

Sitzungsvorlage-Nr. 61/1516/XVII/2022

| Gremium | Sitzungstermin | Behandlung |
|----------------------------|-----------------------|-------------------|
| Mobilitätsausschuss | 25.08.2022 | öffentlich |

Tagesordnungspunkt:**Sachstandsbericht "Integriertes Mobilitätskonzept"****Sachverhalt:**

Auch der Rhein-Kreis Neuss steht vor den Herausforderungen und Transformationsprozessen des **Strukturwandels** im Rheinischen Braunkohlerevier, des Klimawandels und der damit einhergehenden Energiewende. In diesem Kontext stellt ein nachhaltiges **Mobilitätsmanagement** ein wichtiges und wirksames Instrument dar, um diese Herausforderungen erfolgreich zu bewältigen.

Denn sowohl auf internationaler als auch auf nationaler Ebene sind in den vergangenen Jahren ambitionierte Klimaschutzziele entwickelt worden. Diese sind u. a. in dem Pariser Klimaschutzabkommen oder den Klimazielen der Bundesrepublik Deutschland niedergeschrieben. Der Rhein-Kreis Neuss möchte diese Ziele einhalten und den Klimaschutz in der Region proaktiv gestalten. Im Zuge dessen wird der Rhein-Kreis Neuss bis 2024 eine **Klimaanpassungsstrategie**, die auf einem **integrierten Klimaschutzkonzept** und einem **Klimaanpassungskonzept** basiert, erarbeiten. Diese Strategie inkludiert das Handlungsfeld *Verkehr*, welches durch ein zu erstellendes **integriertes Mobilitätskonzept** flankiert und konkretisiert werden soll. Dabei spielen Faktoren der Mobilitätswende wie **Modal shift** (=Umverteilung des Anteils des motorisierten Individualverkehrs auf den Umweltverbund, bestehend aus Rad- und Fußverkehr und öffentlichen Verkehren) oder **alternative Antriebsformen** (z.B. Wasserstoff) zentrale Rollen. Bereits seit vielen Jahren widmet sich der Rhein-Kreis Neuss dem Thema Klimaschutz und hat im Jahr 2021 eine

Fokusberatung zu nachhaltiger Mobilität (ein Angebot der nationalen Klimaschutzinitiative) wahrgenommen. Durch diese Fokusberatung wurde die Relevanz nachhaltiger Mobilität und insbesondere des Umweltverbundes im Kontext einer angestrebten **Mobilitäts- und Verkehrswende** verdeutlicht. Vor allem aber auch das Potential des Kreises diese Wende durch ein zukunftsfähiges und nachhaltiges integriertes Mobilitätsmanagement initiativ zu bewerkstelligen. Mit Beschluss des Kreistages wurde festgelegt, dass die Verwaltung für den Rhein-Kreis Neuss ein Mobilitätsmanagement zur Anfertigung eines integrierten Mobilitätskonzeptes im Rahmen der Richtlinien zur Förderung der Vernetzten Mobilität und des Mobilitätsmanagements (FöRi-MM) beantragen soll. Seit März 2022 beschäftigt der Rhein-Kreis Neuss eine Mobilitätsmanagerin. Ihre Aufgabe ist unter anderem die Erarbeitung des integrierten Mobilitätskonzeptes für den Rhein-Kreis Neuss unter Einbezug Dritter, insbesondere der kreisangehörigen Städte und Gemeinden und dessen Maßnahmenumsetzung vorzubereiten. Wie bereits angedeutet steht der Kreis vor wichtigen **Transformationsprozessen**. Um diesen gut vorbereitet entgegenzutreten ist die Anfertigung eines eigenen integrierten Mobilitätskonzeptes unabdingbar. Das Konzept soll einen wesentlichen Beitrag zu einer möglichst nachhaltigen Mobilitätswende beitragen und ist gleichermaßen Voraussetzung dafür. Dabei soll der Anfertigungsprozess einen partizipativen Charakter haben und u.a. die regionale Wirtschaft aber auch die Zivilbevölkerung miteinbeziehen. Um diesem Ziel nachzukommen sollen auch digitale Formate, wie beispielsweise das neue Beteiligungsportal des Kreises, genutzt werden.

Der für die Erstellung des integrierten Mobilitätskonzeptes skizzierte Ablauf sieht zunächst eine Identifikation kreisweiter und überregionaler **Ziele, Strategien und Leitideen** im Bereich des Mobilitätsmanagements vor. Darauf soll eine breitflächige (Meta-) **Analyse** folgen, um Informationen über die Auslastung und Nutzung bestehender **Infrastrukturen** zu erhalten. Zudem sollen durch die Analyse **Trends** im Mobilitätsbereich und Mobilitätsverhalten betrachtet und raumspezifische **Potentiale** für den RKN herausgearbeitet werden. Auf der Basis der durch die Analyse generierten Daten und Informationen sollen **Handlungsfelder** abgeleitet und definiert, sowie mit Maßnahmenbündeln konkretisiert werden. Es folgt eine Priorisierung der einzelnen **Maßnahmen** und deren Umsetzungszeitrahmen. Dieser Prozess soll durch ein Zusammenwirken auf interkommunaler, interregionaler und interdisziplinärer Fachebene gestützt werden. Abschließend folgen Schritte zur Umsetzung der erarbeiteten Maßnahmen und ein **Monitoring/ Controlling** (siehe auch **Abbildung 1**).

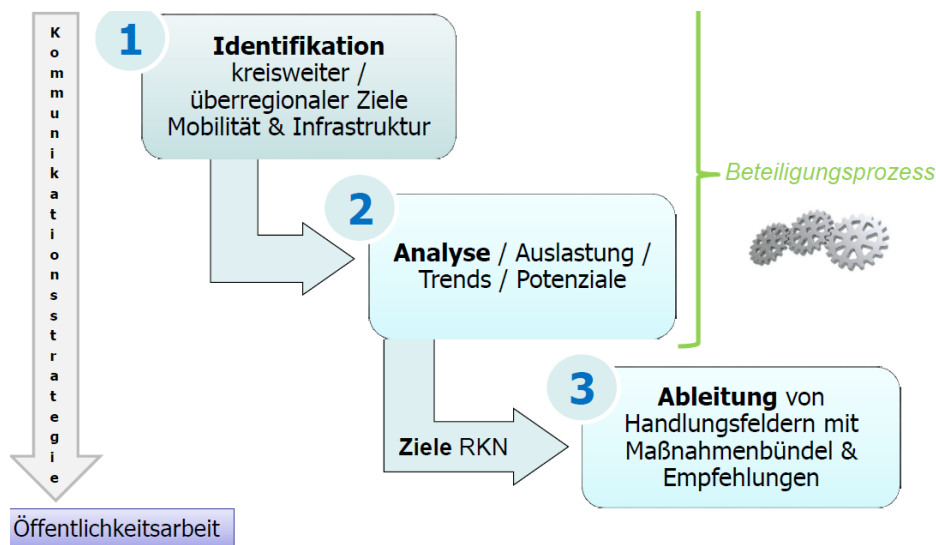


Abbildung 1 Prozessschritte zur Erarbeitung des integrierten Mobilitätskonzeptes

Ziel des integrierten Mobilitätskonzeptes soll eine ganzheitliche Betrachtung der Mobilität im RKN und eine **zukunftsweisende und -fähige Gestaltung der Mobilität** sein. Dies soll durch einen interdisziplinären, integrativen und technologieoffenen Konzeptansatz gewährleistet werden. Durch die Integration aller relevanten Stakeholder, vor allem auch in Form der kommunalen Mobilitätszuständigen, wird der Kreis mit seinem zukünftigen Mobilitätsmanagement und dem integrierten Mobilitätskonzept eine stärkere Koordinierungsfunktion einnehmen und Lückenschlüsse und Verknüpfungen der kreisweiten und überregionalen Mobilität besser bewerkstelligen können. Der Stakeholder-Einbezug soll durch den Ansatz der **Muli-Stakeholder Governance** geschehen (siehe **Abbildung 2**).

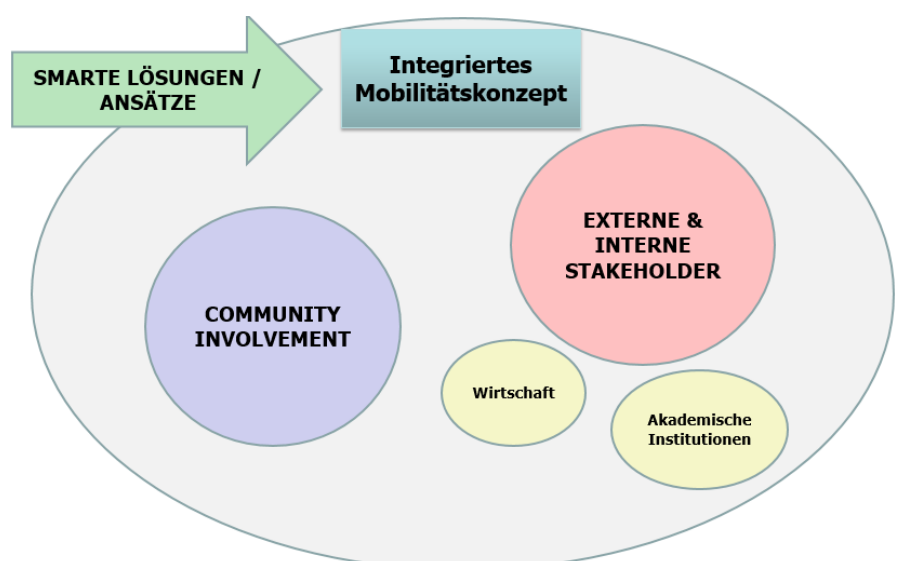


Abbildung 2 Darstellung der Multi-Stakeholder Governance

Die Schaffung eines kreisweiten **Netzwerks** der kommunalen Mobilitätsmanagerinnen und -manager zur Intensivierung der Kooperation zwischen Kreis und Kommunen, trägt ebenfalls zu dieser ganzheitlichen Betrachtung bei. Keine der acht kreisangehörigen Kommunen verfügt über ein beschlossenes (integriertes) Mobilitätskonzept. Die kommunalen Prozesse befinden sich teilweise jedoch in der Finalisierungsphase. In allen kreisangehörigen Kommunen wurde beschlossen, in der nächsten Zeit eigene Mobilitätskonzepte zu erstellen, oder bestehende Konzepte entsprechend Fortzuschreiben/ zu ergänzen. Die heterogenen Strukturen im Rhein-Kreis Neuss, bezogen auf den Erarbeitungsstand der Mobilitätskonzepte, bieten das Potential einer intensiven interkommunalen Partizipation am Erarbeitungsprozess sowie die Möglichkeit zur Integration der Konzepte auf Kreisebene.

Für eine erfolgreiche Umsetzung des integrierten Mobilitätskonzeptes ist es notwendig, die betroffenen Stakeholder und Akteure bereits bei der Konzepterstellung einzubinden. In einem partizipativ gestalteten Prozess soll von Beginn an mit sämtlichen relevanten Stakeholdern und Akteuren ein Leitziel oder Leitbild entwickelt werden, woraus nachher einzelne Handlungsfelder mit Maßnahmen abgeleitet werden. Auf diese Weise soll das integrierte Mobilitätskonzept schrittweise verstetigt werden. Hierfür wird ausdrücklich angestrebt, dass nach der Ermittlung eines Leitziels oder eines Leitbildes und der Ableitung erster Handlungsfelder und Maßnahmen diese Zwischenergebnisse öffentlich präsentiert werden und das weitere Vorgehen mit den Bürgerinnen und Bürgern und anderen relevanten Stakeholdern öffentlich diskutiert und abgestimmt wird. Dadurch kann bereits frühzeitig eine breite Akzeptanz erreicht, eventuell auftretende Hemmnisse identifiziert und Lösungen und ihrer Überwindung entwickelt werden. Demnach soll in Zusammenarbeit mit den relevanten Mobilitätsakteuren und **Stakeholdern** in der Region u.a. Kreise, Städte und Gemeinden, Bürgerinnen und Bürger, Regionale Zweckverbände, VRS/VRR, Verkehrsgesellschaften und –unternehmen, Landesbetrieb, Interessenvereine / -verbände, Zukunftsnetz Mobilität, organisiertes Ehrenamt und Weiteren, ein integriertes Mobilitätskonzept für den Rhein-Kreis Neuss entwickelt werden, um eine zukunftsfähige, klimagerechte Neuausrichtung der Mobilität zu ermöglichen, in der die vielfältigen Mobilitätsbedürfnisse von Menschen und Unternehmen sowie die neuen infrastrukturellen Anforderungen durch Siedlungs- und Gewerbeflächengestaltung und –entwicklung berücksichtigt werden. Fokussiert werden soll im Kontext des Strukturwandels und des bis 2024 finalisierten Klimaschutzkonzeptes des Rhein-Kreises Neuss, die stärkere Vernetzung der verschiedenen Verkehrsträger und -mittel, die Einbeziehung neuer Beförderungsformen im öffentlichen Verkehr, die stärkere Integration von Individualverkehr, Radverkehr, öffentlichem Verkehr und Nahmobilität durch

Mobilitätsmanagement und Digitalisierung, Etablierung nachhaltiger Mobilität/Mobilitätsformen sowie Potentiale der Wasserstoffmobilität. Das Konzept soll einen konkreten Umsetzungs-, Zeit- und Kostenplan enthalten, landesweite Bezüge aufweisen sowie bislang nicht hinreichend bekannte und neue Informationen über Stakeholder- und Nutzerbedürfnisse und -erwartungen erheben bzw. vertiefen. Das integrierte Mobilitätskonzept soll zudem als strategische Entscheidungsgrundlage und Planungshilfe für zukünftige Aktivitäten dienen. Die Inhalte des Konzeptes sollen nicht nur landesweite/überregionale Bezüge aufweisen, sondern auch konkret auf die lokalen Besonderheiten des Kreises eingehen und Faktoren der **Nachhaltigkeit** (ökologisch, ökonomisch und sozial) einbeziehen.

Um die Wirksamkeit der im Konzept erarbeiteten und festgehaltenen Maßnahmen zu bewerten, sollen ein **Monitoring** und **Evaluation** Bestandteil des Prozesses sein. Dadurch können Maßnahmen auch während der Umsetzungsphase zielgerichtet optimiert werden, was die Wirksamkeit dieser potentiell erhöht. Durch die so implizierte Dynamik des Konzeptes und eine transparente Evaluation, können anschließend nicht nur Aussagen über Wirksamkeit und Erfolg einzelner Maßnahmen getroffen werden, sondern diese im Kontext des **Verstetigungsprozesses** klar kommuniziert werden und stützen somit die langfristige und nachhaltige Akzeptanz. Evaluationskriterien sollen bereits im Planungs- und Entwicklungsprozess des Konzeptes definiert und gegebenenfalls in einem gesonderten Evaluationskonzept festgehalten werden.

Da das integrierte Mobilitätskonzept nachhaltige klimafreundliche Mobilität in den Vordergrund stellen soll, zielt es ebenfalls darauf ab, die Verkehrsplanung auch unter dem Gesichtspunkt des Klimaschutzes weiterzuentwickeln und Maßnahmen zu initiieren, die die Attraktivität durch spezifisch ausgerichtetes Mobilitätsmanagement des Umweltverbundes und vor allem des Radverkehrs und alternativer Antriebs- und Mobilitätsformen stärken.

Der Rhein-Kreis Neuss strebt einen Einbezug der Öffentlichkeit und Stakeholdern in den Erstellungsprozess des integrierten Mobilitätskonzeptes durch z.B. Bürgerinnen und Bürger-**Workshops**, Umfragen, Multiplikatorinnen und Multiplikatoren, Zusammenarbeit mit lokalen Medien, Nutzung multimedialer Kommunikationsformen, Kampagnen, etc. an, der durch eine Öffentlichkeitsarbeit flankiert werden soll. Die begleitende Öffentlichkeitsarbeit dient sowohl der Information der breiten Öffentlichkeit über die Inhalte, Maßnahmen und Umsetzung des integrierten Mobilitätskonzeptes, als auch der Sensibilisierung und Mobilisierung der Bürgerinnen und Bürger. Die Öffentlichkeitsarbeit richtet sich nach einer zielgerichteten

Kommunikationsstrategie. Durch die Kommunikationsstrategie soll ein auf den regionalspezifischen Kontext zugeschnittenes Vorgehen erarbeitet werden, wie einerseits die Inhalte des integrierten Mobilitätskonzeptes in der Bevölkerung verbreitet und andererseits ein breiter Konsens und eine aktive Mitarbeit für die Umsetzung der entwickelten Maßnahmen erreicht werden können. Durch diese partizipative Planung und die aktive Vermarktung des integrierten Mobilitätskonzeptes soll die Wirksamkeit des Konzeptes und der beinhalteten Maßnahmen sichergestellt werden.

Mit dem Beitritt am 22.06.2022 zum **Zukunftsnetz Mobilität NRW** erhält der Rhein-Kreis Neuss somit weitere Unterstützung bei der Erstellung und Umsetzung eines (nachhaltigen) integrierten Mobilitätskonzeptes, der Etablierung eines kommunalen Mobilitätsmanagements und Maßnahmen. Denn das Zukunftsnetz Mobilität NRW ist ein landesweites, durch das Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen, gegründetes Netzwerk für Kommunen (Gemeinden, Städte und Kreise), dessen Zielsetzung und zentrale Aufgabe es ist, die Kommunen in der Ausgestaltung einer zukunftsfähigen, sicheren und nachhaltigen Mobilitätsentwicklung zu vernetzen und zu beraten.

Der Fördermittelantrag für die Anfertigung eines integrierten Mobilitätskonzeptes im Rahmen der Richtlinien zur Förderung der Vernetzten Mobilität und des Mobilitätsmanagements (FöRi-MM) wurde fristgerecht zum Stichtag am 01.06.2022, bei der zuständigen Bewilligungsbehörde, der Bezirksregierung Düsseldorf, eingereicht. Gefördert wird die Erstellung von integrierten, kommunalen oder regionalen Mobilitätskonzepten, die die stärkere Vernetzung der verschiedenen Verkehrsmittel, die Einbeziehung neuer Bedienungsformen im öffentlichen Verkehr, die Neuordnung oder Ergänzung der Innenstadtlogistik und/oder die stärkere Integration von Individualverkehr, öffentlichem Verkehr und Nahmobilität durch Mobilitätsmanagement oder Digitalisierung zum Gegenstand haben. Ebenso gefördert werden Studien, die der Gewinnung von bislang nicht vorliegenden und neuartigen Informationen über Nutzerbedürfnisse und Nutzererwartungen dienen. Des Weiteren können Studien zu Zukunftsfragen der Mobilität gefördert werden. Begleitende Evaluation und Öffentlichkeitsarbeit sind ebenfalls förderfähig. Für die Erstellung des integrierten Mobilitätskonzeptes wurde die maximale Fördersumme von 200.000€ beantragt.

Ab dem 01.07.2022 ist eine Überarbeitung der FöRi-MM in Kraft getreten. Inhaltliche Veränderungen beziehen sich unter anderem auf die Verschärfung der Kriterien für Mobilitätskonzepte durch die Berücksichtigung der **SUMP Kriterien** (Sustainable Urban Mobility Plans) für Personenverkehre und **SULP Kriterien** (Sustainable Urban Logistic Plans) für Güterverkehre.

Die **SUMP** Kriterien umfassen die Grundsätze und Leitlinien nachhaltiger urbaner Mobilitäts-Verkehrsentwicklungsplänen; **SULP** Kriterien demnach die Grundsätze nachhaltiger urbaner Logistikpläne. Die Leitlinien resultieren aus intensiven Beratungsprozessen mit professionellen Planern, Politikern und Stakeholdern aus einem sehr breit aufgestellten fachlichen Spektrum aus Europa. Nach offizieller **Definition** ist ein SUMP „[...] *ein strategischer Plan, um die Mobilitätsbedürfnisse von Menschen und Unternehmen in Städten und deren Umgebung für eine bessere Lebensqualität zu befriedigen. Er baut auf bestehenden Planungen, Partizipation und Evaluationsprinzipien*“ (Guidelines. Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan. January 2014 (revised foreword)). Er hat zum Ziel, sicherzustellen, dass allen Bürgerinnen und Bürgern Transportmöglichkeiten geboten werden, die die Erreichbarkeit von wichtigen Zielen und Dienstleistungen ermöglicht und zugleich die Sicherheit und den Schutz verbessert. Er soll die Luftverschmutzung, Lärmbelästigung, Treibhausgasemissionen und den Energieverbrauch reduzieren sowie die Effizienz und Kosteneffektivität erhöhen und letztlich zur Steigerung der Attraktivität und Qualität der urbanen Umwelt und der Stadt zum Nutzen der Bürgerinnen und Bürger, der Wirtschaft und der Gesellschaft als Ganzes beitragen. Zentrale Merkmale stellen dabei eine langfristige Vision und ein konkreter Zeit- und Umsetzungsplan, ein partizipativer Ansatz, eine ausgeglichene und integrierte Entwicklung aller Verkehrsträger, eine horizontale und vertikale Integration, eine Bewertung aktueller und zukünftiger Leistungsfähigkeit, ein regelmäßiges Monitoring und Berichterstattung und die Berücksichtigung externer Kosten für alle Verkehrsträger, dar. Eine Gegenüberstellung Traditioneller Verkehrsplanung und des Sustainable Urban Mobility Planning findet sich in folgender **Tabelle**.

| Traditionelle Verkehrsplanung | | Sustainable Urban Mobility Planning |
|--|--|--|
| Fokus auf dem Verkehr | | Fokus auf den Menschen |
| Primäres Verkehrsfluss und geschwindigkeit Ziel: – | | Primäre Ziele: Erreichbarkeit, Lebensqualität, Nachhaltigkeit, Wirtschaftlichkeit, soziale Gleichheit, Gesundheit, Umweltqualität |
| Fokus auf einzelnen Verkehrsträgern | | Ausgeglichene Entwicklung aller Verkehrsträger bei gleichzeitiger Verlagerung auf nachhaltige Verkehrsträger |
| Fokus auf Infrastruktur | | Integrierter Ansatz für kosteneffiziente Lösungen |

| | | |
|---|--|---|
| Sektorales Planungsdokument | | Sektorales Planungsdokument, das durchgängig mit anderen Politikbereichen verflochten ist (z.B. Flächennutzung, soziale Dienstleistungen, Gesundheitswesen, etc.) |
| Kurz- bis mittelfristige Planung | | Kurz-bis mittelfristige Planung, die in eine langfristige Vision und Strategie eingebunden ist |
| Hohe Bedeutung administrativer Grenzen | | Hohe Bedeutung funktionaler Abgrenzungen (Arbeitsmarktregionen) |
| Dominiert durch Verkehrsingenieure | | Interdisziplinäre Planungen |
| Expertenplanung | | Partizipative, transparente Planung, die relevante Akteure einbindet |
| Begrenzte Bewertung der Auswirkungen | | Intensive Evaluation der Auswirkungen und Gestaltung eines Lernprozesses |

Die Vorteile eines SUMP liegen vor allem in der Verbesserung der Lebensqualität, einer Kosteneinsparung, wodurch wirtschaftliche Vorteile entstehen, dem Beitrag zur Gesundheitsförderung und Umwelt- und Klimaschutz, einer verbesserten Erreichbarkeit durch multimodale (=Nutzung verschiedener, meist differenzierter Verkehrsmittel für reine Wegstrecke) Mobilität von „Tür zu Tür“ oder auch in dem hohen Level an öffentlicher Legitimierung durch den partizipativen Ansatz. Die Konzeption eines SUMP unterteilt sich in vier Phasen. In der ersten Phase findet eine Vorbereitung und Analyse statt. In der zweiten Phase folgt die Strategieentwicklung. Darauf folgt in der dritten Phase die Maßnahmenplanung. In der finalen vierten Phase erfolgen die Umsetzung und ein Monitoring (siehe auch **Abbildung 3**)



Dieses Symbol kennzeichnet Punkte, an denen politische Beteiligung während des SUMP-Prozesses erforderlich ist.

Abbildung 3 Schritte der nachhaltigen urbanen Mobilitätsplanung

Für nähere Informationen

European Platform on Sustainable Urban Mobility Plans

www.eltis.org/mobility-plans E-mail: enquiries@mobilityplans.eu

Mit der Neuerung der FöRi-MM zum 01.07.2022 wurden Kriterien für Mobilitätskonzepte durch die Berücksichtigung der **SUMP Kriterien** (Sustainable Urban Mobility Plans) für Personenverkehre verschärft. Zudem wird bei der Antragsstellung bei Landkreisen geprüft, ob kreisangehörige Kommunen bereits über ein den SUMP Kriterien entsprechendes Konzept über die FöRi-MM bekommen haben. Sollte dies der Fall sein so ist das Konzept in das Kreiskonzept zu integrieren. Im spezifischen Fall des Rhein-Kreises Neuss verfügt lediglich die kreisangehörige Gemeinde Rommerskirchen über ein über die FöRi-MM gefördertes Konzept, welches im Herbst 2022 voraussichtlich beschlossen wird. Zudem sollen dem Konzept, für welches die Förderung beantragt wurde, einen umfassenden Ansatz haben und keine isolierte Betrachtung einzelner Verkehrsmittel und/oder Ortsteilen beinhalten. Der Fördersatz der überarbeiteten Richtlinie beträgt weiterhin bis zu 80%, wobei die

zuwendungsfähigen Ausgaben und Förderung den Höchstbetrag von **1€ je Einwohner** (alte FöRi-MM) auf **1,50€ je Einwohner** angehoben wurden. Auch der Maximalbetrag der Förderung wurde von insgesamt **200.000€** auf maximal **300.000€** erhöht. Um die Übergangsphase der alten in die neue FöRi-MM reibungslos zu gestalten, entscheidet die Bewilligungsbehörde zu Gunsten der Antragstellenden.

Nach Rücksprache mit der Bezirksregierung werden die Förderanträge der FöRi-MM zurzeit gesichtet, eine erste Rückmeldung bezüglich des vom Rhein-Kreis Neuss eingereichten Förderantrags erfolgt voraussichtlich Ende August 2022.

Anlagen:

20220825_Anfrage MobilitätsAS_Mobilitätskonzept
Antrag_Mobilitätskonzept