

Integriertes Mobilitätskonzept für den Rhein-Kreis Neuss

Elias Olshausen & Philip Guszahn, IGES Institut

20. Februar 2024

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

1. Vorstellung des IGES Instituts

Kurzprofil IGES

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





Verkehrsökonomie

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



Mobilitäts- und Verkehrsplanung

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



Öffentlicher Nahverkehr

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

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

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

2. Hintergrund und Vorgehen

Warum ist ein integriertes Mobilitätskonzept sinnvoll?

Wem gehört der öffentliche Raum in Neuss?

Neuß-Grevenbroicher Zeitung, 18.03.2023

„Lagebild Verkehr Rhein-Kreis Neuss 2022“ vorgestellt:
Nach Corona steigen die Unfallzahlen an
Erft-Kurier, 11.03.2023

Sieben neue Busse für 2,5 Millionen Euro

Westdeutsche Zeitung, 27.05.2021

Verkehrsplanung in Grevenbroich Eine Fahrradstraße für die City?
Neuß-Grevenbroicher Zeitung, 21.10.2022

Neuss macht Straßenbahnlinie für ein Jahr kostenlos

Neue Rhein Zeitung, 26.12.2022

Grevenbroich soll „15-Minuten-Stadt“ werden

Neuß-Grevenbroicher Zeitung, 29.06.2022

Stadt Jüchen will fußgänger- und fahrradfreundlicher werden

Erft-Kurier, 12.03.2023

Was ist ein Mobilitätskonzept?

= *Strategisches Konzept, das...*

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

Was sind seine Aufgaben?

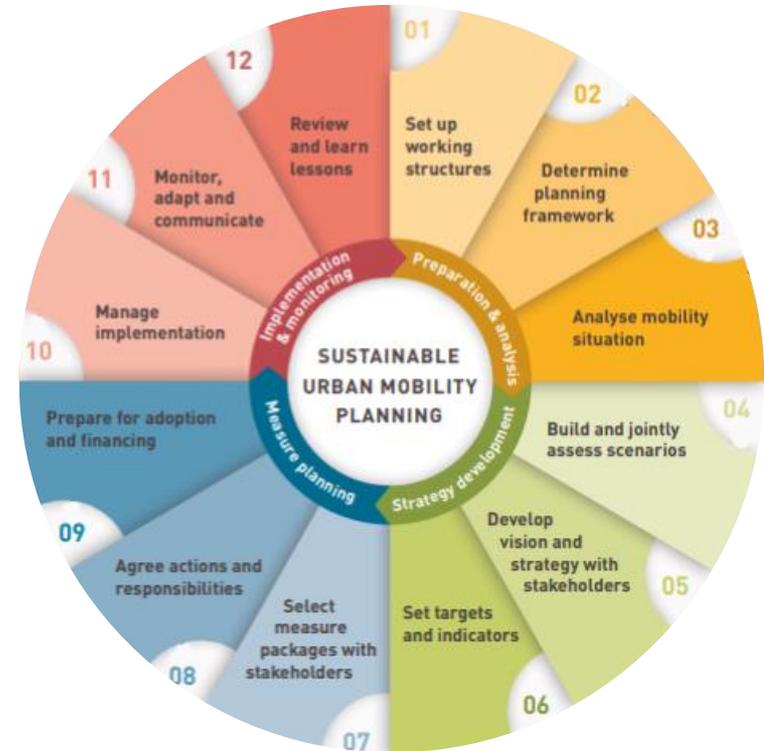
- Aufbau eines nachhaltigen urbanen Verkehrssystem, indem er...
 - den Zugang zu Orten für alle gewährleistet,
 - die Sicherheit verbessert
 - Umweltverschmutzung, Treibhausgasemissionen und Energieverbrauch reduziert
 - Effizienz und Wirtschaftlichkeit des Transports erhöht
 - Attraktivität und Qualität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

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

Grundlage bei der Erstellung des integrierten Mobilitätskonzepts bilden:

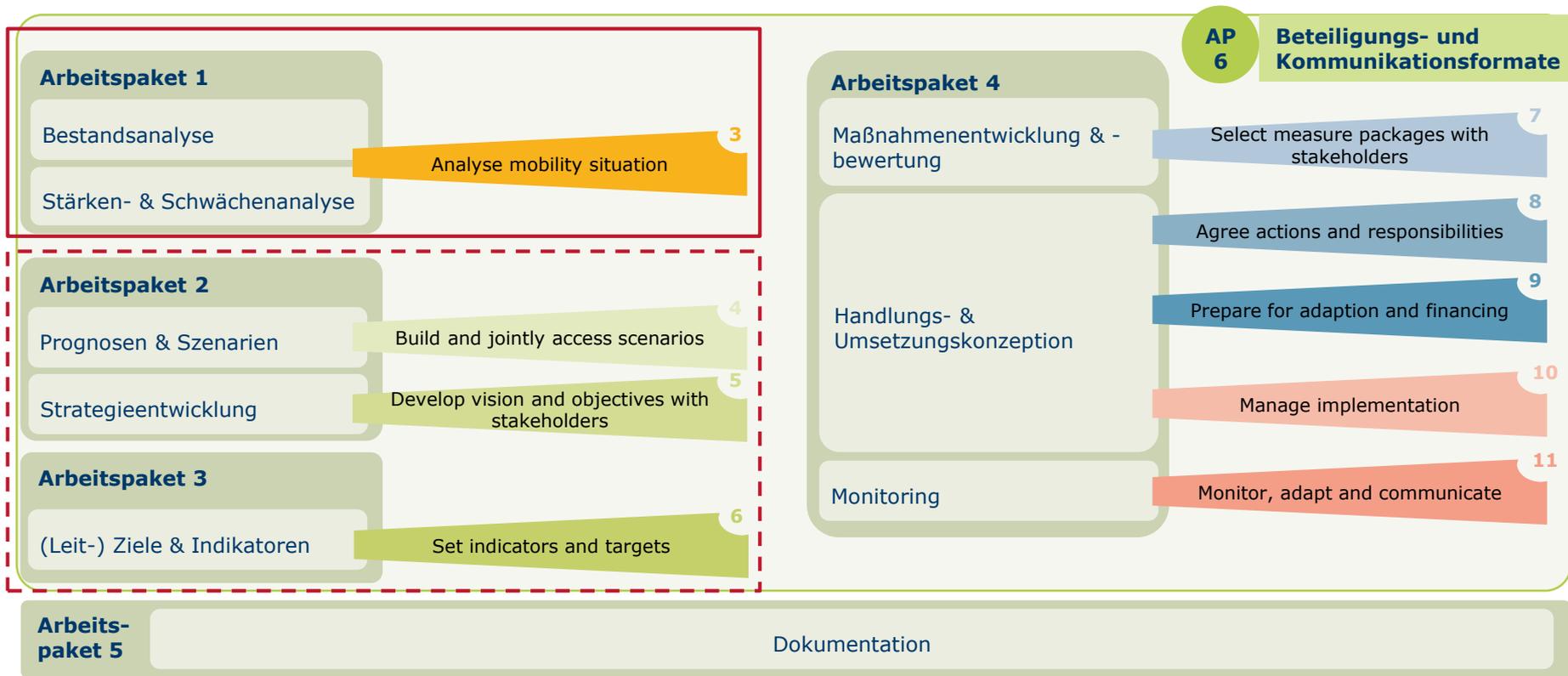
- die **Hinweise zur Verkehrsentwicklungsplanung der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V. (FGSV)** und
- die **EU-Leitlinien für einen nachhaltigen urbanen Mobilitätsplan (SUMP)**

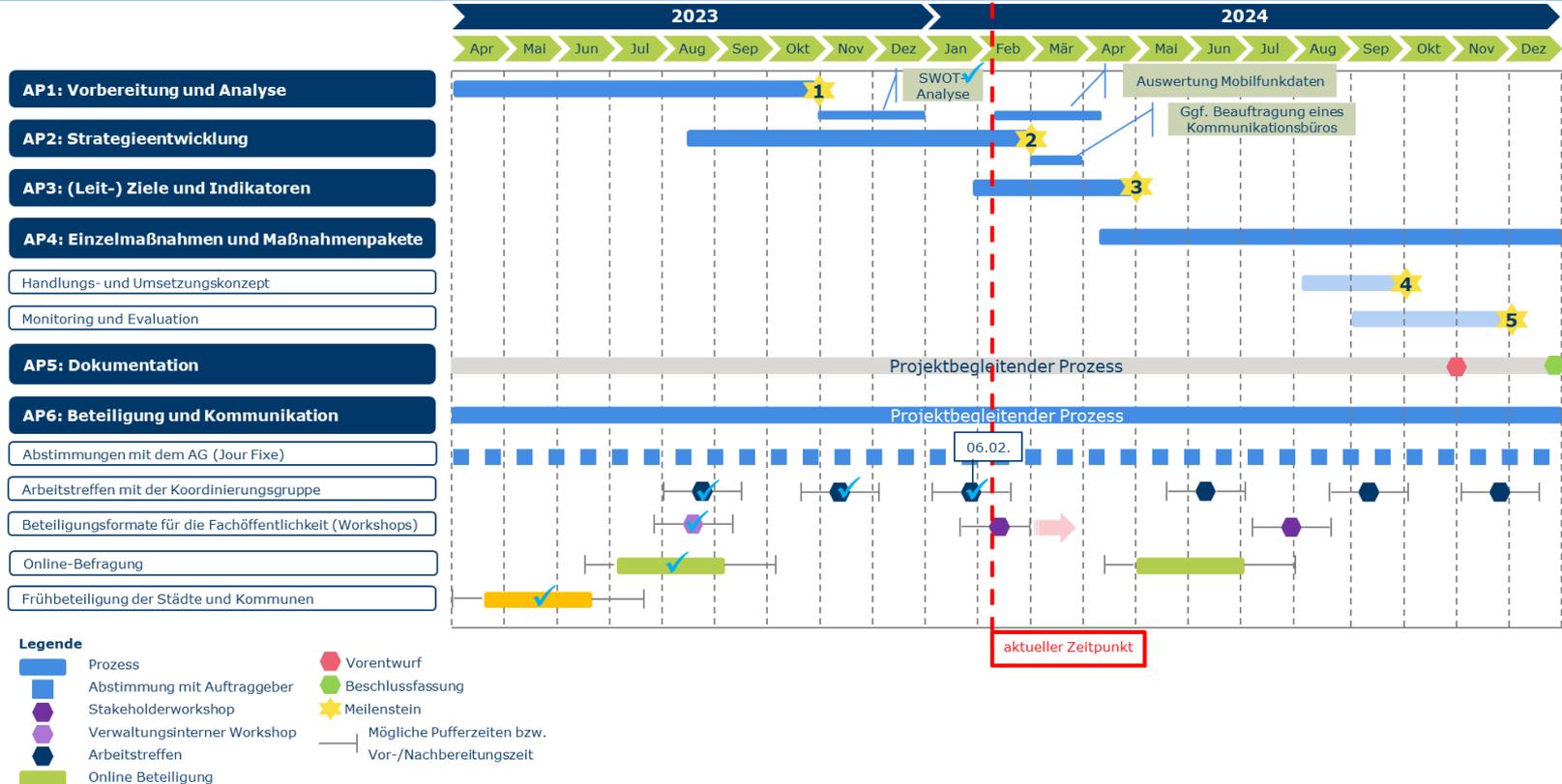
- langfristige strategische Entscheidungs- und Handlungsgrundlage (**innovativ**)
- Beteiligungsorientierter Prozess (**integriert**)
- Realisierbare, genau definierte Maßnahmen entwickeln und umsetzen (**initiativ**)



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

Ablauf & Leistungsbausteine





3. Aktueller Stand der Dinge

Analysefelder:



Analyseschritte:

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



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

Stärken	Schwächen
Positive Eigenschaften der bestehenden Infrastruktur und des bestehenden Mobilitätsangebotes	Defizite in der bestehenden Infrastruktur und des bestehenden Mobilitätsangebotes
Chancen	Risiken
Externe Bedingungen, welche für die Mobilitätsplanung nützlich sein könnten	Externe Bedingungen, welche für die Mobilitätsplanung negativ sein könnten
Handlungsbedarfe	
<ul style="list-style-type: none">• Ausbau öffentlich-zugänglicher Mobilitätsangebote• Vernetzung und Zusammenarbeit• Infrastrukturen und verkehrliche Erschließung• Zielgruppenorientiertes Mobilitätsmanagement• Steigerung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum• Förderung alternativer Antriebe• Etc.	

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

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

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

Stärkung ÖPNV-Angebot

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

Management des motorisierten Verkehrs

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

Förderung von Rad- und Fußverkehr

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

Güterverkehr und Logistik

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

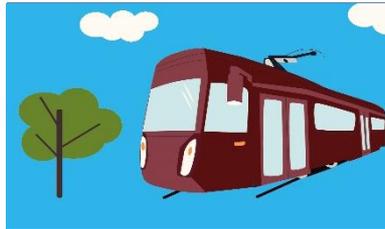
Intermodale Wegeketten

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



Mobilitätsalternativen

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



Mobilität und Tourismus

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

Mobilitätsmanagement

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

Mobilität und Versorgung

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

Erarbeitung der Ziele und möglicher Entwicklungsszenarien

Grundlagen

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

Erarbeitungsprozess

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



Zielkonzept: Leit- und Handlungsziele

Integriertes Klimaschutzkonzept Rhein-Kreis Neuss und Mobilitätsstrategie Rheinisches Revier

Klimaneutraler Kreis

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

Leistungsstarker Kreis

Vernetzter Kreis

Lebenswerter Kreis

Innovativer Kreis

Attraktive Infrastruktur und integrierte Mobilitätsangebote im Kreisgebiet

Attraktive Radinfrastruktur ausbauen als Alternative zum Pkw

Intra- und Interkommunale Zusammenarbeit, Bündelung der Akteure

Mehr klimafreundlichere Mobilität bei weniger Verkehr

Automatisierung, Telearbeit und Vernetzung - Chancen digitaler Infrastrukturen nutzen

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

Verkehrsmittelverknüpfung im regionalen Gesamtsystem und inter-/multimodale Wegeketten fördern

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

Ausbau der Zusammenarbeit mit den kreisangehörigen Kommunen bei der Digitalisierung

Mobilität und Erreichbarkeit im ländlichen Raum sicherstellen

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

Pkw-Nutzung verringern und klimafreundlicher gestalten (Antriebswende)

Förderung alternativer Antriebe und innovativer Mobilitätslösungen

Klimaneutraler Kreis

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

Integriertes Klimaschutzkonzept RKN

6.3 Schwerpunkt: Verkehr

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

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

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

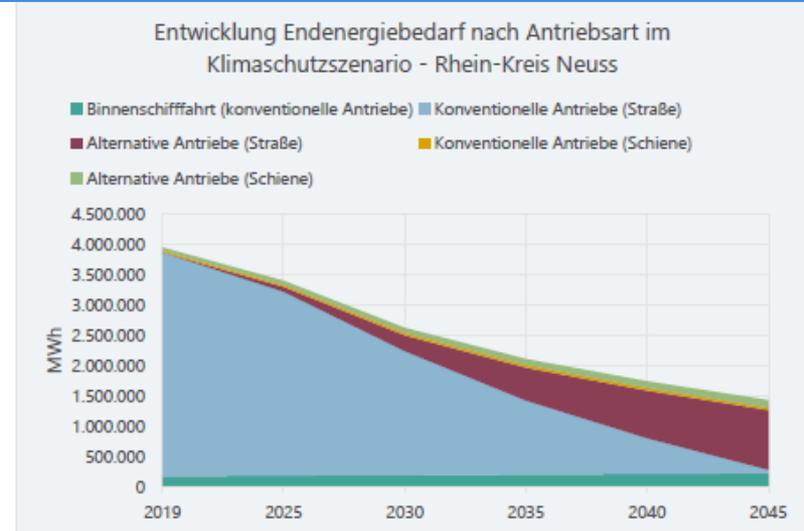


Abbildung 6-2: Zukünftiger Kraftstoffbedarf im Klimaschutzscenario (Prognose auf Basis der auf Seite 33 aufgeführten Studien (witterungsbedingte Bilanzdaten), umgerechnet auf den Rhein-Kreis Neuss)

Bildquelle: Integriertes Klimaschutzkonzept RKN

Ableiten der Entwicklungsszenarien

Welche Entwicklungsszenarien sind in den Leitzielen denkbar?

Wie kann der Kreis bei der Zielerreichung unterstützen?

Basis Szenario

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

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

Moderates Szenario

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

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

Progressives Szenario

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

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

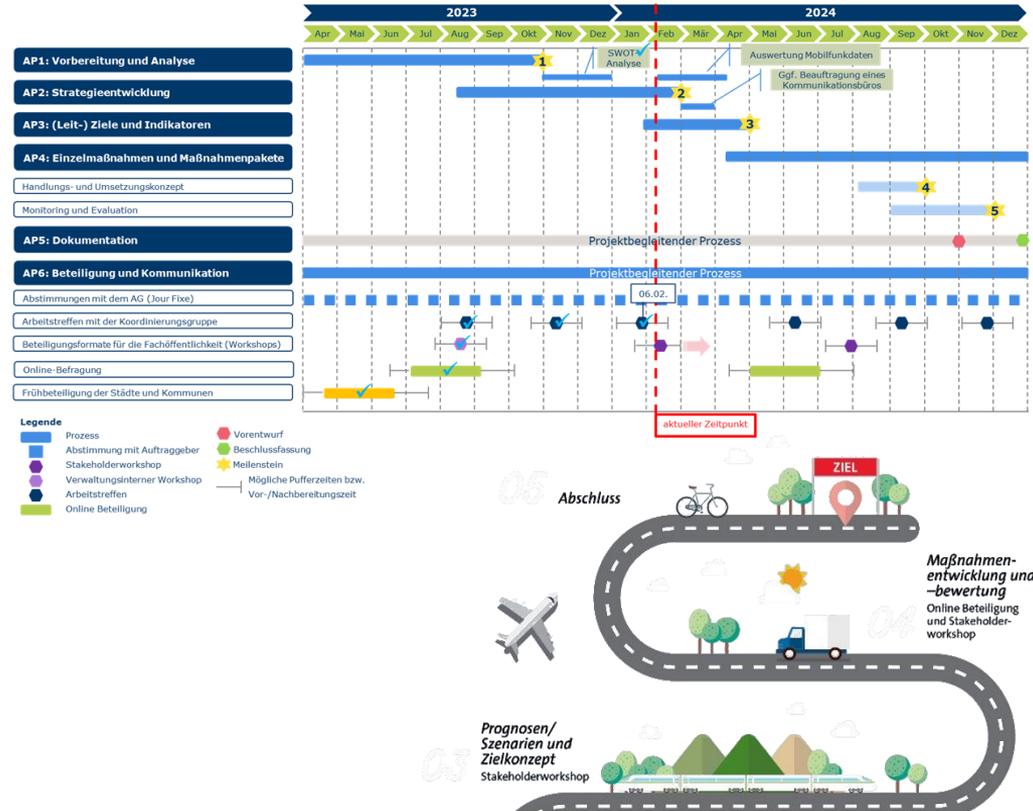
4. Ausblick und weiteres Vorgehen

Weiteres Vorgehen

- Ausstehende Analyseschritte
 - Auswertung Mobilfunkdaten

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

- Start Maßnahmenentwicklung
- Fachworkshops
- Zweite Onlinebeteiligung





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

Bitte verwenden Sie für unsere Funktionsmailadresse:

rkn-mobil@iges.com

6. Fragen, Anregungen und Diskussion

IGES Institut
Elias Olshausen & Philip Guszahn

www.iges.com

Backup

Mobilität = Verkehr?

Mobilität:

- Bedürfnis, Ursache, Zweck, Aufgabe

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

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

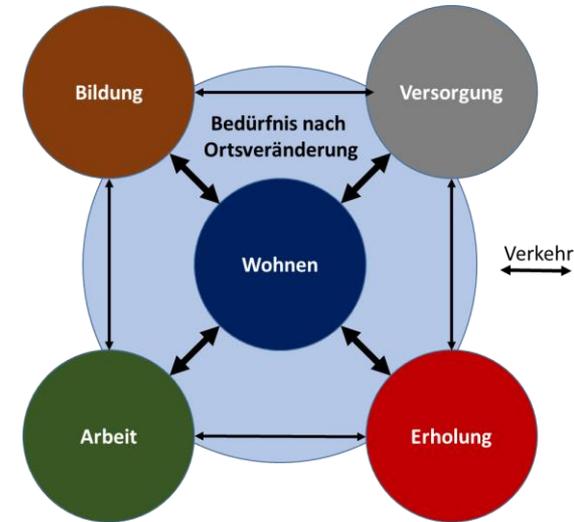
Verkehr:

- dienendes Instrument zur Umsetzung von Mobilität

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

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

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



Ergebnisse Frühbeteiligung

Frühbeteiligung der Städte und Gemeinde

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

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

ÖPNV

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

Radverkehr

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

Fußverkehr

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

Straßeninfrastruktur

- innerorts Tempo 30

Verkehrsmittelverknüpfung

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

Alternative Mobilitätsangebote

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

Versorgungsmobilität

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

Marketing/Organisation

- Stärkung des Umweltverbundes
- Gewährleistung der Zuverlässigkeit im ÖPNV

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

Stärken

- Anbindung an übergeordnetes Straßennetz (A57, A46, A52)
- Hafenstandorte in Neuss und Dormagen
- Nähe zu den Verkehrsflughäfen DUS & CGN
- Mind. ein SPNV-Haltepunkt in jeder Kreiskommune
- lokale Infrastrukturen, Konzepte und Planungen in den einzelnen Kreiskommunen
- Lage zu unmittelbar angrenzenden Oberzentren
- diverse Wirtschaftszweige, darunter produzierendes Gewerbe, Dienstleistungssektor und Handel
- Bildungsstandort
- naturnahe Freizeitmöglichkeiten und kulturelle Angebote
- Etc.

Schwächen

- Verkehrsbelastung
- Lückenhafte und teilweise mangelhafte Infrastrukturen für den Rad- und Fußverkehr (vor allem außerhalb der Ortschaftszentren)
- Geringe Nutzung des Radverkehrs und Konflikte mit dem MIV (steigende Unfallzahlen)
- ausbaufähiges kommunales ÖPNV-Angebot (Taktung, Barrierefreiheit und Bedienung ländlicher Gebiete)
- Reisezeitnachteile ÖPNV
- E-Ladeinfrastruktur
- Verkehrsträgerverknüpfungen
- Regionale Standards
- Teilweise marode Straßen und Brücken
- Systemausfälle aufgrund von Personalmangel
- Etc.

Chancen

- Flache Topographie und kompakte Siedlungsstrukturen als Gunstfaktoren für Fuß- und Radverkehr
- Ausbau der SPNV-Infrastruktur auch im Kontext des Strukturwandels (Revierbahn, S-Bahn S6, Nachnutzung RWE Werksbahn)
- Ausbau des Radnetzes (Radverkehrskonzept Rheinisches Revier)
- Modellregion für zukunftsweisende Mobilität (Mobilitätsstrategie Rheinisches Revier)
- Beschlossenes integriertes Klimaschutzkonzept
- Mobilitätsmanagerin für den Rhein-Kreis Neuss
- Regionales Schnellbuskonzept (VRR)
- Verbundweites Konzept für die Errichtung von Mobilstationen (VRR)
- Etc.

Risiken

- Prognostizierter Anstieg der Verkehrsbelastung bis 2030
- Finanzierungs- und Investitionsstau
- Fachkräftemangel
- Zunehmende Lieferverkehre
- Motorisierungsgrad
- Modal-Split: Hoher MIV-Anteil
- Demografische Herausforderungen durch Anstieg der Altersgruppe 65+
- Heterogenität des Kreises bedingt unterschiedliche Mobilitätsstrategien
- Suburbanisierung (oder doch auch als Chance?)
- Bewältigung des kohleausstiegsbedingten Strukturwandels (oder doch auch als Chance?)
- Personelle / Finanzielle Ressourcen
- Etc.

Handlungsbedarfe

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

Weiteres ...

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

Ausbau öffentlich-zugänglicher Mobilitätsangebote

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

Erweiterung des SPNV-
Angebots
(Takt, neue Relationen)

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

Ausbau Sharing-Angebote
(Car, Bike, eTretroller)

Vernetzung und Zusammenarbeit

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

Informations-/
Buchungssystem(e) -
App/Plattformlösung

Interkommunale
Zusammenarbeit und
Bündelung der Akteure

Optimierung
Beteiligungsverfahren

Infrastrukturen und verkehrliche Erschließung

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

Zukunftsorientierte
Erschließung und
Anbindung von Gewerbe-
und Industriegebieten

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

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

Ausbau öffentlich
zugänglicher
Ladeinfrastruktur

Instandhaltung
Straßeninfrastruktur und
Lückenschlüsse

Steigerung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum

Verkehrsberuhigung

Parkraum-
management

Neuaufteilung
Straßenraum

Zielgruppenorientiertes Mobilitätsmanagement

(Über-) Betriebliches
Mobilitätsmanagement

Mobilitätsmanagement
für Ältere und
mobilitätseingeschränkte
Personen

Mobilitätsmanagement
für Besucher:innen

Mobilitätsmanagement
für Kinder und Jugendliche

Förderung alternativer Antriebe

Aufbau
Innovationscluster
„Alternative Antriebe“

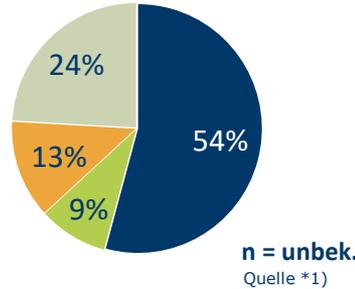
Etablierung regionaler
Standards

Konzeptionierung und
Installation von
Ladeparks

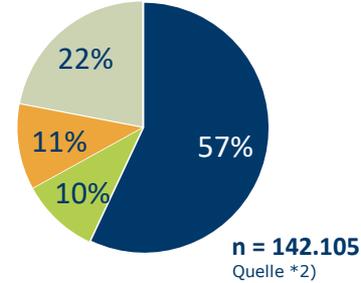
Modal Split | relative Verkehrsmittelanteile im Vergleich

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

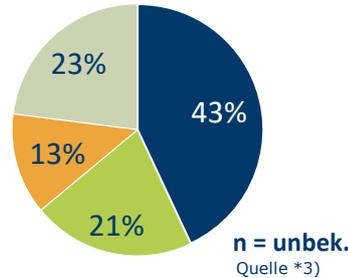
Rhein-Kreis Neuss



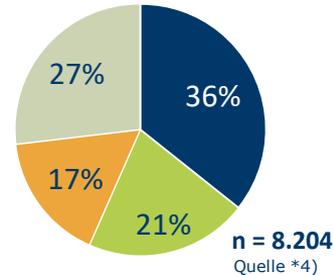
NRW



Köln



Düsseldorf



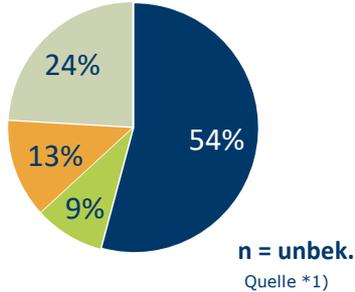
Legende

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

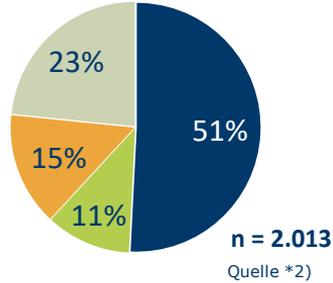
*1): MiD 2017 gem. Small-Area-Schätzung
*2): MiD 2017
*3): Ratsgruppe GUT 2017
*4): SrV 2018 Städtevergleich

Modal Split | relative Verkehrsmittelanteile im Vergleich

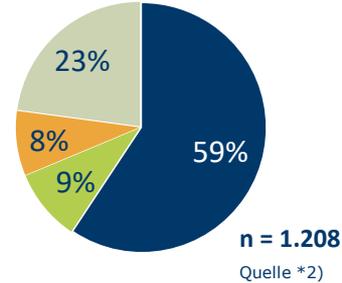
Rhein-Kreis Neuss



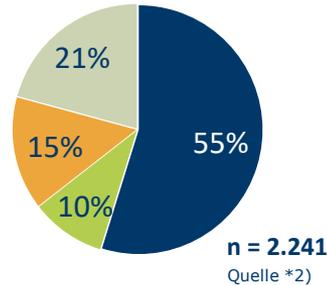
Neuss



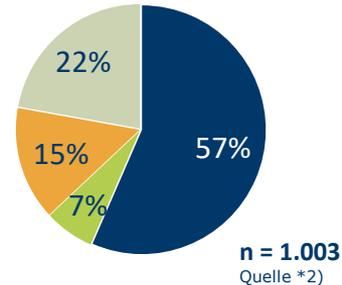
Grevenbroich



Meerbusch



Kaarst



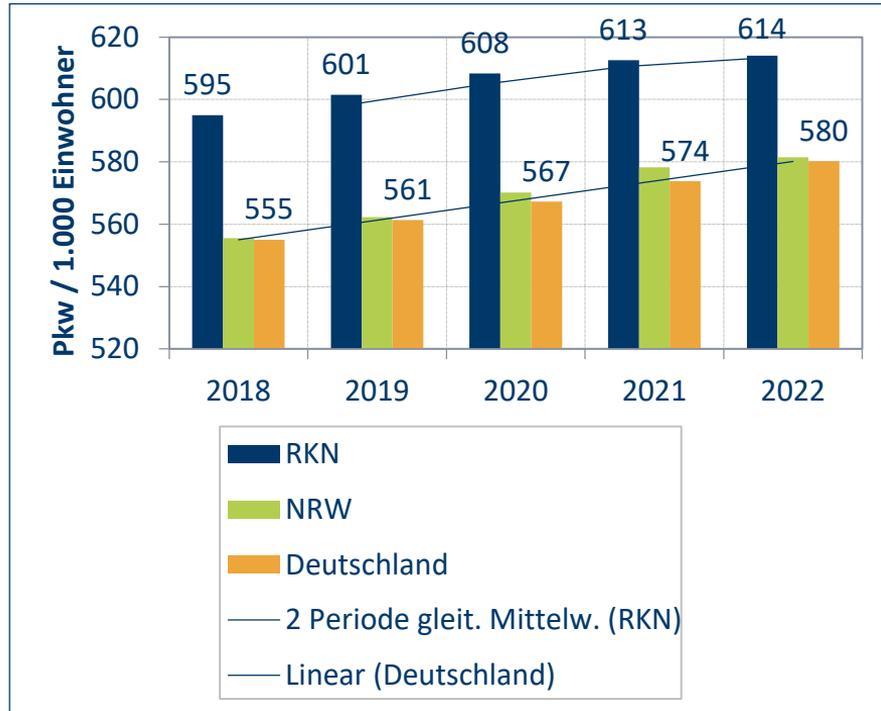
Legende

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

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

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

Entwicklung des Motorisierungsgrad im Kreisgebiet



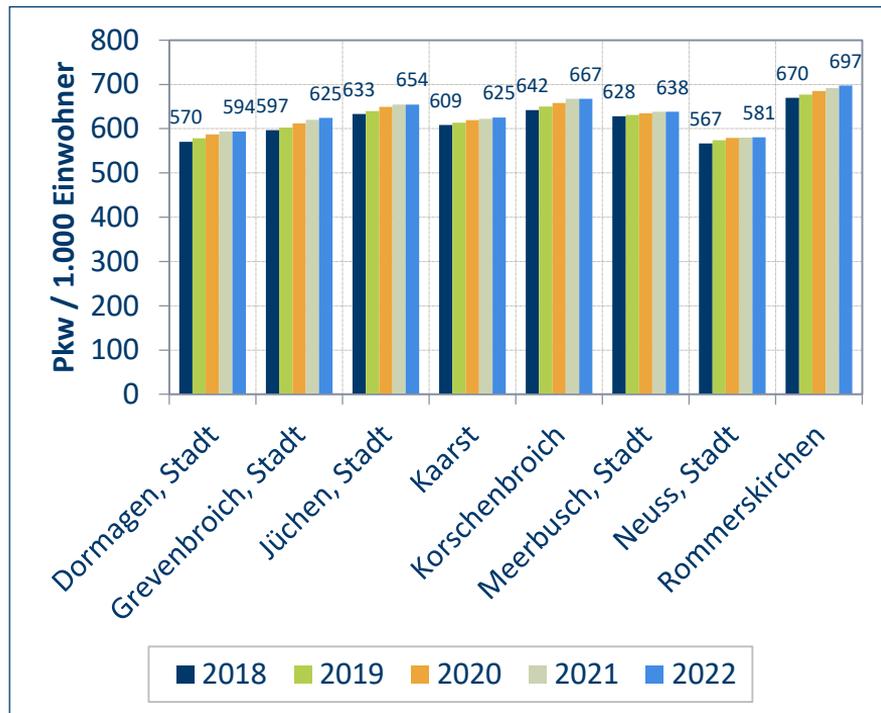
Hinweis: private und gewerbliche Pkw berücksichtigt

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

*sowohl Voll- als auch Plug-In-Hybridfahrzeuge

Quellen: KBA 2023, Destatis 2023, Datenmosaik 2023

Entwicklung des Motorisierungsgrad in den Kreiskommunen



Hinweis: private und gewerbliche Pkw berücksichtigt

Anstieg in allen Kreiskommunen

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

Motorisierungsgrad

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

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

Quellen: KBA 2023, Destatis 2023

Einfarbige Kästen

Flexibel in Höhe und Breite

- So sehen Aufzählungen in Kästen aus

Einfarbige Kästen

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

Einfarbige Kästen

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

Zweifarbige Kästen

Flexibel in Höhe und Breite

- So sehen Aufzählungen in Kästen aus

Zweifarbige Kästen

Farbige Kästen werden immer Ton in Ton gesetzt

Zweifarbige Kästen

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

Kommentare stehen immer auf Weiß.

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

Die Farbe IGES Gesundheit kann ebenfalls genutzt werden.

» Für Zitate diese Sprechblase mit stilisiertem Anführungszeichen wählen.

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

» Die Farbe IGES Gesundheit kann ebenfalls genutzt werden.

Pfeile, Verbindungslinien und Links

