



VEP –
Verkehrsentwicklungsplan
Landeshauptstadt Düsseldorf
Teil 1:
Aufgabenstellung
und Analyse



Mehrteilige Schriftenreihe zur Dokumentation des Planungsprozesses



Satellitenaufnahme von Düsseldorf mit den einzelnen Stadtbezirken, Legende siehe Seite 25. Der Bezirk 10 liegt außerhalb der Aufnahme.





Inhaltsverzeichnis

1. Was ist ein Verkehrsentwicklungsplan (VEP)?

- 1.1 Die inhaltliche Vorgehensweise bei der Erstellung des VEP
- 1.2 Die zeitliche Vorgehensweise bei der Erstellung des VEP

2. Ergebnisse der Analyse

- 2.1 Strukturen des Verkehrs in Düsseldorf
- 2.2 Die Verkehrsnetze und ihre Belastungen, Erreichbarkeitsanalysen
- 2.3 Mobilitätsverhalten und Mobilitätsansprüche unterschiedlicher Personengruppen
- 2.4 Straßenräumliche Analyse
Verträglichkeit, Sicherheit, Umwelt
- 2.5 Parken in der Stadt
- 2.6 Der Wirtschaftsverkehr
- 2.7 Zusammenfassung

3. Weiteres Vorgehen beim VEP Düsseldorf Glossar mit Fachtermini

4. Ihre Meinung

Impressum





Mit Weitblick in die Zukunft

Schon heute für den Verkehrsbedarf von morgen planen

Der Verkehrsentwicklungsplan – kurz VEP genannt – leitet die Bedürfnisse und Anforderungen der Stadt an ihre Verkehrsinfrastruktur (z.B. Straße, Schienennetz, Buslinien) aus der Analyse des heutigen Zustands ab und stellt sie im gesamtstädtischen und regionalen Kontext dar.

Daraus entsteht schließlich der VEP als ein Handlungskonzept, mit dem unerwünschten Entwicklungen gesteuert wird und das Tendenzen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse gezielt unterstützt. Der VEP schafft dadurch einen Rahmen für die zukünftige konkrete Verkehrsplanung.

Der Verkehrsentwicklungsplan befasst sich mit dem Öffentlichen Verkehr, dem Fußgänger- und Radverkehr sowie dem Motorisierten Individualverkehr. Er bezieht auch den Wirtschaftsverkehr von Personen und Gütern mit ein. Dies erfolgt in einer integrierten Betrachtungsweise, um jedem Verkehrsmittel seine Rolle gemäß seiner spezifischen Vorteile zukommen lassen zu können.

Der Verkehrsentwicklungsplan stellt die mittelfristig angestrebte Entwicklung aller Verkehrssysteme im gesamten Stadtgebiet dar und bezieht den regionalen Zusammenhang mit ein. Er trifft auch Aussagen über den „Betrieb“ der Verkehrsinfrastruktur. Hierbei geht es beispielsweise um die Taktzeiten von Bus-, Straßen- und S-Bahnlinien im Öffentlichen Verkehr, die zukünftige Steuerung der Lichtsignalanlagen oder um die Parkraumbewirtschaftung im Kfz-Verkehr. Da das beste Angebot nicht angenommen wird, wenn es bei der Bevölkerung nicht bekannt ist, enthält der fertige Verkehrsentwicklungsplan auch Hinweise zu geeigneten Marketing- und Kommunikationskonzepten für das Verkehrssystem.

Verkehr ist nur selten ein Selbstzweck. Er entsteht aus den Strukturen einer Stadt und deren Region. Verkehr resultiert aus dem Mobilitätsanspruch der Einwohner, durch Arbeitsplätze, durch Ausbildungsangebote und nicht zuletzt durch die wirtschaftlichen Aktivitäten im Produktions- oder Dienstleistungsgewerbe. Die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit einer Stadt hängt dabei im hohen Maße von der Funktionsfähigkeit ihrer Verkehrssysteme ab.

Aufgrund seines gesamtheitlichen Anspruches stellt der Verkehrsentwicklungsplan einen Kompromiss aus den Zielen verschiedener Teilbereiche dar. Dieser Spagat muss u.a. zwischen den Belangen der Bereiche Soziales, Umwelt, Sicherheit, Wirtschaft sowie den Funktionsanforderungen der Verkehrssysteme und der Gestaltung des Stadt- und Straßenraumes stattfinden.

Der Verkehrsentwicklungsplan stellt diese Abhängigkeiten dar und berücksichtigt sie in seinen Konzepten. Er macht aber auch Aussagen darüber, welche zukünftigen Strukturentwicklungen in welchem Maße verkehrlich wünschenswert oder welche problematisch sein könnten. Wegen der Aufgabenfülle kann der VEP nur eine begrenzte Detailtiefe besitzen und damit nur exemplarisch Aussagen über konkrete Planungen oder Lösungsvorschläge für räumlich begrenzte Probleme treffen.

1.1 Die inhaltliche Vorgehensweise bei der Erstellung des VEP

Die Grundlage für die Erarbeitung eines Verkehrsentwicklungsplanes ist die Analyse des aktuellen Verkehrsgeschehens. Diese umfassende Bestandsaufnahme soll sowohl die bestehenden Mängel und Konflikte aufzeigen, als auch die vorhandenen Qualitäten und weiteren Potenziale feststellen.

Dieser eingehenden Analyse schließt sich die Entwicklung von verschiedenen Zukunftsbildern, der so genannten „Szenarien“ an. Sie bilden einen zentralen Bestandteil der Verkehrsentwicklungsplanung, insbesondere dann, wenn die wesentlichen Wechselwirkungen mit der Stadtentwicklung und den Verhaltensweisen im Verkehr angemessen berücksichtigt werden sollen.

Die Grundlage für die Szenarien bildet das Basisszenario zur zukünftigen Entwicklung der Stadt. In diese „Analyse der Zukunft“ fließen alle heute vorhersehbaren Entwicklungen und Änderungen ein, wie z.B. die Entwicklung der Bevölkerungsstruktur oder die Umsetzung schon beschlossener Maßnahmen.

Die Szenarien zeichnen anschließend ein Bild der denkbaren Entwicklungen unter verschiedenen angenommenen Voraussetzungen auf – sie spielen also das „Was-wäre-wenn“ unter verschiedenen Vorzeichen durch. Die so entwickelten Szenarien vermitteln Erkenntnisse darüber, mit welchen verkehrsplanerischen Maßnahmen welche Wirkungen und Ergebnisse erzielt werden können.

Mit Hilfe des städtischen rechnergestützten Verkehrssimulationsmodells können die Auswirkungen jedes Szenarios auf die Verkehrsverflechtungen, das Verkehrsaufkommen, die Verkehrsmittelwahl, die Belastungen in den einzelnen Verkehrssystemen, die straßenräumliche Verträglichkeit sowie qualitative Aussagen zu den Auswirkungen auf die Umweltbedingungen gemacht werden.

So entwickelte Maßnahmen werden zu einem Zielszenario zusammengefügt und die Auswirkungen abgeschätzt.

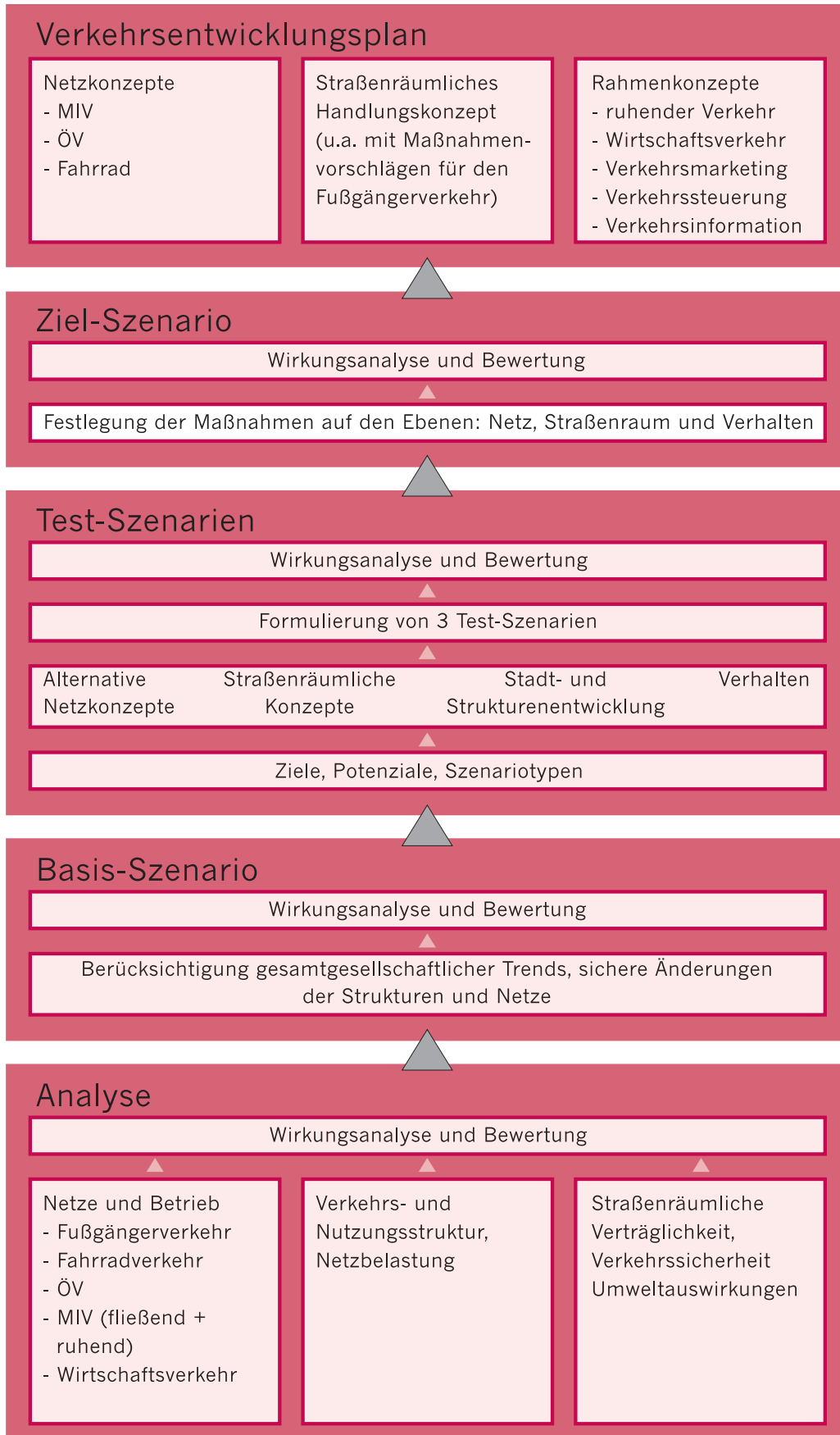
“Verkehrsentwicklungsplanung ist ein komplexer Prozess. Dennoch kann man ihn transparent und nachvollziehbar gestalten. Unser oberstes Ziel ist Konsens über die Grundzüge der zukünftigen Verkehrsregelung in Düsseldorf.”

Dr.-Ing. Reinhold Baier, Gutachter

06
07

Öffentlichkeitsarbeit

Projektgruppe, Arbeitskreis, Diskussionsforum





Zwei Jahre Planung ergeben fünfzehn Jahre Planungssicherheit

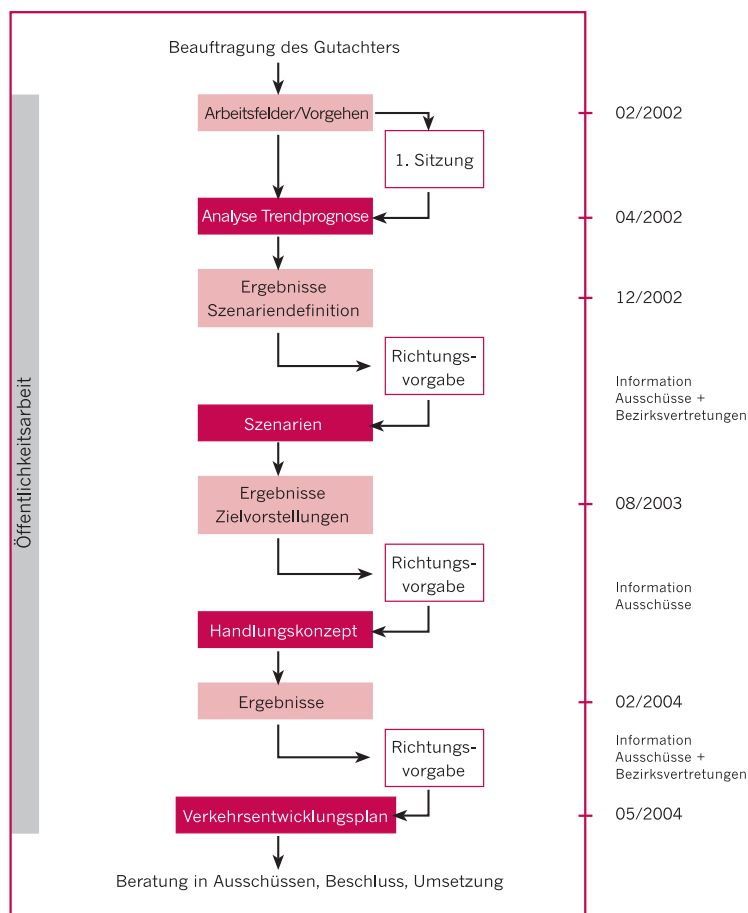
1.2 Die zeitliche Vorgehensweise bei der Erstellung des VEP

Mit dem Beschluss des Rates vom 27.09.2001 zur Erarbeitung eines gesamtstädtischen Verkehrsentwicklungsplanes und der Beauftragung der Gutachter begann die inhaltliche Bearbeitung. Zum Ende des Jahres 2002 wurde die Analyse des Verkehrsgeschehens in Düsseldorf abgeschlossen. Aus den Ergebnissen der Basisprognose werden drei Testszenarien definiert. Ab Sommer 2003 sollen aus den Szenarien und ihren Wirkungsanalysen endgültige Zielvorstellungen entwickelt werden. Die Übersetzung dieser Zielvorstellungen in ein Handlungskonzept erfolgt bis Anfang des Jahres 2004. Ab Mai 2004 soll der fertige Verkehrsentwicklungsplan für die Landeshauptstadt Düsseldorf den politischen Gremien vorgelegt werden.

Er stellt damit die zukünftige Vorgabe für die Verwaltung dar. Die Erarbeitung des VEP wird stufenweise innerhalb der Stadtverwaltung abgestimmt und im sogenannten Diskussionsforum beraten, das sich aus Vertretern der Ratsfraktionen, der Verkehrsunternehmen, der Wirtschafts-, Sozial- und Umweltverbände zusammensetzt. Zusätzlich wird der Erarbeitungsprozess durch die Ratsfraktionen über einen Lenkungskreis begleitet.

Natürlich werden auch die Bürgerinnen und Bürger der Stadt mit gezielter Öffentlichkeitsarbeit zu Inhalt und jeweiligem Sachstand einbezogen.

Arbeitsprozess-Zeitplan-Einbindung



“Bei der Zusammenarbeit sind sich alle Beteiligten bewusst, dass der Arbeitsprozess nur gelingen kann, wenn die verschiedenen Belange und Interessen gehört und gewürdigt werden.”

Prof. Klaus J. Beckmann, Aachen,
Moderator Diskussionsforum VEP

- Lenkungskreis
- Bearbeitung
- Diskussionsforum
- Öffentlichkeitsarbeit



Der Verkehrsstrom nach Düsseldorf

die meisten Pendlerinnen und Pendler kommen mit dem Auto

2.1 Strukturen des Verkehrs in Düsseldorf

Um einen Eindruck von den Verkehrsverhältnissen in Düsseldorf zu erhalten, hilft ein kurzer Blick auf einige Strukturdaten der Stadt. So konzentrieren sich beispielsweise in den zentralen Stadtbezirken 1 und 3 rund 55 Prozent aller Arbeits- und Ausbildungsplätze der Stadt. Allein im Bezirk 1 befinden sich zudem über 40 Prozent der Verkaufsfläche des Handels, weitere 30 Prozent entfallen auf die Bezirke 3 und 9. Aber diese drei zentralen Bezirke sind auch beliebte Wohngebiete: 45 Prozent aller Düsseldorfer leben hier.

Diese Konzentration von Arbeit, Handel, Dienstleistung, Wohnen und – nicht zu vergessen – von Freizeit- und Kulturangeboten erzeugt ein erhebliches Verkehrsaufkommen. So haben 60 Prozent der Zielverkehre in Düsseldorf ihren Endpunkt in den Bezirken 1, 3 und 9. Gleichzeitig haben 45 Prozent aller Quellverkehre ihren Ausgangspunkt in diesen drei Bezirken.

Insgesamt werden rund 2,66 Millionen Wege werktätlich in Düsseldorf zurückgelegt. Knapp 1,7 Millionen von den Düsseldorfer Bürgerinnen und Bürgern sowie knapp 1,0 Millionen Wege von Einpendlern. Von den insgesamt 400.000 Einpendlern kommen 90 Prozent aus einem Umkreis von 50 Kilometern nach Düsseldorf, davon jeweils rund 40.000 aus Neuss und Ratingen und jeweils über 20.000 aus Duisburg, Erkrath und Hilden. Fast jeder zweite Einwohner der angrenzenden Nachbarstädte (ausgenommen Duisburg) fährt täglich mindestens einmal nach Düsseldorf.

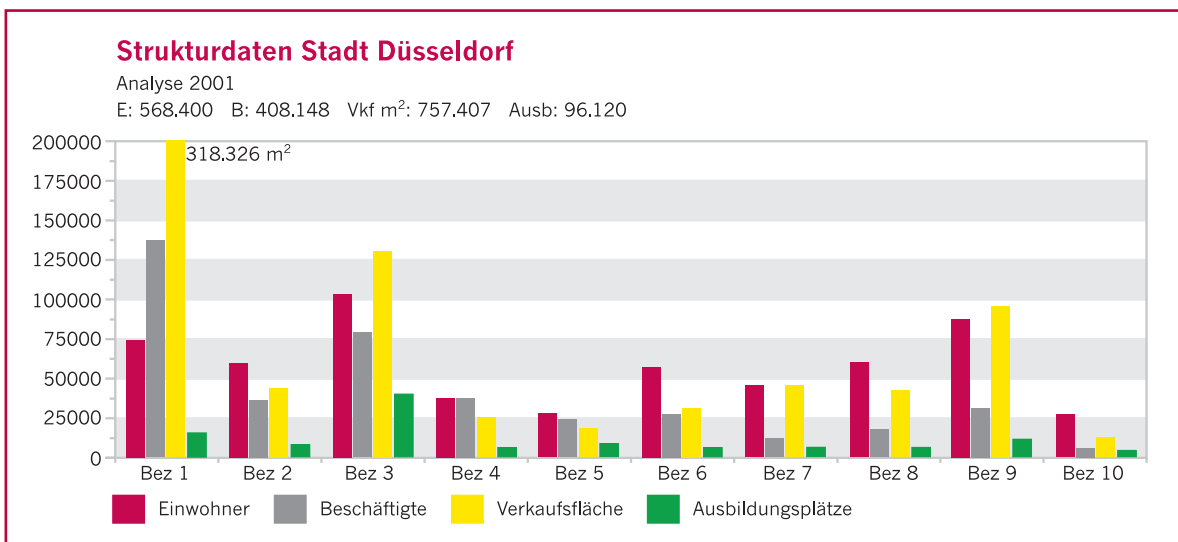
Wenn man sich nun die Zwecke dieser Wege genauer anschaut, fällt auf, dass fast 50 Prozent aller Wege der Einpendler einen beruflich bedingten Reisezweck haben. Bei den Düsseldorfern nimmt der Reisezweck „Beruf“ ein Viertel der Wege in Anspruch, gleichauf mit „Freizeit“, „Besorgen“ und „Ausbildung/Sonstiges“.

Bei der Wahl des Verkehrsmittels, dem so genannten Modal-Split, unterscheiden sich die Düsseldorfer und die Einpendler ebenfalls. Über 75 Prozent aller Einpendler benutzen für ihre Wege den Pkw, aber nur 23 Prozent den Öffentlichen Verkehr – also Busse oder Bahnen. Der Anteil des Öffentlichen Verkehrs schwankt dabei abhängig vom Angebot. So beträgt er entlang der Schienenachsen über 30 Prozent, in den übrigen Gebieten jedoch nur 10 Prozent.

Die Düsseldorfer legen dagegen fast 60 Prozent ihrer Wege im sogenannten „Umweltverbund“ – also mit dem Öffentlichen Verkehr, zu Fuß und mit dem Rad – zurück. Hervorzuheben sind wiederum die zentralen Stadtbezirke 1 und 3. Dort erreicht der Fußwegeanteil bis zu 40 Prozent und der Pkw-Anteil an allen Wegen geht auf 30 Prozent zurück. Ursache hierfür ist neben der hohen Dichte und Vielseitigkeit der vorhandenen Nutzungen die relativ geringe PKW-Verfügbarkeit der dort lebenden Bewohner.

Fazit: Das Verkehrsgeschehen in Düsseldorf wird maßgeblich durch eine große Anzahl von Pendlern geprägt, die ihre Fahrten zum weitaus größten Teil mit dem PKW erledigen.

08
09



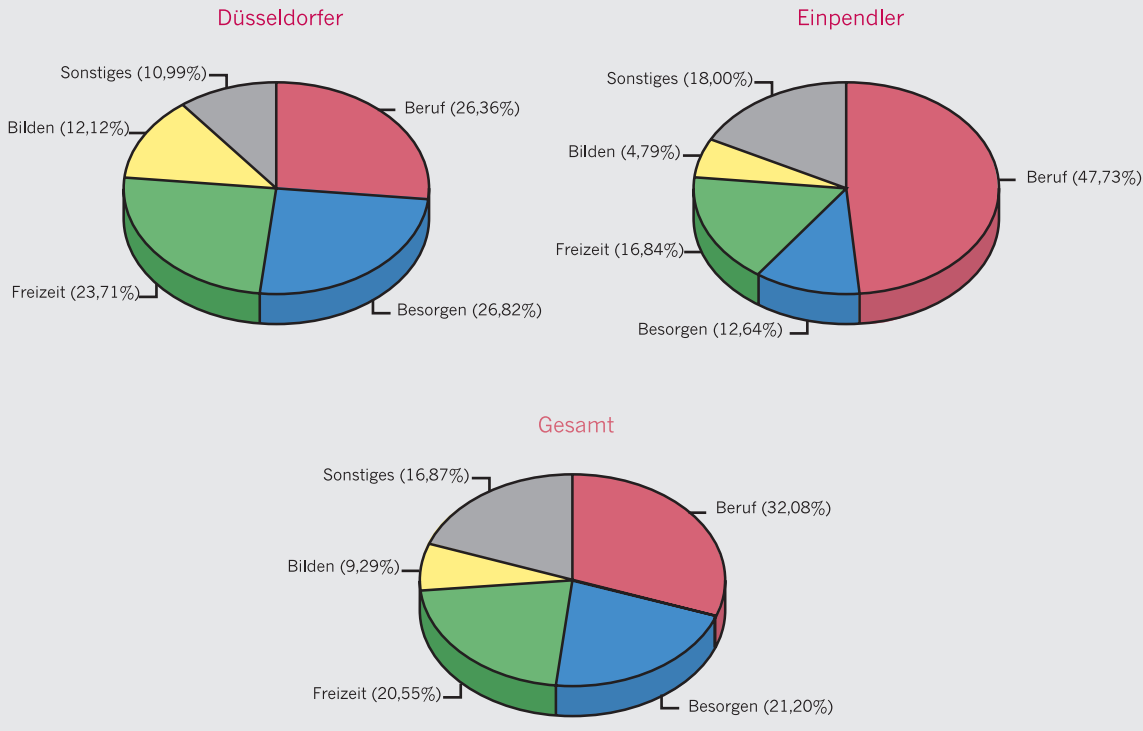
Verarbeitung und Statistik legt neue Pendlerzahlen vor nach Düsseldorf steigt

Die Zahl der Pendler, die von den umliegenden Gemeinden in Düsseldorf einpendeln, ist im Vergleich zum Vorjahr um 14 Prozent auf gut 3000 zugenommen. Von der Entwicklung hin zu mehr Flexibilität und Mobilität, die sich in den wachsenden Pendlerzahlen zeigt, ist in der Region kaum ein Ort ausgenommen. Im Kreis Mettmann haben sich in den meisten Städten die Zahlen von Ein- und Auspendlern gegenüber dem Vorjahr um 11 Prozent erhöht. In Düsseldorf sind die Zahlen um 14 Prozent auf gut 3000 zugenommen.

Die Zahl der Pendler, die von den umliegenden Gemeinden in Düsseldorf einpendeln, ist im Vergleich zum Vorjahr um 14 Prozent auf gut 3000 zugenommen. Von der Entwicklung hin zu mehr Flexibilität und Mobilität, die sich in den wachsenden Pendlerzahlen zeigt, ist in der Region kaum ein Ort ausgenommen. Im Kreis Mettmann haben sich in den meisten Städten die Zahlen von Ein- und Auspendlern gegenüber dem Vorjahr um 11 Prozent erhöht. In Düsseldorf sind die Zahlen um 14 Prozent auf gut 3000 zugenommen.

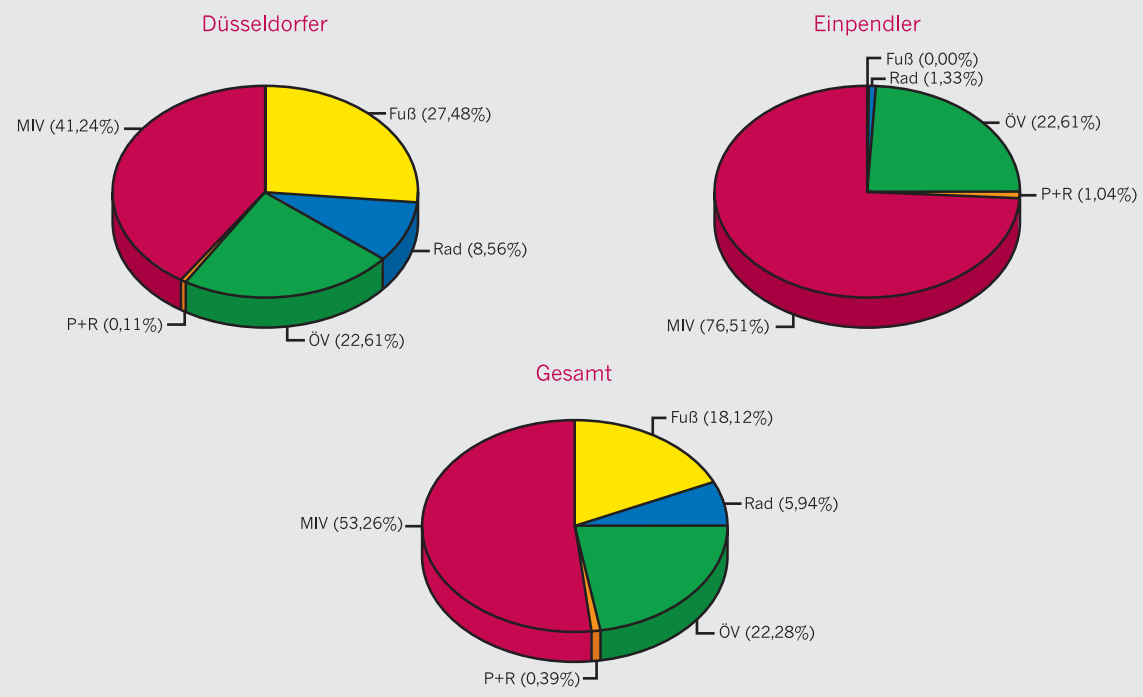


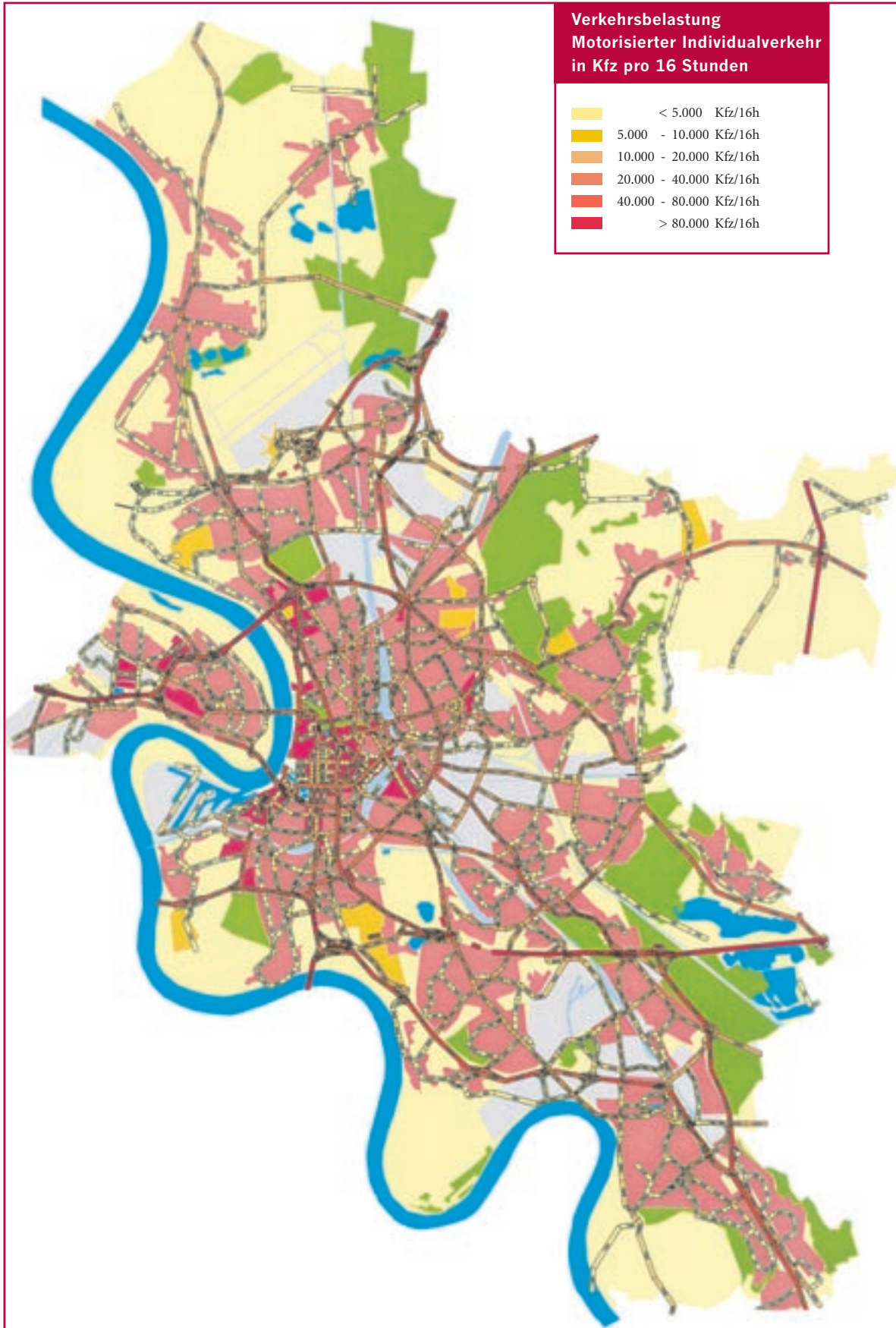
Reisezwecke Stadt Düsseldorf Analyse 2001



Die Grafiken machen es deutlich: Fast die Hälfte der Einpender kommen zum Arbeiten nach Düsseldorf und benutzen dabei zu über 75% den MIV. Mit dem Rad werden im gesamten Stadtgebiet rund 6 % der Wege zurückgelegt.

Modal-Split Stadt Düsseldorf Analyse 2001







235 Mal um die Welt – täglich auf Düsseldorfer Straßen

Das Straßennetz

Düsseldorf wird seit Juni 2002 durch die A44 im Norden, die A3 im Osten, die A46 im Süden und die A57 im Westen, von Autobahnen umschlossen. Bundesstraßen und innerstädtische Hauptverkehrsstraßen verbinden die verschiedenen Stadtteile oder stellen die Anbindung an das übergeordnete Straßennetz her. Rund 300 km dieser Straßen verlaufen durch bebauten Gebiete. Alle weiteren Straßen dienen hauptsächlich der Flächenerschließung der Stadt.

Das Düsseldorfer Straßennetz hat eine Länge von rund 1.200 Kilometern, von denen ca. 500 Kilometer aufgrund ihrer Verkehrsbedeutung in die Betrachtung einbezogen wurden. Bei dem untersuchten Netz handelt es sich um die verkehrswichtigen Straßen und Strecken, die vom ÖV genutzt werden.

Auf dem Düsseldorfer Straßennetz werden täglich bei gut 1,1 Mio. Pkw-Fahrten ca. 9,4 Mio. Fahrzeugkilometer zurückgelegt. Die Hälfte der Pkw-Fahrten werden von Einpendlern durchgeführt, wobei die Fahrzeuge durchschnittlich nur mit 1,24 Personen besetzt sind. Rund ein Drittel der Fahrleistung betrifft Streckenabschnitte mit anliegender Wohnnutzung, davon wiederum die Hälfte in den Stadtbezirken 1 und 3. Der überregionale Durchgangsverkehr spielt auf diesen Strecken mit einem Prozent eine sehr geringe Rolle.

Die höchsten Verkehrsbelastungen des Düsseldorfer Straßennetzes sind mit mehr als 80.000 Fahrzeugen pro Tag auf den anbaufreien Strecken der A3, der A46, der B7 linksrheinisch und dem nördlichen Abschnitt der Münchener Straße zu finden.

Rund 60.000 Fahrzeuge pro Tag sind auf den angebauten Streckenabschnitten der Johannstraße/Heinrich-Erhardt-Straße unterwegs, ca. 40.000 auf der Fischer- und Kaiserstraße, Abschnitten der Ludenberger Straße und des Lastrings B8, der Corneliusstraße, der Bernburger Straße und dem Südring.

Über 600 Ampeln im Stadtgebiet helfen dabei, den Verkehr in Düsseldorf flüssig zu halten, vor allem wenn sie als "Grüne Welle" geschaltet sind, was bei ca. 180 Straßenkilometern der Fall ist. Wo jedoch die Verkehrsnachfrage in den Hauptverkehrszeiten höher ist



als die vorhandene Kapazität der Infrastruktur, kommt es zu Engpässen und Staus. Dies ist vor allem bei den Einpendlerstrecken B7, A52 und A46 der Fall. Im innerstädtischen Bereich sind davon hauptsächlich die Corneliusstraße, Friedrichstraße, Herzogstraße, Oststraße, Siegburger Straße, Kölner Straße und der Lastring (B8) betroffen. Aufgrund der vorhandenen Bebauung ist es jedoch meist nicht möglich, diese Engpässe durch einen Ausbau der Straße zu beheben.

Fazit: Aufgrund der hohen Zentralität von Düsseldorf besteht im fließenden Verkehr eine hohe Verkehrsnachfrage. Diese führt zu bestimmten Tageszeiten zu punktuellen Überlastungen im Netz.

“Der Bau einer U-Bahn bietet neben der Verbesserung der Verkehrsmobilität auch riesige Chancen zur Gestaltung der Oberfläche.”

Joachim Erwin, Oberbürgermeister der Landeshauptstadt Düsseldorf
125 Jahre Straßenbahn in Düsseldorf, 13.05.2001

Das Netz des Öffentlichen Verkehrs

Das Angebot des ÖV (Öffentlicher Verkehr) in Düsseldorf besteht aus dem schienengebundenen Netz des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr mit RegionalExpress, RegionalBahn und S-Bahn, dem kommunalen Stadtbahn- und Straßenbahnnetz und dem ergänzenden Busverkehr. Den Verkehrsmitteln kommen dabei unterschiedliche Funktionen zu. Während die (halb-)stündlich verkehrenden Regionalzüge eine schnelle Verbindung Düsseldorfs mit den Mittel- und Oberzentren des Landes herstellen, dient das S-Bahnnetz als Schnellverbindung in das direkte Umland. Die Stadtbahnlinien verlaufen gebündelt durch die Innenstadt von Düsseldorf und verbinden dabei vor allem den Hauptbahnhof mit den nördlichen und mittleren Bereichen des Stadtzentrums. Eine flächenhafte Erschließung des Stadtzentrums leistet die Straßenbahn, die auf unterschiedlichen Linien die Innenstadt durchfährt. Die Busse decken hauptsächlich das ÖV-Angebot in den Stadtteilen ab bzw. dienen als Zubringer für die Schienenverkehrsmittel. Einzelne Schnellbuslinien binden zudem Teile des Umlandes, die ohne direkte Schienenanbindung sind, an das Stadtgebiet an.



12
13

Die Summe aller Nahverkehrsstrecken in Düsseldorf beträgt 538 Kilometer. Auf ihnen legen tagtäglich knapp 590.000 Fahrgäste rund vier Millionen Personenkilometer mit Bussen und Bahnen zurück. Knapp zwei Drittel der Fahrgäste sind Düsseldorfer Bürgerinnen und Bürger, gut ein Drittel sind Einpendler. Von den Düsseldorfern kommen fast 60 Prozent ohne umzusteigen an ihr Ziel, dagegen müssen drei Viertel der Einpendler mindestens einmal das Fahrzeug wechseln.

Der am höchsten belastete Abschnitt im öffentlichen Verkehrsnetz von Düsseldorf ist die U-Bahn-Trasse zwischen Heinrich-Heine-Allee und Hauptbahnhof mit über 70.000 Fahrgästen pro Tag. 30-40.000 Fahrgäste sind täglich auf den U-Bahn-Abschnitten zwischen der Theodor-Heuss-Brücke bzw. dem Belsenplatz bis zur Heinrich-Heine-Allee, auf der Grafenberger Allee, zwischen Heinrich-Heine-Allee und Bilk sowie auf der Graf-Adolf-Straße unterwegs.

In Düsseldorf gibt es wenige Bereiche, wo die nächste Haltestelle mehr als 300 Meter entfernt liegt. Auch die Zahl der Abfahrten pro Haltestelle ist vor allem im Innenstadtbereich sehr hoch. Rund die Hälfte des ÖV-Angebotes in Düsseldorf wird mit Bussen durchgeführt. Erschließungsdefizite sind nur in den Randbereichen vorhanden, die aber im Rahmen der Umsetzung des 1. und 2. Nahverkehrsplanes systematisch verringert werden sollen. Innerhalb von Düsseldorf ist die Bedienungshäufigkeit der Haltestellen in den Haupt- und Normalverkehrszeiten relativ hoch. Dagegen werden nur 5% aller Fahrwünsche aus der Region im Zehn-Minuten-Takt erfüllt.

Fazit: Die Analyse hat ergeben, dass die Erschließung durch den Öffentlichen Verkehr im Düsseldorfer Stadtbereich und vor allem in der Innenstadt als gut zu bezeichnen ist. Defizite sind jedoch bei der Verknüpfung mit dem Umland vorhanden.



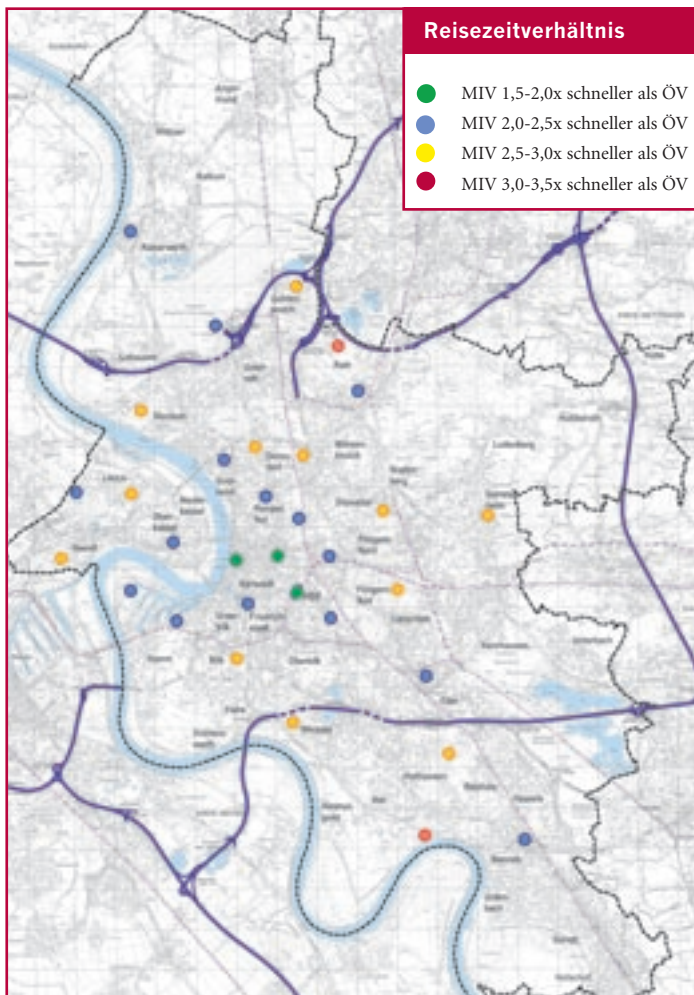
Das Radverkehrsnetz

Die einzelnen Düsseldorfer Stadtteile sind mit einem weitgehend geschlossenen Netz untereinander verbunden. Netzlücken bestehen in den zentralen Bereichen der Stadtteile und in der Innenstadt. An einigen Hauptverkehrsstraßen fehlen Radwege. Die Radwege befinden sich zu einem großen Teil in einem guten baulichen Zustand, da nach einer Überprüfung aller Radwege seit 1999 vorhandene Mängel systematisch beseitigt werden. Historisch bedingt liegt ein großer Teil der Düsseldorfer Radwege – wie in anderen Städten auch – leicht unter den Standardbreiten der StVO.

Da wegen der vielfältigen Nutzungsanforderungen aller Verkehrsarten, insbesondere an Hauptverkehrsstraßen, die kurzfristige Schaffung bzw. der Ausbau von Radwegen häufig problematisch ist, wurden Parallelrouten über verkehrsarme Straßen konzipiert und teilweise bereits umgesetzt. Grundlage hierfür sind die im Grundsatz beschlossenen Radverkehrsbezirksnetze, die ein engmaschiges, den Bezirksansprüchen genügendes Radroutennetz beinhalten. An zahlreichen Standorten, bevorzugt an Haltestellen des ÖV, sind Fahrradabstellbügel installiert. 130 Einbahnstraßen sind für den Fahrradverkehr in Gegenrichtung freigegeben. Die geplante Umsetzung der Infrastruktur sowie die zur Förderung des Radverkehrs notwendigen ergänzenden Systembausteine (Kommunikation, Abstellanlagen, Wegweisungen) liegen in einem Ziel- und Handlungskonzept vor und werden in den VEP integriert.

Neben diesen alltagstauglichen Radnetzen gibt es mehrere, über das Stadtgebiet hinausgehende Freizeitrouten, wie beispielsweise den vorhandenen Erlebnisweg Rheinschiene von Duisburg nach Bonn oder die Radwege der Euroga.

Fazit: Das Radverkehrsnetz weist in Düsseldorf noch Lücken auf, die es bei den weiteren Planungen zu schließen gilt.



Die Erreichbarkeitsanalyse

Um Erkenntnisse über die Qualität der Mobilität in Düsseldorf zu erhalten, wurde eine so genannte „Erreichbarkeitsanalyse“ in der Stadt durchgeführt. Hierfür wurde anhand von 32 Standorten untersucht, wie gut diese mit den Verkehrsmitteln des Öffentlichen Verkehrs – kurz ÖV – und dem Motorisierten Individualverkehr – kurz MIV – zu erreichen sind. Zu den Standorten gehören unter anderem Stadtteilzentren, Einkaufsschwerpunkte, Büro- und Gewerbestandorte – existierende wie auch geplante –, der Hauptbahnhof, der Flughafen und die Messe. Verglichen wurde vor allem die mittlere Reisezeit aus allen Verkehrszellen der Stadt und des Umlandes zu diesen Standorten. Berücksichtigt wurden beim ÖV auch der Takt und die Umsteigehäufigkeit.

Dabei hat sich herausgestellt, dass mit dem MIV alle 32 Standorte in annähernd gleicher Qualität erreichbar sind. Die ÖV-Erschließung der Stadtteilzentren aus den jeweiligen Stadtteilen ist insgesamt gut, jedoch wird die Erreichbarkeit mit zunehmender Entfernung von der Innenstadt deutlich schlechter.

Fazit: Der Vergleich der Reisezeiten von ÖV und MIV zeigt, dass der ÖV nur im Innenstadtbereich mit dem MIV konkurrieren kann.

Die Personengruppen Frauen und Männer, Mobilitätsbeeinträchtigte und -behinderte, Kinder und Senioren unterscheiden sich in ihren Zielen, die sie in Düsseldorf ansteuern und in der Tageszeit zu der sie sich bewegen. Sie nutzen, freiwillig oder nicht, bevorzugt unterschiedliche Verkehrsmittel. Doch alle gemeinsam haben sie den Anspruch auf Mobilität und auf ein komfortables und sicheres Erreichen ihrer Ziele.

Männer und Frauen

Männer und Frauen unterscheiden sich in der Wahl der Verkehrsmittel weitgehend in Abhängigkeit davon, ob sie einen PKW besitzen oder nicht. Ist eine ständige PKW-Verfügbarkeit vorhanden, so prägt dies die Verkehrsmittelwahl sehr stark. So benutzen 81% der „Männer mit ständiger PKW-Verfügbarkeit“ und 74% der „Frauen mit ständiger PKW-Verfügbarkeit“ für ihre Wege den MIV. Von „Männern und Frauen ohne ständige PKW-Verfügbarkeit“ nutzen nur 28 bzw. 26% den MIV, indes 39 bzw. 38% den ÖV. Werden jedoch die absoluten Zahlen der Wege der vier Personengruppen und ihre Verkehrsmittelwahl verglichen, zeigt sich, dass der MIV zu 45% von „Männern mit ständiger PKW-Verfügbarkeit“ geprägt wird. Im ÖV überwiegen mit 51% die „Frauen ohne ständige PKW-Verfügbarkeit“. Von Frauen werden auch mit über 60% die meisten reinen Fußwege durchgeführt. Der Radverkehr indes wird durch beide Geschlechter in etwa gleich stark geprägt.

Mobilitätsbeeinträchtigte und -behinderte

Zu den mobilitätsbeeinträchtigten Menschen gehören Blinde, Geh-, Seh- und Hörbehinderte. Eingeschränkt in ihrer Mobilität sind jedoch z.B. auch Personen mit Kinderwagen. Allein in Düsseldorf sind rund 35.000 Menschen als stark mobilitätsbehindert einzuordnen. Jede dieser Gruppen hat besondere Ansprüche an die täglichen Wege und die von ihnen genutzten Verkehrsmittel. Dazu gehört das barrierefreie Ein- und Aussteigen in Bus und Bahn ebenso, wie behindertengerechte Geh- und Überwege oder zielnahe Parkmöglichkeiten. In Düsseldorf gibt es 940 Behindertenstellplätze im öffentlichen Straßenraum. Davon sind 632 personenbezogen und 308 für alle Behinderten mit Ausweis. Auch die Ausstattung des ÖV mit Hochbahnsteigen, bzw. Hochbordhaltestellen in Verbindung mit der Niederflurfahrzeugtechnik, gestattet es Mobilitätsbeeinträchtigten, die Verkehrsmittel leichter oder überhaupt erst zu benutzen. Fast 40 % aller Stadt-

bahnhaltestellen sind mit Hochbahnsteigen ausgestattet und 75 % aller Busse sowie 56 % aller Straßenbahnen fahren mit Niederflurtechnik.

Kinder und Jugendliche

In Düsseldorf leben ca. 30.000 Kinder, die unter 6 Jahren alt sind. Dazu kommen ca. 58.000 Kinder und Jugendliche zwischen 6 und 18 Jahren. 40% ihrer Wege legt diese Personengruppe in Düsseldorf zu Fuß zurück. Zudem sind Kinder und Jugendliche stark auf ein gut ausgebautes, sicheres Radverkehrs- und ÖV-Netz angewiesen.

Seniorinnen und Senioren

Ungefähr 25% aller Düsseldorfer sind älter als 60 Jahre, ca. 8% sogar älter als 75 Jahre. Wichtige Ziele für alte Menschen sind die Stadtteilzentren für die Besorgungen des täglichen Bedarfs, aber auch kulturelle und Naherholungsziele in der Stadt und Region. Dass gerade diese Gruppe auf intakte Gehwege und sichere Überquerungsmöglichkeiten angewiesen ist, zeigt der hohe Fußweganteil: über 45% von ihnen legen ihre täglichen Wege zu Fuß zurück.

“ ... Kinder wollen sich aber auch draußen aufhalten, ihr Wohnumfeld erkunden, ihre Spielorte aufsuchen und Freunde/Freundinnen besuchen... ”

Kleine Untersuchung Kinderfreundlichkeit in Düsseldorf, 2001

Problembereiche erkennen

Im Straßenraum werden sie sichtbar

Die straßenräumliche Verträglichkeit

Im Rahmen der Untersuchung zum VEP wurden alle angebauten Straßen des Düsseldorfer Hauptstraßennetzes – rund 500 km – einer „Verträglichkeitsanalyse“ unterzogen. Dies geschah mit Hilfe eines standardisierten und in vielen Städten erprobten Verfahrens, dass die Bedingungen für Radfahrer und Fußgänger im Straßenraum in Abhängigkeit von den Verkehrsdaten – z.B. Kfz-Menge, Geschwindigkeit und Lkw-Anteil – untersucht. Mit Hilfe eines Punktesystems wurden Problempunkte für den Fußgängerverkehr auf dem Gehweg, den Fahrradverkehr auf den Radverkehrsanlagen bzw. der Fahrbahn sowie für das Überqueren der Fahrbahn vergeben.

Ein Blick auf die Gesamtbewertung lässt erkennen, dass fast die Hälfte aller vergebenen Problempunkte auf den

Fahrradverkehr entfallen. Etwa ein Drittel aller Problempunkte wurden für Probleme beim Überqueren von Straßen vergeben, gut ein Sechstel für Probleme des Fußgängerverkehrs auf den Gehwegen.

Bezieht man nun die in einem Bezirk insgesamt ermittelten Problempunkte auf die jeweilige Straßennetzlänge des Bezirkes, ergibt sich eine „Problemdichte“ pro Straßenkilometer. Demnach ist die Problemkonzentration im Innenstadtbereich (Bezirk 1) mit 33 Problempunkten pro Kilometer am höchsten und im Bezirk 10 mit knapp 2 Punkten pro Kilometer am geringsten.

Fazit: Aus der „Verträglichkeitsanalyse“ folgt, dass die meisten konzeptionellen Ansätze im Bereich des Radverkehrs entwickelt werden müssen.

Beispiel Ludenberger Straße



Die hohe Kfz-Menge (40.800 Kfz/16h) führt in dem engen Straßenraum zu erheblichen Beeinträchtigungen.



Die Ludenberger Straße gehört mit 11 Punkten zu den Straßenräumen mit den meisten Problemen für Fußgänger und Radfahrer.

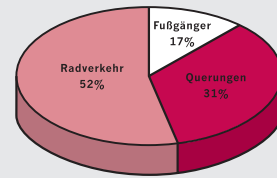
Aufgrund der hohen Kfz-Menge und der Breite der Fahrbahn ist das Überqueren kaum möglich. **4 Problempunkte**



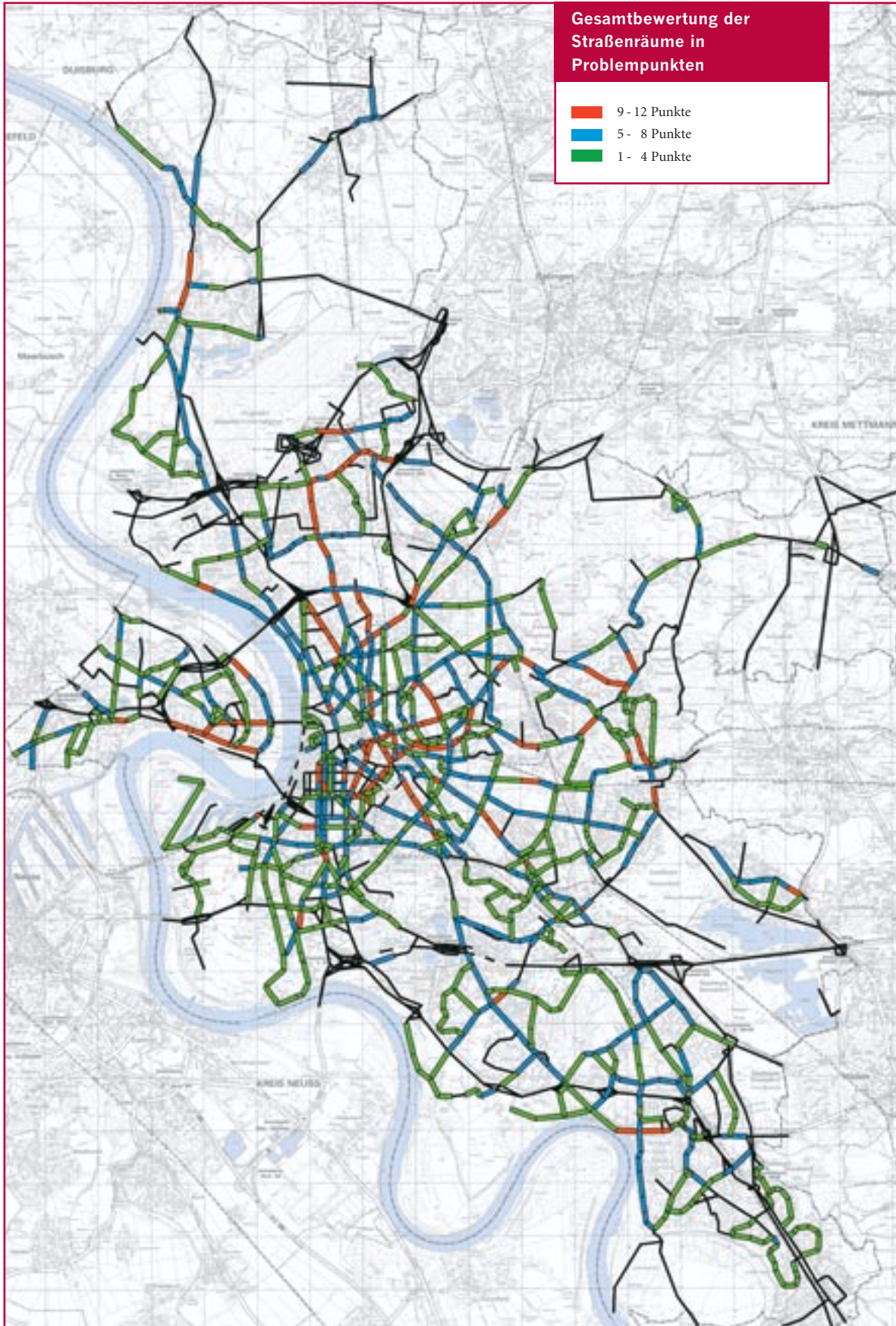
Das Radfahren auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen Kfz-Menge und der fehlenden Radverkehrsanlagen sehr problematisch. **4 Problempunkte**



Die Gehwege sind wegen des Gehwegparkens nur eingeschränkt nutzbar. **3 Problempunkte**



Verteilung der Problempunkte

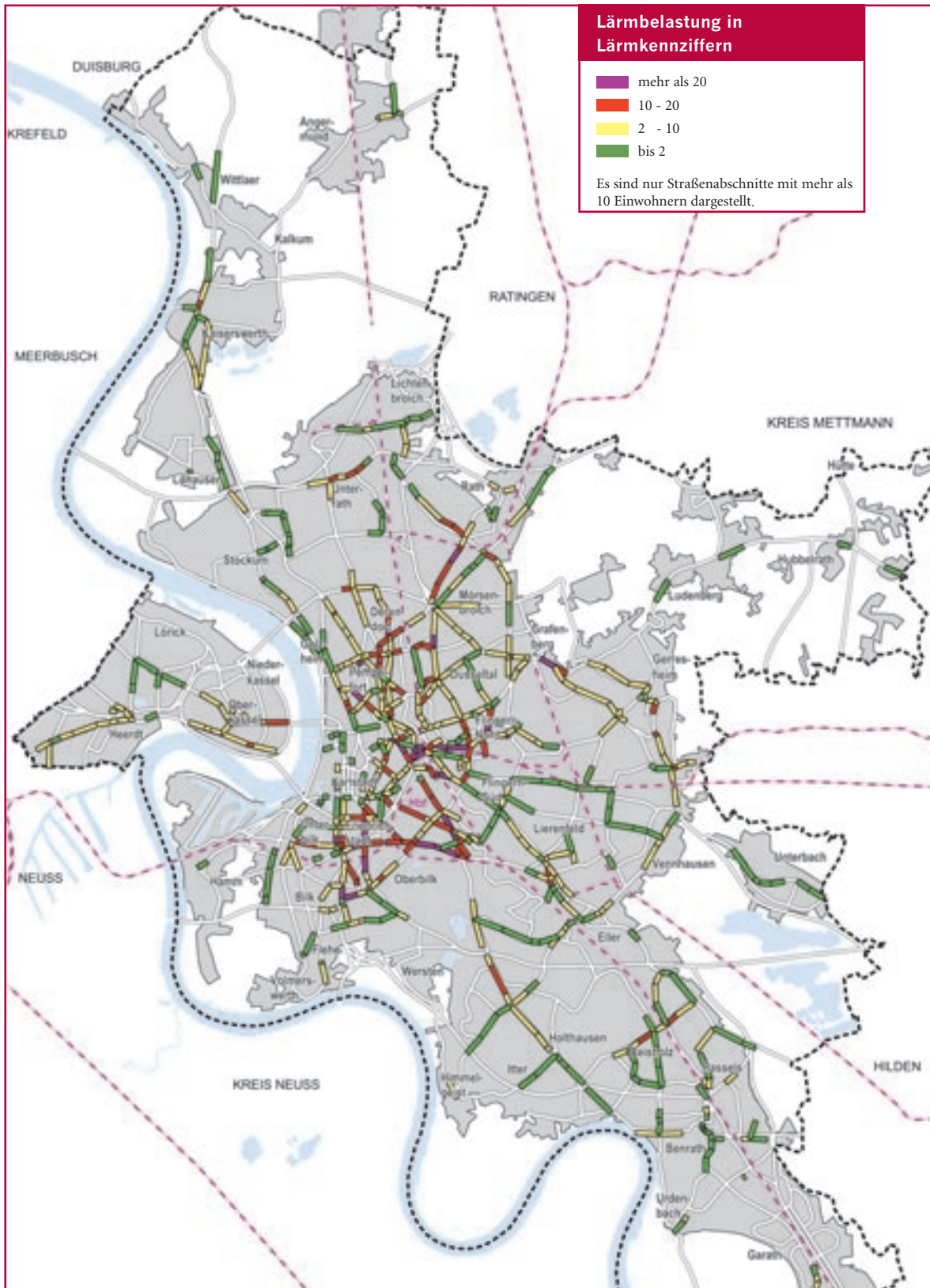


Die Lärmbelastung

Im Rahmen der straßenräumlichen Analyse wurde auch die Betroffenheit durch Verkehrslärm in den jeweiligen Streckenabschnitten bewertet und in einer Lärmkennziffer festgehalten. Diese Lärmkennziffer wird folgendermaßen berechnet: Von der ermittelten Lärmbelastung in dem Streckenabschnitt (z.B. 80dB (A)) wird der nach medizinischen Untersuchungen definierte Schwellwert (65 dB (A)) abgezogen, mit der Anzahl der an dem Streckenabschnitt lebenden Personen multipliziert (z.B. 400 Bewohner) und anschließend durch die Länge des Streckenabschnittes (z.B. 1.000 Meter) geteilt. Daraus ergibt sich in diesem Beispiel die Lärmkennziffer 6.

Eine besonders hohe Lärmbelastung ist beispielsweise an Teilbereichen der Ludenberger Straße, der Luegallee, der Kölner Straße, der Grafenberger Allee, der Oberbilker Allee und im westlichen Abschnitt Auf'm Hennekamp errechnet worden.

Fazit: Mit den Ergebnissen aus der „Verträglichkeitsanalyse“ und der Analyse der Lärmbelastung stehen wesentliche Instrumente zur Entwicklung und Beurteilung von Zukunftsszenarien zur Verfügung.

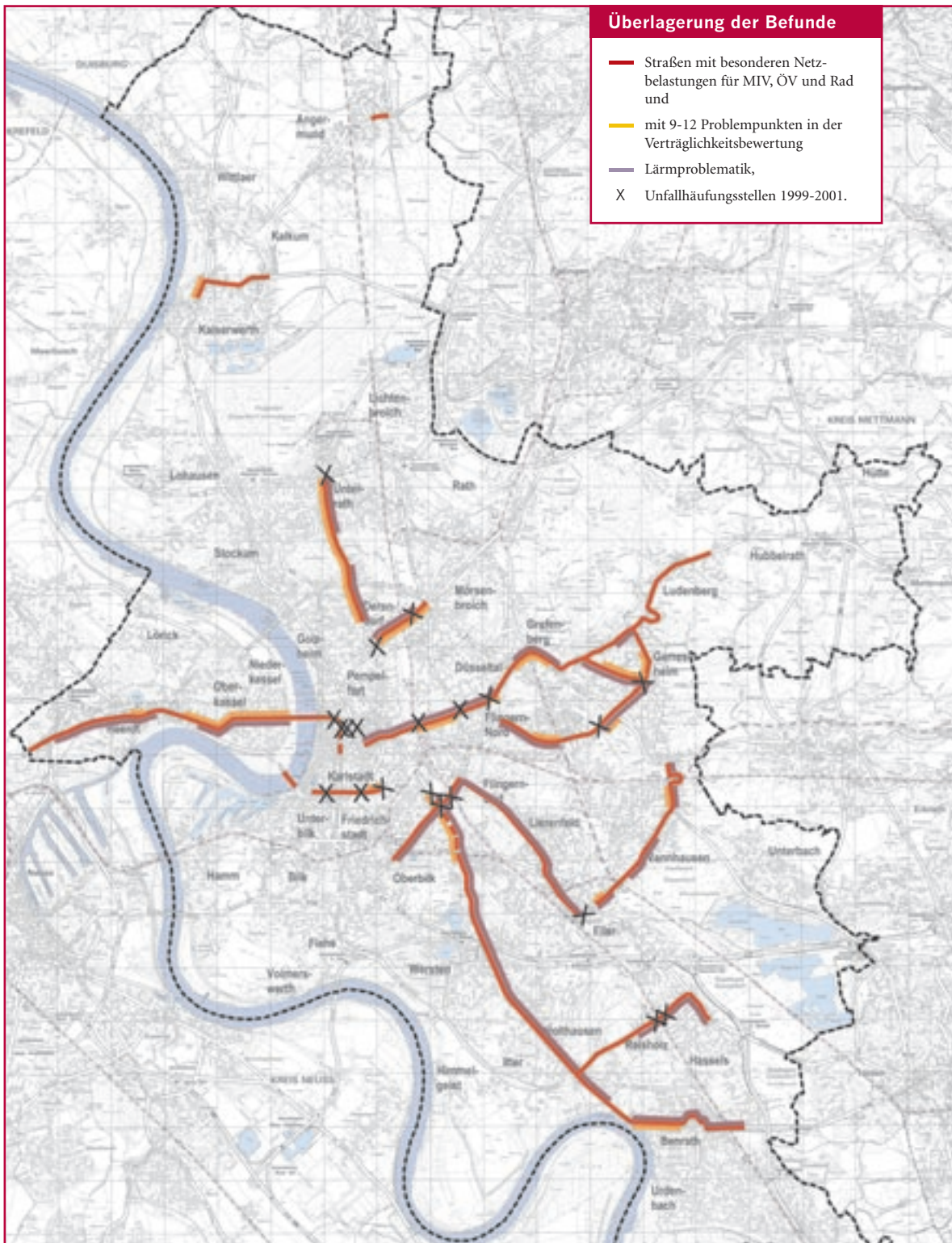


Die Verkehrssicherheit

In der Landeshauptstadt Düsseldorf wurden im Jahr 2001 50 Unfallhäufungsstellen mit insgesamt 348 Unfällen mit Personenschaden oder schweren Sachschäden registriert. Besonders auffällig waren dabei der Nordstern, der Stresemannplatz, der Oberbilker Markt, Schwanenmarkt/Haroldstraße sowie die Kreuzung Grafenberger Allee/Dorotheenstraße. Eine Unfallhäufungsstelle liegt dann vor, wenn die Unfälle an Kreuzungen oder auf Streckenabschnitten über einen längeren Zeitraum einen bestimmten Richtwert überschreiten. Dabei lassen vor allem die Unfälle des gleichen Typs wie z.B. Abbiegeunfälle, Vorfahrtunfälle oder Unfälle beim Überqueren der Fahrbahn Ansatzpunkte für mögliche Verbesserungen erkennen.

Wenn man die Ergebnisse der „Verträglichkeitsanalyse“ mit den Unfallhäufungsstellen und den Lärmkennziffern parallel betrachtet, lassen sich bestimmte Straßenabschnitte identifizieren, auf denen es zu einer starken Überlagerung von Problemen kommt. Hier sollte vorrangig überlegt werden, welche Maßnahmen sinnvoll bzw. möglich sind, um eine Verbesserung der gegenwärtigen Situation zu erreichen.

Fazit: Die Straßenabschnitte mit Unfallhäufungsstellen müssen bei der Entwicklung von Handlungskonzepten besondere Rücksicht erfahren.



Fallstudie ergab:

Hoher Prozentsatz an illegalem Parken

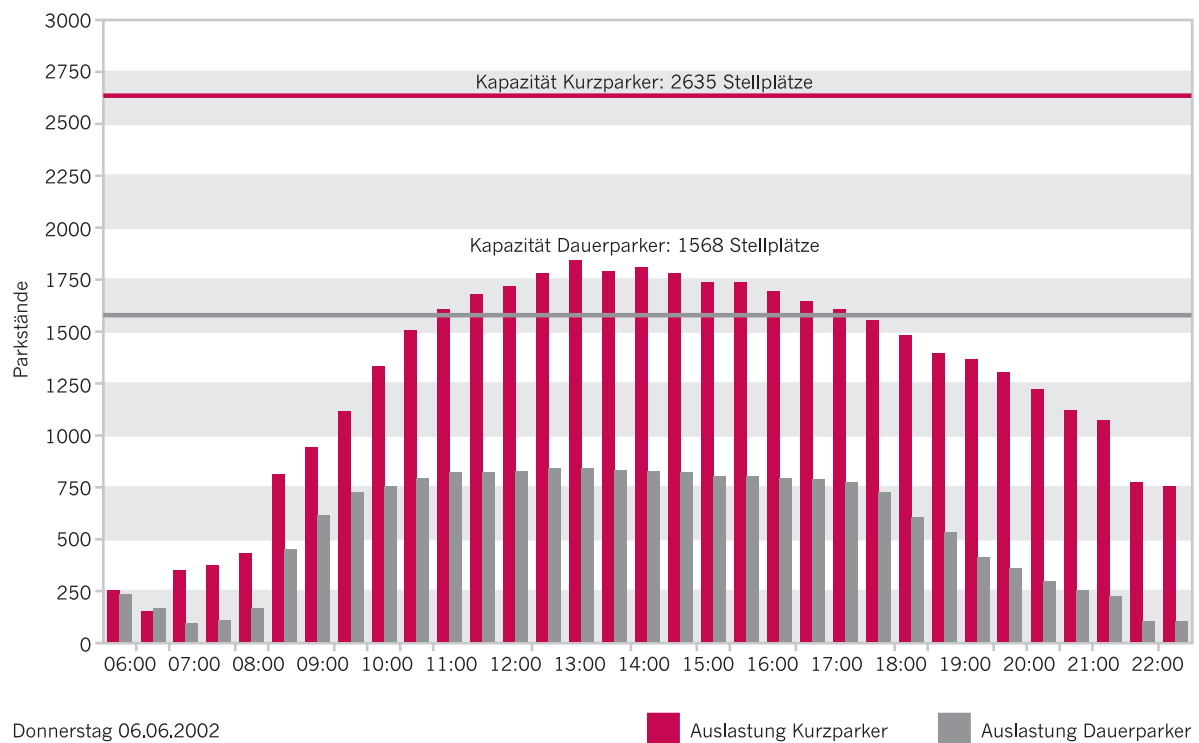
Die gesamtstädtische Analyse der Parkraumnachfrage hat ergeben, dass neben dem Innenstadtbereich sowie den angrenzenden Wohn- und Mischgebieten auch einige Stadtteilzentren durch eine hohe Nachfragedichte gekennzeichnet sind.

Vor allem in den Bereichen bis zum Lastring kommt es zu einer komplexen Nachfrageüberlagerung. Hier sind es hauptsächlich die Berufspendler und die Kunden bzw. Besucher, die in Konkurrenz um die Parkplätze stehen. In den Wohngebieten der Innenstadt kommt der Parkraumbedarf der Anwohner hinzu. Diese komplexen Nachfrageüberlagerungen führen teilweise zu problematischen Zuständen im Straßenraum.

Insgesamt gibt es in der Innenstadt ca. 16.000 öffentliche Parkstände. Eine Auslastungsanalyse der an das Parkleitsystem der Innenstadt angeschlossenen Parkhäuser und Tiefgaragen hat ergeben, dass an den untersuchten Wochentagen Donnerstag, Freitag und Samstag in allen Quartieren Kapazitätsreserven vorhanden sind. Die Ausnahme bildet lediglich das Altstadt-Quartier („Gelbe Quartier“) am Samstag, wo es zu einer maximalen Belegung von 90 Prozent kommt. Dies entspricht nahezu einer vollen Auslastung.

Beispiel: Parkieranlagen Grünes Quartier

Parkieranlagen: Kaufhof Kö, Trinkaus-Center, Park-Center Kö, Kreuzstraße 27, Galeria Kaufhof, Moll, Kö-Galerie, Schadow-Arkaden

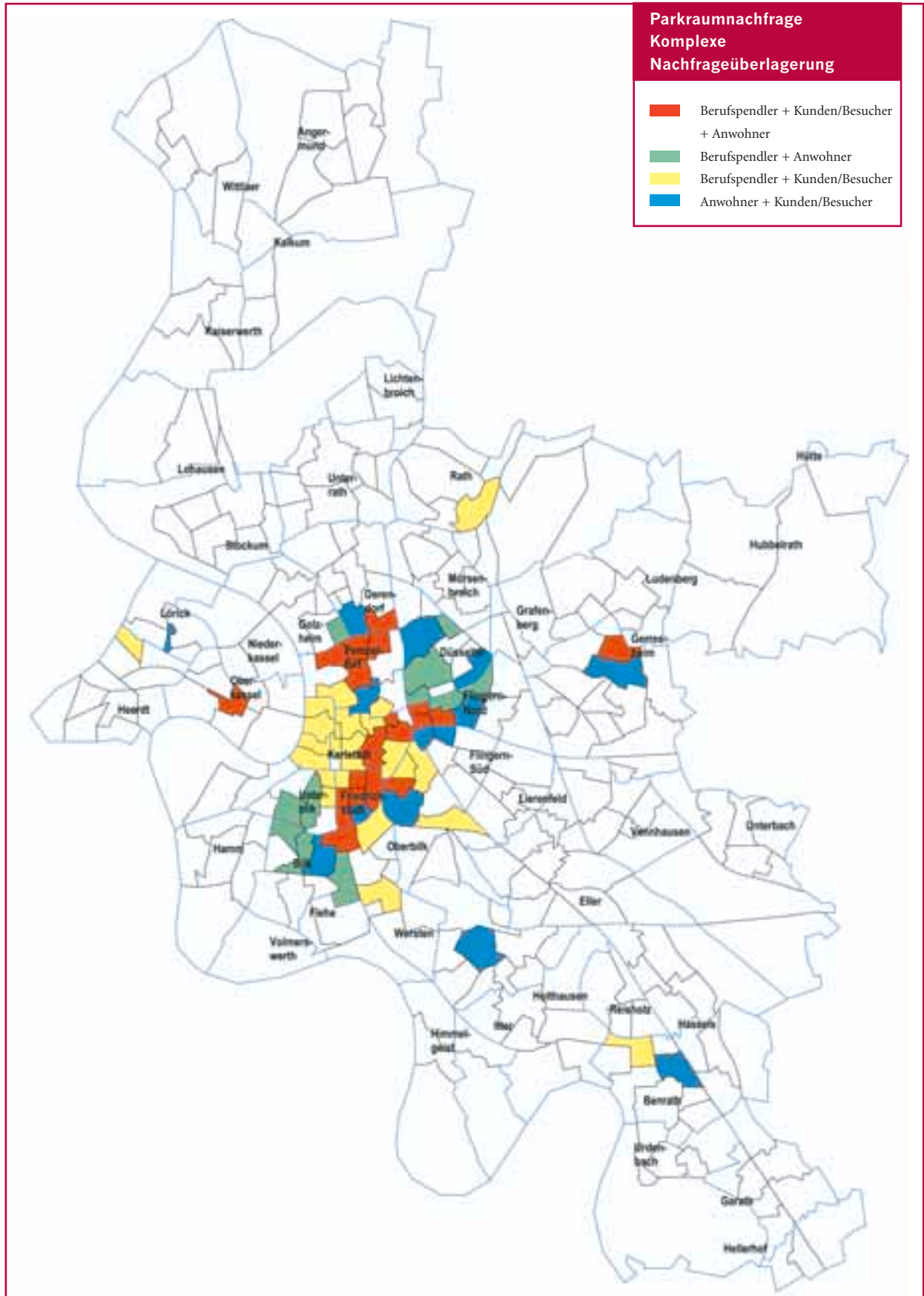


“Über 70% der Personen, die mit dem PKW in die Innenstadt kommen, finden unmittelbar eine Abstellmöglichkeit für ihr Fahrzeug”



Amt für Verkehrsmanagement

20
21



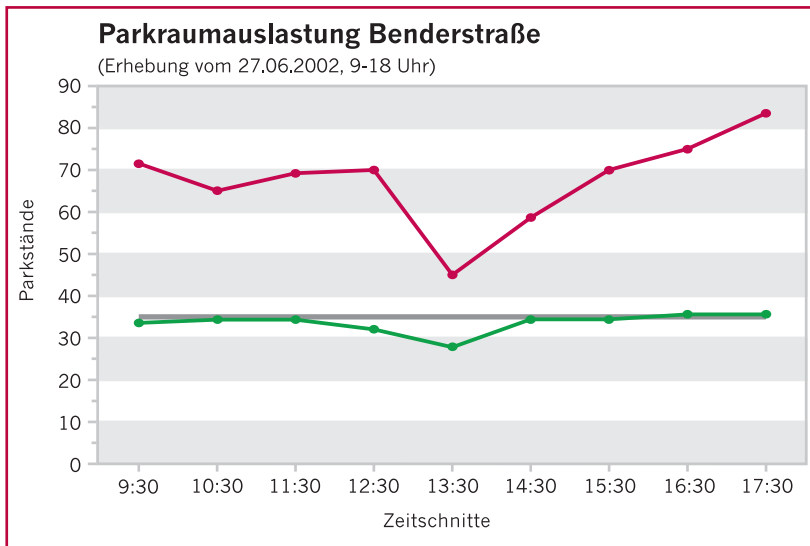


Parken in Stadtteilzentren

Bei differenzierteren Parkraumerhebungen im Stadtteilzentrum Gerresheim konnten die vorgenannten Beobachtungen einer komplexen Nachfrageüberlagerung bestätigt werden. Bei der Erhebung aller Parkplätze in der Benderstraße im Abschnitt zwischen Regenbergastraße und Dreher Straße zeigte sich, dass die gesamte Auslastung an einem normalen Werktag zwischen 9 und 18 Uhr bei über 170 Prozent lag. Gleichzeitig standen im benachbarten Parkhaus Am Wallgraben noch über 90 Prozent der Stellplätze zur Verfügung.

Damit wurde das legale Parken auf den 35 vorhandenen Stellplätzen zu über zwei Drittel durch illegales Parken im Halteverbot, in der zweiten Reihe, in Ein- und Ausfahrten und auf Taxi- oder Behinderten-Stellplätzen überschritten. Die Auswertung der Parkfälle ergab, dass lediglich 26 Prozent der insgesamt 1046 Parkvorgänge auf legal verfügbaren Parkständen stattgefunden haben. Die Ursache hierfür ist unter anderem die Tatsache, dass 50 Prozent der legal verfügbaren Stellplätze von Langzeitparkern mit Parkdauern von mehr als vier Stunden belegt wurden.

Vollerhebung Benderstraße



— legales Angebot
 — Belegung gesamt
 — Belegung legal verfügbarer Parkstände



Park & Ride

In Düsseldorf gibt es 15 Park & Ride-Anlagen mit ca. 1.200 Stellplätzen. Im Umland der Stadt sind weitere 32 Anlagen mit 3.600 Stellplätzen vorhanden. Diese werden auch für Fahrten in die umliegenden Großstädte Köln oder Duisburg genutzt. Im Rahmen der Untersuchungen zum Verkehrsentwicklungsplan wurde exemplarisch die Auslastung der Park&Ride-Anlagen in den Stadtteilen Angermund, Wittlaer, Garath und Hellerhof sowie am Südfriedhof und Neuss-Rheinpark Center erhoben. Das Analyseergebnis zeigt, dass diese Park&Ride-Angebote sehr gut nachgefragt werden und die Anlage in Angermund sogar überlastet ist.

Fazit: In einigen Stadtbereichen ist die Nachfrage nach Parkständen im Straßenraum größer als das Angebot. Vor allem in der Innenstadt kommt es zudem zu komplexen Nachfrageüberlagerungen verschiedener Gruppen. Vielfach sind es die Berufspendler, die einen Parkstand über einen längeren Zeitraum blockieren.

zwischen Regenbergastraße und Dreher Straße, Donnerstag 27.06.2002, 9-18 Uhr

Kenndaten:

- Angebot [Parkstände]:
 gebührenfreies Parken: 20
 Parkscheinregelung: 15 Behinderten/Taxi: 4
 Seitenstreifen mit eingeschränktem Halteverbot: 6

Parkdauern:

≤ 15 Minuten:	687	Parkfälle	65,7 %
15 Min. – 2 Std.:	309	Parkfälle	29,5 %
2 Std. – 4 Std.:	31	Parkfälle	3,0 %
≥ 4 Std.:	9	Parkfälle	1,8 %
Summe:	1.046	Parkfälle	100 %

Auslastung:

- > Auslastung legal verfügbarer Parkstände = 100 %
- > Ausnahme: Mittagszeit von 12 bis 14 Uhr = 80 %
- > Auslastung gesamt ≥ 170 %, Mittagszeit ≈ 130 %

Parkfälle:

- auf legal verfügbaren Parkständen: 272 Parkfälle (= 7,8 Umschläge/Parkstand)
- gesamt: 1.046 Parkfälle

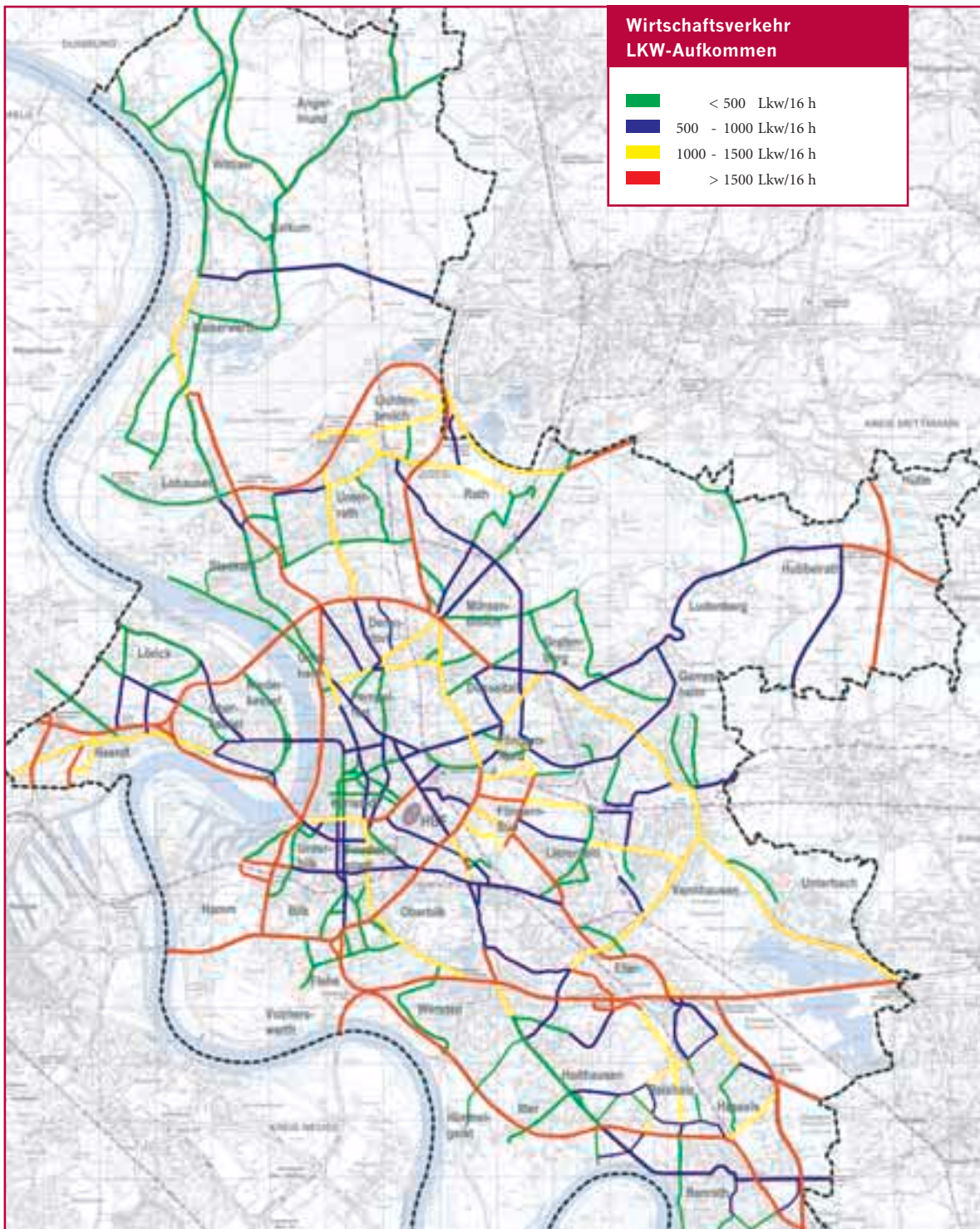
2.6 Der Wirtschaftsverkehr

Unter Wirtschaftsverkehr ist der Verkehr zu verstehen, der durch betriebliche und geschäftliche Tätigkeiten erzeugt wird. Neben dem klassischen Güterwirtschaftsverkehr ist hier auch der Personenwirtschaftsverkehr – etwa der Dienstleistungs- und der reine Geschäftsverkehr im Rahmen von Geschäftsreisen – mit einzubeziehen.

Die Entwicklung des Wirtschaftsverkehrs wird u.a. vom Strukturwandel sowie der Internationalisierung der Verkehre bestimmt. Aktuell beträgt sein Aufkommen in Düsseldorf rund 300.000 werktägliche Wege. Die wichtigsten Quellen und Ziele des Wirtschaftsverkehrs sind die Industrie- und Gewerbegebiete, die drei Häfen, die Messe und der Flughafen. Bezogen auf die Fläche weist die Innenstadt eine hohe Aufkommensdichte auf.

Der Anteil des LKW-Verkehrs am gesamtstädtischen Straßenverkehrsaufkommen beträgt rund 6,5 Prozent. Auf etwa 10 Prozent der untersuchten Straßenräume wurden massive Probleme im Zusammenhang mit dem Liefern und Laden von Waren festgestellt. Ein Grund hierfür ist, dass über 80 Prozent aller Unternehmen über den öffentlichen Straßenraum beliefert werden. Die Möglichkeit, hier mit Hilfe der City-Logistik-Düsseldorf Verbesserungen zu erreichen, ist begrenzt. Da die Entwicklung im Lieferverkehr maßgeblich durch die privatwirtschaftliche Konkurrenz bestimmt wird, ist der planerische Handlungsspielraum der Kommunen eingeschränkt.

Fazit: Die Ergebnisse der Analyse verdeutlichen, dass für eine Verbesserung der Situation des Wirtschaftsverkehrs – insbesondere für das Laden und Liefern – vor allem Maßnahmen im Straßenraum in Betracht gezogen werden sollten.



Die Landeshauptstadt Düsseldorf ist tagtäglich Ziel unterschiedlichster Verkehre. Als Dienstleistungsstandort und Sitz wichtiger Konzerne und Verwaltungen, als Einkaufsstadt mit einem breiten Kulturangebot und als Messestadt mit einem großen Flughafen zieht sie viele Menschen an, die sich mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln fortbewegen. Hauptziel sind dabei vor allem die zentralen Bereiche der Stadt, wo alleine 55 % der ca. 400.000 Beschäftigten in den Stadtbezirken 1 und 3 arbeiten.

Die Analysen im Rahmen der Verkehrsentwicklungsplanung haben ergeben, dass ca. 400.000 Menschen täglich von außerhalb in die Landeshauptstadt kommen. Diese Personen benutzen zu 75 % den Pkw, was maßgeblich das Verkehrsgeschehen in Düsseldorf beeinflusst. So kommt es auf einigen Einpendlerstrecken zu Überlastungen. Dies sind häufig Straßenabschnitte mit empfindlicher Umfeldnutzung wie Wohnen. Die Düsseldorfer dagegen legen zu 60 % ihre Wege mit dem Öffentlichen Verkehr, mit dem Fahrrad oder zu Fuß zurück. In den zentralen Stadtbezirken 1 und 3 werden sogar fast 40 % aller Wege zu Fuß zurückgelegt und nur 30 % mit dem Pkw.

Ein Grund für diese Unterschiede ist vor allem die Qualität des Öffentlichen Verkehrs, der insbesondere in der Innenstadt mit ihrer oben beschriebenen Nutzungsmischung als gut zu bezeichnen ist. So erreichen fast 60 % aller Düsseldorfer ihr Fahrziel ohne umzusteigen, und es sind kaum Bereiche in der Stadt vorhanden, von denen die nächste Haltestelle mehr als 300 Meter entfernt liegt. Dagegen gibt es bei der Verknüpfung mit dem Umland Defizite: so müssen z.B. drei Viertel der Einpendler mindestens einmal umsteigen, um an ihr Ziel zu gelangen.

Bei einem Vergleich der Erreichbarkeit von verschiedenen Standorten mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) und dem Öffentlichen Verkehr (ÖV) aus allen Verkehrszellen der Stadt hat sich die gute Netzstruktur des ÖV im Innenstadtbereich ebenfalls bestätigt. So konnten die Standorte im Innenstadtbereich mit dem ÖV und dem MIV in annähernd gleicher Reisezeit erreicht werden. In Bereichen außerhalb der Innenstadt kann der ÖV jedoch nicht mit dem MIV konkurrieren.

Gegenüber anderen Städten vergleichbarer Größe und Struktur ist in Düsseldorf der Anteil des Radverkehrs am Gesamtwegeaufkommen mit 6 % eher unterdurchschnittlich. Die „Verträglichkeitsanalyse“ hat vor allem Verbesserungsbedarf bei der Ausstattung der Hauptverkehrsstraßen mit Radverkehrsanlagen festgestellt.

Die Untersuchungen zum Parken haben ergeben, dass in einigen Stadtteilen die Nachfrage nach Parkmöglichkeiten im Straßenraum größer ist als das Angebot.

Hauptsächlich in der Innenstadt, den innenstadtnahen Wohnquartieren und den Stadtteilzentren konkurrieren zudem verschiedene Nutzergruppen wie Berufspendler, Kunden/Besucher und Anwohner um den Parkraum. Gleichzeitig sind jedoch in den Parkhäusern und Tiefgaragen der Innenstadt fast immer noch ausreichend freie Stellplätze vorhanden.

Im Wirtschaftsverkehr (Personen- und Güterwirtschaftsverkehr) werden in Düsseldorf werktäglich rund 300.000 Wege zurückgelegt. Insgesamt beträgt der Anteil des Lkw-Verkehrs am gesamtstädtischen Straßenverkehrsaufkommen 6,5 %.

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass die Stadt Düsseldorf ein leistungsfähiges Verkehrssystem bereitstellt, das allerdings zu bestimmten Zeiten und bei bestimmten Netzteilen an seine Grenzen stößt. Bedingt durch die hohe Verkehrsbelastung in dicht bebauten und bewohnten Straßen ist die straßenräumliche Verträglichkeit des Kfz-Verkehrs in einigen Netzabschnitten als problematisch anzusehen.

Eine Metropole wie die Landeshauptstadt Düsseldorf mit ihren vielfältigen Funktionen erfordert ein leistungsfähiges, attraktives, der Stadtentwicklung, dem Städtebau und den Straßenräumen angepasstes Verkehrssystem, in dem alle Verkehrsmittel ihren Platz und ihre Rolle haben. Mit diesem Ziel werden im Rahmen der weiteren Erstellung des Verkehrsentwicklungsplanes verschiedene Test-Szenarien untersucht, um passende Lösungsansätze für die in der Analyse identifizierten wesentlichen Problem-bereiche

- punktuelle funktionale Defizite
- ÖV-Nutzung der Einpendler sowie ÖV-Erreichbarkeit einzelner Standorte im Stadtgebiet
- straßenräumliche Verträglichkeit und Beeinträchtigung des Umfelds
- Radverkehr

zu finden.

Grundlage der weiteren Szenariobetrachtungen ist die Formulierung und Wirkungsanalyse des Basiszenarios, welches alle absehbar bis zum Prognosehorizont 2015 eintretenden Entwicklungen berücksichtigt.

Um das geeignete Verkehrskonzept für die Landeshauptstadt Düsseldorf herauszuarbeiten, bedient man sich in der Verkehrsplanung der „Szenario-Technik“. Dabei werden aufbauend auf den Ergebnissen der Analyse unterschiedliche Zukunftsbilder mit ihren Maßnahmen entworfen. Sie beschreiben das „Was wäre, wenn dies oder jenes geschähe“ und ermöglichen so, die Wirksamkeit von Konzepten abzuschätzen und intensiv zu diskutieren.

Alle Szenarien bauen auf einem Basisszenario auf. In ihm vereinen sich alle schon heute vorhersehbaren Entwicklungen der Stadt, wie zum Beispiel die natürliche Entwicklung der Bevölkerung, die Zu- und Abwanderung und alle Planungen und Maßnahmen, die beschlossen sind bzw. deren Umsetzung weitgehend gesichert sind.

Das Basisszenario und die verschiedenen Szenarien mit ihren Konzepten und Wirkungen werden in einer zweiten Broschüre dargestellt.



VEP	Verkehrsentwicklungsplan; Darstellung der mittelfristigen Entwicklung des städtischen Verkehrssystems
Analyse	Bestandsaufnahme um Mängel und Konflikte, aber auch Qualitäten und Potenziale festzustellen
Basis-Szenario	Übertragung der Analyse auf die zukünftige, absehbare Entwicklung
Szenario	Zukunftsbild einer denkbaren Entwicklung
ÖV	Öffentlicher Verkehr (Bus, Straßen-, Stadt-, S-Bahn-, Regionalverkehr)
MIV	Motorisierter Individualverkehr (Motorrad, PKW)
Bezirk 1	Altstadt, Karlstadt, Stadtmitte, Pempelfort, Derendorf, Golzheim
Bezirk 2	Flingern-Nord, Flingern-Süd, Düsseldorf
Bezirk 3	Oberbilk, Unterbilk, Bilk, Friedrichstadt, Hafen, Hamm, Flehe, Volmerswerth
Bezirk 4	Oberkassel, Heerd, Lörick, Niederkassel
Bezirk 5	Stockum, Lohausen, Kaiserswerth, Wittlaer, Kalkum, Angermund
Bezirk 6	Lichtenbroich, Unterrath, Rath, Mörsenbroich
Bezirk 7	Gerresheim, Grafenberg, Ludenberg, Hubbelrath
Bezirk 8	Eller, Lierenfeld, Vennhausen, Unterbach
Bezirk 9	Wersten, Holthausen, Reisholz, Benrath, Urdenbach, Hassels, Itter, Himmelgeist
Bezirk 10	Hellerhof, Garath
Modal-Split	Aufteilung der Wege auf die verschiedenen Verkehrsmittel
Lärmkennziffer	Darstellung der Lärmbetroffenheit durch den Verkehr, ermittelt aus der Lärmbelastung, in Bezug gesetzt zu einem Streckenabschnitt und der Anzahl von Anwohnern
Unfallhäufungsstelle	Liegt dann vor, wenn die Unfälle an Knotenpunkten oder Streckenabschnitten über einen längeren Zeitraum einen bestimmten Richtwert überschreiten
dB (A)	Meßgröße der Lautstärke eines Geräusches. 70-75 dB (A) entsprechen z.B. der Vorbeifahrt eines Pkws mit 120 km/h in einem Abstand von 25 m

Mitreden erwünscht – sagen Sie uns Ihre Meinung!

Wir bitten um Ihre Mithilfe!

Unabhängig ob Sie mit dem Auto oder der S-Bahn unterwegs sind, mit dem Fahrrad oder zu Fuß, in der Stadt leben oder ob Sie nur zum Arbeiten oder in der Freizeit das Stadtgebiet aufsuchen, immer sind Sie ein Teil des Verkehrsgeschehens der Landeshauptstadt Düsseldorf.

Um Ihnen auch in Zukunft den Aufenthalt in unserer Stadt so angenehm wie möglich zu gestalten, bedarf es leistungsfähiger und den unterschiedlichen Bedürfnissen angepasster Verkehrsnetze. Im Rahmen der Bearbeitung des Verkehrsentwicklungsplanes der Landeshauptstadt Düsseldorf sollen die Notwendigkeiten und die möglichen Entwicklungschancen des Straßennetzes, der Netze des Öffentlichen Verkehrs sowie des Rad- und Fußgängerverkehrs untersucht werden.

26
27

Da Sie als Nutzerinnen und Nutzer dieser Verkehrsnetze am besten wissen, wo es bereits gut läuft und wo es besser laufen könnte, bitten wir Sie um Ihre Mithilfe. Bitte füllen Sie eine der nebenstehenden Antwortpostkarten aus und senden Sie uns diese – für Sie portofrei – zu.

“Ich wünsche mir mehr alltags-
taugliche Radwege.”

Simone W., Düsseldorf

“Mich hat der übergroße Anteil von
Pendlern, die mit dem IV anreisen,
überrascht.”

Jochen K., Düsseldorf

“Mich ärgert, dass es zu viele Behinderungen im
ÖPNV gibt, und die Haltestellen zum Teil schlecht
ausgebaut sind.”

Christoph L., Düsseldorf

“Der Verkehr der Zukunft soll - unter Berücksichtigung
der Verkehrssicherheit - ökologisch vertretbar und für
jedermann bezahlbar sein.”

Werner K., Düsseldorf

“Es müssen mehr P&P-Plätze bzw.-Häuser
geschaffen werden. Durch Umsatteln kann
auch der ÖV verbessert werden.”

Adolf N., Düsseldorf

“Ich wünsche mir Straßennetzergänzungen für
das Auto und Erleichterungen für das Be- und
Entladen.”

Jochen M., Düsseldorf

**Herausgegeben von:**

Landeshauptstadt Düsseldorf
Der Oberbürgermeister
Amt für Verkehrsmanagement

Verantwortlich:

Birgit Hoppe-Johnen

Bearbeitet von:

Andreas Demny, Thomas Großheinrich,
Klaus Lorenz, Katja Rosch

Gutachterliche Betreuung:

BSV Büro für Stadt- und Verkehrsplanung
Dr.-Ing. R. Baier GmbH, Aachen

Fotografien:

Amt für Kommunikation, Amt für Verkehrsmanagement
Ingo Lammert, Ulrich Otte, Rheinische Bahngesellschaft AG

Gestaltung/Produktion:

z.B. Werbeagentur GmbH, Düsseldorf

I./10. - 06/2003

Meine Meinung und Anregungen...

1. Was gefällt Ihnen oder was ärgert Sie am meisten bei Ihrer täglichen Verkehrsteilnahme in Düsseldorf?

Mir gefällt, dass...

Mich ärgert, dass...

2. Für welches Verkehrsmittel sollte in Düsseldorf am ehesten etwas getan werden? (bitte eine Möglichkeit ankreuzen)

- für das Auto für das Fahrrad
 für Bus und Bahn für das Zufußgehen

3. Was wünschen Sie sich für die einzelnen Verkehrsarten?

Auto:

Bus und Bahn:

Fahrrad:

zu Fuß:

4. Welche Analyseergebnisse haben Sie interessiert/überrascht?

5. Wie soll der Verkehr der Zukunft aussehen?

Meine Meinung und Anregungen...

1. Was gefällt Ihnen oder was ärgert Sie am meisten bei Ihrer täglichen Verkehrsteilnahme in Düsseldorf?

Mir gefällt, dass...

Mich ärgert, dass...

2. Für welches Verkehrsmittel sollte in Düsseldorf am ehesten etwas getan werden? (bitte eine Möglichkeit ankreuzen)

- für das Auto für das Fahrrad
 für Bus und Bahn für das Zufußgehen

3. Was wünschen Sie sich für die einzelnen Verkehrsarten?

Auto:

Bus und Bahn:

Fahrrad:

zu Fuß:

4. Welche Analyseergebnisse haben Sie interessiert/überrascht?

5. Wie soll der Verkehr der Zukunft aussehen?

Meine Meinung und Anregungen...

1. Was gefällt Ihnen oder was ärgert Sie am meisten bei Ihrer täglichen Verkehrsteilnahme in Düsseldorf?

Mir gefällt, dass...

Mich ärgert, dass...

2. Für welches Verkehrsmittel sollte in Düsseldorf am ehesten etwas getan werden? (bitte eine Möglichkeit ankreuzen)

- für das Auto für das Fahrrad
 für Bus und Bahn für das Zufußgehen

3. Was wünschen Sie sich für die einzelnen Verkehrsarten?

Auto:

Bus und Bahn:

Fahrrad:

zu Fuß:

4. Welche Analyseergebnisse haben Sie interessiert/überrascht?

5. Wie soll der Verkehr der Zukunft aussehen?



Weitere Anregungen und Anmerkungen:

Gebühr
bezahlt
Empfänger

eventuell mit Namen, Anschrift und Telefon für Rückfragen:

Name

Firma/Organisation

Straße

PLZ/Ort

Telefon

Fax

Antwort-Postkarte:

Landeshauptstadt Düsseldorf
Amt für Verkehrsmanagement
Abteilung Verkehrsentwicklungsplanung

40200 Düsseldorf



Weitere Anregungen und Anmerkungen:

Gebühr
bezahlt
Empfänger

eventuell mit Namen, Anschrift und Telefon für Rückfragen:

Name

Firma/Organisation

Straße

PLZ/Ort

Telefon

Fax

Antwort-Postkarte:

Landeshauptstadt Düsseldorf
Amt für Verkehrsmanagement
Abteilung Verkehrsentwicklungsplanung

40200 Düsseldorf



Weitere Anregungen und Anmerkungen:

Gebühr
bezahlt
Empfänger

eventuell mit Namen, Anschrift und Telefon für Rückfragen:

Name

Firma/Organisation

Straße

PLZ/Ort

Telefon

Fax

Antwort-Postkarte:

Landeshauptstadt Düsseldorf
Amt für Verkehrsmanagement
Abteilung Verkehrsentwicklungsplanung

40200 Düsseldorf