



VEP – Verkehrs-
entwicklungsplan
Landeshauptstadt
Düsseldorf

Teil 4:
Das beschlossene
Konzept bis 2020
und seine Wirkungen



4

Mit Weitblick in die Zukunft

Schon heute für den Verkehrsbedarf von morgen planen

Die Entwicklung der Landeshauptstadt Düsseldorf als Metropole am Rhein zeichnet sich durch ein stetiges Wirtschaftswachstum und - damit verbunden - durch ein wachsendes Mobilitätsbedürfnis der Bewohner sowie der Berufspendler und Besucher der Stadt aus. Vor diesem Hintergrund stellt sich für die Verkehrsplanung der Stadt die Aufgabe, die Entwicklung des Oberzentrums Düsseldorf als nationalen und internationalen Wirtschaftsstandort zu unterstützen, die lokale Wirtschaft und den Handel zu stärken und eine dynamisch fortschreitende Stadtentwicklung mit der Steigerung der Attraktivität Düsseldorfs als Wohnstandort sowie der Verbesserung der Umweltbedingungen und der Verkehrssicherheit in Einklang zu bringen.

Hiervon ausgehend wurde auf der Basis einer umfassenden Analyse des aktuellen Verkehrsgeschehens sowie von Szenarien zur Bewertung von Maßnahmen und Maßnahmenbündeln der Verkehrsplanung und des Verkehrsmanagements ein Zielkonzept mit dem Zeithorizont 2020 erarbeitet und im Rat und seinen Gremien zur Diskussion gestellt. Nicht unerwähnt bleiben darf in diesem Zusammenhang, dass von Beginn an neben Vertretern der Ratsfraktionen alle relevanten Verbände und Interessengruppen im Rahmen von Diskussionsforen sowie die Bürgerinnen und Bürger der Stadt im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit durch Broschüren und Ausstellungen in den Erarbeitungsprozess einbezogen worden sind.

Auf dieser Basis hat der Rat der Stadt im November 2006 den 1. Verkehrsentwicklungsplan der Landeshauptstadt Düsseldorf (VEP 2020) in der vorliegenden Fassung beschlossen. Damit wurde der Verwaltung für die nächsten 15 Jahre ein verbindlicher

Handlungsrahmen für die Verkehrsplanung sowie die Umsetzung verkehrlicher Maßnahmen gegeben. Auch wenn der Verkehrsentwicklungsplan noch keine rechtlich verbindliche Außenwirkung entfaltet, da die hierin aufgeführten Einzelmaßnahmen vor ihrer jeweiligen Umsetzung den zuständigen Ratsgremien zur abschließenden Entscheidung vorzulegen sind, bin ich davon überzeugt, dass damit eine verlässliche und zukunftsfähige Grundlage für eine nachhaltige Stadt- und Verkehrsentwicklung geschaffen wurde, deren konsequente Umsetzung ein ebenso lohnendes Ziel ist wie die im VEP 2020 formulierten Zielsetzungen selbst.



Werner Leonhardt,
Verkehrsdezernent

RATINGEN

Vorwort

1. Einleitung	04
2. Zusammenfassung des Untersuchungsverlaufs	06
3. Allgemeine Ziele der Verkehrsentwicklungsplanung	09
4. Konzepte	10
4.1 Straßennetz	10
4.2 ÖV-Netz	12
4.3 Radverkehr	14
4.4 Fußgängerverkehr	16
4.5 Straßenräumliches Handlungskonzept	17
4.6 Wirtschaftsverkehr	18
4.7 Parken	20
4.8 Handlungskonzept ÖV-Beschleunigung	21
4.9 Innenstadt	22
4.10 Verkehrssystemmanagement in Düsseldorf ViD	23
4.11 Mobilitätsmanagement	24
4.12 Umwelt und Sicherheit	25
5. Wirkungsanalysen	26
5.1 Modal-Split und Fahrleistung	26
5.2 Verkehrsnetze und Belastungen	28
5.2.1 Motorisierter Individualverkehr	28
5.2.2 Öffentlicher Verkehr	29
5.2.3 Erreichbarkeit	30
5.3 Straßenräumliche Analysen	31
5.3.1 Straßenräumliche Verträglichkeit	31
5.3.2 Betroffenheit durch Lärm	32
5.3.3 Schadstoffemissionen	33
5.4 Kostenschätzung	33
6. Ihre Meinung	34

KREIS METTMANN

METTMANN

ERKRATH

HILDEN

KREIS NEUSS

Das Zielkonzept – machbar und wirksam

Mit dem Beschluss des Verkehrsentwicklungsplanes durch den Rat im November 2006 hat die Verwaltung ein geeignetes Instrumentarium erhalten, durch dessen Umsetzung sich die Situation für alle Verkehrsteilnehmer in Düsseldorf deutlich verbessern wird.

Die Ziele der Verkehrsentwicklungsplanung sind vielfältig. Zusammenfassend können folgende Handlungsleitlinien für die Zukunft formuliert werden:

■ Unterstützung einer dynamischen Stadtentwicklung durch eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur

Die Steigerung der Funktionalität und Erreichbarkeit im Individualverkehr ist eine Kernaufgabe der Verkehrsplanung. Dabei spielt nicht nur der weitere Ausbau des Straßennetzes, wie z. B. im Medienhafen, mit der Ortsumgehung Oberbilk oder der Entlastungsstraße für Derendorf, eine wichtige Rolle. Der Einsatz moderner Informations- und Steuerungsmöglichkeiten wie das Verkehrssystemmanagement und das Mobilitätsmanagement sind hierbei zukunftsweisend und werden daher weiter ausgebaut.

Die Landeshauptstadt Düsseldorf hat heute schon ein nachgewiesenermaßen dichtes öffentliches Verkehrsnetz. Auch hier tragen unterschiedliche Maßnahmen des VEP zur Verbesserung der Mobilität bei. Als herausragende Maßnahme ist dabei sicherlich der Bau der Wehrhahn-Linie zu nennen. Aber auch die Pendler hat der VEP im Blick. Speziell durch die Einführung eines Schnellbussystems soll die Zahl der Pendler, die den öffentlichen Nahverkehr nutzen, erhöht werden und so mehr Menschen aus der Region mit Bus und Bahn nach Düsseldorf kommen.

■ Ausbau des Wirtschaftsstandortes Düsseldorf und Stärkung der lokalen Wirtschaft und des Handels

Dies bedingt ein leistungsfähiges Verkehrssystem für alle Verkehrsmittel, welches die innere und äußere Erreichbarkeit sicherstellt sowie eine attraktive Gestaltung der Straßenräume. Hierbei liegt auch das Augenmerk auf einer raschen Warenverteilung bei geringeren Beeinträchtigungen durch den Schwerverkehr auf der Straße.

■ Stärkung der Nahmobilität und damit des Wohnstandortes Düsseldorf

Eine attraktivere Gestaltung der Straßenräume und der Ortszentren kommt auch der Verbesserung der Nahmobilität und der Steigerung des Wohnstandortes Düsseldorf zu Gute. Die konsequente Verkehrsberuhigung von Wohnquartieren, die Entlastung des Straßenraumes von parkenden Fahrzeugen durch Bewohnerparken und/oder Quartiersgaragen, sowie die verkehrliche Entlastung von angebauten Straßenräumen sind weitere wichtige Handlungsfelder. Probleme zu enger Gehwege, zu wenig Querungsmöglichkeiten und fehlender Radverkehrsanlagen können mit einer Kombination von Maßnahmen im bestehenden Netz und entlastender neuer Infrastruktur am wirkungsvollsten entschärft werden.

■ Sicherung der Mobilität für alle Düsseldorfer

Hierbei legt der VEP den Fokus auf die Einbeziehung der Belange älterer Menschen, von Kindern und Mobilitätsbehinderten gleichermaßen wie die Belange von Autofahrern, Radfahrern, Fußgängern und Bus- und Bahnbenutzern.

■ Förderung des Radverkehrs

Die Landeshauptstadt will den eingeschlagenen Weg der Radverkehrsförderung in den nächsten 15 Jahren konsequent fortführen. So soll bis 2020 ein komfortables, zusammenhängendes und sicheres gesamtstädtisches Hauptradwegenetz bereitstehen.

■ Verbesserung der Verkehrssicherheit

Auch in der Zukunft wird die Verbesserung der Verkehrssicherheit ein zentraler Handlungsschwerpunkt der Verwaltung sein. Der VEP setzt dabei nicht nur auf zukunftsweisende, öffentlichkeitswirksame Kampagnen. Viele Unfallschwerpunkte, insbesondere für Fußgänger und Radfahrer, werden im Zuge von Straßenumbauten sicherer.

■ Verbesserung der Umweltbedingungen

Die Reduzierung der Belastung der Bevölkerung durch Lärm und Schadstoffe ist ein weiteres Aufgabenfeld des VEPs. Trotz eines Anstieges des Pkw-Besitzes und trotz steigender Pendlerzahlen kann die Verkehrsbelastung durch geeignete Maßnahmen vermindert werden.

■ Finanzieller Spielraum

Bei allen geplanten Maßnahmen und kreativen Lösungsansätzen ist zu beachten, dass alle Vorhaben angesichts begrenzter Ressourcen finanzierbar sein müssen. Nach einer groben Kostenschätzung belaufen sich die reinen Investitionskosten für die beschriebenen Maßnahmen bis 2020 auf ca. 1,35 Milliarden Euro. Bei unveränderter Zuschussituation können die aufgeführten Maßnahmen zum Jahr 2020 umgesetzt werden.

■ Dialog auch in Zukunft

Das Amt für Verkehrsmanagement wird bei der Umsetzung des Verkehrsentwicklungsplans den Weg des Dialogs mit Politik, Verkehrsbetrieben, Verbänden und Bürgerinnen und Bürgern auch weiterhin fortführen. Die Verwaltung wird über den Stand der Konkretisierung und die finanzielle Realisierbarkeit der beschriebenen Maßnahmen den zuständigen Fachausschuss ca. alle zwei Jahre informieren. Aufgrund möglicher sich ändernder Rahmenbedingungen oder Zielvorstellungen plant die Verwaltung alle fünf Jahre eine Fortschreibung. Vorrangiges Ziel hierbei ist immer die zukünftige Sicherung der Mobilitätsbedürfnisse der Düsseldorfer und der auswärtigen Besucher und die Gewährleistung der Erreichbarkeit der Landeshauptstadt durch eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur.



Andrea Blome,
Leiterin des Amtes für Verkehrsmanagement



Zusammenfassung des Untersuchungsverlaufs

Dies ist die vierte und abschließende Broschüre zum Verkehrsentwicklungsplan (VEP) für die Landeshauptstadt Düsseldorf.

Die erste Broschüre befasste sich mit den Ergebnissen der **Analyse** des Verkehrsgeschehens in Düsseldorf aus dem Jahr 2001. Sie ergab ein umfassendes Bild von den Qualitäten und Potenzialen, aber auch von den Defiziten und dem daraus begründeten Handlungsbedarf im städtischen Verkehrssystem.

Die zweite Broschüre erläuterte die grundlegenden **Rahmenbedingungen der Verkehrsentwicklung**, die in Düsseldorf bis zum Jahr 2015 wirksam werden.

Außerdem wurde das **Basis-Szenario** vorgestellt. Es macht deutlich, wie sich der Verkehr im Stadtgebiet aufgrund der Rahmenbedingungen bis zum Jahr 2015 entwickeln würde, wenn nur die bereits beschlossenen oder in Umsetzung befindlichen Maßnahmen berücksichtigt würden.

In der dritten Broschüre wurden drei **Test-Szenarien** vorgestellt, die unterschiedliche Zukunftsbilder und damit Auswirkungen auf die Verkehrsentwicklung ergeben.

Als Ergebnis wurde anschließend ein Vorschlag für ein **Zielkonzept** abgeleitet. Es soll die diagnostizierten **Verkehrsprobleme** lösen und die zukünftige **Verkehrspannung** festlegen.

Folgende Themenfelder werden dabei im Einzelnen betrachtet:

- Netzkonzepte für alle Verkehrsarten (motorisierter Individualverkehr, öffentlicher Personennahverkehr, Fahrrad- und Fußgängerverkehr),
- Wirtschaftsverkehr auf Straßen und Schienen,
- Parken (ruhender Kraftfahrzeugverkehr),
- Verkehrssicherheit und straßenräumliche Verträglichkeit des motorisierten Verkehrs,
- Umweltauswirkungen des (motorisierten) Verkehrs sowie
- Verkehrs- und Mobilitätsmanagement.

Der Vorschlag für das Zielkonzept wurde im November 2005 in die politischen Gremien eingebracht und im Anschluss daran in den Bezirksvertretungen und der Öffentlichkeit zur Diskussion gestellt.

Am 9. November 2006 wurde dann vom Rat der Landeshauptstadt Düsseldorf der Verkehrsentwicklungsplan für die nächsten 10 bis 15 Jahre beschlossen.





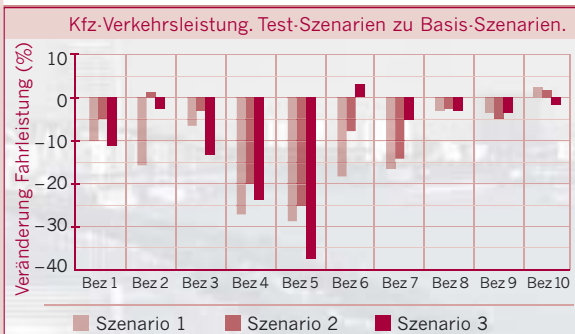
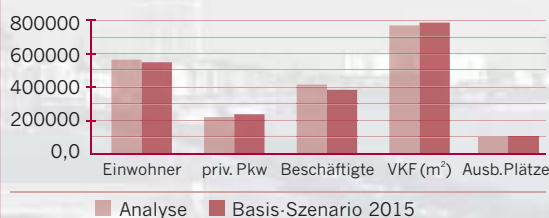
ANALYSE

- Netze und Betrieb: Fußgängerverkehr • Fahrradverkehr • Nahverkehr • Auto (fließend und ruhend) • Wirtschaftsverkehr
- Verkehrs- und Nutzungsstruktur • Netzbelastung
- Straßenräumliche Verträglichkeit • Verkehrssicherheit • Umweltauswirkungen
- Wirkungsanalyse und Bewertung

BASIS-SZENARIO

- Berücksichtigung gesamtgesellschaftlicher Trends • Änderungen der Strukturen der Netze
- Wirkungsanalyse und Bewertung

Strukturen Stadt Düsseldorf. Entwicklung Analyse-Basiszenario



TEST-SZENARIEN

- Ziele • Potenziale • Szenariotypen
- Alternative Netzkonzepte • Straßenräumliche Konzepte • Stadt- und Strukturentwicklung • Verhalten
- Formulierung von 3 Test-Szenarien
- Wirkungsanalyse und Bewertung

ZIELKONZEPT

- Festlegung der Maßnahmen auf den Ebenen: Netz, Straßenraum und Verhalten
- Wirkungsanalyse und Bewertung



VERKEHRSENTWICKLUNGSPLAN (VEP)

- **Netzkonzepte:** Straße • Nahverkehr • Fahrrad
- **Straßenräumliches Handlungskonzept:** u.a. mit Maßnahmenvorschlägen für den Fußgängerverkehr
- **Rahmenkonzepte:** ruhender Verkehr • Wirtschaftsverkehr • Verkehrsmarketing • Verkehrssystemmanagement in Düsseldorf • Mobilitätsmanagement

Verkehrsplan bis 2020 ist auf dem Weg

(ho-) Das Papier ist monströs, die Aufgabe auch: In einem so genannten Verkehrsentwicklungsplan hat die Stadt Düsseldorf ein Konzept entwickelt, das den Straßenverkehr bis ins Jahr 2020 überschaubar regelt, kanalisiert, abbaut oder beschleunigt (wo es nötig ist), verschiebt und vor allem an den Interessen des Bürgers und der Stadt als zentraler Wirtschaftsstandort orientiert.

Ziel ist, so gestern der zuständige Beigeordnete Werner Leonhardt, den Verkehr in der Stadt so zu regeln, dass er den Bedürfnissen der Menschen gerecht wird – und dabei Luftreinhaltung, wirtschaftliche Belange und Individualverkehr unter einen Hut bringt. Nicht leicht, aber machbar, erklärten die Experten, die in ersten Referaten die Einzelheiten darstellten. Sie verschwiegen aber auch nicht, dass in

den Jahren bis 2020 noch viel passieren kann, das unmittelbar Einfluss auf diese Ideen haben wird.

Nach derzeitiger Einschätzung wird das Ganze rund 1,2 Milliarden Euro kosten – 200 Mio davon für den Autoverkehr (MIV genannt – Mobilier Individualverkehr), 56 Mio für Fuß- und Radwege. Mit 910 Mio für Busse und Bahnen geht weitaus größte Teil in den Öffentlichen Personennahverkehr, darin die Wehrhahn-Linie, Messe-Umfahrung mit 510 Mio enthalten sind.

SPD und Grüne versprachen sich, dass sie sich für den Plan einsetzen werden. SPD und Grüne versprachen sich, dass sie sich für den Plan einsetzen werden. SPD und Grüne versprachen sich, dass sie sich für den Plan einsetzen werden.

1,2 Milliarden für den Verkehr

AUSSCHUSS, Konzept für die nächsten 15 Jahre verabschiedet. Heftige Kritik von der Opposition.

Das Parlament hat am Dienstag 12 bis 15. Januar nicht so sehr ein

Milliarden Euro schenken und gegen den Verkehrsausschuss SPD und Grünen verabschiedet. Die Opposition ist nicht begeistert. Ein Antrag der CDU und FDP ist im Ausschuss abgelehnt worden. Die CDU und FDP haben ihre eigenen Vorstellungen für den Verkehrsentwicklungsplan eingereicht. Die CDU und FDP haben ihre eigenen Vorstellungen für den Verkehrsentwicklungsplan eingereicht.

Mehr Autos, ruhigere Wohnviertel

→ **INTERVIEW** Verkehrsdezernent Werner Leonhardt über die Schwierigkeiten, beim Verkehr widerspreitende Interessen von Wirtschaft und Bewohnern auszugleichen, über Alter und Tücken der Ampeltechnik und über die Hoffnung, die Wehrhahnlinie rasch zu bauen.



Wie sieht es mit dem Verkehr aus? ...

Die Wehrhahnlinie wird rasch gebaut ...

Die Ampeltechnik ist ein Problem ...

Die Wehrhahnlinie wird rasch gebaut ...

Die Ampeltechnik ist ein Problem ...

Die Wehrhahnlinie wird rasch gebaut ...

Allgemeine Ziele der Verkehrsentwicklungsplanung

Die Ziele der Verkehrsentwicklungsplanung sind vielfältig:

- **Ausbau des nationalen und internationalen Wirtschaftsstandortes und des Oberzentrums Düsseldorf**
- **Stärkung der lokalen Wirtschaft und des Handels**
- **Unterstützung einer dynamischen Stadtentwicklung durch eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur**
- **Steigerung der Attraktivität des Wohnstandortes Düsseldorf**
- **Verbesserung der Umweltbedingungen**
- **Verbesserung der Verkehrssicherheit**
- **Sicherung der Mobilität für alle Düsseldorfer**
- **Alle Vorhaben müssen angesichts begrenzter Ressourcen finanzierbar sein**

Um diese Ziele zu erreichen, sind aus den Erkenntnissen der Analyse und des Basis-Szenarios heraus die folgenden vier Punkte als Handlungsschwerpunkte definiert worden:

- Ausschöpfung des ÖV-Pendlerpotenzials
- Gezielter Abbau der funktionalen Defizite im MIV und ÖV
- Stärkung der Nahmobilität in den Stadtteilzentren
- Förderung des Radverkehrsklimas

Die verkehrliche Zukunft der Landeshauptstadt Düsseldorf und der Region liegt im abgestimmten Miteinander der verschiedenen Verkehrsarten. Je nach Anlass, Ziel und Zeitpunkt ist eine dieser Verkehrsarten die geeignetste. Die Netzangebote für die Hauptverkehrsarten müssen mit den übrigen

Stadtentwicklungszielen abgestimmt bzw. aus diesen entwickelt sein. Dabei sind ökonomische, ökologische, gestalterische und soziale Entwicklungsziele sowie die Erhöhung der Verkehrssicherheit und Verbesserungen für Mobilitätsbehinderte zu berücksichtigen.

Straßennetz

Wesentlicher Bestandteil eines Verkehrsentwicklungsplans ist die funktionale Gliederung des Straßennetzes. Die Straßen bzw. Verbindungen werden hierbei nach ihrer Bedeutung kategorisiert. Diese Gliederung bestimmt dann die konkrete Gestaltung der Netzelemente, die Konzeption von Wegweisung, die Steuerung und Priorisierung von Strömen und die Lage von Anschlüssen von Entwicklungsgebieten.

Das Düsseldorfer Straßennetz wird zukünftig in folgende Kategorien differenziert:

■ Straßen mit großräumiger / überregionaler Verbindungsfunktion

10 Diese Funktion wird in Düsseldorf von den umgebenen
11 Autobahnen abgedeckt.

■ Hauptverkehrsstraßen mit regionaler / zwischen-gemeindlicher Verbindungsfunktion

Auf diesen Straßen soll der IV Vorrang haben, um die Verbindungsqualität sicherzustellen (z.B. Grüne Welle, restriktives Vorgehen gegen 2.-Reihe-Parken, i.d.R. Tempo 50).

■ Hauptverkehrsstraßen mit Stadtteilverbindungsfunktion

Auf diesen Straßen sollte der fließende IV weitgehend Vorrang haben, um eine angemessene Qualität sicherzustellen (z.B. restriktives Vorgehen gegen 2.-Reihe-Parken, i.d.R. Tempo 50).

■ Hauptverkehrsstraßen mit innerörtlicher Verbindungsfunktion

Hier können abschnittsweise auch andere Verkehrsarten Vorrang haben. Unter besonderen Bedingungen wie z.B. Lärmschutz oder Schulnähe ist abschnittsweise Tempo 30 möglich.

■ sonstige Erschließungsstraßen / Anliegerstraßen in der Regel Tempo 30.

Im Verkehrsentwicklungsplan sind folgende Netzergänzungen vorgesehen:

- Vollanschluss an die B 7 am Heerdter Lohweg
- Verlängerung Böhlerstraße
- Fortsetzung der B 8n
- Ausbau der Danziger Straße
- Anschluss der K3n an die A44
- Ausbau Theodorstraße mit Anschluss an die A 52
- Entlastungsstraße Derendorf
- Ortsumgehung Flingern zwischen Hellweg und Höherweg (2. Bauabschnitt)
- Bau einer neuen Erschließungsstraße von der Hans-Günter-Sohl-Straße zur Schlüterstraße (nur nachrichtlich, da es sich um eine Erschließungsstraße handelt)
- Bau einer 1. Baustufe der Ortsumgehung Oberbilk
- Bau der L 404n
- Ausbau der Straßenanbindung zum Hafen
- Ortsumgehung Reisholz
- Tunnel Ludenberger Straße (Machbarkeitsstudie)

Die für das Straßennetz vorgesehenen Maßnahmen werden zu einer wirksamen verkehrlichen Entlastung betroffener Stadtteile und Wohngebiete beitragen, bzw. begründen sich aus der städtebaulichen und verkehrlichen Entwicklung bis zum Jahr 2020. Darüber hinaus ist bei einer Fortschreibung des VEP erneut zu prüfen, welchen Beitrag der volle Ausbau des geplanten bzw. angedachten Entlastungsstraßennetzes leisten kann. Dies gilt insbesondere für nachstehende Ausbau- und Bauvorhaben:

- Ortsumgehung Flingern
- Ortsumgehung Oberbilk (große Lösung)
- Ortsumgehung Rath
- Entlastungsstraße Derendorf mit Anbindung an das Mörsenbroicher Ei und die Ortsumgehung Oberbilk
- Untertunnelung Ludenberger Straße
- Anbindung der Bergischen Landstraße an die A 44

Netzergänzungen im MIV



ÖV-Netz

Neben den bereits „gesetzten“ Maßnahmen

- U-Bahn „Wehrhahn-Linie“ zwischen Am Wehrhahn und Bilk S,
- Messeumfahrung über die Stadtbahnstrecke U 80 mit Anbindung der Messe Süd und
- Verlängerung U 79 Uni-Ost

werden als Netzergänzungen im ÖV folgende Maßnahmen vorgesehen:

- Straßenbahnanbindung des Hafens
- Bau des S-Bahn-Haltespunkts Medienhafen
- Bau des Regionalbahn-Haltespunktes Bilk
- U 81 zwischen Handweiser und Flughafenbahnhof
- Verlängerung der 701 zunächst bis zur Theodorstraße
- Tieferlegung der Stadtbahn im Kreuzungsbereich Kennedydamm / Kaiserswerther Straße
- Ratinger Weststrecke
- Verlängerung der U-Bahn Wehrhahn-Linie bis Moorenplatz
- Verlängerung der Stadtbahn von Holthausen bis Reisholz-Hafen bei einer entsprechenden Entwicklung des Standortes Reisholzer Hafen
- Verlängerung der 701 nach Ratingen-West

- Schaffung eines Schnellbussystems in Bereichen ohne direkte Schienenverbindung nach Düsseldorf

- Verbesserung der Beförderungsqualität im vorhandenen Schienenangebot auf den DB-Strecken durch Bereitstellung der für die prognostizierte Fahrgastzahlen notwendigen Sitzplatzkapazität.

- Modernisierung und Attraktivierung der S-Bahnstationen in Abstimmung mit der DB AG, dem VRR und dem Land NRW. Insbesondere sollen hierbei die Belange von Mobilitätsbehinderten Berücksichtigung finden. Eine nachhaltige Sauberhaltung und Instandhaltung von S-Bahnstationen ist zu gewährleisten.

Die für das Nahverkehrsnetz vorgesehenen Maßnahmen werden zu einer wirksamen Beschleunigung und Attraktivitätssteigerung des ÖV beitragen. Sie begründen sich aus der Zielsetzung, vermehrt Pendler aus und nach Düsseldorf mit Öffentlichen Verkehrsmitteln abzuholen sowie aus der städtebaulichen Entwicklung bis zum Jahr 2020.

12

13

Netzergänzungen für den ÖV





Radverkehr

Der VEP legt Haupttrouten des Radverkehrs fest, die die wichtigsten Ziele des Radverkehrs miteinander verbinden.

Die Umsetzung der Bezirksradwegenetze ist ein wichtiger Bestandteil des Konzeptes Radverkehr. Die erste Stufe sollte zügig bis zum Jahr 2011 realisiert werden, um anschließend umgehend mit der Umsetzung der zweiten Stufe der Bezirksradwegenetze zu beginnen. Die Schließung von Lücken im vorhandenen Fahrradwegenetz soll ein vorrangiges Ziel sein. An den Zielen des Radverkehrs sollte ein ausreichendes Angebot an Abstellanlagen vorhanden sein. Der Ausbau der Radverkehrsanlagen soll zudem mit besonderem Blick auf die Erhöhung der Sicherheit für Radfahrer erfolgen.

Das straßenräumliche Handlungskonzept enthält Vorschläge für Radverkehrsanlagen, wie z.B. Schutzstreifen oder Radfahrstreifen, die aus gesamtstädtischer Sicht ohne Einschränkung der Verkehrsqualität und Erreichbarkeit realisiert werden können.

Da eine entsprechende bauliche Verbreiterung der Radwege häufig nicht bzw. nur sehr aufwändig

möglich ist, sollte die Benutzungspflicht in Abschnitten geprüft werden. Eventuell kann durch Aufhebung dieser für den Radfahrer, der auf zügiges Vorwärtskommen bedacht ist, auf der Fahrbahn ein entsprechendes Angebot geschaffen werden. Dort, wo es möglich ist, kann das Fahren auf der Fahrbahn mit zusätzlichen Maßnahmen (z. B. Anlage von Schutzstreifen, zulässige Höchstgeschwindigkeit 30 km/h) sicherer gestaltet werden.

Dort, wo Haupttrouten über gering belastete Nebenstraßen verlaufen, die keine eigenen Radverkehrsanlagen benötigen, sollten Vorfahrtsregelungen überprüft und ggfs. auf Straßenabschnitten mit wenig Einmündungen Fahrradstraßen eingerichtet werden.

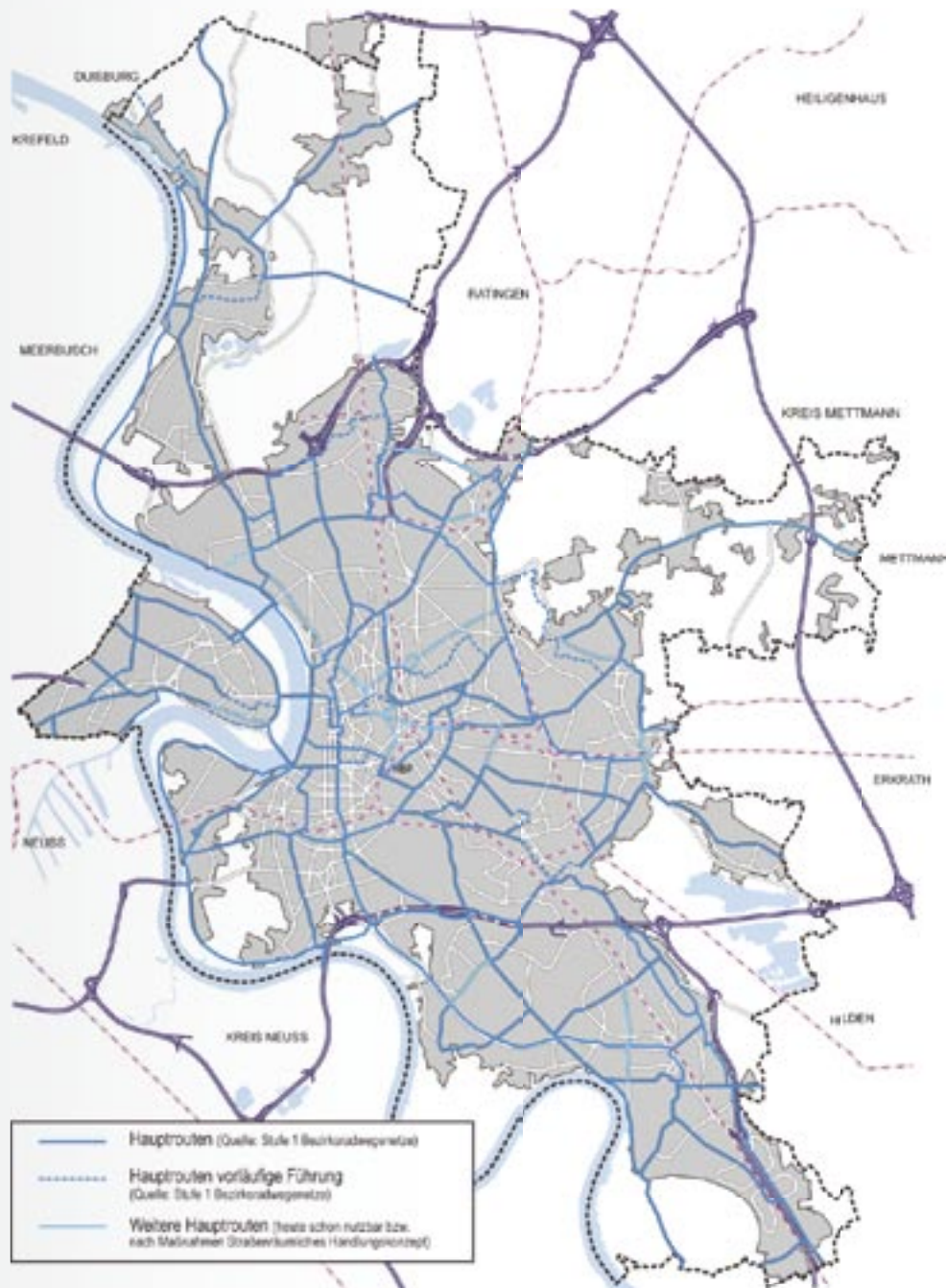
Gegen das Parken auf Radwegen, Radfahrstreifen und Schutzstreifen ist durch entsprechende Überwachung und Öffentlichkeitsarbeit vorzugehen.

Ein wichtiger Baustein ist auch die Errichtung einer Fahrradstation am Hauptbahnhof, die ein herausragendes Ziel für den Fahrradverkehr darstellt.

14
15



Haupttroutennetz für den Radverkehr





Fußgängerverkehr

16

17

Im Rahmen der Analyse wurden sämtliche Straßen auch aus dem Blickwinkel der Fußgänger betrachtet. Auf dieser Basis wurden Vorschläge zur Anlage von Überquerungshilfen und zur Verbreiterung der nutzbaren Gehwegflächen entwickelt.

Auch Maßnahmen, die in erster Linie der Förderung des Radverkehrs dienen, wie die Einrichtung von Schutzstreifen statt schmaler Bordsteinradwege neben schmalen Gehwegen, tragen zu einer Verbesserung der Bedingungen für die Fußgänger bei.

Besondere Bedeutung kommt dem Fußgängerverkehr im Bereich der Stadtteilzentren und der Innenstadt zu (im folgenden Plan flächig dargestellt). Hier sollten zur Förderung der Nahmobilität bei anstehenden Maßnahmen stets die Belange des Fußgängerverkehrs mit einer besonderen Gewichtung berücksichtigt werden.



Bereiche zur Förderung der Nahmobilität



Straßenräumliches Handlungskonzept

Das Straßenräumliche Handlungskonzept fasst in seiner Darstellung alle Maßnahmen des Verkehrsentwicklungsplans, die sich auf den Straßenraum beziehen, zusammen. Es soll helfen, die in der Analyse festgestellten Probleme im Straßenraum zu lösen.

Das Straßenräumliche Handlungskonzept beinhaltet Vorschläge für:

- die Anlage, Veränderung und Überprüfung der Benutzungspflicht von Radverkehrsanlagen,
- die Anlage von Überquerungshilfen,
- die Erweiterung der nutzbaren Gehwegbreite und
- die Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit.

In einigen Stadtteilzentren und in den Straßenräumen, in denen durch den U-Bahn-Bau neue Flächen zur Verfügung stehen, wird eine komplexe Umgestaltung des Straßenraums vorgeschlagen.

Die Maßnahmen dienen sämtlichen Personengruppen, die am Verkehrsgeschehen teilnehmen. Überquerungshilfen z.B. dienen zwar allen Fußgängern und Radfahrern, sind aber besonders hilfreich für diejenigen, die unsicherer und langsamer unterwegs sind, wie ältere Menschen und Kinder. Auch das Aufheben der Radwegebenutzungspflicht kommt gerade diesen Personengruppen zu Gute. Schnelle Radfahrer, mit denen es auf schmalen Radwegen leicht zu Konflikten kommt, werden auf die Straße verlagert, während langsame und unsichere abseits des Autoverkehrs fahren können.

Straßenräumliches Handlungskonzept



Wirtschaftsverkehr

Da die kommunalen Einflussmöglichkeiten im Wirtschaftsverkehr eher gering sind, konzentriert sich der VEP auf die Handlungsfelder Lkw-Routen und Bedingungen für Liefen und Laden im Straßenraum.

Für den Wirtschaftsverkehr – dabei vor allem für den Lkw-Verkehr – gilt, dass er so weit wie möglich auf unempfindlichen, möglichst anbaufreien Routen geführt werden sollte. Von dort sollte das Ziel auf möglichst kurzen Strecken angefahren werden. Das Lkw-Routenkonzept stellt die Hauptanbindungen der großen Gewerbe-/Industriegebiete und der Innenstadt dar, d.h. die zu empfehlenden Strecken vom Ziel-/ Quellort zum nächstgelegenen Autobahnanschluss. Dieses Netz ist Grundlage für die Lkw-Wegweisung und sollte für Lkws gut befahrbar sein. Für die Innenstadt als Zielort des Güterverkehrs ist es sinnvoller, den Güterverkehr über einen Ring als Verteiler (Lastring/ Rheinufertunnel) zu führen. Von dort kann er dann auf kürzestem bzw. möglichst unempfindlichem Wege sein eigentliches Ziel anfahren.

Auf Grund von Überschreitungen der EU-Luftqualitätsrichtwerte können Restriktionen für den Lkw-Verkehr (z.B. im Rahmen von Luftreinhalteplänen) auch auf Hauptverkehrsstraßen erforderlich werden.

In den Bereichen, in denen mit regelmäßigem Liefen und Laden im Straßenraum zu rechnen ist, sollten entsprechende Liefer- und Ladezonen eingerichtet werden, um dem Halten in der 2. Reihe entgegen zu wirken. Diese Ladezonen sollten besonders gekennzeichnet sein, damit sie für jedermann als

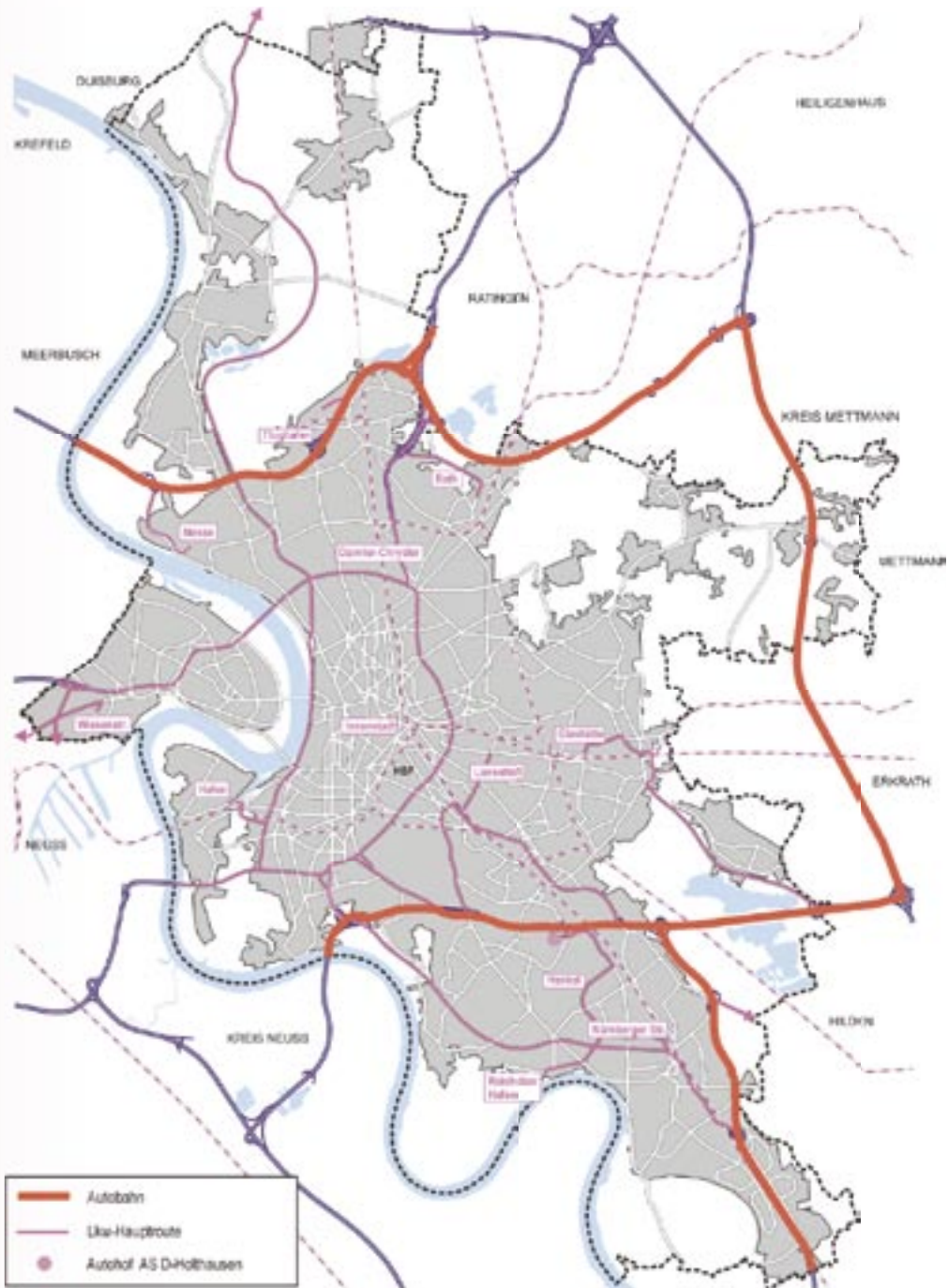
solche direkt erkennbar sind. Eine entsprechende Überwachung ist dabei erforderlich. Mit dem Programm der rot eingefärbten Ladezonen ist dies in Teilen bereits erfolgt. Auch die Vereinheitlichung zeitlicher Regelungen für Ladezonen innerhalb einzelner Gebiete kann durch Eindeutigkeit und bessere Nachvollziehbarkeit zu einer verbesserten Akzeptanz beitragen.

In den letzten Jahren hat die Stadt Erfahrungen zu den Möglichkeiten und Grenzen von City-Logistik gemacht. Unter den derzeitigen Bedingungen (just-in-Time-Produktion, bundesweit einheitlich agierende Konzerne etc.) ist nur ein geringer Teil des Gesamtvolumens des Lkw-Verkehrs auf diese Weise zu optimieren.

Neben dem Güterverkehr auf der Straße wird auch der Schienengüterverkehr berücksichtigt. Dabei sollen die bestehenden Schienenanschlüsse möglichst erhalten bleiben, sowie eine Ansiedlung von transportintensivem Gewerbe und Industrie im Bereich dieser Anschlüsse gefördert werden.



Haupttrouten für den Lkw-Verkehr





Parken

Parkraum im öffentlichen Straßenraum ist in einer Großstadt wie Düsseldorf begrenzt. In einigen Gebieten konkurrieren daher unterschiedliche Personengruppen um den vorhandenen Parkraum. Im Rahmen der gesamtstädtischen Parkraumanalyse konnten potenzielle Gebiete für Parkraumbewirtschaftung insbesondere für Kunden/ Besucher und Bewohner ermittelt werden. Außerhalb der heute schon bestehenden Bewohnerparkgebiete, sind folgende Bereiche festzustellen: Düsselthal, Flingern, Teile von Oberbilk, Bilk sowie in den Ortsteilzentren von Wersten, Gerresheim und Benrath.

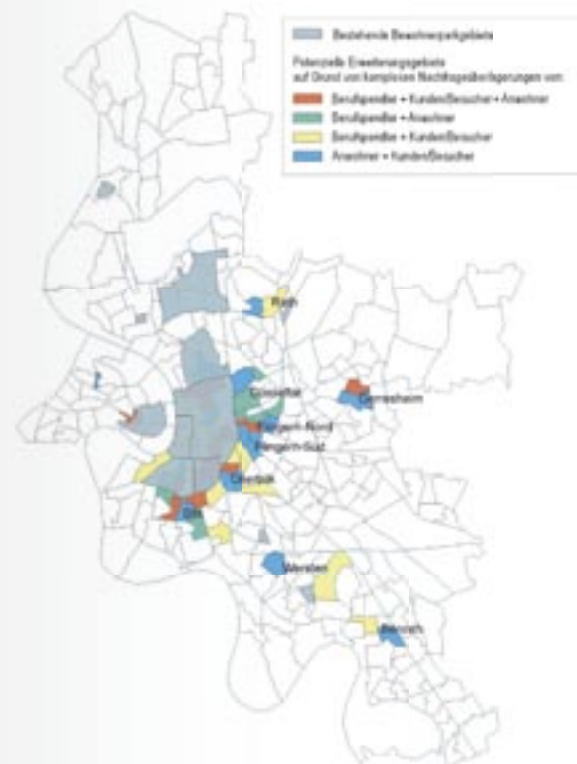
Die Ziele der Parkraumbewirtschaftung können nur dann erreicht werden, wenn eine entsprechende Überwachung erfolgt. Auch außerhalb der Bewirtschaftungsgebiete ist die regelmäßige Überwachung des ruhenden Verkehrs erforderlich, um die Funktionalität und Qualität des Straßenraumes zu erhalten. Hierzu zählt ein verstärktes Vorgehen gegen Parken innerhalb von Rettungswegen, im Bereich von ÖV-Haltestellen, auf Geh- und Radwegen sowie in der zweiten Reihe und in Liefer- und Ladebereichen.

20

21

Diese zusätzlichen Bereiche sowie die bestehenden Bewohnerparkgebiete sind besonders hinsichtlich der Möglichkeiten zur Erstellung von Quartiersgaragen zu untersuchen. Auch sollten ergänzende Maßnahmen, z. B. die Erweiterung oder Optimierung der Nutzung des privaten Stellplatzangebotes geprüft werden.

Parkraumkonzept





Handlungskonzept ÖV-Beschleunigung

Die Störungen und Verlustzeiten im Straßenbahnbetrieb entstehen zum größten Teil an den Knotenpunkten. Ein Abbau dieser Störungen ist in erster Linie durch Veränderungen in der Lichtsignalsteuerung zu erreichen. Hier sind folgende generelle Maßnahmen denkbar:

- Koordinierung von Lichtsignalanlagen,
- Verbesserung der Anforderungsmöglichkeit durch die Straßenbahn,
- Modifikation an der Programmsteuerung und
- Einsatz modernster Technik.

Im Sinne der Barrierefreiheit und zur Steigerung der Attraktivität für den Fahrgast, ist an den Straßenbahn- und Bushaltestellen ein unbehinderter Zugang zum Fahrzeug und ausreichende Warteflächen anzustreben. Die bauliche Gestaltung der Haltestellen hat darüber hinaus auch Einfluss auf eine reibungslose und zügige Abwicklung des Fahrgastwechsels und damit auch auf die Reisegeschwindigkeiten. Folgende Einzelmaßnahmen sollten an den Haltestellen des ÖV angestrebt werden:

- Ausschaltung von Gefährdungen der Fahrgäste durch den Individualverkehr,
- Erhöhung des Komforts durch Reduzierung der Einstiegshöhe,
- Steigerung der Aufenthaltsqualität durch ein entsprechendes Flächenangebot,
- Steigerung des subjektiven Sicherheitsempfindens durch Einsehbarkeit und Übersichtlichkeit und
- Fahrgastinformation durch technische Einrichtungen.

Handlungsbedarf für ÖV-Beschleunigung



Innenstadt

Innerhalb des VEP wird kein eigenes Innenstadtkonzept entworfen, sondern Leitlinien für die verkehrliche Entwicklung formuliert.

Die Innenstadt ist der zentrale Teil des Oberzentrums Düsseldorf. Er hat wesentlichen Einfluss auf die lokale, regionale und überregionale Ausstrahlkraft der Stadt. In der Innenstadt bündeln sich die zentralen Einrichtungen, die sowohl im administrativen (Landesministerien, Landtag, Rathaus), als auch im kulturellen Bereich (Museen, Theater) Bedeutung weit über die Landeshauptstadt Düsseldorf hinaus haben. Auch das dortige Einzelhandels- und Gastronomieangebot hat einen weit über die Stadtgrenzen gehenden Einzugsbereich. Darüber hinaus ist die Innenstadt ein wichtiger Wohn- und Arbeitsplatzstandort.

Die Innenstadt prägt zu einem wesentlichen Teil das Image Düsseldorfs. Aus diesem Grund sind ein attraktives städtebauliches Erscheinungsbild und eine hohe Aufenthaltsqualität von entscheidender Bedeutung.

Die Innenstadt Düsseldorfs ist sowohl mit dem MIV als auch mit dem ÖV hervorragend zu erreichen. Dies wird durch die Maßnahmen des VEP unterstützt und ausgebaut. Innerhalb der Düsseldorfer Innenstadt sollte die Gestaltqualität, die Aufenthaltsfunktion und die Nahmobilität eine zentrale Bedeutung einnehmen. Dies bedeutet, dass ausreichende Flächen für den Fußgänger und den Aufenthalt in den Straßenräumen der Innenstadt zur Verfügung gestellt werden sollen.

Für Besucher steht in der Innenstadt insgesamt ausreichend Parkraum zur Verfügung. Um die Innenstadt auch als Wohnstandort attraktiv zu erhalten, sind die Ansprüche der Bewohner an Parkraum auch im Straßenraum zu sichern. Gleichzeitig ist durch die Ausweisung von Lieferzonen die Versorgung des Einzelhandels sicher zu stellen.

22
23





Verkehrssystemmanagement in Düsseldorf ViD

Im Bereich des Verkehrssystemmanagements ist seitens der Landeshauptstadt Düsseldorf bereits ein umfangreiches Maßnahmenprogramm (ViD) erarbeitet worden.

Dieses Maßnahmenprogramm umfasst folgende Schwerpunkte:

- Verkehrsdatenerfassung und -aufbereitung,
- Information der Verkehrsteilnehmer und
- Weiterentwicklung der Verkehrssteuerung.

Die an über 1.000 Messstellen erfassten Informationen laufen in der Verkehrsmanagementzentrale zusammen, die dort analysiert und bewertet werden. Sie dienen als Grundlage für Informationsdienstleistungen und steuerungstechnische Maßnahmen (z.B. Routenbeeinflussung, Lichtsignalsteuerung).

Durch die Umrüstung der Lichtsignalanlagen auf modernste Technik kann der Verkehrsfluss zentral beeinflusst und verstetigt werden. Die Routenbeeinflussung durch Wechselwegweisung ist ein Schritt, speziell in Zeiten hoher Auslastung die vorhandene Infrastruktur effizienter auszunutzen, wenn entsprechende zeitgünstigere und verträgliche Alternativen zur Verfügung stehen.

Längerfristig soll eine Ausweitung der Routenbeeinflussung auf den Düsseldorf umgebenden Autobahnring und die zuführenden Strecken angestrebt werden. Die Voraussetzungen hierfür werden im Rahmen des geförderten Forschungsprojektes Dmotion (Düsseldorf in Motion) geschaffen.

Umfassende Daten zum Parkleitsystem sind im Internet und über WAP für jedermann abrufbar.

Genau wie beim Rheinufertunnel ist es vorgesehen, auch die Sperreinrichtungen an den Portalen des Rheinalleetunnels zu verbessern.

Um ein wirklich umfassendes Informationsangebot auch im Sinne von Mobilitätsservice zur Verfügung stellen zu können, sollten die Angebote und Auslastungen im ÖV als Ausweichalternativen immer miteinbezogen werden. Neben der Alternative ÖV können auch Informationen zu empfohlenen Streckenführungen und Fahrzeiten mit dem Fahrrad gegeben werden. Dies soll bei allen Anfragen unaufgefordert der Fall sein.

Mobilitätsmanagement

Das Mobilitätsmanagement zielt auf das Verhalten und die Verkehrsmittelwahl der Verkehrsteilnehmer, vor allem der Autofahrer.

Es umfasst Maßnahmen der Information, Aufklärung, Beratung und Werbung. Diese sollen zusammen ein größeres öffentliches Bewusstsein für die Belange eines stadt-, sozial- und umweltgerechten Verkehrs bei den Verkehrsteilnehmern erzeugen.

Potenzialabschätzungen haben gezeigt, dass solche Maßnahmen in Bezug auf die Verkehrsmittelwahl längerfristig eine durchaus große Wirkung haben können.

Generell lassen sich zwei Bereiche von Maßnahmenprogrammen für Mobilitätsmanagement unterscheiden:

- **Information über bereits vorhandene aber unzureichend im Bewusstsein verankerte Qualitäten**
- **Information über neue Qualitäten durch neue Verkehrsangebote**

Die Schwerpunkte von Programmen sind entsprechend den Handlungsschwerpunkten der Verkehrsentwicklungsplanung zu setzen:

- Ausschöpfung des ÖV-Pendlerpotenzials
- Gezielter Abbau der funktionalen Defizite im MIV und ÖV
- Stärkung der Nahmobilität in den Stadtteilzentren
- Förderung des Radverkehrsklimas

Eine konkrete Zielgruppe für Mobilitätsberatung sind die rd. 80.000 Personen im Jahr, die sich in Düsseldorf an- oder ummelden. Da sich bei diesen Personen sowohl die Lebenssituation als auch die (verkehrlichen) Rahmenbedingungen ändern und eine entsprechende Neuorientierung erfolgt, ist ein günstiger Zeitpunkt für eine erfolgversprechende Mobilitätsberatung gegeben.

Als weitere Bausteine des Mobilitätsmanagements sind die Mitfahrerzentrale und Car-Sharing zu nennen.



Umwelt und Sicherheit

Umwelt- und Sicherheitsgesichtspunkte sind wesentliche Kriterien bei der Auswahl und Konzeption der Maßnahmen im Verkehrsentwicklungsplan.

Umwelt

Die Lärmsanierung durch aktive und passive Lärmschutzmaßnahmen ist Bestandteil des Verkehrsentwicklungsplanes. Die Maßnahmen stehen im Zusammenhang mit den ebenfalls im Lärminderungsplan enthaltenen Vorschlägen zur Beseitigung gepflasterter Fahrbahnen zum Zwecke der Lärmreduzierung.

Zur Belastung durch Luftschadstoffe ist festzustellen, dass der Verkehrsentwicklungsplan alle wesentlichen Konzepte und Maßnahmen zur Luftreinhaltung enthält, die zur Minderung der verkehrsbedingten PM_{10} - und NO_2 - Immissionen in Luftreinhalteplänen und Aktionsplänen als besonders wirksam eingestuft werden.

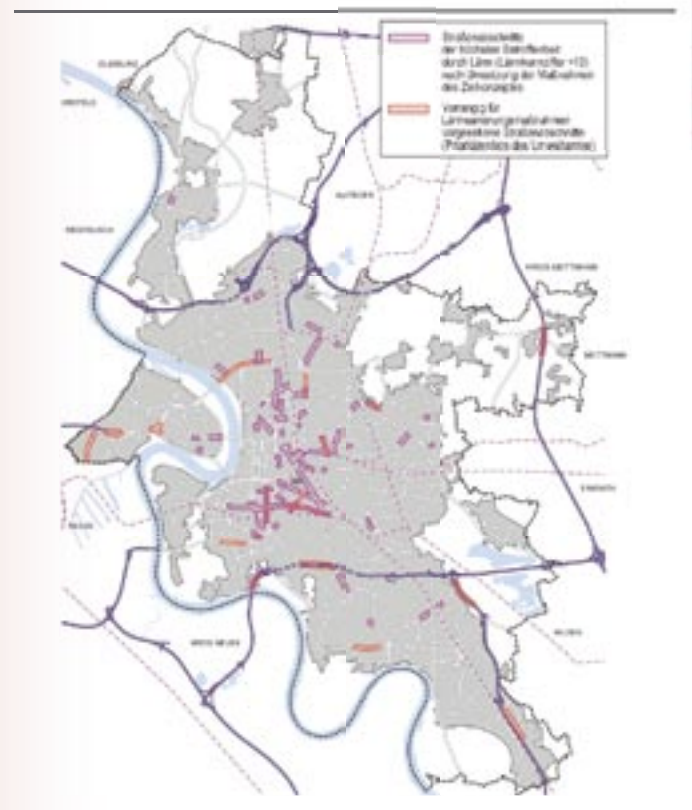
Der Verkehrsentwicklungsplan bietet mit seinen Konzepten und Maßnahmen eine umfassende netzbezogene Grundlage für die verkehrlichen Aspekte der Luftreinhalte- und Aktionsplanung.

Sicherheit

Die im Straßenräumlichen Handlungskonzept vorgeschlagenen Maßnahmen sind in der Regel auch Beiträge zur Verkehrssicherheit. Die Maßnahmen decken dabei einen Großteil der Unfallhäufungsstellen mit Fußgänger- und Radfahrerbeteiligung ab.

Ein weiterer Baustein zur Erhöhung der Verkehrssicherheit ist der gezielte Abbau von Unfallhäufungen durch Umsetzen der von der Unfallkommission erarbeiteten Maßnahmevorschläge.

Vorrangig für Lärmsanierung vorgesehene Straßenabschnitte



Durch entsprechende Aufklärungsaktionen und Aufklärungskampagnen sollte das Bewusstsein der Bevölkerung in Bezug auf die Verkehrssicherheit angesprochen werden.

Neben Kindern sollten auch Senioren eine besondere Zielgruppe der Verkehrssicherheitsarbeit sein, da diese Personengruppe einen relativ hohen Anteil schwer verunglückter Verkehrsteilnehmer stellt.

Wirkungsanalysen

Im folgenden wird beschrieben, wie sich die Verkehrssituation in Düsseldorf darstellt, wenn alle Vorhaben des Verkehrsentwicklungsplans umgesetzt werden.

Modal-Split und Fahrleistung

Die Maßnahmen und Konzepte des Verkehrsentwicklungsplans haben Auswirkungen auf den Modal-Split und die Fahrleistungen beim IV. Der Anstieg des Motorisierten Individualverkehrs am Modal-Split kann für alle Wege bis zum Jahre 2020 um fast 2 Prozentpunkte abgemindert werden.

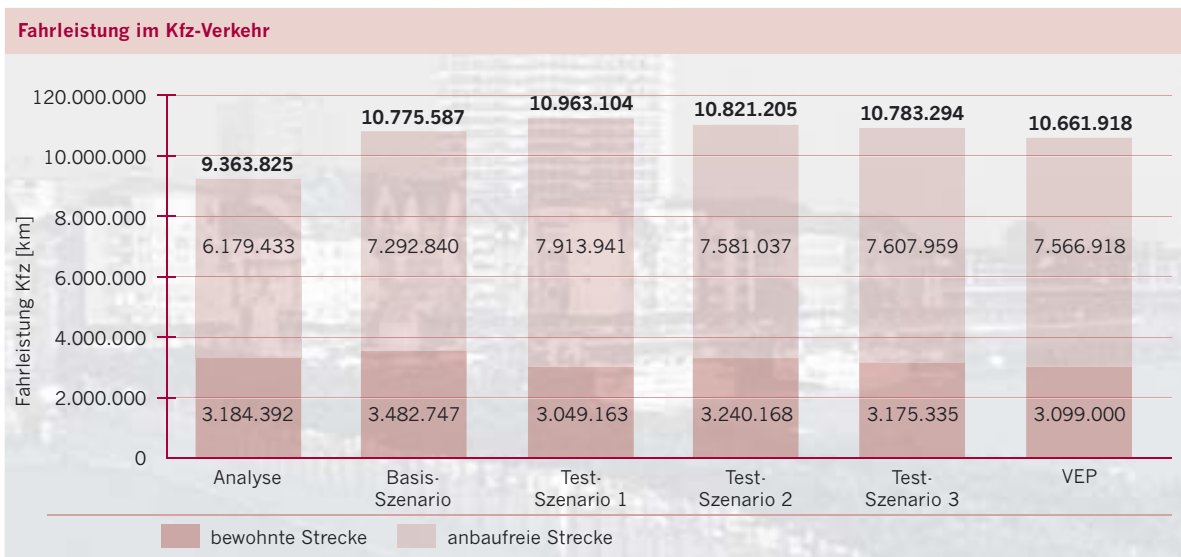
Dies liegt vor allem am Anstieg des Radverkehrsanteils auf 10,6% bei den Düsseldorfern. Hier spiegeln sich insbesondere die infrastrukturellen Maßnahmen und die Auswirkungen des Mobilitätsmanagements wieder.

26
27

Die Zunahmen im Radverkehr führen zu einem dazu, dass die ÖV-Nutzung durch die Düsseldorfern sinkt. Zum anderen tragen sie zusammen mit den

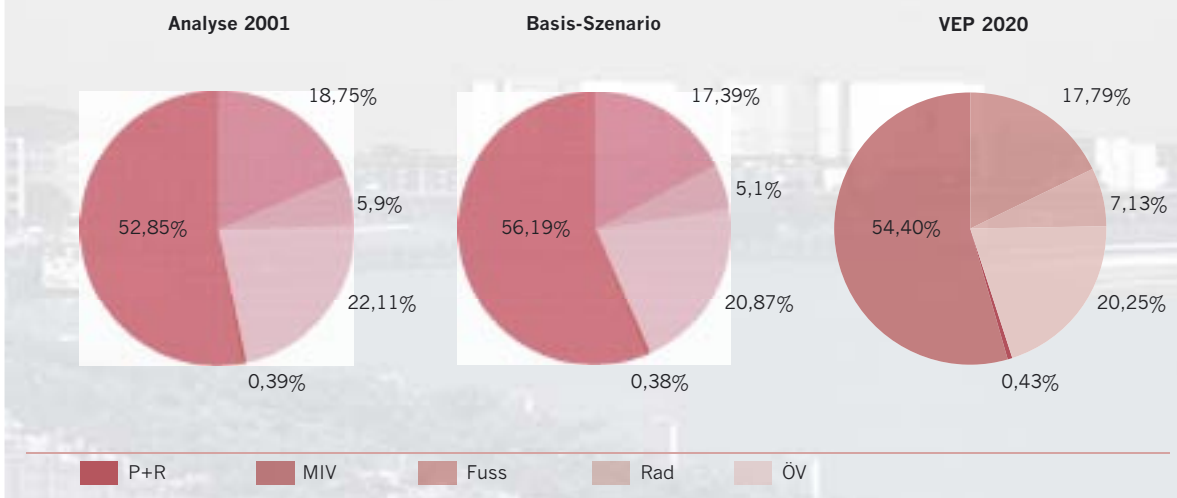
Steigerungen im Fußgängerverkehr dazu bei, dass die Anzahl der Wege der Düsseldorfern mit dem Kfz gegenüber heute nahezu gleich bleiben.

Eine Steigerung der Anzahl der Wege von rund 100.000 Fahrten am Tag, die im Individualverkehr zurückgelegt werden ist aufgrund der regionalen Verkehrsentwicklung nicht zu verhindern. Umso bedeutsamer ist der gegenüber heute erreichte leichte Rückgang der Verkehrsleistung des MIV (minus 2,5 %) in den besonders empfindlichen, angebauten Straßenabschnitten. Die Fahrleistung sinkt in diesen Abschnitten gegenüber dem Basis-Szenario um 11 %. Hier zeigen sich die positiven Auswirkungen der Netzergänzungen, die weitgehend anbaufrei verlaufen.

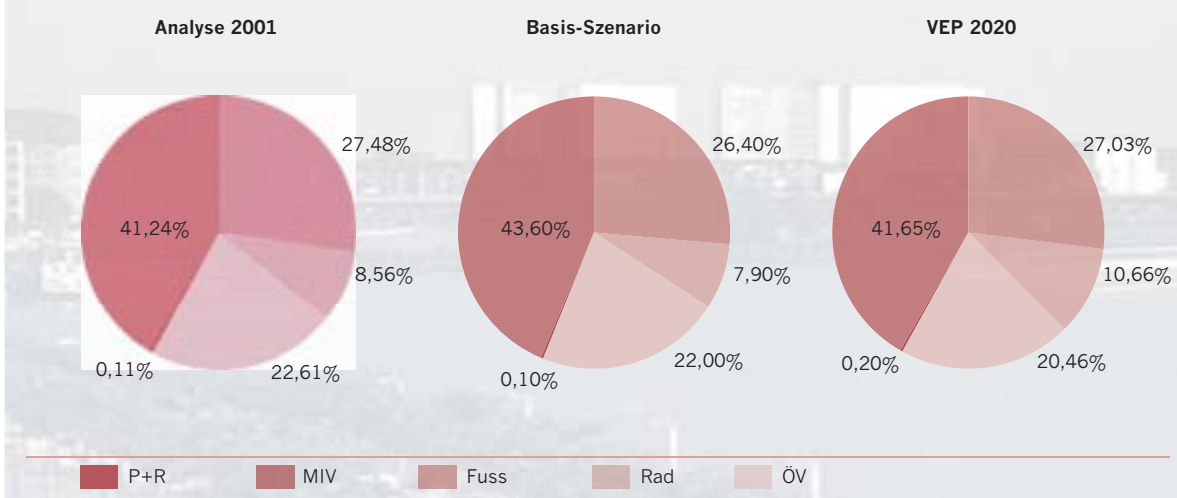


5.1 Modal-Split und Fahrleistung

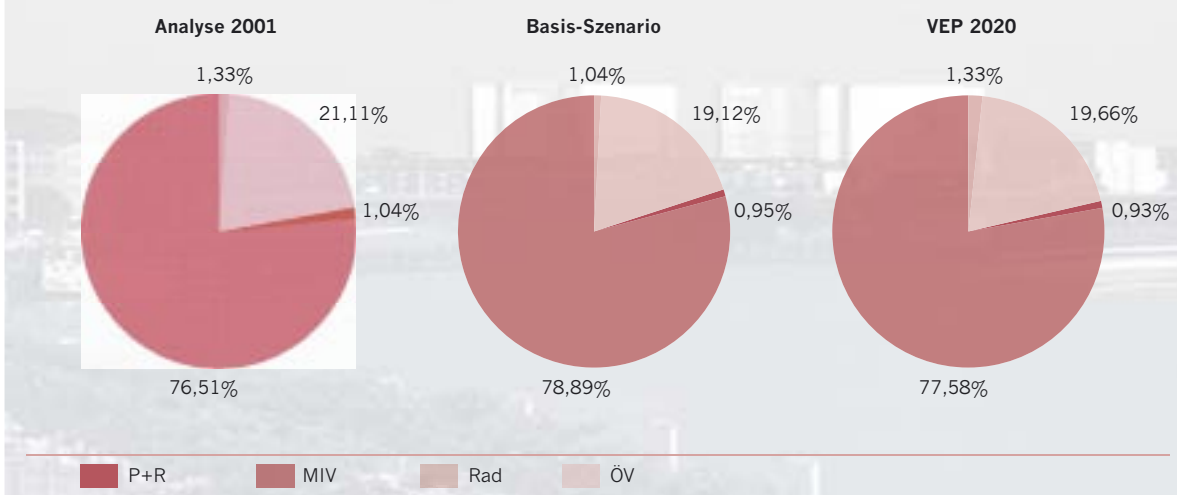
Modal-Split gesamt



Modal Split der Düsseldorfer



Modal-Split der Einpendler



Motorisierter Individualverkehr

Bedeutsame Belastungssteigerungen gegenüber der Prognose des Basis-Szenarios sind auf den neuen Umgehungsstraßen und Netzergänzungen festzustellen. Ein Anstieg der Belastung, wenn auch deutlich geringer, zeigt sich auch auf den Zulaufstrecken zu den neuen Netzelementen, wie der Karl-Geusen-Straße zur Ortsumgehung Oberbilk und der Vennhauser Allee zur L404n.

Dafür werden die parallelen Routen z.B. die

- Arnheimer Straße und Niederrheinstraße durch die B 8n,
- Kaiserswerther Straße durch den Ausbau der Danziger Straße,
- Luegallee und Düsseldorfer Straße durch den Vollanschluss des Heerdter Lohweges,
- östliche Oberbilker Allee, Kölner Straße und Erkrather Straße durch die Ortsumgehung Oberbilk,
- Glashüttenstraße und Morper Straße und Gubener Straße durch die kleine Lösung L 404n,
- Rosmarinstraße und Bruchstraße durch die Ortsumgehung Flingern,
- Brehmstraße und Prinz-Georg-Straße durch die Entlastungsstraße Derendorf,

teilweise erheblich entlastet.

Differenz in der Kfz-Verkehrsbelastung VEP zu Basis-Szenario



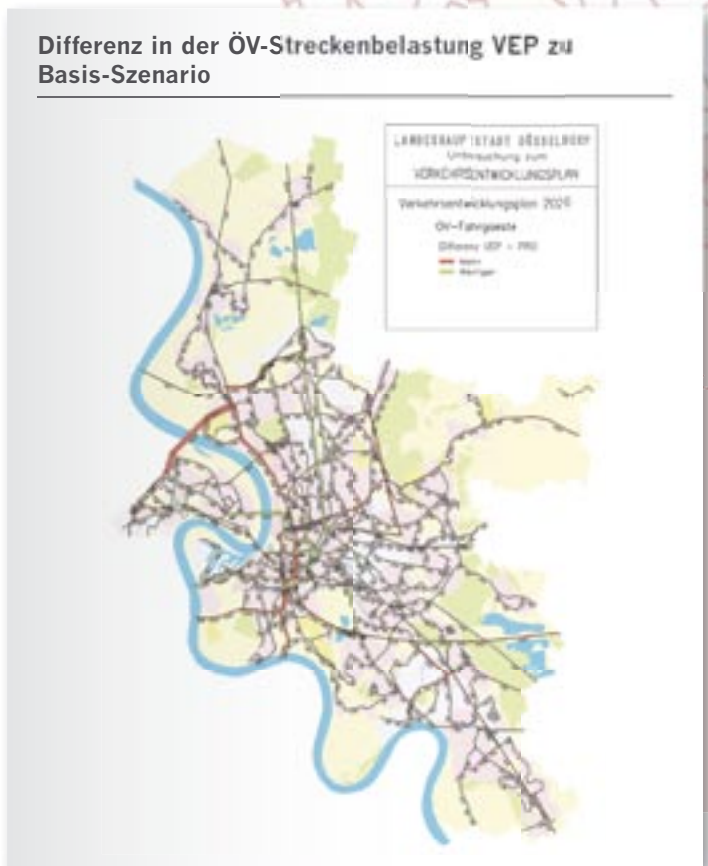
Öffentlicher Verkehr

Wie beim IV fallen auch beim ÖV die Differenzen hinsichtlich der Netzergänzungen in der Gegenüberstellung zur Prognose des Basis-Szenarios deutlich auf. Die neue Rheinquerung der U81 erreicht rd. 10.500 Fahrgäste am Tag. Dafür wird die Oberkasseler Brücke um etwa 6.000 Fahrgäste entlastet.

Den Zuwächsen auf der U80/ U81 Richtung Flughafen und auf der Ratinger Weststrecke Richtung Norden stehen Fahrgastverlagerungen bei der S1 und den auf gleicher Strecke verkehrenden Regionalexpresszügen gegenüber.

Deutlich erkennbar sind auch die neuen Schnellbusverbindungen mit 2.000 bis 4.000 Fahrgästen pro Tag. Sie leisten damit ihren bedeutenden Anteil zum Anstieg der ÖV-Nutzung der Pendler gegenüber der Analyse um 10.000 Fahrgäste pro Tag.

Differenz in der ÖV-Streckenbelastung VEP zu Basis-Szenario



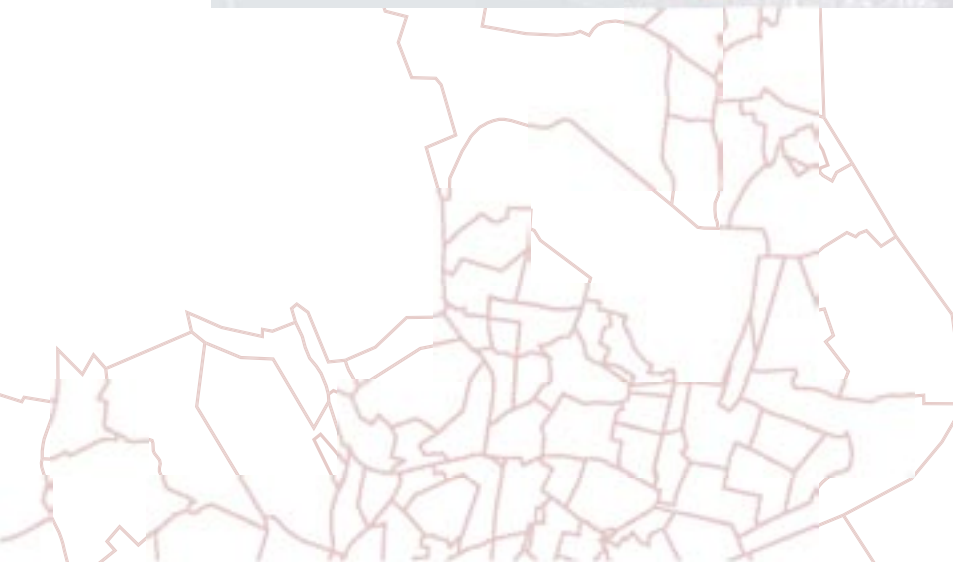
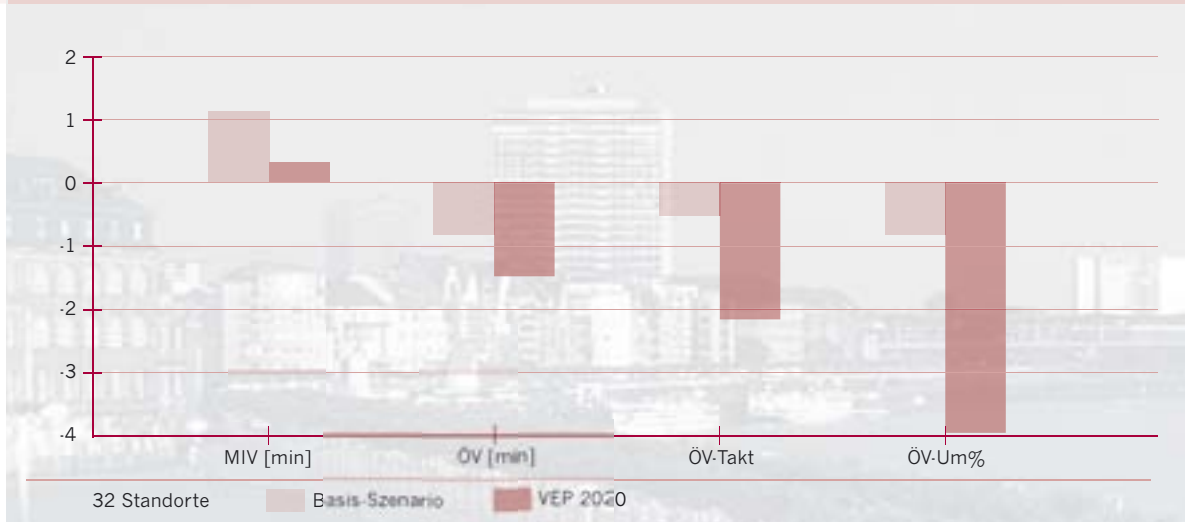


Erreichbarkeit

Mit den Maßnahmen des VEP wird im Durchschnitt aller überprüften 32 Standorte die sehr gute bis gute Erreichbarkeit im IV nahezu gehalten. Zu berücksichtigen sind hierbei insbesondere die zukünftig steigenden Reiseweiten, die einen Anstieg der Reisezeiten begründen. Die Erreichbarkeit Düsseldorfs mit dem ÖV verbessert sich sowohl durch kürzere Reisezeiten, erweitertes Fahrtenangebot sowie einer verringerten Umsteigenotwendigkeit, was vor allem auf das Schnellbussystem zurückzuführen ist.

30
31

Erreichbarkeit Stadt Düsseldorf
aus Düsseldorf (Vergleich zu Analyse)

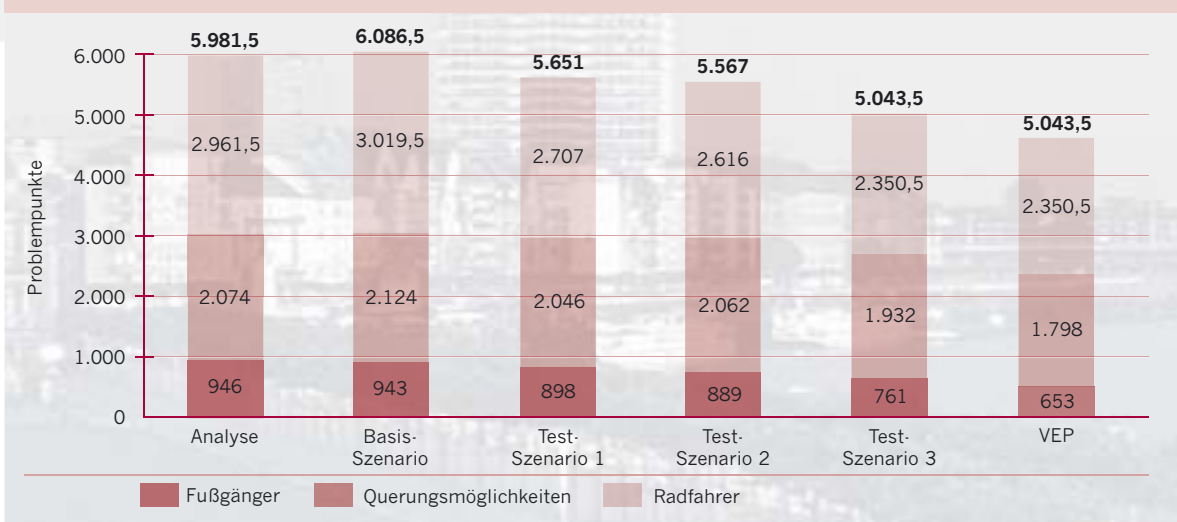




Straßenräumliche Verträglichkeit

Durch die Maßnahmen des Straßenräumlichen Handlungskonzeptes können gesamtstädtisch betrachtet über 20% aller Problempunkte abgebaut werden. Die Kombination aus Entlastungen durch Straßenneubau und straßenräumlicher Umgestaltung im Verkehrsentwicklungsplan führt zu einer höheren Reduzierung von Problempunkten als die isolierten Strategien der Test-Szenarien.

Straßenräumliche Verträglichkeit: Summe und Verteilung der Problempunkte in Basis-Szenario und Test-Szenarien im Vergleich



Betroffenheit durch Lärm

Gesamtstädtisch wird durch den Verkehrsentwicklungsplan die Lärmbetroffenheit der Anwohner um fast 10 % gegenüber heute reduziert. Verbesserungen sind in erster Linie durch Entlastungen im Kfz-Verkehr zu erreichen, aber auch durch die Veränderung von Fahrbahnbelägen.

Die Kölner Straße im Bereich der Ortsumgehung Oberbilk, die Kaiserswerther Straße – hier wirkt sich der Ausbau der Danziger Straße positiv aus – und die Prinz-Georg-Straße, wo die Entlastungsstraße Derendorf ihre Auswirkungen hat, sind die Straßen mit der größten Entlastung.

32
33



Differenz in der Betroffenheit durch Lärm VEP zu Basis-Szenario





Schadstoffemissionen

Für verschiedene Schadstoffe wurde auf gesamtstädtischer Ebene die werktägliche Belastung ermittelt. Der deutliche Rückgang bei fünf der untersuchten sechs Schadstoffen (Ausnahme CO₂) ist auf den Fortschritt bei der Motoren- und Filtertechnik zurückzuführen. Bei CO₂ ist trotz einer um 14 % gegenüber heute gestiegenen Fahrleistung nur ein 2 % Anstieg zu verzeichnen. Es zeigt sich, dass Beiträge zu globalen Klimaschutzzielen, wie die Minderung des CO₂-Ausstoßes im Verkehrsbereich, von Düsseldorf alleine und schon gar nicht sektoral aus dem Blickwinkel des Verkehrs geleistet werden können. Der Handlungsspielraum beschränkt sich auf das eigene Stadtgebiet und hat demnach nur eine sehr geringe Auswirkung auf das regionale Verkehrsgeschehen.

Inwieweit Schadstoffminderungen in einzelnen in heute kritischen Straßenräumen erreicht werden, kann im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplanes nicht analysiert werden. Konkrete straßenraumbezogene Daten werden durch das Umweltamt der Landeshauptstadt Düsseldorf ermittelt. Es kann jedoch von gewissen Entlastungen der verkehrsbedingten Schadstoffanteile ausgegangen werden.

Kostenschätzung

Nach einer ersten Kostenschätzung belaufen sich die reinen Investitionskosten für die beschriebenen Maßnahmen im IV-Netz auf rd. **200 Mio. Euro**.

Die Kosten für die Maßnahmen im ÖV-Netz liegen bei insgesamt rd. **910 Mio. Euro**. Kosten für weitere Infrastruktur, wie Fahrzeuge etc., bzw. Betriebskosten sind nicht enthalten.

Die Kosten für die Maßnahmen zum Radverkehr belaufen sich insgesamt auf rd. **16 Mio. Euro**.

Die Maßnahmen des Straßenräumlichen Handlungskonzepts summieren sich nach einem ersten überschlägigen Ansatz, ohne die Maßnahmen, die sich auf den Radverkehr beziehen, auf rd. **40 Mio. Euro**. Die Kosten für die im Rahmen von ViD vorgesehenen Infrastrukturmaßnahmen liegen bei rd. **16 Mio. Euro**.

Für die Lärmsanierung sind **rd. 25 Mio. Euro** zu veranschlagen.

In der Summe liegen die Investitionskosten bei **rd. 1,35 Milliarden Euro**.



Mitreden erwünscht: Sagen Sie uns Ihre Meinung!

Die vorliegende vierte Broschüre bildet den vorläufigen Abschluß der Veröffentlichungsreihe zum Verkehrsentwicklungsplan.

Das Amt für Verkehrsmanagement wird bei der Umsetzung des VEPs den Weg des Dialogs mit Politik, Verkehrsbetrieben, Verbänden und den Bürgerinnen und Bürgern auch zukünftig fortführen. Daher ist auch weiterhin Ihre Meinung gefragt! Unabhängig davon, ob Sie mit Bahn, Bus, Auto, Fahrrad oder zu Fuß unterwegs sind, ob Sie in der Stadt leben oder Sie nur zum Arbeiten, Einkaufen oder aus anderen Gründen von außerhalb die Stadt

aufsuchen, immer sind Sie ein Teil des Verkehrsgeschehens der Landeshauptstadt Düsseldorf.

Bereits in den ersten Broschüren dieser Veröffentlichungsreihe, die sich mit dem Thema Verkehrsentwicklungsplan befassten, hatten wir Sie aufgerufen, uns Ihre Meinung zum Verkehrsgeschehen in Düsseldorf mitzuteilen.

Über Anregungen, Kommentare, Kritik und Lob freuen wir uns auch weiterhin. Bei der unten genannten Kontaktadresse können Sie auch die erschienenen Broschüren zum VEP bestellen bzw. herunterladen.

34
35



Kontaktadresse:

Amt für Verkehrsmanagement

Verkehrsplanung

Thomas Großheinrich

Auf'm Hennekamp 45

40225 Düsseldorf

Telefon: 0211/89-94623

Fax: 0211/89-34623

Email: thomas.grossheinrich@stadt.duesseldorf.de

www.duesseldorf.de/verkehrsmanagement



Herausgegeben von

Landeshauptstadt Düsseldorf
Der Oberbürgermeister
Amt für Verkehrsmanagement

Verantwortlich

Andrea Blome

Redaktion

Katja Rosch, Andreas Demny, Thomas Großheinrich

Gutachterliche Betreuung

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

Gestaltung

advertisingShop_ Werbeagentur, Düsseldorf

04/2007

www.duesseldorf.de