

Vorrang für den Umweltverbund

Vision 1

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 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 zahlreiche Abstellanlagen, auch für hochwertige E-Bikes. Kürzere Wege werden gern und komfortabel zu Fuß zurückgelegt, da ein entsprechendes Angebot an attraktiven, sicheren Fußwegeverbindungen entstanden ist.

mögliche Konsequenzen:

- Düsseldorf räumt dem Radverkehr und dem ÖPNV bei allen verkehrlichen Maßnahmen oberste Priorität ein
- mehr Busse, Bahnen und Fahrräder benötigen mehr Platz - dies bedeutet weniger Raum für den Pkw im Straßenraum
- an Ampeln und Kreuzungen wird dem Radverkehr sowie Bussen und Bahnen konsequent Vorrang eingeräumt, zu Lasten des Pkw-Verkehrs
- Düsseldorf stellt deutlich höhere finanzielle Mittel für den Ausbau des Rad- und Fußverkehrs und des ÖPNVs bereit
- der Ausbau von ÖPNV-Strecken und die Beschaffung von Fahrzeugen benötigen mehrere Jahre Zeit

Attraktive Straßenräume

Vision 2

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.

mögliche Konsequenzen:

- für eine höhere Aufenthaltsqualität müssen Parkplätze im Straßenraum deutlich reduziert werden
- das Geschwindigkeitsniveau für Pkw im Stadtgebiet würde insgesamt gesenkt werden, in den meisten Straßen würde Tempo 30 gelten
- die Belange der Barrierefreiheit und Gestaltungsqualität bekommen bei allen Planungen eine sehr hohe Priorität
- die Fahrbahnen in den Straßen sind, zugunsten von mehr Platz für Gehwege und Aufenthaltsbereiche, auf ein notwendiges Minimum reduziert
- für die Umgestaltung von Straßen wird deutlich mehr Geld bereitgestellt

Emissionsfrei Stadtverträglich

Vision 3

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 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 bereit autonom unterwegs. Dafür steht eine ausdifferenzierte Verkehrsinfrastruktur bereit (Straßen, Ladestationen, technische Einrichtungen und intelligente Ampeln).

mögliche Konsequenzen:

- mehr Platz für Ladeinfrastruktur und Bevorrechtigungen für emissionsfreie Autos mit eigenen Fahrspuren würden notwendig
- Probleme wie Flächenknappheit und Kapazitätsengpässe beim Pkw-Verkehr in der Stadt bleiben bestehen
- der Fuß- und Radverkehr würde stärker vom Kfz-Verkehr getrennt; es gäbe zum Beispiel weniger Querungsmöglichkeiten und viele Straßen hätten nur noch eine geringe Aufenthaltsqualität
- moderne Pkw kosten viel Geld - einige Menschen, die sich diese nicht leisten können, würden in ihrer Mobilität noch stärker eingeschränkt
- neue Organisationsmodelle im Lieferverkehr beanspruchen Platz

stätt Besitzen Nutzen

Vision 4

Die Düsseldorfer Bevölkerung besitzt weniger Autos. Trotzdem steht immer das passende Verkehrsmittel zur 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 verschiedenen Angeboten die Menschen am besten ans Ziel bringt, kann das ganze 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.

mögliche Konsequenzen:

- 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
- es müssten viele Mobilitätsstationen in den Wohnquartieren und an wichtigen ÖPNV-Haltestellen geschaffen werden - dies braucht Platz, auch auf Kosten von Parkplätzen
- 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

Zentrum Vernetztes

Vision 5

Düsseldorf ist ein starkes Zentrum mit zahlreichen Arbeitsplätzen und vielfältigen Freizeit- und Einkaufsmöglichkeiten. Dies setzt eine gute regionale Erreichbarkeit voraus. Für Pendelnde und 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 Besucher sowie den täglichen Pendlerverkehr ausgerichtet, unter anderem mit großzügigen Haltestellen und höheren Kapazitäten, vor allem zu Stoßzeiten.

Dazu gibt es neben wichtigen Einfallstraßen und Bahnverbindungen auch mehrere Radschnellwege 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.

mögliche Konsequenzen:

- Düsseldorf in einer gut vernetzten Region bedeutet: Viele Menschen legen viele und relativ lange Wege zurück - insgesamt werden Straßen, Busse und Bahnen in Stoßzeiten auch weiterhin sehr voll sein
- Park & Ride- und Bike & Ride-Anlagen benötigen Flächen, die wiederum für andere Nutzungen fehlen
- 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
- die Erhöhung von Kapazitäten im Pkw- und Schienenverkehr ist zeit- und kostenintensiv; für den ÖPNV müssten deutlich mehr Gelder bereitstehen

Stadt der kurzen Wege

Vision 6

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 einfach an den Mobilitätsstationen auf alternative Mobilitätsangebote oder in den ÖPNV umgestiegen werden. Kleine Quartiersbusse bieten zudem eine individuelle Feinerschließung. In den Quartieren werden neue Logistikmodelle eingeführt. An Mikro-Depots werden Lieferungen hinterlegt, die Zustellung danach erfolgt mit Paketrobotern und Lastenfahrrädern.

mögliche Konsequenzen:

- dem Fuß- und Radverkehr müsste mehr Platz eingeräumt werden und in den Quartieren muss eine Nutzungsvielfalt gewährleistet sein
- ein dichtes Netz von Mobilitätsstationen und Mikro-Depots müsste eingerichtet und lokale Angebote für den Warentransport aufgebaut werden
- die Quartiere und ihre jeweilige Entwicklung stehen im Vordergrund, dafür müsste den Stadtbezirken mehr eigene finanzielle Mittel bereitgestellt werden
- für das Parken in den Quartieren würde weniger Platz zur Verfügung stehen, private Pkw würden nicht mehr vor der Haustür abgestellt werden können