



## Düsseldorfer Verkehrsforum 2017

11. Oktober 2017, Congress Center Düsseldorf

---

### Dokumentation der Projektgruppe 3:

#### Innovative Verkehrsmittel – Beispiel Seilbahn oder andere ergänzende Systeme

In der Projektgruppe diskutierten etwa 20 Teilnehmer/innen neuartige Verkehrsformen hinsichtlich des möglichen Einsatzes in Düsseldorf, mit denen die Mobilität in der wachsenden Stadt auch zukünftig gewährleistet bzw. verbessert werden könne. Als konkrete Projektidee diente die Erschließung des Entwicklungsgebietes „Bergische Kaserne“ mit Hilfe einer Seilbahn.

Lutz Schwarz (Abteilung Verkehrsplanung im Amt für Verkehrsmanagement der Landeshauptstadt Düsseldorf) präsentierte den aktuellen Stand der Diskussion um ein mögliches Seilbahnprojekt im Osten der Stadt. Dieses stelle eine Option dar, um das Entwicklungsgebiet der „Bergischen Kaserne“ am Gallberg mit ca. 3.000 neuen Wohneinheiten für den ÖPNV zu erschließen. Bereits im letzten Jahr wurde ein Gutachten durch ein Ingenieurbüro angefertigt, das verschiedene Verkehrsmittel gegenüberstellte. Dieses wurde im August 2016 im Verkehrsausschuss der Stadt Düsseldorf vorgestellt und daraufhin auch in der Öffentlichkeit diskutiert.

Das Gutachten führte für verschiedene Verkehrsmittel (Straßen-/Stadtbahn, Seilbahn, Hochbahn, Bus) eine qualitative Bewertung auf Grundlage der derzeitigen und zukünftigen Fahrgastpotenzialabschätzungen durch. Die großen Beförderungskapazitäten einer Seilbahn würden demnach das potentielle Fahrgastaufkommen in Spitzenzeiten – auch unter Berücksichtigung einer geplanten Park and Ride Anlage (P+R) – deutlich übersteigen. Eine Seilbahn wäre daher nicht ausgelastet. Die abschließende gutachterliche Bewertung der unterschiedlichen Verkehrsmittel kam zu dem Schluss, dass die beiden Bus-Varianten (separate Busspur sowie Vorrangschaltung), selbst bei unterschiedlicher Berücksichtigung der jeweiligen Gewichtungen, die besten Ergebnisse in einer Kosten-Nutzen-Betrachtung lieferten. Es wurde festgestellt, dass die Seilbahn zwar ein technisch ausgereiftes Verkehrsmittel mit eher geringen Unterhaltungskosten sei, baurechtliche Fragen (besonders bezogen auf private Siedlungsflächen) sowie die Kosten-Nutzen-Rechnung diese Option jedoch gegenüber anderen Lösungen zurückstehen ließen.

In der anschließenden Diskussion äußerten sich die Teilnehmer/innen teilweise kritisch zu dem erstellten Gutachten. So wurde angeraten, in einem weiteren Schritt die Kosten-Nutzen-Analyse zu prüfen und beispielsweise mögliche finanzielle Zuschüsse zu berücksichtigen. Des Weiteren solle eine Detail-Studie angefertigt werden, die eine konkrete Linienführung, Haltestationen, rechtliche Problematiken, Taktung etc. berücksichtigt. Auch die Untersuchung weiterer Alternativstrecken für die Seilbahn wurde gefordert, wie zum Beispiel die Route Flughafen – Messe – Meerbusch. Insgesamt wurde die alternative Erschließung über die Busvarianten, insbesondere zusätzliche Busspuren auf der Bergischen Landstraße, kritisch hinterfragt. Die Seilbahn sei hingegen ohne zusätzlichen Platzbedarf und notwendige Enteignungen realisierbar. Die mögliche Nutzung einer Seilbahn durch eine Vielzahl von Einpendler/innen (A3) wurde unterschiedlich bewertet. Es komme dabei auf eine kluge Verknüpfung des motorisierten Individualverkehrs mit der Seilbahn und weiterführenden ÖPNV-Angeboten an.



Aufbauend auf der Diskussion über das Seilbahnprojekt wurde die Stärkung des ÖPNV und dabei insbesondere die Verlagerung vom motorisierten Individualverkehrs diskutiert. Dazu müsse die Attraktivität des öffentlichen Nahverkehrs gesteigert werden, etwa durch die Schaffung von Mobilitätsknotenpunkten, die einen Umstieg von Individual- auf öffentlichen Verkehr zuließen. Empfohlen wurde, Mobilität und Stadtplanung eng zusammenzudenken: So müssten Wartezeiten für die „Wechsler/innen“ optimiert werden („integrierte Fahrpläne“), saubere und beleuchtete Parkmöglichkeiten sowie Einkaufsmöglichkeiten vorhanden sein. Zusätzlich sprach die Gruppe an, die Attraktivität für den Individualverkehr (z.B. auf der Bergischen Landstraße) zu schwächen. Durch stärkere Reglementierungen und gleichzeitiger Bevorzugung des ÖPNV könne ein Umstieg forciert werden.

Darüber hinaus nannten die Teilnehmer/innen die folgenden weiteren innovativen Verkehrsmittel, die für sie von besonderem Interesse sind. Aus Zeitgründen wurde nur das Autonome Fahren weiter betrachtet:

- Oberleitungsbusse (Bsp. Solingen)
- Rad-Express-Züge (für Alltags- und Tourismusverkehr)
- Skytrain (Bsp. Asien oder Dortmund)
- Autonomes Fahren
  - Taxen (für strukturschwächere Regionen)
  - Shuttle-Busse
- On-Demand Angebote (beispielsweise Sammeltaxi Duisburg)
- Bürgerbusse (Shuttlevverkehr zur nächsten Haltestation; könnte On-Demand oder nach Fahrplan erfolgen; z.B. getragen durch Ehrenamtliche)
- Digitale Mitfahrzentrale/ Ride-Sharing (z.B. für spontane Nachfrageregulung bei Zugausfall o.ä.)

Zum Autonomen Fahren bestehen international und in Deutschland eine Reihe an Forschungsprojekten. Auch die Stadt Düsseldorf sei bereits an diversen dieser Vorhaben beteiligt.

Autonome Fahrzeuge könnten insbesondere im Stadtverkehr für viel Entlastung sorgen. So könne etwa der ruhende Individualverkehr in Innenstädten durch einen „smarten ÖPNV“ verringert werden. Dies spiele besonders im Hinblick auf wachsende Städte und eine zunehmende Siedlungsdichte eine wichtige Rolle. Kleinteilige Shuttle-Dienste (autonom oder auch nicht autonom) könnten bereits bestehende ÖPNV-Netze als „Zulieferdienste“ bzw. „Verteildienste“ ergänzen.

Die Potenziale des Autonomen Fahrens sind aus Sicht der Teilnehmer/innen bereits heute bei der Gestaltung des IMK zu berücksichtigen. Beispielhaft wurden neue Ampelanlagen genannt, die nicht später erst aufwendig umgerüstet werden sollten, um mit einem Autonomen Fahrzeug kommunizieren zu können. Umgekehrt dürfte aus Sicht der Teilnehmer/innen jedoch auch nicht zu einseitig geplant werden, da nicht sicher sei, ob und in welcher Form sich die Ansätze des Autonomen Fahrens tatsächlich durchsetzen.

Zum Abschluss der Projektgruppe verständigten sich die Teilnehmer/innen vor dem Hintergrund der geführten Diskussion darauf, die Steigerung des ÖPNV durch innovative Angebote und deren Vernetzung sowie das Vordenken der Infrastruktur für autonome Systeme als zentrale Botschaften in die IMK aufzunehmen.

*Moderation der Projektgruppe: Simon Trockel, IFOK GmbH*



### Themenschwerpunkte der Projektgruppe 3

