

Ergänzung zu den bisherigen Maßnahmensteckbriefe (ID 1-128) des Integriertes Klimaschutzkonzept (IKK) der Stadt Neuss

—

Maßnahmensteckbriefe der Maßnahmen ID-129 bis ID-134

Stand: 20.03.2023

Erklärungen zu den verwendeten „+“-Symbolen auf den Steckbriefen:

Stellen die Relevanz der unterschiedlichen Kategorien dar.

CO₂-Einsparungen:

- +: unter 0,1 % des CO₂-Einsparolls < 102 t/a
- ++: bis 1,0 % des CO₂-Einsparolls < 1020 t/a
- +++ : mehr als 1 % des CO₂-Einsparolls > 1020 t/a

Energieeinsparungen

- +: unter 0,1 % des Energieeinsparolls < 4.440 MWh/a
- ++: bis 1,0 % des Energieeinsparolls < 4.440 MWh/a
- +++ : mehr als 1 % des Energieeinsparolls > 4.440 MWh/a

Investitionskosten:

- +: Investitionskosten < 10.000 €
- ++: Investitionskosten < 100.000 €
- +++ : Investitionskosten > 100.000 €

Konsumtive Kosten:

- +: Konsumtive Sachkosten < 5.000 €
- ++: Konsumtive Sachkosten < 50.000 €
- +++ : Konsumtive Sachkosten > 50.000 €

Personentage:

- +: erforderliche Personentage < 20,5
- ++: erforderliche Personentage < 123
- +++ : erforderliche Personentage > 123

Wirkungszeit der CO₂-Einsparungen:

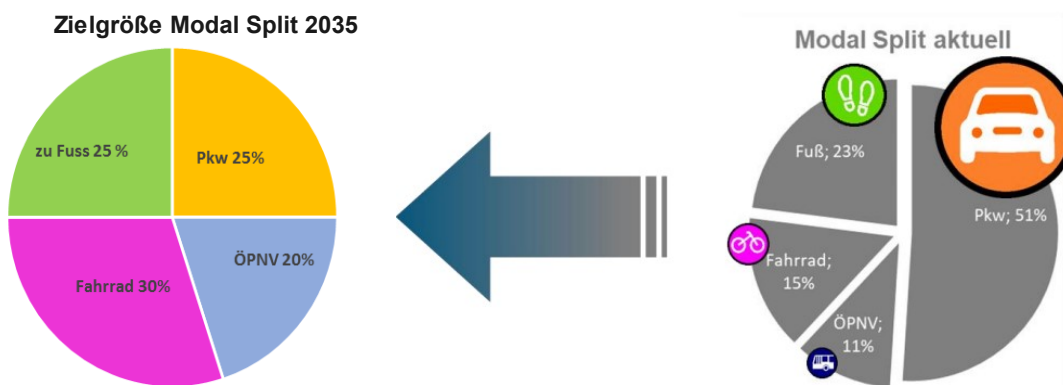
- +: Wirkungszeit < 2 Jahre
- ++: Wirkungszeit < 10 Jahre
- +++ : Wirkungszeit > 10 Jahre

**IKK 2035 Maßnahmenname:****Steigerung des Radverkehrsanteils als Teil des Umweltverbundes auf mindestens 30% bis 2035**

Zusammenlegung mit IDs 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 43, 47, 71, 72

**Kurzbeschreibung:**

Im Mobilitätsentwicklungskonzeptes (MEK) der Stadt Neuss wird eine Steigerung des Umweltverbundes auf insgesamt 75% aller zurück gelegten Wege bis 2035 angestrebt. Der Radverkehr weist die größten Potentiale zur Zielerreichung auf. Von derzeit 15% Anteil am Modal Split gilt es sukzessive den Radverkehrsanteil zu erhöhen. Somit gilt es die im Mobilitätsentwicklungskonzept zusammengestellten Maßnahmen im Handlungsfeld Radverkehr prioritär zu verfolgen und umzusetzen.

**Erste Handlungsschritte:**

1. Ausschreibung Maßnahmenkonzept für ein hierarchisches Radverkehrsnetz unter Berücksichtigung der Vorabüberlegungen für Radpendler Routen und Radschnellverbindungen im Rheinischen Revier: Identifizierung und Schließen von Netzlücken, Optimierung Kreuzungen und Querungen zur Beschleunigung des Radverkehrs (Option: Radverkehrskonzept beauftragen); Anwendung unterschiedlicher Ausbaustandards (Basis-Standard, Radpendler Routen und Radschnellverbindungen) und Angaben zu Kosten für eine bessere Planbarkeit der nächsten Jahre
2. Zeitgleich Identifikation Fördermittel für Fahrradabstellanlagen (Flächendeckend im öffentlichen Straßenraum, Austausch und Aufwertung Bestandsanlagen, abschließbare Anlagen für Bewohner der Gründerzeithäuser, Fahrradgaragen, Fahrradabstellanlagen an wichtigen Zielen, B+R an SPNV und ÖPNV Haltestellen und Mobilstationen) insbesondere im Innenstadtbereich
3. Ausschreibung Fahrradabstellanlagen-Konzept im innenstadtangrenzenden Stadtgebiet

weitere geplante Handlungsschritte:

4. Ausbau Sharing-Systeme und Mobilstationen
5. Sichtbarmachung des Netzes durch einheitliche in das landesweite Radverkehrsnetz NRW eingebundene wegweisende Beschilderung

Im Maßnahmenblatt *subsummierte Einzelmaßnahmen* der ersten Fassung des IKK:

Maßnahmen für eine Verkehrsart haben immer Auswirkungen auf andere Verkehrsarten und stehen jederzeit in Wechselwirkung. Eine komplette isolierte Betrachtung ist deshalb nicht möglich. Nichtsdestotrotz wurden bisherigen IKK-Maßnahmen einer Verkehrsart zugeordnet, in der sie vermeintlich ihre größte Wirkung entfalten und werden daher nur einmal aufgeführt.

ID	Titel der Maßnahme	Federführung	Kosten	Fördermittel	Umsetzungsgrad (Stand März 2023)
17	Errichtung und stufenweiser Ausbau von Protected Bike Lanes (PBL)	61			Nicht weiter verfolgt
18	Einrichtung von geschwindigkeitsreduzierten Bereichen zur Steigerung der Verkehrssicherheit für Radfahrer	61/69/TMN			Umsetzungsphase; Daueraufgabe
19 (auch TMN)	Radweg mit Brückenschlag nach Düsseldorf-Heerdt (neue Hafenbrücke NDH)	61/TMN/N DH			Keine Aktivität
20	Radschnellweg forcieren	61/TMN			In Planungsphase; im Zeitplan
21	Förderung von sicheren und qualitativ hochwertigen Radabstellanlagen	61/TMN/S WN			In Planungsphase; im Rückstand
22	Freigabe Einbahnstraßen für Radgegenverkehr	69			Umsetzungsphase; im Zeitplan
23	Einrichtung von Fahrradzonen und -straßen	69	Konsumtiv 2022: 200.000 €		Umsetzungsphase; im Zeitplan
43	PR-Offensive im Rahmen der AGFS-Kampagne (u.a. „Tag der nachhaltigen Mobilität“, „Tanz der Straße“)	61		Möglich Bewilligt in Höhe von 30.000 €	Umsetzungsphase; im Zeitplan; Daueraufgabe
47	(E-) Bike-Sharing mit Schwerpunkt Lastenräder	69		Möglich, nicht beantragt	Umsetzungsphase; im Zeitplan;
71	Entwicklung von „PKW-armen“ Zonen im Innenstadtbereich (Sebastianus-Str. etc.)	69		Möglich, nicht beantragt	Umsetzungsphase; im Zeitplan; Daueraufgabe
72	Optimierung der Schaltung von Ampelanlagen und/oder Wegfall von Ampelanlagen	61		Nicht Möglich	Umsetzungsphase; im Zeitplan; Daueraufgabe

Zielgruppe:

MIV und ÖPNV Nutzende, bereits Radfahrende

Betroffener Sektor: Verkehr

Verantwortliche und Beteiligte:

61 Beteiligte: 69/TMN/19/11



Kriterien:

Bewertung:

Endenergie-Reduktionspotential Für Energieträger CO ₂ -Reduktionspotential*	+	ca. (kein Rechenweg bekannt) KWh/a Kraftstoff / Benzin & Diesel
Wirkungszeit	?	nach Einrichtung
Finanzieller Aufwand	?	+ Investitionskosten: je ca. n. b. € +/- Betriebskosten/Einsparungen: ca. n. b. €/a + Kosten für Öffentlichkeitsarbeit: ca. n. b. €/a + Konsumtive Sachkosten: ca. n. b. € - Fördermöglichkeiten: evtl., mit Konkretisierung einer etwaigen Maßnahme zu prüfen € Sonstige Aufwandsart: ca n. b. € / ca. n. b. €/a
Auftrag/Produkt Sachkonto		n. b. n. b.
Personeller Aufwand	+	erforderliche Personentage: ca. n. b. Tage dauerhaft erforderliche Personentage: ca. nach Umsetzung keine Tage/a
Regionale Wertschöpfung	?	vermutlich keine



*Die konkrete CO₂-Reduktion ist im Verkehrssektor – mit Ausnahme von Großprojekten im Rahmen von definierten Verfahren für Kosten-Nutzen-Analysen – in der Regel nicht seriös für eine einzelne Maßnahme definierbar. Einzelmaßnahmen im Mobilitätssektor müssen kombiniert werden, um als Ganzes zusammen zu wirken und einen Modal Shift zu bewirken. Auch können die im IKK zum Thema Verkehr aufgestellten Maßnahmen nicht den gesamten Veränderungsprozess abbilden, der in vielen Fällen auch nicht von der Stadt Neuss allein abhängt, sondern auch von generellen rechtlichen und faktischen Rahmenbedingungen geprägt sein wird. Im Kontext des Mobilitätsentwicklungskonzeptes wird eine Reduzierung des MIV-Anteils an der Verkehrsleistung von derzeit ca. 50% auf ca. 25 % in 2035 zugunsten des Umweltverbundes vorgeschlagen werden. Mit diesem „Ziel-Modal Split“ ergibt sich im Jahr 2035 rechnerisch eine CO₂-Reduktion (siehe gesondertes Dokument zur CO₂-Einsparung). Im Sinne der Konsistenz des Modells IKK werden die Maßnahmen mit geschätzten prozentualen Anteilen versehen.

Eine Verlagerung vom MIV-Anteil auf den Radverkehrsanteil in 5% Schritten kann bezogen auf die Verkehrsleistung von 2018 eine Abbildung der CO₂-Einsparungen in kleineren Zwischenschritten prognostizieren.

Tatsächliche Veränderungen im Modal Split werden alle 5 Jahre über die SrV-Studie der TU Dresden ermittelt (nächste Studie in 2023, Ergebnisse stehen voraussichtlich 2025 zur Verfügung). Eine Erhöhung des Radverkehrsanteils zu Lasten des MIV-Anteils bezogen auf die Verkehrsleistung kann dann rückwirkend die CO₂-Reduktion verifizieren.

Umsetzungszeitraum der Maßnahme: ab 2023



Erforderliche Voraussetzungen:

1. Finanzielle Mittel
2. Personelle Ressourcen
3. Gutachterbüro mit Kapazitäten finden



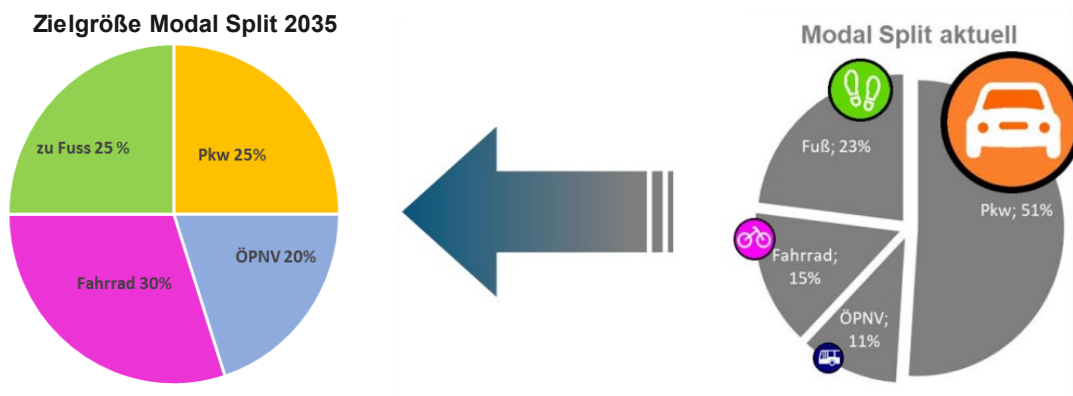
Bemerkung

**IKK 2035 Maßnahmenname:****Reduzierung des MIV- Anteils zu Stärkung des Umweltverbundes auf mindestens 75 % bis 2035**

Zusammenlegung mit IDs 46, 51, 52, 53, 54

**Kurzbeschreibung:**

Im Mobilitätsentwicklungskonzeptes (MEK) der Stadt Neuss wird eine Steigerung des Umweltverbundes auf insgesamt 75% aller zurück gelegten Wege bis 2035 angestrebt. Um dies zu erreichen gilt es den MIV-Anteil von derzeit 51% zu halbieren. Ein so ambitioniertes Ziel kann nur erreicht werden, wenn konsequente Restriktionen (Push-Faktoren: z.B. Kosten erhöhen, Zufahrtsbeschränkungen) und attraktive Angebote (Pull-Faktoren: Attraktive Alternativen, gut und sicher ausgebaute Radverkehrsinfrastruktur, attraktives ÖPNV-Angebot mit Sharingschnittstellen (Mobilstationen)) in einander greifen. Da Mobilität im Kopf anfängt ist eine klare Kommunikation des attraktiven Alternativangebots unabdingbar. Es muss auch einfach schneller und verlässlicher sein mit Bus/Bahn oder Rad ein Ziel zu erreichen als mit dem Auto. Gesundheitsaspekte und der Umweltgedanke sind leider erfahrungsgemäß noch kein Pullfaktor. Zu betonen ist hier das konsequente Umsetzen von Maßnahmen, andernfalls ändern Menschen ihr Verhalten nicht.

**Erste Handlungsschritte:**

1. Attraktive Alternativen zum MIV mit Hochdruck ausbauen/einrichten: Mobilstationen (Carsharing, Bikesharing)
On-Demandverkehr, hierarchisches Radverkehrsnetz ausbauen und optimieren (Federführung SWN)
2. Verkehrslenkung über Kosten: Parkraumkonzept umsetzen und die beschlossenen Preiserhebungen nochmals erhöhen sowie die erste Stunde kostenlos in den Parkhäusern aufheben; Kosten ÖPNV dauerhaft deutlich senken (Deutschlandticket)
3. Neuverteilung von Flächen im öffentlichen Raum: Umgestaltungsprozesse im Bestand gilt es durch klare Zielsetzungen zu beschleunigen und deutliche Signale für die Aufenthaltsqualität zu setzen

weitere geplante Handlungsschritte:

4. Planungsdogma verändern: bei Flächenkonkurrenzen zu Gunsten vom Umweltverbund entscheiden und die Entscheidungsträger hierbei einbinden
5. Zielgruppenspezifisches Marketing, z.B. betriebliches Mobilitätsmanagement

Im Maßnahmenblatt *subsummierte Einzelmaßnahmen* der ersten Fassung des IKK:

Maßnahmen für eine Verkehrsart haben immer Auswirkungen auf andere Verkehrsarten und stehen jederzeit in Wechselwirkung. Eine komplette isolierte Betrachtung ist deshalb nicht möglich. Nichtsdestotrotz wurden bisherigen IKK-Maßnahmen einer Verkehrsart zugeordnet, in der sie vermeintlich ihre größte Wirkung entfalten und werden daher nur einmal aufgeführt.

ID	Titel der Maßnahme	Federführung	Kosten	Fördermittel	Umsetzungsgrad (Stand März 2023)
46	Förderung lokal emissionsfreier Güterverkehre (Mirko-Hubs)	61			zurückgestellt
51	Reservierung von öffentlichen Parkplätzen für E-Fahrzeuge und Car-Sharing-Angebote	69			Nicht gestartet und verspätet; im Rückstand
52	Erhöhung Gebühren Bewohnerparken	69			Umsetzungsphase; im Zeitplan
53	Restriktivere Vergabe von Bewohnerparkausweisen	69			Nicht weiter verfolgt; im Rückstand
54	Neuausrichtung der Parkgebührenstruktur im öffentlichen Raum einschl. Parkhäuser	69			Umsetzung erfolgt; im Zeitplan

Zielgruppe:

MIV-Nutzende

Betroffener Sektor: Verkehr

Verantwortliche und Beteiligte:

61 Beteiligte: 69/TMN, SWN



Kriterien:

Bewertung:

Endenergie-Reduktionspotential Für Energieträger	+	ca. (kein Rechenweg bekannt) KWh/a
CO ₂ -Reduktionspotential*	<+	Kraftstoff / Benzin & Diesel
Wirkungszeit	?	nach Einrichtung
Finanzieller Aufwand	?	+ Investitionskosten: je ca. n. b. € +/- Betriebskosten/Einsparungen: ca. n. b. €/a + Kosten für Öffentlichkeitsarbeit: ca. n. b. €/a + Konsumtive Sachkosten: ca. n. b. € - Fördermöglichkeiten: evtl., mit Konkretisierung einer etwaigen Maßnahme zu prüfen € Sonstige Aufwandsart: ca n. b. € / ca. n. b. €/a
Auftrag/Produkt Sachkonto		n. b. n. b.
Personeller Aufwand	+	erforderliche Personentage: ca. n. b. Tage dauerhaft erforderliche Personentage: ca. nach Umsetzung keine Tage/a

Regionale Wertschöpfung	?	vermutlich keine
-------------------------	---	------------------



*Die konkrete CO₂-Reduktion ist im Verkehrssektor – mit Ausnahme von Großprojekten im Rahmen von definierten Verfahren für Kosten-Nutzen-Analysen – in der Regel nicht seriös für eine einzelne Maßnahme definierbar. Einzelmaßnahmen im Mobilitätssektor müssen kombiniert werden, um als Ganzes zusammen zu wirken und einen Modal Shift zu bewirken. Auch können die im IKK zum Thema Verkehr aufgestellten Maßnahmen nicht den gesamten Veränderungsprozess abbilden, der in vielen Fällen auch nicht von der Stadt Neuss allein abhängt, sondern auch von generellen rechtlichen und faktischen Rahmenbedingungen geprägt sein wird. Im Kontext des Mobilitätsentwicklungskonzeptes wird eine Reduzierung des MIV-Anteils an der Verkehrsleistung von derzeit ca. 50% auf ca. 25 % in 2035 zugunsten des Umweltverbundes vorgeschlagen werden. Mit diesem „Ziel-Modal Split“ ergibt sich im Jahr 2035 rechnerisch eine CO₂-Reduktion (siehe gesondertes Dokument zur CO₂-Einsparung). Im Sinne der Konsistenz des Modells IKK werden die Maßnahmen mit geschätzten prozentualen Anteilen versehen. Eine Reduktion des MIV-Anteil auf den ÖPNV-Anteil in 5% Schritten kann bezogen auf die Verkehrsleistung von 2018 eine Abbildung der CO₂-Einsparungen in kleineren Zwischenschritten prognostizieren.

Tatsächliche Veränderungen im Modal Split werden alle 5 Jahre über die SrV-Studie der TU Dresden ermittelt (nächste Studie in 2023, Ergebnisse stehen voraussichtlich 2025 zur Verfügung). Eine Reduktion des MIV-Anteils bezogen auf die Verkehrsleistung kann dann rückwirkend die CO₂-Reduktion verifizieren.

Umsetzungszeitraum der Maßnahme: ab 2023



Erforderliche Voraussetzungen:

1. Finanzielle Mittel
2. Personelle Ressourcen
3. Langfristig mutige einheitliche Entscheidungen



Bemerkung

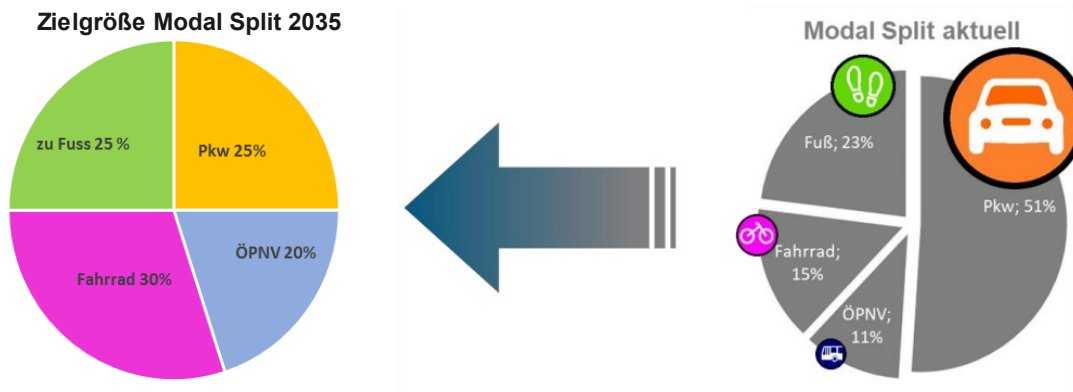
**IKK 2035 Maßnahmenname:****Sicherung des Modal Split-Anteils im Fußgängerverkehr zur Erreichung eines Gesamtanteils des Umweltverbundes von 75 % zum Jahr 2035**

Zusammenlegung mit ID 50

**Kurzbeschreibung:**

Im Mobilitätsentwicklungskonzeptes (MEK) der Stadt Neuss wird eine Steigerung des Umweltverbundes auf insgesamt 75% aller zurück gelegten Wege bis 2035 angestrebt. Um dies zu erreichen gilt es, den bereits heute relativ hohen Anteil von 23 % im Fußgängerverkehr zu sichern und nach Möglichkeit noch weiter auszubauen. Ein bezogen auf den Gesamtanteil im Umweltverbund so ambitioniertes Ziel kann nur erreicht werden, wenn konsequente Restriktionen (Push-Faktoren: z.B. Kosten erhöhen, Zufahrtsbeschränkungen) und eine konsequente Qualitätssicherung und eine weitere punktuelle Attraktivierung im Bereich des Fußgängerverkehrs erfolgt.

Daher gilt es, die Belange von zu Fuß Gehenden konsequent zu berücksichtigen und die im Rahmen des MEK dargestellten Handlungsempfehlungen weiter zu verfolgen und zudem in den einzelnen Ortsteilen wichtige Angebote in fußläufiger Entfernung bereitzustellen.

**Erste Handlungsschritte:**

1. Anforderungen des Fußgängerverkehrs in allen Planungen klar benennen und berücksichtigen.
2. Sitzgelegenheiten statt Parkplätzen im Innenstadtbereich
3. Ortsmittelpunkte attraktivieren

weitere geplante Handlungsschritte:

4. Hauptachsen für den Fußverkehr, Flaniermeilen
5. Querungstellen für den Fußverkehr

Im Maßnahmenblatt *subsummierte Einzelmaßnahmen* der ersten Fassung des IKK:

Maßnahmen für eine Verkehrsart haben immer Auswirkungen auf andere Verkehrsarten und stehen jederzeit in Wechselwirkung. Eine komplette isolierte Betrachtung ist deshalb nicht möglich. Nichtsdestotrotz wurden bisherigen IKK-Maßnahmen einer Verkehrsart zugeordnet, in der sie vermeintlich ihre größte Wirkung entfalten und werden daher nur einmal aufgeführt.

ID	Titel der Maßnahme	Federführung	Kosten	Fördermittel	Umsetzungs-grad (Stand März 2023)
50	Verbesserung der Erreichbarkeit und Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raumes durch Reduzierung des Stellplatzangebotes	61			in Umsetzungsphase; im Rückstand

Zielgruppe:

MIV-Nutzende, ÖPNV-Nutzende, Radfahrende

Betroffener Sektor: Verkehr

Verantwortliche und Beteiligte:

61 Beteiligte: 69/TMN, SWN



Kriterien:

Bewertung:

Endenergie-Reduktionspotential Für Energieträger CO ₂ -Reduktionspotential*	+ <+	ca. (kein Rechenweg bekannt) KWh/a Kraftstoff / Benzin & Diesel
Wirkungszeit	?	nach Einrichtung
Finanzieller Aufwand	?	+ Investitionskosten: je ca. n. b. € +/- Betriebskosten/Einsparungen: ca. n. b. €/a + Kosten für Öffentlichkeitsarbeit: ca. n. b. €/a + Konsumtive Sachkosten: ca. n. b. € - Fördermöglichkeiten: evtl., mit Konkretisierung einer etwaigen Maßnahme zu prüfen € Sonstige Aufwandsart: ca n. b. € / ca. n. b. €/a
Auftrag/Produkt Sachkonto		n. b. n. b.
Personeller Aufwand	+	erforderliche Personentage: ca. n. b. Tage dauerhaft erforderliche Personentage: ca. nach Umsetzung keine Tage/a
Regionale Wertschöpfung	?	vermutlich keine



*Die konkrete CO₂-Reduktion ist im Verkehrssektor – mit Ausnahme von Großprojekten im Rahmen von definierten Verfahren für Kosten-Nutzen-Analysen – in der Regel nicht seriös für eine einzelne Maßnahme definierbar. Einzelmaßnahmen im Mobilitätssektor müssen kombiniert werden, um als Ganzes zusammen zu wirken und einen Modal Shift zu bewirken. Auch können die im IKK zum Thema Verkehr aufgestellten Maßnahmen

nicht den gesamten Veränderungsprozess abbilden, der in vielen Fällen auch nicht von der Stadt Neuss allein abhängt, sondern auch von generellen rechtlichen und faktischen Rahmenbedingungen geprägt sein wird. Im Kontext des Mobilitätsentwicklungskonzeptes wird eine Reduzierung des MIV-Anteils an der Verkehrsleistung von derzeit ca. 50% auf ca. 25 % in 2035 zugunsten des Umweltverbundes vorgeschlagen werden. Mit diesem „Ziel-Modal Split“ ergibt sich im Jahr 2035 rechnerisch eine CO₂-Reduktion (siehe gesondertes Dokument zur CO₂-Einsparung). Im Sinne der Konsistenz des Modells IKK werden die Maßnahmen mit geschätzten prozentualen Anteilen versehen. Eine Reduktion des MIV-Anteil auf den ÖPNV-Anteil in 5% Schritten kann bezogen auf die Verkehrsleistung von 2018 eine Abbildung der CO₂-Einsparungen in kleineren Zwischenschritten prognostizieren.

Tatsächliche Veränderungen im Modal Split werden alle 5 Jahre über die SrV-Studie der TU Dresden ermittelt (nächste Studie in 2023, Ergebnisse stehen voraussichtlich 2025 zur Verfügung). Eine Reduktion des MIV-Anteils bezogen auf die Verkehrsleistung kann dann rückwirkend die CO₂-Reduktion verifizieren.

Umsetzungszeitraum der Maßnahme: ab 2023



Erforderliche Voraussetzungen:

1. Finanzielle Mittel
2. Personelle Ressourcen
3. Mutige Entscheidungen



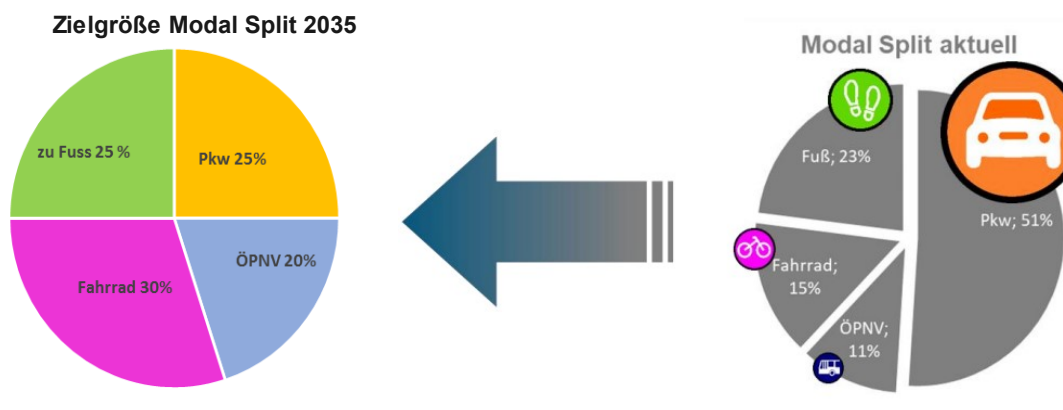
Bemerkung

**IKK 2035 Maßnahmenname:****Rahmengenbung zur Steigerung des ÖPNV-Anteils als Teil des Umweltverbundes auf mindestens 20% bis 2035**

Zusammenlegung mit IDs 45, 55, 59, 60

**Kurzbeschreibung:**

Im Mobilitätsentwicklungskonzeptes (MEK) der Stadt Neuss wird eine Steigerung des Umweltverbundes auf insgesamt 75% aller zurück gelegten Wege bis 2035 angestrebt. Der ÖPNV stellt neben dem Radverkehr eine der wichtigsten Stellschrauben zur Reduzierung des MIV-Anteils dar. Von derzeit 11% Anteil am Modal Split gilt es sukzessive den ÖPNV-Anteil (Bus & Bahn) zu erhöhen. Da man im System ÖPNV nur langfristig steuern und Veränderungen bewirken kann, gilt es hier insbesondere die Zeitschiene im Blick zu haben und die notwendigen Schritte gut vorzubereiten. Neben Angebotserweiterungen (Federführung SWN in Projekten von Sharingangeboten, On-Demandverkehr) sind rahmengebende Steuerung und einzelne Vorplanungen und Planungen von Seiten der Stadt Neuss zu forcieren.

**Erste Handlungsschritte:**

1. Öffentlichen Dienstleistungsauftrag (Laufzeit ab 2029), frühzeitig konzipieren. Hieraus ergibt sich, dass größere Veränderungen rechtzeitig vor der nächsten Vergabe des öffentlichen Dienstleistungsauftrages über die Verkehrsleistung geklärt werden müssen (Workshop als Auftakt zum Thema Herbst 2023) und dementsprechend einer längeren Vorlaufzeit bedürfen.
2. Hieraus ergibt sich der Bedarf für eine vertiefte Machbarkeitsstudie (ab 2024), die verschiedene Angebotsszenarien diskutiert und das bestehende Linienkonzept hinterfragt.

weitere geplante Handlungsschritte:

3. Parallel Gremienarbeit/Lobbying: Forcieren eines sehr günstigen ÖPNV Tickets (Deutschlandticket)
4. Zielgruppenspezifisches Marketing, z.B. betriebliches Mobilitätsmanagement

**Im Maßnahmenblatt *subsummierte Einzelmaßnahmen* der ersten Fassung des IKK:**

Maßnahmen für eine Verkehrsart haben immer Auswirkungen auf andere Verkehrsarten und stehen jederzeit in Wechselwirkung. Eine komplette isolierte Betrachtung ist deshalb nicht möglich.

Nichtsdestotrotz wurden bisherigen IKK-Maßnahmen einer Verkehrsart zugeordnet, in der sie vermeintlich ihre größte Wirkung entfalten und werden daher nur einmal aufgeführt.

ID	Titel der Maßnahme	Federführung	Kosten	Fördermittel	Umsetzungsgrad (Stand März 2023)
45	Ausbau Park&Ride Plätze an Verknüpfungspunkten der Stadt (u.a. Haltepunkt RB39 bei Hombroich) zur Erhöhung des ÖPNV Anteils am Modal Split	61		Möglich	Rückgestellt; wird derzeit prioritär nicht verfolgt (Kapazitätsengpässe)
55	Ausbau des Straßenbahnnetzes insbesondere durch Weiterführung 709 durch Hammfeld und Prüfung einer Führung U75/U81 über neue „Notgleis-Trasse“ (Start mit Machbarkeitsstudien)	61		Möglich; nicht beantragt	in Planungsphase; im Zeitplan
59	Erhöhung des Leistungsumfangs der S- und Regio-Bahnen sowie der Straßenbahnen-Taktung	61			rückgestellt
60	Erschließung neuer GI/GE-Gebiete mit Güterverkehr (u.a. Gewerbegebiet Silbersee)	61			rückgestellt

Zielgruppe:

MIV-Nutzende, bereits ÖPNV-Nutzende, Radfahrende

Betroffener Sektor: Verkehr

Verantwortliche und Beteiligte:

61 Beteiligte: 69/TMN, SWN



Kriterien:

Bewertung:

Endenergie-Reduktionspotential Für Energieträger CO ₂ -Reduktionspotential*	+ <+	ca. (kein Rechenweg bekannt) KWh/a Kraftstoff / Benzin & Diesel
Wirkungszeit	?	nach Einrichtung
Finanzieller Aufwand	?	+ Investitionskosten: je ca. n. b. € +/- Betriebskosten/Einsparungen: ca. n. b. €/a + Kosten für Öffentlichkeitsarbeit: ca. n. b. €/a + Konsumtive Sachkosten: ca. n. b. € - Fördermöglichkeiten: evtl., mit Konkretisierung einer etwaigen Maßnahme zu prüfen € Sonstige Aufwandsart: ca n. b. € / ca. n. b. €/a
Auftrag/Produkt Sachkonto		n. b. n. b.
Personeller Aufwand	+	erforderliche Personentage: ca. n. b. Tage dauerhaft erforderliche Personentage: ca. nach Umsetzung keine Tage/a

Regionale Wertschöpfung	?	vermutlich keine



*Die konkrete CO₂-Reduktion ist im Verkehrssektor – mit Ausnahme von Großprojekten im Rahmen von definierten Verfahren für Kosten-Nutzen-Analysen – in der Regel nicht seriös für eine einzelne Maßnahme definierbar. Einzelmaßnahmen im Mobilitätssektor müssen kombiniert werden, um als Ganzes zusammen zu wirken und einen Modal Shift zu bewirken. Auch können die im IKK zum Thema Verkehr aufgestellten Maßnahmen nicht den gesamten Veränderungsprozess abbilden, der in vielen Fällen auch nicht von der Stadt Neuss allein abhängt, sondern auch von generellen rechtlichen und faktischen Rahmenbedingungen geprägt sein wird. Im Kontext des Mobilitätsentwicklungskonzeptes wird eine Reduzierung des MIV-Anteils an der Verkehrsleistung von derzeit ca. 50% auf ca. 25 % in 2035 zugunsten des Umweltverbundes vorgeschlagen werden. Mit diesem „Ziel-Modal Split“ ergibt sich im Jahr 2035 rechnerisch eine CO₂-Reduktion (siehe gesondertes Dokument zur CO₂-Einsparung). Im Sinne der Konsistenz des Modells IKK werden die Maßnahmen mit geschätzten prozentualen Anteilen versehen. Eine Verlagerung vom MIV-Anteil auf den ÖPNV-Anteil in 5% Schritten kann bezogen auf die Verkehrsleistung von 2018 eine Abbildung der CO₂-Einsparungen in kleineren Zwischenschritten prognostizieren.

Tatsächliche Veränderungen im Modal Split werden alle 5 Jahre über die SrV-Studie der TU Dresden ermittelt (nächste Studie in 2023, Ergebnisse stehen voraussichtlich 2025 zur Verfügung). Eine Erhöhung des ÖPNV-Anteils zu Lasten des MIV-Anteils bezogen auf die Verkehrsleistung kann dann rückwirkend die CO₂-Reduktion verifizieren.

Umsetzungszeitraum der Maßnahme: ab 2023



Erforderliche Voraussetzungen:

1. Finanzielle Mittel
2. Personelle Ressourcen
3. Verkehrsmittelübergreifende Kommunikationskampagne, sobald die neuen Mobilitätsangebote vorhanden sind



Bemerkung

**IKK 2035 Maßnahmenname:****Aufstellung einer kommunalen Wärmeplanung****Kurzbeschreibung:**

Mindestens 35% der in der Stadt Neuss eingesetzten fossilen Energie wird zur Beheizung verbraucht. Klimaneutralität der Stadt ist folglich nur mit einer Transformation des Wärmesektors, einer Wärmewende, möglich.

In seiner Sitzung vom 16.12.2022 hat der Rat der Stadt die Aufstellung einer kommunalen Wärmeplanung nach den Vorgaben des Bundesministeriums für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK) beschlossen. Diese kommunale Wärmeplanung bildet die Grundlage für die Planung und Steuerung der Wärmewende auf kommunaler Ebene. Ziel ist es, die Herausforderungen einer flächendeckenden klimaneutralen Wärmeversorgung strategisch anzugehen und die Möglichkeit einer zu 90% klimaneutralen Wärmeversorgung für das gesamte Stadtgebiet aufzuzeigen.

Die strukturierte und integrierte Gestaltung des Wärmesektors soll möglichst sozialverträglich im abgestimmten Zusammenspiel der wesentlichen Akteure gelingen. Neben den städtischen Beteiligungsgesellschaften und NGO's sind auch die Wohnungswirtschaft, die Gebäude- und Energiewirtschaft sowie das GHD und die Industrie in den Transformationsprozess einzubinden. Es liegt jedoch in der Hand der Kommunen, die hoheitlichen Aufgaben und Entscheidungen für die zukünftige Flächennutzung und Ausgestaltung der Wärmewende vor Ort zu treffen und die kommunalen Wärmepläne zu verabschieden.

**Erste Handlungsschritte:**

1. Bildung einer Projektorganisation und Aufstellung eines Projektablaufplans
2. Stellung von Fördermittelanträgen gemäß Kommunalrichtlinie NRW
3. Beschaffung von fachkundigen externen Dienstleister*innen
4. Umfassende, räumlich verortete Bestandsaufnahme der Wärmeversorgung
5. Ermittlung vorhandener Potenziale für Energieeinsparungen
6. Bestimmung der Versorgungspotentiale aller gegebenen erneuerbaren Energien
7. Entwicklung verschiedener Szenarien, wie der künftige Wärmebedarf unter Berücksichtigung individueller Zielsetzungen und lokaler Strategien klimaneutral gedeckt werden kann.
8. Prüfung der stadtweiten, räumlich verorteten Bereitstellung der regenerativen Energien
9. Entwicklung eines stadtweiten Wärmeplans, der die zukünftige Wärmeversorgung für verschiedene Zonen bzw. Eignungsgebiete mithilfe bedarfsgerechter Maßnahmen beschreibt. Dieser Maßnahmenkatalog zeigt auf, wie das Ziel erreicht werden kann und welche zeitliche Abfolge dabei vorgesehen ist.
10. Erstellung einer Beschlussvorlage

**Zielgruppe:**

Stadtverwaltung und die gesamte Stadtgesellschaft

Betroffener Sektor: private Haushalte, GHD/Industrie, Kommunale Verwaltung

**Verantwortliche und Beteiligte:**

7/19 Beteiligte: 1B, 1V, 12, 20, 61, TMN, GMN-S, SWN und weitere Dienststellen/
Beteiligungen

**Kriterien:****Bewertung:**

Endenergie-Reduktionspotential	+++	Nur mittelbare Wirkung für ca. 2,8 Mio. MWh/a
Für Energieträger		Erdgas, Heizöl, Kohle

CO ₂ -Reduktionspotential	+++	Nur indirekte Wirkung (durch die anschließende Umsetzung) von ca. 565.000 t/a
Wirkungszeit	+++	mittel- und langfristig - nachhaltig
Finanzieller Aufwand	+++	+ Investitionskosten: 0 €/a +/- Betriebskosten/Einsparungen: 0 €/a + Kosten für Öffentlichkeitsarbeit: 40.000 € + Konsumtive Sachkosten: ca. 270.000 € - Fördermöglichkeiten: 230.000€ Sonstige Aufwandsart: 0 €
Auftrag/Produkt		unbestimmt
Sachkonto		unbestimmt
Personeller Aufwand	+++	erforderliche Personentage für 2023 und 2024 ca. 350 Tage/a,
Mittelbare Regionale Wertschöpfung	+++	GHD/Industrie in den Bereichen Hochbau/ Tiefbau, Energiewirtschaft, Wohnungswirtschaft



Umsetzungszeitraum der Maßnahme: 06/2023 – 12/2024



Erforderliche Voraussetzungen:

1. Fördermittelzusage



Bemerkung

Relevanz:

+: unter 0,1 % des CO₂-Einsparolls < 102 t/a
 ++: bis 1,0 % des CO₂-Einsparolls < 1020 t/a
 +++: mehr als 1 % des CO₂-Einsparolls > 1020 t/a

+: unter 0,1 % des Energieeinsparolls < 4.440 MWh/a
 ++: bis 1,0 % des Energieeinsparolls < 4.440 MWh/a
 +++: mehr als 1 % des Energieeinsparolls > 4.440 MWh/a

+: Investitionskosten < 10.000 €
 ++: Investitionskosten < 100.000 €
 +++: Investitionskosten > 100.000 €

+: Konsumtive Sachkosten < 5.000 €
 ++: Konsumtive Sachkosten < 50.000 €
 +++: Konsumtive Sachkosten > 50.000 €

+: erforderliche Personentage < 20,5
 ++: erforderliche Personentage < 123
 +++: erforderliche Personentage > 123

+: Wirkungszeit < 2 Jahre
 ++: Wirkungszeit < 10 Jahre
 +++: Wirkungszeit > 10 Jahre

**IKK 2035 Maßnahmenname:****Förderung von Balkonkraftwerken****Kurzbeschreibung:**

Mit der Sonne Strom erzeugen – die Photovoltaik-Anlage macht es möglich.

Das vorhandene solare Potential soll auch im Mietwohnungsbestand bestmöglich genutzt werden.

Die Stadt Neuss fördert daher die Stromgewinnung durch sogenannte Balkonkraftwerke im Stadtgebiet.

Diese lokale Stromgewinnung leistet durch die Verdrängung von konventionellem Strom aus Kohle und Gas somit einen Beitrag zur Einsparung von CO₂-Emissionen.

Die Balkonkraftwerke liefern einen Teil des benötigten Haushaltsstroms. Dadurch bieten die Anlagen auch eine gewisse Unabhängigkeit von dem öffentlichen Netz und tragen zudem zu einer Verringerung der Energiekosten bei.

Mit der Förderung sollen Photovoltaikprojekte unterstützt und die Eigeninitiative der Bürgerinnen und Bürger angeregt werden.

Die Vergabe der Förderung soll zudem Mieter*innen und Haushalte mit besonderen sozialen Herausforderungen bevorzugen. Dadurch werden sie in die Lage zu versetzen, ebenfalls zur Verringerung der stadtweiten CO₂-Belastung beizutragen und können gleichzeitig eine finanzielle Entlastung hinsichtlich der Energiekosten erfahren.

**Erste Handlungsschritte:**

1. Einnahme der Fördermittel in Form einer zweckgebundenen Landeszuwendung
2. Erstellung und Veröffentlichung der kommunalen Förderrichtlinie und des Antragsverfahrens
3. Prüfung und Bewilligung bzw. Ablehnung der gestellten Anträge
4. Prüfung der vorgelegten Nachweise und Auszahlung der Fördermittel

**Zielgruppe:**

Mieter*innen mit besonderen sozialen Herausforderungen

Betroffener Sektor: private Haushalte

**Verantwortliche und Beteiligte:**

19 Beteiligte: 20, SWN

**Kriterien:****Bewertung:**

Endenergie-Reduktionspotential	+	53.000 KWh/a
Für Energieträger		Strom
CO ₂ -Reduktionspotential	+	19,4 t/a
Wirkungszeit	+++	mittel- und langfristig - nachhaltig
Finanzieller Aufwand	+++	+ Investitionskosten: 0 €/a +/- Betriebskosten/Einsparungen: 0 €/a + Kosten für Öffentlichkeitsarbeit: 0 € + Konsumtive Sachkosten: 40.000 € - Fördermöglichkeiten: 40.000 € Sonstige Aufwandsart: 0 €

Auftrag/Produkt Sachkonto		unbestimmt unbestimmt
Personeller Aufwand	+	erforderliche Personentage für 2023 und 2024 ca. 5 Tage/a,
Mittelbare Regionale Wertschöpfung	+	GHD, lokale Beschaffung von Anlagen im Handel



Umsetzungszeitraum der Maßnahme: 06/2023 – 12/2024



Erforderliche Voraussetzungen:



Bemerkung

Relevanz:

+: unter 0,1 % des CO₂-Einsparsolls < 102 t/a
 ++: bis 1,0 % des CO₂-Einsparsoll < 1020 t/a
 +++: mehr als 1 % des CO₂-Einsparsoll > 1020 t/a

+: unter 0,1 % des Energieeinsparsolls < 4.440 MWh/a
 ++: bis 1,0 % des Energieeinsparsolls < 4.440 MWh/a
 +++: mehr als 1 % des Energieeinsparsolls > 4.440 MWh/a

+: Investitionskosten < 10.000 €
 ++: Investitionskosten < 100.000 €
 +++: Investitionskosten > 100.000 €

+: Konsumtive Sachkosten < 5.000 €
 ++: Konsumtive Sachkosten < 50.000 €
 +++: Konsumtive Sachkosten > 50.000 €

+: erforderliche Personentage < 20,5
 ++: erforderliche Personentage < 123
 +++: erforderliche Personentage > 123

+: Wirkungszeit < 2 Jahre
 ++: Wirkungszeit < 10 Jahre
 +++: Wirkungszeit > 10 Jahre