

An die  
Mitglieder des Mobilitätsausschusses

**nachrichtlich:**

An die  
stv. Mitglieder des Mobilitätsausschusses  
und die Kreistagsabgeordneten,  
die nicht dem Mobilitätsausschuss angehören

An den Landrat und die Dezernenten

**Einladung  
zur 9. Sitzung  
des Mobilitätsausschusses**

**(XVII. Wahlperiode)**

**am Dienstag, dem 24.01.2023, um 17:00 Uhr**

GV, Zentrum, GV, Zentrum, Kreishaus Grevenbroich  
Kreissitzungssaal (1. Etage)

Auf der Schanze 4, 41515 Grevenbroich  
(Tel. 02181/601-2172)

Navigation: [www.rkn.nrw/TR814](http://www.rkn.nrw/TR814)

**TAGESORDNUNG:**

**Öffentlicher Teil:**

1. Feststellung der ordnungsgemäß erfolgten Einladung und der Beschlussfähigkeit
2. Verpflichtung von sachkundigen Mitgliedern des Mobilitätsausschusses
3. Zielnetz 2040  
Vorlage: 61/2198/XVII/2023
4. Kreisstraßen- und Radwegebauprogramm
- 4.1. Kreisstraßen- und Radwegebauprogramm 2023  
Vorlage: 66/2218/XVII/2023

- 4.2. Fortschreibung des Kreisstraßen- und Radewegebauprogramms für die Jahre 2024-2028  
Vorlage: 66/2222/XVII/2023
5. Bericht aus den Gremien des VRR und der KMN  
Vorlage: 61/2201/XVII/2023
6. Anträge
7. Mitteilungen
- 7.1. Sachstandsbericht zur Anschlussstelle Delrath / K 33n  
Vorlage: 66/2217/XVII/2023
- 7.2. Sachstandsbericht zum "Gesamtregionalen Radverkehrskonzept" Rheinisches Revier  
Vorlage: 61/2204/XVII/2023
8. Anfragen
- 8.1. Anfrage der Fraktionen SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN zum Sachstand des Mobilitätskonzepts des Rhein-Kreises Neuss



Erhard Demmer  
Vorsitz

Für die Vorbesprechungen stehen den Fraktionen in der Zeit von 16.00 - 17.00 Uhr folgende Räume im Sitzungsbereich des **Kreishauses Grevenbroich** zur Verfügung:

CDU-Fraktion:

Besprechungsraum V/VI

1. Etage

Navigation: [www.rkn.nrw/TR815](http://www.rkn.nrw/TR815)

SPD-Fraktion:

Besprechungsraum IV

Erdgeschoss

[www.rkn.nrw/TR809](http://www.rkn.nrw/TR809)

Fraktion Bündnis 90/Die Grünen:

Besprechungsraum Ideenschmiede I/II

Erdgeschoss

Navigation: [www.rkn.nrw/TR804](http://www.rkn.nrw/TR804)

FDP-Fraktion:

Besprechungsraum V/VI

1. Etage

Navigation: [www.rkn.nrw/TR815](http://www.rkn.nrw/TR815)

Fraktion UWG/FW RKN/Zentrum:

Besprechungsraum V/VI

Erdgeschoss

Navigation: [www.rkn.nrw/TR815](http://www.rkn.nrw/TR815)

Fraktion AfD:

Besprechungsraum IIIa

Erdgeschoss

Navigation: [www.rkn.nrw/TR824](http://www.rkn.nrw/TR824)

Parkplätze stehen in der Tiefgarage des Kreishauses Grevenbroich, Einfahrt "Am Ständehaus", zur Verfügung.

Es wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass das Parken auf dem Rondell vor dem Haupteingang des Kreishauses Grevenbroich nicht gestattet ist!

Rhein-Kreis Neuss

Neuss/Grevenbroich, 17.01.2023

61 - Amt für Entwicklungs- und Landschaftsplanung,  
Bauen und Wohnen

**rhein  
kreis  
neuss**

**Sitzungsvorlage-Nr. 61/2255/XVII/2023**

Gremium	Sitzungstermin	Behandlung
Mobilitätsausschuss	24.01.2023	öffentlich

**Tagesordnungspunkt:**

**Anfrage der Fraktionen von SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN zum Sachstand des Mobilitätskonzeptes des Rhein-Kreises Neuss**

**Vorbemerkung:**

Der Förderantrag für die Anfertigung eines integrierten Mobilitätskonzeptes im Rahmen der Richtlinien zur Förderung der Vernetzten Mobilität und des Mobilitätsmanagements (FöRi-MM) wurde durch die Bezirksregierung Düsseldorf am 12.12.2022 bewilligt. Ein Zuwendungsbescheid liegt seit dem 04.01.2023 vor.

Die Vergabeunterlagen sind in Finalisierung und in Abstimmung mit der Vergabestelle, sodass zeitnah ausgeschrieben werden kann.

**Sachverhalt:**

Auf die Anfrage der Kreistagsfraktionen von SPD und BÜNDNIS 90/ Die GRÜNEN (siehe **Anlage 1**) nimmt die Verwaltung wie folgt Stellung:

**Zu Punkt 1 Fokusberatung nachhaltige Mobilität:**

Der Abschlussbericht der „Fokusberatung zu nachhaltiger Mobilität im Rhein-Kreis Neuss“ aus 2021 ist als **Anlage 2** (siehe Sitzungsdienst-Session) angefügt.

**Zu Punkt 2 und 3 Beteiligungsschema zur Erarbeitung des integrierten Mobilitätskonzeptes:**

Die Erarbeitung des Konzeptes soll durch einen partizipativen und kooperativen Planungsansatz, in enger Abstimmung mit allen relevanten Akteuren, flankiert werden. Die Planung und Durchführung des Gesamtprozesses obliegt dem beauftragten Büro in

Abstimmung mit dem Kreis als Auftraggeber. Insgesamt können die Akteure, die in den Erarbeitungsprozess eingebunden werden sollen, in vier Gruppen aufgeteilt werden.

Die **erste Gruppe** besteht aus einer Kerngruppe der Kreisverwaltung, die über den Gesamtprozess einzubinden ist.

Die weiteren Akteursgruppen bilden den Kern des Multi-Stakeholder Governance Ansatzes. Die **zweite Akteursgruppe** ist die Koordinierungsgruppe, die eine übergeordnete koordinierende Funktion während des gesamten Projektverlaufes einnimmt. Die Koordinierungsgruppe der Arbeiten setzt sich aus den Vertretern der kreisangehörigen Städte und der Gemeinde sowie weiteren fachlichen Akteuren zusammen. Für die Koordinierungsgruppe sind Sitzungen vorgesehen, die durch das auftragnehmende Büro organisiert, vorbereitet, moderiert und protokolliert werden sollen.

Die **dritte Akteursgruppe** soll die Fachöffentlichkeit umfassen. Diese setzen sich unter anderem zum Beispiel aus den regionalen Vereinigungen und Verbänden, der Zukunftsagentur Rheinisches Revier, den Vertretern des VRS/VRR, go.Rheinland sowie weiterer Verkehrsgesellschaften und -unternehmen, den Interessensvereinen/-verbänden, dem Zukunftsnetz Mobilität NRW, dem organisierten Ehrenamt, Vertretern der AGFS, dem ADFC, der RadRegionRheinland, etc. zusammen.

Die **vierte Akteursgruppe** setzt sich aus den Bürgerinnen und Bürgern des Rhein-Kreises Neuss zusammen. Diese sollen aufgrund der Demographie und Geographie des Kreises primär über Onlinebeteiligungsformate beteiligt werden. Denkbar wären eine Kombination aus Umfragen und interaktiven Karten zur Einreichung auch von standortspezifischen Ideen, Anmerkungen und/oder Kritiken.

Die Politik wird wie in der Kreisordnung vorgesehen, über den Mobilitätsausschuss beteiligt. Der Kreisausschuss beschließt das Konzept nach Vorberatung durch den Mobilitätsausschuss.

Die Beteiligung der vier Akteursgruppen wird in der als **Anlage 3** beigefügten Abbildung *Projektmanagement und Governance* skizziert.

#### **Zu Punkt 4 Analyse des Mobilitätsverhaltens:**

In Bezug auf den deutlichen Kosten- und Zeitfaktor ist eine quantitative Primärdatenerhebung im Analyseprozess der Erstellung des integrierten Mobilitätskonzeptes nicht geplant.

Im Rahmen des ersten Arbeitspaketes der Erstellung des integrierten Mobilitätskonzeptes werden zunächst bestehende Grundlagen erarbeitet bzw. zusammengefasst und analysiert. Zur Charakterisierung des Planungsraumes und Festlegung des Planungskontextes kann auf zahlreiche verfügbare Informationen, Strategien und konzeptionelle Überlegungen und Ausarbeitungen zurückgegriffen werden. In diesem Zusammenhang ist die Auswertung der

---

bestehenden Planungsgrundlagen und Konzeptionen hinsichtlich der mobilitätsrelevanten Themen und die Integration dieser Auswertung in die Beschreibung des Planungsraumes ein wichtiger Schritt für die weitere Konzepterstellung und somit dieses ersten Arbeitspaketes. Dabei sollen insbesondere folgende Themen und Punkte aufgegriffen werden:

- Zusammenstellung und Auswertung relevanter Planungsgrundlagen (z. B. Nahverkehrspläne der SPNV/ÖPNV Aufgabenträger, Bedarfsplanung vom Bund und Land, Gesamtregionales Radverkehrskonzept Rheinisches Revier, Handbuch für Mobilstationen des VRR, Schnellbuskonzeption VRR, Grundlagenuntersuchung Mobilität/Agglomerationskonzept/-programm der Region Köln/Bonn, etc.)
- Bestandsanalyse bestehender lokaler, regionaler und überregionaler Konzeptionen (z. B. Mobilitätskonzepte der kreisangehörigen Städte und Gemeinde, Mobilitätsstrategie des Rheinischen Reviers, SPNV Zielnetz 2040, etc.)

Auch über den Einbezug der Bürgerinnen und Bürger des Rhein-Kreises Neuss erfolgt eine qualitative Erhebung und Darstellung der Mobilitätssituation.

**Anlagen:**

Anfrage\_MobilitätsAS\_Mobilitätskonzept\_v.\_16.01.2023\_(Anlage\_1)

Fokusberatung\_RKN\_Abschlussbericht\_(Anlage\_2)

Projektmanagement\_und\_Governance\_(Anlage\_3)

An den Vorsitzenden des Mobilitätsausschusses  
Herr Erhard Demmer  
Kreisverwaltung  
41460 Neuss

Montag, 16. Januar 2023

### Sitzung des Mobilitätsausschusses am 24.01.2023

#### Anfrage zum Sachstand des Mobilitätskonzepts des Rhein-Kreises Neuss

Sehr geehrter Herr Demmer,

die Kreistagsfraktionen von BÜNDNIS 90/ Die GRÜNEN und SPD bitten Sie, folgende Anfrage zum weiteren Vorgehen bezüglich des Mobilitätskonzepts des Rhein-Kreises Neuss vonseiten der Kreistagsverwaltung schriftlich beantworten zu lassen:

- In der Sitzung des Planungs-, Klimaschutz- und Umweltausschusses vom 10.6.2021 wurde der Abschlussbericht „Fokusberatung zu nachhaltiger Mobilität im Rhein-Kreis Neuss“ vonseiten des Unternehmens „Energienlenker“ vorgestellt. Wir bitten die Verwaltung darum, dem Mobilitätsausschuss das Gutachten zur Verfügung zu stellen.
- Der Rhein-Kreis Neuss beabsichtigt ein integriertes Mobilitätskonzept zu erarbeiten. Laut SUMP-Richtlinien der EU soll während der Planungsprozesse ein breites Spektrum an Bürger\*innen und Interessenvertreter\*innen einbezogen werden. Neben einem **SUMP-Kernteam** aus den Reihen der Verwaltung soll auch ein **Lenkungskreis** aus wichtigen Politiker\*innen und anderen wichtigen Interessenträger\*innen eingerichtet werden. (European Platform on Sustainable Urban Mobility Plans/[The SUMP Concept | Eltis](#). Leitlinien für nachhaltige urbane Mobilitätspläne [2. Ausgabe], S. 46) Der Rhein-Kreis Neuss plant, verschiedene Akteure wie kommunale Vertreter, die Wirtschaft und die Bürgerschaft miteinzubeziehen und bekennt sich zum Grundsatz der Multistakeholder Governance. Wir bitten die Verwaltung darzulegen, wie die Beteiligung wichtiger gesellschaftlicher Akteure ausgestaltet werden soll und welche Arbeitsstrukturen bisher etabliert wurden.
- Inwiefern werden zivilgesellschaftliche Stakeholder und Parteien an der Erarbeitung der Leitideen, der Ziele und Strategien beteiligt?

- Am Anfang des Planungsprozesses steht eine Analyse des Mobilitätsverhaltens. Plant der Rhein-Kreis Neuss, eine Haushaltsbefragung durchzuführen, sollen Verkehrszählungen stattfinden oder woher bekommt die Verwaltung die Basisdaten für die Erarbeitung?

Vielen Dank für die Beantwortung der Fragen.

Mit freundlichen Grüßen



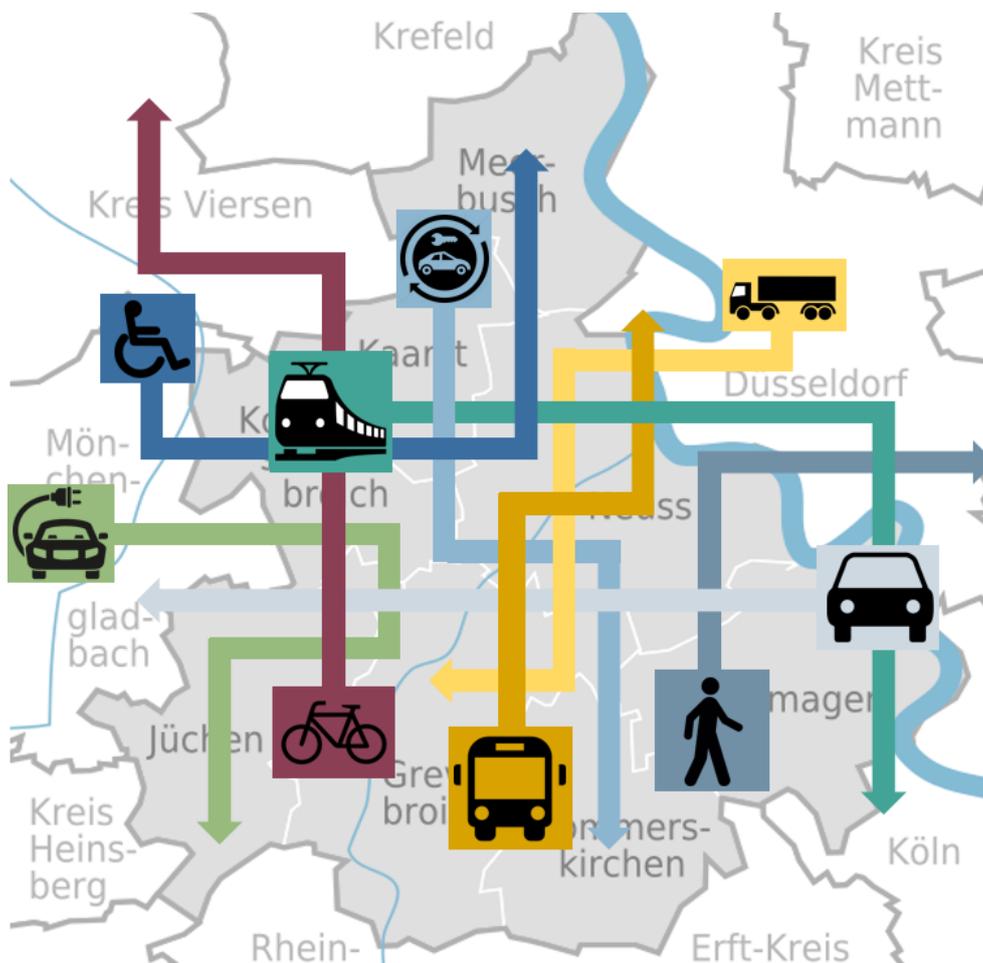
Swenja Krüppel  
Fraktionsvorsitzende (GRÜNE)



Udo Bartsch  
Fraktionsvorsitzender (SPD)

gez. Birgit Wollbold  
Sachkundige Bürgerin (GRÜNE)

# Fokusberatung zu nachhaltiger Mobilität im Rhein-Kreis Neuss



Stand:  
30.04.2021

# INHALTSVERZEICHNIS

<b>Abbildungsverzeichnis .....</b>	<b>2</b>
<b>Tabellenverzeichnis .....</b>	<b>2</b>
<b>1. Ausgangslage .....</b>	<b>3</b>
<b>2. Analyse des Ist-Zustands .....</b>	<b>5</b>
2.1    Mobilitätsangebote und verkehrliche Infrastruktur .....	5
2.2    Aktuelle Vorhaben zu nachhaltiger Mobilität.....	7
2.3    Modal Split.....	9
<b>3. Partizipationsprozess &amp; Ergebnisse.....</b>	<b>15</b>
3.1    Initiales Themenscreening.....	16
3.2    Projektworkshops .....	18
3.3    Kommunal Dialoge.....	19
<b>4. Konzeption des Soll-Zustands .....</b>	<b>22</b>
<b>5. Empfehlung der Fördermaßnahme .....</b>	<b>25</b>
<b>6. Zusammenfassung.....</b>	<b>27</b>
<b>Quellenverzeichnis.....</b>	<b>29</b>
<b>Anhang.....</b>	<b>30</b>

## ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1: Kommunen des Rhein-Kreis Neuss.....	3
Abbildung 2: Flächen nach Nutzungsarten am 31.12.2019 .....	4
Abbildung 3: Modal Split im Rhein-Kreis Neuss .....	9
Abbildung 4: Modal Split Daten der Kommunen im Rhein-Kreis Neuss .....	10
Abbildung 5: Verkehrsmittelwahl nach Wegelänge und Wegezwecke .....	10
Abbildung 6: Verkehrsmittelwahl nach Entfernungsklassen im Rhein-Kreis Neuss.....	11
Abbildung 7: Gemittelte Verkehrsmittelwahl nach Entfernungsklassen für alle Mittelzentren mit flacher Topografie .....	12
Abbildung 8: Nutzerzahlen alternativer Verkehrsmittel im Rhein-Kreis Neuss .....	14
Abbildung 9: Bewertung der nachhaltigen Gestaltung der gegenwärtigen Mobilität .....	16
Abbildung 10: Kumulierte Bewertung der Relevanz von Verkehrsmitteln in den Kommunen. 17	
Abbildung 11: Kumulierte zukünftige Wichtigkeit einzelner Verkehrsmittel bzgl. nachhaltiger Mobilität .....	23
Abbildung 12: Kumulierte Wichtigkeit von Verkehrsmitteln für die Maßnahmenentwicklung. 23	

## TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle 1: Gegenüberstellung der Anteile des MIV auf verschiedenen Wegestrecken (in Prozent) .....	12
Tabelle 2: Gegenüberstellung der Anteile des Radverkehrs auf verschiedenen Wegestrecken (in Prozent).....	13
Tabelle 3: Allgemeine Kennzahlen hinsichtlich der Mobilität im Rhein-Kreis Neuss.....	15
Tabelle 4: Themenbereiche mit Verbesserungspotenzial hinsichtlich nachhaltiger Mobilität ..	18
Tabelle 5: Handlungsbedarfe im Themenfeld Fußverkehr .....	20
Tabelle 6: Handlungsbedarfe im Themenfeld Radverkehr .....	20
Tabelle 7: Handlungsbedarfe im Themenfeld ÖPNV / SPNV.....	21
Tabelle 8: Handlungsbedarfe im Themenfeld nachhaltiger MIV.....	21
Tabelle 9: Handlungsbedarfe im Themenbereich alternative Mobilität .....	22
Tabelle 10: Priorisierung der konkreten Umsetzungsmaßnahme .....	24

## 1. AUSGANGSLAGE

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.

Das Rheinische Revier, dem der Rhein-Kreis aufgrund seiner geographischen Lage angehört, durchlebt gegenwärtig einen immensen Strukturwandel. Diesen Wandel gilt es als Chance zu verstehen, um sich zukünftig in Bezug auf Nachhaltigkeit und Klimaschutz stärker zu positionieren und seine Aktivitäten in diesen Bereichen zu intensivieren. Der Themenbereich nachhaltige Mobilität spielt für den Rhein-Kreis Neuss eine bedeutende Rolle. Die Fokusberatung zu nachhaltiger Mobilität dient vor diesem Hintergrund einer systematischen und proaktiven Zielerreichung. Diesbezüglich werden weiterführend Handlungsempfehlungen formuliert und mögliche Projekte gemeinschaftlich entwickelt. Zudem ist die Realisierung eines Projektes, das erklärte Ziel.

Der Rhein-Kreis Neuss befindet sich im Bereich des linken Niederrheins im Westen des Bundeslandes Nordrhein-Westfalen im Städtedreieck der Oberzentren Düsseldorf-Köln-Mönchengladbach. Als Teil des Rheinischen Reviers und auch als Teil der Metropolregion Rheinland grenzt der Landkreis von Norden aus im Uhrzeigersinn gesehen an die kreisfreien Städte Krefeld, Duisburg, Düsseldorf, den Kreis Mettmann, die Stadt Köln, den Rhein-Erft-Kreis, die Kreise Düren und Heinsberg, die Stadt Mönchengladbach sowie den Kreis Viersen.



Abbildung 1: Kommunen des Rhein-Kreis Neuss  
[Caritas 2021]

Dem Rhein-Kreis Neuss gehören sieben Städte und eine Gemeinde an. Dabei handelt es sich um die Städte Dormagen, Grevenbroich, Jüchen, Kaarst, Korschenbroich, Meerbusch, Neuss sowie um die Gemeinde Rommerskirchen (vgl. Abbildung 1). Insgesamt leben im Kreis 451.766 Menschen (Stand 30.06.2020) auf einer Fläche von 576,52 km<sup>2</sup>. Dies entspricht einer Bevölkerungsdichte von 783,61 Einwohner je km<sup>2</sup>. Wenngleich die Bevölkerungsdichte im Vergleich zu den angrenzenden, kreisfreien Städten niedrig ausfällt, so ist sie analog zum Landesdurchschnitt Nordrhein-Westfalens (526 EW/km<sup>2</sup>) vergleichsweise hoch. Der Rhein-Kreis Neuss ist gegenüber dem Regierungsbezirk Düsseldorf und auch gegenüber dem Landesdurchschnitt Nordrhein-Westfalens durch eine große Anzahl landwirtschaftlich genutzter Flächen gekennzeichnet (vgl. Abbildung 2).

In Summe handelt es sich bei dem Kreis um einen sowohl verdichteten und urbanen als auch in Teilen ländlich geprägten Raum unweit der Ballungszentren Nordrhein-Westfalens. Gleichmaßen wird durch die Raumkategorisierung durch das Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (Karte im Anhang) deutlich, dass den Kommunen im großen Teil die gleiche Grundlage hinsichtlich des Verkehrsraumes zugrunde liegt. Denn lediglich die Stadt Neuss sticht als Regiopole bzw. Großstadt hervor, wohingegen die weiteren Kommunen des Kreises durchweg als Mittelstädte innerhalb einer städtischen Region eingestuft werden.

### Flächen am 31.12.2019 nach Nutzungsarten (in Prozent)

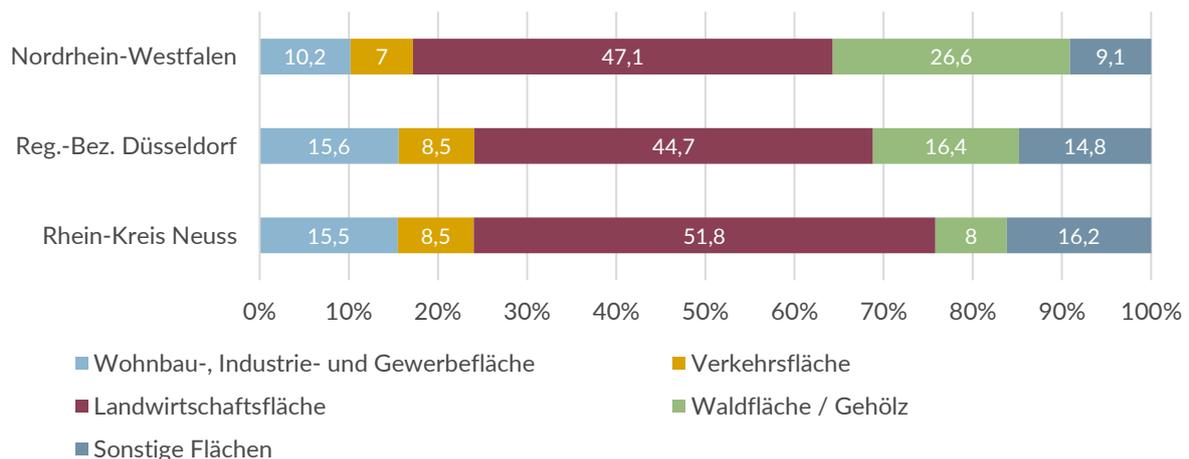


Abbildung 2: Flächen nach Nutzungsarten am 31.12.2019  
[eigene Darstellung nach IT.NRW 2020]

Der Rhein-Kreis Neuss steht weitreichenden Veränderungsprozessen gegenüber. Neben der positiven Gestaltung des Strukturwandels gilt es auch dem Klimawandel entgegenzuwirken. Die Fokusberatung zu nachhaltiger Mobilität im Rhein-Kreis Neuss hat vor diesem Hintergrund die Entwicklung von gemeinsamen Leitideen zum Ziel, sodass eine Entscheidungsgrundlage für eine nachhaltige Gestaltung der Mobilität im Kreis entwickelt wird.

## 2. ANALYSE DES IST-ZUSTANDS

Die Analyse des Ist-Zustands fungiert zugleich als Bestandsanalyse. Im Kontext wird nachfolgend ein Kurzüberblick zu Mobilitätsangeboten und der verkehrlichen Infrastruktur im Rhein-Kreis Neuss gegeben sowie aktuell laufende Vorhaben hinsichtlich des Themenschwerpunkts der nachhaltigen Mobilität betrachtet. Hierfür wird der Modal Split als wesentliche Kennzahl zur Charakterisierung der gegenwärtigen Mobilität hinzugezogen. Den Abschluss der Analyse des Ist-Zustands bilden Erkenntnisse aus dem bereits durchgeführten Themenscreening.

### 2.1 Mobilitätsangebote und verkehrliche Infrastruktur

Im Bereich der verkehrlichen Infrastruktur ist der Rhein-Kreis Neuss über zahlreiche Bundesautobahnen und Bundesstraßen an das klassifizierte Straßennetz angebunden. Innerhalb des Kreisgebietes besteht Anschluss an die A44, die A46, die A52 und die A57. Die Autobahnen bieten Anschlussmöglichkeiten in alle Himmelsrichtungen. Die A57 verläuft nahezu parallel zum Rhein im Osten des Kreisgebietes und ermöglicht insbesondere Anschluss in Nord-Süd-Richtung (Krefeld-Köln). Die A46 kreuzt das Kreisgebiet in nordöstlich-südwestlicher-Richtung. Das Netz der Bundesautobahnen wird durch Bundesstraßen ergänzt. Dies sind die B9, die B59, die B230 und die B477. Bei Betrachtung des überregionalen Straßenverkehrsnetzes im Rhein-Kreis Neuss ist auffällig, dass dieses sehr stark auf die Stadt Neuss und weiterführend in Richtung Düsseldorf ausgerichtet ist. Grundsätzlich verdeutlicht die straßengebundene Verkehrsinfrastruktur die Verknüpfungen des Kreises mit dem Umland.

Bezüglich der schienengebundenen Infrastruktur ist der Rhein-Kreis mit sechs Regionalexpress-Linien, zwei Regionalbahn-Linien und drei S-Bahn-Linien gut angebunden und mindestens alle kreisangehörigen Kommunen verfügen über einen SPNV-Haltepunkt. Die Hauptstrecken sind dabei die Verbindungen Köln - Düsseldorf (RE6, RE7, S11) mit Halt in Neuss und Dormagen sowie Düsseldorf - Mönchengladbach (RE4, RE13, S8) mit Halt in Neuss. Zu den Hauptverkehrszeiten halten Regionalexpress-Linien zudem vereinzelt in Korschenbroich, Kaarst und Büttingen. Der RE7 verkehrt von Neuss weiter in Richtung Krefeld und hält dabei in Meerbusch-Osterath. Auf der Strecke Krefeld - Düsseldorf verkehrt zudem der RE10, welcher ebenfalls in Meerbusch-Osterath hält.

Neben diesen Hauptverkehrsachsen wird das Kreisgebiet durch den RE8 und die RB27 auf der Strecke Köln-Ehrenfeld-Rheydt Hbf.-Mönchengladbach Hbf., mit Halt in Rommerskirchen, Grevenbroich und Jüchen, erschlossen. In Grevenbroich besteht zudem Anschluss an die RB39 (Bedburg-Düsseldorf). Den Kaarster Bahnhof mit Düsseldorf verbindet zudem die S28 mit mehreren Halten im Kreisgebiet (vgl. Anhang).

Zusätzlich zu dem schienengebundenen und regionalem ÖPNV existiert im Rhein-Kreis Neuss ein lokaler ÖPNV in Form von Stadt- und Straßenbahnen sowie in Form von Bus- und Bürgerbusverkehr. In Summe werden somit vier Stadtbahn-Linien, eine Straßenbahn-Linie, 79 Buslinien und zehn weitere Bürgerbus- oder AST-Linien angeboten. Die Bereitstellung dieses Angebots erfolgt durch eine Vielzahl verschiedener Anbieter.

Neben diesen klassischen Formen der Mobilität bieten die Stadtwerke Neuss seit Mitte 2020 ein eigenständiges E-Carsharing an. Carsharing bietet eine zeitliche und räumlich flexible Möglichkeit zur Anmietung von Pkw, ohne sich selbst einen Pkw anschaffen zu müssen. Carsharing ist zudem flächensparend, da weniger Parkflächen im öffentlichen Raum durch nicht genutzte Fahrzeuge blockiert werden. Bei stationsgebundenen Angeboten (wie in Neuss) erfolgen Ausleihe und Rückgabe des Fahrzeugs an einer festen Carsharing-Station. Dort ist auch die entsprechende Ladeinfrastruktur für die E-Fahrzeuge vorhanden. Gegenwärtig umfasst der Fahrzeugpool vier Fahrzeuge des Typs Renault-Zoe-E, die im Neusser Stadtgebiet an Mobilstationen stationiert sind.

Die Nutzung dieser Fahrzeuge ist nach vorheriger Anmeldung und zu flexiblen Preisen der breiten Bevölkerung möglich, wobei Energiekunden der Stadtwerke Neuss von besonders attraktiven Konditionen profitieren. Das Angebot soll in Zukunft um weitere Fahrzeuge und auch um E-Roller sowie E-Bikes ergänzt werden. Zudem sind Kooperationen mit Vereinen etc. geplant, sodass die Stationsanzahl mit entsprechender Ladeinfrastruktur ausgebaut werden kann (vgl. Stadt Neuss 2020).

Ein weiteres, beliebtes Verkehrsmittel ist das Fahrrad / E-Bike / Pedelec. Der Rhein-Kreis Neuss ist aufgrund seiner flachen Topografie eine beliebte Destination für Fahrradtouristen. Eine Vielzahl verschiedener Akteure in der Region hat gemeinsam das Projekt #RadLustNiederrhein ins Leben gerufen. Für (kulturinteressierte) Radfahrer wurde eine knapp 200 Kilometer lange Erlebnisreise durch urbane Destinationen mit kulturellen und landschaftlichen Hotspots am linken Niederrhein geschaffen (vgl. Neuss Marketing 2021). Weitere (touristische) Radrouten im Rhein-Kreis Neuss sind u. a.:

- ▶ Rheinradweg
- ▶ Nordkanal-Route
- ▶ Erft-Radweg

## 2.2 Aktuelle Vorhaben zu nachhaltiger Mobilität

Eines der zentralen Planwerke hinsichtlich der Mobilität im Rhein-Kreis Neuss ist der Nahverkehrsplan (NVP) aus dem Jahr 2018. Der NVP für den Rhein-Kreis Neuss formuliert vier wesentliche Leitziele der Nahverkehrsplanung im Kreisgebiet, welche es an dieser Stelle zu berücksichtigen gilt:

- ▶ Sicherung der ÖPNV-Mobilität
- ▶ Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV
- ▶ Steigerung der Wirtschaftlichkeit des ÖPNV
- ▶ Verzahnung von regionalem und lokalem ÖPNV

Der Nahverkehrsplan formuliert zudem Qualitätsziele in den Bereichen Erschließungsqualität, Verbindungsqualität, Betriebszeiten, Angebotsqualität, Haltestellenausstattung, Fahrzeugausrüstung und hinsichtlich des allgemeinen Betriebs. Diese Angaben dienen als Leitziele der Entwicklung des Nahverkehrs im Rhein-Kreis Neuss. Ergänzend zum ÖPNV gilt es zudem (laufende) Maßnahmen / Umsetzungen in den Bereichen der verknüpften Mobilität (Inter- & Multimodalität), sowie in den Bereichen des Fuß- und Radverkehrs zu berücksichtigen.

### ▶ Verknüpfte Mobilität

- **Mobilstationen:** Mit dem Ziel den zunehmend multimodalen Verkehrsverhalten der NutzerInnen zu entsprechen, hat der VRR ein Gutachten zur Weiterentwicklung von Haltestellen zu Mobilstationen durchgeführt. Laut Gutachten weisen 17 Haltestellen ein hohes Potenzial zur Umgestaltung auf.
- **Radstationen:** Im Kreisgebiet existieren gegenwärtig vier Radstationen. An diesen Stationen ist sowohl der Umstieg auf ein anderes Verkehrsmittel als auch das sichere Parken (Fahrradparkhaus) möglich. An einigen Radstationen werden zudem Service-Leistungen rund um das Fahrrad angeboten.

### ▶ Radverkehrsinfrastruktur

- **Radwegeneu- und -ausbau:** Neben der „Fietsallee am Nordkanal“ sollen auch weitere Strecken im Kreisgebiet aufgewertet werden. Im Bereich des Radwegeneubaus soll diesbezüglich u. a. entlang der Kreisstraße 42 ein Radweg gebaut werden, um eine vorhandene Lücke zwischen der L32 und dem Ortsausgang von Lüttenglehn zu schließen. Weitere Ausbau- und Neubaumaßnahmen sind vorgesehen.

- **Gesamtregionales Radwegenetz im Rheinischen Revier:** Aktuell befindet sich durch den Zweckverband Nachfolgelandschaft Garzweiler ein Radverkehrskonzept in Arbeit, worin die regionalen Radverkehrsachsen im gesamten Rheinischen Revier anhand einer Verknüpfung der Zentren gestärkt werden sollen. Die Fertigstellung ist für Ende 2021 angesetzt.
- **Radschnellweg Neuss-Düsseldorf-Langenfeld / Monheim:** Für die Region Düsseldorf sind zwei Radschnellwegeverbindungen geplant. Bei der hier genannten Verbindung handelt es sich um die südliche Verbindung, welche die genannten Zentren zukünftig auf einer Länge von ca. 30 km miteinander verbinden soll.
- ▶ **Fußverkehrsinfrastruktur:**
  - **Allgemeine Maßnahmen:** Fußgänger sind in aller Regel die schwächsten Verkehrsteilnehmer. Trotzdem bedarf es für das Zufußgehen keines Verkehrsmittels, sodass diese Fortbewegungsform grundsätzlich jedem zur Verfügung steht. Aus diesem Grund haben die kreisangehörigen Kommunen bereits Maßnahmen durchgeführt. Beispielsweise wurden zur Sicherung des Fußverkehrs teilweise Kopfsteinpflaster zurückgebaut oder es wurden zusätzliche Querungshilfen geschaffen
- ▶ **Sonstige Maßnahmen:**
  - **Konzeptionelle Planungen:** In einigen Kommunen sind bereits kommunale Konzepte hinsichtlich der nachhaltigen Gestaltung des Radverkehrs (u. a. Dormagen und Meerbusch) oder zur ganzheitlichen Mobilität (Klimaschutz- / Mobilitätskonzept Kaarst) entwickelt worden.
  - **Öffentlichkeitsarbeit:** Sowohl der Rhein-Kreis Neuss als auch die Kommunen betreiben Öffentlichkeitsarbeit, um das Themenfeld der nachhaltigen Mobilität bekannter zu machen und um die Bevölkerung zur Nutzung alternativer und nachhaltiger Verkehrsmittel zu animieren (bspw. Stadtradeln, Radlust Niederrhein etc.)
  - **AGFS Mitgliedschaft:** Sowohl der Kreis als auch die kreisangehörigen Städte Grevenbroich, Dormagen, Meerbusch und Neuss sowie die Gemeinde Rommerskirchen sind Mitglied in der Arbeitsgemeinschaft der fußgänger- und fahrradfreundlichen Städte und Landkreise in Nordrhein-Westfalen.

### 2.3 Modal Split

Der Modal Split ist ein eine wesentliche Kenngröße, um die Zusammensetzung des Verkehrs zu beschreiben und um die Aufteilung der Verkehrsnachfrage auf verschiedene Verkehrsmittel darzustellen. Um Rückschlüsse auf das Verkehrsverhalten der Bevölkerung im Rhein-Kreis Neuss ziehen zu können, wird nachfolgend eine Studie zur Mobilität der TU Dresden, welche aus dem Jahr 2013 stammt, genutzt.

Nachfolgend werden die Modal Split Daten je Kommune des Rhein-Kreis Neuss vorgestellt. Anschließend daran folgt eine Gegenüberstellung der Modal Split Daten einzelner Kommunen (sofern vorhanden), sowie eine Gegenüberstellung wesentlicher Daten und Fakten zur Mobilität im Rhein-Kreis.

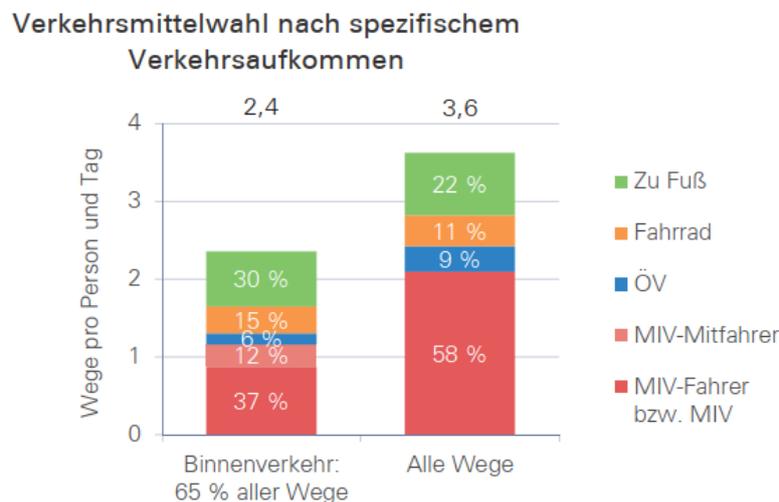


Abbildung 3: Modal Split im Rhein-Kreis Neuss [TU Dresden 2013a]

Dem Modal Split ist zu entnehmen, dass die Bevölkerung des Rhein-Kreis Neuss an einem normalen Werktag im Durchschnitt 3,6 Wege unternimmt. Für alle Wege nutzen die BewohnerInnen des Kreises zu 58 % den MIV. Die übrigen 42 % verteilen sich auf die Verkehrsmittel des Umweltverbunds (22 % zu Fuß, 11 % Fahrrad, 9 % ÖV). Während die Anteile des Fußverkehrs hoch sind, so sind die Anteile des Radverkehrs, trotz der topographisch günstigen Bedingungen, gering. Wie zu erwarten, nehmen die Verkehrsträger der Nahmobilität (Fuß & Fahrrad) bei Fahrten innerhalb des Kreisgebietes eine größere Rolle ein, sodass sie für fast die Hälfte aller Binnenfahrten aufkommen.

Nachfolgende *Abbildung 4* stellt die Modal Split Daten des Kreises und die der einzelnen Kommunen gegenüber. Dieser Gegenüberstellung ist zu entnehmen, dass sich die Daten je Kommune nur in geringfügigem Maße unterscheiden. Insgesamt stellt der kreisweite Modal Split somit ein gutes Abbild der Mobilität im gesamten Kreisgebiet dar.

## Verkehrsmittelwahl nach spezifischem Verkehrsaufkommen für alle Wege

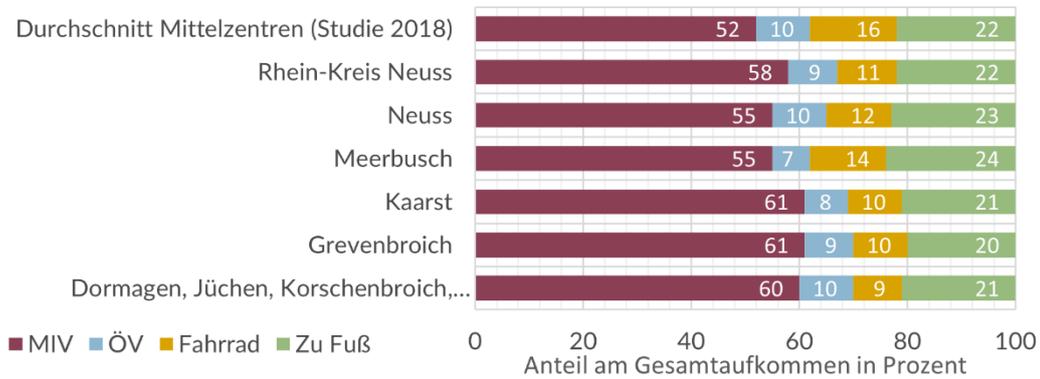
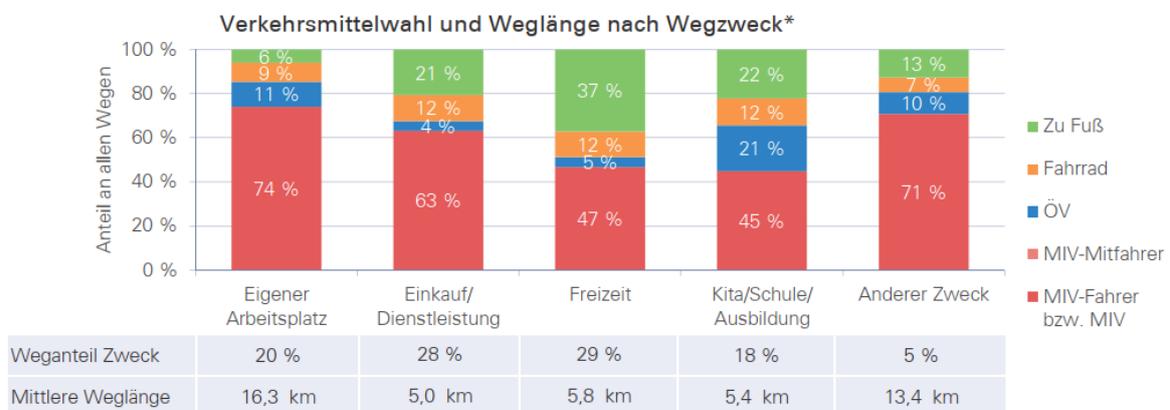


Abbildung 4: Modal Split Daten der Kommunen im Rhein-Kreis Neuss [eigene Darstellung nach TU Dresden 2013a-f & TU Dresden 2018]

Zusätzlich, zu den raumbezogenen Daten des Rhein-Kreis Neuss, liegen Durchschnittswerte des Raumtyps ‚Mittelzentrum mit flacher Topografie‘ (2018) vor. Da in der Erhebung des Jahres 2013 kein Vergleichswert vorlag, wurde die spätere Ausarbeitung des Jahres 2018 herangezogen. Im Vergleich zu diesen Zahlen ist zu erkennen, dass der Anteil des MIV im Rhein-Kreis Neuss um etwa 6 % erhöht ist. Während die Anteile des Zufußgehens und des Öffentlichen Verkehrs im Rhein-Kreis dem Durchschnitt entsprechen, ist der Anteil des Radverkehrs um ca. 5 % reduziert. Demzufolge ist davon auszugehen, dass der Nutzung des eigenen Pkw eine überdurchschnittlich hohe Bedeutung zukommt, wohingegen der Radverkehr im Vergleich geringfügig unterdurchschnittlich genutzt wird.

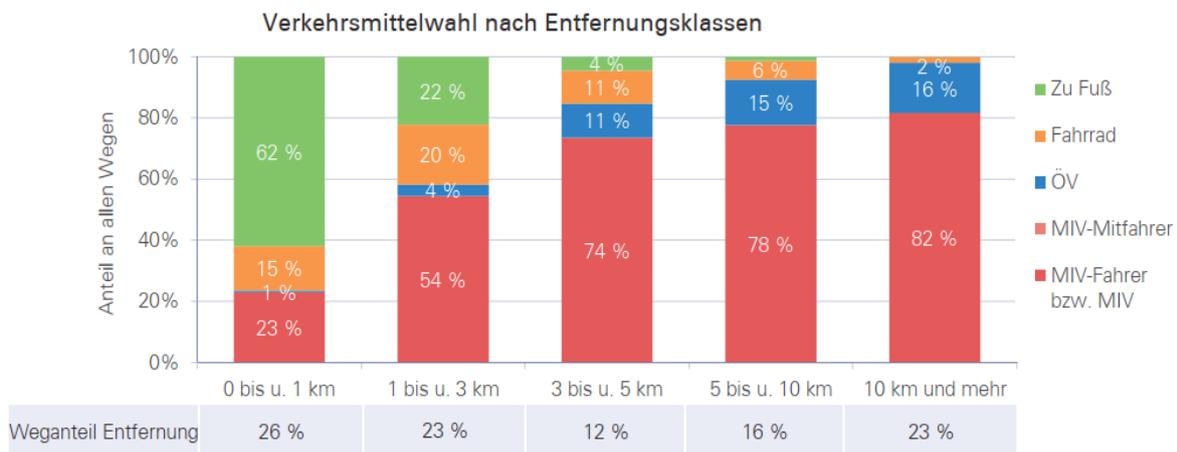
Weiterhin sind anhand der raumbezogenen Daten des Rhein-Kreis Neuss zusätzliche Differenzierungen hinsichtlich des Mobilitätsverhaltens der Bevölkerung möglich. Einen Überblick der Verkehrsmittelwahl nach Wegelänge und Wegezweck gibt *Abbildung 5*.



\*Hinweis: Wegen zur eigenen Wohnung wurde der Zweck der vorangegangenen Aktivität zugeordnet.

Abbildung 5: Verkehrsmittelwahl nach Wegelänge und Wegezwecke [TU Dresden 2013a]

Insgesamt ist auffällig, dass sich die Verkehrsmittelwahl hinsichtlich des Wegezwecks teilweise massiv unterscheiden. Während nur 6 % aller Wege zum eigenen Arbeitsplatz zu Fuß zurückgelegt werden, sind es in der Freizeit mehr als fünfmal so viele Wege (37 %). Auffällig ist zudem, dass insbesondere für den Wegezweck Kita / Ausbildung / Schule der Öffentliche Verkehr für 21 % aller Wege genutzt wird. Im Vergleich zu allen anderen Wegezwecken ist die Nutzung dieses Verkehrsmittels für diesen Wegezweck deutlich erhöht. Dies lässt sich mitunter dadurch begründen, dass SchülerInnen und Auszubildende oftmals entweder keinen Pkw zur Verfügung haben oder nicht das notwendige Alter zum Führen eines solchen Kraftfahrzeugs erreicht haben. Für eine nachhaltige Gestaltung der Mobilität im Rhein-Kreis Neuss verdeutlichen diese Daten, dass sowohl die Attraktivität des Fahrrades für den Arbeitsweg als auch die des ÖPNV erhöht werden müssen. Insbesondere der ÖPNV sollte für die Bevölkerungsgruppen, die auf dieses Verkehrsmittel angewiesen sind, in qualitativer Form bereitgestellt werden.

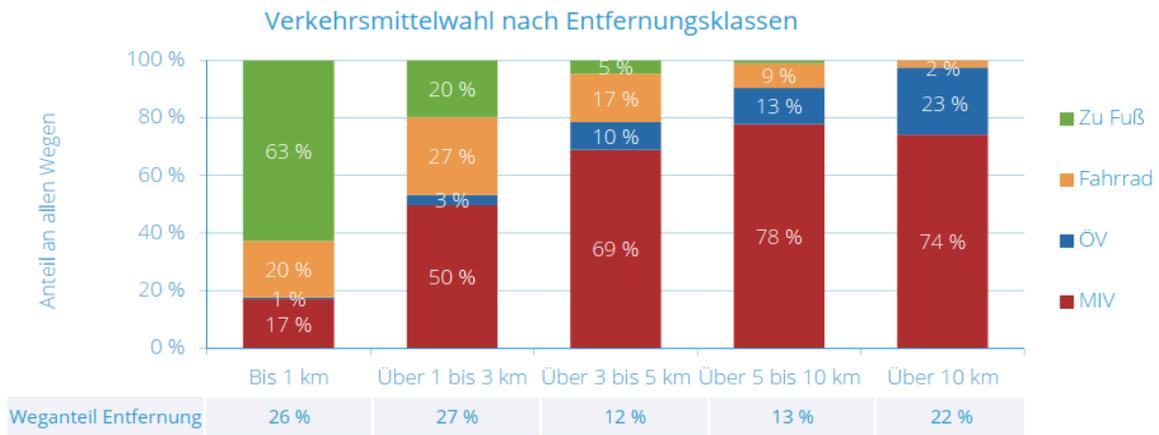


Hinweis: Summen können rundungsbedingt von 100% abweichen.

Abbildung 6: Verkehrsmittelwahl nach Entfernungsklassen im Rhein-Kreis Neuss [TU Dresden 2013a]

Obiger Abbildung 6 kann die Verkehrsmittelwahl nach Entfernungen entnommen werden. Erwartungsgemäß nehmen die Anteile des Fahrrades mit zunehmender Entfernung ab. Auffällig ist, dass der Fußverkehr nur für äußerst kurze Distanzen eine Rolle spielt. Während auf Strecken bis zu 1 km Länge 62 % aller Wege zu Fuß bewältigt werden, so sind es auf Strecken zwischen 1-3 km Länge nur noch 22 % aller Wege. Weitere Strecken werden nahezu ausnahmslos mit anderen Verkehrsmitteln zurückgelegt.

So kann das Fahrrad auch für Strecken bis zu 5 km einen hohen Anteil an den zurückgelegten Strecken aufweisen. Der Anteil des ÖPNVs nimmt erst mit steigender Distanz merklich zu. Ungeachtet dessen, ist der eigene Pkw das beliebteste Verkehrsmittel, da er bereits für Fahrten ab 1 km stets das meistgenutzte Verkehrsmittel ausmacht.



*Hinweis: Summen können rundungsbedingt von 100 % abweichen.*

Abbildung 7: Gemittelte Verkehrsmittelwahl nach Entfernungsklassen für alle Mittelzentren mit flacher Topografie [TU Dresden 2018]

Beim Vergleich der Modal Split Daten des Rhein-Kreis Neuss (vgl. Abbildung 6) mit den gemittelten Modal Split Daten von Mittelzentren mit flacher Topographie (vgl. Abbildung 7) ist auffällig, dass der Pkw bis auf den Nahbereich stets den größten Anteil ausmacht. Weiterhin wird deutlich, dass im Rhein-Kreis Neuss in allen Entfernungsklassen eine höhere Nutzung des Pkw vorliegt und dafür die Anteile des Radverkehrs geringer ausfallen. Dieser Trend ist auch der nachfolgenden, tabellarischen Gegenüberstellung der Anteile des MIV (vgl. Tabelle 1) und der Gegenüberstellung der Anteile des Radverkehrs (vgl. Tabelle 2) zu entnehmen.

Tabelle 1: Gegenüberstellung der Anteile des MIV auf verschiedenen Wegestrecken (in Prozent)  
[eigene Darstellung nach TU Dresden 2013a & 2018]

Wegestrecke	Rhein-Kreis Neuss	Durchschnitt Mittelzentren mit flacher Topographie
Bis 1 km	23	17
Über 1 bis 3 km	54	50
Über 3 bis 5 km	74	69
Über 5 bis 10 km	78	78
Über 10 km	82	74

Tabelle 2: Gegenüberstellung der Anteile des Radverkehrs auf verschiedenen Wegestrecken (in Prozent)  
 [eigene Darstellung nach TU Dresden 2013a & 2018]

Wegestrecke	Rhein-Kreis Neuss	Durchschnitt Mittelzentren mit flacher Topographie
Bis 1 km	15	20
Über 1 bis 3 km	20	27
Über 3 bis 5 km	11	17
Über 5 bis 10 km	6	9
Über 10 km	2	2

Während die Anteile des MIV bei vier von fünf Wegestrecken-Bereichen über dem Durchschnitt liegen (+4 % bis +6 %), fallen die Anteile des Radverkehrs im Rhein-Kreis in vier von fünf Wegestrecken-Bereichen momentan hinter dem Durchschnitt zurück (- 3 %bis -7 %) und es empfiehlt sich, Förderungsmöglichkeiten für den Radverkehr zu prüfen. Gleichmaßen fällt die Nutzung öffentlicher Verkehre bei Fahrten von mehr als 10 km etwas geringer aus als im Durchschnitt. Demzufolge könnten auch hier Möglichkeiten für neue Angebote und Verbindungen etc. geprüft werden.

Mit Blick auf eine nachhaltige Gestaltung von Mobilität gilt es, auch alternative Verkehrsmittel wie u. a. Sharing-Angebote zu berücksichtigen. Diesbezüglich kann der Mobilitätsbefragung entnommen werden, dass lediglich 1 % der Bevölkerung im Rhein-Kreis Neuss Carsharing nutzt. Ein Leihfahrrad-Angebot nutzen ebenfalls sehr geringe 2 % der Bevölkerung. Die begrenzte Nutzung von Carsharing kann zudem darauf zurückgeführt werden, dass es lange Zeit keinen Carsharing-Anbieter im Kreis gab. Für die Stadt Neuss hat sich dies nunmehr geändert, sodass es in Zukunft abzusehen bleibt, inwiefern sich die Nutzerzahlen alternativer Verkehrsmittel verändern werden.

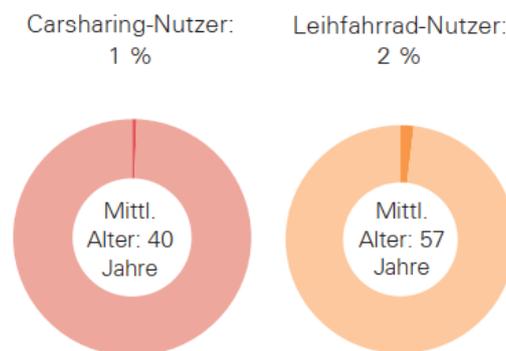


Abbildung 8: Nutzerzahlen alternativer Verkehrsmittel im Rhein-Kreis Neuss [TU Dresden 2013a]

Aufgrund der umfangreichen Datengrundlage können zum Abschluss der Darstellung des Modal Split im Kreisgebiet einige allgemeine Kennzahlen hinsichtlich der Mobilität der Bevölkerung im Rhein-Kreis Neuss gegenübergestellt werden.

Wenngleich sich die Kennzahlen im Grunde ähneln, so können dennoch wesentliche Trends festgestellt werden. Beispielsweise ist erkennbar, dass mit zunehmender Bevölkerungszahl der Anteil an Haushalten ohne Pkw zunimmt oder mit abnehmender Bevölkerungszahl die mittlere Wegelänge eher zunimmt. Zusammenfassend sind die BürgerInnen des Rhein-Kreis Neuss somit täglich zwischen drei und vier Wegen unterwegs und erledigen diese hauptsächlich mit dem Pkw.

Tabelle 3: Allgemeine Kennzahlen hinsichtlich der Mobilität im Rhein-Kreis Neuss  
[eigene Darstellung nach TU Dresden 2013a-f & IT.NRW 2021]

	Dormagen, Jüchen, Korschenbroich, Rommerskirchen	Greven- broich	Kaarst	Meerbusch	Neuss	Rhein- Kreis Neuss
Einwohnerzahl	Ø 33.623	63.800	43.533	56.453	153.487	451.766
Wege pro Person und Tag	3,5	3,3	3,8	3,9	3,7	3,6
Wege pro mobile Person und Tag	4	3,9	4,1	4,3	4	4,1
Anteil mobiler Personen (in %)	87,10	85,90	91,30	91,50	90,90	89,20
Fahrräder	2,1	2	2	2,2	2,1	2,1
Privat- und Dienst-Pkw pro Haushalt	1,4	1,4	1,4	1,3	1,3	1,4
Anteil der Haushalte ohne Pkw (in %)	7,50	11,30	8,90	10,40	12,10	10,10
Personen pro Fahrt	1,3	1,3	1,4	1,3	1,4	1,3
Mittlere Länge eines Weges (in km)	9,2	8,8	7,8	7,7	7,0	8,0
Mittlere Dauer eines Weges (in Min.)	21,2	20,4	18,9	19,7	19,4	20,1
Mittlere tägl. Zeit im Verkehr (in Min.)	73,6	68,5	69,4	75,1	69,0	71,1

### 3. PARTIZIPATIONSPROZESS & ERGEBNISSE

Durch frühzeitige Einbindung von verschiedenen Akteuren wird die Akzeptanz von Maßnahmen zur nachhaltigen Gestaltung der Mobilität gesteigert. Die VertreterInnen der kreisangehörigen Kommunen fungieren daher als Multiplikatoren und gleichzeitig als lokale Experten, deren Wissen im Rahmen der Analyse der Ist-Situation und bei der Konzeption des Soll-Zustands zu nutzen ist. Grundsätzlich kann der Partizipationsprozess als Ergänzung der Analyse des Ist-Zustands betrachtet werden.

Die Fokusberatung zu nachhaltiger Mobilität im Rhein-Kreis Neuss und die Entwicklung der abschließende Fördermaßnahme erfolgt unter Mitwirkung aller Kommunen im Kreis. Dazu werden viele Inhalte der Fokusberatung und primär die bestehenden Potenziale und daraus abgeleitete Maßnahmen in Workshops und persönlichen Gesprächen erarbeitet. Dies ermöglicht die Berücksichtigung spezifischer Rahmenbedingungen vor Ort sowie bestehender Planungen und Überlegungen. Nachfolgende Veranstaltungen / Partizipationsformate wurden digital und unter Beteiligung von VertreterInnen der Kommunen durchgeführt:

- ▶ Initiales Themenscreening – November 2020
- ▶ 1. Projektworkshop - 08. Dezember 2020
- ▶ Kommunaldialoge – 01.-12. Februar 2021
- ▶ 2. Projektworkshop - 29. März 2021

### 3.1 Initiales Themenscreening

Als Vorbereitung auf den ersten Projektworkshop ist ein Themenscreening durchgeführt worden. Zielsetzung dessen war es, die inhaltliche Ausrichtung der Fokusberatung weiter zu schärfen und die Anforderungen hinsichtlich Mobilität seitens der kreisangehörigen Kommunen in Erfahrung zu bringen. Die Fokusberatung hat die Entwicklung einer konkreten Fördermaßnahme der nachhaltigen Mobilität zum Ziel. Diese Maßnahme soll ganzheitlich und konsensual mit den Kommunen erarbeitet werden.

Das Themenscreening bildet hauptsächlich Rückmeldungen aus der Verwaltung der Kommunen ab und stellt somit die Ergebnisse einer initialen Abfrage der Kommunen zur gegenwärtigen Gestaltung der Mobilität vor Ort dar. Nachfolgend werden diesbezüglich einige relevante Erkenntnisse aufgegriffen.

Als Einleitung in das Themenscreening wurden die Teilnehmenden gebeten, eine Bewertung der gegenwärtigen Situation hinsichtlich der nachhaltigen Gestaltung der Mobilität in ihrer Kommune vorzunehmen. Nachfolgender Abbildung 9 ist zu entnehmen, dass die VertreterInnen der Kommunen die gegenwärtige Situation jeweils zu gleichen Anteilen mit den Schulnoten Befriedigend bzw. Ausreichend bewertet haben. Dies stellt eine allgemein eher negative Bewertung dar und verdeutlicht die Handlungsnotwendigkeit einer nachhaltigen Gestaltung der Mobilität.

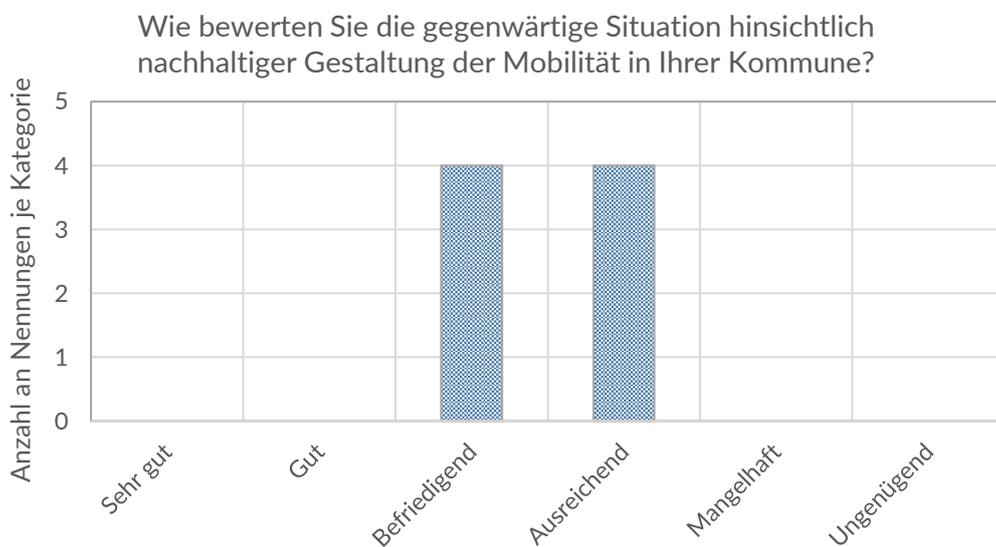


Abbildung 9: Bewertung der nachhaltigen Gestaltung der gegenwärtigen Mobilität [eigene Darstellung]

Weiterführend wurden die VertreterInnen der Kommunen gebeten, einzelne Verkehrsmittel hinsichtlich ihrer Wichtigkeit für die Mobilität vor Ort zu bewerten. Dazu wurden die Verkehrsmittel Pkw / MIV, Radverkehr, Fußverkehr, ÖPNV / Bus, SPNV und Carsharing vorgegeben. Im Kontext der Wichtigkeit konnte zwischen fünf Klassifizierungen differenziert werden.

Den Antworten der Befragten ist zu entnehmen, dass der Pkw / MIV als das wichtigste Verkehrsmittel klassifiziert wurde. In allen Fällen ist der der Pkw / MIV mit sehr wichtig bewertet worden. Diese Einschätzung stimmt mit den bereits im Vorfeld dargestellten Ergebnissen des Modal Split überein. Die nahezu identische Bewertung des Radverkehrs und des ÖPNV / Bus stimmt ebenfalls mit dem Ergebnis des Modal Split überein.

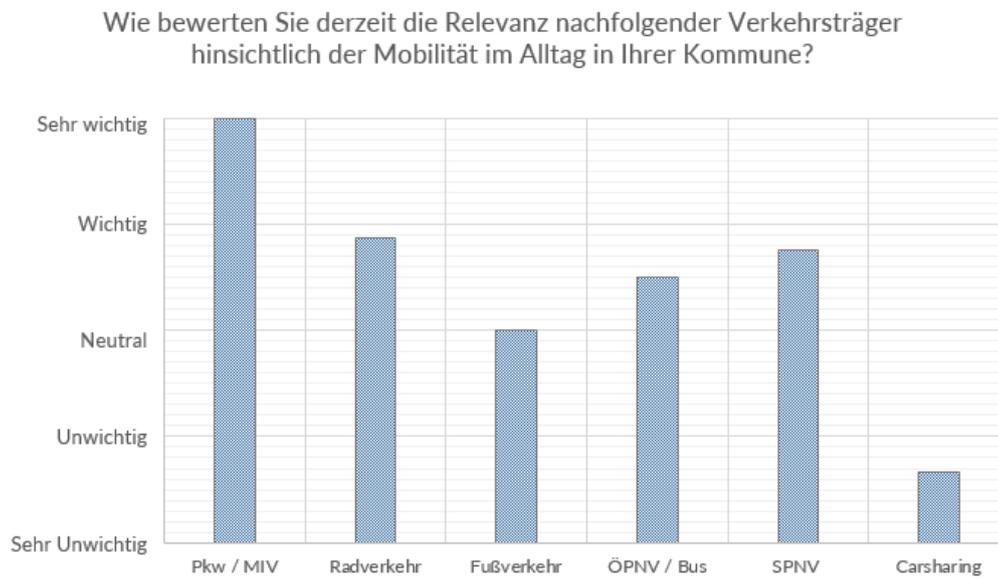


Abbildung 10: Kumulierte Bewertung der Relevanz von Verkehrsmitteln in den Kommunen [eigene Darstellung]

Dem Fußverkehr wird im Kontext des Themenscreenings eine neutrale Bedeutung zugeschrieben, wengleich dessen Anteil am Modal Split im Rhein-Kreis Neuss ca. 20 % umfasst. Dem Modal Split zufolge wird jeder fünfte Weg im Kreis zu Fuß absolviert, sodass diesem Verkehrsmittel nach dem MIV die höchsten Anteile zuteilwerden. Vor diesem Hintergrund weicht die individuelle Wahrnehmung der Befragten in Bezug auf die Wichtigkeit des Fußverkehrs von der statistisch erfassten Wichtigkeit ab. Es wird deutlich, dass der Fußverkehr als Rückgrat der Nahmobilität ebenfalls für fördernde Maßnahmen mit in Betracht zu ziehen ist.

Bezüglich der Ist-Situation wurden auf die Frage „Wo sehen Sie in Bezug auf nachhaltige Mobilität in Ihrer Kommune konkreten Verbesserungsbedarf?“ seitens der Kommunen weitere Freitextergänzungen bereitgestellt. Diese Rückmeldungen lassen sich nachfolgenden Themenbereichen zuordnen:

Tabelle 4: Themenbereiche mit Verbesserungspotenzial hinsichtlich nachhaltiger Mobilität  
[eigene Darstellung]

Vernetzte Mobilität	Infrastrukturausbau	Sonstiges
Carsharing	Ausbau Ladeinfrastruktur	Autofreie Innenstadt
Bikesharing	Ausbau Radwege	Öffentlichkeitsarbeit
On-Demand Verkehre	Bau von Radschnellwegen	Fußverkehrsförderung
Lieferhubs	Ausweitung des Liniennetzes / Regionalbuslinien	Förderung der E-Mobilität
	Verbesserung der Fahrpläne	Lösungen für den ländlichen Raum
	Allgemeiner Angebotsausbau	
	Ausbau der K-Bahn	

Grundsätzlich ist obiger Tabelle zu entnehmen, dass die genannten Anmerkungen bzgl. des Verbesserungsbedarfs hinsichtlich nachhaltiger Mobilität sehr unterschiedlich sind. Dies bestätigt zudem die eingangs formulierte Annahme, dass sich die Anforderungen an die Mobilität innerhalb der kreisangehörigen Kommunen sehr unterscheiden. Aus genau diesem Grund wurde das initiale Themenscreening durchgeführt, um weiterführend in konsensualer Form den größtmöglichen gemeinsamen Nenner, eine konkrete Maßnahme, zu entwickeln.

### 3.2 Projektworkshops

Die beiden Projektworkshops im Rahmen der Fokusberatung fanden im Dezember 2020 sowie im März 2021 digital statt. Während des ersten Workshops wurden den Teilnehmenden / VertreterInnen der Kommunen die Vorgehensweise in der Fokusberatung sowie die Ergebnisse des initialen Themenscreenings dargestellt. Im Fokus des Projektworkshops stand in der Folge der gemeinsame Austausch über nachhaltige Mobilität im Kreis und in den Kommunen sowie die gemeinsame Entwicklung möglicher Projektideen. Als Ergebnis des ersten Workshops konnte ermittelt werden, dass das Themenfeld Radverkehr betreffend der größte Konsens zwischen allen Projektbeteiligten bestand. Auf Grundlage dieses Zwischenergebnisses wurden erste Projektideen entwickelt und mit in die Kommunal-Dialoge getragen.

Im zweiten Projektworkshop wurden die VertreterInnen über den gegenwärtigen Projektstand sowie die bereits abgeschlossenen Projektbestandteile informiert. Im Anschluss daran wurden die Ergebnisse aus den Kommunal Dialogen präsentiert und gemeinschaftlich besprochen. Sowohl während des ersten Workshops als auch während des zweiten Workshops wurde das online White-Boarding-Tool Miro unterstützend genutzt. Als Ergebnis des zweiten Workshops konnten die möglichen Fördermaßnahmen konkretisiert und priorisiert werden. Im Anschluss wurde eine weitere Rückmeldemöglichkeit per E-Mail geboten, woraufhin die Festlegung auf die letztendliche Fördermaßnahme der Fokusberatung getroffen werden konnte.

### 3.3 Kommunal Dialoge

Aufgrund der gegenwärtigen Corona-Pandemie konnten die obligatorischen Vor-Ort-Termine als Ergänzung zu den Projektworkshops nicht in gewohnter Weise durchgeführt werden. Um die individuellen Bedürfnisse und Planungen der Kommunen dennoch berücksichtigen zu können, wurde das alternative Gesprächsformat der Kommunal-Dialoge entwickelt. Dabei handelt es sich um individuelle Gespräche zwischen den VertreterInnen der jeweiligen Kommune und den energielenkern, bei denen die lokalen Gegebenheiten und Bedürfnisse explizit thematisiert wurden. Der Fokus während der Gespräche war im Input der Kommunen verortet. Im Zeitraum 01.02.2021 bis 12.02.2021 haben fünf Kommunen die Gesprächs-Möglichkeit genutzt.

Im Rahmen der Gespräche wurden verschiedene Verkehrsträger / Handlungsfelder betrachtet. Dabei handelt es sich um folgende Handlungsfelder:

- ▶ Fußverkehr
- ▶ Radverkehr
- ▶ ÖPNV / SPNV
- ▶ Nachhaltiger MIV
- ▶ Alternative Mobilität

Neben dem generellen Austausch wurde seitens der VertreterInnen je Handlungsfeld eine unverbindliche Priorisierung vorgenommen. Die Priorisierung bezieht sich auf individuelle und konkrete Handlungsbedarfe innerhalb der Themenfelder in der jeweiligen Kommune. Die Ergebnisse der Priorisierungen können als Abbild der Ist-Situation angesehen werden und sind daher für das weitere Vorgehen und für die Konzeption des Soll-Zustands von großer Bedeutung. Nachfolgend werden die Ergebnisse der Priorisierungen in tabellarischer Form dargestellt. Die Priorisierungen wurden im Anschluss an die Kommunal-Dialoge aufbereitet und zusammengefasst. Als Ergebnis werden im Anschluss an eine jede Priorisierungstabelle die Ergebnisse mit dem größten Handlungsbedarf dargestellt.

Tabelle 5: Handlungsbedarfe im Themenfeld Fußverkehr  
[eigene Darstellung]

Top 1	Top 2	Top 3
Erarbeitung eines Hauptachsennetzes	Reattraktivierung der Fußgängerzone	Fußgängerfreundliche Ampelschaltung
Sicherheit im Fußverkehr	Steigerung der Aufenthaltsqualität	Schaffung eines Fußwegenetzes
Überprüfung der Barrierefreiheit im Altbestand (Wegebreite)	Fußverkehrsförderung / Fußverkehrs-Checks	Schaffung von Querungshilfen
Allgemeine Bestandsaufnahme	Vermehrter Fokus im Bereich der Fußverkehrsförderung	Anpassung der Wegeführung
Reduktion von Wartezeiten an Querungsanlagen	Barrierefreiheit in schwierigen Fällen	Gut nutzbare, greifbare Regelwerke

#### Handlungsbedarf im Bereich des **Fußverkehrs**:

- ▶ Barrierefreiheit
- ▶ Anpassung von Querungsanlagen / Schaffung neuer Querungsanlagen
- ▶ Hauptachsennetz
- ▶ Allgemeine Fußverkehrsförderung

Tabelle 6: Handlungsbedarfe im Themenfeld Radverkehr  
[eigene Darstellung]

Top 1	Top 2	Top 3
Verbesserung der Abstellanlagensituation / Diebstahlsicherung	Angepasste Ampelschaltung außerorts	Interkommunale Radwegeverbindungen
Schnelle Verbindungen	Gesamtkonzept (abseits vom Freizeitverkehr)	---
Ganzheitliches Radverkehrskonzept für Alltagsverkehr	Lückenschluss Radverkehrsnetz	Fokussierte Öffentlichkeitsarbeit
Anpassung der Ampelschaltung	Schnelle und überregionale Radwegeverbindungen in die Zentren	Radwegebeschilderung / Wegeführung des landesweiten Radwegenetzes überarbeiten
Lückenschluss und Betrachtung von Kreuzungsbereichen	Abstellanlagen	Berücksichtigung und Integration neuer Fahrradformen (u.a. Lastenräder)

#### Handlungsbedarf im Bereich des **Radverkehrs**:

- ▶ Schnelle Verbindungen / Lückenschluss (Abseits des Freizeitnetzes, interkommunale Verbindungen)
- ▶ Anpassung von Abstellanlagen (Steigerung Diebstahlschutz etc.)
- ▶ Angepasste Ampelschaltungen (insb. im Außenbereich)

Tabelle 7: Handlungsbedarfe im Themenfeld ÖPNV / SPNV  
[eigene Darstellung]

Top 1	Top 2	Top 3
Priorisierung von Linienwegen	LSA-Vorrangschaltung für den Busverkehr	Taktverdichtung SPNV
Ausbau von bahnhaltepunkten zu Mobilstationen	Anpassung des Liniennetzes in den Außenbereichen	---
Anpassung Preisstruktur (VRR Wabenstruktur)	Öffentlichkeitsarbeit für den ÖPNV	Schaffung zusätzlicher Verknüpfungstellen mit dem ÖPNV
Veränderungen der Preisstruktur	On-Demand Verkehr	Verknüpfung Bus / K-Bahn
Anbindung Außenbereich	Preisgestaltung	Verlässlichkeit des Fahrplans garantieren

#### Handlungsbedarfe im Bereich des **ÖPNV / SPNV**:

- ▶ Preisgestaltung (Keine Beeinflussung durch RKN möglich)
- ▶ Mobilstationen
- ▶ Anbindung Außenbereiche
- ▶ Priorisierung von Linienwegen

Tabelle 8: Handlungsbedarfe im Themenfeld nachhaltiger MIV  
[eigene Darstellung]

Top 1	Top 2	Top 3
Schaffung eines guten Alternativangebots	Parkraummanagement / Preise für innerstädtisches Parken erhöhen	Ausbau Ladeinfrastruktur (zusätzlich Carsharing)
Parkraummanagement	Parkraumbewirtschaftung	---
(Studie zur) Parkraumbewirtschaftung im Innenstadtbereich	Anpassung Ampelschaltungen während der Hauptverkehrszeiten	Konzepte zur Neuverteilung des vorhandenen Straßenraumes zwischen MIV und Radverkehr
Parkraummanagement (insb. Am Rheinufer)	Ampelschaltungen	---
Vernetzte Mobilität	Umdenken weiter vorantreiben	Ausbau der E-Ladeinfrastruktur

#### Handlungsbedarfe im Bereich **nachhaltiger MIV**:

- ▶ Parkraummanagement / Parkraumbewirtschaftung
- ▶ Anpassung Ampelschaltungen

Tabelle 9: Handlungsbedarfe im Themenbereich alternative Mobilität  
[eigene Darstellung]

Top 1	Top 2	Top 3
Verknüpfung mit dem ÖPNV/Mobilitätshubs	Wassertaxi/Fährverbindungen	---
Einführung Carsharing	Schaffung von Mobilstationen	Ausbau E-Ladeinfrastruktur
Umgestaltung des kommunalen Fuhrparks auf Grundlage der laufenden Studie	Betriebliches Mobilitätsmanagement	Ausbau der E-Ladeinfrastruktur
Lademöglichkeit an städtischen Einrichtungen erweitern	Bedarfsanalyse hinsichtlich des städtischen Fuhrparks	Dienstwegeregelung
Vernetzung vorantreiben	Ladeinfrastrukturausbau (auch durch externe Akteure)	Betriebliches Mobilitätsmanagement

#### Handlungsbedarfe im Bereich **alternative Mobilität**:

- ▶ Verknüpfte / Vernetzte Mobilität
- ▶ Erweiterung Ladeinfrastruktur
- ▶ Anpassung kommunaler Fuhrparke

Die Ergebnisse der Priorisierungen haben sowohl die Erkenntnisse aus den Projektworkshops als auch die Anmerkungen aus dem Themenscreening bekräftigt und die Analyse des Ist-Zustandes um die Ebene der lokalen Anmerkungen erweitert.

## 4. KONZEPTION DES SOLL-ZUSTANDS

In Bezug auf die zukünftige und nachhaltige Gestaltung der Mobilität im Rhein-Kreis Neuss können aus der vorangestellten Analyse der Ist-Situation (vgl. Kap. 2) sowie aus den Partizipationsformaten (vgl. Kap. 3) Zielvorstellungen abgeleitet werden. Die VertreterInnen der Kommunen haben diesbezüglich vor allem den Verkehrsmitteln des Umweltverbunds eine große Bedeutung attestiert (vgl. Abbildung 10). Für die Gestaltung einer nachhaltigen Mobilität im Rhein-Kreis Neuss bedeutet dies, dass insbesondere der Radverkehr sowie der ÖPNV / Bus in Planungsarbeiten etc. mehr Aufmerksamkeit zukommen sollte. Die Fördermaßnahme der Fokusberatung sollte sich ebenfalls um diese Schwerpunkte drehen.

Wie bewerten Sie die Beiträge nachfolgender Verkehrsträger hinsichtlich einer künftigen nachhaltigen Mobilität in Ihrer Kommune?

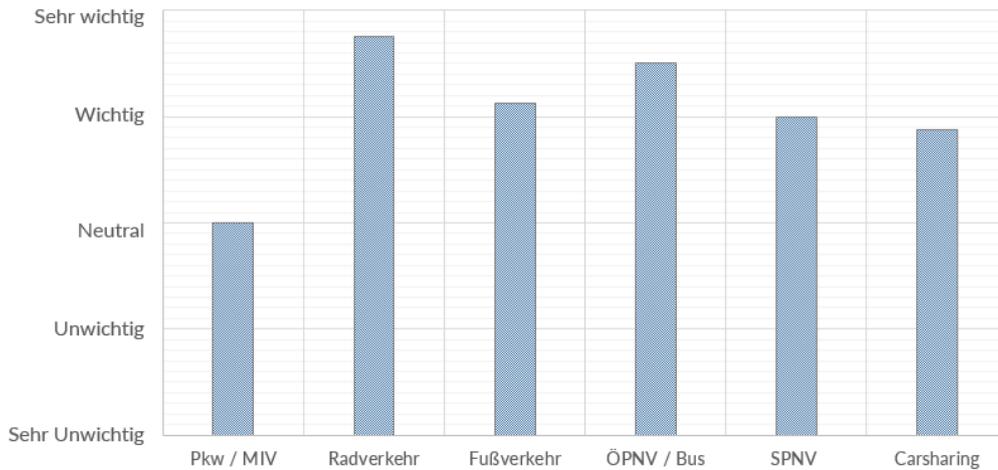


Abbildung 11: Kumulierte zukünftige Wichtigkeit einzelner Verkehrsmittel bzgl. nachhaltiger Mobilität [eigene Darstellung]

Die Einschätzung, dass eine Maßnahme aus den Themenfeldern Radverkehr bzw. ÖPNV am sinnvollsten erscheint, bestätigt sich zudem unter Zuhilfenahme nachfolgender Abbildung 12. Bezüglich der Präferenz zur zu entwickelnden Fördermaßnahme gaben alle Kommunen an, dass sie innerhalb der Fokusberatung weitere Arbeiten zum Themenfeld des Radverkehrs als sehr wichtig einstufen würden. Somit liegt ein deutlicher Konsens zwischen den Kommunen vor.

Wie würden Sie die nachfolgenden Verkehrsträger bezüglich der Maßnahmenentwicklung im Kontext der Fokusberatung präferieren?

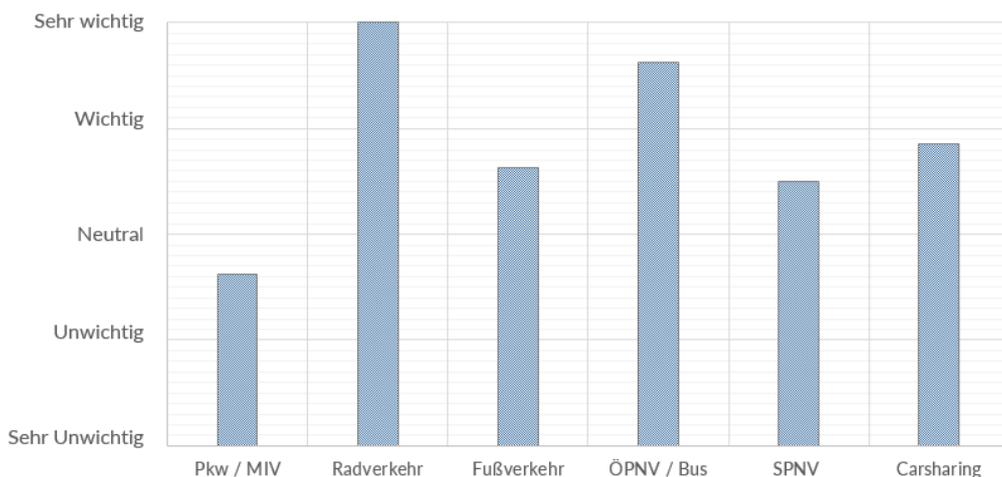


Abbildung 12: Kumulierte Wichtigkeit von Verkehrsmitteln für die Maßnahmenentwicklung [eigene Darstellung]

Als Abschluss des Themenscreenings wurden die Teilnehmenden gebeten, zu erwartende Probleme bzw. Hemmnisse hinsichtlich nachhaltiger Mobilität in ihrer Kommune zu nennen. Die Rückmeldungen decken sich zudem mit den Erkenntnissen aus den Kommunal Dialogen. Zusammengefasst können folgende Rückmeldungen festgehalten werden:

- ▶ Die Eigenschaften des ländlichen Raumes erfordern spezielle Maßnahmen und erschweren die Gestaltung nachhaltiger Mobilität (bspw. Carsharing)
- ▶ (Politisches) Umdenken erforderlich
  - Überdenken von Flächenzuweisungen (Flächenkonkurrenz)
  - Kostenaufwand / Investitionskosten
  - Fehlendes Personal in den Verwaltungen
- ▶ Attraktivitätssteigerung des ÖPNV notwendig
- ▶ Akzeptanz für nachhaltige Mobilität muss weitestgehend geschaffen werden

Die zu erwartenden Probleme bzw. Hemmnisse gilt es an dieser Stelle nicht nur zu nennen und hinzunehmen, sondern hinsichtlich konkreter Umsetzungsmaßnahmen explizit zu berücksichtigen. Ergänzend zum Themenscreening wurden im Rahmen des ersten Projektworkshops im Dezember 2020 erste Maßnahmenideen entwickelt und diskutiert. Zwecks Validierung und Abstimmung wurden die gemeinschaftlich entwickelten Maßnahmenideen auch während der Kommunal Dialoge behandelt. Dabei ist ersichtlich gewesen, dass sich das Themenfeld Radverkehr großer Beliebtheit in den Kommunen erfreut. In Anbetracht der konkreten Fördermaßnahme konnten folgende Rückmeldungen generiert werden:

Tabelle 10: Priorisierung der konkreten Umsetzungsmaßnahme  
[eigene Darstellung]

Top 1	Top 2	Top 3
Abstellanlagen an ÖPNV-Haltestellen	Umsetzungsstrategie On-Demand Verkehr	Lastenrad-Sharing & kreisweites Radverkehrskonzept
Kreisweites Radverkehrskonzept	Integration eines Sharing-Modells in das kreisweite Radverkehrskonzept	Ausbau der Infrastruktur für Lastenräder o.ä.
Lastenrad-Sharing (Umlegung auf Bevölkerung)	Ausbau von Abstellanlagen an ÖPNV-Verknüpfungsstellen	Fahrradfreundliche Ampelschaltungen
Sharing-Angebot	On-Demand Verkehr	Verknüpfung Bus / ÖPNV in ländlicheren Stadtteilen
Kreisweites Radverkehrskonzept	Öffentlichkeitsarbeit im Radverkehr	Lastenräder für kommunalen Fuhrpark (zusätzlich On-Demand-Verkehre)

Insgesamt haben die Kommunal Dialoge dazu beigetragen, die Maßnahmenideen zu validieren und eine zu bevorzugende Maßnahme zu ermitteln. Gleichzeitig liegen aus allen Handlungsfeldern Ansätze für Maßnahmen und Projektideen vor, die in den jeweiligen Kommunen besonders vielversprechend angesetzt werden können. Vor allem die Maßnahmenideen eines kreisweiten Radverkehrskonzept und die Idee eines Lastenrad-Sharings sind stark nachgefragt gewesen. Dazu besteht die Möglichkeit, innerhalb eines Radverkehrskonzeptes verschiedene Ansatzpunkte, wie weitere Standorte für Abstellanlagen oder ein Lastenrad-Sharing-Konzept, mitzuuntersuchen und somit möglichst viele Interessengebiete abzudecken. Gleichzeitig bestehen bei Arbeit an einem kreisweiten Radverkehrskonzept seitens mancher Kommunen Sorgen, dass eigene Planungen nicht berücksichtigt werden und ein Radverkehrskonzept ist momentan nur schwer in der aktuellen Förderkulisse unterzubringen. Somit empfiehlt es sich, das Radverkehrskonzept weiterhin voranzubringen und durch entsprechende Vorarbeiten und Partizipationsmöglichkeiten den Sorgen mancher Kommunen vorzubeugen, als Ergebnis der Fokusberatung jedoch vorerst eine mit weniger Vorlauf verbundene Maßnahme anzugehen. Da die Möglichkeit des Lastenrad-Sharings von vielen Kommunen benannt worden ist, sollten weitere Überlegungen in diese Richtung nachverfolgt werden.

## 5. EMPFEHLUNG DER FÖRDERMAßNAHME

Als Ergebnis der Fokusberatung soll eine konkrete Fördermaßnahme in die Umsetzung überführt werden. Als erster Umsetzungsschritt fungiert hierbei die Einreichung eines entsprechenden Förderantrags, der im Rahmen aller Förderprogramme des Landes oder des Bundes untergebracht werden kann. Hierfür wurde zu Beginn der Fokusberatung eine Recherche durchgeführt, um vorzuziehende Förderprogramme zu identifizieren. Kurz vor Abschluss der Fokusberatung wurde zudem die Förderlinie Stadt und Land des Bundes auf den Weg gebracht, welche auch in Nordrhein-Westfalen attraktive Konditionen zu Fördervorhaben des Radverkehrs ermöglicht. Allerdings handelt es sich hierbei i.d.R. um bauliche Vorhaben, womit dem Ansatz, alle Kommunen des Rhein-Kreis Neuss teilhaben zu lassen, nur schwierig bzw. mit viel Abstimmungsaufwand umsetzbar ist. Daher wurde vorrangig auf anderweitige Fördermöglichkeiten Bezug genommen. Schwerpunkt war auch hier erneut der Radverkehr. Folgende Förderlinien wurden untersucht:

- Kommunalrichtlinie - Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld
- FöRi-Nah - Richtlinien zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes Nordrhein-Westfalen
- Klimaschutz durch Radverkehr - Förderaufruf für modellhafte regionale investive Projekte zum Klimaschutz durch Stärkung des Radverkehrs im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative
- Progres.NRW - Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen aus progres.nrw – Programmbereich Emissionsarme Mobilität

Um den Kommunen eine Teilnahme an der Fokusberatung und dessen Ergebnis attraktiver zu machen, hat sich der Rhein-Kreis Neuss bereit erklärt, den Eigenanteil der zu empfehlenden Fördermaßnahme zu übernehmen. Hierbei war der Finanzrahmen festgelegt und konnte je nach Förderquote entsprechend ausgelegt werden. Für den Rhein-Kreis Neuss sind oftmals vorteilhaftere Förderquoten zugänglich, was in der Lage inmitten eines Braunkohlereviere und der damit verbundenen Strukturförderung begründet liegt. Die zuvor aufgeführten Förderlinien sind in einem separaten Dokument detailliert miteinander verglichen worden, sodass an dieser Stelle nur die letztendliche Empfehlung erläutert wird. Wie zuvor erwähnt, stellt der Radverkehr einen besonderen Schwerpunkt dar. Während einige Kommunen zunächst weitere Planungsarbeiten zur kreisweiten Zusammenarbeit wünschten, verfügen manche Kommunen bereits über eigene Radverkehrskonzepte. Dieser Umstand bringt einen höheren Vorbereitungsaufwand mit sich, da zunächst eine vorzuziehende Herangehensweise gefunden werden muss. Daher bietet es sich an, eine schnell umzusetzende Fördermaßnahme auf den Weg zu bringen, um so zeitnah erste Erfolge zu erreichen. Über die Workshops des Projektes und aus den vorliegenden Förderlinien haben sich die Anschaffung von Abstellmöglichkeiten oder von Lastenrädern als besonders interessant erwiesen, wobei kein eindeutiger Konsens festgelegt werden konnte. Da in den Kommunal-Dialogen ein kreisweites Lastenrad-Sharing von vielen Kommunen als spannende Möglichkeit hervorgehoben wurde, eine Umsetzung dessen jedoch den anvisierten Eigenanteil des Kreises übersteigt, wird zunächst die Anschaffung und Bereitstellung von Lastenrädern für alle Kommunen des Kreises empfohlen. Diese können dann als erster Schritt in dieser Richtung genutzt werden, währenddessen das Lastenrad-Sharing konzeptionell weiterverfolgt wird.

Die Lastenräder können zudem genutzt werden, um einen Startschuss in die kreisweite Zusammenarbeit zum Thema nachhaltige Mobilität zu markieren und zu festigen, was insbesondere durch begleitende Öffentlichkeitsarbeit gesteigert werden kann.

Zur Anschaffung der Lastenräder wird eine Nutzung der Förderlinie Progres.NRW empfohlen, welche eine Förderquote von 60 % für Kommunen oder kommunale Zusammenschlüsse vorsieht. Dadurch kann jeder Kommune mindestens ein Lastenrad bereitgestellt werden. Folglich wird zum Abschluss der Fokusberatung die Antragsstellung zur Anschaffung der Lastenräder auf den Weg gebracht, sodass diese Fördermaßnahme in die Umsetzung überführt worden ist.

## 6. ZUSAMMENFASSUNG

Die Ist- und Soll-Analyse zeigt auf, dass nachhaltige Mobilität über verschiedene Themenfelder hinweg etabliert werden muss. Dabei ist insbesondere der Blick auf zukünftige Mobilitätsverhalten und Ansprüche an die Mobilität seitens der Nutzenden notwendig. Gleichzeitig sollten die verschiedenen Themenfelder zusammengedacht werden, um Synergien zu erschließen.

Insgesamt hat sich weiterhin gezeigt, dass die kreisangehörigen Kommunen im Bereich der nachhaltigen Mobilität bereits tätig sind. Vor allem den Belangen des Fuß- und Radverkehrs wurde bisweilen viel Aufmerksamkeit geschenkt. Bedingt durch die flache Topografie und die kurzen Distanzen zwischen den Ortszentren liegt diesbezüglich eine gute Ausgangslage vor. Grundlegend weisen die Kommunen eine ähnliche Verkehrsmittelnutzung auf, sind jedoch aufgrund der jeweiligen Lage zu den Zentren der Region (Düsseldorf, Köln, Mönchengladbach) unterschiedlich ausgerichtet und bei allen fällt die Pkw-Nutzung im Vergleich zum Durchschnitt desselben Raumtyps höher und die Fahrrad-Nutzung geringer aus. Sowohl aufgrund dieser positiven Ausgangsvoraussetzungen als auch auf Grundlage der Ergebnisse des Partizipationsprozesses bietet es sich an, den Radverkehr als gut nutzbare Alternative zum Pkw / MIV zu etablieren und so für eine nachhaltigere Abwicklung des Verkehrsgeschehens zu sorgen.

Die durchgeführte Analyse bestätigt zudem den im Rahmen des ersten Projekt-Workshop generierten Eindruck, dass bzgl. des Radverkehrs und der Radverkehrsförderung ein weitestgehender Konsens zwischen den beteiligten Akteuren herrscht und eine gute Grundlage für eine Ausweitung der Fahrradnutzung vorliegt. Als Ergebnis der Fokusberatung soll zudem eine konkrete Maßnahme zur Förderung eingereicht werden. Hierfür wurde die Anschaffung von Lastenrädern für alle Kommunen des Kreises als vorzuziehende Maßnahme empfohlen.

Das Thema Nachhaltigkeit wurde beim Rhein-Kreis Neuss zwar bereits seit vielen Jahren diskutiert, ist bisher jedoch auf den Energiesektor fokussiert gewesen. Demgegenüber steht eine kreisweite Zusammenarbeit zur Förderung nachhaltiger Mobilität im Vergleich noch in der Anfangsphase. Durch die Arbeiten der Fokusberatung konnte hierfür eine wertvolle Grundlage geschaffen werden.

Im Rahmen des Themenscreenings liegen Informationen zu Vorarbeiten, Ansätzen und anstehenden Vorhaben zu allen Verkehrsträgern vor und die Präferenzen hinsichtlich verschiedener Verkehrsmittel sind bekannt. Diese Punkte wurden zudem in zwei Workshops und in Einzelgesprächen mit kommunalen VertreterInnen diskutiert und ausgeweitet. Nicht nur konnte hierdurch eine umfassende Informationsbasis geschaffen werden, sondern die wesentlichen Ansprechpartner zum Thema Mobilität der Kommunen konnten zu mehreren Gelegenheiten eingebunden werden. Gerade im Bereich der Mobilität ist es unerlässlich, die verschiedenen Anforderungen der Partner zu kennen und zu berücksichtigen. Seitens des Rhein-Kreis Neuss ist es daher geplant, den Partizipationsprozess, dessen Grundstein durch die Fokusberatung gelegt werden konnte, zu verstetigen. Zusammen mit der empfohlenen Fördermaßnahme konnte somit eine kreisweite Zusammenarbeit im Themenfeld der nachhaltigen Mobilität gelungen auf den Weg gebracht werden.

## QUELLENVERZEICHNIS

- Bundesministerium für Verkehr und Digitale Infrastruktur (BMVI) (2021): Regionalstatistische Raumtypologie (RegioStaR) – Online unter: <https://www.bmvi.de/goto?id=379664>
- Caritas Erzbistum Köln (2021): Karte des Rhein-Kreis Neuss. Online unter: [https://caritas.erzbistum-koeln.de/neue-nachbarn-neuss/hilfen\\_vor\\_ort/](https://caritas.erzbistum-koeln.de/neue-nachbarn-neuss/hilfen_vor_ort/)
- Information und Technik Nordrhein-Westfalen – Statistisches Landesamt (IT.NRW) (2021): Bevölkerung in Nordrhein-Westfalen. Online unter: <https://www.it.nrw/statistik/eckdaten/bevoelkerung-nach-gemeinden-93051>
- Information und Technik Nordrhein-Westfalen – Statistisches Landesamt (IT.NRW) (2020): Kommunalprofil Rhein-Kreis Neuss – Langfassung. Online unter: <https://www.it.nrw/sites/default/files/kommunalprofile/l05162.pdf>
- Ingenieurgruppe IVV GmbH & Co. KG (2018): Nahverkehrsplan für den Rhein-Kreis Neuss (NVP).
- mobil.nrw (2020): NRW-Regionalverkehrsplan 2021. Online unter [https://www.vrr.de/fileadmin/user\\_upload/pdf/fahrplan\\_und\\_mobilitaet/Regionalverkehrsplan\\_500x390\\_RZ\\_VRR.pdf](https://www.vrr.de/fileadmin/user_upload/pdf/fahrplan_und_mobilitaet/Regionalverkehrsplan_500x390_RZ_VRR.pdf)
- Neuss Marketing (2021): Radwandern in und um Neuss. Online unter: <https://www.neuss-marketing.de/aktiv-unterwegs/radwandern/>
- Stadt Neuss (2020): Stadtwerke Neuss mit eigenem E-Carsharing-Angebot. Online unter: <https://www.neuss.de/archiv/2020/08/stadtwerke-neuss-mit-eigenem-e-carsharing-angebot>
- TU Dresden – Fakultät Verkehrswissenschaften (2018): Forschungsprojekt Mobilität in Städten (SrV). Mobilitätssteckbrief für Mittelzentren, Topografie: flach.
- TU Dresden – Fakultät Verkehrswissenschaften (2013a): Forschungsprojekt Mobilität in Städten (SrV). Mobilitätssteckbrief für Rhein-Kreis Neuss.
- TU Dresden – Fakultät Verkehrswissenschaften (2013b): Forschungsprojekt Mobilität in Städten (SrV). Mobilitätssteckbrief für Dormagen, Jüchen, Korschenbroich, Rommerskirchen.
- TU Dresden – Fakultät Verkehrswissenschaften (2013c): Forschungsprojekt Mobilität in Städten (SrV). Mobilitätssteckbrief für Grevenbroich.
- TU Dresden – Fakultät Verkehrswissenschaften (2013d): Forschungsprojekt Mobilität in Städten (SrV). Mobilitätssteckbrief für Kaarst.
- TU Dresden – Fakultät Verkehrswissenschaften (2013e): Forschungsprojekt Mobilität in Städten (SrV). Mobilitätssteckbrief für Meerbusch.
- TU Dresden – Fakultät Verkehrswissenschaften (2013f): Forschungsprojekt Mobilität in Städten (SrV). Mobilitätssteckbrief für Neuss.

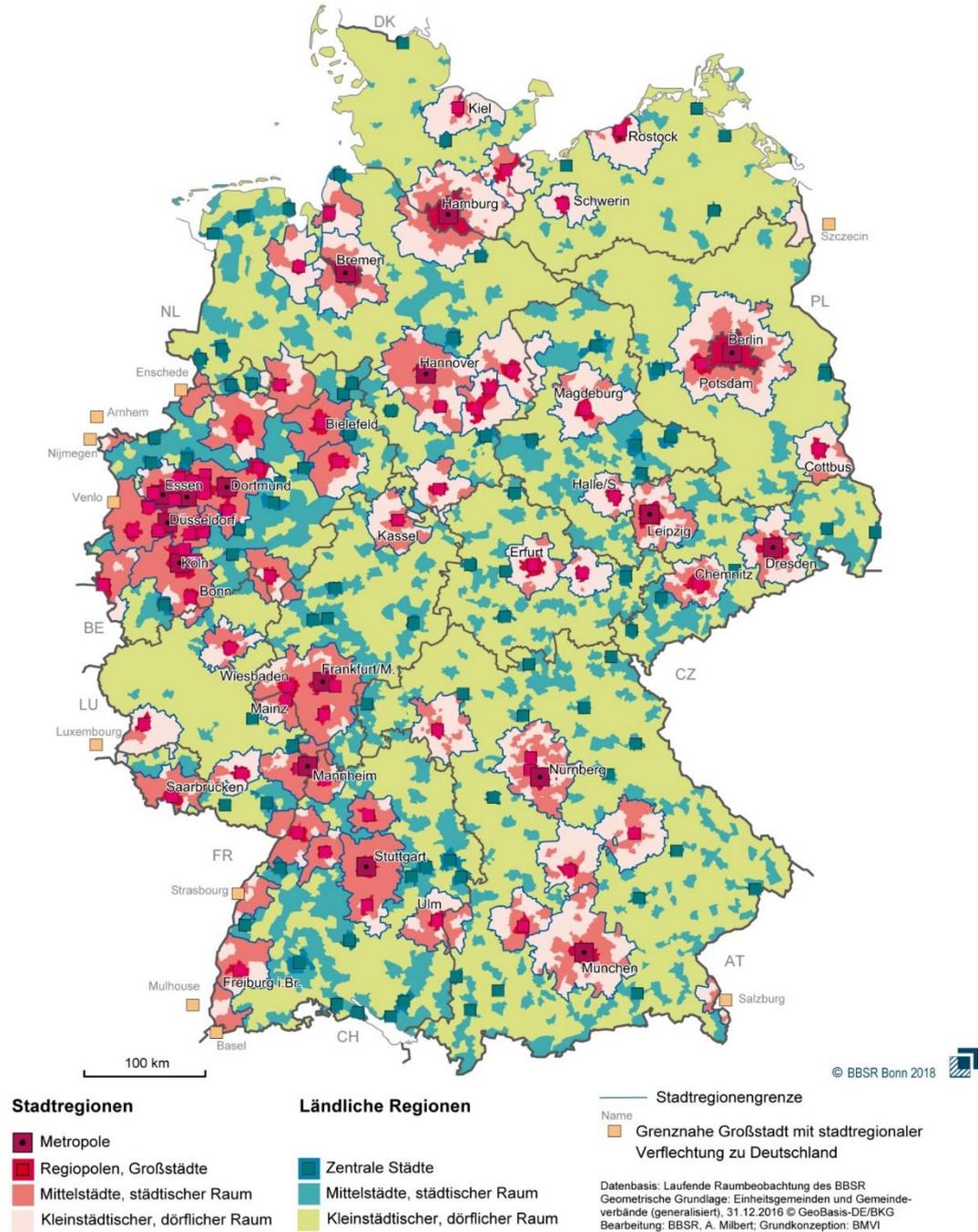
## ANHANG

- I Raumklassifizierung nach RegioStar7
- II Raumrelevanter Auszug aus dem SPNV NRW-Regionalverkehrsplan 2021
- III Liniennetz von Stadtbahn, Straßenbahn sowie Regional- und Schnellbuslinien
- IV Akteurs-Kataster der Fokusberatung für den Rhein-Kreis Neuss

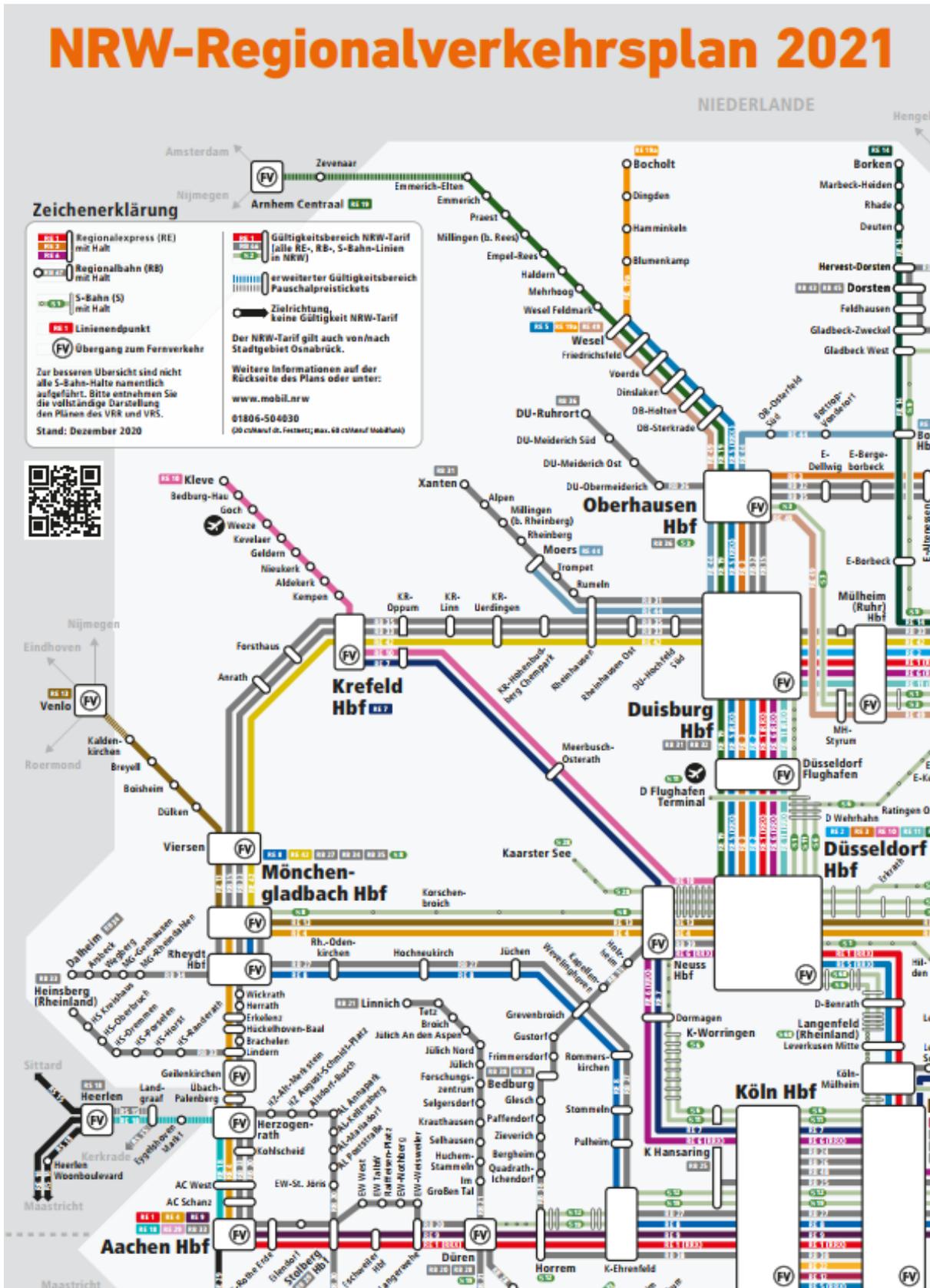
# I. Raumklassifizierung nach RegioStar7

(BMVI (2021): Regionalstatistische Raumtypologie - RegioStaR)

## Zusammengefasster Regionalstatistischer Raumtyp (RegioStar 7) für die Mobilitäts- und Verkehrsforschung

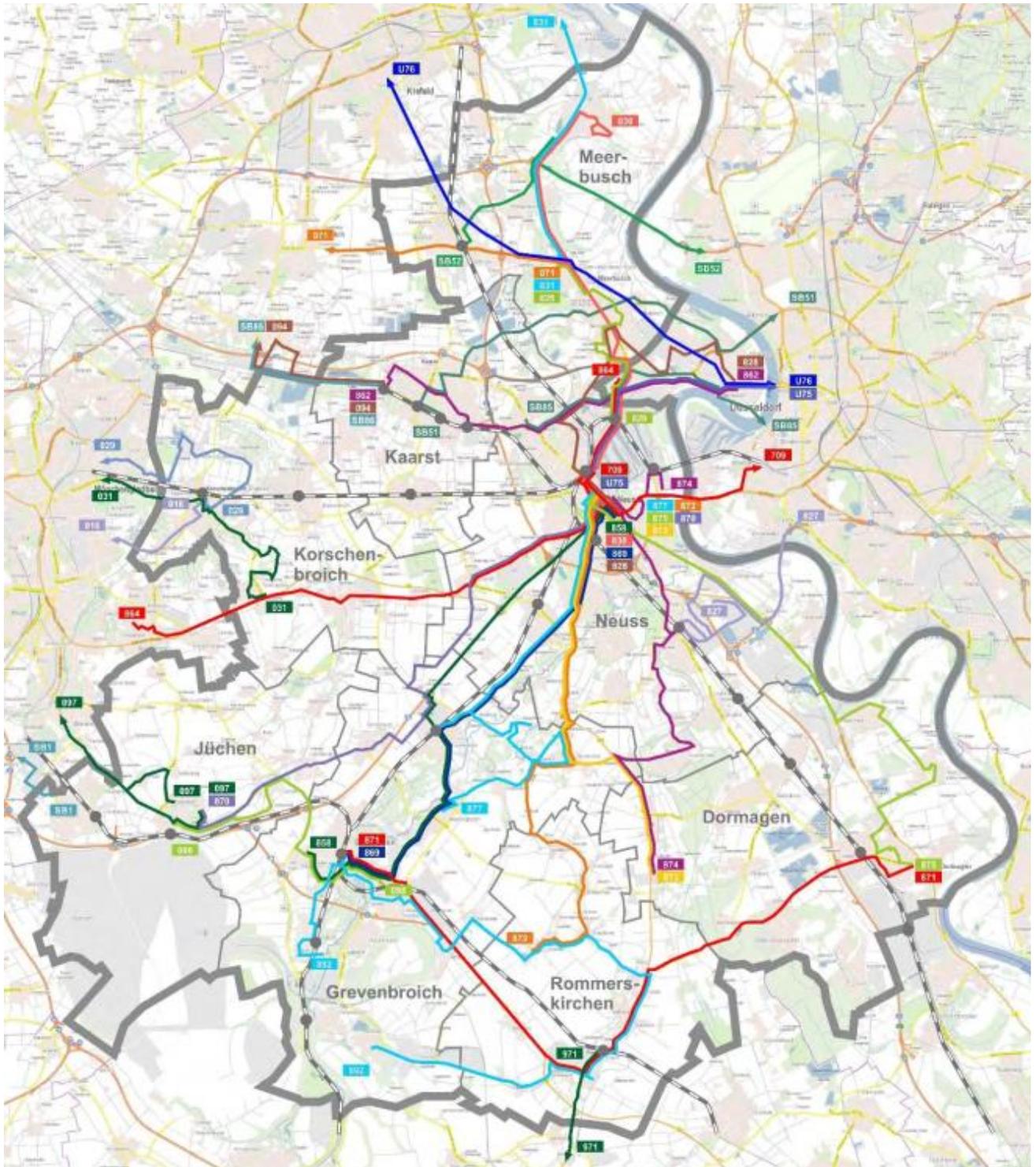


II. Raumrelevanter Auszug aus dem SPNV NRW-Regionalverkehrsplan 2021  
(mobil.nrw 2020)



### III. Liniennetz von Stadtbahn, Straßenbahn sowie Regional- und Schnellbuslinien

(Ingenieurgruppe IVV GmbH & Co. KG (2018) – Nahverkehrsplan Rhein-Kreis Neuss)

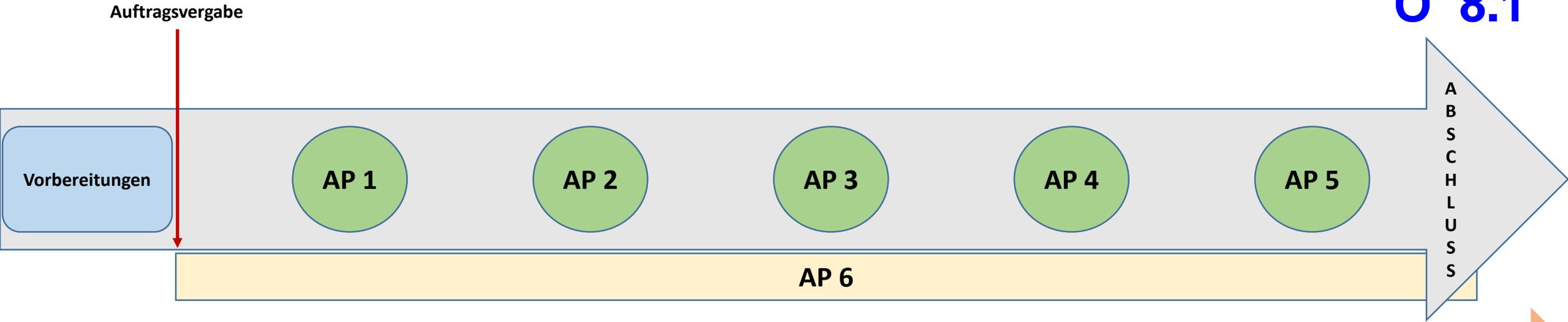


#### IV. Akteurs-Kataster der Fokusberatung für den Rhein-Kreis Neuss

Institution	Abteilung	Ansprechpartner	Ort	E-Mail
Rhein-Kreis Neuss	Klimaschutz / Nachhaltigkeit (Projektmanagement)	Thiago Zakrzewski	Grevenbroich	thiago.zakrzewski@rhein-kreis-neuss.de
Rhein-Kreis Neuss	Stabsstelle Strukturwandel	Iracema Schrubba Dias	Grevenbroich	iracema.Schruba-Dias@rhein-kreis-neuss.de
Rhein-Kreis Neuss	Stabsstelle Strukturwandel (Projektmanagement)	Kristin Michelis	Grevenbroich	kristin.michelis@rhein-kreis-neuss.de
Rhein-Kreis Neuss	Kreisentwicklung	Martin Stiller	Grevenbroich	martin.stiller@rhein-kreis-neuss.de
Rhein-Kreis Neuss	Stabsstelle Strukturwandel	Martin Mörtl	Grevenbroich	martin.moertl@rhein-kreis-neuss.de
Rhein-Kreis Neuss	Wirtschaftsförderung	Michael Russ	Neuss	michael.russ@rhein-kreis-neuss.de
Rhein-Kreis Neuss	Leiter Planungsamt/Stabsstelle Strukturwandel	Marcus Temburg	Grevenbroich	marcus.temburg@rhein-kreis-neuss.de
Energielenker	Mobilität	Fabian Wagner	Greven	wagner@energielenker.de
Energielenker	Mobilität	Niclas Töns	Greven	toens@energielenker.de
Stadt Dormagen	Klimaschutzmanagerin	Lena van der Kamp	Dormagen	lena.vanderkamp@stadt-dormagen.de
Stadt Dormagen	Mobilitätsmanagement	Peter Tümmers	Dormagen	peter.tuemmers@tb-dormagen.de
Stadt Grevenbroich	Wirtschaftsförderung	Carina Lucas	Grevenbroich	carina.lucas@grevenbroich.de
Stadt Grevenbroich	Dezernent Stadtplanung	Florian Herpel	Grevenbroich	florian.herpel@grevenbroich.de
Stadt Jüchen	Klimaschutzmanager	Jan Daley Kübel	Jüchen	jan.kuebel@juechen.de
Stadt Kaarst	Klimaschutzmanagerin	Maria Pantiou	Kaarst	maria.pantiou@kaarst.de
Stadt Korschenbroich	Klimaschutzmanagerin	Julia Federer	Korschenbroich	julia.federer@korschenbroich.de
Stadt Korschenbroich	Fachbereich Planung und Infrastruktur	Karl Josef Züнкler	Korschenbroich	Karljosef.zuenkler@korschenbroich.de
Stadt Meerbusch	Klimaschutzmanagerin	Denise Pottbäcker	Meerbusch	denise.pottbaecker@meerbusch.de
Stadt Neuss	Abteilung Umwelt und Klima	Katharina Wittmann	Neuss	katharina.wittmann@stadt.neuss.de
Stadt Neuss	Verkehrslenkung, Amtsleitung	Norbert Jurczyk	Neuss	Norbert.jurczyk@stadt.neuss.de
Stadt Neuss	Stadtplanung, Entwurf für Verkehrsanlagen, Verkehrsplanung	Thomas Leuker	Neuss	Thomas.leuker@stadt.neuss.de
Gemeinde Rommerskirchen	Wirtschaftsförderung	Carsten Friedrich	Rommerskirchen	carsten.friedrich@rommerskirchen.de
Gemeinde Rommerskirchen	Fachbereich Planung, Gemeindeentwicklung und Mobilität	Maria Greene	Rommerskirchen	Maria.greene@rommerskirchen.de

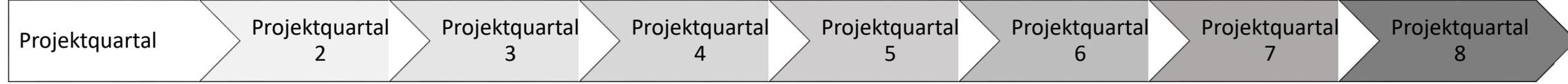
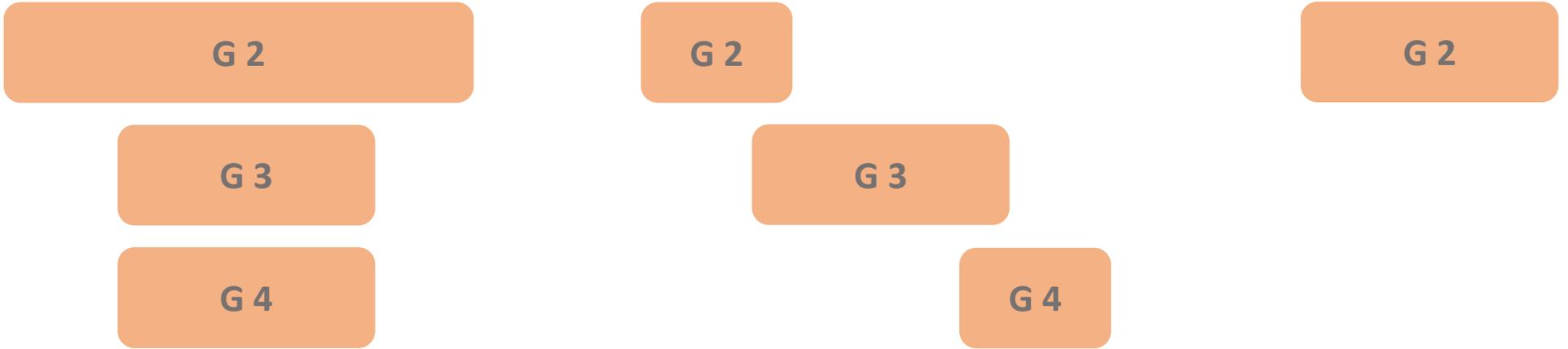
# Projektmanagement und Governance

Ö 8.1



## Multi-Stakeholder Governance

B  
E  
T  
E  
I  
L  
I  
G  
U  
N  
G



**AP** = Arbeitspaket

**G** = (Akteurs-) Gruppe

<b>G 1</b>	Kreisverwaltung
<b>G 2</b>	Koordinierungsgruppe
<b>G 3</b>	Fachöffentlichkeit
<b>G 4</b>	Bürgerschaft

## Arbeitspakete

- I Vorbereitung und Analyse
- II Strategieentwicklung
- III (Leit-) Ziele und Indikatoren
- IV Einzelmaßnahmen und Maßnahmenpakete
- V Dokumentation
- VI Moderation und Prozessbegleitung, Beteiligung und Kommunikation

An den Vorsitzenden des Mobilitätsausschusses  
Herr Erhard Demmer  
Kreisverwaltung  
41460 Neuss

Montag, 16. Januar 2023

### Sitzung des Mobilitätsausschusses am 24.01.2023

#### Anfrage zum Sachstand des Mobilitätskonzepts des Rhein-Kreises Neuss

Sehr geehrter Herr Demmer,

die Kreistagsfraktionen von BÜNDNIS 90/ Die GRÜNEN und SPD bitten Sie, folgende Anfrage zum weiteren Vorgehen bezüglich des Mobilitätskonzepts des Rhein-Kreises Neuss vonseiten der Kreistagsverwaltung schriftlich beantworten zu lassen:

- In der Sitzung des Planungs-, Klimaschutz- und Umweltausschusses vom 10.6.2021 wurde der Abschlussbericht „Fokusberatung zu nachhaltiger Mobilität im Rhein-Kreis Neuss“ vonseiten des Unternehmens „Energienlenker“ vorgestellt. Wir bitten die Verwaltung darum, dem Mobilitätsausschuss das Gutachten zur Verfügung zu stellen.
- Der Rhein-Kreis Neuss beabsichtigt ein integriertes Mobilitätskonzept zu erarbeiten. Laut SUMP-Richtlinien der EU soll während der Planungsprozesse ein breites Spektrum an Bürger\*innen und Interessenvertreter\*innen einbezogen werden. Neben einem **SUMP-Kernteam** aus den Reihen der Verwaltung soll auch ein **Lenkungskreis** aus wichtigen Politiker\*innen und anderen wichtigen Interessenträger\*innen eingerichtet werden. (European Platform on Sustainable Urban Mobility Plans/[The SUMP Concept | Eltis](#). Leitlinien für nachhaltige urbane Mobilitätspläne [2. Ausgabe], S. 46) Der Rhein-Kreis Neuss plant, verschiedene Akteure wie kommunale Vertreter, die Wirtschaft und die Bürgerschaft miteinzubeziehen und bekennt sich zum Grundsatz der Multistakeholder Governance. Wir bitten die Verwaltung darzulegen, wie die Beteiligung wichtiger gesellschaftlicher Akteure ausgestaltet werden soll und welche Arbeitsstrukturen bisher etabliert wurden.
- Inwiefern werden zivilgesellschaftliche Stakeholder und Parteien an der Erarbeitung der Leitideen, der Ziele und Strategien beteiligt?

- Am Anfang des Planungsprozesses steht eine Analyse des Mobilitätsverhaltens. Plant der Rhein-Kreis Neuss, eine Haushaltsbefragung durchzuführen, sollen Verkehrszählungen stattfinden oder woher bekommt die Verwaltung die Basisdaten für die Erarbeitung?

Vielen Dank für die Beantwortung der Fragen.

Mit freundlichen Grüßen



Swenja Krüppel  
Fraktionsvorsitzende (GRÜNE)



Udo Bartsch  
Fraktionsvorsitzender (SPD)

gez. Birgit Wollbold  
Sachkundige Bürgerin (GRÜNE)