

Dokumentation
2. Düsseldorfer Verkehrsforum

Mobilitätsplan D

Düsseldorf
Nähe trifft Freiheit

Öffentliche Veranstaltung am
Freitag, 30. November 2018

Fachplanung:

Planersocietät - Stadtplanung, Verkehrsplanung, Kommunikation
Dr.-Ing. Frehn, Steinberg Partnerschaft, Stadt- und Verkehrsplaner
Gutenbergstr. 34
44139 Dortmund

Ansprechpartner:

Dr. Michael Frehn
Tel.: 0231/589696-0 (Durchwahl-10)
E-Mail: frehn@planersocietaet.de
Internet: www.planersocietaet.de

**Moderation/Dokumentation:**

TOLLERORT entwickeln & beteiligen
Mone Böcker & Anette Quast gbr
Palmaille 96
22767 Hamburg

Ansprechpartnerin:

Mone Böcker
Telefon: 040 3861 5595
E-Mail: mone.boecker@tollerort-hamburg.de
Internet: www.tollerort-hamburg.de

**Bildnachweis**

Fotos: TOLLERORT entwickeln & beteiligen / Planersocietät

Vorspann und Ausstellung



Die Eintreffenden informieren sich an Stellwänden

Die ankommenden Gäste des 2. Verkehrsforums der Landeshauptstadt Düsseldorf werden im Foyer begrüßt und können sich vor der Veranstaltung in einer Ausstellung informieren. Die Ausstellung beinhaltet Informationen zum Mobilitätsplan D, einen Überblick über das Verfahren sowie Daten und Fakten über Mobilität und Verkehr in Düsseldorf. Es sind sechs Visionen für den Mobilitätsplan D ausgestellt, die bei der Veranstaltung in Kleingruppen diskutiert werden sollen. Außerdem wird auf das städtebauliche Entwicklungskonzept Raumwerk D hingewiesen, das parallel zum Mobilitätsplan D erarbeitet wird. Die Plakate können in Kürze auf der Internetseite (<https://www.duesseldorf.de/verkehrsmanagement>) heruntergeladen werden.

Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer werden beim Eintreffen gebeten, Abfragen zu beantworten, um einen Eindruck von der Zusammensetzung des Teilnehmerkreises zu ermitteln.

- **Wo wohnen Sie?**

Die Beteiligten wohnen weit verteilt über das gesamte Stadtgebiet (mit einer leichten Konzentration in zentraleren Lagen) und einige auch darüberhinausgehend außerhalb Düsseldorfs.

- **Welcher Mobilitätstyp sind Sie?**

Die überwiegende Zahl der Beteiligten setzt den Punkt bei *Fahrrad-orientiert*. Es folgen *ÖPNV-orientiert* und *regelmäßig gemischt unterwegs/intermodal mobil*. Ein eher geringerer Anteil der Beteiligten ist im Alltag *Kfz-orientiert unterwegs* oder auch vorwiegend zu Fuß und *nahmobil*.

- **Welchen Haushaltstyp vertreten Sie?**

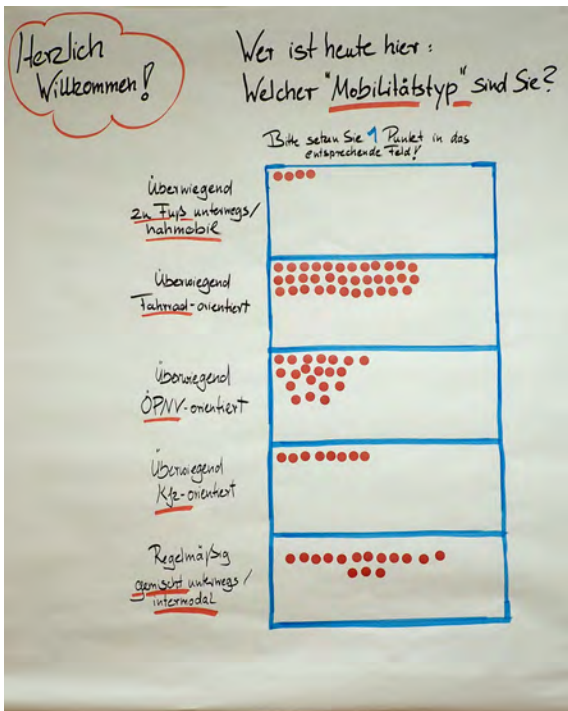
Die Beteiligten vertreten unterschiedliche Haushaltstypen. Insgesamt überwiegen die *Middleager* (35 bis 60 Jahre) gefolgt von den *Seniors* (60+) sowie die *Paarhaushalte* gefolgt von den *Familienhaushalten*. Mit einigem Abstand folgen die *Singlehaushalte*.



Abfrage: Wo wohnen Sie?



Abfrage zur Verkehrsentwicklung



Welcher Mobilitätstyp sind Sie?



Welchen Haushaltstyp vertreten Sie?

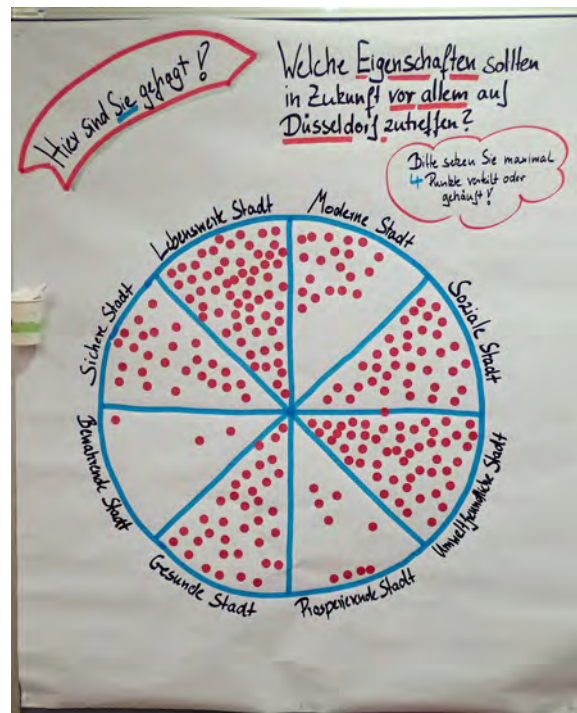
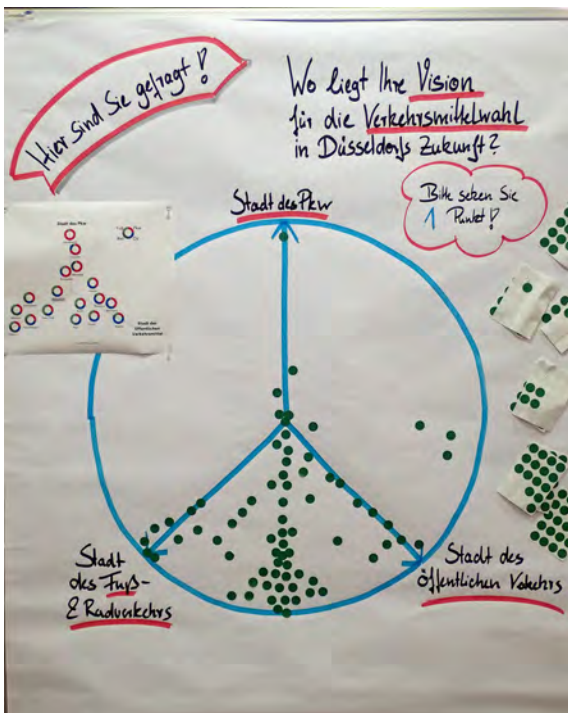
Die Gäste werden gebeten, an thematischen Abfragen teilzunehmen:

- **Wo liegt Ihre Vision für die Verkehrsmittelwahl in Düsseldorfs Zukunft?**

Hier streben die meisten Beteiligten gegenüber der heutigen Situation einen deutlich höheren Anteil von Fuß- und Radverkehr sowie des ÖPNV als des Kfz-Verkehrs an. Es zeigt sich außerdem, dass sehr viele Beteiligte ein Gleichgewicht zwischen Fuß- und Radverkehr auf der einen Seite und ÖPNV auf der anderen Seite wünschen.

- **Welche Eigenschaften sollten in der Zukunft vor allem auf Düsseldorf zutreffen?** Setzen Sie maximal 4 Punkte. Hier ergibt sich folgende Rangfolge:

1. Lebenswerte Stadt
2. Umweltfreundliche Stadt
3. Soziale Stadt / Gesunde Stadt
4. Sichere Stadt
5. Moderne Stadt
6. Prosperierende Stadt
7. Bewahrende Stadt



Abfragen über die zukünftige Verkehrsmittelwahl und Visionen für Düsseldorf

Überblick über den Ablauf der Veranstaltung:

- Begrüßung und Einstieg
 - Was soll der Mobilitätsplan D leisten und worum geht es heute?
 - Austausch: Was steht für Sie über dem Mobilitätsplan D?
- Der Blick über den Tellerrand
 - Was sich bewegt und was sich bewegen lässt?
Anne Klein-Hitpaß, AGORA Verkehrswende
 - Austausch: Was muss sich in Düsseldorf bewegen?
- Gesprächsphase in Kleingruppen
 - Welche Visionen für die Mobilität von Morgen in Düsseldorf unterstützen Sie?
- Auswertung und Abschluss im Plenum

1. Begrüßung und Einstieg

Begrüßung

Cornelia Zuschke (Beigeordnete der Landeshauptstadt Düsseldorf) begrüßt die circa 130 Teilnehmerinnen und Teilnehmer. Sie zeigt sich erfreut, dass sich trotz des heutigen Fußballspiels von Fortuna Düsseldorf so viele Menschen auf den Weg gemacht haben. Dies sei besonders wichtig: Beim 2. Verkehrsforum gehe es darum, konkret zu werden und festzulegen, wie sich die Stadt künftig verkehrlich entwickeln solle.



Cornelia Zuschke

Im Oktober 2017 fand das 1. Verkehrsforum statt. Mit diesem Auftakt startete ein Prozess, bei dem die Landeshauptstadt Düsseldorf auf einen intensiven Dialog mit der Bevölkerung setzt. Mit unterschiedlichen Beteiligungsformaten möchte die Landeshauptstadt möglichst viele Menschen in Düsseldorf dazu bewegen, sich mit ihrer Stadt auseinanderzusetzen.

Düsseldorf ist eine stark wachsende Stadt mit derzeit täglich 600.000 – 800.000 mobilen Menschen (einschließlich Pendlerverkehr). Die Anforderungen an Mobilität, aber auch an die städtebauliche Gestalt werden sich weiter verändern. Es gilt, passgenaue Lösungen aus gesamtstädtischer Perspektive zu entwickeln. Frau Zuschke verwendet *Städte für Menschen* als ein Leitmotiv für die Diskussion: Es gehe um Weichenstellungen für die Zukunft der Stadt, um eine Verkehrswende. Dabei werde der Mobilitätsplan D eng verzahnt mit dem städtebaulichen Entwicklungskonzept Raumwerk D, das parallel erarbeitet wird.

Auf dem heutigen 2. Verkehrsforum werden Leitziele und daraus abgeleitete Handlungsfelder, Konsequenzen, für die künftige Mobilitätsentwicklung diskutiert. Diese werden im Nachgang von den Planungsteams weiterbearbeitet. Frau Zuschke wünscht den Beteiligten Mut zur Veränderung und der heutigen Veranstaltung einen guten Verlauf.

Einführung in den Ablauf und Kennenlernen

Mone Böcker (TOLLERORT entwickeln & beteiligen) begrüßt die Beteiligten als Moderatorin der Veranstaltung. Mit Bezug auf die Abfragen beim Einlass vermittelt Frau Böcker einen Überblick über den Teilnehmerkreis. Hier geht es um die Frage, ob viele verschiedene Perspektiven vertreten sind. Heute sind viele Menschen dabei, die vorwiegend Fahrrad- und ÖPNV-orientiert unterwegs sind. Frau Böcker weist darauf hin, dass in Düsseldorf immerhin 24% der Haushalte keinen Pkw besitzen. Eine Abfrage im Teilnehmerkreis zeigt: Diese Gruppe ist heute gut vertreten, etwa ein Viertel der Beteiligten meldet sich auf die Frage.

Eine weitere Abfrage ergibt, dass etwa ein Drittel der Beteiligten bereits am 1. Verkehrsforum teilgenommen hat. Für die Bewerbung des 2. Verkehrsforums hat die Landeshauptstadt Düsseldorf neue Wege eingeschlagen: 500 Bürgerinnen und Bürger waren auf Grundlage einer Zufallsauswahl persönlich eingeladen worden. Frau Böcker hakt nach: Einige Teilnehmerinnen und Teilnehmer sind dieser persönlichen Einladung tatsächlich gefolgt.

Die Mitwirkenden der Veranstaltung werden vorgestellt:

- Das Amt für Verkehrsmanagement ist federführend für den Mobilitätsplan D verantwortlich. Markus Schneider, Abteilungsleiter Strategische Mobilitätsplanung, und Julia Theresa Rittershaus, direkte Ansprechpartnerin für das Projekt bei der Verwaltung, sind mit mehreren Kolleginnen und Kollegen vor Ort. Außerdem sind das Dezernat für Planen,

Bauen, Mobilität und Grundstückswesen von Frau Zuschke sowie das für das Raumwerk D zuständige Stadtplanungsamt mit mehreren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern vertreten.

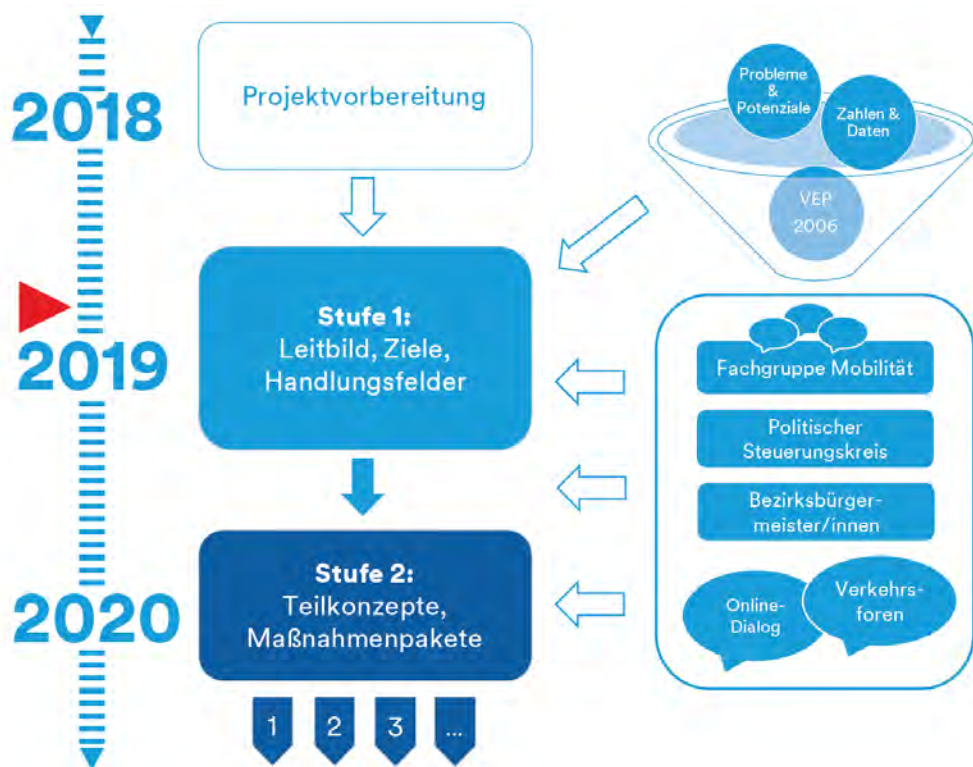
- Mit der externen Fachplanung für den Mobilitätsplan D beauftragt ist das Büro Planer-societät.
- Für die Moderation und Dokumentation der Veranstaltung ist TOLLERORT entwickeln & beteiligen mit einem Team aus Hamburg vor Ort.

Frau Böcker weist darauf hin, dass eine Dokumentation für die Veranstaltung erstellt wird und dass bei dieser öffentlichen Veranstaltung Fotos für die Dokumentation und für die Öffentlichkeitsarbeit der Stadt gemacht werden. Die Beteiligten haben die Möglichkeit, sich in einen E-Mail-Verteiler der Verwaltung einzutragen.

Was soll der Mobilitätsplan D leisten und worum geht es heute?

Zur Einführung und für einen Überblick zum Verfahren führt Frau Böcker ein Gespräch mit Herrn Schneider als zuständigem Abteilungsleiter aus der Verwaltung der Landeshauptstadt Düsseldorf und Herrn Dr. Frehn als Vertreter des externen Planungsbüros.

Herr Schneider gibt zunächst Auskunft über die Hintergründe: Der im Jahr 2006 aufgestellte Verkehrsentwicklungsplan erfülle nicht mehr die aktuellen Anforderungen. Es sei an der Zeit, Mobilität neu zu denken, dafür sei ein neues Konzept erforderlich. Hierzu müssen im ersten Schritt ein Leitbild, Ziele und Handlungsfelder definiert werden, denen sich im zweiten Schritt dann die Teilkonzepte und Maßnahmenpakete unterordnen. Im gesamten Prozess legt die Stadt sehr großen Wert auf den Dialog mit der Stadtgesellschaft. Herr Schneider weist darauf hin, dass bis Mitte Januar 2019 ein Onlinedialog unter www.mobilitaetsplan-d.de eingerichtet ist.



Übersicht über das Verfahren und die Arbeitsebenen für den Mobilitätsplan D

Eine **Fachgruppe Mobilität** begleitet die Erstellung des Mobilitätsplans. Hier sind neben den verschiedenen Fachbereichen der Verwaltung externe Stakeholder – Verkehrsunternehmen, Verkehrs- und Wirtschaftsverbände, Vereine und Beiräte – beteiligt, die in mehreren Sitzungen Zwischenergebnisse diskutieren. Frau Böcker zeigt eine Übersicht über die Zusammensetzung der Fachgruppe Mobilität und bittet die anwesenden Mitglieder dieses Gremiums einmal aufzustehen.

Die Politik wird im politischen **Steuerungskreis** sowohl über das Raumwerk D als auch über den Mobilitätsplan D auf dem Laufenden gehalten und einbezogen. Um auch die Perspektive der Stadtbezirke einzubeziehen, werden separate Termine mit den Bezirksbürgermeisterinnen und Bezirksbürgermeistern veranstaltet.

Die Teilnahme an den öffentlichen Verkehrsforen ist für alle Interessierten möglich. Der Mobilitätsplan wird in zwei Stufen erarbeitet. Die Stufe 1 mit dem Leitbild, spezifischen und messbaren Zielen und den Handlungsfeldern soll Mitte 2019 fertig gestellt werden. Danach folgt in Stufe 2 die Ausarbeitung von spezifischen Maßnahmen- und Teilkonzepten die zur Erfüllung der gesetzten Ziele führen sollen.

Herr Dr. Frehn erläutert, dass die Planersocietät die Landeshauptstadt Düsseldorf bei der Erarbeitung des Mobilitätsplans D fachlich unterstützt. Dabei greife die Planersocietät auf ihre eigenen Erfahrungen zurück, aber auch auf gelungene Beispiele aus anderen Städten. Hier gebe es insbesondere im Ausland wegweisende Mobilitätskonzepte (zum Beispiel Kopenhagen, Zürich, Wien).



Gespräch mit Markus Schneider, Amt für Verkehrsmanagement, und Dr. Michael Frehn, Planersocietät

Herr Schneider und Herr Dr. Frehn betonen, dass es langfristiger und konsequenter Bemühungen bedürfe, um gute Lösungen für eine stadtverträgliche Mobilität umzusetzen. Diese müssten einem Leitbild untergeordnet sein, welches es heute in Ansätzen zu definieren gelte. Nach seinen Erwartungen an die heutige Veranstaltung gefragt, sagt Herr Schneider, er erhoffe sich konkrete wegweisende Hinweise als Basis für das Leitbild.

Themen aus dem anschließenden Austausch:

- **Perspektiven für die Umstellung der Busflotte des ÖPNV auf E-Antrieb:** Die erste Buslinie soll in Düsseldorf im Testbetrieb bereits 2019 vollelektrisch fahren. Aufgrund geringer Verfügbarkeit sowie langer Lieferzeiten für Elektrobusse wird eine kurzfristige Umstellung des gesamten Busverkehrs auf E-Antrieb nicht möglich sein. Langfristig wird der ÖPNV in der Landeshauptstadt Düsseldorf aber komplett auf Elektromobilität umgestellt. Tim Bäumken, Leiter der Abteilung Verkehrsplanung der Rheinbahn, gibt im weiteren Verlauf der Veranstaltung allerdings zu bedenken, dass – auch wenn die Umweltverträglichkeit durch die Umstellung auf E-Busse verbessert werden könnte – der ökologische Fußabdruck der E-Mobilität noch nicht geklärt sei. Offen sei zum Beispiel die Frage, wie die Batterien der Busse recycelt werden könnten. Elektrisch betrieben werden bereits jetzt schon Straßenbahn und Stadtbahn.
- **Kinder- und Jugendbeteiligung:** Der Jugendrat der Landeshauptstadt Düsseldorf sowie das Jugendamt der Stadt sind in der Fachgruppe Mobilität vertreten und bringen die Perspektiven und Interessen von Kindern und Jugendlichen in den Mobilitätsplan D ein. Der anwesende Vertreter des Jugendrats regt an, (eine) weitere Beteiligung(en) für Kinder und Jugendliche im Verfahren einzuplanen, um die Belange von Kindern und Jugendlichen noch besser und breiter zu erfassen.
- **ADFC-Fahrradklima-Test 2018:** Die Ergebnisse des Tests werden in der Stärken-Schwächen-Analyse berücksichtigt. Herr Dr. Frehn gibt allerdings zu bedenken, dass die Umfrage nicht repräsentativ sei. Er verweist in diesem Zusammenhang auf die Online-Beteiligung der Landeshauptstadt Düsseldorf, bei der natürlich auch fahrradbezogene Anliegen eingebracht werden können.
- **Rolle der Politik im Prozess:** Ein Teilnehmer fragt, wie „untergründiger Lobbyismus“ verhindert werden könne? Herr Schneider erklärt, dass das Verfahren offen und transparent gehalten und damit politischem Lobbyismus vorgebeugt werde. Die Einbindung der Politik von Anfang an sei wichtig, um die politische Akzeptanz für den Mobilitätsplan D zu sichern.
- **Einbindung der regionalen Ebene:** Es gibt zwei regionale Kooperationen zu den Themen Städtebau und Verkehr, zum einen das Bündnis *Zwischen Rhein und Wupper – Zusammen – Wachsen*, zum anderen das *RegioNetzWerk*, ein Bündnis mit den angrenzenden Kommunen Duisburg, Krefeld, Ratingen, Meerbusch und dem Kreis Mettmann. Herr Schneider bekräftigt, dass die Kooperationen unabdingbar seien, um zum Beispiel Lösungen für die durch Pendlerverkehr verursachten Probleme zu finden.

Städte für Menschen – Was heißt das für Sie?

Für den inhaltlichen Einstieg bittet Frau Quast vom Büro TOLLERORT entwickeln & beteiligen die Anwesenden, sich in Kleingruppen zu Dritt zusammenzufinden und sich - anknüpfend an den Beitrag von Frau Zuschke - über folgende Fragestellung auszutauschen: Städte für Menschen – was heißt das für Sie?



Austausch in Murmelgruppen

Im Anschluss bittet das Moderationsteam um einige Eindrücke aus den Gesprächen in Form von Statements aus dem Plenum:

- „Zuerst ist es uns wichtig, dass wir unsere Kinder und Enkelkinder auf die Straße lassen können - das ist momentan nicht möglich. Die NOx-Belastung ist hoch, das erfordert schnelles Handeln und verträgt sich nicht mit einem jahrelangen Planungsprozess! Es gibt schon eine Reihe von guten Vorbildern zum Beispiel aus Karlsruhe und Kopenhagen. Danach sollte schnell gehandelt werden, unter anderem sollten die Bedingungen für den Radverkehr verbessert werden.“
- „Städte für Menschen bedeutet für uns, viele Ruhepunkte in der Stadt zu haben, zum Beispiel Kleingärten oder Hofgärten. Es sollte in der bebauten Struktur immer für Ruhe-zonen gesorgt werden – dennoch muss die Wirtschaftsader als solche flüssig funktionieren. Der Autoverkehr muss differenziert betrachtet werden.“
- „Jeder hängt wahnsinnig an seinem Auto, insbesondere die älteren Leute. Man müsste mal überlegen, ein Bonussystem einzuführen, damit ein paar von ihrem Auto wegkommen und beispielsweise Fahrgemeinschaften bilden.“
- „Städte für Menschen heißt für uns, die Städte auch mit ihrer Historie zu sehen. Wir leben mit Gegebenheiten, die vorhanden sind, diesen Gegebenheiten müssen wir uns auch anpassen.“
- „Es gibt viel zu viele Fahrzeuge momentan, das hat in den letzten Jahren deutlich zugenommen. Städte für Menschen – da sollte weniger Verkehr auf den Straßen sein.“
- „Eine Stadt für Menschen bedeutet für uns eine Stadt der Vielfalt. Die Vielfalt macht die Stadt lebendig. Dabei gilt es immer wieder im Zusammenleben, Kompromisse zu finden, den Anderen zu achten und wertzuschätzen. Eine Stadt für Menschen entsteht durch die Menschen, die dort leben.“

2. Der Blick über den Tellerrand

Was sich bewegt und was sich bewegen läßt?

Anne Klein-Hitpaß (AGORA Verkehrswende, einer gemeinsamen Initiative der Stiftung Mercator und der European Climate Foundation) ist eingeladen, mit einem Vortrag Impulse aus dem Austausch ihres innovativen Netzwerks in die Diskussion einzuspeisen. (Ein Auszug ihrer Präsentation steht im Internet zur Verfügung.) Frau Klein-Hitpaß bedankt sich für die Einladung zum 2. Verkehrsforum. Sie zeigt sich beeindruckt von dem Engagement der Beteiligten im Saal und der hier vertretenen Expertise. Sie sieht die Landeshauptstadt Düsseldorf auf einem guten Weg.

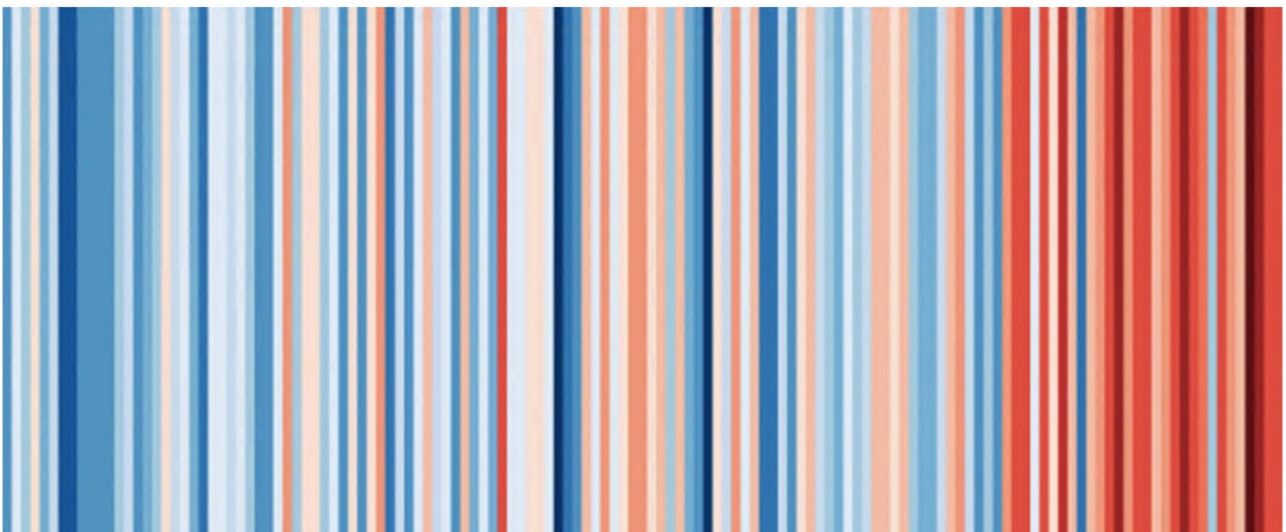


Anne Klein-Hitpaß

Frau Klein-Hitpaß erläutert zunächst ein Dilemma vieler Städte: Die Diskussion um Lösungen für eine stadtverträgliche Mobilität werde derzeit häufig durch Schuldzuweisungen für Mißstände seitens der Industrie, der Politik und den Bürgerinnen und Bürger blockiert. Dabei sei angesichts der aktuellen verkehrsbedingten Beeinträchtigungen ein konstruktiver gesamtgesellschaftlicher Dialog zwingend erforderlich.

Die Auswirkungen auf das Klima erläutert Frau Klein-Hitpaß anschaulich anhand der *warming stripes* vom englischen Klimaforscher Ed Hawkins, der die jährliche Erderwärmung von 1900 bis heute anhand der farblichen Gestaltung von Strichen eines Strichcodes illustriert. Die ökonomischen und gesundheitlichen Folgen des Klimawandels seien immens und in ihrem ganzen Ausmaß noch nicht erfasst.

Derzeit sei der Verkehr in den Städten noch überwiegend vom MIV (motorisierten Individualverkehr) dominiert. Dabei seien die Fahrzeuge selten ausgelastet, im Schnitt sitzen 1,2 Personen in einem Pkw. Der MIV nehme im Verhältnis zu den anderen Verkehrsarten überproportional viel öffentliche Fläche des städtischen Raumes ein. Die Sicherheit der Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer werde zunehmend durch den starken Pkw-Verkehr gefährdet, der Bau und die Instandhaltung der Pkw-bezogenen Infrastruktur (Straßen, Parkplätze) verursache hohe Kosten für die Allgemeinheit.



Die Erderwärmung seit 1900 als Strichcode von Ed Hawkins (*warming stripes*) aus der Präsentation von Anne Klein-Hitpaß (Quelle: Ed Hawkins/klimafakten.de/2018)

Zum Schutz der Umwelt und des Klimas, aber auch um die Attraktivität von Städten zu steigern, sei eine Verkehrswende unvermeidlich. Dabei gehe es um viel mehr, als lediglich den Antrieb von Kfz-Mobilen auszutauschen. Es gelte, eine Neuverteilung von vorhandenen Flächen vorzunehmen, den gesamten Energieverbrauch zu senken, neue Mobilitätsformen mitzudenken, ein Parkraummanagement einzuführen und den Umweltverbund (das heißt die Gruppe der umweltverträglichen Verkehrsmittel: nicht motorisierte Verkehrsträger und öffentliche Verkehrsmittel) zu stärken. Zu einem Parkraummanagement gehöre die Lenkung der Nachfrage nach Parkplätzen zum Beispiel durch die Schaffung von Park & Ride-Angeboten, der Einrichtung von Tiefgaragen oder der Umwidmung von Parkplätzen.

Mobilitätsbezogene Beispiele aus anderen Ländern könnten wichtige Impulse zur Verkehrswende setzen. Gerne werde in der aktuellen Debatte um die Verkehrswende das Beispiel Wien angeführt: Die Stadt Wien bietet ein 365-Euro-Jahresticket für den ÖPNV an. Aber auch in Deutschland gebe es Beispiele für ein Umdenken, zum Beispiel in Siegen der Rückbau der Beton-Parkplatte, die den natürlichen Verlauf der Sieg überdeckt, zur Begegnungszone direkt an dem Fluss.

Frau Klein-Hitpaß sieht in der Entwicklung des autonomen Fahrens zunächst wenig Vorteile für die städtische Mobilität. Es bestehe die Gefahr, dass sich der Anteil des MIV dadurch weiter erhöhen und der Flächenverbrauch durch den Verkehr weiter zunehmen könnte. Erst die Einbeziehung einer autonom und geteilt fahrenden ÖPNV-Kleinbusflotte als Zubringer zu dem ÖPNV-Hauptnetz könne einen Beitrag zur Verkehrsentslastung leisten.

Frau Klein-Hitpaß schliesst ihren Vortrag mit einem Appell: Es gelte, die Verhältnisse in den Städten zu ändern, dann würde sich auch das Verhalten der Stadtgesellschaft ändern. Die Verkehrswende sei unvermeidlich. Es gebe nun zwei Möglichkeiten: Entweder reagieren die Städte jetzt und steuern die Verkehrswende nach ihren Maßgaben oder aber sie liessen sich „treiben“ bzw. „überrollen“. Frau Klein-Hitpaß wünscht der Landeshauptstadt Düsseldorf, den begonnenen Prozess zur Einleitung der Verkehrswende weiterhin aktiv zu gestalten.

Was muss sich in Düsseldorf bewegen?

Im Anschluss an den Vortrag von Klein-Hitpaß besteht Gelegenheit zum Austausch. Folgende Anmerkungen und Fragen kommen aus dem Publikum:

- **Höhere Bedeutung des Rad- und Fußverkehrs:** Das Thema Rad- und Fussverkehr ist einem Teilnehmer „zu kurz“ gekommen. Er verweist auf das Beispiel New York. Hier bewege an erster Stelle der ÖPNV die Menschen, dann der Fuss- und Radverkehr und zuletzt der MIV. Frau Klein-Hitpaß erklärt, sie habe sich in ihrem Vortrag bewußt auf die Verteilung der öffentlichen Flächen konzentriert. Wer die Situation für den Rad- und Fussverkehr verbessern wolle, müsse einen anderen Umgang mit Flächen pflegen.
- **Weniger Parkplätze – geht das?:** Was passiert mit dem MIV, wenn Parkplätze wegfallen? Frau Klein-Hitpaß antwortet, dann würden Parkhäuser besser ausgelastet. Veränderungen würde oftmals zunächst mit Kritik begegnet, es gebe gewisse „Beharrungstendenzen“.
- **Kosten des MIV nach dem Verursacherprinzip berücksichtigen:** Es wird begrüßt, dass Frau Klein-Hitpaß auf die ökonomischen Aspekte des derzeitigen Verkehrssystems eingegangen ist (unter anderem kollektiv getragene Kosten für die Umweltverschmutzung, Bau- und Instandhaltung von Straßen und Parkräumen). Die Politik scheue bisher davor zurück, die Kosten nicht mehr kollektiv zu teilen, sondern auf die Schultern der

Pkw-BesitzerInnen umzulegen (zum Beispiel in dem diese die Kosten für einen Parkplatz in der Tiefgarage tragen müssten).

- **Nachweis für Stellplätze ändern:** Laut der Stellplatzverordnung 2015 müssen bei Neubauten immer noch Pkw-Stellplätze nachgewiesen werden (zum Beispiel pro Wohnung ein Stellplatz). Eine Teilnehmerin empfindet dies angesichts der Herausforderungen, mehr Flächen im öffentlichen Raum für andere Nutzungen frei zu geben, als nicht mehr angemessen. Frau Zuschke kündigt eine neue Satzung ab dem 1.1.2019 mit Neuregelungen für den Nachweis an Stellplätzen an. Es gebe schon heute bei größeren Bauvorhaben die Möglichkeit, durch mehr Fahrradstellplätze auf einen Teil der Kfz-Parkplätze zu verzichten. Vier Radplätze würden einen Pkw-Stellplatz ersetzen.
- **Sharing-Trends aufgreifen:** Als neue Trends werden das Carpooling, das heißt Mitfahrgelegenheiten in Pkws und kleinere Pkws für Sharing-Dienste genannt (Beispiel EriKönig aus Berlin).
- **Überblick über Bikesharing-Angebote:** Frau Zuschke gibt Auskunft, dass die Anbieter von Bikesharing sich sehr unterscheiden würden. Während einige ihren Bestand gut warten und auf Ordnung im öffentlichen Raum achten, würden andere dies vernachlässigen. Mittlerweile greife die Landeshauptstadt Düsseldorf durch, wenn die Leihräder Ziel von Vandalismus seien oder nicht geordnet abgestellt werden. Frau Zuschke ergänzt zum Thema neue Formen der Mobilität, dass in Düsseldorf bereits eine Flotte an elektrischen Tretrollern eingetroffen sei. Ob dieses Angebot eine sinnvolle Ergänzung des vorhandenen Mobilitätsangebots darstellen könnte, sei noch abzuwarten.
- **Prioritäten setzen:** Frau Klein-Hitpaß gibt – gefragt nach kurz-, mittel- und langfristig Prioritäten für Investitionen – an, in eine Verbesserung des Umweltverbundes zu investieren und hier insbesondere in das Fuss- und Radwegenetz. Aber auch eine Kapazitätserweiterung des ÖPNV sei sicherlich zu empfehlen.

Wieviel Veränderung wünschen Sie sich für Mobilität und Verkehr in Düsseldorf?

Vor dem Start der Arbeitsphase bittet Frau Böcker die Teilnehmerinnen und Teilnehmer, sich entlang einer gedachten Skala von 0-100% aufzustellen und damit anzuzeigen, wie viel Prozent Veränderung sie sich für die Landeshauptstadt Düsseldorf in Bezug auf das Thema Mobilität und Verkehr wünschen. Es wird deutlich: Es gibt einen starken Wunsch nach Veränderung. Nahezu alle Teilnehmerinnen und Teilnehmer ordnen sich in der oberen Hälfte der gedachten Linie ein. Auf Nachfrage nach Statements zeigt sich, dass auch an 110% gedacht wird und dass einige, die fast in der Mitte stehen sich nur aus Platzgründen dort befinden. Auch hier werden zum Teil 100% Veränderung gewünscht.



Aufstellung der Beteiligten entlang einer gedachten Skala: Wieviel Veränderung wünschen Sie sich für Mobilität und Verkehr in Düsseldorf?

3. Gesprächsphase: Visionen für morgen im Gespräch

Frau Böcker und Herr Dr. Frehn stellen sechs Visionen für die mobilitätsbezogene Entwicklung Düsseldorfs vor, die im Anschluss in kleinen Gesprächsgruppen diskutiert werden.

- Vision 1: Vorrang für den Umweltverbund in Düsseldorf
- Vision 2: Attraktive Straßenräume für ein lebendiges Düsseldorf
- Vision 3: Emissionsfreier und stadtverträglicher Pkw- und Wirtschaftsverkehr – Düsseldorfs Stärken
- Vision 4: Nutzen statt besitzen – Düsseldorf kombiniert
- Vision 5: Düsseldorf – starkes und gut vernetztes Zentrum der Region
- Vision 6: Die Stadt der kurzen Wege

Im Anschluss verteilen sich die Beteiligten gemischt auf Kleingruppen. Die Zuordnung erfolgt durch farblich den Visionen zugeordnete Karten, die die Beteiligten auf den Stühlen vorgefunden haben. Jede Gruppe diskutiert selbstorganisiert eine Vision. Dafür liegt auf jedem Tisch ein Arbeitsbogen mit der Aufgabenstellung, auf denen die Teilnehmenden auch ihre Ergebnisse festhalten.

Der Auftrag an die Gruppen lautet, zu prüfen, ob die Gruppe die Vision mit den dort genannten Konsequenzen unterstützt. Die formulierten Konsequenzen können einzeln bewertet werden. Gefragt wird auch nach einer wichtigen Konsequenz aus Sicht der Gruppe. Zum Abschluss werden zwei Meinungsbilder abgefragt.

Nachfolgend sind die Ergebnisse aus den Gesprächsgruppen von den Arbeitsblättern übertragen. Hier sind zunächst die vorformulierten Texte zu den einzelnen Visionen aufgeführt.

Schriftliche Notizen aus den Gruppen sind grundsätzlich kursiv und in roter Schriftfarbe markiert, das gilt auch für den Fall, wenn Vorgaben aus dem Arbeitsblatt verändert werden.

Wenn bei den Abfragen ein Kreuz zwischen zwei Feldern bzw. Punkte zwischen Ja und Nein gesetzt wird, wird die Angabe als unentschieden markiert. In diesen Fällen sind die Felder zusammengefasst bzw. ein zusätzliches Feld eingefügt.

Das Symbol ✎ bedeutet Konflikt.

**Gesprächsgruppe zur Zukunftsvision 1:
Vorrang für den Umweltverbund in Düsseldorf (30 Min. Seite 1)**


- Bitte bestimmen Sie eine Person, die anhand dieses Plakats das Gespräch leitet und hier Ergebnisse notiert!
- Lesen Sie die Vision mit den möglichen Konsequenzen noch einmal durch bzw. in der Gruppe vor.
- Diskutieren Sie die Vision:
Wie stehen Sie in der Gruppe zu dieser Vision mit den dort genannten Konsequenzen? Welche der Konsequenzen werden in der Gruppe vorbehaltlos unterstützt? Welche kritisch gesehen? Welche abgelehnt? Bitte markieren Sie die Ergebnisse im entsprechenden Feld!

Zukunftsvision 1: Vorrang für den Umweltverbund in Düsseldorf
Die Wege, die mit Bus und Bahn, mit dem Fahrrad oder zu Fuß – also dem Umweltverbund – zurückgelegt werden, machen den Großteil des Düsseldorfer Verkehrsgeschehens aus.
Der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) als Rückgrat der städtischen Mobilität ist zuverlässig, barrierefrei, in dichtem Takt und auf ausgewählten Linien rund um die Uhr unterwegs. Dazu sind viele Strecken und Angebote ausgebaut worden; auch sind die Tarifstrukturen den Bedürfnissen angepasst worden.
Die Bedingungen für den Radverkehr haben sich ebenfalls deutlich verbessert – durch breite, gut ausgebauten Radwege, grüne Wellen und eine große Anzahl an Abstellanlagen, auch für hochwertige E-Bikes. Kürzere Wege werden gern und komfortabel zu Fuß zurückgelegt, da ein entsprechendes Angebot an attraktiven und sicheren Fußwegeverbindungen entstanden ist.

Mögliche Konsequenzen:

	Unterstützen wir	Sehen wir kritisch!	Lehnen wir ab!
> Düsseldorf räumt dem Radverkehr und dem ÖPNV bei allen verkehrlichen Maßnahmen die höchste Priorität ein.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
> Mehr Busse und Bahnen sowie mehr Fahrräder und mehr Abstellanlagen benötigen mehr Platz – dies bedeutet weniger Raum für den Pkw im Straßenraum.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
> An Ampeln und Kreuzungen wird dem Radverkehr sowie Bussen und Straßenbahnen Vorrang eingeräumt, auch das geht zu Lasten des Pkw-Verkehrs.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
> Düsseldorf stellt deutlich höhere finanzielle Mittel für den Ausbau des Rad- und Fußverkehrs und des ÖPNVs bereit.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
> Ein Ausbau von ÖPNV-Strecken und die Beschaffung zusätzlicher Fahrzeuge kostet in der Regel mehrere Jahre Zeit.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

4. Welche Konsequenz schlägt die Gruppe vor: Was braucht es vor allem, um diese Vision im positiven Sinne Wirklichkeit werden zu lassen?



**Gesprächsgruppe zur Zukunftsvision 1:
Vorrang für den Umweltverbund in Düsseldorf (10 Min. Seite 2)**

- Bitte erheben Sie zum Abschluss zwei Meinungsbilder und notieren einen Kommentar der Gruppe dazu!

	Ja	Nein	Kommentar
Unterstützen Sie die Vision? Bitte setzen Sie - jede/jeder - einen Punkt auf Ja oder Nein!	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Ist diese Vision für den Mobilitätsplan D wichtiger als andere? Bitte setzen Sie - jede/jeder - einen Punkt auf Ja oder Nein!	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

Beispiel eines Arbeitsbogens für die Gesprächsgruppen

VISION 1: Vorrang für den Umweltverbund in Düsseldorf

Die Wege, die mit Bus und Bahn, mit dem Fahrrad oder zu Fuß – also dem Umweltverbund – zurückgelegt werden, machen den Großteil des Düsseldorfer Verkehrsgeschehens aus.

Der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) als Rückgrat der städtischen Mobilität ist zuverlässig, barrierefrei, in dichtem Takt und auf ausgewählten Linien rund um die Uhr unterwegs. Dazu sind viele Strecken und Angebote ausgebaut worden; auch sind die Tarifstrukturen den Bedürfnissen angepasst worden.

Die Bedingungen für den Radverkehr haben sich ebenfalls deutlich verbessert – durch breite, gut ausgebaute Radwege, grüne Wellen und eine große Anzahl an Abstellanlagen, auch für hochwertige E-Bikes. Kürzere Wege werden gern und komfortabel zu Fuß zurückgelegt, da ein entsprechendes Angebot an attraktiven und sicheren Fußwegeverbindungen entstanden ist.

Ergebnisse Gruppe 1.1

Bewertung der Konsequenzen aus Vision 1	Unterstützen wir	Sehen wir kritisch	Lehnen wir ab!
> Düsseldorf räumt dem Radverkehr und dem ÖPNV bei allen verkehrlichen Maßnahmen die höchste Priorität ein <i>Wirtschaftsverkehr bedenken und Pendlerverkehr Fußverkehr wichtig</i>	X		
> Mehr Busse und Bahnen sowie mehr Fahrräder und mehr Abstellanlagen benötigen mehr Platz – dies bedeutet weniger Raum für den Pkw im Straßenraum	X		
> An Ampeln und Kreuzungen wird dem Radverkehr sowie Bussen und Straßenbahnen Vorrang eingeräumt, auch das geht zu Lasten des Pkw-Verkehrs <i>auch Fußverkehr</i>	X		
> Düsseldorf stellt deutlich höhere finanzielle Mittel für den Ausbau des Rad- und Fußverkehrs und des ÖPNVs bereit.	X		
> Ein Ausbau von ÖPNV-Strecken und die Beschaffung zusätzlicher Fahrzeuge kostet in der Regel mehrere Jahre Zeit <i>Taktverdichtung kurzfristig Planungsrecht ändern</i>		X	
Welche Konsequenzen schlägt die Gruppe vor: Was braucht es vor allem, um diese Vision im positiven Sinne Wirklichkeit werden zu lassen? <i>Parken teurer, ÖPNV preiswerter, City-Maut, autofreier Sonntag, Kinder und Jugendliche ÖPNV umsonst</i>			
Meinungsbilder aus Gruppe 1.1 zu Vision 1	Ja	Nein	
Unterstützen Sie die Vision?	7	0	
Ist diese Vision für den Mobilitätsplan wichtiger als andere?	7	0	

Kommentar Gruppe 1.1 zu Vision 1:

- Komfortabler integrierter Umweltverbund (sharing, demand) fördern
- Sammeltaxis
- Ausbau SPNV
- Brauchen wir eine weitere Brücke / Tunnel? Seilbahn? Rhein-Querung

Ergebnisse Gruppe 1.2

Bewertung der Konsequenzen aus Vision 1	Unterstützen wir	Sehen wir kritisch	Lehnen wir ab!
> Düsseldorf räumt dem Radverkehr und dem ÖPNV bei allen verkehrlichen Maßnahmen die höchste Priorität ein <i>Aktuell hat Auto Vorrang → Auto soll gleichberechtigt sein → alle gleich</i>	X	⚡	
> Mehr Busse und Bahnen sowie mehr Fahrräder und mehr Abstellanlagen benötigen mehr Platz – dies bedeutet weniger Raum für den Pkw im Straßenraum <i>Differenzierung von Wohn- und Industriebereichen und Wirtschaftsverkehr, zum Beispiel Quartiersgaragen Vermeidung von Parkplatzsuchverkehr</i>	X	⚡	
> An Ampeln und Kreuzungen wird dem Radverkehr sowie Bussen und Straßenbahnen Vorrang eingeräumt, auch das geht zu Lasten des Pkw-Verkehrs <i>Keine Bettelampel Fahrradschnellstraßen gewünscht, grüne Welle bedeutet weniger Emission Wünschenswert: Fahrradstraße und Autostraße trennen mit unterschiedlicher Ampelschaltung. Beispiel: Friedrichstraße Auto, Talstraße Rad</i>	X	⚡	
> Düsseldorf stellt deutlich höhere finanzielle Mittel für den Ausbau des Rad- und Fußverkehrs und des ÖPNVs bereit.	X		
> Ein Ausbau von ÖPNV-Strecken und die Beschaffung zusätzlicher Fahrzeuge kostet in der Regel mehrere Jahre Zeit <i>Fakt!</i>	X		
Welche Konsequenzen schlägt die Gruppe vor: Was braucht es vor allem, um diese Vision im positiven Sinne Wirklichkeit werden zu lassen? <i>Mehr Mut!</i>			
<ul style="list-style-type: none"> - <i>erstens konsequent durchführen</i> - <i>Beispiel: Hauptbahnhof – Radwege zum Hauptbahnhof, Radparkhaus</i> - <i>Ausbau Park & Ride</i> - <i>Überdachte Plätze für Räder, für hochwertige Räder, System zur Vermeidung von Schrotträdern</i> - <i>Höhere Taktung 24 Stunden / 7 Tage</i> - <i>Einfaches Ticketsystem</i> - <i>Digitale Vernetzung</i> - <i>Positive Anreize für Bedenkenträger, zum Beispiel Probeticket</i> 			
Meinungsbilder aus Gruppe 1.2 zu Vision 1	Ja	Nein	
Unterstützen Sie die Vision?	9	0	
Ist diese Vision für den Mobilitätsplan wichtiger als andere?	6	2	0

Kommentar Gruppe 1.2 zu Vision 1:

- Siehe Vorderseite
- ⚡ bei differenzierter Betrachtung zum Beispiel Innenstadt / Außenbezirk
- Idee vermitteln, dass mehr Miteinander statt Verkehrsteilnehmer als Gegner
- Wichtig:

Achsen auch für Radler zum Beispiel zum Hauptbahnhof, Weg vom Schloßturm zur Schadowstraße.
 Konsequentes Durchgreifen von Verstößen

VISION 2: Attraktive Straßenräume für ein lebendiges Düsseldorf

Düsseldorf lebt von einer hohen Aufenthaltsqualität. Die Bedürfnisse der Menschen und eine hohe Lebensqualität stehen im Mittelpunkt der Stadt- und Verkehrsentwicklung.

Leben in Düsseldorf bedeutet sichere, barrierefreie und gesunde Mobilität für alle, in hochwertigen und attraktiven öffentlichen Räumen. Auf eine barrierefreie Gestaltung wird besonderen Wert gelegt, um allen Düsseldorferinnen und Düsseldorfern die Teilhabe am öffentlichen Leben zu ermöglichen. Die begrünten Straßenräume bilden nicht nur reine Verkehrsachsen, sie laden ein zum Verweilen, Spielen und zur Kommunikation.

Im Straßenraum sind nur wenige Parkplätze überwiegend für mobilitätseingeschränkte Personen verblieben. Die Straßen könnten so für eine rücksichtsvolle gemeinsame Nutzung durch die Menschen zurückgewonnen werden.

Ergebnisse Gruppe 2.1

Bewertung der Konsequenzen aus Vision 2	Unterstützen wir	Sehen wir kritisch	Lehnen wir ab!
> Für eine höhere Aufenthaltsqualität müssen Parkplätze im Straßenraum deutlich reduziert werden	X		
> Das Geschwindigkeitsniveau für Pkw im Stadtgebiet würde insgesamt gesenkt werden, in den meisten Straßen würde Tempo 30 gelten		X	
> Die Belange der Barrierefreiheit und Gestaltungsqualität bekommen bei allen Planungen eine sehr hohe Priorität.	X		
> Die Fahrbahnen in den Straßen sind, zugunsten von mehr Platz für Gehwege und Aufenthaltsbereiche, auf ein notwendiges Minimum reduziert.	X		
Für die Umgestaltung von Straßen und Plätzen wird mehr Geld (<i>Investitionen</i>) bereitgestellt.	X		
Welche Konsequenzen schlägt die Gruppe vor: Was braucht es vor allem, um diese Vision im positiven Sinne Wirklichkeit werden zu lassen? <i>Politische Vorgaben, Anreize zum Umstieg Rad / ÖPNV</i> <i>Experimentelle Aktionen: Sperrung für Kfz. Infokampagne.</i>			
Meinungsbilder aus Gruppe 2.1 zu Vision 2	Ja	Nein	
Unterstützen Sie die Vision?	6	0	
Ist diese Vision für den Mobilitätsplan wichtiger als andere?	3	3	

Kommentar Gruppe 2.1 zu Vision 2:

- Als Düsseldorfer hat V2 (Vision 2) hohen Stellenwert
- Lebensqualität
- Fokus auf schwächere Verkehrsteilnehmer ist gut.
- Gleichwertige Themen
- Als Bürger möchten wir eine schöne und sichere Stadt.

Ergebnisse Gruppe 2.2

Bewertung der Konsequenzen aus Vision 2	Unterstützen wir	Sehen wir kritisch	Lehnen wir ab!
> Für eine höhere Aufenthaltsqualität müssen Parkplätze im Straßenraum deutlich reduziert werden <i>Vor allem Dauerparkplätze reduzieren! Quartiersparkplätze schaffen!</i>	X		
> Das Geschwindigkeitsniveau für Pkw im Stadtgebiet würde insgesamt gesenkt werden, in den meisten Straßen würde Tempo 30 gelten <i>Grüne Welle bei 25 km/h in der Innenstadt</i>	X		
> Die Belange der Barrierefreiheit und Gestaltungsqualität bekommen bei allen Planungen eine sehr hohe Priorität.	X		
> Die Fahrbahnen in den Straßen sind, zugunsten von mehr Platz für Gehwege und Aufenthaltsbereiche, auf ein notwendiges Minimum reduziert. <i>Schrittweise Umsetzung + Radwege!</i>	X		
Für die Umgestaltung von Straßen und Plätzen wird mehr Geld (<i>Investitionen</i>) bereitgestellt.	X		
Welche Konsequenzen schlägt die Gruppe vor: Was braucht es vor allem, um diese Vision im positiven Sinne Wirklichkeit werden zu lassen? <i>Vision sichtbar machen „Wie könnte es aussehen“, bewerben, Menschen mitnehmen</i>			
Meinungsbilder aus Gruppe 2.2 zu Vision 2	Ja	Nein	
Unterstützen Sie die Vision?	6	0	
Ist diese Vision für den Mobilitätsplan wichtiger als andere?	2	4	0

Kommentar Gruppe 2.2 zu Vision 2:

Umsetzung sollte in enger Verbindung mit der Vision 1 erfolgen!



Austausch über Zukunftsvisionen in Kleingruppen

VISION 3: Emissionsfreier und stadtverträglicher Pkw- und Wirtschaftsverkehr – Düsseldorfs Stärken

Düsseldorf ist eine starke Wirtschaftsregion mit einem gut funktionierenden Wirtschaftsverkehr, der leise, flüssig und verträglich abgewickelt wird. Garantiert wird das durch effiziente Organisationsmodelle und umweltfreundliche Fahrzeuge. Im innerstädtischen Bereich kommen neue Logistikmodelle zur Anwendung. Die Zustellung von Sendungen erfolgt mit elektrischen Lastenfahrrädern, Paketrobotern oder auch mit Drohnen.

Nicht nur der Wirtschaftsverkehr, auch der Pkw-Verkehr ist überwiegend mit emissionsfreien Fahrzeugen unterwegs. Alternative Antriebe, wie die E-Mobilität und Brennstoffzellentechnik, haben sich durchgesetzt. Schwere Unfälle kommen kaum noch vor, da die Pkw über Sicherheits- und Assistenzsysteme verfügen. Einige Fahrzeuge sind bereits autonom unterwegs. Dafür steht eine ausdifferenzierte Verkehrsinfrastruktur bereit (Straßen, Ladestationen, technische Einrichtungen und intelligente Ampeln).

Ergebnisse Gruppe 3.1

Bewertung der Konsequenzen aus Vision 3	Unterstützen wir	Sehen wir kritisch	Lehnen wir ab!
> Mehr Platz für die Ladeinfrastruktur und eine Bevorrechtigung für emissionsfreie Autos mit eigenen Fahrspuren würden notwendig.		X	
> Probleme wie Flächenknappheit und Kapazitätsengpässe des Pkw-Verkehrs in der Stadt bleiben bestehen	X		
> Der Fuß- und Radverkehr würde stärker vom Kfz-Verkehr getrennt werden. Es gäbe zum Beispiel weniger Querungsmöglichkeiten und viele Straßen hätten nur noch eine geringe Aufenthaltsqualität.		X	
> Moderne Autos kosten viel Geld; einige Menschen, die sich diese nicht leisten können, würden in ihrer Mobilität noch stärker eingeschränkt.			X
> Neue Organisationsmodelle im Lieferverkehr (zum Beispiel Mikro-Depots, Ladezonen) beanspruchen zusätzlichen Platz im öffentlichen Raum.	X		
Welche Konsequenzen schlägt die Gruppe vor: Was braucht es vor allem, um diese Vision im positiven Sinne Wirklichkeit werden zu lassen? → <i>Parkende Fahrzeuge in Parkhäuser (die noch gebaut werden)</i> → <i>Schafft Platz im öffentlichen Raum</i> → <i>Mehr Sharing, weniger rollender Verkehr, weniger Fahrzeuge</i> → <i>Innovative Logistikmodelle, zum Beispiel Nachtlogistik, Straßenbahnlogistik</i>			
Meinungsbilder aus Gruppe 3.1 zu Vision 3	Ja	Nein	
Unterstützen Sie die Vision?	3	4	
Ist diese Vision für den Mobilitätsplan wichtiger als andere?	5	2	

Kommentar Gruppe 3.1 zu Vision 3:

- *Vision ist nicht integriert genug*
- *Autos nicht auf den Straßen parken*
→ *Schafft Platz für **alle** Verkehrsteilnehmer*
- *Mehr Tempo 30 – Zonen*

Ergebnisse Gruppe 3.2

Bewertung der Konsequenzen aus Vision 3	Stimmen wir zu	Sehen wir kritisch	Trifft nicht zu
<p>> <i>Nachgeschaltet:</i> Mehr Platz für die Ladeinfrastruktur und eine Bevorrechtigung für emissionsfreie Autos mit eigenen Fahrspuren würden notwendig. <i>Zunächst: Förderung des Umweltverbundes = anderes Mobilitätsverhalten</i> <i>(Verweis mit Pfeil auf Flächenknappheit)</i></p>		X	
<p>> Probleme wie Flächenknappheit und Kapazitätsengpässe des Pkw-Verkehrs in der Stadt bleiben bestehen</p>	X		
<p>> Der Fuß- und Radverkehr würde stärker vom Kfz-Verkehr getrennt werden. Es gäbe zum Beispiel weniger Querungsmöglichkeiten und viele Straßen hätten nur noch eine geringe Aufenthaltsqualität. <i>1. Satz richtig! 2. Satz keine logische Konsequenz</i></p>			X
<p>> Moderne Autos kosten viel Geld; einige Menschen, die sich diese nicht leisten können, würden in ihrer Mobilität noch stärker eingeschränkt. <i>Ausbau Umweltverbund</i></p>			X
<p>> Neue Organisationsmodelle im Lieferverkehr (zum Beispiel Mikro-Depots, Ladezonen) beanspruchen zusätzlichen Platz im öffentlichen Raum. = <i>Umverteilung</i> =</p>			X
<p>Welche Konsequenzen schlägt die Gruppe vor: Was braucht es vor allem, um diese Vision im positiven Sinne Wirklichkeit werden zu lassen?</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Platz für Lieferverkehr: Flächen umverteilen, nicht erhöhen</i> • <i>SUV-freie Stadt</i> 			
Meinungsbilder aus Gruppe 3.2 zu Vision 3	Ja	Nein	
Unterstützen Sie die Vision?	0	6	
Ist diese Vision für den Mobilitätsplan wichtiger als andere?	0	6	

Kommentar Gruppe 3.2 zu Vision 3:

*Alternative Antriebe sind nicht automatisch die Lösung! Hilft kurzfristig als ein Baustein, um die Problematiken **Luft** und **Lärm** zu lösen → ist aber keine Dauerlösung.*

Menschen sollen bewegt werden, nicht Autos.

VISION 4: Nutzen statt besitzen – Düsseldorf kombiniert!

Die Düsseldorfer Bevölkerung besitzt weniger Autos. Trotzdem steht immer das passende Verkehrsmittel zu Verfügung, sodass auch weitere Wege oder große Einkäufe erledigt werden können. Dies ist möglich, indem ein umfangreiches Carsharing-Angebot mit Fahrzeugen unterschiedlicher Größen bereitsteht.

Zusammen mit Fahrrädern, Bikesharing und dem ÖPNV steht so allen Menschen immer das Verkehrsmittel zur Verfügung, das gerade benötigt wird.

Eine App informiert über das am besten geeignete und am schnellsten verfügbare Fahrzeug. Wenn eine Kombination aus den verschiedenen Angeboten die Menschen am besten ans Ziel bringt, kann das ganz einfach per App angezeigt und gebucht werden. Alle Angebote werden an den zahlreichen Mobilitätsstationen im Stadtgebiet verknüpft. Es gibt eine Flatrate für Mobilität, mit der man alle Angebote nutzen kann. Dafür arbeiten die Landeshauptstadt und die verschiedenen Anbieter eng und kooperativ zusammen.

Ergebnisse Gruppe 4.1

Bewertung der Konsequenzen aus Vision 4	Unterstützen wir	Sehen wir kritisch	Lehnen wir ab!
> Um Menschen zum Umsteigen zu bewegen und neue Zielgruppen zu erreichen, braucht es ein sehr attraktives, maximal flexibles und einfach zu nutzendes Angebot an alternativen Verkehrsmitteln aus einem Guss.	X		
> Es müssten viele Mobilitätsstationen in den Wohnquartieren und an wichtigen ÖPNV-Haltestellen geschaffen werden – dies braucht Platz, auch auf Kosten von Parkplätzen.	X		
> Viele Menschen teilen sich über Carsharing ein Auto – zwar kann jeweils das passende Fahrzeug ausgewählt werden, aber eben nicht der eigene Pkw. Privatsphäre geht verloren.	X		
Welche Konsequenzen schlägt die Gruppe vor: Was braucht es vor allem, um diese Vision im positiven Sinne Wirklichkeit werden zu lassen? <i>Bei Quartiersplanung berücksichtigen</i> <i>Privatauto/Parken im öffentlichen Raum muss teurer werden</i> <i>→ ökonomische Attraktivität</i>			
Meinungsbilder aus Gruppe 4.1 zu Vision 4	Ja	Nein	
Unterstützen Sie die Vision?	7	0	
Ist diese Vision für den Mobilitätsplan wichtiger als andere?	2	5	

Kommentar Gruppe 4.1 zu Vision 4:

Es hängt alles zusammen – alle 6 Versionen sind gleich wichtig und müssen ineinandergreifen.

VISION 5: Düsseldorf – starkes und gut vernetztes Zentrum in der Region

Düsseldorf ist ein starkes Zentrum mit zahlreichen Arbeitsplätzen und vielfältigen Freizeit- und Einkaufsmöglichkeiten. Dies setzt eine gute regionale Erreichbarkeit voraus. Für Pendlerinnen und Pendler sowie auswärtige Gäste ist Düsseldorf mit allen Verkehrsmitteln gut erreichbar. Es bestehen gute Verbindungen im Fern- und Regionalverkehr.

Die Infrastruktur wird noch stärker auf die Besucherinnen und die täglichen Pendler ausgerichtet, unter anderem mit großzügigen Haltestellen und höheren Kapazitäten, vor allem zu Stoßzeiten. Dazu gibt es neben wichtigen Einfallstraßen und Bahnverbindungen auch mehrere Rad-schnellwege und Express-Buslinien, die komfortabel aus den Umlandkommunen in die Stadt führen.

Für Pendelnde aus dem ländlicheren Raum werden mehr wohnortnahe Park & Ride- und Bike & Ride-Stellen geschaffen, die einen direkten Umstieg erleichtern.

Ergebnisse Gruppe 5.1

Umformulierung Visionstext: Für Pendelnde *aus dem Umland* werden mehr wohnortnahe Park & Ride- und Bike & Ride-Stellen geschaffen, die einen direkten Umstieg erleichtern.

Bewertung der Konsequenzen aus Vision 5	Unterstützen wir	Sehen wir kritisch	Lehnen wir ab!
> Düsseldorf in einer gut vernetzten Region bedeutet: Viele Menschen legen viele und relativ lange Wege zurück - insgesamt werden Straßen und Busse / Bahnen in Stoßzeiten auch weiter sehr voll sein.		X	
> Park & Ride- und Bike & Ride-Anlagen benötigen Flächen, die wiederum für andere Nutzungen fehlen. → <i>Beseitigung der Flaschenhalse, zum Beispiel Milrath 4. Gleis</i>	X		
> Den Verkehr in die Region auszubauen bedeutet einen hohen Abstimmungs- und Planungsaufwand mit den regionalen Partnern. Düsseldorf ist zum Teil auf Entscheidungen an anderen Stellen angewiesen.	X		
> Die Erhöhung von Kapazitäten im Pkw (?) und Schienenverkehr ist zeit- und kostenintensiv. Für den öffentlichen Verkehr müssten deutlich mehr Gelder bereitstehen.	X	X	
Welche Konsequenzen schlägt die Gruppe vor: Was braucht es vor allem, um diese Vision im positiven Sinne Wirklichkeit werden zu lassen? <i>Attraktiver ÖPNV auch in der Innenstadt (zum Beispiel höhere Taktung)</i> <i>Bessere und intensive Zusammenarbeit braucht entsprechende Bereitschaft</i> <i>Gegebenenfalls erhöhter Attraktivität des Wegzugs in die Region entgegenwirken</i>			
Meinungsbilder aus Gruppe 5.1 zu Vision 5	Ja	Nein	
Unterstützen Sie die Vision?	4	1	
Ist diese Vision für den Mobilitätsplan wichtiger als andere?	2	3	

Kein Kommentar von Gruppe 5.1 zu Vision 5

Ergebnisse Gruppe 5.2

Bewertung der Konsequenzen aus Vision 5	Unterstützen wir	Sehen wir kritisch	Lehnen wir ab!
> Düsseldorf in einer gut vernetzten Region bedeutet: Viele Menschen legen viele und relativ lange Wege zurück - insgesamt werden Straßen und Busse / Bahnen in Stoßzeiten auch weiter sehr voll sein.		X	
> Park & Ride- und Bike & Ride-Anlagen benötigen Flächen, die wiederum für andere Nutzungen fehlen.	X		
> Den Verkehr in die Region auszubauen bedeutet einen hohen Abstimmungs- und Planungsaufwand mit den regionalen Partnern. Düsseldorf ist zum Teil auf Entscheidungen an anderen Stellen angewiesen.	X		
> Die Erhöhung von Kapazitäten im Pkw und Schienenverkehr ist zeit- und kostenintensiv. Für den öffentlichen Verkehr müssten deutlich mehr Gelder bereitstehen.	X		
Welche Konsequenzen schlägt die Gruppe vor: Was braucht es vor allem, um diese Vision im positiven Sinne Wirklichkeit werden zu lassen?			
<ul style="list-style-type: none"> - <i>Park & Ride, möglichst wohnortnah</i> - <i>Wer soll Kosten tragen: Wohnort oder Arbeitsort?</i> - <i>Parkraumbewirtschaftung</i> - <i>Weniger Parkraum im öffentlichen Raum</i> 			
Meinungsbilder aus Gruppe 5.2 zu Vision 5	Ja	Nein	
Unterstützen Sie die Vision?	4	0	
Ist diese Vision für den Mobilitätsplan wichtiger als andere?	1	2	1

Kein Kommentar von Gruppe 5.2 zu Vision 5



Austausch über Zukunftsvisionen in Kleingruppen

VISION 6: Düsseldorf – die Stadt der kurzen Wege

Düsseldorf wird als Stadt der kurzen Wege ausgebaut. Die Menschen in Düsseldorf bewegen sich gern zu Fuß und können insbesondere in ihrem Stadtteil viele Ziele des Alltags bequem und komfortabel fußläufig erreichen.

Vor Ort bieten sich den Menschen vielfältige Mobilitätsoptionen. Für längere Wege kann, je nach Erfordernis, einfach an den Mobilstationen auf alternative Mobilitätsangebote oder in den ÖPNV umgestiegen werden. Kleine Quartiersbusse bieten zudem eine individuelle Feinerschließung.

In den Quartieren werden neue Logistikmodelle eingeführt. An den Mikrodepots werden Lieferungen hinterlegt, die Zustellung danach erfolgt mit Paketrobotern und Lastenfahrrädern.

Ergebnisse Gruppe 6.1

Bewertung der Konsequenzen aus Vision 6	Unterstützen wir	Sehen wir kritisch	Lehnen wir ab!
> Dem Fuß- und Radverkehr müsste mehr Platz eingeräumt werden und in den Quartieren müsste eine Nutzungsvielfalt gewährleistet sein.	X		
> Ein dichtes Netz von Mobilitätsstationen und Mikrodepots müsste eingerichtet sowie lokale Angebote für den Warentransport aufgebaut werden.		X	
> Die Quartiere und ihre jeweilige Entwicklung stehen im Vordergrund, dafür müsste den Stadtbezirken mehr eigene finanzielle Mittel bereitgestellt werden.	X		
> Für das Parken in den Quartieren würde weniger Platz zur Verfügung stehen. Private Pkw würden nicht mehr direkt vor der Haustür abgestellt werden können.		X	
Welche Konsequenzen schlägt die Gruppe vor: Was braucht es vor allem, um diese Vision im positiven Sinne Wirklichkeit werden zu lassen? <i>Zeit, intelligente Flächeneinteilung</i> <i>Kompromissbereitschaft / Akzeptanz aller Nutzer</i>			
Meinungsbilder aus Gruppe 6.1 zu Vision 6	Ja	Nein	
Unterstützen Sie die Vision?	6	0	
Ist diese Vision für den Mobilitätsplan wichtiger als andere?	3	1	2

Kein Kommentar der Gruppe 6.1 zu Vision 6

Ergebnisse Gruppe 6.2

Bewertung der Konsequenzen aus Vision 6	Unterstützen wir	Sehen wir kritisch	Lehnen wir ab!
> Dem Fuß- und Radverkehr müsste mehr Platz eingeräumt werden und in den Quartieren müsste eine <i>bedarfsgerechte / ortsspezifische</i> Nutzungsvielfalt gewährleistet sein.	X		
> Ein dichtes Netz von Mobilitätsstationen und Mikrodepots müsste eingerichtet sowie lokale Angebote für den Warentransport aufgebaut werden. ⇒ <i>um Parkstationen im fußläufigen Bereich zu ergänzen</i>	X		
> Die Quartiere und ihre jeweilige Entwicklung stehen im Vordergrund, dafür müsste den Stadtbezirken mehr eigene finanzielle Mittel bereitgestellt werden.	X		
> Für das Parken in den Quartieren ⇒ <i>Quartiersgaragen?</i> würde weniger Platz zur Verfügung stehen. Private Pkw würden nicht mehr direkt vor der Haustür abgestellt werden können. ⇒ <i>zu undifferenziert</i> ⇒ <i>Anwohner müssen parken können</i> ⇒ <i>Besucher müssen mehr zahlen als Anwohner</i> ⇒ <i>Anwohner brauchen Parkrecht. Pendler / Besucher nicht.</i>		X	
Welche Konsequenzen schlägt die Gruppe vor: Was braucht es vor allem, um diese Vision im positiven Sinne Wirklichkeit werden zu lassen? ⇒ <i>Multimodaler Verkehr</i> ⇒ <i>Förderung für Umstieg auf nachhaltige Lösungen (bessere Kommunikation!)</i> ⇒ <i>Nachhaltiger Ausbau ÖPNV</i> ⇒ <i>Umstieg fördern</i> ⇒ <i>Parkraummanagement – MIV unwirtschaftlicher</i> ⇒ <i>Einfach mal machen</i> ⇒ <i>Folgen abschätzen</i> ⇒ <i>sich was trauen</i> ⇒ <i>Bessere Transparenz vorhandener Angebote</i> ⇒ <i>BewohnerInnen abholen</i> ⇒ <i>Quartiersgarage</i>			
Meinungsbilder aus Gruppe 6.2 zu Vision 6	Ja	Nein	
Unterstützen Sie die Vision?	6	0	
Ist diese Vision für den Mobilitätsplan wichtiger als andere?	2	4	0

Kommentar Gruppe 6.2 zu Vision 6:

Zu 1. Unterstützen Sie die Vision: *Zustimmung weil:*

- *insgesamt entspannter*
- *höhere Lebensqualität*

Zu 2: Ist diese Vision für den Mobilitätsplan D wichtiger als andere? *Mittig geklebt da:*

- *keine Vision sollte den absoluten Vorrang haben*
- *Es muss gleichberechtigt gedacht werden*

Eine Teilnehmerin aus einer Gruppe zu Vision 6 bittet um Nachtrag eines Kommentars im Anschluss an die Veranstaltung: Sozialen Frieden bewahren & Quartiersgaragen bauen in Gebieten mit extremer Parkplatznot (gesamte Innenstadt)

4. Auswertung und Abschluss im Plenum

Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer kommen zur gemeinsamen Auswertung der Gesprächsphase im Plenum zusammen. Frau Böcker und Frau Quast bitten zwei Beteiligte zum Gespräch mit nach vorne.



Auswertung der Gesprächsphase

Aus allen Gesprächsgruppen hängen die Ergebnisse der Meinungsbilder sichtbar an den Wänden (Seite 2 der Arbeitsblätter).

- Bis auf Vision 3 Emissionsfreier und stadtverträglicher Pkw- und Wirtschaftsverkehr – Düsseldorfs Stärken werden alle Visionen grundsätzlich unterstützt.
- Vision 1 *Vorrang für den Umweltverbund Düsseldorf* sollte aus Sicht der Gruppen, die diese Vision diskutiert haben, einen Vorrang im Mobilitätsplan D einnehmen.
- Vision 3 Emissionsfreier und stadtverträglicher Pkw- und Wirtschaftsverkehr – Düsseldorfs Stärken erhält am wenigsten Zustimmung unter den Visionen.
- Mehrere Gruppen weisen darauf hin, dass die von ihnen besprochene Vision nicht isoliert betrachtet werden sollte, sondern im Zusammenspiel mit anderen Visionen eine sinnvolle Mobilitätsstrategie für Düsseldorf erbege.

Die beiden Gäste der Moderation geben ein kurzes Statement zur Gesprächsphase:

- Die Diskussion der Vision 2 *Attraktive Straßenräume für ein lebendiges Düsseldorf* habe sich beispielsweise an der Frage fest gemacht, wo Tempo 30 Zonen einzurichten seien: dort, wo Kinder spielen? Oder sollten dort gar keine Pkws verkehren? Die Teilnehmerin fragt: „Warum sollen Autos da fahren, wo Kinder spielen?“ Veränderungen bräuchten Mut. Dieser sei zwingend erforderlich für die längst überfällige Verkehrswende.
- Bei der Diskussion zu Vision 5 *Düsseldorf – starkes und gut vernetztes Zentrum der Region* wird die Gefahr gesehen, dass ein attraktiveres Verkehrsnetz in das Umland hinein zu einer noch größeren Verkehrsbelastung innerhalb der Stadt führen könnte. Auch sei die Frage, wer die Kosten für einen Ausbau der verkehrlichen Infrastruktur in die Region übernehme, unklar, aber wichtig zu klären. Einig sei sich die Gruppe darin gewesen,

den Verkehr aus der Region möglichst schon vor dem Stadteingang abzufangen, zum Beispiel durch Park & Ride-Anlagen.

- Herr Schneider erläutert, dass für den Ausbau eines stark und gut vernetzten Zentrums in der Region Infrastruktur-Förderprogramme in Frage kämen, zum Beispiel seitens des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur.

In der sich anschließenden gemeinsamen Diskussion werden weitere Punkte vorgebracht:

- Der Stärkung des Umweltverbunds wird hohe Priorität beigemessen. Eine Teilnehmerin wirbt für eine Gleichberechtigung der Verkehrsarten. Derzeit sei der Verkehr stark durch die Kraftfahrzeuge dominiert. Auch in Zukunft werde aus Sicht der Gruppe der Kfz-Verkehr eine bedeutende Rolle spielen. Allerdings müsse differenziert geprüft werden, wo der Kfz-Verkehr noch notwendig sei und wo er reduziert werden könne.
- Bei Vision 1 *Vorrang für den Umweltverbund* sollte der Fußverkehr einbezogen werden. Auch gelte es, den Umweltverbund nicht nach dem „Gießkannenprinzip“ zu fördern, sondern passgenaue Lösungen zu entwickeln.
- Zur Beruhigung des Verkehrs wird der Vorschlag eingebracht, kleine Quartiersbusse in Kombination mit großen, „schnell durchkommenden“ Bussen zu kombinieren.
- Ein Teilnehmer bemerkt, ein starker und gut genutzter ÖPNV bilde die Stadtgesellschaft ab. In einer Stadt, in dem der Kfz-Verkehr im Fokus stehe, seien im ÖPNV eher Randgruppen anzutreffen. Wenn der ÖPNV gestärkt werde, bilde sich dort das tatsächliche, „bunte“ Bild der Gesellschaft stärker ab und die Nutzung des ÖPNV werde für alle attraktiver.
- Vision 3 *Emissionsfreier und stadtverträglicher Pkw- und Wirtschaftsverkehr* wird kritisch gesehen, da der Schwerpunkt weiterhin auf dem Kfz-Verkehr liege. Konsequenzen wie „weniger Aufenthaltsqualität auf vielen Straßen“ würden nicht mitgetragen. Jedoch wird erkannt, dass es weiter Liefer- und Handwerksverkehr geben müsse. Vision 3 wird eher als „Übergangssichtweise“ begriffen, denn als nachhaltige Lösung. „Sie springt zu kurz!“
- Zu Vision 3 wird geraten, auch Logistik und Lieferverkehr über die Rheinbahn und den Hafen abzuwickeln (Straßenbahnen mit Güterverkehr, nachts Belieferung von U-Bahn-Stationen, an denen Pakete abgeholt und mitgenommen werden können).
- Die Vision 4 *Nutzen statt besitzen* könne nur funktionieren, wenn es finanzielle Anreize für Sharing-Angebote gebe: „Sonst überzeugt man keinen Pkw-Fahrer!“ Auch hier wird vorgebracht, dass die Vision in Kombination mit anderen Visionen umzusetzen sei und „nicht für sich allein steht“.
- Es wird berichtet, dass die Vision 6 *Stadt der kurzen Wege* zwar als wichtig erachtet werde, aber nicht zwingend mit Vorrang unter den Visionen zu behandeln sei.

Frau Böcker fragt die beiden Gäste der Moderation, ob sie konkrete Empfehlungen zum Beispiel an die Politik formulieren möchten. Dazu wird geäußert:

- „Ich habe einen Traum, nämlich dass mein Fahrrad-Kinderanhänger auch auf die Verkehrsinseln der Straßen passt. Ich wünsche mir, dass es gute Fahrradachsen durch die Stadt gibt, die Stadt insgesamt fahrradfreundlicher wird. Wir können das schaffen, wenn wir wollen! Ich habe das Gefühl, es tut sich schon was!“
- „Ich komme aus einer Kleinstadt, da hat das Radfahren mehr Spaß gemacht. Mein Wunsch ist, Fahrradfahren attraktiver zu machen.“

Die Äußerungen werden aus dem Plenum ergänzt:

- Fahrradfahren und ÖPNV sollten sich besser kombinieren lassen, zum Beispiel sollte das Fahrrad auch in die Bahn mitgenommen werden können. Mehrere Bahnhöfe seien nicht für den Transport von Fahrrädern ausgerichtet.
- Um den ÖPNV zu verbessern, müsste auch „etwas für die Mitarbeiter getan werden!“ – es gelte, ihre Arbeitsbedingungen zu verbessern.
- Ein Teilnehmer aus den Niederlanden empfiehlt, den Verkehr in Düsseldorf neu auszurichten. Oberste Priorität sollte der Fußverkehr haben, dann der Radverkehr und schließlich der Kfz-Verkehr.

Herr Schneider und Herr Dr. Frehn erläutern, dass die Ergebnisse der Veranstaltung Diskussionsgegenstand der Fachgruppe Mobilität sein werden. Sie bildeten das „Futter“ für die Ziele und Zieldiskussionen. Viele der geäußerten Aspekte würden sich sicherlich im Mobilitätsplan D wiederfinden. Frau Böcker schließt die Diskussion mit einem herzlichen Dank an alle Mitwirkenden und Beteiligten für den engagierten Austausch.

Frau Zuschke bedankt sich mit einem Schlusswort bei den Teilnehmerinnen und Teilnehmern für ihr Engagement. Sie gehe mit vielen neuen Anregungen und Hinweisen in den Abend. Die Diskussionen seien sehr „realitätsgetreu“, sachorientiert und konkret verlaufen, damit sei eine gute Basis für die Weiterarbeit am Mobilitätsplan D gelegt worden. Mit den Ergebnissen der Veranstaltung könne die Verwaltung nun auch in den Dialog mit der Politik treten. Mit der Veranstaltung sei ein entscheidender Schritt in Richtung „Verkehrswende“ getan worden.



Abschluss der Veranstaltung

Überblick über die weiteren Schritte

- Start der Online-Beteiligung ab Mitte kommender Woche
www.mobilitaetsplan-d.de
- Dokumentation der heutigen Veranstaltung im Internet
- Erarbeitung eines Entwurfs für den Mobilitätsplans D (Stufe 1)
Leitbild, spezifische und messbare Ziele und Strategien
- 3. Düsseldorfer Verkehrsforum im Frühjahr 2019 (öffentlich):
Vorstellung und Diskussion der Ergebnisse

Feedback

Am Ausgang haben die Beteiligten noch die Gelegenheit zu einem Feedback mit Antworten zu den Fragen:

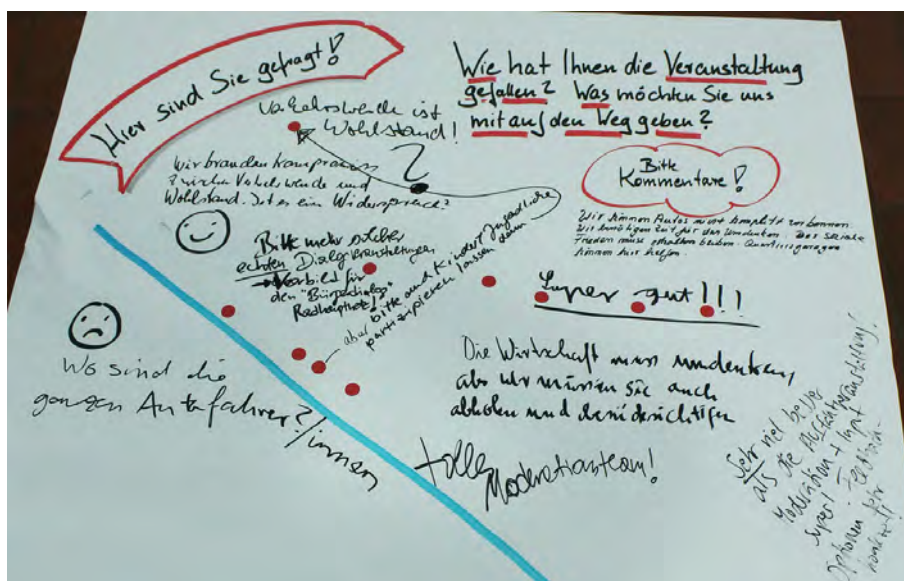
- Wie hat Ihnen die Veranstaltung gefallen?
- Was möchten Sie uns mit auf den Weg geben?

Antworten unter ☺

- Verkehrswende ist Wohlstand
- Wir brauchen Kompromiss zwischen Verkehrswende und Wohlstand. Ist es ein Widerspruch?
- Bitte mehr solcher echten Dialogveranstaltungen → Vorbild für den Bürgerdialog Radhauptnetz
- Aber bitte auch Kinder und Jugendliche partizipieren lassen
- Tolles Moderationsteam!
- Die Wirtschaft muss umdenken, aber wir müssen sie auch abholen und berücksichtigen
- Super gut!!
- Wir können Autos nicht komplett verbannen. Wir benötigen Zeit für das Umdenken. Der soziale Frieden muss erhalten bleiben. Quartiersgaragen können hier helfen.
- Sehr viel besser als die Auftaktveranstaltung! Moderation + Input super! Feedback-Optionen sehr konkret!

Antworten unter ☹

- Wo sind die ganzen Autofahrer/innen?



Feedbackplakat

Abkürzungen

- Kfz: Kraftfahrzeug
- km/h: Kilometer pro Stunde
- MIV: Motorisierter Individualverkehr
- NOx: Stickstoffoxid
- ÖPNV: Öffentlicher Personennahverkehr
- Pkw: Personenkraftwagen
- SUV: Sport Utility Vehicle (sinngemäß Geländewagen)



Landeshauptstadt Düsseldorf
Amt für Verkehrsmanagement

Herausgegeben von
Landeshauptstadt Düsseldorf
Der Oberbürgermeister
Amt für Verkehrsmanagement
Auf'm Hennekamp 45
40225 Düsseldorf

Verantwortlich Ingo Pähler

Stand Januar 2019
www.duesseldorf.de

