



Dialog zur Verkehrs-
entwicklung 2013
Dokumentation



- 1 Vorwort**
- 2 Der Verkehrsentwicklungsplan**
- 4 Dialogreihe zur Fortschreibung des VEP**
- 6 Fünf Fragen an den Verkehrsdezernenten
Dr. Stephan Keller**
- 8 Auftaktveranstaltung**
- 10 Themenschwerpunkt Innenstadt**
- 12 Themenschwerpunkt Umwelt**
- 14 Themenschwerpunkt Verkehrssicherheit**
- 16 Themenschwerpunkt Straßenraum**
- 18 Themenschwerpunkt Regionale Verkehrsplanung**
- 21 Dialog erwünscht**

Zukunft der Mobilität in Düsseldorf

Sicher, umweltgerecht, attraktiv

Die Menschen in der Landeshauptstadt Düsseldorf sind ständig in Bewegung. Ob der Weg zur Schule, zur Universität, zur Arbeit, zum Einkaufen, zum Liefern oder in die Freizeit: Wir alle nehmen am Verkehr in dieser Stadt teil. Dabei bewegen wir uns auf verschiedenste Weise: Zu Fuß, mit dem Fahrrad, dem Bus, mit S- und U-Bahn oder mit dem Auto.

Ein stetiges Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstum zeichnet Düsseldorf seit Jahren aus. Damit verbunden ist auch ein wachsendes Verkehrsaufkommen. Gute Erreichbarkeit ist einer der wesentlichen Standortfaktoren für Handel, Dienstleistungen, Gewerbe, Kultur, Bildung und nicht zuletzt auch für die in unserer Stadt wohnenden Menschen. Um die Stadt weiterhin in Bewegung zu halten, braucht Düsseldorf ein modernes und gut funktionierendes Verkehrsmanagement und eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur. Gleichzeitig gilt es, die Klimaschutzziele, wie die Senkung des CO₂-Ausstoßes pro Person von zehn auf zwei Tonnen pro Jahr bis 2050, zu erreichen und die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Diese umfassenden Aufgaben stellen sich der Verkehrsplanung.

Der Verkehrsentwicklungsplan gibt der Stadt hierfür einen verbindlichen Handlungsrahmen als Grundlage für eine zielgerichtete Weiterentwicklung eines hochwertigen Verkehrssystems. Seit dem Beschluss des ersten Verkehrsentwicklungsplans 2006 wurden zahlreiche Maßnahmen umgesetzt, von denen alle Verkehrsarten profitieren. Nun gilt es, den eingeschlagenen Weg den veränderten Rahmenbedingungen, wie beispielsweise der deutlich gestiegenen Bevölkerungszahl und einem kräftigem Beschäftigungszuwachs, anzupassen und den Plan fortzuschreiben.



Es ist mir wichtig, über Inhalte und Ziele der Arbeit der Verwaltung zu informieren und von Beginn an neben der Politik auch alle relevanten Verbände und Interessengruppen sowie Bürgerinnen und Bürger in den Fortschreibungsprozess mit einzubeziehen. Das große Interesse an den sechs Veranstaltungen der Reihe „Dialog zur Verkehrsentwicklung“ und die intensive Auseinandersetzung mit den aufgegriffenen Themen unterstreicht für mich, welche persönliche Bedeutung Mobilität für die Menschen in dieser Stadt hat.

A handwritten signature in black ink, which reads "Dirk Elbers". The signature is fluid and cursive, written in a professional style.

Dirk Elbers
Oberbürgermeister der Landeshauptstadt
Düsseldorf

Ein Verkehrsentwicklungsplan (VEP) stellt unter Einbeziehung der regionalen Zusammenhänge die mittelfristig angestrebten Ziele der verkehrlichen Entwicklungen im gesamten Stadtgebiet dar. Im Sinne einer integrativen Betrachtungsweise berücksichtigt er über das eigentliche Thema hinaus alle relevanten Rahmenbedingungen.

So kann jedes Verkehrsmittel ganz nach seinen spezifischen Vorteilen zur Geltung kommen. Unverträgliche Entwicklungen lassen sich vermeiden und Tendenzen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse können gezielt unterstützt werden. Der Verkehrsentwicklungsplan stellt immer einen Kompromiss zwischen den Zielen unterschiedlicher Teilbereiche wie Verkehrsfluss, Umweltschutz und Verkehrssicherheit dar. Als ganzheitlicher Rahmen für die städtische Verkehrsentwicklung trifft er exemplarische Aussagen über konkrete Planungen und Lösungsvorschläge für räumlich begrenzte Probleme.

Ziele

Die allgemeinen Ziele der Verkehrsentwicklungsplanung sind vielfältig. Neben der Stärkung von Wirtschaft und Handel, soll sie die Attraktivität des Wohnstandorts steigern. Außerdem zielt sie auf die Verbesserung von Umweltbedingungen und Verkehrssicherheit sowie auf die Sicherung der Mobilität aller Bürgerinnen und Bürger ab.

VEP 2020

Im Jahr 2001 beauftragte der Rat der Stadt Düsseldorf die Verwaltung, einen gesamtstädtischen Verkehrsentwicklungsplan zu erarbeiten. Am 9. November 2006 wurde der aktuell gültige Verkehrsentwicklungsplan beschlossen. Er zeigt die Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur bis zum Jahr 2020 auf.

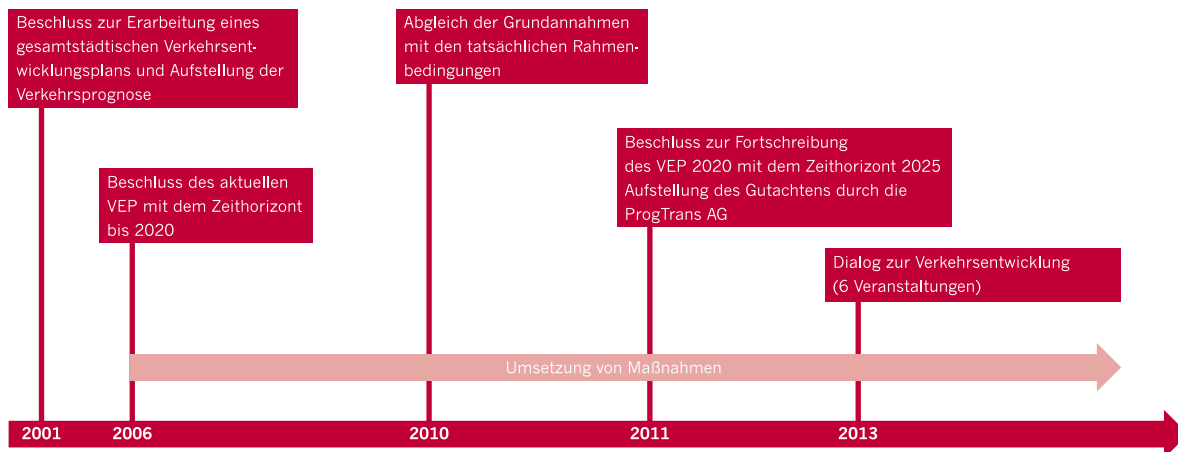
Im Rahmen dieses VEP 2020 wurden in den Jahren 2006 bis 2013 zahlreiche Maßnahmen umgesetzt. Er hat maßgeblich dazu beigetragen, dass Düsseldorf über eine leistungsfähige Straßeninfrastruktur verfügt, hohe Fahrgastzahlen im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) aufweist und vielfältige Möglichkeiten zur Nahmobilität bestehen.

Grundlage des VEP 2020 ist eine Verkehrsprognose, die aus Daten und Erkenntnissen der Jahre 2001–2003 gewonnen wurde. Um eine anhaltende Aktualität des Verkehrsentwicklungsplans zu gewährleisten, hat sich die Verwaltung zum Ziel gesetzt, spätestens nach fünf Jahren einen Abgleich der Grundannahmen mit den tatsächlichen Rahmenbedingungen vorzunehmen. Dieser 2010 durchgeführte Abgleich ergab die Notwendigkeit, die Verkehrsprognose auf einen neuen Datenstand zu bringen und den Verkehrsentwicklungsplan unter veränderten Umständen fortzuschreiben.

Stadt und Mobilität im Wandel

Zu Beginn der Erarbeitung des ersten Verkehrsentwicklungsplans 2001 ließen sich insbesondere die weiter steigenden Bevölkerungszahlen, die Attraktivitätssteigerung des Wirtschaftsstandorts Düsseldorf und die damit verbundene Zunahme von Ein- und Auspendelnden noch nicht abschätzen. Der deutliche Trend zur Abnahme des Motorisierungsgrads in jungen Altersgruppen sowie die zunehmende Akzeptanz von Elektrofahrzeugen und mobilen Verleihsystemen, war 2001 nicht absehbar. Auch Entwicklungen wie dem demografischen Wandel mit einer steigenden Anzahl älterer Menschen muss das Verkehrsmanagement Rechnung tragen. Die Verkehrsplanung hat die Aufgabe, eine stadtverträgliche Erschließung und eine leistungsfähige Anbin-

Prozess VEP



derung zu gewährleisten. Insbesondere Großprojekte wie die Wehrhahn-Linie und der Kö-Bogen machen diesen Zusammenhang deutlich.

All diese quantitativen und qualitativen Änderungen der Mobilität verändern die zukünftigen Rahmenbedingungen einer Verkehrsentwicklungsplanung in Düsseldorf. Sie schaffen neue Herausforderungen und müssen mit einer Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans berücksichtigt werden.

Themenfelder

Im Jahr 2011 führten die von der Stadt Düsseldorf beauftragten Gutachterinnen und Gutachter der ProgTrans AG Analysen und Prognosen zur Düsseldorfer Verkehrsentwicklung durch. Diese ergaben, dass bei der Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans insbesondere fünf Themenfelder vertieft bzw. in Teilbereichen konkretisiert werden müssen: Innenstadt, Umwelt, Verkehrssicherheit, Straßenraum und regionale Verkehrsplanung.

Eine Übersicht über Ziele und Maßnahmen des aktuellen Verkehrsentwicklungsplans befinden sich in den Teilen 1 bis 6 der Broschürenreihe VEP – Verkehrsentwicklungsplan der Landeshauptstadt Düsseldorf.

Düsseldorf entwickelt sich mit hoher Dynamik. Viele städtebauliche Planungen, wie die Entwicklungen rund um den Jan-Wellem-Platz und den ehemaligen Güterbahnhof Derendorf, sind Ausdruck der Veränderung der Stadt. Damit verbunden warten auf die Verkehrsplanung neue Herausforderungen.

Verkehrsentwicklung im Dialog zwischen Bürgerinnen und Bürgern, Verwaltung, Politik und Institutionen steht für die Landeshauptstadt Düsseldorf an zentraler Stelle. Gerade die Bürgerinnen und Bürger sollten in die Planung und Gestaltung des Verkehrsentwicklungsplans miteinbezogen werden und ihre Sicht auf ihre Stadt einbringen. Oft lassen sich die Probleme, aber auch die Stärken einer Stadt durch die Augen ihrer Bewohnerinnen und Bewohner leichter identifizieren. Eine Beteiligung der Öffentlichkeit vergrößert den Blickwinkel und sensibilisiert gleichzeitig die Planerinnen und Planer im Sinne der tatsächlichen Bedürfnisse der Bevölkerung.

Um einen Austausch zwischen Bevölkerung, Vertreterinnen und Vertreter der Ratsfraktionen, relevanten Verbänden, Interessengruppen und Fachleuten zu ermöglichen, wurde in der ersten Jahreshälfte 2013 an insgesamt sechs Themenabenden über unterschiedliche Schwerpunkte der Verkehrsentwicklung in Düsseldorf informiert und diskutiert.

- | | |
|-------------------------|---------------------------|
| 28. Januar 2013 | Auftaktveranstaltung |
| 18. Februar 2013 | Innenstadt |
| 18. März 2013 | Umwelt |
| 22. April 2013 | Verkehrssicherheit |
| 2. Mai 2013 | Straßenräume |
| 17. Juni 2013 | Regionale Verkehrsplanung |

Fachvorträge



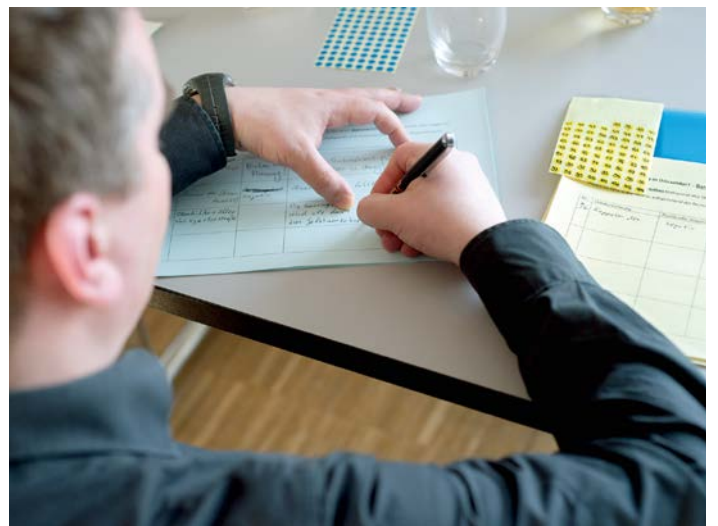
Anregungen aus dem Publikum



Podiumsdiskussionen



Aktionen im Themenmarkt



Diskussionen im Themenmarkt



Gespräche im Anschluss an die Veranstaltungen



Die sechs Veranstaltungen der Reihe „Dialog zur Verkehrsentwicklung“ begleiten die Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans der Landeshauptstadt Düsseldorf. Der Plan wurde erstmalig 2006 beschlossen und nun den aktuellen Rahmenbedingungen angepasst. Welche Bedeutung hat der VEP für die tägliche Arbeit der Verkehrsplanung?

„Der Verkehrsentwicklungsplan gibt Düsseldorf eine mittel- und langfristige Perspektive, die über die aktuell laufenden Projekte (Maßnahmen) hinausreicht. Dadurch werden Zielvorstellungen und Richtungen vorgegeben, um auch zukünftig die Attraktivität der Stadt zu bewahren und weiter zu steigern. Der Verkehrsentwicklungsplan setzt einen Rahmen für die heutige und zukünftige Verkehrsentwicklung. Er zeigt auf, was heute und morgen schon für eine sichere, umweltgerechte und attraktive Mobilität getan werden kann. Dabei macht er nicht an den Grenzen der Stadt halt, sondern bezieht auch die Entwicklungstendenzen und Bedürfnisse des Düsseldorfer Umlandes mit ein.“

Düsseldorf steht wie viele andere Städte vor großen Herausforderungen. Welche Entwicklungen prägen die Mobilität in der Landeshauptstadt besonders?

„Düsseldorf wächst! Jahr für Jahr ziehen viele Menschen in diese Stadt. Der Wirtschaft geht es gut. Steigende Beschäftigtenzahlen zeigen das deutlich. Es ist unsere Aufgabe, auch weiterhin sicherzustellen, dass die Verkehrsinfrastruktur leistungsfähig bleibt, diese Entwicklung weiter zu stützen und vor allem das steigende Verkehrsaufkommen bewältigen zu können. Gelingt uns das nicht, droht Stillstand mit weitreichenden Folgen für unsere Stadt. Zudem gilt es, Mobilität auch so zu gestalten, dass sie sich nicht negativ auf die Lebensqualität aus-

wirkt. Lärm und Emissionen stellen uns vor wachsende Herausforderungen. Wir investieren hier viel, etwa in sogenannten ‚Flüsterasphalt‘. Nicht zuletzt geben uns neue Technologien ständig Anlass, uns weiterzuentwickeln. Zum Beispiel wollen wir Elektromobilität zu einem festen Bestandteil der Düsseldorfer Mobilitätskultur machen. Dazu gehört, die passende Infrastruktur zu schaffen, aber auch Menschen von dieser Art der Fortbewegung zu überzeugen. Wir in der Stadtverwaltung gehen da gerne mit gutem Beispiel voran.“

Vielerorts ist erkennbar, dass Bürgerinnen und Bürger mehr denn je eine frühzeitige und offene Beteiligung bei der Planung und der Realisierung von Verkehrsprojekten fordern. Die Stadt Düsseldorf hat schon frühzeitig die Möglichkeiten von Beteiligung erkannt und sowohl bei der Aufstellung des VEP, als auch in der derzeitigen Fortschreibung umfassende Beteiligungsangebote gemacht. Warum ist Ihnen der Austausch mit der Bevölkerung, den Interessensverbänden und der Politik so wichtig?

„Für mich hat sich auch in dieser Veranstaltungsreihe deutlich gezeigt: Die Menschen in dieser Stadt wollen mitreden und das ist gut so, denn sie stellen mit ihrem Blick auf die Dinge fundiertes Wissen bereit. Ihre Erfahrungen bereichern die Arbeit der Verwaltung enorm. Die große Themenvielfalt der sechs Veranstaltungen hat immer wieder andere Gruppen von Menschen angesprochen, ihre Belange mit in die Planungen einzubringen. Das war bei grundsätzlichen Themen ebenso der Fall, wie bei sehr konkreten Herausforderungen. Die Umgestaltung der Friedrichstraße hat viele Menschen bewegt, ihre Meinungen zur Straßenraumgestaltung zu äußern. Ich freue mich über das große Interesse. Wir werden auch zukünftig Beteiligung zu einem festen Bestandteil der Verkehrsplanung machen.“

Dr. Stephan Keller
Verkehrsdezernent der Landeshauptstadt Düsseldorf



Die zurückliegende Veranstaltungsreihe hat eine Vielzahl von Themen aufgegriffen. Die zahlreichen Teilnehmerinnen und Teilnehmer haben sich intensiv an den Diskussionen beteiligt, Lob und Kritik geäußert und viele Anregungen gegeben. Was nehmen Sie aus dieser Fülle für die Fortschreibung des VEP mit?

„Die Vielfalt der Themen der Veranstaltungen war groß, ebenso breit war das Spektrum der Diskussionen. Aus den zahlreichen Anregungen, den Vorträgen, Diskussionen oder persönlichen Gesprächen nehme ich zunächst einmal mit, dass sich die Menschen für ihre Stadt interessieren und ihnen ihre weitere Entwicklung am Herzen liegt. Sie wollen sich an ihrer Gestaltung beteiligen, und das gerade auch beim Thema Mobilität, das uns alle im besonderen Maße tagtäglich betrifft. Wenn ich einen Aspekt herausheben müsste, dann ist es sicherlich die zunehmende Bedeutung des Radverkehrs, die mir als Radfahrer in dieser Stadt persönlich sehr wichtig ist. Das Fahrrad ist wieder gefragt und bietet gerade in einer kompakten Stadt wie Düsseldorf viele Vorteile. Elektromobilität ermöglicht es, auch größere Distanzen mit dem Fahrrad zu bewältigen. Wir alle profitieren von einem geringeren Pkw-Aufkommen. Die Stadt wird daher zukünftig viel in den Ausbau der Infrastruktur für den Radverkehr investieren. Wir möchten das Fahrrad mehr denn je als sinnvolle Alternative für kurze und mittlere Strecken – mehr als die Hälfte aller Wege in Düsseldorf sind kürzer als 5 Kilometer – stärken. Gleichwohl möchte ich aber betonen, dass wir alle anderen Verkehrsmittel für ebenso wichtig erachten und eine Intensivierung der Bemühungen für den Radverkehr nur dann im Sinne der Allgemeinheit ist, wenn andere Verkehrsmittel dabei nicht benachteiligt werden.“

Die Veranstaltungsreihe stand unter dem Motto „Zukunft der Mobilität“. Welche Wünsche für die weitere Verkehrsentwicklung haben Sie für das Jahr 2025 und eventuell auch darüber hinaus?

„Drei Dinge sind mir hier besonders wichtig: Jeder Verkehrsteilnehmende soll weiterhin die Möglichkeit haben, die für ihn beste Form der Mobilität zu wählen. Das soll aber nicht zu Lasten anderer – wie beispielsweise von Anwohnern – passieren. Von daher ist mir auch die Umweltverträglichkeit besonders wichtig. Vor allem saubere Luft, so wenig Lärm wie möglich und der Klimaschutz sind Ziele für mich. Ebenso wichtig ist mir, dass sich alle Menschen sicher fortbewegen können. Jeder Unfall ist einer zu viel. Mehr Rücksicht, mehr Aufmerksamkeit und mehr Regeltreue – alle können hier einen Beitrag leisten. Wir sind bereits auf einem sehr guten Weg, diese Ziele und Wünsche zu erreichen. Der VEP wird hierzu seinen Beitrag leisten.“

Gesellschaftliche, politische, technologische und ökologische Entwicklungen prägen das Mobilitätsgeschehen auf Straßen, Wegen und Plätzen. Der Grad an Mobilität wiederum bestimmt maßgeblich die Entwicklung der Bevölkerung und Arbeitsplätze in Stadt und Umland. Wie aber sehen die Auswirkungen der genannten Entwicklungen auf die Mobilität aus und wie beeinflussen sie ihre zukünftige Gestaltung? Welche Handlungserfordernisse ergeben sich beispielsweise aus der steigenden Anzahl älterer Menschen?

Für die Gestaltung einer zukunftsfähigen Verkehrsinfrastruktur ist es unabdingbar, zentrale Rahmenbedingungen für tragfähige Mobilitätsstrukturen herauszuarbeiten und möglichst realistische Szenarien zukünftiger Entwicklungen und ihre Auswirkungen auf die Mobilität aufzuzeigen.

Dieser Gedanke stand im Mittelpunkt der Auftaktveranstaltung der Veranstaltungsreihe „Dialog zur Verkehrsentwicklung“. Ziel war es hier vor allem, Chancen und Herausforderungen der Zukunft darzustellen und Ansatzpunkte für eine erfolgreiche zukunftsfähige Gestaltung von Mobilität im Rahmen der Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans zu entwickeln.

Düsseldorfer Wachstum hält an

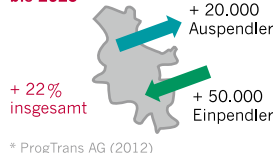
Stephan Kritzinger von der Baseler ProgTrans AG stellte in seinem Vortrag zentrale Ergebnisse aus einem Fachgutachten vor, das als Grundlage für die Düsseldorfer Verkehrsprognose für die Landeshauptstadt erstellt wurde. Dieses stellt grundlegende Annahmen der zukünftigen Entwicklung der Mobilität in der Stadtregion Düsseldorf dar. Die hierin gewonnenen Erkenntnisse sind die Grundlage für die weitere Ausrichtung

der Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans: Die Entwicklungsszenarien gehen davon aus, dass Bevölkerung und Wirtschaft Düsseldorfs auch in Zukunft weiter wachsen werden. Düsseldorf ist ein attraktiver Unternehmens-, Arbeits- und Lebensstandort und somit wichtiges wirtschaftliches Zentrum für die ganze Region. Flughafen, Medienhafen, Universität und Messe ziehen nicht nur Menschen aus der Region, sondern auch darüber hinaus in die Stadt. Resultat dieses Wachstums ist ein noch stärkeres Verkehrsaufkommen. Um dieses bewältigen zu können, sieht das Gutachten zukünftig weiteren Handlungsbedarf. Maßgeblichen Einfluss auf die zukünftige Mobilität in der Region sah Kritzinger auch bei deren Kosten. Er konnte jedoch keine Anzeichen dafür ausmachen, dass diese deutlich steigen werden.

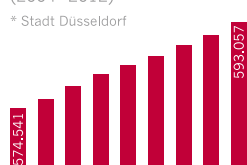
Verkehrsentwicklung in Großstädten

In einem zweiten Vortrag stellte Prof. Dr. Klaus J. Beckmann zukünftige Herausforderungen des Verkehrsmanagements in einen gesamtdeutschen Kontext. Demografische Veränderungen – wie etwa die steigende Zahl älterer Menschen oder immer kleiner werdende Haushalte, aber auch die steigende Stadtaffinität der Bevölkerung – führen zu veränderten Rahmenbedingungen der Mobilität in fast allen Großstädten. Der Berliner Verkehrsexperte sieht auf viele Städte und Gemeinden darum Probleme bei Erhalt und Verbesserung der Infrastruktur zukommen. Durch steigende Verschuldung sind entsprechende Investitionen oft nicht – oder nur eingeschränkt – möglich. Als weitere bundesweite Trends führte Beckmann steigende Herausforderungen durch Verkehrsbelastungen und Pendlerverflechtungen an.

Entwicklung der Berufspendelnde bis 2025



Zunahme der Bevölkerung (2004–2012)



2012 verunglückten

641
Radfahrer und
430
Fußgänger auf Düsseldorfs Straßen

* Polizei NRW

In Düsseldorf gibt es bereits

100
Ladesäulen für Elektrofahrzeuge
TENDENZ STEIGEND

* Stadtwerke Düsseldorf Stand 12/2012

Leichte Zunahme der PKW um

+ 4.000
bis 2025

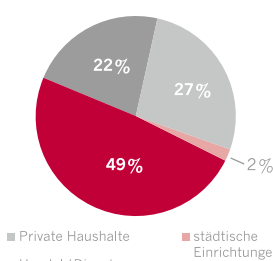
* ProTrans AG (2012)

So viele Zeitfahrtausweise werden jährlich von der Rheinbahn verkauft:

238.000

(Stand 2010)
* ProTrans AG (2012)

Verursacher der CO₂-Emissionen in Düsseldorf



In 10 Jahren wird es

6 MIO.
Rollatoren in Deutschland geben.

* Franz P. Linder (P-3 Agentur, Köln)

1,5 MIO. €

pro Jahr für die Einrichtung von Radverkehrsanlagen

* Stadt Düsseldorf

289.306

PKW fahren auf Düsseldorfs Straßen

(gemeldete PKW 2012)
* Stadt Düsseldorf

* CO₂-Bilanz der Landeshauptstadt Düsseldorf 2012

Die Bundesregierung geht von

1 MIO. ELEKTROFAHRZEUGEN
bis 2020 aus.

* Stadtwerke Düsseldorf

Änderungen im Mobilitätsverhalten

Mit dem demografischen Wandel werden sich auch Mobilitätsbedürfnisse und Verkehrsmittelpräferenzen verändern. Gleiches gilt für Preis- und Kostenstrukturen von Energie und Verkehr. Diese Parameter beeinflussen in Zukunft nicht nur Wohnstandort und Aktionsräume, sondern auch Verkehrsmittelwahl und Pendlerdistanzen. Insbesondere in Großstädten wie Düsseldorf lässt sich bereits in den vergangenen Jahren eine beginnende Veränderung im Mobilitätsverhalten der Bevölkerung erkennen. Ablesen lässt sich das etwa am Motorisierungsgrad, der in Düsseldorf zwar insgesamt zunimmt, für Personen unter 30 Jahren hingegen eine deutliche Abnahme zu erkennen ist.

Neue Mobilitätsformen und -möglichkeiten

Besonders die Gruppe der unter 30-Jährigen lässt sich für neue Mobilitätsformen und -möglichkeiten begeistern. Dynamische Leihsysteme wie Car-Sharing oder Fahrradmietsysteme werden in Verbindung mit elektrischen Antrieben in der Zukunft eine wichtige Rolle spielen. Gleichzeitig nimmt gerade für junge Menschen in Städten die Bedeutung des Autos als Statussymbol ab. Das bedeutet: Die Möglichkeit ein Fahrzeug zu nutzen ist von höherer Bedeutung als der Fahrzeugbesitz. Hier zeigt sich, dass Düsseldorf mit seinem Angebot „Mobil in Düsseldorf“ und der darin enthaltenen Kooperation zwischen ÖPNV und Individualverkehr den richtigen Weg eingeschlagen hat.



Radwege im Fokus der Verkehrsentwicklung

Der Radverkehr stellt vor allem in Städten ein flexibles, umweltschonendes und individuell einsetzbares Verkehrsmittel dar. So wird auch in Düsseldorf zukünftig der Bau bzw. die Einrichtung neuer Radwege vorangetrieben. Der Etat für den Ausbau des Radwegenetzes wird aufgestockt.

Mit dem Bau der Wehrhahn-Linie und des Kö-Bogens verändert sich die Düsseldorfer Innenstadt. Die neue Wehrhahn-Linie ergänzt und optimiert das heute bestehende Streckennetz. Von den Gebäuden bis hin zu den Plätzen und Wegen erlebt der Bereich des Kö-Bogens bis 2016 tiefgreifende Verbesserungen. Zwischen den grünen Parkanlagen des Hofgartens und den belebten Einkaufsstraßen der Altstadt entstehen neue Aufenthaltsräume und hochwertige Architektur.

Verkehrs- und Stadtplanung sind – insbesondere in der Innenstadt – eng miteinander verzahnt. Der Bau der U-Bahnlinie und der Wegfall oberirdischer Gleiskörper eröffnen neue städtebauliche Möglichkeiten für eine attraktive und hochwertige Straßenraumgestaltung. Die städtebaulichen Entwicklungen in der Innenstadt erfordern somit eine Neubewertung der Verkehrssituation und ihre zukunftsorientierte Weiterentwicklung. Die Innenstadt stand auch aus diesen Gründen im Mittelpunkt der zweiten Dialogveranstaltung.

Neue Qualitäten für die Innenstadt

Dirk Baackmann aus dem Planungsamt der Landeshauptstadt stellte im Rahmen des Dialogs zur Verkehrsentwicklung aktuelle städtebauliche Projekte und Planungen vor, die auch zukünftig zur Attraktivität der Innenstadt beitragen und gleichzeitig spürbare Auswirkungen auf das Verkehrsaufkommen haben werden.

Die städtische Strategie, Kapital und Köpfe durch gute Standortbedingungen für die Wirtschaft, attraktive Wohnquartiere sowie „weiche“ Standortfaktoren anzuziehen, geht – so zeigen es die Zahlen – auf.

So entsteht urbanes Wohnen im sogenannten Andreasquartier. Mehr als 300 neue Wohnungen werden derzeit in der Düsseldorfer Altstadt gebaut. Das „GAP 15“ am Graf-Adolf-Platz wurde exemplarisch als wichtiger Standort für viele Dienstleistungsunternehmen genannt.

Gute Erreichbarkeit und hohe Attraktivität stellen für Dienstleistende wie Innenstadtbewohner ein absolutes Muss dar. Baackmann benannte mit der neuen Oberflächengestaltung der Altstadt, der Gestaltung der Shadowstraße sowie den kooperativen Entwicklungsmaßnahmen in der Innenstadt Süd-Ost einige aktuelle Projekte, die sowohl die Erreichbarkeit und die Infrastruktur weiter verbessern und auch die Attraktivität der Straßenräume der Innenstadt erhöhen.

Durch die effektive Verzahnung von Stadt- und Verkehrsentwicklungsprojekten und die Nutzung ihrer wechselseitigen Potenziale wird die Innenstadt auch in Zukunft das Kleinod der Rheinstadt bilden, das als funktionaler und attraktiver Wirtschafts- und Wohnort, mit besten Einkaufs- und Freizeitmöglichkeiten überregionale Strahlkraft besitzt.

Interessenausgleich schaffen

Im dicht bebauten Innenstadtbereich treffen viele unterschiedliche Interessen aufeinander. Darum ist es besonders wichtig, den begrenzten Straßenraum so zu verteilen, dass alle Verkehrsteilnehmenden bedacht werden und gleichzeitig sämtliche innerstädtische Funktionen erhalten bleiben. Das Zusammenwirken von Stadt- und Verkehrsplanung soll einen Interessenausgleich schaffen, der es allen Verkehrsteilnehmenden erlaubt, sich gleichberechtigt im Straßenraum zu bewegen.

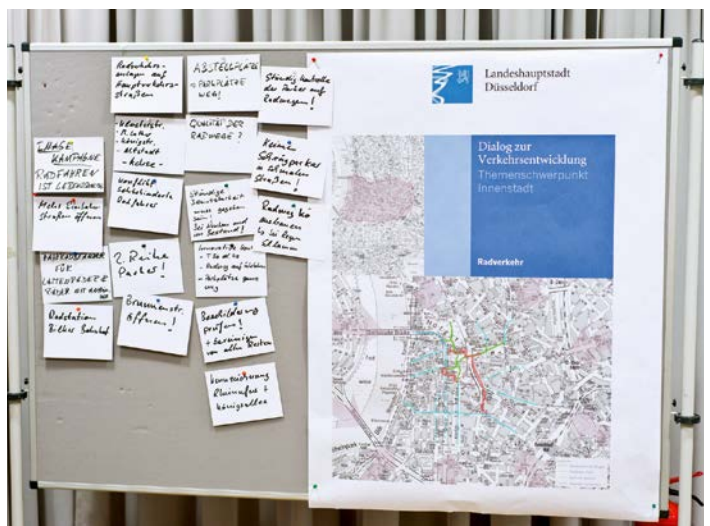


**Neue Straßenraumgestaltung
Friedrichstraße / Elisabethstraße**

Durch den Wegfall der oberirdischen Gleistrassen nach Inbetriebnahme der Wehrhahn-Linie, ergeben sich Potenziale zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität von Friedrich- und Elisabethstraße. Die Schaffung breiter, multifunktionaler Seitenräume für Gastronomie, Liefern / Laden, Kurzzeitparken, Verweilen / Aufenthalt und Begrünung sowie das Anlegen von großzügigen Radverkehrsanlagen werten das Straßenbild auf und stärken die Funktionalität des Raums. Im Rahmen der Veranstaltung stellte die Stadt Düsseldorf der Öffentlichkeit erste Planungs-ideen für diese beiden Straßenzüge vor. Die geplante Umgestaltung stößt bereits jetzt auf breite Zustimmung. Auch weitere Straßen, wie Breite Straße, Kasernenstraße, Am Wehrhahn, Schadowstraße sowie Heinrich-Heine-Allee, werden durch den Wegfall von Gleisanlagen eine Erhöhung der Aufenthaltsqualität erfahren.

Radverkehr in der Innenstadt

Der Radverkehr in der Düsseldorfer Innenstadt wurde im Rahmen der Veranstaltung ebenfalls intensiv diskutiert. Für die kurzen Entfernungen im Innenstadtbereich ist das Fahrrad ein optimales Verkehrsmittel. Wichtige Aspekte für die Radfahrenden sind neben der Erkennbarkeit und deutlichen Kennzeichnung von Radverkehrsachsen, sicheren und gut erreichbaren Abstellmöglichkeiten, auch die freie Nutzbarkeit der Fahrradwege. Blockaden durch parkende Pkw führen zu störenden Behinderungen und Gefahrensituationen, durch auf die Straßen ausweichende Radfahrer. Die Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans wird das Verkehrsmittel Rad intensiv in den Blick nehmen und die Steigerung der Qualität der Radwege vorantreiben.



Das steigende Verkehrsaufkommen erhöht auch die Belastungen der Umwelt. Durch Lärmbelastung und die Beeinträchtigung der Luftqualität durch Feinstäube, Kohlen- und Stickoxide wird die Aufenthalts- und Wohnqualität deutlich beeinflusst. Dennoch muss eine qualitativ hochwertige Mobilität nicht im Gegensatz zu einem zukunftsweisenden Gesundheits- und Umweltbewusstsein stehen. Dafür müssen aber immer wieder Kompromisse zwischen den Interessen der Verkehrsplanung und des Umwelt- und Gesundheitsschutzes gefunden werden. So lassen sich durch angemessene Geschwindigkeiten zwar Lärm- und Abgasemissionen senken, gleichzeitig muss jedoch durch einen gleichmäßigen Verkehrsfluss und eine angemessene Geschwindigkeit die Erreichbarkeits- und Versorgungsfunktion des Verkehrs erhalten bleiben.

Im Luftreinhalteplan und im Lärmaktionsplan werden Maßnahmen aufgezeigt, mit denen die schädlichen Auswirkungen des Verkehrs bereits effektiv eingedämmt werden konnten. Eine enge Zusammenarbeit zwischen Umweltamt und Verkehrsmanagement schafft beste Voraussetzungen für eine weiter steigende Umwelt- und Lebensqualität. Doch nicht nur die Stadt ist dazu aufgerufen, den Verkehr umweltfreundlicher zu machen. Jede einzelne Person kann durch ihr Verhalten einen Beitrag dazu leisten. Auch diese Zielsetzung hatte die dritte Veranstaltung.

Luftreinhaltung und Lärmschutz

Dr. Werner Görtz (Umweltexperte und langjähriger Amtsleiter des Düsseldorfer Umweltamtes) stellte in seinem Vortrag zahlreiche Maßnahmen vor, mit denen sich Düsseldorf um die Verbesserung der Umweltbedingungen der Stadt bemüht. Bauliche Maßnahmen wie

„Flüsterasphalt“, Lärmschutzwände und -wälle, aber auch Maßnahmen zur Verkehrsvermeidung, -minderung, -verlagerung und -lenkung haben sich als erfolgreich erwiesen. Gleiches gilt für die Möglichkeit zur Verbesserung der Wohnqualität durch das städtische Programm für passive Lärmschutzmaßnahmen wie Lärmschutzfenster oder Lüftungsanlagen. Einfache, aber wirkungsvolle Beiträge zum Umweltschutz sind zudem Verkehrsberuhigungen und Geschwindigkeitsbeschränkungen.

E-Mobil für eine umweltfreundliche Zukunft

Klaus Teske (Stadtwerke Düsseldorf) berichtete über Modellprojekte zur Stärkung der Elektromobilität. In Düsseldorf gewinnt diese zukunftsweisende Fortbewegungsart mehr und mehr an Bedeutung. Anfang 2013 waren bereits rund 100 Elektrofahrzeuge zugelassen. Auch das Netz der Ladesäulen wird stetig ausgebaut. Mit Elektromobilität lassen sich Lärm- und Schadstoffemissionen stark verringern. Zahlreiche Kooperationen zwischen öffentlichen und privaten Stellen fördern bereits jetzt innovative Modellprojekte, die die Elektromobilität als alternative, umweltschonende Art der Fortbewegung stärken.





Die Stadtwerke Düsseldorf und die Stadt Düsseldorf sind zuversichtlich, mit diesen Anregungen und Maßnahmen, Umweltbewusstsein und Funktionalität im Sinne hoher Lebensqualität weiterhin vereinen zu können und umweltbewusste Verkehrsplanung als wichtigen Baustein in eine starke Zukunft des Düsseldorfer Verkehrs zu nutzen.

E-Mobilität bedarfsgerecht ausbauen

Die Elektromobilität bringt wirtschaftliche und umweltbezogene Zielsetzungen des Verkehrs zusammen. Im öffentlichen Bereich sind Straßen- und Stadtbahnen schon lange eine umweltgerechte Alternative. Aber auch gut zugängliche Lademöglichkeiten für Elektroautos und -fahrräder werden immer stärker nachgefragt. Die Ladeinfrastruktur setzt wiederum Anreize, auch im privaten Bereich über ein Elektrofahrzeug nachzudenken. Auch eine Verbindung von Elektromobilität und Verleihsystemen, wie Car-Sharing, stellt ein zukunftsfähiges Modell dar.

Umweltfreundliche Fortbewegung mit dem Rad

Die Förderung des Radverkehrs ist ein wesentlicher Beitrag zur Verbesserung der Umweltsituation. Vor allem auf kurzen Wegen im innerstädtischen Bereich stellt das Fahrrad ein umweltverträgliches Fortbewegungsmittel dar. Auch auf größere Distanzen gewinnt das Fahrrad durch die steigende Nutzung von E-Fahrrädern und Pedelecs an Bedeutung. Der Ausbau sicherer Abstellplätze für Fahrräder stellt hierbei einen notwendigen Anreiz zur Nutzung dar.

Vorbild sein

Durch bauliche Maßnahmen, Anreize und Regelungen, wie z.B. die „Umweltzone“, kann die Stadt die Bevölkerung dazu motivieren, sich umwelt- und klimabewusst fortzubewegen. Jedoch müssen alle ihr Verhalten hinterfragen und ihren individuellen Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz leisten. Umweltschutz ist eine Gemeinschaftsaufgabe.

Eine Vorreiterrolle übernimmt hierbei die Generation der 18- bis 30-Jährigen. In dieser Altersgruppe lässt sich ein Wandel des Mobilitätsverhaltens erkennen, der ein umweltbewusstes Verkehrsverhalten einschließt. Aus der Verkehrsprognose, die dem Verkehrsentwicklungsplan zu Grunde liegt, wird deutlich, dass der Motorisierungsgrad junger Menschen weiter abnimmt. Das bedeutet, dass unter 30-Jährige seltener ein eigenes Auto besitzen und ihren Mobilitätsbedarf durch individuelle und flexible Mobilitätsformen – wie beispielsweise Verleihsysteme für Fahrräder und Pkw (Car-Sharing) – decken.



Die Erhöhung der Verkehrssicherheit ist ein zentrales Ziel der Düsseldorfer Verkehrspolitik. Sie ist ein entscheidendes Kriterium bei Planung, Bau, Betrieb und Unterhalt von Verkehrsinfrastruktur. In den vergangenen Jahren ließ sich die Sicherheit im Straßen- und Schienenverkehr bereits deutlich erhöhen. Das gilt es, durch Kampagnen und bauliche Maßnahmen fortzusetzen.

Die sich verändernden Rahmenbedingungen im Straßenverkehr machen es nötig, das Thema Sicherheit bei der Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans noch einmal neu in den Blick zu nehmen. Die steigende Zahl mobiler Seniorinnen und Senioren sowie die Zunahme von Fahrradfahrerinnen und -fahrern auf innerstädtischen Straßen schaffen neue Herausforderungen.

Weniger Verunglückte trotz steigendem Motorisierungsgrad

Eine zentrale Frage des vierten Fach-Dialogs lautete: Wie lässt sich mehr Sicherheit schaffen? Martin Vonstein, früherer Leiter der Direktion Verkehr des Polizeipräsidiums Düsseldorf,

präsentierte in seinem Vortrag aktuelle Entwicklungen der Verkehrsunfallzahlen in Düsseldorf. Aus der Langzeitentwicklung des Verkehrs lässt sich erkennen, dass trotz wachsendem Motorisierungsgrad die Zahl der Unfälle gesunken ist. Auch die Zahl der Schwerverletzten und Getöteten war in den letzten 20 Jahren rückläufig. Vor allem die Zahl von Unfällen mit Beteiligung von Kindern ließ sich reduzieren. Handlungsbedarf sah Vonstein bei der Sicherheit schwächerer Verkehrsteilnehmer: Fußgänger, Radfahrende und Senioren sollten im Mittelpunkt zukünftiger sicherheitsschaffender Maßnahmen stehen.

Bauliche Maßnahmen und Kampagnen

Roland Hahn (Amt für Verkehrsmanagement der Landeshauptstadt Düsseldorf) gab in seiner Präsentation Einblick in die wichtigsten baulichen Maßnahmen und Kampagnen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit. Durch Kontrollen, Informations- und Aktionskampagnen werden beispielsweise Verkehrsteilnehmende zur Eigenverantwortung aufgerufen. Die Stadt setzt mit ihrer Strategie vor allem auf eine Beseitigung der Konflikte zwischen den Verkehrsarten und stärkt die Übersichtlichkeit im Straßenraum. Bewährt haben sich hier bauliche Maßnahmen wie: Die Schaffung von Tempo-30-Zonen, verkehrsberuhigten Bereichen, baulich angelegten Radwegen, Radfahrstreifen und Radschutzstreifen, vorgezogenen Seitenräumen, Mittelinseln und Fußgängerüberwegen (Zebrastreifen). Diese Konzepte sollen auch zukünftig weitergeführt werden.





Mehr verunglückte Radfahrer

Ein stark diskutiertes Thema dieser Veranstaltung war die Sicherheit von Fahrradfahrern. Statistische Auswertungen zeigen, dass jeder vierte Verunglückte in Düsseldorf mit dem Fahrrad unterwegs war. Häufige Gründe sind Regelverstöße wie „Geisterradeln“ oder Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmenden. Insbesondere bei Abbiegevorgängen werden Radfahrende häufig übersehen, aber auch das Miteinander von Fußgängern und Radfahrenden führt häufig zu Konflikten und Unfällen. Konfliktpunkte sind z. B. an Straßenbahnhaltestellen mit wartenden Fahrgästen zu finden oder auch an unübersichtlichen Unterbrechungen von Radwegen.

Neue Herausforderungen durch mobile Senioren

Auch in der Gruppe mobiler Senioren hat die Unfallhäufigkeit in den letzten zehn Jahren zugenommen. Die Unfälle sind häufig auf abnehmende Motorik, Beweglichkeit und Wahrnehmung zurückzuführen. Hinsichtlich der demographischen Veränderungen wird zukünftig die Zahl der mobilen Senioren weiter steigen. Dem gilt es zu begegnen, um einerseits die Verkehrsbeteiligung für Senioren weiter zu garantieren und andererseits Sicherheit zu schaffen.

Rücksicht nehmen

Fast 90 % aller Unfälle mit Fußgängern sind auf Unachtsamkeit und mangelnde Regeltreue zurückzuführen. Jeder Verkehrsteilnehmende ist für seine eigene Sicherheit und die Sicherheit anderer maßgeblich mitverantwortlich. Verkehrssicherheit wird eine wichtige Daueraufgabe der Verkehrsplanung bleiben. Mit Hilfe von Kampagnen, Aktionen und Kontrollen muss auch zukünftig die Aufmerksamkeit der Verkehrs-

teilnehmenden auf Gefahren und Konflikte, aber auch auf eigene Verantwortung, Aufmerksamkeit und das Einhalten von Verkehrsregeln geschärft werden. Durch „mehr Vorsicht, mehr Rücksicht, mehr Verständnis und mehr Regeltreue jedes einzelnen Verkehrsteilnehmenden“ – so Martin Vonstein – kann jeder einen wichtigen Beitrag zur Verkehrssicherheit in Düsseldorf leisten.

Zukunftsvision Verkehrssicherheit

Die Referenten der Veranstaltung stellten am Ende der Podiumsdiskussion ihre Zukunftsvision zur Sicherheit im Straßenverkehr vor:

„Alle Verkehrsregeln sind nachhaltig in den Köpfen der Menschen angekommen!“

„Alle halten sich an die Verkehrsregeln!“

„Jeder Einzelne im Straßenraum ist aufmerksamer. Für sich selbst und für die anderen Verkehrsteilnehmenden!“

Allgemeines Fazit der Veranstaltung war: Sicherheit geht auch 2025 vor. Die Veranstaltung zeigte aber auch, dass neben Baumaßnahmen, auch Appelle an Vernunft und Rücksicht Wirkung zeigen können. Auch angesichts neuer Herausforderungen geht es darum, dass Düsseldorf nicht nur sicher bleibt, sondern auch noch sicherer wird.

Der Straßenraum ist nicht nur reine Fahrbahn, er bildet zudem einen Großteil des öffentlichen Raums. Insbesondere die Seitenräume werden vielfältig genutzt. Hier befinden sich Cafés, Warenauslagen, Parkmöglichkeiten sowie Haltestellen für öffentliche Verkehrsmittel. Hier ist Raum für Straßenbegrünung, Liefer- und Ladevorgänge sowie Aufenthaltsmöglichkeiten zum Treffen, Spielen und Ausruhen.

So vielfältig wie seine Gestaltungsmöglichkeiten sind die individuellen Ansprüche an seine Gestaltung. Sie werden vor allem von der Lebenssituation und der Wahl des Verkehrsmittels bestimmt. Düsseldorf ist dicht besiedelt. Das enge Nebeneinander der Verkehrsteilnehmenden führt – vor allem für Fußgängerinnen und Fußgänger sowie Radfahrende – dabei immer wieder zu gefährlichen Situationen und Konflikten. Zugestellte Rad- und Gehwege, unübersichtliche Kreuzungsbereiche und fehlende Aufenthaltsmöglichkeiten prägen das Straßenbild des Innenstadtbereichs. Diese vielfältigen Themen standen im Mittelpunkt der Veranstaltung.

Die Straße als Lebens- und Bewegungsraum

Franz P. Linder (P3-Agentur, Köln) formulierte in seinem Vortrag das Ziel der Straße als Lebens-, Bewegungs- und Aufenthaltsraum, in dem für alle Verkehrsmittel und -teilnehmende Chancengleichheit besteht. Straße soll hier nicht nur reines Funktionsband sein. Um bessere Aufenthaltsqualität zu schaffen und die Nahmobilität zu fördern, müsse das Parken vom öffentlichen in den privaten Bereich gelegt werden. Dazu sollten Fuß- und Radwege adäquat dimensioniert werden.

Als weiteres Problem nannte Linder die Behinderung der freien Bewegung durch Litfaßsäulen, Werbeaufsteller oder Poller. Sie führten zwangsläufig zu unübersichtlichen Situationen. Durch ein Aufräumen der Straßenräume ließe sich eine „simple city“, mit einer qualitativ hochwertigen Straßenraumgestaltung schaffen.

Abschließend forderte Linder, dass Nahmobilität zur Basismobilität werden solle. Der Fußverkehr werde häufig nicht mehr als Verkehrsträger wahrgenommen. Aber gerade im innerstädtischen Bereich ließen sich Wege gut zu Fuß oder mit dem Rad bewältigen. Durch eine Verbesserung des Straßenraums ließe sich die Basismobilität stärken und der Verkehrsbelastung entgegenwirken.



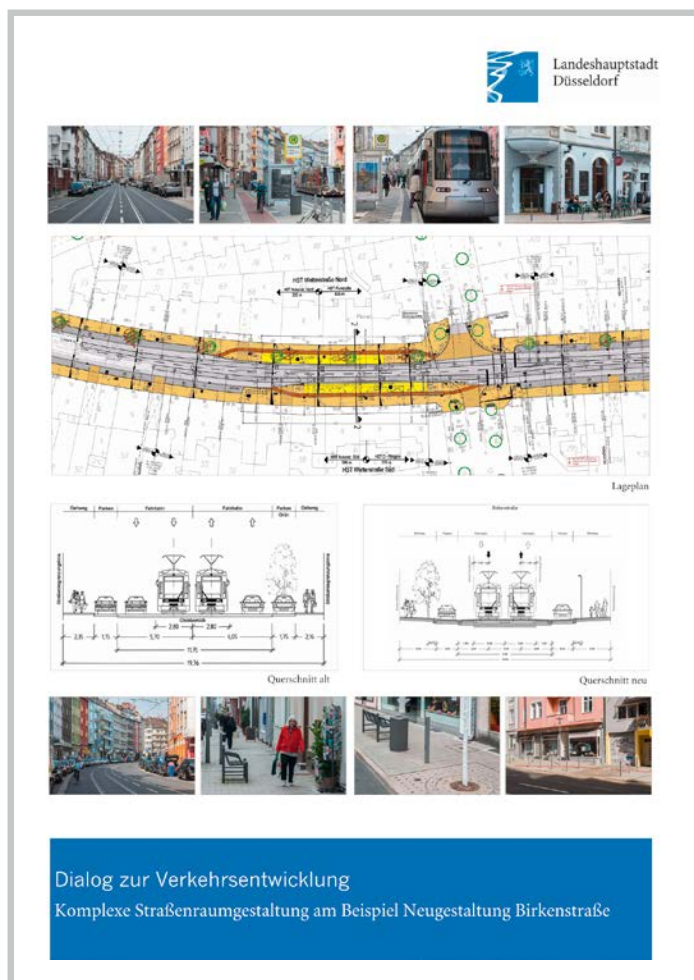
Sicherheit im Straßenraum

Um den Straßenraum nicht nur als Funktionsband, sondern als Lebens- und Aufenthaltsort nutzen zu können, ist besonders die Sicherheit der schwachen Verkehrsteilnehmenden wie Radfahrende, Fußgängerinnen und Fußgänger in den Blick zu nehmen. Nur wer sich sicher im Straßenraum bewegen kann, nutzt diese Möglichkeit zur Fortbewegung auch. Dabei gilt es vor allem das Sicherheitsgefühl zu stärken. Während bestimmte Wege statistisch als „sicher“ gelten, steht das individuelle Sicherheitsgefühl von schwächeren Verkehrsteilnehmenden oft im Gegensatz zur messbaren Sicherheit.

Barrierefreier Straßenraum

Barrierefreiheit ist spätestens seit Verabschiedung der UN-Behindertenrechtskonvention eine Grundvoraussetzung von Mobilitätsplanung geworden. Trotzdem steht der Straßenraum vor allem für ältere und mobilitätseingeschränkte Personen immer noch voller Hindernisse. Enge Parksituationen, hohe Einstiege in Busse und Bahnen und fehlende Orientierungsmerkmale schaffen für fast jeden Verkehrsteilnehmenden unnötige Belastungen.

In den letzten Jahren wurden im Düsseldorfer Straßenraum bereits zahlreiche Maßnahmen zur Behebung dieser Missstände umgesetzt. Hier sind vor allem taktile Leitelemente an Straßenquerungen und Haltestellen, kontrastreiche Straßenraumgestaltungen und ebenerdige Einstiege an ÖPNV-Haltestellen zu nennen. Auch hier sind viele unterschiedliche Ansprüche zusammenzubringen: Während z. B. blinde und sehbehinderte Menschen an Straßenquerungen eine deutlich tastbare Kante zur Straße benötigen, sind für Rollstuhlfahrende ebene Übergänge von der Straße zum Bürgersteig wichtig.



Ein gutes Beispiel: Birkenstraße

Aufgrund solch vielfältiger Ansprüche müssen immer wieder Entscheidungen getroffen werden, wo bei der Verteilung des Verkehrsraums Schwerpunkte zu setzen sind. Die kürzlich umgestaltete Birkenstraße zeigt, wie unterschiedliche Verkehrsteilnehmende auf begrenztem Raum untergebracht werden können. Die Neugestaltung wurde sowohl von Seiten der Stadt als auch von den anwesenden Bürgerinnen und Bürgern insgesamt als positiv bewertet. Das Beispiel Birkenstraße kann als gutes Beispiel für die Umgestaltung vergleichbarer Straßenzüge dienen. Dabei ist jedoch stets auf individuelle Gegebenheiten und lokale Besonderheiten zu achten.

Die Potentiale zur Verbesserung der Straßenräume sind groß. Funktion und Form lassen sich hier zum Nutzen aller optimal verbinden. Die Stadt Düsseldorf ist zuversichtlich, hier in Zukunft viele neue Möglichkeiten zu entwickeln und umzusetzen.

Die Stadt Düsseldorf ist in der Region, aber auch darüber hinaus ein bedeutendes Zentrum. Der lokale Arbeitsmarkt, der internationale Flughafen und die Düsseldorfer Messe ziehen tagtäglich mehrere Tausend Menschen in die NRW-Landeshauptstadt. Das stellt das städtische Verkehrsnetz vor große Herausforderungen. Auch in Zukunft bleibt Düsseldorf ein attraktiver Wohn- und Wirtschaftsstandort und wird Pendelnde aus der ganzen Region anziehen. Eine zukunftsweisende Verkehrsentwicklung muss daher die Region und ihre spezifischen Anforderungen und Bedürfnissen in die Planung miteinbeziehen. Diese waren u. a. Inhalt der sechsten Veranstaltung.

Pendlerverflechtungen mit dem Umland

Für die regionale Verkehrsplanung sind tägliche Pendlerströme eine entscheidende Größe. Um auch künftig die Pendlerströme im Sinne einer zukunftsfähigen und umweltgerechten Planung lenken zu können, führte die Stadt Düsseldorf 2013 eine Mobilitätsbefragung durch. Die Befragung stellt das individuelle Verkehrsverhalten der Menschen in Düsseldorf und Region in den Mittelpunkt und erlaubt Rückschlüsse für die Verkehrsplanung. Die Amtsleiterin des Amtes für Verkehrsmanagement, Andrea Blome, erklärte in ihrem Vortrag, dass zusätzlich zu dieser Befragung auf den Autobahnen und den Hauptverkehrsstraßen im Stadtgebiet fortlaufend Informationen zur aktuellen Verkehrslage auf elektronischem Weg ermittelt werden. Dadurch lassen sich Störungen frühzeitig erkennen und der Verkehr entsprechend leiten. Zukünftig wird auch das Fahrrad für die Anbindung der Region an die Stadt Düsseldorf an Bedeutung gewinnen. Entsprechende Konzepte für Radschnellwege werden aktuell erarbeitet.

Der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR)

Der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) spielt für die regionalen Verflechtungen im öffentlichen Verkehr (ÖV) eine zentrale Rolle. Ludger Drabiniok vom VRR stellte in seinem Vortrag den Verkehrsverbund und seine Aufgaben vor. Die Region Düsseldorf ist einer der wachsenden Teilräume des Verbundgebietes und ist vor allem durch den VRR mit der Region verbunden. Die regionale Bedeutung der Stadt zeigt sich unter anderem dadurch, dass acht der zwölf RE-Linien im erweiterten Regionalgebiet in Düsseldorf halten. Laut Drabiniok wird die Einführung des RRX (Rhein-Ruhr-Express) ein wichtiges Mobilitäts- und Infrastrukturprojekt in NRW werden.

Mit der Rheinbahn in die Region

Auch die Rheinbahn nimmt für den öffentlichen Nahverkehr in der Region, über das innerstädtische Verkehrsgeschehen hinausgehend, eine zentrale Rolle ein. Fünf Straßenbahn- und 15 Buslinien verbinden Düsseldorf mit den Nachbargemeinden Neuss, Krefeld, Meerbusch, Duisburg und Ratingen. Christoph Lademann (Abteilungsleiter Betriebsplanung der Rhein-





bahn) erläuterte in seinem Vortrag die wichtigsten Aspekte bezüglich der Netzverbindungen und geplanten Maßnahmen. Zudem stellte er Instrumente vor, mit denen sich – aus Sicht der Rheinbahn – die prognostizierten Pendlerzahlen bewältigen lassen. Hier nannte Lademann vor allem Haltestellenausbau, Netzerweiterungen, Informationssysteme und eine weitere Steigerung des Fahrgastkomforts.

Bewältigung der Pendlerzahlen

Der prognostizierte Anstieg der Pendlerzahlen macht Maßnahmen zum Ausbau und zur Erweiterung des Regionalverkehrs nötig, um auch zukünftig den Verkehr über die Stadtgrenzen hinaus stadt- und umweltverträglich bewältigen zu können. Hier sind neben der Einführung des RRX (Rhein-Ruhr-Express), mit einer dichteren Taktung und Fahrzeugen mit höheren Fahrgastkapazitäten, insbesondere der Streckenausbau und die Aufnahme und Verteilung von Haltestellen zu nennen.

Verknüpfung der Verkehrsmittel

Nicht alle Pendelnde können Düsseldorf über den ÖPNV, insbesondere den schienengebundenen Nahverkehr, erreichen. Eine sinnvolle Verknüpfung der Verkehrsmittel bietet die Möglichkeit, auch diese Pendelnden mit öffentlichen Verkehrsmitteln nach Düsseldorf zu bringen und so den Verkehr auf den Düsseldorfer Straßen zu reduzieren. Sichere Abstellanlagen für Fahrräder an ÖPNV-Haltestellen sind in diesem Zusammenhang notwendige Angebote. Die Möglichkeit zur Fahrradmitnahme in Bussen und Bahnen steigert ebenfalls die Bereitschaft, das eigene Auto stehen zu lassen. Gerade für den innerstädtischen Bereich lässt sich durch solche Maßnahmen die Verknüpfung zwischen Nahmobilität und ÖPNV fördern.

Mit „Mobil in Düsseldorf“ in die richtige Richtung!

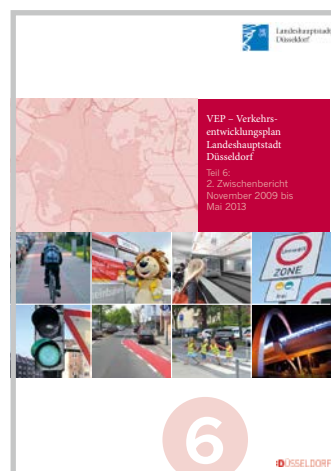
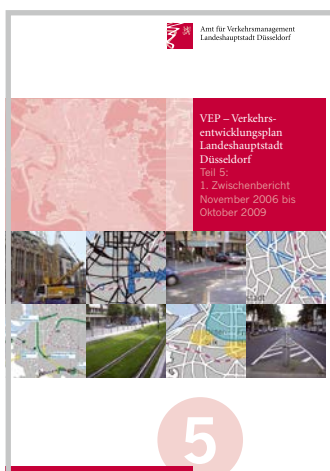
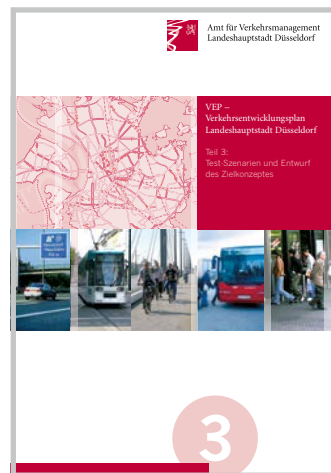
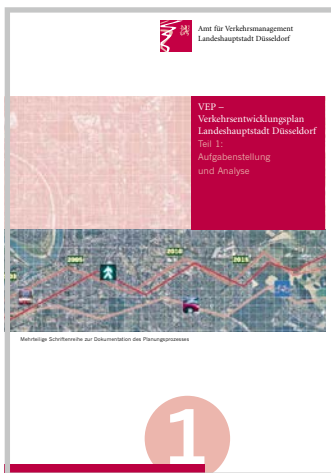
Angebote für Car-Sharing und Leihsysteme für Fahrräder gewinnen auch für Pendelnde und Besucher der Stadt zunehmend an Bedeutung. Sich flexibel und schnell im Stadtgebiet bewegen zu können, nimmt in der Bevölkerung einen hohen Stellenwert ein. Im Hinblick auf eine Verknüpfung der Verkehrsmittel zeigt das Angebot „Mobil in Düsseldorf“ den Weg in die richtige Richtung. Neben Bussen und Bahnen kann mit dem Ticket ein Mietauto und ein Mietfahrrad genutzt werden. Dadurch setzt die Stadt in Zusammenarbeit mit der Rheinbahn auf eine weitere Option, sich auch ohne eigenes Auto flexibel im Stadtgebiet fortzubewegen. Gerade junge Generationen schätzen es, einfach und kurzfristig zu entscheiden, mit welchem Verkehrsmittel man sich fortbewegen möchte.

Radschnellwege

Durch die Radschnellwege kann Düsseldorf auch über das Fahrrad an die umliegenden Gemeinden angebunden werden. Insbesondere durch Pedelecs und E-Fahrräder erweitert sich der Einzugsbereich deutlich. Für eine ansprechende Gestaltung müssen die Radschnellwege an das bestehende innerstädtische Radwegenetz angebunden werden.



Über Anregungen, Kommentare, Kritik und Lob freuen wir uns auch weiterhin. Bei der folgenden Kontaktadresse können Sie auch die bisher erschienenen Broschüren VEP 1 bis VEP 6 bestellen oder diese im Internet herunterladen.



verkehrsentwicklung@duesseldorf.de
www.duesseldorf.de/verkehrsmanagement



Herausgegeben von der
Landeshauptstadt Düsseldorf
Der Oberbürgermeister
Amt für Verkehrsmanagement

Verantwortlich
Andrea Blome

Text
Schulten Stadt- und Raumentwicklung (SSR)

Gestaltung
labor b designbüro

Fotos
Dirk Rose, photocase.de; Larss
III/14-1.0 www.duesseldorf.de

