



öffentlich nicht öffentlich

Beschlussvorlage

Betrifft:

Mobilitätsplan D: Beschluss des Zielkonzeptes und des Entwurfes des Evaluationskonzeptes

Amt / Institut:

66 - Amt für Verkehrsmanagement

Dezernentin / Dezernent:

Cornelia Zuschke

Beratungsfolge:

Gremium	Sitzungsdatum	Beratungsqualität
Ordnungs- und Verkehrsausschuss	28.08.2019	-
Ordnungs- und Verkehrsausschuss	06.11.2019	Entscheidung
Bezirksvertretung 1	11.10.2019	Anhörung
Bezirksvertretung 2	03.09.2019	Anhörung
Bezirksvertretung 3	17.09.2019	Anhörung
Bezirksvertretung 4	09.10.2019	Anhörung
Bezirksvertretung 5	10.09.2019	Anhörung
Bezirksvertretung 6	11.09.2019	Anhörung
Bezirksvertretung 7	24.09.2019	Anhörung
Bezirksvertretung 8	17.09.2019	Anhörung
Bezirksvertretung 9	13.09.2019	Anhörung
Bezirksvertretung 10	24.09.2019	Anhörung

Beschlussdarstellung:

Der Ordnungs- und Verkehrsausschuss beschließt das vorgelegte Zielkonzept und den beiliegenden Entwurf des Evaluationskonzeptes zum Mobilitätsplan D.

Sachdarstellung:

Der Ordnungs- und Verkehrsausschuss hat in seiner Sitzung am 30. August 2017 (Vorlage 66/ 48/2017) die Verwaltung mit der Neuaufstellung des Verkehrsentwicklungsplanes, dem sogenannten **Mobilitätsplan D**, beauftragt und in seiner Sitzung am 28. Februar 2018 (Vorlage 66/ 26/2018) das Konzept des Aufstellungsprozesses im Sinne eines zweistufigen Verfahrens beschlossen.

Vor diesem Hintergrund wurde in der Stufe 1 des Aufstellungsprozesses unter dem Leitbild: **Mobilität gestalten. Menschen bewegen. Stadt erleben.** das vorliegende Zielkonzept erarbeitet, welches die Leitlinien und Zielsetzungen der verkehrlichen Entwicklung Düsseldorfs bis zum Jahr 2030 beschreibt, um auf diesem aufbauend in der anschließenden Stufe 2 Teilkonzepte mit konkreten Maßnahmenvorschlägen für verschiedene Handlungsfelder zu entwickeln.

Wesentliche Zielrichtung bei der Erarbeitung des Mobilitätsplan D ist, unter Berücksichtigung der globalen Entwicklungen und Trends, wie die Demographische Entwicklung, der Klimawandel, die Luftreinhaltung und Ressourcenknappheit, ein Konzept vorzulegen, das den erforderlichen Wandel im Verkehrsverhalten unterstützt, den Mobilitätsbedürfnissen der Menschen heute und in Zukunft Rechnung trägt sowie die Lebensqualität in der Stadt Düsseldorf und ihrem Umland erhöht. So soll eine funktionierende, aber auch ökologische, ökonomische sowie sozial verträgliche und somit nachhaltige Mobilität generiert werden.

Da Verkehrs- und Stadtentwicklung eng miteinander verknüpft sind und sich gegenseitig beeinflussen, werden der Mobilitätsplan D und das Raumwerk D, das städtebauliche Entwicklungskonzept der Stadt Düsseldorf, bewusst gemeinsam und in enger Abstimmung erarbeitet.

Gekennzeichnet ist der Erarbeitungsprozess des Zielkonzeptes zum Mobilitätsplan D durch eine frühzeitige und intensive Beteiligung der Stadtgesellschaft. Konzipiert wird er federführend im Amt für Verkehrsmanagement der Landeshauptstadt Düsseldorf. Als Gutachterbüro unterstützte Planersocietät aus Dortmund und als Kommunikations- und Moderationsbüro TOLLERORT aus Hamburg den Aufstellungsprozess der Stufe 1.

Begleitet wurde der Erarbeitungsprozess kontinuierlich durch eine eigens eingerichtete Fachgruppe Mobilität, die einen akteurs- und fachübergreifenden Austausch ermöglichte. Sie tagte in fünf Sitzungen und wirkte wesentlich an der Erstellung des Zielkonzeptes mit. Neben Fachämtern der Stadtverwaltung wurde sie durch verschiedene Institutionen, Verbände und Organisationen der Stadtgesellschaft vertreten. Zudem wurden die Inhalte über einen Steuerungskreis regelmäßig mit den Vertreterinnen und Vertretern der politischen Fraktionen des Ordnungs- und Verkehrsausschusses sowie des Ausschusses für Planung und Stadtentwicklung abgestimmt.

Die Beteiligung der breiten Öffentlichkeit fand über drei Dialogveranstaltungen und zwei thematisch korrespondierenden Online-Beteiligungsplattformen statt, in denen sich die Bürgerschaft und interessierte Fachleute persönlich einbringen konnten.

- 1. Verkehrsforum (11.10.2017);
Thema: Zukünftige Mobilität- und Verkehrsentwicklung in der Stadt Düsseldorf
- 2. Verkehrsforum (30.11.2018); 1. Online-Dialog (03.12.2018 – 15.01.2019)
Thema: Zukunftsvisionen für die Mobilität in Düsseldorf
- 3. Öffentliche Dialogveranstaltung **Mobilität trifft Raum** (17.05.2019);
2. Online-Dialog (13.05.2019 – 02.06.2019);
 - Gemeinsame Veranstaltung zur Verstetigung und Verstärkung der inhaltlichen Verknüpfung der beiden Konzepte Mobilitätsplan D und Raumwerk D;

Thema: Vorstellung und Bewertung des Entwurfs des Zielkonzepts zum Mobilitätsplan D; Gesprächskreise „Mobilität und Raum im Dialog“ – Wie können Mobilität und Stadtentwicklung klug zusammenwirken?

Das vorliegende Zielkonzept wurde auf Grundlage einer detaillierten Bestandsanalyse, bestehenden Konzepten und aktuellen Verkehrs- und Stadtentwicklungsdaten sowie unter Berücksichtigung der Ergebnisse aus den verschiedenen Beteiligungsverfahren erarbeitet. Es setzt einen übergeordneten Rahmen für das verkehrspolitische Handeln und wird weitestgehend von allen Fachgruppenmitgliedern mitgetragen.

Auf Basis des übergeordneten Leitbildes des Zielkonzeptes wurden nachfolgende vier Zieldimensionen abgeleitet, denen jeweils zwei bis drei der insgesamt zehn Handlungsziele zugeordnet sind:

- Neue Mobilitätskultur etablieren. Kfz-Fahrten verlagern.
 - ÖPNV, Fuß- und Fahrradverkehre vorrangig ausbauen und fördern
 - Inter- und Multimodalität fördern, Sharing-Angebote ausweiten
 - Chancen der Digitalisierung für die Verkehrswende nutzen
- Wettbewerbsfähigkeit stärken. Erreichbarkeit sichern.
 - Stadt- und umweltverträgliche Erreichbarkeit regional und überregional verbessern
 - Effizienten und umweltschonenden Wirtschaftsverkehr fördern
- Verkehrsbedingte Belastungen senken. Gesunde Lebensräume schaffen.
 - Lärm- und Luftschadstoffbelastungen senken
 - Energiewende im Verkehr vorantreiben
- Barrieren abbauen. Straßenräume aufwerten.
 - Verkehrssicherheit und subjektive Sicherheit erhöhen
 - Gesellschaftliche Teilhabe sichern und Barrierefreiheit ausbauen
 - Straßenraum zugunsten der Nahmobilität umverteilen und Parken im öffentlichen Raum neu ordnen

Alle Zieldimensionen und Handlungsziele sind zunächst gleichberechtigt zu betrachten. In der Stufe 2 können diese aber beispielsweise je nach Funktion und Lage einer Straße und des Raumes eine unterschiedliche Priorisierung erhalten, sofern dies aufgrund von Zielkonflikten notwendig wird und ein unmittelbares Funktionieren des Systems „Verkehrs“ dies erfordert.

Das beiliegende und von Anfang an begleitend konzipierte Evaluationskonzept baut auf dem vorliegenden Zielkonzept auf. Es beinhaltet je Handlungsziel der Zieldimensionen verschiedene Indikatoren, anhand derer Maßnahmen beurteilt sowie Erfolge der Zielerreichung bemessen werden können. Diese erfolgt periodisch in Evaluationsberichten im 5-Jahres-Rhythmus.

Mithilfe des Evaluationskonzepts wird der Umsetzungsstand als auch die Wirkungsbilanz des Mobilitätsplan D fortlaufend überprüft und analysiert. Es liefert wesentliche Erkenntnisse, ob die aufgestellten Ziele durch die in der anschließenden Stufe 2 des Aufstellungsprozesses erarbeiteten Maßnahmen erreicht werden, oder ob gegebenenfalls Bedarf zur Nachsteuerung besteht. Hierzu dienen quantifizierte Messwerte, die den Indikatoren zugeordnet sind.

Das bis hierhin entwickelte Evaluationskonzept ist als ein erster Aufschlag zu verstehen, der fortlaufend auf Passgenauigkeit und Handhabbarkeit überprüft und gegebenenfalls angepasst werden muss. Hier ist neben den Fachleuten, auch der Input aus der Stadtbevölkerung gefragt sowie die strategische Diskussion in dem Steuerungskreis mit

den Politikerinnen und Politikern des Rates. Denn aufgrund veränderter Rahmenbedingungen, neuer technologischer Entwicklungen und Trends kann die Aufnahme weiterer Indikatoren notwendig werden. Außerdem kann es erforderlich werden, einzelne Indikatoren zu verändern oder zu ersetzen, wenn bestimmte Grundlagendaten oder Messwerte nicht oder nur mit großem Aufwand gewonnen werden können.

Ausblick:

Auf Grundlage des beschlossenen Zielkonzeptes beginnt mit der im Herbst anschließenden Stufe 2 des Mobilitätsplan D die konkrete Ausarbeitung von Maßnahmenvorschlägen für verschiedene Handlungsfelder. Die Maßnahmen werden in mehreren Teilkonzepten ausgearbeitet und fortlaufend mit der Stadtgesellschaft, der Fachgruppe Mobilität und dem politischen Steuerungskreis diskutiert und abgestimmt.

Zur Begleitung des Erarbeitungsprozesses der 2. Stufe sollen neben einem fachkundigen Koordinationsbüro 4 Fachplanungsbüros beauftragt werden. Dabei soll das Koordinationsbüro bei der Prozessorganisation, Durchführung der Beteiligungsbausteine und Moderation des Prozesses unterstützen. Die 4 Fachplanungsbüros bei der Entwicklung fachspezifischer Maßnahmen für die Teilkonzepte.

Zudem ist die beiliegende Richtlinie für das Förderprogramm der Landesregierung für vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement in Kraft getreten. Diese umfasst u.a. die Förderung von Mobilitätskonzepten. Die Stadtverwaltung sieht vor, für die 2. Stufe des Mobilitätsplan D einen Förderantrag einzureichen. Die Finanzierung des Eigenanteils ist gegeben.

Anlagen:

Anlage 1 - Mobilitätsplan D: Zielkonzept

Anlage 2 - Mobilitätsplan D: Entwurf des Evaluationskonzeptes

Anlage 3 - Förderprogramm für vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement

Mobilitäts plan D

Düsseldorf
Nähe trifft Freiheit

Phase 1
Zielkonzept

Mobilität gestalten.
Menschen bewegen.
Stadt erleben.

Einleitung

Die Landeshauptstadt Düsseldorf ist eine gut vernetzte, pulsierende Großstadt inmitten einer der bevölkerungsreichsten Regionen Europas. Die Metropole ist bedeutender Dienstleistungs- und Produktionsstandort sowohl in der Region als auch im nationalen und internationalen Vergleich und somit ein Anziehungspunkt für Unternehmen und Menschen aus aller Welt. Aus dieser Ausgangslage entsteht die Verantwortung, dass Düsseldorf sich den gewandelten modernen urbanen Mobilitätsansprüchen stellt und die Mobilität von Morgen plant.

Unter dem Leitbild: **Mobilität gestalten. Menschen bewegen. Stadt erleben.** beschreibt der Mobilitätsplan D die Leitlinien und Zielsetzungen der verkehrlichen Entwicklung Düsseldorfs in den kommenden Jahren.

Mobilität gestalten heißt, sich den aktuellen und künftigen Herausforderungen bewusst zu werden, die Chancen für eine sinnvolle Veränderung zu erkennen und aktiv die entsprechenden Schritte in die Wege zu leiten, die zum Erreichen der festgelegten Ziele erforderlich sind. Dabei sollen und dürfen die Mobilitätsbedürfnisse der Menschen nicht eingeschränkt werden. Menschen bewegen sich, physisch von Ort zu Ort, aber auch gedanklich hin zu einem veränderten Mobilitätsverhalten. Eine gesunde, sozial gerechte, umweltfreundliche und funktionale Gestaltung der Mobilität macht die Stadt als lebenswert und attraktiv erlebbar.

Der Mobilitätsplan D wird in zwei Stufen erarbeitet. Die erste Stufe bildet das Zielkonzept, in der zweiten Stufe werden Teilkonzepte mit Maßnahmen zu unterschiedlichen Handlungsfeldern erarbeitet.

Das nachfolgende Zielkonzept der Stufe 1 gliedert sich in vier Zieldimensionen mit jeweils zwei bis drei Handlungszielen. Den Zielen sind grundsätzliche Prämissen vorangestellt. Es ist im intensiven Dialog mit zahlreichen Akteuren der Stadtgesellschaft, der Politik und den Bürgerinnen und Bürgern entwickelt worden. Zuletzt hatten alle interessierten Bürgerinnen und Bürger im Mai 2019 die Gelegenheit sowohl bei der öffentlichen Dialogveranstaltung **Mobilität trifft Raum**, als auch im Online-Dialog ihre Anmerkungen zum Zielkonzept einzubringen. Zudem wurde es abschließend in der Fachgruppe Mobilität und im politischen Steuerungskreis abgestimmt.

Mobilitätsplan D und Raumwerk D, das neue städtebauliche Entwicklungskonzept der Stadt Düsseldorf, werden dabei bewusst als Tandem erarbeitet.

Prämissen des Zielkonzepts

Das aufgestellte Leitbild **Mobilität gestalten. Menschen bewegen. Stadt erleben.** und die Zieldimensionen werden in den nächsten Jahren Grundlage für alle verkehrsrelevanten Planungen in der Stadt sein. Sie sollen als Leitlinien die Verkehrsentwicklungsplanung der Landeshauptstadt für einen langfristigen Zeitraum mitsteuern. Aufzustellende Meilensteine und Zwischenschritte zu den einzelnen Zielen sollen die Umsetzung des Zielkonzepts strukturieren und sicherstellen.

Düsseldorf verändert sich. Die Mobilitätsgewohnheiten der Menschen in und um Düsseldorf ändern sich. Dies ist Anlass und Chance, die Weichen für die Mobilität der Zukunft zu stellen.

Der Mobilitätsplan D unterstützt den Wandel der Mobilität in der Landeshauptstadt und der Gesamtregion Düsseldorf. Ziel ist, die Stadt lebenswert und attraktiv für alle Düsseldorferinnen und Düsseldorfer, für Einpendelnde, Touristen, aber auch für die städtische Logistik und den Wirtschaftsverkehr zugestalten.

Damit der Mobilitätsplan D einen wichtigen Beitrag zur Entwicklung der Stadt leisten kann, ist ein abgestimmtes, gemeinsames Vorgehen in der Stadt unabdingbar. Mobilitäts- und Verkehrsentwicklung darf daher nicht isoliert betrachtet werden. Die im Mobilitätsplan D aufgestellten Ziele müssen auch in die Planungen der Stadtentwicklung und die weiteren verkehrsbezogenen Fachplanungen miteinbezogen werden. Dadurch ergeben sich für die Verkehrsplanung prozessuale und zugleich ergebnisorientierte Handlungserfordernisse. Stadtentwicklung und Verkehrsplanung sind integriert und aufeinander abgestimmt zu behandeln. Infrastrukturen müssen auf städtebauliche Dynamiken reagieren und gegebenenfalls mitwachsen. Maßnahmen im Bereich der Verkehrsplanung sind nicht nur von der Stadt Düsseldorf, sondern gemeinsam mit weiteren Akteurinnen und Akteuren, vor allem auch den regionalen Partnern, umzusetzen. Daher ist ein akteursübergreifender Austausch wichtig, einerseits innerhalb der Verwaltung sowie zwischen Stadt, Unternehmen und wichtigen Akteurinnen und Akteuren der Stadtgesellschaft, andererseits aber auch zwischen Stadt und Region. Die Stadt Düsseldorf will mit dem Mobilitätsplan D den Austausch mit den Akteuren verstetigen, sie frühzeitig einbinden und auch Projekte gemeinsam mit anderen Akteuren anstoßen.

Eine besondere Verantwortung sieht die Stadt Düsseldorf zudem in der Kommunikation mit der Bevölkerung.

Viele Bestrebungen, wie ein höherer Anteil von Wegen mit Verkehrsmitteln des Umweltverbunds, zielen auch auf eine Veränderung des individuellen Mobilitätsverhaltens ab. Daher soll im weiteren Planungs- und Umsetzungsprozess das Thema Kommunikation in allen Teilkonzepten sowie bei den umzusetzenden Maßnahmenpaketen integriert behandelt werden und eine hohe Priorität besitzen.

Eine Beteiligung der Bürgerschaft von Anfang an zu gewährleisten, ist dabei eine besondere Herausforderung, da das öffentliche Interesse zumeist erst in späten Planungs- oder Umsetzungsphasen konkret wird und dann geringere Möglichkeiten der Einflussnahme und somit integrierten Ausgestaltung von Planungen und Projekten bestehen. Daher gilt es, den eingeschlagenen offenen und transparenten Weg des Planungsdialogs zu verstetigen und so zu strukturieren, dass die verschiedenen Akteursgruppen in allen Phasen zusammen an der Zukunft des Düsseldorfer Verkehrs arbeiten und die ambitionierten Ziele des Mobilitätsplan D schrittweise erreicht werden können.

Nach der politischen Beratung und dem Beschluss des Zielkonzeptes beginnt mit der Phase 2 des Mobilitätsplan D die konkrete Ausarbeitung und Festlegung von Maßnahmen in Teilkonzepten. Die Rückmeldungen zu den bisher durchgeführten öffentlichen Beteiligungen des Mobilitätsplan D unterstreichen den Willen nach mehr Mut und Progressivität bei der Umsetzung. So entwickelt sich die Landeshauptstadt Düsseldorf im Einklang mit ihren Menschen als lebenswerter Raum der Zukunft.

Das Zielkonzept

Das Zielkonzept wurde auf Grundlage einer detaillierten Bestandsanalyse, bestehenden Konzepten und aktuellen Verkehrs- und Stadtentwicklungsdaten sowie unter Berücksichtigung der Ergebnisse aus den verschiedenen Beteiligungsverfahren erarbeitet.

Auf Basis des übergeordneten Leitbildes wurden vier Zieldimensionen abgeleitet. Jeder Zieldimension sind mehrere der insgesamt zehn Ziele zugeordnet. Die dargestellte Abbildung verdeutlicht die Struktur des Zielkonzeptes. Die Ziele sind handlungsleitend und werden auf den nachfolgenden Seiten beschrieben.

Die Zieldimensionen und Handlungsziele setzen den übergeordneten Rahmen für die weiteren Bausteine des Mobilitätsplan D. Alle Zieldimensionen und

Handlungsziele sind dabei zunächst gleichberechtigt zu betrachten. In der zweiten Stufe können diese jedoch beispielsweise je nach Funktion und Lage einer Straße und des Raumes eine unterschiedliche Priorisierung erhalten, sofern dies aufgrund von Zielkonflikten notwendig wird und ein unmittelbares Funktionieren des Systems *Verkehr* dies erfordert.

Die Handlungsziele der Zieldimensionen werden jeweils mit Indikatoren untersetzt, die der Wirkungsabschätzung dienen und die Umsetzungsschritte aufzeigen. So wird eine spätere Evaluation der Ziele sichergestellt. Die Indikatoren ersetzen jedoch keine ausführliche, qualitative Evaluation und Umsetzungsanalyse der Handlungsziele.

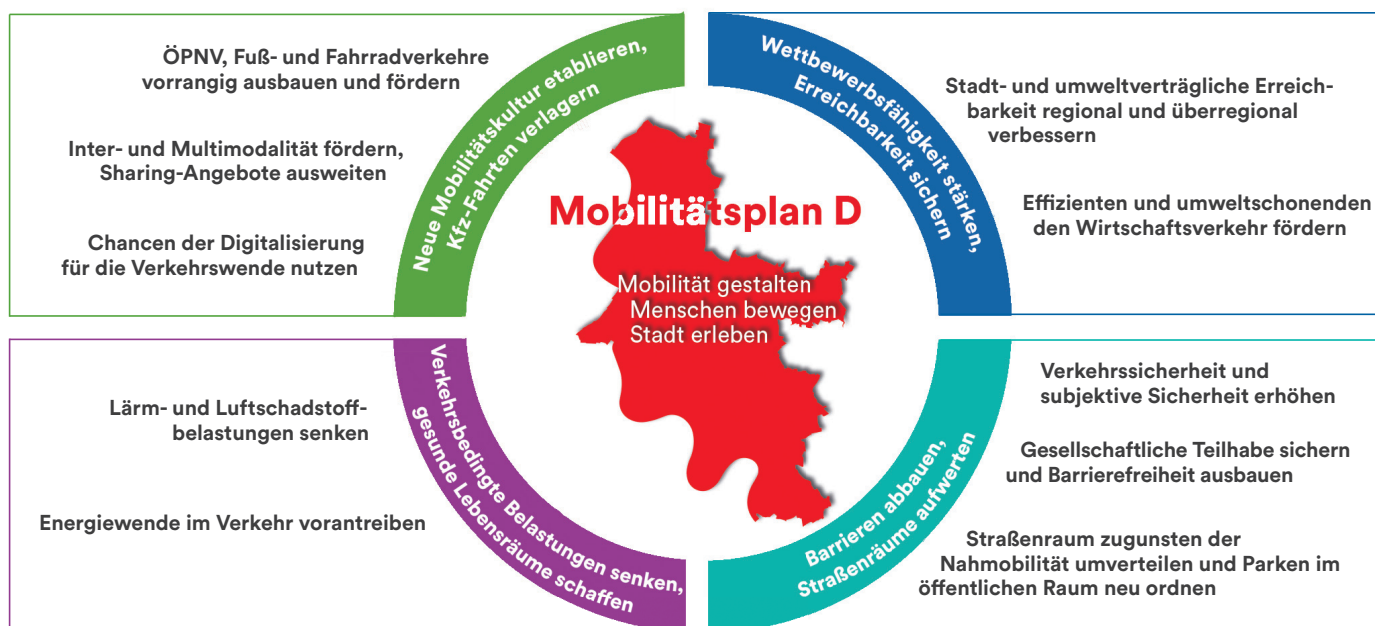


Abbildung: Zielkonzept mit Leitbild, 4 Zieldimensionen und ihren untergeordneten Handlungszielen

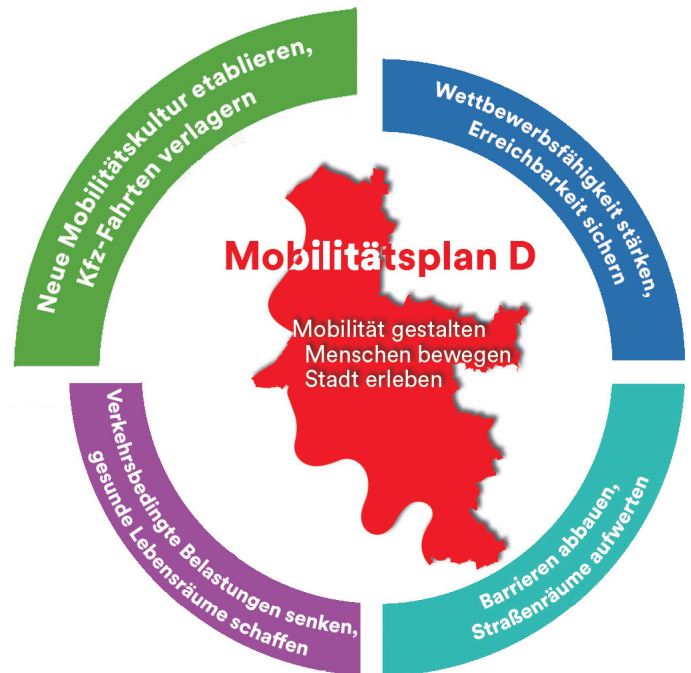
Neue Mobilitätskultur etablieren, Kfz-Fahrten verlagern

Düsseldorf ist eine wachsende Großstadt mit steigenden Mobilitätsansprüchen. Die Landeshauptstadt ist in vielen Bereichen Vorbild für eine moderne, urbane Metropole. Im Bereich der urbanen Mobilität muss sich Düsseldorf dies erst erarbeiten. Der Verkehr in Düsseldorf verzeichnet im Verhältnis zu anderen Großstädten einen hohen Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) am Gesamtverkehrsaufkommen. Dies ist mit temporären Kapazitätsengpässen und negativen Auswirkungen auf die Gesundheit und Lebensqualität der Menschen in Düsseldorf verbunden. Eine wachsende Stadt lässt ohne Gegensteuern einen steigenden Kfz-Verkehr erwarten, der kaum oder nicht mehr abzuwickeln wäre. Hier besteht für die Landeshauptstadt ein großes Potenzial, sich umwelt- und gesundheitsfreundlicher aufzustellen und die Chancen der derzeitigen Mobilitätsumbrüche zu nutzen.

ÖPNV, Fuß- und Fahrradverkehre vorrangig ausbauen und fördern

Die Verkehrsmittel des Umweltverbunds (Fuß, Rad und öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)) sind bereits heute in Düsseldorf von hoher Bedeutung. Ziel der Landeshauptstadt Düsseldorf ist es, den Verkehrsmitteln des Umweltverbunds mehr Raum und Mittel zur Verfügung zu stellen, um Düsseldorfs Mobilität zukunftsorientiert, im Sinne der Verkehrswende, zu gestalten. Eine Erhöhung der Angebotsdichte und -qualität sowie ein Ausbau der Infrastruktur sind dabei wesentliche Ziele, um die Attraktivität des Umweltverbunds im Verhältnis zum Personenkraftwagen (Pkw) weiter zu erhöhen.

Für den ÖPNV, mit dem bereits heute in Düsseldorf und der Region viele hunderttausend Menschen täglich unterwegs sind, bedeutet dies, dass weitere Kapazitätssteigerungen bei der Verkehrsinfrastruktur nötig sind. Auf den zentralen Achsen muss der ÖPNV, vor allem mittels Stadtschnell (S)-Bahn und Stadtbahn, schnell, direkt und in dichtem Takt sowie auch zu Nachtzeiten verkehren. Zubringerlinien müssen bestmöglich in das System eingebunden werden, um möglichst viele Menschen zu erreichen. Metrobusse sollen das Angebot ergänzen und insbesondere tangentielle Verbindungen stärken oder als Zwischenszenarien für einen späteren Stadtbahnausbau fungieren. Zukunfts-



gerichtete ÖPNV-Konzepte, wie autonom fahrende, jederzeit abrufbare öffentliche Busse (on-demand), können das Angebot besonders für die kleinräumige Erschließung verbessern.

Das Gesamtsystem wird folglich vom Regionalexpress bis hin zu den Erschließungslinien innerhalb der gesamten Region Düsseldorf weiter optimiert und qualitativ verbessert. Dabei gilt es, sowohl die großen Verkehrserzeuger in der Stadt, aber auch die Siedlungsschwerpunkte in den Rand- und Nachbarschaftslagen von Düsseldorf attraktiv mit der Kernstadt und untereinander zu verbinden. Ziel ist es, der Bevölkerung ein gut abgestimmtes Angebot bereitzustellen, um diese zum Umstieg vom eigenen Pkw auf den Umweltverbund zu motivieren. Die Kundengewinnung schließt dabei Themen des Leistungsangebots, der Fahrzeug- und Haltestellenqualität, der Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit, des Tarifs sowie des Kundenservices und der Fahrgastinformationen mit ein. Insbesondere auf den Hauptachsen geht es um eine Erhöhung der Bedienungsqualität sowie der Kapazitäten, aber auch um eine Beschleunigung des ÖPNVs. Auch auf ÖPNV-Verbindungen, die sich den Straßenraum vollständig oder teilweise mit dem MIV teilen, ist sicherzustellen, dass die Nutzerinnen und Nutzer des ÖPNVs

sicher, störungsfrei, zuverlässig und zügig an ihr Ziel kommen. Dabei sind jedoch langfristig Zielkonflikte zum Beispiel im Hinblick auf andere Verkehrsmittel oder Anwohnerinnen und Anwohner zu vermeiden. Ein gut ausgebauter ÖPNV entlastet die hoch belasteten Straßen Düsseldorfs und erhöht so die Qualität aller Verkehrsmittel.

Neben dem ÖPNV sollen auch die Qualitäten für Fußgängerverbindungen und den Fahrradverkehr deutlich ausgebaut beziehungsweise verbessert werden. Als Mitglied der Arbeitsgemeinschaft der fußgänger- und fahrradfreundlichen Städte, Gemeinden und Kreise in NRW (AGFS) hat sich Düsseldorf bereits das Ziel gesetzt, die Fußgänger- und Fahrradfreundlichkeit in der Stadt deutlich zu erhöhen. Die Stadt gilt bereits heute als Stadt der kurzen Wege, über 50 Prozent der Wege sind kürzer als 3 Kilometer. So weist Düsseldorf bereits einen hohen Anteil an Zufußgehenden auf. Die Stadt setzt sich daher das Ziel, den Fußverkehr stärker in das Bewusstsein aller Beteiligten zu rücken. Sichere und attraktive Fußwege, direkte Wegeverbindungen und fußgängerfreundliche Querungsmöglichkeiten sollen in Düsseldorf eine Gehkultur fördern. Der Fußverkehr soll dabei getrennt vom Kfz- und Fahrradverkehr seinen eigenen Raum bekommen, der allen Personengruppen zugänglich ist. Neben dem infrastrukturellen Ausbau und der Aufwertung von Fußwegen kann durch Kommunikation und Partizipation der Stellenwert des Fußverkehrs gesteigert werden.

Auch das Fahrrad erfreut sich immer größerer Beliebtheit. Potenziale können sowohl im Kurzstreckenbereich als auch (mit Hilfe von Elektro (E)-Bikes) im Bereich von Pendlerdistanzen von bis zu 20 Kilometern erschlossen werden. Mit dem Ziel, sich als besonders fahrradfreundliche Großstadt zu positionieren, stärkt Düsseldorf die Investitionen in eine schnelle, sichere und komfortable Radverkehrsinfrastruktur, sowohl auf lokaler und städtischer Ebene, als auch im Rahmen von interkommunalen Projekten. Der Fahrradverkehr soll dabei von Tür zu Tür betrachtet werden. Daher wird die Landeshauptstadt auch die Anzahl der Fahrradabstellanlagen deutlich erhöhen – wo nötig, auch unter dem Aspekt der Neuaufteilung des öffentlichen Raums, bis hin zur Inanspruchnahme öffentlicher Parkplätze, wo keine Alternativen bestehen. Die Abstellanlagen sollen dabei hohe Standards einhalten und den steigenden Ansprüchen des Fahrradverkehrs genügen, beispielsweise eine entsprechende Ausgestaltung der Anlagen für Pedelecs. Zudem soll der Stellenwert des Fahrradverkehrs in der öffentlichen Wahrnehmung durch Kommunikation und Service weiter erhöht werden.

In enger Abstimmung mit dem Raumwerk D werden in den Quartieren Düsseldorfs zudem siedlungsstrukturelle

Aspekte mitgedacht. So sind eine hohe Versorgungsqualität und nahräumliche Freizeitangebote innerhalb der Quartiere sowie gute Erreichbarkeiten von Ausbildungs- und Arbeitsplätzen wichtige Grundvoraussetzungen für eine Stadt der kurzen Wege mit einem hohen Fuß- und Radverkehrsanteil. Fuß- und fahrradfreundliche Nachbarschaften mit hohen Aufenthaltsqualitäten erhöhen die Lebensqualität der Bewohnerschaft. Zugleich können zur Bewegung anregend gestaltete öffentliche Räume die Gesundheitsvorsorge und -förderung unterstützen. Gleichzeitig werden bei Projekten die infrastrukturelle Nutzung für Mobilstationen, Abstellanlagen und Gemeinschaftsstellplätzen mitgedacht und durch städtebauliche Verträge gesichert.

Diese Zielvorstellungen implizieren auch eine neue Wahrnehmung der Verkehrsmittel in Düsseldorf. Fuß-, Rad- und ÖPNV-Verkehre sollen sich in Düsseldorf als attraktive Alternativen zum MIV weiterentwickeln, die von den Bürgerinnen und Bürgern der Stadt, aber auch aus der Region gerne genutzt werden. Dazu gilt es, den Umweltverbund vorrangig zu fördern und in allen Düsseldorfer Teilräumen attraktiver zu machen. Dies bedeutet, dass auch in Räumen mit hohem Raumdruck und Nutzungskonflikten die Landeshauptstadt Düsseldorf die Bedürfnisse der Nutzerinnen und Nutzer der Verkehrsmittel des Umweltverbunds berücksichtigt und die Verkehrsräume entsprechend gestaltet. Vom steigenden Angebot des Umweltverbunds wiederum kann auch der nötige private und wirtschaftliche MIV in Düsseldorf profitieren, da die Straßen entlastet werden und der Verkehr somit verflüssigt wird.

Inter- und Multimodalität fördern, Sharing-Angebote ausweiten

Ein weiteres Handlungsziel der Stadt Düsseldorf ist die Förderung der Multi- und Intermodalität, also die Kombination von mehreren Verkehrsmitteln. Die Bewohnerschaft, Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer sowie Besucherinnen und Besucher von Düsseldorf sollen je nach Wegeziel und Wegezweck zwischen unterschiedlichen Mobilitätsangeboten wählen und das am besten geeignete Verkehrsmittel nutzen können. Es wird eine übergreifende Strategie entwickelt, welche die einzelnen Verkehrsmittel optimal miteinander vernetzt und einen Wechsel zwischen den Mobilitätsangeboten flexibel ermöglicht. Der Wechsel darf nicht an fehlenden Übergängen oder unübersichtlichen Tarifsyste men scheitern, stattdessen soll der Wechsel möglichst gleitend ohne erhöhten Aufwand für die Nutzerinnen und Nutzer vorstatten gehen. Dies bedeutet, dass neben einem leicht verständlichen Informationsangebot auch entsprechend

sichtbare intermodale Mobilitätshubs zwischen den Verkehrsmitteln entstehen müssen, die den Ansprüchen der Nutzerinnen und Nutzer gerecht werden. Dies betrifft sowohl Übergänge zwischen den Verkehrsmitteln des Umweltverbunds als auch Übergänge vom MIV auf den Umweltverbund.

Teil eines multimodalen Lebensstils ist auch die Option, ein Verkehrsmittel mit anderen Nutzerinnen und Nutzern zu teilen. Stadtverträgliche Sharing-Angebote für das Fahrrad, den Pkw, Elektro (E)-Roller, aber auch Taxis können helfen, Lücken im Mobilitätsalltag zu fül-

len. Auch stadtverträgliche Ridesharing-Angebote, die die Ziele des Mobilitätsplan D unterstützen, gilt es zu fördern, um die Auslastung der Fahrzeuge zu erhöhen und damit die Emissionen pro Kopf zu senken.

Die Landeshauptstadt Düsseldorf wird neue Mobilitätsangebote schaffen und das Sharing-Angebot sukzessive ausbauen. Die Zielstellung ist ein flächendeckendes, leistungsstarkes Mobilitätsangebot in Düsseldorf und in der Region, das die Verkehrsmittel des Umweltverbunds optimal miteinander vernetzt und nahtlose Mobilitätsketten ermöglicht.



Quelle: Hendrik Sander, Magda Zdrojewski - orange edge - Stadtplanung und Mobilitätsforschung.

Chancen der Digitalisierung für die Verkehrswende nutzen

Durch die Digitalisierung verändert sich das Leben und entsprechend das Mobilitätsverhalten deutlich. Die Stadt Düsseldorf setzt sich zum Ziel, die Potenziale der Digitalisierung auch im Verkehrsbereich stärker zu nutzen, ohne dabei langfristig zusätzliche Belastungen durch motorisierten Verkehr zu erzeugen. Düsseldorf möchte Impulsgeber bei der Nutzung von innovativen Mobilitätsformen werden. Pilotprojekte sollen angeschoben und konkret für Düsseldorf entwickelt werden; Hemmschwellen zum Ausprobieren oder pilotorientierten Umsetzen werden so niedrig wie möglich gehalten. Mutige, neue Konzepte werden bestärkt und gefördert. Düsseldorf setzt sich das Ziel, sich als Förderer neuer urbaner Mobilität auszuzeichnen und daraus Präzedenzfälle, Positivbeispiele sowie Lerneffekte für andere Städte oder Quartiere zu erreichen. Lebensqualität und Innovationskraft der Stadt können so national wie international noch stärker wahrgenommen werden. Dabei achtet die Landeshauptstadt darauf, dass die digitalen Lösungen mit den weiteren Zielen des Mobilitätsplan D zusammenwirken und helfen, die Verkehrswende in Düsseldorf einzuleiten. So soll die Digitalisierung auch das Ziel der Inter- und Multimodalität fördern, zum Beispiel indem Sharing-Angebote ausgeweitet und digital unterstützt werden und dadurch den Nutzerinnen und Nutzern in Düsseldorf und der Region mehr Nutzungsfreiheit und Komfort ermöglicht wird (Nutzen und Teilen statt Besitzen). Im Bereich der intelligenten Verkehrssteuerung führt die Landeshauptstadt die Entwicklungen fort und gestaltet diese im Sinne der im Mobilitätsplan D aufgestellten Ziele.

Auch die zunehmende Digitalisierung der Arbeitswelt und die daraus resultierenden Veränderungen auf den Mobilitätsalltag gilt es mit zu begleiten. Veränderte Arbeitsbedingungen bedingen ein anderes Mobilitätsverhalten, sowie gegebenenfalls neue zeitliche und räumliche Verkehrsverteilungen. So sind Veränderungen im Arbeitsalltag aus Verkehrssicht zu unterstützen, wenn diese Verkehre vermeiden (unter anderem Homeoffice).

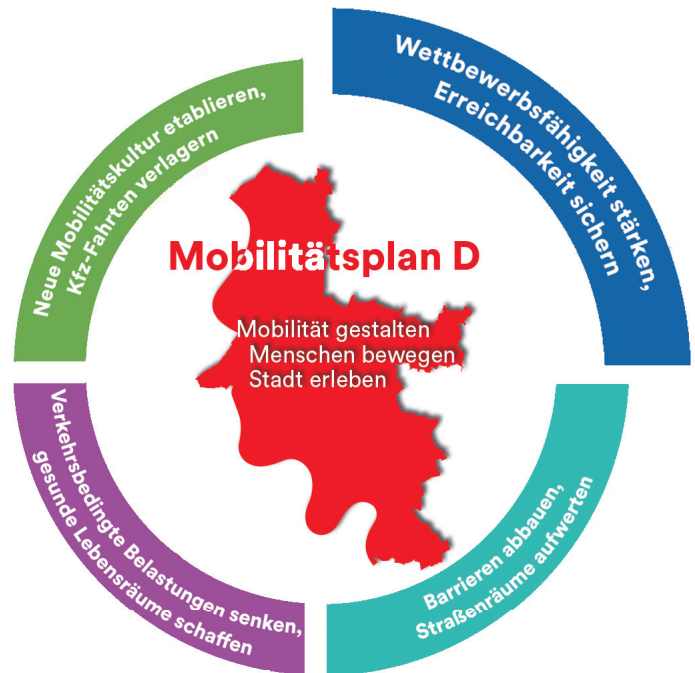
Die Chancen der Digitalisierung sollen auch dazu genutzt werden, die interne wie auch externe Kommunikation und Zusammenarbeit zu verbessern. Sowohl auf der Ebene der Partizipation, beispielsweise durch Online-Beteiligungsmöglichkeiten, Crowdsourcing oder den Einsatz von virtual reality, als auch bei den unterschiedlichen Planungsschritten, etwa die verstärkte Nutzung von Big Data und Crowd Data, werden Verkehrsplanungen innovativ und zukunftsfähig gestaltet und bestmöglich an den Bedürfnissen der Betroffenen ausgerichtet.

Wettbewerbsfähigkeit stärken, Erreichbarkeit sichern

Düsseldorf ist als pulsierendes Oberzentrum mit hoher Anziehungskraft und einem ebenso prosperierenden Umfeld auf eine gute Erreichbarkeit und auf einen funktionierenden Wirtschaftsverkehr angewiesen. Dazu gehört eine optimale innere und äußere Vernetzung der Stadt, insbesondere für den Personen- aber auch für den lokal bedeutsamen Wirtschaftsverkehr. Konkurrierende Raumnutzungsansprüche von Fußgängerinnen und Fußgängern, Radfahrerinnen und Radfahrern sowie dem Autoverkehr ist eines der zentralen Konfliktfelder in Düsseldorf. Eine Verkehrsabwicklung mit höchster Effizienz, ausreichenden Kapazitäten sowie stadtverträglichen Fahrzeugen erhält und stärkt die verkehrliche und damit auch wirtschaftliche Leistungsfähigkeit Düsseldorfs. Die Stadt möchte dazu die Düsseldorfer Unternehmen als Partner gewinnen. Gemeinsame Mobilitätspartnerschaften und eine Ausweitung des Mobilitätsmanagements, neue Impulse für den Pendler- und Wirtschaftsverkehr sowie innovative Logistikkonzepte sind dabei zentrale Bausteine, die zusammen mit den Unternehmen weiterentwickelt werden können, um eine nachhaltige und effiziente Mobilität in Düsseldorf zu etablieren und nicht zwingend erforderliche Verkehr zu vermeiden.

Stadt- und umweltverträgliche Erreichbarkeit regional und überregional verbessern

Düsseldorf wächst und verändert sich – Einwohnerzahl und Wirtschaftskraft nehmen ebenso wie die Zahl der ein- und auspendelnden Menschen stetig zu. Die Anforderungen an die Verkehrsnetze sind dementsprechend hoch. Der Flughafen, der Hauptbahnhof und der Hafen müssen eine wichtige Verbindungsfunktion in der Region erfüllen, um Düsseldorf als Standort mit internationaler Ausrichtung mit anderen Metropolen zu verbinden. Das dichte und gut ausgebaute Schienen- und Straßennetz soll Düsseldorf in der Region als Arbeits- (insbesondere als Dienstleistungs- und Produktionsstandort), Freizeit-, Einkaufs- und Wohnstandort stärken. Das Ziel Düsseldorfs ist es dabei, die Erreichbarkeit nach innen (auch für peripher gelegene Wohn-, Arbeits- und Ausbildungsstandorte) sowie in die Region zu sichern, insbesondere für den Umweltverbund weiter zu verbessern. Dazu müssen die Funktionsfähigkeit und Nutzbarkeit



der Verkehrsinfrastruktur gesichert sein und Reisezeiten weiter optimiert werden. Insbesondere im Schienennetz müssen entsprechend bedarfsgerechte Kapazitäten bereitgestellt werden, sodass gleichermaßen in Spitzenstunden wie in Randzeiten angemessene Mobilitätsoptionen angeboten werden. So stehen den vielen Pendelnden, aber auch Touristen, Messe- und anderen Besucherinnen und Besuchern umweltverträgliche Alternativen zum Pkw zur Verfügung. Die Qualität, die Pünktlichkeit und die Verlässlichkeit des gesamten öffentlichen Verkehrs müssen dabei teils deutlich erhöht werden. Gleichzeitig sind die Schnittstellen zwischen den Verkehrsträgern im Sinne der Intermodalität in Zusammenarbeit mit der Region zu optimieren, um einen frühzeitigen Umstieg für Pendelnde zu vereinfachen und zu fördern. Barrieren in Form von verschiedenen Tarifsystemen, fehlenden Informationen oder Mitnahmemöglichkeiten sind abzubauen. Direkte Umlandgemeinden von Düsseldorf sollen über Radschnellwege sowie das Radhauptnetz mit Düsseldorf besser verknüpft werden. Dazu müssen Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrer als gleichberechtigte Verkehrsteilnehmende behandelt sowie für den Fahrradverkehr ausreichend Platz eingeräumt und hochwertige direkte Wegeverbindungen geschaffen werden.

Um diese Ziele zu erreichen, ist ein intensiver Austausch,

sowie eine kooperative, zielgerichtete Zusammenarbeit mit regionalen Akteurinnen und Akteuren, Planungs- und Aufgabenträgern unerlässlich.

Effizienten und umweltschonenden Wirtschaftsverkehr fördern

Die Versorgung mit Waren, Dienstleistungen und Produktionsmitteln sowie das Entsorgungssystem sind für Düsseldorfer Unternehmen sowie für alle Bewohnerinnen und Bewohner unverzichtbar. Der Trend des zunehmenden Schwer- und Lieferverkehrs ist ein Resultat sich verändernder Ansprüche von Wirtschaft sowie von Verbraucherinnen und Verbrauchern. Der innerstädtische Wirtschaftsverkehr muss funktionieren und dabei möglichst effizient und stadtverträglich abgewickelt werden. Dazu will die Stadt zukünftig verstärkt als Impulsgeber für innovative Lösungen im Wirtschaftsbereich auftreten. Unter Einbindung der lokalen Unternehmen zielt die Landeshauptstadt Düsseldorf darauf ab, zukunftsfähige Lösungen zu entwickeln, die die Ziele des Mobilitätsplan D unterstützen (z. B. die Reduzierung der Lärmemissionen) und gleichzeitig den Wirtschaftsstandort Düsseldorf stärken.

Dies gilt insbesondere für den für die Stadt erforderlichen Lastkraftwagen (Lkw)-Verkehr. Gemeinsam mit den Düsseldorfer Unternehmen sowie den Logistikdienstleistern sollen auch weiterhin innovative Logistikkonzepte umgesetzt und innovative innerstädtische Logistikformen erprobt werden. Das Fördern von effizienten und umweltfreundlichen Fahrzeugen ist dabei ein wesentliches Anliegen. Darüber hinaus ist zu berücksichtigen, dass Düsseldorf auch zukünftig als einer der drei größten gewerblich-industriellen Produktionsstandorte in Nordrhein-Westfalen zu sichern ist. Dazu sind betriebsnotwendige und kontinuierlich stattfindende Transportverkehre von Produktionsmitteln und produzierten Gütern dauerhaft sicherzustellen. Verlagerungspotenziale auf Schiene und Wasser gilt es gemeinsam zu prüfen. Nötige, nicht vermeidbare Lkw-Fahrten sollten möglichst effizient und stadtverträglich abgewickelt werden.

Eine besondere Herausforderung stellt der Verkehr auf der letzten Meile dar. Ziel muss es sein, die Belastungen der Bewohnerschaft und anderer Verkehrsteilnehmer durch den Anlieferverkehr zu reduzieren, ohne dabei die Nutzungsansprüche des Wirtschaftsverkehrs unberücksichtigt zu lassen. Innovative Wirtschaftskonzepte, die den Wirtschaftsverkehr sichern, steuern und zeitliche und räumliche Vorgaben machen, sind genauso anzudenken, wie das Setzen von Anreizen,

die umwelt- und gesundheitsfreundliche Lieferstrukturen fördern. Integrierte Flächennutzung kann dabei zur Entlastung der Flächenkonkurrenz beitragen. Für die Wohngebiete sowie für städtische Quartiere sollen Waren gebündelt und in kleinteiligere quartiersnahe Distributionszentren transportiert werden. Von dort aus können sie mit Lastenrädern oder anderen umweltfreundlichen Verkehrsmitteln verteilt werden. Es ist ein wichtiges Ziel, Leer-, Umweg- und erfolglose Zustellfahrten zu vermeiden und Lieferverkehre besser zu bündeln. Dazu strebt die Stadt eine enge Kooperation im gegenseitigen Interesse mit den Logistikunternehmen an.

In der Diskussion um stadtverträgliche, innerstädtische Wirtschaftsverkehrsstrukturen in Düsseldorf sind die Dienstleistungs- und Versorgungsverkehre, zum Beispiel Baustellen-, Handwerker- oder Pflegeverkehre, die in Düsseldorf auch bei einer stärkeren Ausrichtung auf den Umweltverbund nötig sind, weiterhin sicherzustellen und praktikabel zu gewährleisten. Die Landeshauptstadt Düsseldorf und Wirtschaftsverbände setzen sich dabei das Ziel, Anreize für emissionsarme oder emissionsfreie Dienstleistungs- und Versorgungsverkehre zu schaffen.

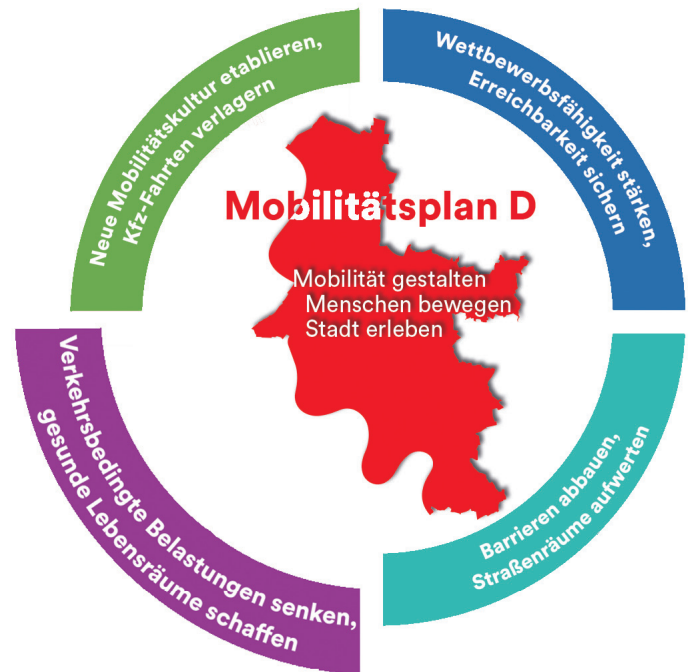
Verkehrsbedingte Belastungen senken, gesunde Lebensräume schaffen

Die Lebensqualität in der Stadt hängt maßgeblich von den verkehrsbedingten Belastungen ab. Der hohe Anteil an Kfz-Fahrten auf dem Düsseldorfer Stadtgebiet erzeugt beispielsweise hohe Lärm- und Luftschadstoffbelastungen und ist zudem für einen hohen Anteil der versiegelten Verkehrsflächen in der Stadt verantwortlich. Dies schränkt die Lebensqualität der Bewohnerschaft ein und führt zu Gesundheits- und Umweltproblemen. Umso wichtiger sind die Reduzierung der verkehrsbedingten Belastungen und der Erhalt wichtiger Naherholungsflächen. Bislang ließ sich im Verkehrssektor jedoch keine nennenswerte Reduktion in Bezug auf Ressourcenverbrauch erzielen. Die Belastungen haben, entgegen den Zielsetzungen, in den vergangenen Jahren teils noch zugenommen, was erhebliche Auswirkungen auf die Gesundheit und Lebensqualität der städtischen Bevölkerung nach sich zieht.

Lärm- und Luftschadstoffbelastungen senken

Düsseldorf verfolgt konsequent das Ziel einer gesunden Stadt- und Verkehrsentwicklung. Daher gilt es, im Verkehrsbereich die gesundheitsschädlichen Belastungen abzubauen. Im Bereich des Verkehrs bedeutet dies eine Reduktion der lokalen Lärmemissionen, aber auch eine dauerhafte Reduktion der für die Gesundheit besonders schädlichen Luftschadstoffemissionen, wie vorzugsweise Stickoxide (NO_x) (die derzeitigen Grenzwerte für Feinstaubbelastungen (PM) werden seit mehreren Jahren unterschritten). Dies gilt insbesondere in dicht bebauten Gebieten entlang von Hauptverkehrsachsen, an denen Anwohnerinnen und Anwohner besonders häufig von den negativen Auswirkungen des Verkehrs betroffen sind.

Für Luftschadstoffe bedeutet dies, die Grenzwerte entsprechend den gesetzlichen Vorgaben einzuhalten. Damit dies gelingt, setzt sich die Landeshauptstadt das Ziel, entsprechende Impulse für eine Reduktion der Luftschadstoffe miteinzubringen. Hierbei soll vorrangig die Schaffung von attraktiven Angeboten zur Verkehrsverlagerung und Verkehrssteuerung sowie die Förderung lokal emissionsarmer Verkehre an Belastungsschwerpunkten dabei helfen, die vorgegebenen Werte einzuhalten, um restriktive Maßnahmen für emissions-



verursachende Fahrzeuge zu vermeiden.

Ebenfalls müssen verkehrsbedingte Lärmemissionen vermieden oder vermindert werden. Auch aus Sicht des Verkehrslärms sind Verlagerungen auf umweltverträgliche Verkehrsmittel zu fördern. Gerade an bewohnten Hauptverkehrsstraßenabschnitten treten häufig gesundheitsschädliche Lärmbelastungen auf. Diese sind schnellstmöglich und konsequent zu beseitigen. In den Wohngebieten sollten die Leitlinien zum Umgebungslärm der Weltgesundheitsorganisation (WHO) als langfristige Zielsetzung gelten.

Zu berücksichtigen ist auch die Zielsetzung des Klimaanpassungskonzepts von Düsseldorf, Frei- und Grünflächen zu erhalten, die neben ihrer Funktion als wichtiger Naherholungs- und Aufenthaltsraum auch wichtige naturräumliche Funktionen, zum Beispiel als Senken oder Frischluftschneisen, erfüllen. In diesem Zusammenhang müssen auch Straßenräume zunehmend eine verbindende Funktion im Grün- und Erholungsflächenetz einnehmen und nach Möglichkeit einen hohen Baum- beziehungsweise Grünbestand aufweisen, um den Herausforderungen des Klimawandels begegnen zu können.

Dadurch, dass Düsseldorf eine besondere Verantwortung als Anrainer des Rheins hat, zielt die Stadt zudem auf eine Verringerung der durch die Schifffahrt verursachten Umweltschäden ab. Wasserfahrzeuge, die in Düsseldorf anlegen, sollen dabei ebenfalls umweltschonend unterwegs sein und an den Anlegestellen mit Landstrom versorgt werden.

Energiewende im Verkehr vorantreiben

Verkehrsbedingte Treibhausgasemissionen, wie Kohlenstoffdioxid (CO₂), gilt es, im Sinne des Klimawandels nachhaltig zu senken. Hierbei verpflichtet sich die Stadt, das in der EU vereinbarte Ziel einer Reduktion um 40 Prozent bis 2030 im Vergleich zu 1990 (bis 2050: 80 Prozent) gemeinsam zu erreichen. Dabei muss auch der Verkehr zukünftig seinen Beitrag leisten.

Die ambitionierten Klimaschutz- und Umweltziele sind dabei nicht nur durch eine Verlagerung von Pkw-Fahrten auf den Umweltverbund zu erreichen. Auch im Bereich des notwendigen Kfz-Verkehrs muss ein Umstieg auf emissionsärmere oder -freie Antriebe wie beispielsweise Elektro (E)-Mobilität, Wasserstoff-Technologie und Gasantrieb forciert werden. Mit den bisherigen Zielsetzungen des Masterplans Green-City Mobility von Düsseldorf sollen Fahrzeuge im kommunalen Einsatz beziehungsweise öffentliche Busse und Taxis von kommunalen Tochterunternehmen zukünftig nicht mehr mit konventionellen Dieselmotoren, sondern mit alternativen Antrieben ausgestattet sein. Dazu wird die benötigte Tank- und Ladeinfrastruktur bereitgestellt. Ein Umstieg der Düsseldorfer Wirtschaft auf lokal emissionsfreie Antriebe ist, auch mit der Unterstützung des Bundes und der EU, ebenfalls weiter zu fördern.

Barrieren abbauen, Straßenräume aufwerten

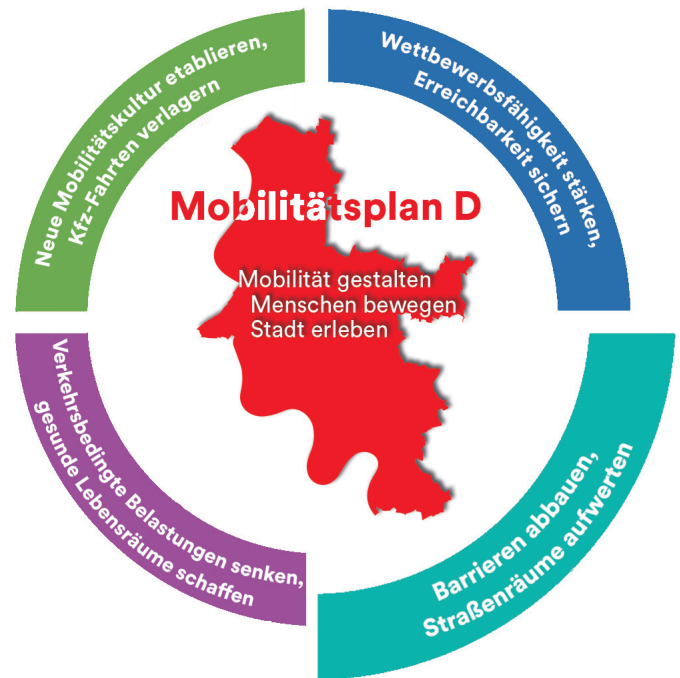
Der öffentliche Raum und somit auch der Verkehrsraum wird von allen Vertreterinnen und Vertretern der Stadtgesellschaft genutzt. Die unterschiedlichen Gruppen haben verschiedene Nutzungsansprüche, die abgewogen und priorisiert werden müssen. Die Nutzungsansprüche von Menschen mit besonderen Mobilitätsbedürfnissen sind (unter anderem bei Planung und Bau) umzusetzen. Die Landeshauptstadt setzt sich daher das Ziel, konsequent Barrieren abzubauen, alle Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer zu schützen sowie lebenswerte und erlebbare Straßenräume mit hoher Aufenthaltsqualität zu schaffen. Angestrebt wird, dass im Verkehrsraum das Miteinander im Vordergrund steht und allen Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern ausreichend Raum gemäß den gängigen Regelwerken zur Verfügung gestellt wird, sodass diese sich sicher im Stadtraum bewegen und aufhalten können.

Verkehrssicherheit und subjektive Sicherheit erhöhen

Die Zielsetzung bei der Verkehrssicherheit in Düsseldorf soll bis 2030 „Vision Zero“ lauten. Ziel ist es also, dass die Anzahl an Unfalltoten möglichst auf null sinkt und auch die Anzahl an Verletzten sich bis 2030 deutlich verringert. Besonders in Räumen, in denen verschiedene Verkehrsträger aufeinandertreffen, gilt es, Gefahrenstellen für alle Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer zu identifizieren und zu entschärfen. Dies gilt besonders dann, wenn Fuß- und Fahrradverkehre betroffen sind. Eine höhere Verkehrssicherheit kann insbesondere durch stadtvträglichere Kfz-Geschwindigkeiten und durch eine Optimierung der Infrastruktur gefördert werden.

Auch die gegenseitige Rücksichtnahme und das Miteinander im Verkehr sollen gestärkt werden. Für bestimmte Personengruppen, wie Kinder und ältere Menschen, oder Räume, beispielsweise Schulumfelder, sollen spezielle Verkehrssicherheitsprogramme aufgelegt werden, welche die jeweiligen Unsicherheiten deutlich mindern.

Weiterhin soll die subjektive Sicherheit für alle Personengruppen erhöht werden. Sogenannte Angsträume oder (zeitweise) gemiedene öffentliche Räume gilt es, städtebaulich und verkehrlich aufzuwerten beziehungsweise erst gar nicht entstehen zu lassen, sodass sie wieder stärker von allen Bevölkerungsgruppen genutzt werden können. Zu allen Zeiten sollen sich alle Menschen in



Düsseldorf möglichst frei und unbeschwert bewegen können.

Gesellschaftliche Teilhabe sichern und Barrierefreiheit ausbauen

Mobil zu sein, ist eine Grundvoraussetzung für gesellschaftliche Teilhabe. Ziel ist es daher, gleichwertige Mobilitätschancen für alle Bevölkerungsgruppen zu schaffen, um die Teilhabe Aller am gesellschaftlichen Leben zu gewährleisten.

Dazu muss die Erreichbarkeit aller Menschen in Düsseldorf mittels verschiedener Verkehrsmittel gewährleistet sein. Gleichzeitig müssen insbesondere die Verkehrsmittel des Umweltverbunds bezahlbar sein und auch Personengruppen mit besonderen Mobilitätsbedürfnissen, wie Kinder, Jugendliche, ältere Menschen oder Alleinerziehende genügend Mobilitätsoptionen bieten, um ihre Mobilitätsansprüche eigenständig zu erfüllen. Dabei ist insbesondere auf bedarfsgerechte, finanziell auf die Nutzergruppen angepasste Tarifstrukturen zu achten. Hierunter fallen auch einkommensschwache Haushalte.

Eine besondere Herausforderung ist dabei die schrittwei-

se Herstellung vollständiger Barrierefreiheit in Düsseldorf und in der Region. Weder der Düsseldorfer ÖPNV noch der öffentliche Raum ist derzeit vollständig barrierefrei erschlossen. Barrieren in diesem Sinne sind nicht allein räumliche Hindernisse, wie Schwellen, Treppen, Bürgersteige oder nicht höhengleiche Einstiege in öffentliche Verkehrsmittel, die besonders Geheingeschränkte oder Personen mit Kinderwagen/Rollator/Gepäck/et cetera einschränken, sondern auch insbesondere akustische, haptische, optische oder sprachliche Barrieren, die seh-, hör- oder motorisch eingeschränkte Personen in ihrer Mobilität beeinträchtigen. Ziel ist es daher, diese Barrieren im Dialog mit Betroffenen konsequent und zügig abzubauen und den öffentlich zugänglichen Raum nach dem Zwei-Sinne Prinzip zu gestalten, sodass eine selbstständige Lebensführung und eine gesellschaftliche Teilhabe für alle Personengruppen gewährleistet ist. Düsseldorf setzt sich zudem dafür ein, dass auch in der Privatwirtschaft im Sinne der Barrierefreiheit Verkehrsmittel nachgerüstet werden, beispielsweise Taxen.

Eine besondere Herausforderung in Düsseldorf besteht durch die hohe Internationalität der Stadt und die dadurch entstehenden sprachlichen Barrieren in den Informationssystemen der Stadt oder im ÖPNV. Ein leicht zugängliches Informationsangebot für Touristen und Geschäftsreisende, aber auch für Zugezogene, kann diese Personengruppen frühzeitig zur Nutzung des Umweltverbands animieren und die Teilhabe am öffentlichen Leben sichern.

Straßenraum zugunsten der Nahmobilität umverteilen und Parken im öffentlichen Raum neu ordnen

Der Verkehrsraum in Düsseldorf ist geprägt von zahlreichen konkurrierenden Raumnutzungsansprüchen. Der größte Anteil der öffentlichen Flächen wird dabei aktuell dem MIV zugestanden. Sowohl im Straßenraum (fließender Kfz-Verkehr) als auch im Seitenraum (ruhender Kfz-Verkehr) ist der Pkw das raumprägende Verkehrsmittel. Andere Verkehrsträger und Raumnutzungen werden dabei häufig an den Rand der Straße in Resträume gedrängt oder besitzen keine zusammenhängenden Verkehrsnetze. Wichtige Funktionen des öffentlichen Raums, wie Aufenthalt, Spiel und Kommunikation, können somit nicht mehr erfüllt werden.

Ziel der Stadt Düsseldorf ist es daher, die Straßenräume hinsichtlich der Nahmobilität zu analysieren und in vielschichtiger Weise neu zu organisieren, um seine Funktion als Aufenthaltsraum zu stärken. Dies erhöht

die Lebensqualität der Anwohnerinnen und Anwohner und stärkt das Miteinander auf den Straßen. Mit den Möglichkeiten zur Neuorganisation gilt es zudem, dem Fuß- und Radverkehr mehr Raum als bisher zuzugestehen und verbindliche Qualitätsstandards gemäß den gängigen Regelwerken sicherzustellen. Insbesondere bei Neuplanungen sollen Straßen dazu von außen nach innen entwickelt werden. Ebenso sind unter Einbindung ortsansässiger Gewerbetreibender zusätzliche verkehrsberuhigte (Geschäfts-)Bereiche anzustreben. So kann mehr Platz für Außengastronomie, für Kommunikations- und Spielbereiche, für neue Radabstellanlagen oder auch für Sharing-Angebote gewonnen werden. Auch der Einzelhandel kann bei einer hohen Straßenraumqualität von besseren Bedingungen für Zufußgehende sowie für Radfahrende profitieren. Mit der Ausweisung von verkehrsberuhigten Räumen können zudem für Kinder attraktive Räume geschaffen werden, die zum Spielen einladen. Diese lebenswerten Straßen bieten das Potenzial, Nachbarschaften aufzuwerten und die Interaktion im öffentlichen Raum zu fördern.

Um zusätzlich Raum für neue Mobilitätsangebote, Nahmobilität und für neue Aufenthaltsqualitäten zu schaffen, soll das Parken im Straßenraum stärker gesteuert und teilraumbezogen optimiert werden. Dabei können besonders in zentral gelegenen Räumen, die gut mit dem ÖPNV angeschlossen sind und die über hohe Potenziale für die Nahmobilität verfügen, Parkflächen zugunsten von erlebbaren Aufenthaltsräumen und den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes umgestaltet werden. Der Parkbedarf in diesen zentralen Lagen kann besser über Kompensationsangebote, wie zum Beispiel Parkbauten (Parkhäuser und Tiefgaragen) und Quartiersgaragen, anstatt flächenintensiv im Straßenraum abgewickelt werden. Dadurch entstehen bei gleichzeitiger Schaffung von organisiertem Parkraum und einer Erhöhung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum Win-Win-Situationen. Dabei sollte auch das Potenzial privat finanzierter und -betriebener Parkmöglichkeiten erschlossen werden. Entsprechende Leitsysteme sollen Besucherinnen und Besucher zu freien Parkmöglichkeiten führen, um Parksuchverkehr zu vermeiden. Es soll ein flächendeckendes Parkraummanagement für Düsseldorf eingeführt werden. Dies bedeutet eine zeitliche und räumliche Beeinflussung der Parkraumnutzung durch bauliche, organisatorische, digitale und verkehrsrechtliche Maßnahmen, die jeweils die lokalen Bedürfnisse berücksichtigt und so beispielsweise eine Anlieferung von Geschäften sichert. Dadurch soll der Verkehr gesteuert, eine höhere Effizienz erreicht, die Wirtschaftlichkeit und Verträglichkeit des Parkens verbessert sowie der knappe Parkraum im Sinne der Parknutzerguppen sinnvoller geordnet werden. Hier sollen auch Parkflächen integriert statt additiv nutzbar gemacht werden, um den öffentlichen Raum insgesamt und vor allem für die Anliegerschaft zu entlasten.

Evaluationskonzept

Ein Plan ist immer nur so gut, wie er auch umgesetzt werden kann. Daher ist eine Programm-Evaluation sehr bedeutsam. Dieser Evaluationsgedanke soll beim Mobilitätsplan D von Anfang an mitgedacht werden. Das vorliegende Evaluationskonzept baut auf dem bisherigen Zielkonzept auf. Es beinhaltet je Handlungsziel verschiedene Indikatoren, anhand derer Maßnahmen beurteilt und Erfolge der Zielerreichung bemessen werden können.

Für die Indikatoren sind nach Möglichkeit quantifizierte Ist-Werte (derzeitige Situation) und Soll-Werte (anzustrebender Zielzustand für 2030) angegeben. Diese sind unter anderem vor dem Hintergrund eines handhabbaren Ansatzes sowie eines vertretbaren Erhebungsaufwandes ausgewählt worden. Den 10 Handlungszielen sind jeweils mehrere Indikatoren zugeordnet, um möglichst die gesamte Breite der Zielfelder bzw. der Maßnahmenwirkungen analysieren zu können.

Mithilfe des Evaluationskonzepts wird der Umsetzungsstand als auch die Wirkungsbilanz des Mobilitätsplan D fortlaufend überprüft und analysiert. Es liefert wesentliche Erkenntnisse, ob die aufgestellten Ziele durch die in der anschließenden Stufe 2 des Aufstellungsprozesses erarbeiteten Maßnahmen erreicht werden, oder ob gegebenenfalls Bedarf zur Nachsteuerung besteht. Hierzu dienen quantifizierte Messwerte, die den Indikatoren zugeordnet sind.

Das bis hierhin entwickelte Evaluationskonzept ist als ein erster Aufschlag zu verstehen, der fortlaufend auf Passgenauigkeit und Handhabbarkeit überprüft und gegebenenfalls angepasst werden muss. Denn aufgrund veränderter Rahmenbedingungen, neuer technologischer Entwicklungen und Trends kann die Aufnahme weiterer Indikatoren notwendig werden. Außerdem kann es erforderlich werden, einzelne Indikatoren zu verändern oder zu ersetzen, wenn bestimmte Grundlagendaten oder Messwerte nicht oder nur mit großem Aufwand gewonnen werden können.

Die Evaluation anhand des Evaluationskonzepts erfolgt periodisch in Berichten und sollten alle 5 Jahre erfolgen. Auf diese Weise könnte auf die im 5-Jahres-Rhythmus stattfindende SrV-Haushaltsbefragung aufgebaut werden.

Die nachfolgende Tabelle zeigt die Indikatoren jeweils nach den 10 Handlungszielen.

Ziel	Indikator	Erhebungsart / Datenquelle	Erhebungszyklus	IST-Wert	SOLL-Wert 2030	Anmerkungen und z.T. Referenzwerte
ÖPNV, Fuß- und Fahrradverkehre vorrangig ausbauen und fördern	Anteil des Umweltverbundes am Modal Split	Haushaltsbefragung (z. B. SrV)	alle 4-5 Jahre	IST-Werte 2013: Umweltverbund: 59 % <i>davon</i> Fuß: 29 % Fahrrad: 12 % ÖV: 18 % MIV: 41 % <i>davon</i> Fahrer: 32 % Mitfahrer: 9 %	Modal Split der Düsseldorfer Bürgerschaft: Umweltverbund: 70 % MIV: 30%	Referenzwerte Umweltverbundanteile: Köln bis 2025: 67% (ca. + 7 %-Punkte in 10 Jahren) Dortmund bis 2030: 67% (ca. + 14 %-Punkte in 12 Jahren) Wien bis 2025: 80% (ca. + 7 %-Punkte in 10 Jahren) Zusätzlich sinnvoll ist eine Auswertung des Modal Split nach Verkehrsleistung <u>Meilenstein 2025</u> Umweltverbund: 67% MIV: 33% <i>davon:</i> Fahrer: 26% Mitfahrer: 7%
	Zählraten des Kfz-Aufkommens im Netz	Dauerzählstellen an strategischen Stellen / Zählraten	jährlich	Daten an mehreren Kordonringen/Stellen vorhanden	Senkung der KFZ-Zahlen: Innenstadtring: - 20 % Riegelviereck: - 20 % Fernring: 0 %	
	Zählraten im Radverkehr	Dauerzählstellen für den Radverkehr	jährlich	Daten an zentralen Radwegeverbindungen vorhanden	Steigerung des Radverkehrsaufkommens: 120 %	

Ziel	Indikator	Erhebungsart /Datenquelle	Erhebungszyklus	IST-Wert		SOLL-Wert 2030		Anmerkungen und z.T. Referenzwerte
	Fahrgastzahlen im kommunalen ÖPNV, Entwicklung der Platz-Kilometer und Anteil der Düsseldorfer Zeitkartenbesitzenden	Daten der Rheinbahn	jährlich	Fahrgastzahlen (2017): Platz-km (2017): Düsseldorfer mit Zeitkarte für den ÖV:	225 Mio. 6.233 Mio. 39%	Fahrgastzahlen: Platz-km: Düsseldorfer mit Zeitkarte für den ÖV:	263 Mio. (+17%) 8.410 Mio. 50%	<u>Fahrgastzahlen in Wien:</u> + 20% (2007-2017) <u>Rheinbahn:</u> Anstieg Fahrgastzahlen seit 2009 um 5%, Anstieg Platz-km seit 2009 um 12%
	Pkw-Dichte der Düsseldorfer Einwohnerinnen und Einwohner	Amt für Statistik/KBA	jährlich	ca. 480 PKW je 1.000 EW		Reduzierung der Pkw-Dichte:	- 5%	
Inter- und Multimodalität fördern, Sharing-Angebote ausweiten	Anzahl der Bike-Sharing auf Stadtbezirksebene (ggf. durch weitere Sharing-Angebote (Roller) zu ergänzen)	Daten der Anbieter	ca. alle 2 Jahre	Bike-Sharing-Räder/1.000 EW (gesamstädtisch): Vorw. Konzentration auf die Stadtbezirke 1-3	3,52	Bike-Sharing-Räder/1.000 EW (gesamstädtisch): Verteilung auf alle Stadtbezirke	10	Frankfurt: 8,77
	Anzahl von Stellplätzen und Auslastungsgrad von P+R Stellplätzen im Stadtgebiet und im Umland	Amt für Verkehrsmanagement, Deutsche Bahn, Rheinbahn (teilweise zu erheben/ anzufragen)	jährlich	Düsseldorf: (NVP 2017) Region:	13 Anlagen mit 1.803 Stellplätzen Daten anzufragen bzw. Auslastung zu erheben	Steigerung der Stellplatzzahlen für P+R Erhöhung der Auslastung; Werktags:	60 - 90%	
	Anzahl von B+R-Anlagen im Stadtgebiet, sowie Qualität	Amt für Verkehrsmanagement, Rheinbahn, Test der B+R Anlagen anhand von Qualitätskriterien (Bsp.: ADAC Test 2017)	ca. alle 2 Jahre	Daten zu B+R Anlagen Gute Anlagen laut ADAC Test: 3 von 10		Steigerung der Anzahl von B+R Stellplätze gut bis sehr gut bewertete Anlagen, die die Qualitätskriterien erfüllen	> 90%	

Ziel	Indikator	Erhebungsart /Datenquelle	Erhebungszyklus	IST-Wert		SOLL-Wert 2030		Anmerkungen und z.T. Referenzwerte	
	Anzahl Mobilstationen	Amt für Verkehrsmanagement, Rheinbahn, Stadtwerke, Eigene Erhebung	alle 2 Jahre	Es gibt noch keine Mobilstationen im Stadtgebiet		an SPNV-Halten	> 90 %		
						an großen Verkehrserzeuger	100 %		
						in Innenstadtbezirken 1-3	> 1		
						in Stadtbezirken 4-10	≥ 1		
	Anzahl Nutzer einer übergreifenden Mobilitätsplattform	/	/	/		/		Befindet sich in der Entwicklung/ wird vervollständigt	
Chancen der Digitalisierung für die Verkehrswege nutzen	Zahl der gebuchten Handytickets	Rheinbahn	jährlich	/		Anteil der Tickets die per Handy oder Online erworben werden:	> 66 %	Online-/ Handytickets bei der Bahn:	45 %
								davon: Handytickets:	28 Mio. (rund)
								Onlinetickets:	42 Mio. (rund)
	Erreichbarkeit der Innenstadt und anderer Ziele mit allen Verkehrsmitteln (Zahl der Einwohner, die die Innenstadt innerhalb von 20/30 min. mit ÖPNV/MIV/Rad erreichen können)	Verkehrsmodell mit VISUM/GIS – eigene Berechnung	alle 4-5 Jahre	Daten zu ermitteln		Steigerung der Erreichbarkeit mit ÖPNV/Rad erhöhen, z. B.:			
						Erhöhung der Erreichbarkeit der Innenstadt aus allen Stadtbezirken mit dem ÖV:	i. Mittel um 10 %		
	An den Verkehrsrechner angeschlossene Lichtsignalanlagen (LSA)	Amt für Verkehrsmanagement	jährlich	Anteil der LSA	90 %	Anteil der LSA	100 %		

Ziel	Indikator	Erhebungsart /Datenquelle	Erhebungszyklus	IST-Wert	SOLL-Wert 2030	Anmerkungen und z.T. Referenzwerte																		
Stadt- und umweltverträgliche Erreichbarkeit regional und überregional verbessern	Reisezeitverhältnisse ÖV/MIV, Rad/MIV (in seiner Gesamtheit als Start-Ziel Wegekette ausgehend von festgelegten Punkten (z. B. Ortsteilzentren))	GIS, Berechnung anhand elektronischer Fahrplan- und Routenplaner	alle 4-5 Jahre	Daten an einem durchschnittlichen Werktag im belasteten Verkehrsnetz zu ermitteln	Reisezeitverhältnisse in Relation zum Pkw im belasteten Netz (z. B. donnerstags, 17 Uhr) <table border="0" style="margin-left: 20px;"> <tr> <td>Stadtbezirk 1-3</td> <td></td> </tr> <tr> <td> Rad:</td> <td>< 1,0</td> </tr> <tr> <td> ÖPNV:</td> <td>< 0,8</td> </tr> <tr> <td>Angrenzende Stadtteile zu Stadtbezirken 1-3</td> <td></td> </tr> <tr> <td> Rad:</td> <td>< 1,25</td> </tr> <tr> <td> ÖPNV:</td> <td>< 1,0</td> </tr> <tr> <td>Restl. Stadtteile</td> <td></td> </tr> <tr> <td> Rad:</td> <td>< 1,5</td> </tr> <tr> <td> ÖPNV:</td> <td>< 1,0</td> </tr> </table>	Stadtbezirk 1-3		Rad:	< 1,0	ÖPNV:	< 0,8	Angrenzende Stadtteile zu Stadtbezirken 1-3		Rad:	< 1,25	ÖPNV:	< 1,0	Restl. Stadtteile		Rad:	< 1,5	ÖPNV:	< 1,0	Es bietet sich an für jeden Stadtteil mehrere Relationen festzulegen. Jede Relation sollte einen einzelnen Zielwert für 2030 bekommen. Die Soll-Werte sind als Mittelwerte anzusehen
	Stadtbezirk 1-3																							
	Rad:	< 1,0																						
	ÖPNV:	< 0,8																						
Angrenzende Stadtteile zu Stadtbezirken 1-3																								
Rad:	< 1,25																							
ÖPNV:	< 1,0																							
Restl. Stadtteile																								
Rad:	< 1,5																							
ÖPNV:	< 1,0																							
Modal Split des Verkehrs von/nach Düsseldorf aus der Region	Haushaltsbefragung (ggf. Befragungen in Unternehmen) z. B. SrV 2013 (Region Kreis NE, Kreis ME)	alle 4-5 Jahre	Modal Split des Verkehrs von/nach Düsseldorf aus der Region:	<table border="0" style="margin-left: 20px;"> <tr> <td>MIV:</td> <td>71 %</td> <td>MIV:</td> <td>60 %</td> </tr> <tr> <td>ÖPNV:</td> <td>24 %</td> <td>Umweltverbund:</td> <td>40 %</td> </tr> <tr> <td>Rad/Fuß:</td> <td>5 %</td> <td></td> <td></td> </tr> </table>	MIV:	71 %	MIV:	60 %	ÖPNV:	24 %	Umweltverbund:	40 %	Rad/Fuß:	5 %										
MIV:	71 %	MIV:	60 %																					
ÖPNV:	24 %	Umweltverbund:	40 %																					
Rad/Fuß:	5 %																							
Pünktlichkeit im ÖPNV	Rheinbahn, bereits erhoben	jährlich	Pünktlichkeitskennzahlen 1. Halbjahr 2018:	<table border="0" style="margin-left: 20px;"> <tr> <td>Stadtbahn:</td> <td>78 - 81 %</td> <td>Stadtbahn:</td> <td>> 90 %</td> </tr> <tr> <td>Straßenbahn:</td> <td>81 - 84 %</td> <td>Straßenbahn:</td> <td>> 90 %</td> </tr> <tr> <td>Busse:</td> <td>73 - 76 %</td> <td>Busse:</td> <td>> 85 %</td> </tr> </table>	Stadtbahn:	78 - 81 %	Stadtbahn:	> 90 %	Straßenbahn:	81 - 84 %	Straßenbahn:	> 90 %	Busse:	73 - 76 %	Busse:	> 85 %								
Stadtbahn:	78 - 81 %	Stadtbahn:	> 90 %																					
Straßenbahn:	81 - 84 %	Straßenbahn:	> 90 %																					
Busse:	73 - 76 %	Busse:	> 85 %																					
Anteil emissionsfreier Güter- und Lieferfahrzeuge (getrennt nach Lieferwagen, Schwerlastverkehr > 3,5t, etc.)	KBA	jährlich	Daten sind anzufragen	50 % emissionsfreie Fahrzeuge über 3,5t	betrifft in Düsseldorf gemeldete Fahrzeuge																			

Ziel	Indikator	Erhebungsart /Datenquelle	Erhebungszyklus	IST-Wert	SOLL-Wert 2030	Anmerkungen und z.T. Referenzwerte									
Effizienten und umweltschonenden Wirtschaftsverkehr fördern	Anteil des Einsatzes von Lastenrädern oder emissionsfreier Kleinstfahrzeuge (Street-scooter, Roboter etc.) auf der letzten Meile	z. B. Daten der KEP-Unternehmen	jährlich	Daten sind anzufragen	Steigerung des Anteils auf > 50 %										
	Anzahl der Lärmbetroffenen in der Stadt	Lärmaktionsplanung	ca. alle 4-5 Jahre	Lärmbetroffene (nachts > 55 dB(A)) durch: <table border="1" style="margin-left: 20px;"> <tr> <td>Straßenverkehr</td> <td>68.000</td> </tr> <tr> <td>Schienerverkehr</td> <td>29.000</td> </tr> <tr> <td>Straßen-/ Stadtbahnverkehr</td> <td>25.000</td> </tr> <tr> <td>Flugverkehr</td> <td>1.100</td> </tr> </table>	Straßenverkehr	68.000	Schienerverkehr	29.000	Straßen-/ Stadtbahnverkehr	25.000	Flugverkehr	1.100	Reduzierung der Zahl der Lärmbetroffenen durch: <table border="1" style="margin-left: 20px;"> <tr> <td>Straßenverkehr</td> <td>um 50 %</td> </tr> </table>	Straßenverkehr	um 50 %
Straßenverkehr	68.000														
Schienerverkehr	29.000														
Straßen-/ Stadtbahnverkehr	25.000														
Flugverkehr	1.100														
Straßenverkehr	um 50 %														
Lärm- und Luftschadstoffbelastungen senken	Entwicklung der Luftschadstoffimmissionen an den acht gemessenen und berechneten Hotspots	Berechnungen mittels Simulationsprogramm IM-MISluft für NO ₂ Sowie Prognose-Berechnungen des LANUV im LRP	jährlich	Vorliegende Straßenabschnitte für die NO ₂ -Grenzwertwertüberschreitungen berechnet wurden <table border="1" style="margin-left: 20px;"> <tr> <td>2017</td> <td>12,1 km (Gesamtlänge)</td> </tr> </table>	2017	12,1 km (Gesamtlänge)	Straßenabschnitte mit berechneten NO ₂ -Grenzwertüberschreitungen <table border="1" style="margin-left: 20px;"> <tr> <td>2024</td> <td>≤ 0 km</td> </tr> </table>	2024	≤ 0 km	Bei künftiger gesetzlicher Anpassung der Grenzwerte sind auch diese einzuhalten bzw. zu unterschreiten. Der Indikator ist entsprechend neu zu fassen.					
	2017	12,1 km (Gesamtlänge)													
2024	≤ 0 km														
Verkehrsbedingte CO ₂ -Emissionen pro Kopf	Verkehrsmodellberechnungen, Klimaschutzkonzept	ca. alle 2 Jahre	Verkehrsbedingte CO ₂ -Emissionen	ca. 1,1 Mio. von 4,8 Mio. Tonnen	Senkung der verkehrsbedingten CO ₂ -Emissionen <table border="1" style="margin-left: 20px;"> <tr> <td>bis 2030 (ggb. 1990)</td> <td>~ 40 %</td> </tr> <tr> <td>bis 2050</td> <td>80-95 %</td> </tr> </table>	bis 2030 (ggb. 1990)	~ 40 %	bis 2050	80-95 %	EU-weite Reduktionsziele aus Klimaschutzabkommen der UN-Klimakonferenz in Paris (seit 04.11.2016 in Kraft)					
bis 2030 (ggb. 1990)	~ 40 %														
bis 2050	80-95 %														

Ziel	Indikator	Erhebungsart /Datenquelle	Erhebungszyklus	IST-Wert	SOLL-Wert 2030	Anmerkungen und z.T. Referenzwerte
Energiewende im Verkehr vorantreiben	Kfz-Zulassungen nach Schadstoffklassen sowie Antriebsarten	KBA-Statistik	jährlich	352.000 Kfz (davon 308.000 Pkw) bis einschl. EURO 4: 130.877 EURO 5: 78.259 EURO 6: 90.912 alternative Antriebe: derzeit 1,7% aller Kfz Gas: 3.482 Hybrid: 2.179 Elektro: 404	EURO 6: 5% <i>darunter</i> weniger Pkw alternative Antriebe: 20% der Pkw (ca. 71.000)	Ziel des Bundes: 6 Mio. E-Fahrzeuge bis 2030 (entspricht ca. 13%) Shell-Studie: 2040 sind 6-13% der Neuzulassungen E-Kfz und bis zu 7% Brennstoffzellen-Kfz
	Verfügbarkeit von Ladestationen bzw. Tankstellen für Elektro- bzw. Wasserstoffantriebe: Verhältnis E-Fahrzeuge pro Ladestationen bzw. Wasserstoff-Fahrzeuge pro Tankstelle	KBA, Daten über Ladestationen/ Tankstellen vorhanden	ca. alle 2 Jahre	öffentliche zugängliche Ladesäulen: ca. 300 Wasserstoff-Tankstelle: 1 2019: Eröffnung Zweiter <u>Verhältnis:</u> 1 Ladepunkt je ca. 4 E/Hybrid-Fahrzeuge 1 Wasserstofftankstelle je 4 Brennstoffzellen-Fahrzeuge	Erreichung und Beibehaltung eines Verhältnisses von: min. 1 öffentl. Ladepunkt je 50 gemeldeter E-Fahrzeuge <u>Entspricht 2030:</u> öffentliche Ladepunkte: ~ 900 <i>davon</i> E-Kfz-Anteil: 13% Kfz-Zulassungszahlen: Stagnation	in Anlehnung an EU-Richtlinie 2014/94/EU über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe; Wasserstofftankstellen sind entsprechend der Marktentwicklung des Antriebs in angemessener Anzahl vorzuhalten (BMVI-Ziel: 1000 Tankstellen D-weit bis 2030)
	Anteil der Kinder, die zu Fuß, mit dem Rad oder mit dem ÖPNV zur Schule kommen	Daten aus Haushaltsbefragung (SrV), ggf. zusätzliche Erhebungen an Schulen	alle 4-5 Jahre	Daten liegen ggf. vor bzw. werden ggf. aktuell (neu) erhoben	kontinuierliche Steigerung des Anteils des Umweltverbunds an den Schulwegen	ggf. auch Freizeit- und sonstige Wege einbeziehen

Ziel	Indikator	Erhebungsart /Datenquelle	Erhebungszyklus	IST-Wert	SOLL-Wert 2030	Anmerkungen und z.T. Referenzwerte								
Gesellschaftliche Teilhabe sichern und Barrierefreiheit ausbauen	Anteil barrierefrei zugänglicher und ausgestatteter Haltestellen und Fahrzeuge im ÖPNV	Rheinbahn / Amt für Verkehrsmanagement	jährlich	Daten der Fahrzeuge, die den jeweiligen Standards zur Barrierefreiheit entsprechen liegen bei Rheinbahn vor. Anteil barrierefreier Haltestellen laut NVP 2017: <table border="1" style="margin-left: 20px;"> <tr> <td>Bahnhaltestellen (128/335):</td> <td>38 %</td> </tr> <tr> <td>Bushaltestellen (493/1117):</td> <td>45 %</td> </tr> </table>	Bahnhaltestellen (128/335):	38 %	Bushaltestellen (493/1117):	45 %	Fahrzeuge, die den jeweiligen Standards zur Barrierefreiheit entsprechen (in Abst. mit den Fachverbänden) = 100 % Anteil barrierefreier Haltestellen: <table border="1" style="margin-left: 20px;"> <tr> <td>Bahnhaltestellen:</td> <td>100 %</td> </tr> <tr> <td>Bushaltestellen :</td> <td>100 %</td> </tr> </table>	Bahnhaltestellen:	100 %	Bushaltestellen :	100 %	entspricht dem Ansatz des NVP 2017 § 8 Abs. 3 PBefG
	Bahnhaltestellen (128/335):	38 %												
Bushaltestellen (493/1117):	45 %													
Bahnhaltestellen:	100 %													
Bushaltestellen :	100 %													
Zufriedenheitsindikator: Barrierefreiheit im öffentlichen Raum	eigene Erhebung (Verbände und Betroffene, insb. Beirat für Menschen mit Behinderungen): Befragungen zur Zufriedenheit; u.a. Erreichbarkeit der Innenstadt und anderer öffentlicher Orte, Ausstattung des öffentlichen Raumes, Einhaltung von Qualitätsstandards	ca. alle 2-3 Jahre	zu erheben	alle Haupttrouten des Fußverkehrs sind barrierefrei nach dem 2-Sinne-Prinzip Hohe Zufriedenheitswerte	sollte im Rahmen eines Teilkonzepts weiter ausgearbeitet werden									
Verkehrssicherheit und subjektive Sicherheit erhöhen	Getötete und Verletzte nach Verkehrsmittel und Personengruppen	Daten der Polizei	jährlich	10 Tote und 358 Schwerverletzte/Jahr	Reduktion der: <table border="1" style="margin-left: 20px;"> <tr> <td>Toten:</td> <td>100 %</td> </tr> <tr> <td>Schwerverletzten:</td> <td>~ 10 % pro Jahr</td> </tr> <tr> <td>Entspricht Reduktionswert bis 2030 von:</td> <td>70%</td> </tr> </table>	Toten:	100 %	Schwerverletzten:	~ 10 % pro Jahr	Entspricht Reduktionswert bis 2030 von:	70%	übergeordnete Zielsetzung „Vision Zero“ z. B. des Deutschen Verkehrssicherheitsrats		
Toten:	100 %													
Schwerverletzten:	~ 10 % pro Jahr													
Entspricht Reduktionswert bis 2030 von:	70%													

Ziel	Indikator	Erhebungsart / Datenquelle	Erhebungszyklus	IST-Wert		SOLL-Wert 2030	Anmerkungen und z.T. Referenzwerte
	Anteil des Straßennetzes, das über eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von ≤ 30 km/h verfügt	Amt für Verkehrsmanagement / GIS	alle 2-3 Jahre	Daten sind auszuwerten		Erhöhung des Anteils des Straßennetzes, das über eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von ≤ 30 km/h verfügt	Darf der ÖPNV-Beschleunigung nicht entgegenwirken
Straßenraum zugunsten der Nahmobilität umverteilen und Parken im öffentlichen Raum neu ordnen	Anteil bewirtschafteter Parkflächen im öffentlichen Raum	Amt für Verkehrsmanagement, Erhebungen	ca. alle 2 Jahre	Stadtbezirke 1-4/6:	zw. 5-70%	Steigerung des Anteils in allen Stadtbezirken	
				Stadtbezirke 5, 7-10 (in Stadtteilzentren):	0-5 %		
	Anzahl der Parkstände im Straßenraum im Vergleich zu denen in Parkbauten	Amt für Verkehrsmanagement, Erhebungen, ggf. GIS	alle 2-3 Jahre	Daten sind noch zu erheben		Verschiebung des Verhältnisses von Parkständen im Straßenraum zugunsten von Parkständen in Parkbauten oder Sharing-Angeboten	ggf. Unterteilung nach Raumtypen
	Entwicklung der Parkgebühren im Vergleich zu ÖPNV-Fahrpreisen	Amt für Verkehrsmanagement, VRR	jährlich bzw. alle 2-3 Jahre	Ausgangswert 2019		Anstieg der Parkgebühren in mindestens demselben Umfang wie die Fahrpreise im ÖPNV (Parkzonenabhängig)	
	Anteile der Geh-, Aufenthalts- und Radverkehrsflächen im Seitenraum	bei Neu- und Umbauprojekten zu berücksichtigen	alle 4-5 Jahre	/		Richtlinien und Vorgaben anerkannter Regelwerke insb. der FGSV (RASt 06, ESG etc.) sind einzuhalten	
Anzahl Bäume im öffentlichen Straßenraum von Düsseldorf	Garten-, Friedhofs- und Forstamt	alle 2-3 Jahre	ca. 65.000 Bäume		500 zusätzliche Bäume im Straßenraum	Fortführung des 1.000-Bäume-Programms, Berücksichtigung auch von Fassadenbegrünung	

Anlage 3



Foto: Land NRW / R. Sondermann

11. Juni 2019

Land fördert Kommunen: 9,5 Millionen Euro für vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement

Minister Wüst: Die Zukunft der Mobilität liegt in der Digitalisierung und Vernetzung vor Ort

Die Richtlinie für das Förderprogramm der Landesregierung für vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement ist in Kraft getreten. Kommunen können ab sofort Anträge auf Förderung einreichen.

Verkehr, Mobilitätsmanagement

Das Ministerium für Verkehr teilt mit:

Die Richtlinie für das Förderprogramm der Landesregierung für vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement ist in Kraft getreten. Kommunen können ab sofort Anträge auf Förderung einreichen.

Verkehrsminister Hendrik Wüst sagte dazu: „Die Zukunft der Mobilität liegt in der Digitalisierung und Vernetzung vor Ort. Wir unterstützen die Kommunen mit unserem Förderprogramm, diese Chancen zu ergreifen, damit die Menschen besser vorankommen.“

Die neue Richtlinie für vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement umfasst

Förderungen in vier Bereichen:

1. Mobilstationen und ergänzende Infrastrukturen

In diesem Bereich ermöglicht die neue Richtlinie die Förderung

- von Mobilstationen (auch in Quartieren ohne Verknüpfung mit dem ÖPNV)
- der Erweiterung von Mobilstationen um ergänzende Mobilitätsangebote wie zum Beispiel **Carsharing**-Stellplätze oder Abstellmöglichkeiten für Elektrokleinstfahrzeuge
- von Kauf und Herstellung von Flächen für ergänzende Angebote
- der Aufwertung von Stationen und die Erhöhung der Aufenthaltsqualität.

Mobilstationen sind ein wichtiger Baustein für die Vernetzung unterschiedlicher Mobilitätsangebote. Hier setzen Mobilstationen als Übergangspunkte für die lückenlose Verbindung von Auto, „Bike-Sharing“ mit „Car-Sharing“, Bus und Bahn an und ermöglichen ein komfortables Umsteigen.

2. Maßnahmen zur Digitalisierung

Eine weitere Möglichkeit zur Förderung besteht insbesondere für digitale Informations-, Buchungs- und Zahlungssysteme (auch als App-Lösungen), sowie das Schaffen von Schnittstellen zu bestehenden Systemen. Gefördert werden außerdem Systeme zur Erfassung der Parkraumbelastung. Ergänzend ist die Förderung der Erhebung von Daten für Mobilitätsangebote möglich.

3. Mobilitätskonzepte und Studien

Die Förderung von Mobilitätskonzepten für die Vernetzung von Verkehrsmitteln ist ein weiterer Schwerpunkt der Richtlinie. Ziel der Konzepte soll die Definition von Modellvorhaben mit einer konkreten Zeit- und Kostenplanung sein. Die Richtlinie sieht vor, insbesondere regionale und interkommunale Zusammenarbeit zu fördern. Hintergrund dieser Schwerpunktsetzung ist die Einschätzung, dass verkehrliche Probleme nur in Stadt-Umland-Zusammenhängen gelöst werden können. Förderfähig sind Konzepte sowohl für den Personen- als auch für den innerstädtischen Güterverkehr. Auch Nutzerstudien und Forschungsvorhaben zu Zukunftsfragen der Mobilität werden gefördert.

Beispiel für ein innerstädtisches Güterverkehrskonzept sind sogenannte City Hubs. Die Hubs funktionieren in der Lieferkette als Zwischenstationen.

Lieferanten können Waren von dort sozusagen auf der „letzten Meile“ zum Kunden mit kleineren Lieferfahrzeugen wie Lastenfahrrädern transportieren. Die Landesregierung fördert bereits aktuell eine Studie zur Umsetzbarkeit und Wirtschaftlichkeit von City Hubs in Krefeld, Neuss und Mönchengladbach.

4. Maßnahmen des Mobilitätsmanagements

Ein weiterer Bereich der neuen Richtlinie umfasst Beratungen für Maßnahmen des Mobilitätsmanagements. Ziel dieser Maßnahmen ist es, Einfluss auf das Mobilitätsverhalten bestimmter Zielgruppen wie Neubürger, Schüler oder Angestellte in Betrieben zu nehmen. Im schulischen Mobilitätsmanagement liegt ein Schwerpunkt auf Maßnahmen, die den Schulweg für Kinder attraktiver machen. Eine sichere Infrastruktur, die Einrichtung von Elternhaltestellen oder die Beteiligung von Kindern bei der Schulweggestaltung können dazu beitragen.

Hintergrund

Die Richtlinie zur Förderung der vernetzten Mobilität und des Mobilitätsmanagements wurde am Freitag, 24. Mai 2019 im Ministerialblatt NRW veröffentlicht. Seit 01. Juni ist sie in Kraft.

Zuwendungsempfänger sind Kreise, Städte und Gemeinden sowie Gemeindeverbände und sonstige Zusammenschlüsse und Körperschaften des öffentlichen Rechts. Der Fördersatz beträgt bis zu 80 Prozent. Insgesamt stehen Fördermittel in Höhe von 9,5 Millionen Euro bereit.

Nicht förderfähig sind reine ÖPNV-Maßnahmen, Straßen- und Radwegebau sowie rein städtebauliche Maßnahmen – hierfür existieren andere Förderzugänge des Landes.

Die Förderrichtlinie finden Sie im **Ministerialblatt**.