Wollbold erkundigte sich nach dem Stand des Grunderwerbes bei der geplanten Maßnahme K35n und dem Sachstand zur K 4 OD Kleinenbroich. **Dezer-nent Küpper** erläuterte kurz, dass zu den beiden Maßnahmen keine wesentlichen Änderungen eingetreten sind.

Im Anschluss an die Aussprache wurde die Beschlussvorlage der Verwaltung zur Abstimmung gestellt.

Mobil/20240220/Ö4.2

Beschlussempfehlung:

Der Mobilitätsausschuss beschließt das vorliegende Kreisstraßen- und Radwegeneubau-programm 2025 bis 2029 für den Ausbau der Kreisstraßen und Radwege als Anweisung an die Verwaltung, die notwendigen Vorbereitungen zur Planung und Finanzierung der Maßnahmen im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel zu treffen.

Abstimmungsergebnis:

Einstimmig beschlossen

5. Bericht aus den Gremien des VRR und KMN

Vorlage: 61/3934/XVII/2024

Protokoll:

Ausschussmitglied Cölln berichtete aus den Gremien zu den aktuellen Themen:

- Deutschlandticket: Hinsichtlich der Finanzierungsproblematik gibt es eine Einigung dahingehend, dass das 49-Euro-Ticket für das Jahr 2024 ohne Preiserhöhung erhalten bleiben soll. Die Finanzierung soll durch Bund und Land (jeweils 1,5 Mrd. Euro) und den Überschuss aus 2023 erfolgen. Eigentlich ist jegliche Nachschusspflicht ausgeschlossen ist. Für ein höheres Defizit, gibt es derzeit keine Lösungsmöglichkeit, die Kommunen bzw. Verkehrsunternehmen müssten das tragen. Für 2025/ 2026 werden Preiserhöhungen nicht ausgeschlossen. Die Regelungen des Deutschlandtickets sind VRR-weit, NRW-weit und auch an-sonsten im Bund unterschiedlich. Aus dem politischen Bereich gibt es Begehren, deutschlandweite Regelungen zu treffen.

Ausschussmitglied Cölln erläuterte die vergünstigten Tarife für das Arbeit-nehmerticket (34,30 Euro bei 25% Arbeitgeberanteil), Studierendenticket (29,40 Euro, es stehen noch Verträge mit den Universitäten aus), Schülerticket (14,00 Euro/ 7,00 Euro Eigenanteil, noch keine Regelung für 2024/ 2025) und Sozialti-cket (39,00 Euro).

- Fußballeuropameisterschaft 2024: Die Landesregierung entwickelt ein Konzept unter den Stichworten Sicherheit und Service. In Zusammenarbeit mit der Bundes- und Landespolizei sollen Sicherheitsteams geschaffen werden. Vorgesehen sind auch Schulungen für Volontärs und das Personal der Verkehrsunternehmen zu Lotsen, es sollen mehrsprachige Informationsblätter herausgegeben werden. Eine auf 3 Eisenbahnunternehmen verteilte, stündlich verkehrende Linie, die die EM-Orte Köln - Düsseldorf – Gelsenkirchen - Dortmund verbindet, soll geschaffen werden.
- Die Linie RB37 (Neuss Hbf- Krefeld), die Anfang des Jahres den Betrieb aufgenommen hat, fährt ohne nennenswerte Störungen. Sie soll später nach Geldern verlängert und umgestellt werden auf batterie-elektrische-Fahrzeuge (BEMU).
- Für Transparenz und Übersicht beim Fahrplanwechsel, wurden nach Abstimmung zwischen VRR und Verkehrsunternehmen 4 Termine für Fahrplanänderungen im Jahr festgelegt.
- Elektromobilität: Der VRR hat Fördermittel für Fahrzeuge und Ladeinfrastruktur in Höhe von 74 Mio. Euro freigegeben. Begünstigt sind NEW, NIAG, SWK Mobil, Stadtwerke Remscheid. Die Stadtwerke Neuss fehlen.
- Regiobahn: Hinsichtlich der Finanzierung der Elektrifizierung fordert das Bankenkonsortium (Kreissparkasse Düsseldorf, NRW Bank und Sparkasse Neuss) zusätzliche Gesellschafter – und Patronatserklärungen obschon in dem bestehenden Gesellschaftsvertrag der Defizitausgleich bereits geregelt ist. Es entspricht nicht der Beschlusslage des Kreistags. Es gibt Gesellschafter, die mit den Konditionen nicht einverstanden sind. Wenn nicht alle Gesellschafter mitmachen, wäre die Folge die Insolvenz – bei der die Gesellschafter mehr bezahlen müssten als für die Absicherung des Darlehens. Die Zuschlagsfrist für die Vergabe wurde verlängert bis 28. März 2024.

Im Raum Kaarst müssen 4 Haltepunkte an die vorgeschriebene Bahnsteighöhe von 76cm abgesenkt werden. Gleisarbeiten werden im Sommer 2024 erfolgen.

Der Beitritt des VRR ist abhängig davon, ob die Finanzierung der Elektrifizierung gelingt, denn nur unter der Prämisse wird der VRR der Regiobahn einen Folgeverkehrsvertrag geben.

Die Verlängerung nach Viersen ist im Gange. Allerdings liegt ein Fördererhöhungsantrag wegen gestiegener Planungskosten seit 1,5 Jahren beim Landesverkehrsministeriums zur Bearbeitung.

- Seit dem 1. Februar 2024 ist Oliver Wittke neuer Vorstandssprecher des VRR.

Ausschussmitglied Fischer machte deutlich, dass derzeit die Anzahl der Fahrzeuge der Regiobahn nicht zur Sicherstellung des Verkehrs ausreichen und Busersatzverkehr stattfinden müsse. Die Situation müsste dringend verbessert werden. Durch den Beitritt des VRR könnten vielleicht weitere Reserve-Fahrzeuge bereitgestellt werden, um diesen unbefriedigenden Zustand zu beenden.

Ausschussmitglied Cöllen wendete ein, dass die Ersatzverkehre auch baustellenbedingt stattfinden und wies darauf hin, dass beabsichtigt ist, die Fahrzeugflotte zu erweitern und seit Dezember entsprechende Verhandlungen mit dem VRR stattfinden. Zu Fortführung des Unternehmens müsse man wissen, dass der Verkehrsvertrag 2026 endet und ohne Elektrifizierung der VRR den Vertrag ausschreiben wird.

Ausschussvorsitzender Demmer ergänzte den Bericht um die Information über Ausfälle der Linie RB39 (Düsseldorf – Bedburg) wegen Personalmangel und Instandhaltungsproblemen. Um eine planmäßige Bedienung aufrecht zu erhalten, wird für eine gewisse Zeit nur die Stammstrecke Neuss - Grevenbroich bedient werden.

6. Anträge

6.1. Antrag der Kreistagsfraktionen von CDU, FDP und UWG/Freie Wähler-Zentrum vom 07.02.2024 zum Thema Ausschilderung des Ortsteils Holzbüttgen in Kaarst

Vorlage: 66/4023/XVII/2024

Protokoll:

Die Beschlussempfehlung der Verwaltung wurde ohne weitere Wortmeldungen zur Abstimmung gestellt.

Mobil/20240220/Ö6.1

Beschlussempfehlung:

Das Ergebnis der Prüfung durch die Stadt Kaarst ist abzuwarten.

Abstimmungsergebnis:

Einstimmig beschlossen

6.2. Ausnahmegenehmigung für Landwirtschaftliche Verkehre auf der abgelasteten Josef-Kardinal-Frings-Brücke sowie der Überführung Aderkirchweg/Batterieweg

Vorlage: 61/3998/XVII/2024

Protokoll:

Ausschussvorsitzender Demmer verwies auf die Vorlage. Es gab keine weiteren Anmerkungen des Antragstellers.

Mobil/20240220/Ö6.2

Abstimmungsergebnis:

Einstimmig beschlossen

Anmerkung der Verwaltung:

Bei der Josef-Kardinal-Frings-Brücke handelt es sich um ein Brückenbauwerk im Zuge der B1. Zuständiger Straßenbaulastträger für das Brückenbauwerk ist Straßen NRW. Zuständige Straßenverkehrsbehörden für das Brückenbauwerk bzw. den betroffenen Abschnitt der B1 sind die Städte Neuss und Düsseldorf.

Im Rahmen der gemäß DIN 1076 "Ingenieurbauwerke im Zuge von Straßen und Wegen – Überwachung und Prüfung" regelmäßig alle sechs Jahre anstehenden Hauptprüfung der Brücke, wurden neben einer optischen Prüfung zusätzlich umfangreiche bautechnische Untersuchungen zur Bewertung des aktuellen substanziellen statischen Bauwerkszustandes vorgenommen und ausgewertet. Dabei wurde deutlich, dass das vor 100 Jahren verwendete Baumaterial mittlerweile Ermüdungserscheinungen und Schäden aufweist.

Um statische Lastüberschreitungen zu vermeiden und die Ermüdung der Bauwerksmaterialien zu verlangsamen wurde eine Ablastung der Brücke auf 30 t empfohlen, die durch die zuständigen Straßenverkehrsbehörden der Städte Neuss und Düsseldorf angeordnet wurde.

Ob landwirtschaftlicher Verkehr trotz der Ablastung möglich ist, ist durch Straßen NRW, unter Einbeziehung der Städte Neuss und Düsseldorf, zu prüfen und ggf. durch die beiden zuständigen Straßenverkehrsbehörden der Städte Neuss und Düsseldorf anzuordnen.

Aufgrund der o.g. Zuständigkeit hat die Verwaltung die Städte Neuss und Düsseldorf sowie Straßen NRW gebeten, zu prüfen, ob eine Ausnahme für den landwirtschaftlichen Verkehr von der Ablastung der Josef-Kardinal-Frings-Brücke umgesetzt werden kann.

Das Ergebnis der Prüfung wird dem Mobilitätsausschuss mitgeteilt.

6.3. Antrag zur Erarbeitung eines Radverkehrskonzepts für den Rhein-Kreis Neuss

Vorlage: 61/4006/XVII/2024

Protokoll:

Ausschussvorsitzender Demmer verwies auf die Vorlage. **Ausschussmitglied Wollbold** erläuterte den Antrag und hob die Bedeutung der Erarbeitung eines Konzeptes für die Radverkehrsstruktur hervor. Bündnis90 / Die Grünen würden die Überlegungen, dass am Ende des Mobilitätskonzeptes eine Handlungsempfehlung für das Radverkehrskonzept stehe, mittragen und in dieser Phase den Antrag zurückstellen und in die Haushaltsberatungen verweisen.

Kreisdirektor Brügge teilte mit, dass Ende 2024 das Integrierte Mobilitätskonzept abgeschlossen werde, danach die Umsetzung der Maßnahmen erfolge, und daher für 2024

fiskalisch kein Handlungsbedarf bestehe. Er wies darauf hin, dass die Mittel in die mittelfristige Finanzplanung 2025 aufgenommen werden könnten, worüber die Fraktionen entscheiden müssten.

Ausschussvorsitzender Demmer fasst zusammen, dass der Antrag zurückgestellt und dem Vorschlag der Verwaltung gefolgt wird.

Mobil/20240220/Ö6.3

7. Mitteilungen

7.1. Sachstandsbericht zum geplanten Neubau der AS Delrath an der A 57 / K 33n

Vorlage: 66/3930/XVII/2024

Protokoll:

Ausschussmitglied Quass stellte zur Umlegung der Gasleitungen folgende Nachfragen, welche durch die Verwaltung in der Niederschrift wie folgt beantwortet werden:

1. Wer trägt die Kosten für die Umlegung?
2. Sind diese in den geplanten Gesamtkosten enthalten?
3. Gibt es hierdurch Einschränkungen der Betriebsabläufe bei den angeschlossenen Chemparks?

Antwort der Verwaltung:

zu 1.

Der Rhein-Kreis als Vorhabenträger hat sämtliche Kosten für die Umlegung der Gasleitung zu tragen.

zu 2.

Die Kosten für die Umlegung werden erst nach Erteilung des Planfeststellungsbeschlusses, in einer separaten Bau- und Ausführungsvereinbarung mit den Leitungsbetreibern ermittelt. Daher sind diese bislang noch nicht dargestellt worden.

zu 3.

Im Rahmen der Umlegung ist mit einer Außerbetriebnahme der Gasleitung zu rechnen, der genaue Zeitraum kann derzeit noch nicht abgesehen werden.

7.2. Information zu "Um- und Ausbaumaßnahmen an Landesstraßen/Radwegebaumaßnahmen an Landesstraßen"

Vorlage: 61/3978/XVII/2024

Protokoll:

Der Ausschussvorsitzende Demmer verwies auf die Vorlage. **Ausschussmitglied Wollbold** bat, beim Umbau der L381, die potentielle Kandidatin der Planung für die Radschnellverbindung Neuss -Mönchengladbach ist, zu berücksichtigen, ob der Bau eines Kreisverkehrs sinnvoll ist. **Kreisdirektor Brügge** kündigte an, den Hinweis an Straßen NRW weiterzugeben.

8. Anfragen

8.1. Anfrage der Kreistagsfraktionen SPD und BÜNDNIS90/DIE GRÜNEN vom 13.02.2024 zum Thema Winterdienst auf Radwegen an Kreisstraßen

Vorlage: 66/4028/XVII/2024

Protokoll:

Auf Nachfrage von **Ausschussmitglied Kramm** bestätigte die Verwaltung, dass Landstraßen als qualifizierte Straßen genauso wie Kreisstraßen innerorts von den Kommunen im Rahmen des Winterdienstes mitgeräumt werden. Priorität haben hier besonders die Schulwege.

Ausschussmitglied Quass fragte nach, ob in Meerbusch die Stadt auch die Radwege für den Rhein-Kreis entgeltlich räumt. Die Verwaltung antwortete hierauf, dass im Rahmen von Synergieeffekten einige Streckenabschnitte mit den Kommunen getauscht werden damit eine möglichst effiziente Räumung der Verkehrswege erfolgen kann. Anders als bei den Kommunen werden allerdings von Seiten des Kreises keine Privatpersonen wie Landwirte hierfür beauftragt.

Anmerkung der Verwaltung:

Im Rahmen der Vergabe des Winterdienstes wurde beauftragt, dass insbesondere Schulwege prioritär zu räumen.

9. Sonstige Mitteilungen

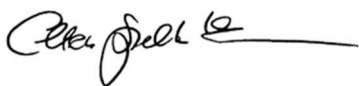
Protokoll:

Die Verwaltung antwortete auf Nachfrage von **Ausschussmitglied Hugo-Wissmann** zum Thema Ergebnisse des Radwegekonzepts, dass das Tiefbauamt voraussichtlich in der nächsten Sitzung einen ersten Zwischenbericht im Rahmen einer Mitteilung zur Verfügung stellen kann.

Da keine weiteren Wortmeldungen vorlagen, schloss der Vorsitzende Erhard Demmer um 18.44 Uhr den öffentlichen Teil der Sitzung.



Erhard Demmer
Vorsitz



Ellen Spelter-Roschmann
Schriftführung



Achim Kuska
Schriftführung

Integriertes Mobilitätskonzept für den Rhein-Kreis Neuss

Elias Olshausen & Philip Guszahn, IGES Institut

20. Februar 2024

1. Kurze Vorstellung des IGES Instituts
2. Hintergrund und Vorgehen
3. Aktueller Stand der Dinge
4. Ausblick und weiteres Vorgehen
5. Fragen, Anregungen und Diskussion

1. Vorstellung des IGES Instituts

Kurzprofil IGES

- Gegründet 1980 als unabhängiges Institut:
 - Berlin,
 - Nürnberg,
 - Hamburg
- Größtes privates Forschungs- und Beratungsinstitut im deutschen Gesundheitswesen
- Seither über **6.000 Projekte im Gesundheits- und Mobilitätsbereich**
- Über **200 Expertinnen und Experten** (v.a. Verkehrswesen, Lebenswissenschaften, Ökonomie, Statistik)
- 2007 Gründung des **Geschäftsbereiches Mobilität**
- 2023 Gründung der **IGES Mobility GmbH** als 100%-Tochterunternehmen





Verkehrsökonomie

- ⑩ Regulierungsberatung
- ⑩ Finanzierungs- und Preispolitik
- ⑩ Ökonomische Gutachten zu Mobilitätsfragestellungen
- ⑩ Betreibermodelle



Mobilitäts- und Verkehrsplanung

- ⑩ (integrierte) Mobilitätskonzepte
- ⑩ Verkehrsträgerverknüpfung (Inter- und Multimodalität)
- ⑩ Mobilitätsstationen
- ⑩ Fuß- und Radverkehrskonzepte
- ⑩ Mobilität in Quartieren



Öffentlicher Nahverkehr

- ⑩ Nahverkehrspläne
- ⑩ Liniennetzgestaltung
- ⑩ Angebotsgestaltung
- ⑩ ÖPNV-Gutachten
- ⑩ SPNV-Gutachten

Erreichbarkeitsanalysen | GIS-Analysen | Verkehrsnachfrageermittlung | Beteiligungsverfahren | Kosten-Nutzen-Betrachtungen | Marktanalysen | Nutzwertanalysen | Barrierefreiheit | Externe Projektsteuerung | u.v.m.

Nicht weniger als eine **flächendeckende Sicherstellung klimafreundlicher Mobilität** haben wir uns als Ziel unserer Projektarbeit gesetzt.

2. Hintergrund und Vorgehen

Warum ist ein integriertes Mobilitätskonzept sinnvoll?

Wem gehört der öffentliche Raum in Neuss?

Neuß-Grevenbroicher Zeitung, 18.03.2023

„Lagebild Verkehr Rhein-Kreis Neuss 2022“ vorgestellt:

Nach Corona steigen die Unfallzahlen an

Erft-Kurier, 11.03.2023

Sieben neue Busse für 2,5 Millionen Euro

Westdeutsche Zeitung, 27.05.2021

Verkehrsplanung in Grevenbroich Eine Fahrradstraße für die City?

Neuß-Grevenbroicher Zeitung, 21.10.2022

Neuss macht Straßenbahnlinie für ein Jahr kostenlos

Neue Rhein Zeitung, 26.12.2022

Grevenbroich soll „15-Minuten-Stadt“ werden

Neuß-Grevenbroicher Zeitung, 29.06.2022

Stadt Jüchen will fußgänger- und fahrradfreundlicher werden

Erft-Kurier, 12.03.2023

Was ist ein Mobilitätskonzept?

= *Strategisches Konzept, das...*

- auf bestehender Planungspraxis aufbaut,
- Integrations-, Beteiligungs- und Evaluierungsprinzipien berücksichtigt,
- den Mobilitätsbedürfnissen heute und in Zukunft genügt
- zu einer höheren Lebensqualität in Städten und im Umland führt

Was sind seine Aufgaben?

- Aufbau eines nachhaltigen urbanen Verkehrssystems, indem er...
 - den Zugang zu Orten für alle gewährleistet,
 - die Sicherheit verbessert
 - Umweltverschmutzung, Treibhausgasemissionen und Energieverbrauch reduziert
 - Effizienz und Wirtschaftlichkeit des Transports erhöht
 - Attraktivität und Qualität steigert

Rupprecht Consult (Hrsg.), Pläne für die nachhaltige urbane Mobilität – Planen für Menschen, 2013.

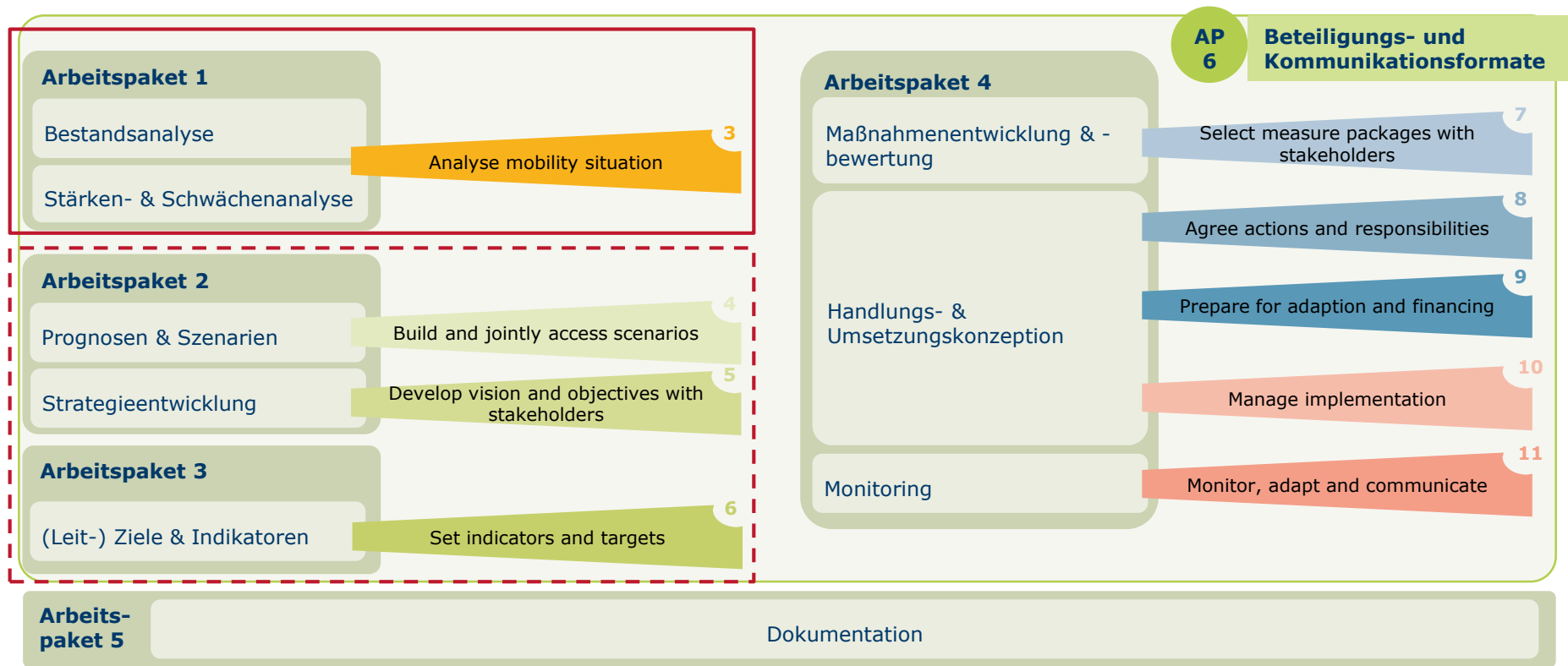
Grundlage bei der Erstellung des integrierten Mobilitätskonzepts bilden:

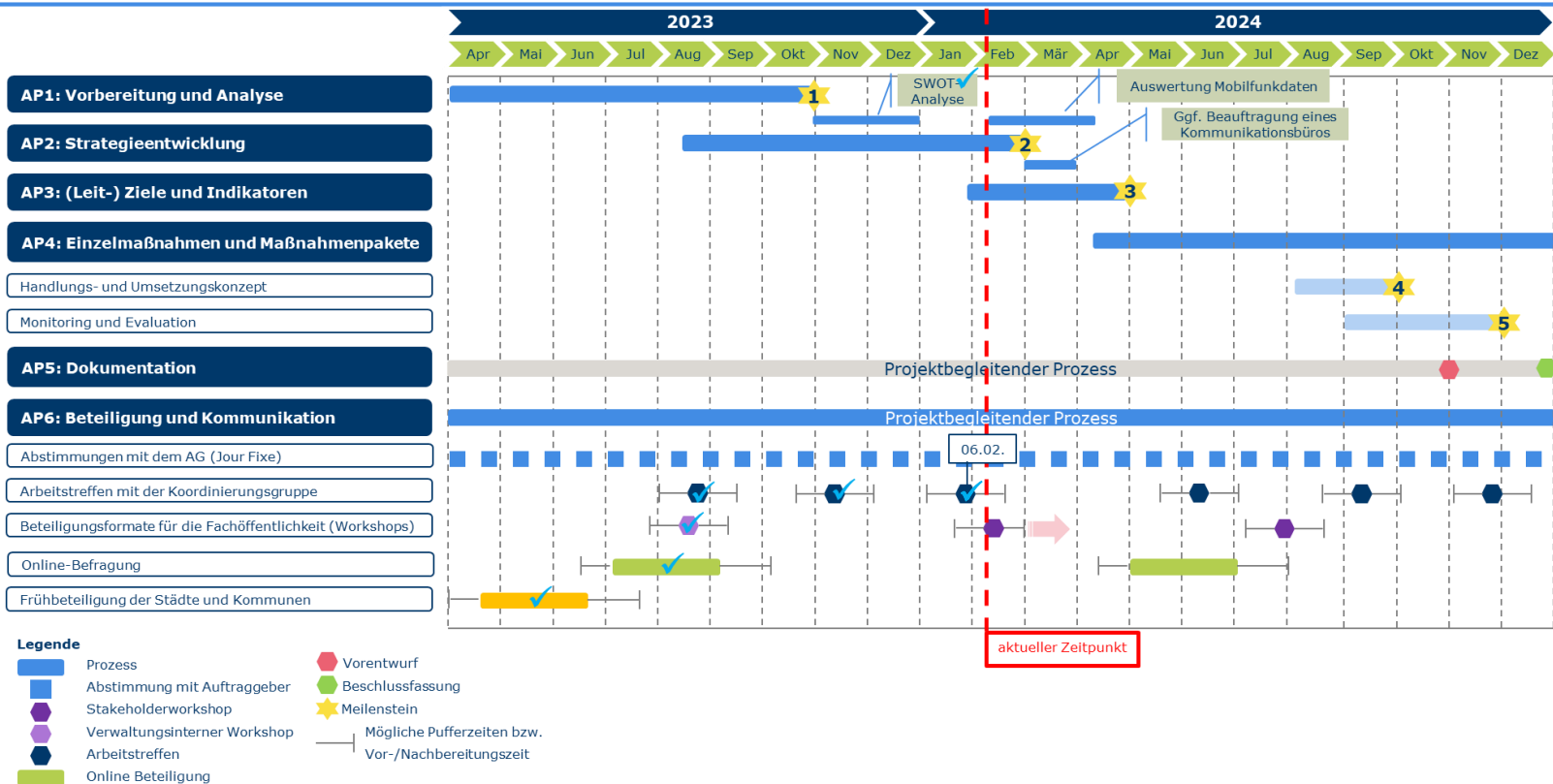
- die **Hinweise zur Verkehrsentwicklungsplanung der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V. (FGSV)** und
- die **EU-Leitlinien für einen nachhaltigen urbanen Mobilitätsplan (SUMP)**
- langfristige strategische Entscheidungs- und Handlungsgrundlage (**innovativ**)
- Beteiligungsorientierter Prozess (**integriert**)
- Realisierbare, genau definierte Maßnahmen entwickeln und umsetzen (**initiativ**)



Rupprecht Consult (Hrsg.), Guidelines for Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan, Second Edition, 2019.

Ablauf & Leistungsbausteine





3. Aktueller Stand der Dinge

Analysefelder:



Jour Fixe

Arbeitstreffen Koordinierungsgruppe

Früh-
beteiligung

Bürger:innen-
beteiligung

Verwaltungs-
interner WS

Stakeholder
WS

Analyseschritte:

- Erfassung **bestehender Planungen und Konzepte** im Kreisgebiet und angrenzenden Bereichen: **umfangreiche Vorarbeiten vorhanden**
- Aufzeigen der **Strukturdatenentwicklung** und Ableitung von **Handlungsbedarfen**
- Aufbereitung relevanter **raum- und verkehrsplanerischer Grundlagen** sowie **Verkehrsbeziehungen und -bedürfnisse**
- Darstellung **bestehender Mobilitätsangebote** und **etwaiger Lücken und Schwächen**
- Durchführung einer **Erreichbarkeitsbewertung** und Ableitung von **Defiziten**
- Etc.

Bewertung der Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken auf Basis der Bestandsanalyse

Stärken	Schwächen
Positive Eigenschaften der bestehenden Infrastruktur und des bestehenden Mobilitätsangebotes	Defizite in der bestehenden Infrastruktur und des bestehenden Mobilitätsangebotes
Chancen	Risiken
Externe Bedingungen, welche für die Mobilitätsplanung nützlich sein könnten	Externe Bedingungen, welche für die Mobilitätsplanung negativ sein könnten
Handlungsbedarfe • Ausbau öffentlich-zugänglicher Mobilitätsangebote • Vernetzung und Zusammenarbeit • Infrastrukturen und verkehrliche Erschließung • Zielgruppenorientiertes Mobilitätsmanagement • Steigerung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum • Förderung alternativer Antriebe • Etc.	

» Die SWOT-Analyse bildet einen wichtigen Baustein des integrierten Mobilitätskonzeptes für den Rhein-Kreis Neuss. Das Akronym SWOT steht für Strengths (Stärken), Weaknesses (Schwächen), Opportunities (Chancen) und Threats (Risiken).

Sie dient dazu, die erhobenen Informationen zu strukturieren und in Bezug auf die wesentlichen Analysefelder des integrierten Mobilitätskonzeptes zu beschreiben.

» Der Rhein-Kreis Neuss kann in der Öffentlichkeitsarbeit zur Nutzung des ÖPNV und einer höheren Auslastung von Pendlerfahrzeugen sowie der Schaffung planerischer und struktureller Rahmenbedingungen zur Umgestaltung des inner- und außerörtlichen Verkehrs direkten Einfluss auf die Entwicklungen nehmen.

Identifizierung erster Handlungsbedarfe

Stärkung ÖPNV-Angebot

- Anbindung zwischen zentralen Orten
- **Erweiterung des ÖPNV-Angebots (Takt, Bedienzeiten, neue Relationen, Schnellbusse)**
- Flexible, bedarfs-orientierte Angebote (Rufbus vs. Pooling)
- Mobilität mit Bauleitplanung und Flächenentwicklung verknüpfen

Management des motorisierten Verkehrs

- **Sanierung/Ausbau Straßeninfrastruktur**
- Ortsumgehungen, Verkehrsvermeidung
- Elektromobilität (Ausbau Ladeinfrastruktur, Beratung)

Förderung von Rad- und Fußverkehr

- **Weiterentwicklung Wege (inkl. Planungsprämissen- und Standards)**
- Fahrradabstellanlagen und Servicestationen
- Barrierefreie Fußwege

Güterverkehr und Logistik

- Anbindung von Gewerbestandorten (ÖPNV, Straße, Wasser)
- Wasserstraße
- **Güterverkehrskonzept**

Intermodale Wegekettten

- **Mobilitätsstationen**
- Informationen zu Verknüpfungsmöglichkeiten
- Anschlusssicherung



Mobilitätsalternativen

- Sharing-Angebote (Dorf-/Nachbarschaftsauto, Bikesharing)
- Mitfahrgelegenheiten
- **Automation Readiness**



Mobilität und Tourismus

- Verknüpfung touristischer und Alltagsmobilität
- Sicherstellung ÖPNV-Anbindung touristischer Hotspots
- **Dachmarke RKN**

Mobilitätsmanagement

- Betriebliches und kommunales Mobilitätsmanagement
- Umstellung des kommunalen Fuhrparks
- **Stärkere Vernetzung der Mobilitätsakteure in der Kreisgemeinschaft**
- Stärkung der regionalen Kooperation

Mobilität und Versorgung

- Daseinsvorsorgemobilität (z.B. Versorgungsbuss)
- **Mobile Versorgungsangebote (z.B. Patientenmobil)**

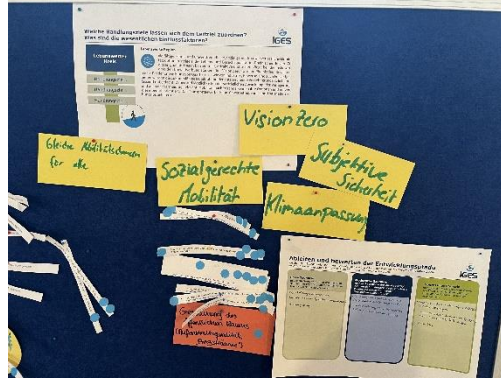
Erarbeitung der Ziele und möglicher Entwicklungsszenarien

Grundlagen

- Integriertes Klimaschutzkonzept Rhein-Kreis Neuss
- Mobilitätsstrategie Rheinisches Revier
- Weitere regionale und kommunale Konzepte

Erarbeitungsprozess

- Abstimmungen mit RKN
- Arbeitstreffen/Workshop
Koordinierungsgruppe am 06.02.2024
 - Begriffsverständnis der übergeordneten Leitziele
 - Zuordnung möglicher Handlungsziele zu den Leitzielen
 - Priorisierung der Handlungsziele
 - Beschreibung möglicher Entwicklungspfade/-szenarien innerhalb der Leitziele
- Austausch Mobilitätsausschuss und bei Bedarf weitere Akteure



Zielkonzept: Leit- und Handlungsziele

Integriertes Klimaschutzkonzept Rhein-Kreis Neuss und Mobilitätsstrategie Rheinisches Revier

Klimaneutraler Kreis

Energiebedarf im Verkehrssektor bis zum Jahr 2045 um ca. 64 % reduzieren

**Leistungsstarker
Kreis**

**Vernetzter
Kreis**

**Lebenswerter
Kreis**

**Innovativer
Kreis**

Attraktive Infrastruktur und integrierte Mobilitätsangebote im Kreisgebiet

Attraktive Radinfrastruktur ausbauen
als Alternative zum Pkw

Intra- und Interkommunale
Zusammenarbeit, Bündelung der
Akteure

Mehr klimafreundlichere Mobilität bei
weniger Verkehr

Automatisierung, Telearbeit und
Vernetzung - Chancen digitaler
Infrastrukturen nutzen

Stärkung Bus- und Bahn-Angebot:
Starke Achsen und flexible
Flächenerschließung

Verkehrsmittelverknüpfung im
regionalen Gesamtsystem und inter-
/multimodale Wegeketten fördern

Steigerung der Aufenthaltsqualität
im öffentlichen Raum und Parken im
öffentlichen Raum neu denken

Ausbau der Zusammenarbeit mit
den kreisangehörigen Kommunen
bei der Digitalisierung

Mobilität und Erreichbarkeit im
ländlichen Raum sicherstellen

Potenziele flexibler und alternativer
Bedienformen als Ergänzung zum
Bus- und Bahn-Angebot nutzen

Pkw-Nutzung verringern und
klimafreundlicher gestalten
(Antriebswende)

Förderung alternativer Antriebe und
innovativer Mobilitätslösungen

Integriertes Klimaschutzkonzept RKN

6.3 Schwerpunkt: Verkehr

Aufbauend auf der Potenzialanalyse des Verkehrssektors in Abschnitt 5.3 wird nachfolgend die Entwicklung des Kraftstoffbedarfs nach Antriebsarten bis 2045 dargestellt. Das Szenario basiert auf den Potenzialberechnungen des Straßenverkehrs ohne Autobahn und den damit verbundenen Annahmen und Studien.

Im, in der nachfolgenden Abbildung 6-2, dargestellten Klimaschutzszenario nimmt der Endenergiebedarf im Verkehrssektor bis zum Jahr 2045 um ca. 64 % ab. Sowohl im Straßen- als auch im Schienenverkehr findet eine umfassende Umstellung von konventionellen auf alternative Antriebe statt. Im Zieljahr 2045 machen dadurch die alternativen Antriebe im Straßenverkehr rund 80 % am Endenergiebedarf aus, während auch der Schienenverkehr immer weiter elektrifiziert wird. Im Klimaschutzszenario wird also davon ausgegangen, dass die THG-Minderungen über Effizienzgewinne, Veränderungen der Fahrleistung und verändertes Nutzerverhalten erfolgen, jedoch auch dass der Energieträgerwechsel hin zu erneuerbaren Antrieben eine erhebliche Rolle spielt.

- Alternative Antriebe fördern
- Elektrifizierung des Schienenverkehrs
- Abnahme der Fahrleistung
- Verändertes Nutzerverhalten (Modal Shift)

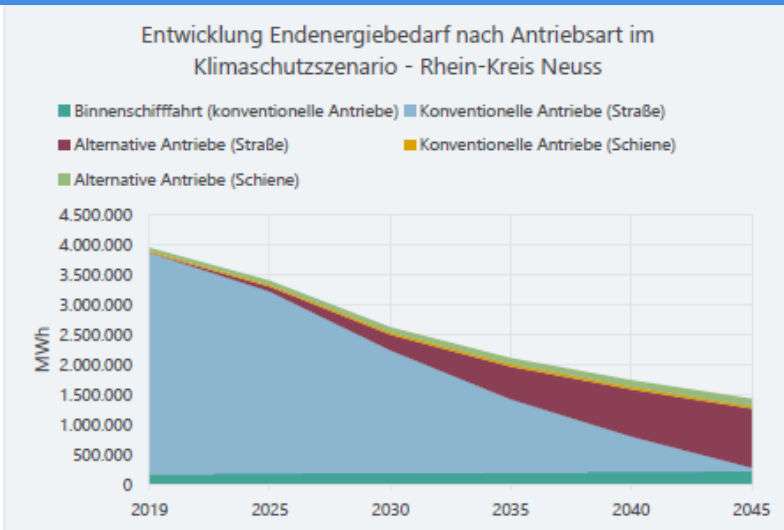


Abbildung 6-2: Zukünftiger Kraftstoffbedarf im Klimaschutzszenario (Prognose auf Basis der auf Seite 33 aufgeführten Studien (witterungsbedingte Bilanzdaten), umgerechnet auf den Rhein-Kreis Neuss)

Bildquelle: Integriertes Klimaschutzkonzept RKN

Ableiten der Entwicklungsszenarien

Welche Entwicklungsszenarien sind in den Leitzielen denkbar?

Wie kann der Kreis bei der Zielerreichung unterstützen?

Basis Szenario

In diesem Szenario werden grundlegende Maßnahmen ergriffen, um die Mobilität im Rhein-Kreis Neuss zu verbessern.

- Abschätzungen zum Modal Split
- Abschätzungen zum Umsetzungsgrad bestehender Konzepte und Planungen
- Abschätzungen zum Investitionsvolumen
- Zielerreichungsgrad (Minimum)
- Fokus auf besonders verkehrsrelevante Teilräume (z.B. urban/suburban) bzw. Korridore (z.B. zwischen zentrale Orte)
- Etc.

Moderates Szenario

Hier wird ein moderater Ansatz verfolgt, bei dem der Rhein-Kreis Neuss eine breite Palette von umweltfreundlichen Mobilitätsangeboten fördert.

- Abschätzungen zum Modal Split
- Abschätzungen zum Umsetzungsgrad bestehender Konzepte und Planungen
- Abschätzungen zum Investitionsvolumen
- Zielerreichungsgrad (Moderat)
- Fokus auf besonders verkehrsrelevante Teilräume (z.B. Suburban/ländlich) bzw. Korridore (z.B. Zentren der Kommunen)
- Etc.

Progressives Szenario

Hier geht es um die ehrgeizige Vision, den Rhein-Kreis Neuss als Vorreiter innerhalb des Rheinischen Reviers zu entwickeln.

- Abschätzungen zum Modal Split
- Abschätzungen zum Umsetzungsgrad bestehender Konzepte und Planungen
- Abschätzungen zum Investitionsvolumen
- Abnahme der gesamten Fahrleistung um rund 21 %.
- Anteil der alternativen Antriebe an der verbleibenden Fahrleistung rund 97 %
- Minderung der Fahrleistung um 27 % (MIV)
- Die Fahrleistung der Busse verdoppelt sich in etwa (Zunahme in Höhe von 102 %).

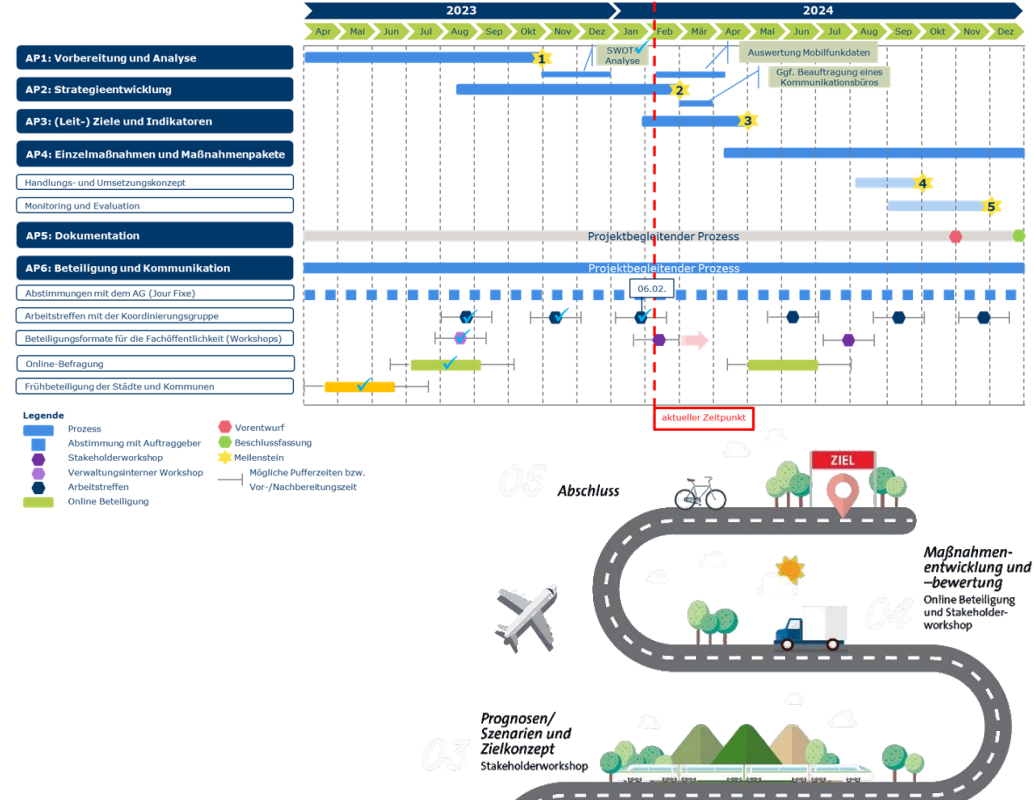
4. Ausblick und weiteres Vorgehen

Weiteres Vorgehen

- Ausstehende Analyseschritte
 - Auswertung Mobilfunkdaten

- Aufbereitung des Zielkonzepts (Bis Ende Februar 2024)
 - Finalisierung Zielkonzept im Mobilitätsausschuss (20.02.2024)
 - Anschließende Ausarbeitung durch Kommunikationsbüro (März 2024)

- Start Maßnahmenentwicklung
- Fachworkshops
- Zweite Onlinebeteiligung





- Sie können uns jederzeit kontaktieren und Ihre Anregungen, Hinweise oder Empfehlungen mitteilen

Bitte verwenden Sie für unsere Funktionsmailadresse:

rkn-mobil@iges.com

6. Fragen, Anregungen und Diskussion

IGES Institut
Elias Olshausen & Philip Guszahn

www.iges.com

Backup

Mobilität = Verkehr?

Mobilität:

- Bedürfnis, Ursache, Zweck, Aufgabe

Potentielle Mobilität ist die Beweglichkeit von Personen, allgemein und als Möglichkeit.

*Realisierte Mobilität ist realisierte Beweglichkeit, ist die **Befriedigung von Bedürfnissen durch Raumveränderung** (kurz: Mobilität).*

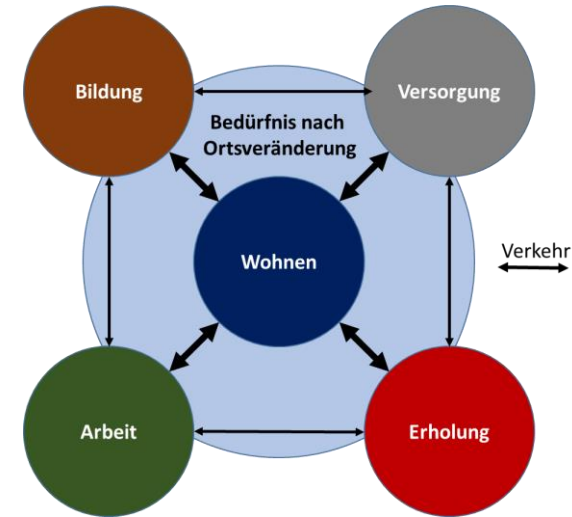
Verkehr:

- dienendes Instrument zur Umsetzung von Mobilität

Instrument, das man dann für die konkrete Umsetzung der Mobilität benötigt.

***Zielgerichtete Ortsveränderung** von Personen, Gütern, Nachrichten unter Verwendung von Energie und Information einschließlich Unterstützungsprozessen (z.B. Lager- und Umschlagprozesse). Verkehr ist sehr gut messbar.*

Das Bedürfnis von einem Ort zum anderen zu kommen, entsteht nicht aus dem Nichts. Kein Mensch fragt zum Beispiel Verkehr nach. Dieser entsteht immer bei der Befriedigung eines anderen Bedürfnisses.



Ergebnisse Frühbeteiligung

Frühbeteiligung der Städte und Gemeinde

1. Weiterentwicklung der Mobilität
2. Arbeitsplatz-, Versorgungs-, Freizeit- und Tourismusschwerpunkte
3. Wohnbau-, Gewerbeentwicklungs- und Tourismusplanungen
4. Ideen für Lösungsansätze und bestehende Konzepte

	ÖPNV	Straßeninfrastruktur	Radverkehr	Fußverkehr	Alternative Mobilitätsangebote	Verkehrsmittelverknüpfung	Versorgungsmobilität	Marketing/Organisation
Dormagen	x	x	x		x	x		x
Grevenbroich	x		x					
Jüchen	x	x	x	x	x	x	x	
Kaarst	x		x					
Korschenbroich	x		x	x		x		x
Meerbusch	x		x	x				
Neuss	x	x	x		x	x	x	x
Rommerskirchen	x		x		x			
<i>Zusatz: Liberale Senioren</i>	x	x	x		x		x	x
Anzahl genannter Maßnahmen	27	7	20	5	5	3	4	5

ÖPNV

- Anbindung an Wochenenden, Feiertagen und in den Ferien
- Ausbau/Aufwertung starker Achsen inkl. Schnellbusverkehre
- Flexible Flächenerschließung
- Anbindung von Gewerbestandorten (inkl. Berücksichtigung von Schichtwechseln), Tourismusschwerpunkten und Bahnhaltepunkten
- Barrierefreiheit und Sicherheit an Haltestellen

Radverkehr

- Ausbau/Aufwertung und Lückenschluss im überörtlichen Wegenetz (Landstraßen)
- Anbindung von Gewerbestandorten
- Radschnellwege
- sichere und einheitliche Abstellmöglichkeiten

Fußverkehr

- Schließen von Netzlücken
- Fehlende Querungsanlagen
- Barrierefreier Ausbau von Gehwegen

Straßeninfrastruktur

- innerorts Tempo 30

Verkehrsmittelverknüpfung

- Ausbau B+R- sowie P+R-Anlagen
- Bus-Bahn-Anschlusssicherung
- Entwicklung von Mobilitätsstationen

Alternative Mobilitätsangebote

- Ausbau von Bike-, Car und Scooter-Sharing-Angeboten
- Einsatz von Bürger-/Shuttlebussen

Versorgungsmobilität

- Koordinierung und Logistik von Schwerlast- und Wirtschaftsverkehren
- gezielte Verbindungen zu Versorgungszentren

Marketing/Organisation

- Stärkung des Umweltverbundes
- Gewährleistung der Zuverlässigkeit im ÖPNV

Wo ist der Rhein-Kreis Neuss auf dem richtigen Weg und wo muss dieser „nachlegen“?

Stärken	Schwächen	Chancen	Risiken
▪ Anbindung an übergeordnetes Straßennetz (A57, A46, A52) ▪ Hafenstandorte in Neuss und Dormagen ▪ Nähe zu den Verkehrsflughäfen DUS & CGN ▪ Mind. ein SPNV-Haltepunkt in jeder Kreiskommune ▪ lokale Infrastrukturen, Konzepte und Planungen in den einzelnen Kreiskommunen ▪ Lage zu unmittelbar angrenzenden Oberzentren ▪ diverse Wirtschaftszweige, darunter produzierendes Gewerbe, Dienstleistungssektor und Handel ▪ Bildungsstandort ▪ naturnahe Freizeitmöglichkeiten und kulturelle Angebote ▪ Etc.	▪ Verkehrsbelastung ▪ Lückenhafte und teilweise mangelhafte Infrastrukturen für den Rad- und Fußverkehr (vor allem außerhalb der Ortschaftszentren) ▪ Geringe Nutzung des Radverkehrs und Konflikte mit dem MIV (steigende Unfallzahlen) ▪ ausbaufähiges kommunales ÖPNV-Angebot (Taktung, Barrierefreiheit und Bedienung ländlicher Gebiete) ▪ Reisezeitnachteile ÖPNV ▪ E-Ladeinfrastruktur ▪ Verkehrsträgerverknüpfungen ▪ Regionale Standards ▪ Teilweise marode Straßen und Brücken ▪ Systemausfälle aufgrund von Personalmangel ▪ Etc.	▪ Flache Topographie und kompakte Siedlungsstrukturen als Gunstfaktoren für Fuß- und Radverkehr ▪ Ausbau der SPNV-Infrastruktur auch im Kontext des Strukturwandels (Revierbahn, S-Bahn S6, Nachnutzung RWE Werksbahn) ▪ Ausbau des Radnetzes (Radverkehrskonzept Rheinisches Revier) ▪ Modellregion für zukunftsweisende Mobilität (Mobilitätsstrategie Rheinisches Revier) ▪ Beschlossenes integriertes Klimaschutzkonzept ▪ Mobilitätsmanagerin für den Rhein-Kreis Neuss ▪ Regionales Schnellbuskonzept (VRR) ▪ Verbundweites Konzept für die Errichtung von Mobilstationen (VRR) ▪ Etc.	▪ Prognostizierter Anstieg der Verkehrsbelastung bis 2030 ▪ Finanzierungs- und Investitionsstau ▪ Fachkräftemangel ▪ Zunehmende Lieferverkehre ▪ Motorisierungsgrad ▪ Modal-Split: Hoher MIV-Anteil ▪ Demografische Herausforderungen durch Anstieg der Altersgruppe 65+ ▪ Heterogenität des Kreises bedingt unterschiedliche Mobilitätsstrategien ▪ Suburbanisierung (oder doch auch als Chance?) ▪ Bewältigung des kohleausstiegsbedingten Strukturwandels (oder doch auch als Chance?) ▪ Personelle / Finanzielle Ressourcen ▪ Etc.

Handlungsbedarfe

- Erweiterung des ÖPNV-Angebots (Takt, neue Relationen, Schnellbusse)
- Erweiterung des SPNV-Angebots (Takt, neue Relationen)
- Einführung von On-Demand-Verkehren (Ride-Pooling)
- Ausbau Sharing-Angebote (Car, Bike, eTretroller)
- Stärkung der Vernetzung von Verkehrsmitteln (smarte P+R und B+R-Angebote, Mobilstationen)
- Informations-/ Buchungssystem(e) - App/Plattformlösung
- Zukunftsorientierte Erschließung und nachhaltige Anbindung von Gewerbe- und Industriegebieten
- Ausbau öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur
- Instandhaltung Straßeninfrastruktur und Lückenschlüsse
- Ausbau Radverkehrsinfrastruktur (RSV, RVR, Basisnetz, Fahrradparken)
- Güterverkehrskonzept: Ausbau von Infrastrukturen für den Güterverkehr (KV-Infrastrukturen, City-Hubs, Mikrodepots, Paketstationen), Errichten/Ausweitung eines Lkw-Vorrangnetzes
- Verkehrsberuhigung in Innenstädten
- Parkraummanagement / Digitale Parkleitsysteme
- Neuaufteilung Straßenraum
- Kommunales Mobilitätsmanagement (Wissenstransfer, Datenbereitstellung, etc.)
 - Stärkere Vernetzung der Mobilitätsakteure in der Kreisgemeinschaft
 - Stärkung der regionalen Kooperation
 - Intensivierung des Engagements in EU-Projekten gemeinsam mit Kreiskommunen zur Erprobung und Finanzierung innovativer Mobilitätslösungen und zur Akquise von Personalmitteln
- (Über-) Betriebliches Mobilitätsmanagement
- Zielgruppenorientiertes Mobilitätsmanagement
- Etablierung regionaler Standards (Planungsprämissen)
- Optimierung Beteiligungsverfahren

Weiteres ...

- Förderung von Innovation und Digitalisierung: Maßnahmen zur Unterstützung von Forschung, Innovation und digitalen Technologien können die Wettbewerbsfähigkeit stärken.
- Sozialraumorientierte Stadtentwicklung: Eine gezielte Stadtentwicklung unter Berücksichtigung der sozialen Struktur kann soziale Disparitäten verringern.
- Nachhaltige Entwicklung: Die Förderung von nachhaltigen Wirtschaftsaktivitäten und Umweltschutzmaßnahmen ist wichtig, um den Kreis zukunftsfähig zu machen.
- Regionalmarketing und Tourismusförderung: Durch gezieltes Marketing und die Förderung von Tourismus kann die Attraktivität der Region gesteigert werden.

Ausbau öffentlich-zugänglicher Mobilitätsangebote

Erweiterung des ÖSPV-
Angebots
(Takt, neue Relationen,
Schnellbusse)

Erweiterung des SPNV-
Angebots
(Takt, neue Relationen)

Einführung von On-
Demand-Verkehren
(Ride-Pooling)

Ausbau Sharing-Angebote
(Car, Bike, eTretroller)

Vernetzung und Zusammenarbeit

Stärkung der Vernetzung
von Verkehrsmitteln
(smarte P+R und B+R-
Angebote, Mobilstationen)

Informations-/
Buchungssystem(e) -
App/Plattformlösung

Interkommunale
Zusammenarbeit und
Bündelung der Akteure

Optimierung
Beteiligungsverfahren

Infrastrukturen und verkehrliche Erschließung

Ausbau und Umnutzung
SPNV-Infrastruktur
(Nachnutzung RWE-
Trassen und -
Serviceeinrichtungen,
Haltepunkte, Erweiterung
Bahnhofsinfrastruktur)

Zukunftsorientierte
Erschließung und
Anbindung von Gewerbe-
und Industriegebieten

Ausbau Radverkehrs-
infrastruktur
(RSV, RVR, Basisnetz,
Fahrradparken)

Ausbau von
Infrastrukturen für den
Güterverkehr
(KV-Infrastrukturen, City-
Hubs, Mikrodepots,
Paketstationen)

Ausbau öffentlich
zugänglicher
Ladeinfrastruktur

Instandhaltung
Straßeninfrastruktur und
Lückenschlüsse

Steigerung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum

Verkehrsberuhigung

Parkraum-
management

Neuaufteilung
Straßenraum

Zielgruppenorientiertes Mobilitätsmanagement

(Über-) Betriebliches
Mobilitätsmanagement

Mobilitätsmanagement
für Ältere und
mobilitätseingeschränkte
Personen

Mobilitätsmanagement
für Besucher:innen

Mobilitätsmanagement
für Kinder und Jugendliche

Förderung alternativer Antriebe

Aufbau
Innovationscluster
„Alternative Antriebe“

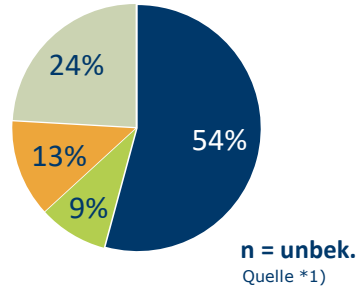
Etablierung regionaler
Standards

Konzeptionierung und
Installation von
Ladeparks

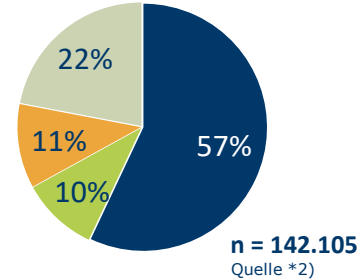
Modal Split | relative Verkehrsmittelanteile im Vergleich

- prozentuale Verteilung der Verkehrsleistung (Personenkilometer) differenziert nach den Verkehrsmitteln
- Anteile der einzelnen Verkehrsarten an den gesamten pro Tag unternommenen Wegen

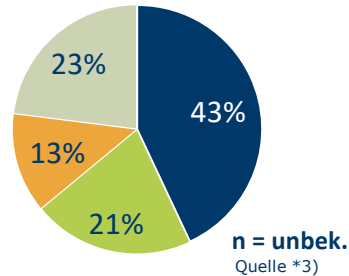
Rhein-Kreis Neuss



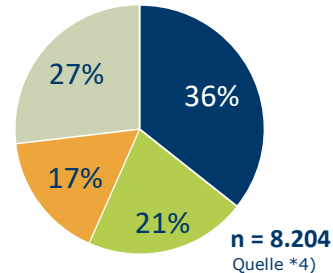
NRW



Köln



Düsseldorf



Legende

- MIV (inkl. Mitfahrer)
- ÖV
- Fahrrad
- zu Fuß

*1): MiD 2017 gem. Small-Area-Schätzung

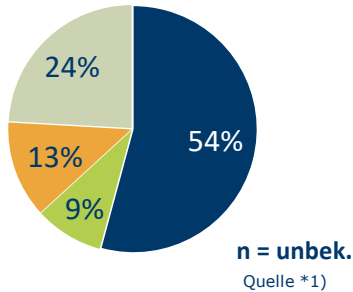
*2): MiD 2017

*3): Ratsgruppe GUT 2017

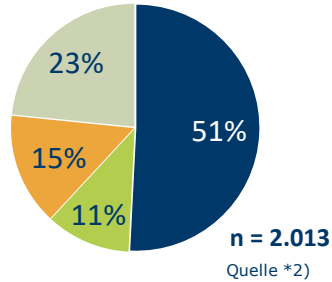
*4): SrV 2018 Städtevergleich

Modal Split | relative Verkehrsmittelanteile im Vergleich

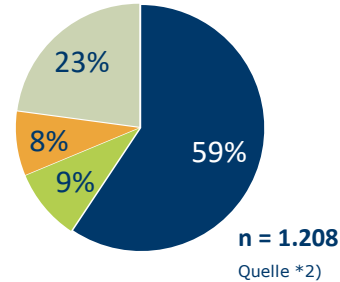
Rhein-Kreis Neuss



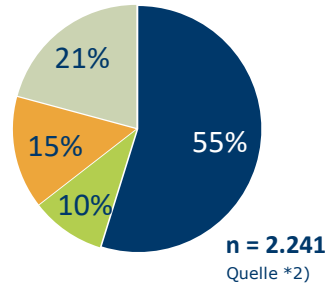
Neuss



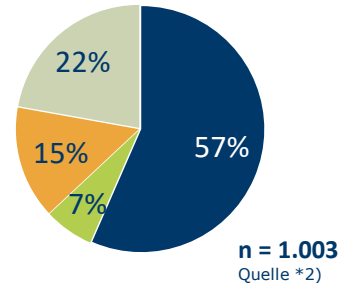
Grevenbroich



Meerbusch



Kaarst



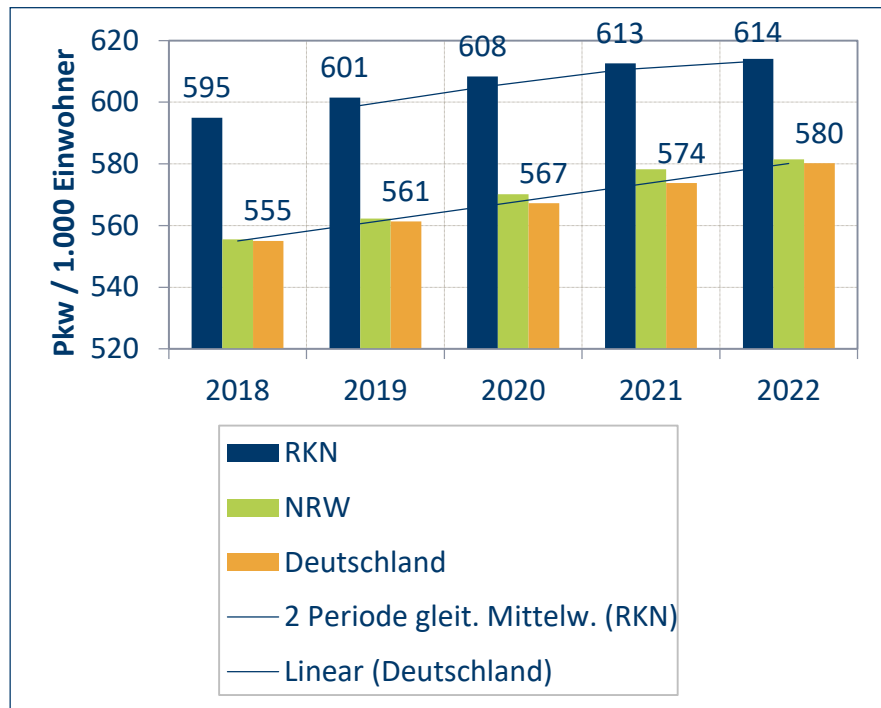
Legende

- MIV (inkl. Mitfahrer)
- ÖV
- Fahrrad
- zu Fuß

- MIV gegenüber dem Umweltverbund dominant
- ➔ Regelmäßig Datengrundlagen schaffen
- ➔ Modal Shift zugunsten des Umweltverbunds möglich

*1): MiD 2017 gem. Small-Area-Schätzung
*2): SrV 2018 Städtevergleich

Entwicklung des Motorisierungsgrad im Kreisgebiet



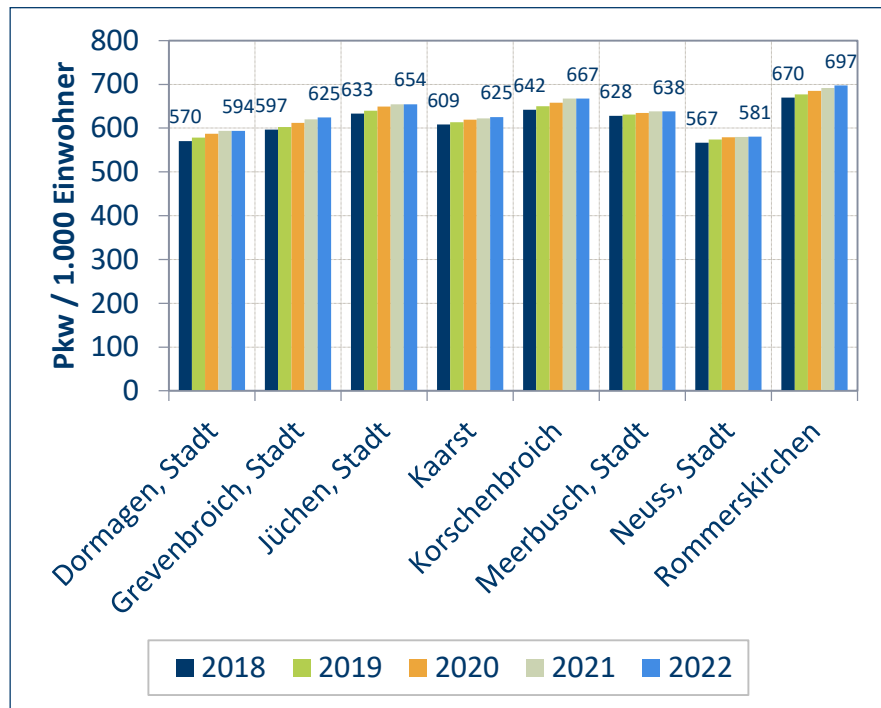
Hinweis: private und gewerbliche Pkw berücksichtigt

- Degressives Wachstum des Motorisierungsgrads im RKN
- Deutlich höhere Motorisierung im RKN als in NRW und in Deutschland
- Hybrid*-Pkw-Dichte: 23
- E-Pkw-Dichte: 8

*sowohl Voll- als auch Plug-In-Hybridfahrzeuge

Quellen: KBA 2023, Destatis 2023, Datenmosaik 2023

Entwicklung des Motorisierungsgrad in den Kreiskommunen



Hinweis: private und gewerbliche Pkw berücksichtigt

Anstieg in allen Kreiskommunen

- Grevenbroich + 4,7%
- Meerbusch + 1,6%
- Gesamt + 3,2%

Motorisierungsgrad

- In Rommerskirchen am höchsten
- In Neuss am niedrigsten und im deutschen Durchschnitt

➔ **Zunehmende Anforderungen an Flächen und Infrastruktur zu erwarten**

Quellen: KBA 2023, Destatis 2023

Einfarbige Kästen

Flexibel in Höhe und Breite

- So sehen Aufzählungen in Kästen aus

Einfarbige Kästen

In diesem Fall mit Fließtext. **Hervorhebungen** werden in Bold gesetzt.

Einfarbige Kästen

- Mit Aufzählungen
- Kästen passen sich in der Höhe automatisch an
- Die Breite bei Bedarf manuell verändern

Zweifarbige Kästen

Flexibel in Höhe und Breite

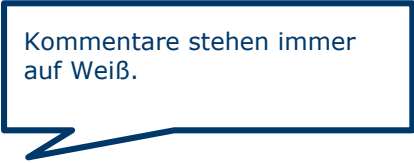
- So sehen Aufzählungen in Kästen aus

Zweifarbige Kästen

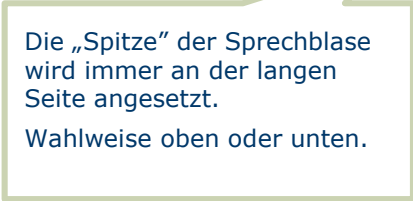
Farbige Kästen werden immer Ton in Ton gesetzt

Zweifarbige Kästen

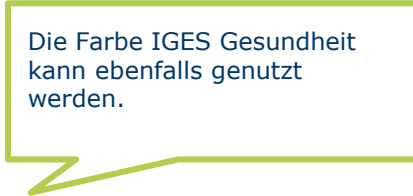
- Bei zweifarbigen Kästen verändern sich die unteren Eckrundungen anhand der Textlänge automatisch
- Manuelle Anpassung über die gelbe Markierung
- Radien sollten oben und unten ähnlich anmuten



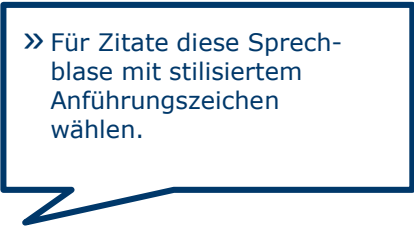
Kommentare stehen immer auf Weiß.



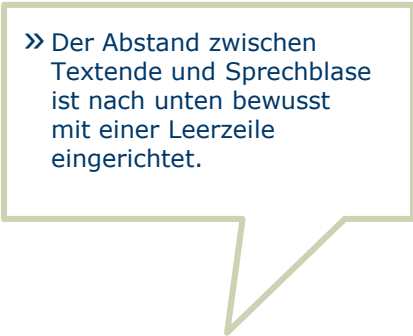
Die „Spitze“ der Sprechblase wird immer an der langen Seite angesetzt.
Wahlweise oben oder unten.



Die Farbe IGES Gesundheit kann ebenfalls genutzt werden.



» Für Zitate diese Sprechblase mit stilisiertem Anführungszeichen wählen.



» Der Abstand zwischen Textende und Sprechblase ist nach unten bewusst mit einer Leerzeile eingerichtet.



» Die Farbe IGES Gesundheit kann ebenfalls genutzt werden.

Pfeile, Verbindungslinien und Links

