

VEP – Verkehrs- entwicklungsplan Landeshauptstadt Düsseldorf

Teil 6:
2. Zwischenbericht
November 2009 bis
Mai 2013



03	Vorwort
04	Düsseldorf handelt
04	Städtebauliche Entwicklung und verkehrliche Erschließung
06	Straßennetz
08	ÖPNV-Netz und Angebot
10	Straßenräumliches Handlungskonzept
12	Innenstadt
14	Verkehrssystemmanagement
16	Mobilitätsmanagement
17	Verkehrssicherheit
18	Umwelt und Klima
19	Analysen und Verkehrsentwicklung
19	Verkehrsentwicklung durch Erhebungen evaluieren
20	Mobilitätsbefragung der Düsseldorfer
21	Kordonzählung ÖPNV 2009/ IV 2011
22	Sonstige Entwicklungen
23	Straßenräumliche Verträglichkeit
24	Prognose 2025
24	Herausforderungen für die Mobilität von Morgen
25	Untersuchungsgebiet der Grundlagenuntersuchung für den Zeithorizont 2025
26	Pressespiegel
27	Service

Funktionierendes Verkehrsmanagement für hohe Lebens- und Erlebnisqualität

Die Landeshauptstadt Düsseldorf ist eine der attraktivsten und wirtschaftlich bedeutendsten Städte bundesweit.

Im Herzen der Rhein-Ruhr-Region mit 11,5 Mio. Einwohnern und 500.000 Unternehmen gelegen sind die täglich 400.000 Einpendler, davon rd. 266.000 Berufs- und Ausbildungspendler, ein Beleg für die Zentralität und Bedeutung von Düsseldorf. Zahlen, die deutlich machen, wie wichtig ein modernes und gut funktionierendes Verkehrsmanagement für unsere Landeshauptstadt ist. Denn dies ist nicht nur ein Faktor für hohe Lebens- und Erlebnisqualität für die Bewohner und Gäste der Stadt, sondern führt auch zu guten Bedingungen für ein nachhaltiges Wachstum der Wirtschaft.

Grundlage für das hochwertige Düsseldorfer Verkehrssystem ist die konsequente Umsetzung und Fortschreibung des 2006 beschlossenen Verkehrsentwicklungsplanes. Was seit dem ersten Zwischenbericht im Jahre 2009 im Rahmen der Verkehrsentwicklungsplanung bis heute geschehen ist, können Sie diesem Heft entnehmen.

Neben vielen unterschiedlichen Projekten und Maßnahmen prägen die Großprojekte Wehrhahn-Linie und Kö-Bogen den Berichtszeitraum. Auch diese vielbeachteten Baumaßnahmen verfolgen das Ziel, das attraktive Erscheinungsbild der Düsseldorfer Innenstadt zu stärken, die hohe Aufenthaltsqualität zu sichern und somit das positive Image der Stadt weiter zu entwickeln.



Verkehrsdezernent
Dr. Stephan Keller

Dieser zweite Zwischenbericht ist auch eine Zwischenbilanz des 2006 beschlossenen Verkehrsentwicklungsplanes mit dem Zeithorizont 2020. Dieses Planwerk wird in zentralen Bausteinen wie den Themen Innenstadt, Umwelt, Verkehrssicherheit, straßenräumliche Konzepte, Verkehrsprognose und als neuem Thema der regionalen Zusammenarbeit fortgeschrieben. Die im Jahr 2013 begonnene Dialogreihe ermöglicht es Ihnen sich mit Ihren Ideen und Vorstellungen einzubringen.

Ich lade Sie herzlich ein,
den Dialog mit uns weiterzuführen.

Dr. Stephan Keller
Verkehrsdezernent der Landeshauptstadt Düsseldorf

Städtebauliche und verkehrliche Entwicklung im Einklang

Stadtentwicklung und Verkehrsentwicklung hängen unmittelbar zusammen. Mit dem Beschluss des **Stadtentwicklungskonzeptes STEK2020+** rückt die Überplanung der Umstrukturierungsgebiete der Stadt in den Mittelpunkt der Stadtentwicklung. Bei der verkehrlichen Erschließung dieser Gebiete geht es neben der Sicherstellung einer leistungsfähigen Anbindung auch um die stadtverträgliche Erschließung und die Schaffung von Aufenthaltsqualitäten. Die städtebauliche Entwicklung zentraler Stadtteile bietet der Verkehrsplanung die Chance, kurze Wege zu ermöglichen und damit die Verkehrsmittelwahl zu beeinflussen. Neben den bekannten Entwicklungen im Bereich Königsallee und am ehemaligen Güterbahnhof Derendorf sind folgende städtebaulichen Planungen beispielhaft zu nennen.

Die in der Umsetzung befindliche Planung der 23 Hektar großen **Gartenstadt Reitzenstein** vollzieht diese verkehrliche Planungsphilosophie. Die direkte Anbindung an das leistungsfähige Hauptverkehrsstraßen- (Lenaustraße) und Nahverkehrs-Netz (Straßenbahnlinie 712, zukünftig U72) ist verbunden mit einer minimalen Beeinträchtigung der angrenzenden Wohngebiete (Ludwig-Beck-Straße) durch Erhalt der Funktion als Anliegerstraße. Durch zusätzliche ausschließliche Geh- und Radwegeverbindungen wird das Plangebiet mit den angrenzenden Gebieten vernetzt. Die Wohnwege werden im Mischprinzip ausgebildet und dienen damit im Wesentlichen der Aufenthaltsfunktion. Dazu unterstützen ergänzende Nahversorgungs- und Gemeinbedarfsfunktionen sowie naheliegende attraktive Grünanlagen das Prinzip der kurzen Wege.

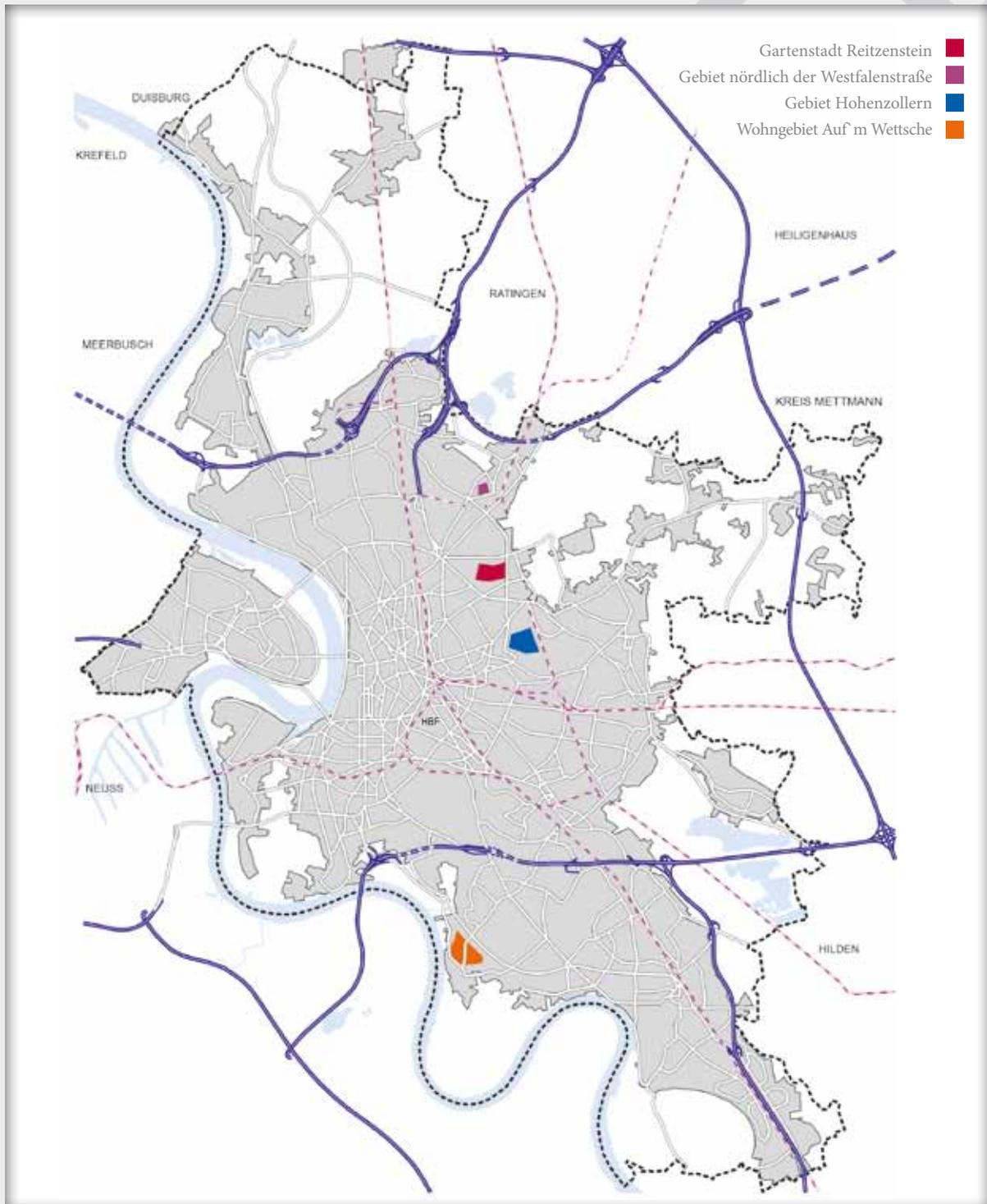
Das in der Planung befindliche ca. sieben Hektar große **Gebiet nördlich der Westfalenstraße** wird nach ähnlichen Gesichtspunkten entwickelt. Mit der Straße Am Gatherhof, der Straßenbahnlinie 701 sowie der zukünftigen Stadtbahnlinie U71 und dem S-Bahnhof Rath ist das Gebiet sowohl durch den motorisierten

Individualverkehr MIV wie auch den ÖPNV schon heute sehr gut erschlossen. Ein Kreisverkehr kann zusätzlich zur direkten Anbindung des Gebietes die unübersichtliche Situation an der Kreuzung Am Gatherhof/Wahlerstraße ordnen. Eine steigende Einwohnerzahl und zusätzlicher Einzelhandel sowie ein Quartierplatz können die Funktion des Stadtteilzentrums wie auch die Freiraumsituation verbessern.

Im etwa elf Hektar großen **Gebiet Hohenzollern** liegt die ÖPNV-Erschließung mit Stadtbahn und Bus in Randlage, so dass die Planung eine ergänzende Stadtteilbuslinie mit Anbindung an die Stadtteilzentren Rethelstraße und Benderstraße vorsieht. Zudem ist zur Entschärfung der verkehrlichen Situation an der Schule und am Kindergarten an der Schlüterstraße eine Parallelanbindung an den Hellweg notwendig.

Das neue **Wohngebiet Auf m Wetsche** in Himmelgeist ist durch eine neue Zufahrt direkt an die Münchener Straße angebonden worden. Somit werden die Anwohner in den bestehenden Wohngebieten in Himmelgeist und Itter nicht durch zusätzlichen Verkehr belastet. Der Nahverkehrsplan sieht entsprechend der städtebaulichen Entwicklung eine Verdichtung des Busangebotes vor.

Die Bebauungspläne Gatzweiler-Gelände wie auch Düsselpark-Gerresheim-Süd verbinden die städtebauliche Entwicklung mit der Umsetzung verkehrlicher Projekte, wie der Realisierung des Verkehrskonzeptes Heerdt bzw. dem 1. Bauabschnitt der Ortsumgehung Gerresheim.



Bilanz der verkehrsplanerischen und -technischen Lösungen

Um die Erreichbarkeit der Stadt zu sichern und die Belastung von Anwohnern stark befahrener Straßen im Stadtgebiet zu reduzieren, wurden im VEP 2020 14 konkrete Maßnahmen zur Ergänzung des Straßennetzes vorgesehen. Die Ortsumgehung Reisholz, der Anschluss der Theodorstraße an die A52, der erste Bauabschnitt der Entlastungsstraße Derendorf und die Weiterführung der B8n wurden baulich bereits umgesetzt.

Entlastungsstraße Derendorf

Mit Fertigstellung der ersten Wohnungen innerhalb des Erschließungsgebietes „Le Quartier Central“ wurde 2011 der 1. Bauabschnitt der Entlastungsstraße „Toulouser Allee“ von der Adlerstraße bis zur Münsterstraße hergestellt und für den Verkehr freigegeben. Um den Verkehr im Norden mit dem übergeordneten Straßennetz (A52, nördlicher Zubringer etc.) zu verknüpfen,

und eine leistungsfähige Erschließung des geplanten Fachhochschul-Campus sicher zu stellen, ist aktuell die Fortführung der Entlastungsstraße Derendorf zwischen Münsterstraße und Heinrich-Ehrhardt-Straße – die sogenannte Norderweiterung – im Bau. Die Straße hat zukünftig die Funktion einer Stadtteil verbindenden Hauptverkehrsstraße.

Ausbau der Straßenanbindung zum Hafen

Die Erweiterung der Eisenbahnbrücke über die Plockstraße wurde bereits im April 2009 fertig gestellt. Mit dem vierspurigen Ausbau der Plockstraße und der Errichtung eines Überfliegerbauwerks von der Völklinger Straße-Süd zur Plockstraße wurde im Herbst 2008 begonnen. Der Überflieger konnte bereits zum Juni 2012 dem Verkehr übergeben werden. Der Abschluss der Straßenbauarbeiten in der Plock- sowie Völklinger Straße erfolgte bis Ende 2012.



Die neue Toulouser Allee erschließt die entstehenden Hochbauten auf dem ehemaligen Güterbahnhof und verbindet die Stadtmitte mit Derendorf und Düsseldorf.



Der Überflieger verbessert die Erreichbarkeit des Düsseldorfer Medienhafens.

Ortsumgehung Gerresheim (L404n)

Die Planungen für den ersten verkehrswerten Bauabschnitt der Ortsumgehung Gerresheim zwischen Torbruchstraße und Vennhauser Allee/Rothenbergstraße stehen in engem Zusammenhang mit den städtebaulichen Überlegungen für das ehemalige Glashütten-gelände und der Gestaltung rund um den inzwischen unter Denkmalschutz stehenden Bahnhof Gerresheim. Die Durchführung eines Gutachterverfahrens zur Sicherung der städtebaulichen Qualität ist abgeschlossen. Ein wesentlicher Bestandteil ist eine attraktive Unterführung des Gerresheimer S-Bahnhofes.

Rund ums Heerdt Dreieck

Die Umbauarbeiten am Heerdt Dreieck schreiten voran. Im Zuge des Neubauvorhabens Vodafone wurde im Oktober 2012 ein erster Teilbauabschnitt des Verkehrskonzeptes Heerdt für den Verkehr freigegeben. Das Verkehrskonzept wird durch den Anschluss des Heerdt Lohweges an die B7 komplettiert. Das dafür

zu schaffende Baurecht erfolgt im Rahmen eines in Arbeit befindlichen Bebauungsplan-Verfahrens.

Verlängerung Böhlerstraße

Die Ausführungsplanung zur Verlängerung der Böhlerstraße, sowie die Abstimmung mit der Stadt Meerbusch und StrassenNRW sind abgeschlossen.

Fortsetzung der B8n

Nach dem Anschluss an die B8 im Bereich Froschenteich 2009 wurde aktuell die Anbindung an die A59 in 2012 fertig gestellt. Damit verbessert sich die Erreichbarkeit von Duisburg und Düsseldorf erheblich.

Ausbau der Danziger Straße

Das Projekt basiert auf einem Flugaufkommen von 22 Millionen Fluggästen pro Jahr, der Vollausslastung der A44 und der Fertigstellung der B8n bis zur A59. Eine Machbarkeitsstudie für einen sechsstreifigen Ausbau wurde begonnen.



Simulation des geplanten südlichen Zugangs zum S-Bahnhof Gerresheim.

Attraktivitätssteigerung des ÖPNV in der Stadt und der Region

Für den Öffentlichen Personen Nahverkehr (ÖPNV) wurden mit dem VEP zusätzlich zu der bereits „gesetzten“ Infrastrukturmaßnahme Wehrhahn-Linie, insgesamt fünf weitere Netzergänzungen festgelegt. Diese sollen sowohl zu einer wirksamen Beschleunigung, als auch zu einer Attraktivitätssteigerung des ÖPNV beitragen.

Der Rat der Landeshauptstadt Düsseldorf hat 2011 den 3. Nahverkehrsplan (NVP) 2010 bis 2015, mit dem die oben genannten Maßnahmen konkretisiert werden, beschlossen.

Neuordnung des Stadt- und Straßenbahnnetzes nach Eröffnung der Wehrhahn-Linie

Der Rat hat im April 2012 das Stadt- und Straßenbahnnetz nach Inbetriebnahme der Wehrhahn-Linie beschlossen. Die zukünftigen drei neuen Stadtbahnlinien U71, U72 und U73 verkehren zwischen Rath S und Benrath, Ratingen und Volmerswerth sowie Gerresheim S und Universität Ost. Die Haltestelle Heinrich-Heine-Allee wird damit zum zentralen Umsteigepunkt im Stadtzentrum. Neben dem Tunnelbauwerk der Wehrhahn-Linie haben Rheinbahn und Stadt für die 60 Meter langen Niederflurfahrzeuge sukzessive den standardisierten barrierefreien Umbau der oberirdischen Haltestellen begonnen.

Verlängerung U79 zur Universität

Die direkte und schnelle Stadtbahnverbindung vom Hauptbahnhof zur Heinrich-Heine-Universität ging mit dem Fahrplanwechsel 2010 in den Linienbetrieb. Die U79 wurde von ihrem ehemaligen Endpunkt Kaiserslauterner Straße über Provinzialplatz und Werstener Dorfstraße hinaus zur neuen Endstelle Universität Ost/Botanischer Garten verlängert.

Straßenbahnbindung des Hafens

In 2012 begannen, unabhängig von den angrenzenden Hochbauvorhaben, die vorbereitenden Arbeiten für

den Bau der Straßenbahnverlängerung bis zur neuen Wendeschleife in der Kesselstraße. Das Ende der Bauarbeiten ist für Ende 2013 vorgesehen. Mit der Umsetzung des neuen Stadt- und Straßenbahnnetzes 2015 wird voraussichtlich die Linie 707 von Unterath S über Hauptbahnhof in den Hafen geführt.

U81

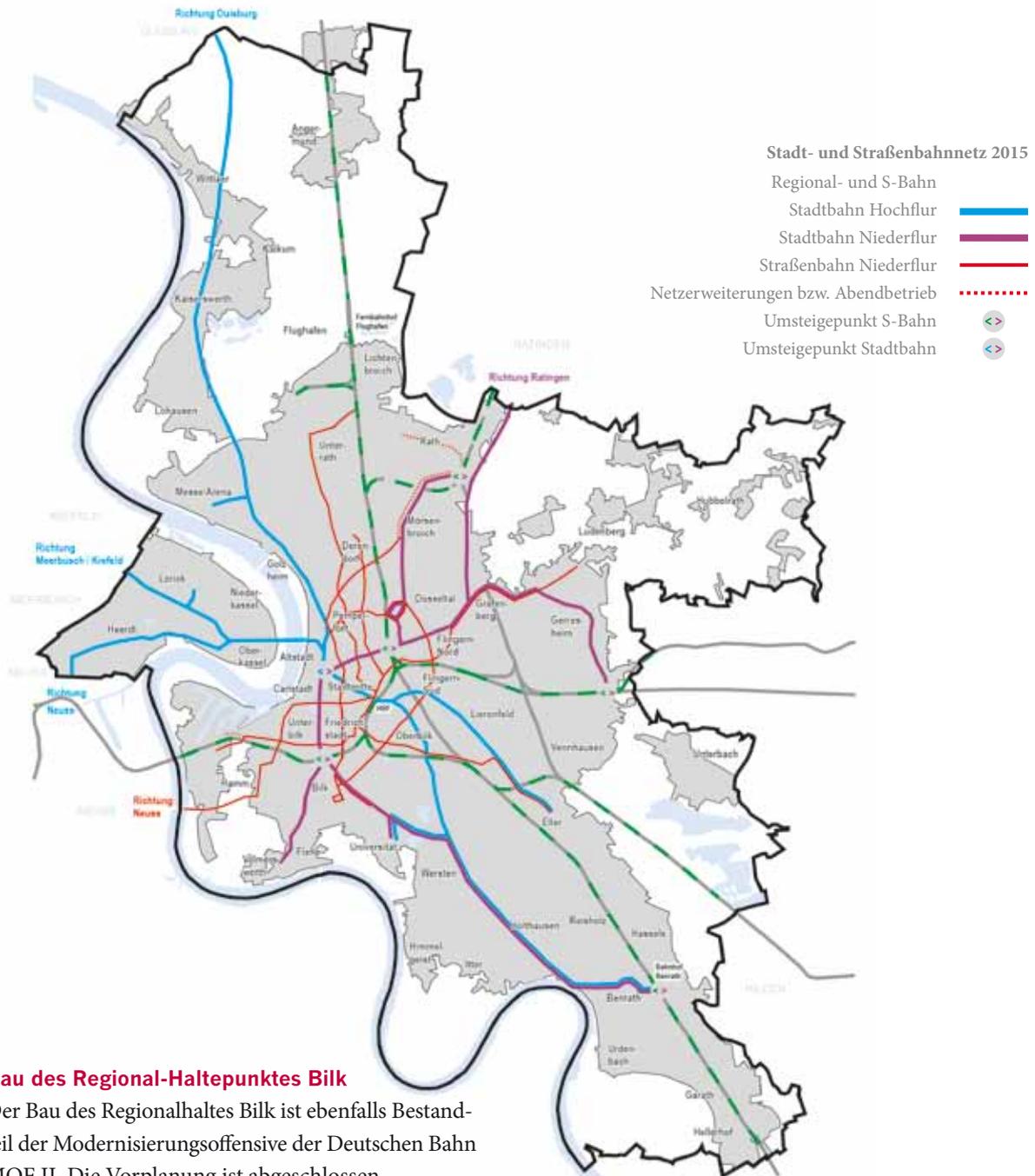
Für den 1. Bauabschnitt vom Freiligrathplatz zum Flughafen Terminal wurden alle erforderlichen Planungs- und Gutachterleistungen für die Grundlagenermittlung und die Vorplanung beauftragt. Bis Januar 2013 konnte die favorisierte Planungsvariante festgelegt werden. Eine erste überschlägige standardisierte Bewertung vom März 2011 hat einen Kosten-Nutzen-Faktor von 1,2 (erforderlich > 1,0) ergeben.

Das Konzept „Mehr RE für NRW“ berücksichtigt das wachsende Pendleraufkommen von und nach Düsseldorf.

Seit 2011 wurden auf Düsseldorfer Linien die Sitzplatzkapazitäten erhöht und ein dichter Takt auf einzelnen Regional Express Linien eingerichtet. Damit steht den Fahrgästen zwischen dem Ruhrgebiet und Düsseldorf annähernd ein 20-Minuten-Takt zur Verfügung. Auf den besonders nachfragestarken Linien RE1, RE2 und RE5 sorgt ein zusätzlicher Doppelstockwagen für mehr Platz für die Fahrgäste.

Modernisierung und Attraktivierung der S-Bahnhöfe

32 Millionen Euro investieren Bund, Land und Bahn in den kommenden Jahren in zwölf Düsseldorfer S-Bahnhöfe. Den Auftakt im Stadtgebiet machen Eller-Süd, Eller, Rath, Rath-Mitte und Hellerhof. Es folgen die Bahnhöfe bzw. Haltepunkte Benrath, Bilk, Derendorf, Hamm und Oberbilk, Wehrhahn und Zoo. Wesentlicher Baustein der Sanierung stellt die Herstellung der Barrierefreiheit zwischen Fahrzeug, Bahnsteig und öffentlichem Raum dar.



Bau des Regional-Haltepunktes Bilk

Der Bau des Regionalhaltes Bilk ist ebenfalls Bestandteil der Modernisierungsoffensive der Deutschen Bahn MOF II. Die Vorplanung ist abgeschlossen.

Ratinger Weststrecke

Das Gutachten zur Überprüfung der Fahrplanstudie hat ergeben, dass unter den gegebenen Rahmenbedingungen die Voraussetzungen für eine kurz- bis mittelfristige Reaktivierung derzeit nicht gegeben sind. Vor dem Hintergrund des heutigen und prognostizierten Güterzugaufkommen in Verbindung mit der Einordnung der Strecke als europäische Hauptgüterzugachse und Regelungen der EU zur Sicherung des Güterzugverkehrs wird nunmehr für die Reaktivierung einer SPNV-Linie auf der Ratinger Weststrecke eine durchgängig eigene Gleisinfrastruktur (Bau eines 3. Gleises zwischen DU-Wedau und D-Rath)

benötigt. Trotz dieser Erschwernis halten die Anrainerstädte die Reaktivierung der Ratinger Weststrecke für den SPNV weiterhin für vordringlich und im besonderen Interesse der Region und des Landes liegend.

Schaffung eines Schnellbussystems in Bereichen ohne direkte Schienenanbindung nach Düsseldorf

Die im VEP skizzierten Potenziale weiterer Schnellbuslinien wurden im Rahmen des Nahverkehrsplanes konkretisiert. Mit den Nachbarkreisen Neuss und Mettmann werden die Korridore von und nach Jüchen bzw. Heiligenhaus weiter konkretisiert.

Die straßenräumliche Aufwertung ist weiter elementarer Baustein der Verkehrsplanung

In der integrierten Verkehrsplanung hat die Umgestaltung des Straßenraumes Auswirkungen auf alle Verkehrsarten. Das Kapitel fasst deshalb die straßenräumlichen Projekte inklusive der Themen Parken, Beschleunigung des ÖPNV und Wirtschaftsverkehr zusammen.

Birkenstraße

Bis August 2012 wurden von Stadt und Rheinbahn fast vier Millionen Euro in den kompletten Umbau der Birkenstraße zwischen Dorotheen- und Ackerstraße investiert. Hauptziel war die Aufwertung der Hauptgeschäftsstraße des Stadtteiles Flingern-Nord. Durch den Wegfall eines Fahrstreifens konnten die Gehwege verbreitert und das Querens erleichtert werden. Der Radverkehr erhielt unabhängig von den Gleisen einen separaten Raum. Ferner wurden zur Beschleunigung der Straßenbahn die Haltestellen „Birkenstraße“, „Wetterstraße“ sowie „Flingern S“ barrierefrei umgebaut, wodurch sich das Ein- und Aussteigen an den Haltestellen spürbar vereinfacht. Mit Hilfe des neuen lärmoptimierten Fahrbahnbelages entspannte sich zudem die Verkehrslärsituation deutlich. Mit einer einheitlichen Parkraumbewirtschaftung mit Parkscheibe wurde ein Zeichen für Kunden und Besucher im Stadtteilzentrum Flingern-Nord gesetzt.

Werdener Straße

Eine deutliche städtebauliche Aufwertung hat 2011 der Bereich an der Werdener Straße rund um den

Oberbilker Markt erfahren. Im Zuge der Ansiedlung des Justizzentrums wurden rund sieben Millionen Euro – einschließlich Zuwendungen von VRR und Land NRW – in den Umbau zwischen dem Oberbilker Markt und der DB-Brücke an der Fichtenstraße investiert. Wesentliches Ziel der Planung war die Entflechtung von Individual- und Schienenverkehr und damit die Beschleunigung des ÖPNV. Die Straßenbahn fährt heute auf einem separaten, teilweise begrünten Gleiskörper. Besser erreichbar ist seitdem die Straßenbahnhaltestelle „Oberbilker Markt“, die in Richtung Norden zum neuen Justizzentrum hin verlegt, beidseitig durch Querungshilfen erreichbar und insgesamt mobilitäts- und behindertengerecht ausgebaut wurde. Die Seitenräume wurden erneuert und die Lücken im Radwegenetz an dieser Stelle geschlossen. Die Fahrbahn rund um den Oberbilker Markt wurde zudem mit sogenanntem Flüsterasphalt versehen.

Radverkehr

Förderung des Fahrradverkehrs ist ein elementarer Baustein der Verkehrsplanung. Das Fahrrad ist in der Stadt das optimale Verkehrsmittel. Es ist umweltfreundlich, schnell und flexibel. Neben dem allgemein zu erkennenden Trend zum Fahrrad haben die Maßnahmen in Düsseldorf die Bedeutung des Fahrrades als alltägliches Verkehrsmittel deutlich gesteigert. Im Zeitraum dieses Berichtes wurden zahlreiche Maßnahmen zur Förderung des Fahrradverkehrs umgesetzt.



Vollkommen neu präsentiert sich die Birkenstraße in Flingern.



Die neue Straßenbahn-Haltestelle Oberbilker Markt am Justizzentrum.

Einbahnstraßen wurden in der Regel aus Platzgründen oder zur Verhinderung von Durchgangsverkehr in Wohnstraßen angelegt. Für den Radverkehr waren diese Einschränkungen nicht gedacht. Die Öffnung von Einbahnstraßen für den Fahrradverkehr schafft Netzverbindungen über Anliegerstraßen und Transparenz im kleinräumigen Verkehr z. B. in Wohngebieten. In Düsseldorf sind inzwischen ca. 300 Einbahnstraßen für den Fahrradverkehr in Gegenrichtung freigegeben.

Radwege auf der Fahrbahn wurden auf folgenden Straßen markiert oder abschnittsweise gebaut:

- Im Stadtbezirk 2: Gruner Straße
- Im Stadtbezirk 3: Hammer Straße
- Im Stadtbezirk 4: Schiessstraße, Löricker Straße, Heerdtter Lohweg
- Im Stadtbezirk 5: Niederrheinstraße
- Im Stadtbezirk 6: St. Franziskus Straße, Bochumer Straße
- Im Stadtbezirk 8: Darmstädter Straße
- Im Stadtbezirk 9: Hasselsstraße, Altenbrückstraße, Henkelstraße

In Folge einer Untersuchung von 90 Straßenabschnitten, die im Verkehrsentwicklungsplan als prüfungsrelevant eingestuft wurden, entfallen seit 2012 an 39 Straßenabschnitten die Benutzungspflicht des Radweges. Der Radfahrer kann damit wählen, ob er den Radweg oder die Fahrbahn nutzt. Bei weiteren 30 Straßenabschnit-

ten kann die Benutzungspflicht grundsätzlich ebenfalls entfallen. Vor der Umsetzung sind jedoch noch Detailprüfungen und eventuelle Anpassungen der Lichtsignalanlagen nötig. Da ein unbeschilderter Radweg nur durch seine Gestaltung charakterisiert wird, ist vorgesehen, in nicht eindeutig erkennbaren Fällen durch Markierung von Piktogrammen die Funktion zu verdeutlichen. Mit dieser Maßnahme werden „schnelle“ Radfahrer auf die Fahrbahn verlagert, was Konflikte mit langsamen Radfahrern und Fußgängern reduziert.

Barrierefreier Ausbau von Haltestellen

Im Rahmen der barrierefreien Ausgestaltung der Haltestellen der Wehrhahn-Linien-Zulaufstrecken liegen nunmehr auch Planungen zu Streckenabschnitten vor, die einen Handlungsbedarf für die ÖPNV-Beschleunigung aufweisen. Dies betrifft aktuell den Straßenraum Herderstraße/Brehmstraße (zukünftig U71), Aachener Straße (zukünftig U72) sowie Benderstraße (zukünftig U73). Die Haltestelle Schlüterstraße/Arbeitsagentur wird ebenso überplant. Die Haltestellen an der Heyestraße und die Haltestelle Aachener Platz wurden bereits barrierefrei ausgebaut.



Die neue Radverkehrsanlage auf der Hammer Straße reduziert die Konflikte im Seitenraum.



Beispiel einer für den Radverkehr geöffneten Einbahnstraße.

Die Arbeiten in der Innenstadt verlagern sich immer deutlicher unter die Erde

Der VEP formuliert das Ziel, das attraktive Erscheinungsbild der Düsseldorfer Innenstadt zu stärken, die hohe Aufenthaltsqualität zu sichern und somit das positive Image der Stadt weiter zu entwickeln. Der Berichtszeitraum ist geprägt von den Großbaustellen Wehrhahn-Linie und Kö-Bogen. Hierzu betreibt die Stadt vielfältige Öffentlichkeitsarbeit. Die Bauvorhaben und ihr Baufortschritt werden vor Ort in einem gläsernen Info-Pavillon präsentiert. Anliegerbetreuer kümmern sich insbesondere um die von den Baumaßnahmen betroffenen Anwohner und Geschäftsleute. Unter dem Titel „Eine Stadt verändert ihr Gesicht“ bietet Düsseldorf Marketing Tourismus ganzjährig immer samstags eine öffentliche zweistündige Führung an.

Wehrhahn-Linie

Beim Bau der 3,4 Kilometer langen Düsseldorfer U-Bahntrasse der Wehrhahn-Linie wurde im Dezember 2011 ein weiteres bedeutendes Etappenziel erreicht: Die Tunnelbohrmaschine erreicht nach einer insgesamt 2.253 Meter langen unterirdischen Fahrt ihr Ziel am Wehrhahn östlich der Kölner Straße. Auf ihrer ersten Etappe legte die Tunnelbohrmaschine zwischen Elisabeth- und Kasernenstraße eine Strecke von 1.298 Metern zurück. Die zweite Etappe reichte über 955 Meter vom Corneliusplatz bis zum Wehrhahn östlich der Kreuzung mit der Kölner Straße. Auf ihren beiden Etappen löste sie mit einem Durchmesser von 9,50 Metern insgesamt fast 170.000 Kubikmeter Erdreich aus dem Untergrund heraus. Inzwischen verlagern sich die Arbeiten immer deutlicher unter die Erde und an der Oberfläche stehen bisherige Baustellenbereiche wieder in zunehmenden Umfang für die Öffentlichkeit zur Verfügung.

Kö-Bogen

Die erste Tunnelverbindung in Nord-West-Richtung wurde im Januar 2013 für den Verkehr freigegeben. Die weiteren Tunnelanlagen des ersten Bauabschnittes

werden rechtzeitig mit Eröffnung der sogenannten Libeskind-Bauten in Betrieb gehen. Der Kö-Bogen verspricht eine erhebliche Aufwertung insbesondere hinsichtlich der fußläufigen Beziehungen in der Innenstadt. Mit der Fassung des Grundsatzbeschlusses am 13.12.2007 hat der Rat der Stadt Düsseldorf den Grundstein für die konkrete Planung der Verkehrsanlagen in diesem Bereich gelegt. Da der Verkehr in der Elberfelder Straße und Berliner Allee in den Tunnel verlagert wird, kann in Zukunft der Hofgarten von der Königsallee ohne Überqueren der heute noch oberirdischen Fahrbahnen erreicht werden. Gleiches gilt für die heutige Trennung der beiden Abschnitte der Schadowstraße.

Neues Altstadt-Pflaster

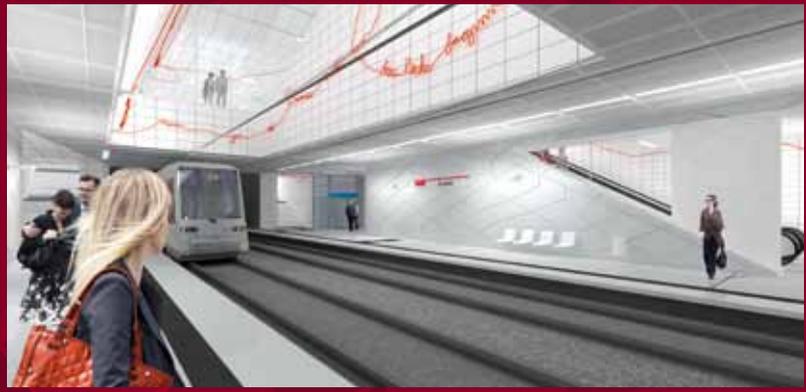
Die Straßen in der Altstadt erhalten seit 2011 mit einem neuen Pflaster ein einheitliches Erscheinungsbild. Auch die Möblierung wird zeitgemäß erneuert. Die Straßen- und Gassenprofile in der Altstadt werden nach ihrer Funktion und Größe gestalterisch differenziert. Vorweg laufen in den meisten betroffenen Straßen Leitungsverlegungen der Stadtwerke. Der westliche Bereich dieses Gebietes mit hochwertigem Natursteinpflaster bleibt unberührt. Insgesamt wird bis 2014 abschnittsweise eine Fläche von 18.300 Quadratmetern neu gepflastert.



Ortsnahe Informationen zu den Bauvorhaben Wehrhahn-Linie und Kö-Bogen gibt es im Info-Pavillon auf dem Corneliusplatz.

Wehrhahn-Linie

Ein Schwerpunkt der U-Bahn-Gestaltung ist die Verbindung der Oberfläche mit dem unterirdisch gelegenen Bahnhof.

**Kö-Bogen**

Die erste Tunnelverbindung in Nord-West-Richtung wurde am 07.01.2013 für den Verkehr freigegeben.

**Altstadtplaster**

Bis 2014 werden abschnittsweise eine Fläche von 18.300 Quadratmetern neu gepflastert.



Aufbau, Ausbau und Vernetzung einer intelligenten Infrastruktur des Verkehrssystems

ViD – Verkehrssystemmanagement in Düsseldorf / Dmotion / UR:BAN:

Die Ertüchtigung der Verkehrsmanagementsysteme (Lichtsignalanlagen, Parkleitsystem, Verkehrsrechner) erfolgten und sind fortlaufend notwendig, um den Anforderungen großstädtischer Steuerungs- und Lenkungsverfahren gerecht zu werden. Mit dem vom Bundesministerium BMWi geförderten Projekt Düsseldorf in motion (Dmotion/siehe www.dmotion.info) gelang es, einen integrierten Daten-, Informations- und Strategieverbund aufzubauen, in dem verschiedene Baulastträger mit der Privatwirtschaft kooperieren. So werden Verkehrsteilnehmer bereits auf der Autobahn über Störungen und Sperrungen im städtischen Netz informiert und mit Hilfe von dynamischen Wegweisern mit integrierten Stauinformationen (dWiSta) auf der Autobahn und städtischen Variotafeln über eine Alternativroute zu ihrem Ziel geleitet. Um eine erhöhte Verkehrsnachfrage auf der Alternativroute abwickeln zu können, werden hier die Programme der Lichtsignalanlagen entsprechend angepasst.

Als Ergänzung zu der kollektiven Information können die von Stadt und Land gemeinsam umgesetzten Alternativroutenstrategien auch an private Dienstleister in Form eines strategiekonformen Routings verbreitet werden. Eine Weiterentwicklung erfolgt durch 30 Partner aus Automobil- und Zulieferindustrie, Elektronik-, Kommunikations- und Softwarefirmen, Universitäten sowie Forschungsinstitute und Städte, die sich in der Forschungsinitiative UR:BAN (Urbaner Raum: Benutzergerechte Assistenzsysteme und Netzmanagement; siehe www.urban-online.org) zusammengeschlossen haben. Ziele sind die Optimierung der Verkehrseffizienz, die Vermeidung von überlasteten Straßen und somit die Emissionsminderung im urbanen Raum durch Weiterentwicklung der Fahrerassistenz- und Verkehrsmanagementsysteme. Im Zentrum dieser Betrachtungen steht



Aufbau eines integrierten Daten-, Informations- und Strategieverbundes.

dabei der Mensch in seinen vielfältigen Rollen im Verkehrssystem. Durch den Auf- und Ausbau intelligenter Infrastruktur und die Vernetzung mit intelligenten Fahrzeugen können zukünftig neuartige Fahrerassistenzsysteme Maßnahmen oder Empfehlungen der strategischen Verkehrssteuerung direkt berücksichtigen.



Verkehrsteilnehmer erfahren bereits auf der Autobahn aktuelle Verkehrsinformationen.

Verkehrs- und Tunnelleitzentrale:

Die Leitzentrale in der Düsseldorfer Straße ist rund um die Uhr besetzt und nimmt für die Funktionsfähigkeit der städtischen Verkehrsanlagen wichtige Aufgaben wahr:

- Tunnelüberwachung und abgesetzte Betriebszentrale
- Störungs- und Steuerungszentrale für verkehrstechnische Anlagen
- Steuerungszentrale für Verkehrsmanagementmaßnahmen
- Eingabe und Aktualisierung von Verkehrsinformationen
- Kooperation mit Polizei, Feuerwehr und anderen Zentralen

Im Dezember 2012 wurde der Umbau der Zentrale abgeschlossen, um die Funktionsfähigkeit, die Betriebssicherheit und den Anschluss neuer Systeme zu gewährleisten.

Aktuelle Verkehrslage:

Induktionsschleifen auf den Bundesautobahnen, Infrarotdetektoren, Videoerfassung und Doppelinduktionsschleifen bzw. Halteliniennahe Detektion an Lichtsignalanlagen in der Stadt, ergänzt durch Meldungen über Baustellen, Störungen und Sperrungen erzeugen ein umfassendes Bild der aktuellen Verkehrslage, welche online auf www.verkehr.duesseldorf.de für jedermann abrufbar ist. Wenn Unfälle, Staus oder andere Ereignisse den Verkehrsfluss stören, werden der regionale und der überregionale Verkehr mit Hilfe der Anzeigetafeln informiert und ggf. auf freie Strecken umgeleitet.

Die Verkehrsinformationen werden an Rundfunkanstalten und die Verkehrsinformationszentrale des Landes übermittelt. Ein Anschluss an den Mobilitäts Daten Marktplatz des Bundes (siehe www.mdm-portal.de) ermöglicht weiteren Partnern und interessierten Diensteanbietern die einfache Nutzung dieser Informationsquelle.

Rund um die Uhr besetzt: die Verkehrs- und Tunnelleitzentrale zur Gewährleistung der Funktionsfähigkeit und Betriebssicherheit des Düsseldorfer Verkehrsflusses.



Die Stadt setzt auf die Optimierung urbaner Mobilität



Plakat zum neuen Kirmes-ticket der Rheinbahn.

Mobil in Düsseldorf

In der Landeshauptstadt startete im März 2012 ein viel beachtetes Pilotprojekt. Mit nur einem Ticket kann der ÖPNV, ein Mietauto oder auch ein Mietfahrrad genutzt werden. Die Stadt setzt damit weiter auf die Optimierung urbaner Mobilität und erweitert das verfügbare Angebot, sich innerhalb der Stadt auch ohne eigenes Auto umweltfreundlich fortbewegen zu können. Das neue Angebot führt die verschiedenen Mobilitätsanbieter zu einer gemeinsamen Leistung zusammen. Das neue Rheinbahn-Ticket verbindet Bahn, Bus, Auto und Rad auf nur einer Chip-Karte.

Carsharing

Spontan und flexibel – so funktioniert das neue Carsharing-Konzept, das seit 2012 auf Düsseldorfs Straßen rollt. Die zwei neuen Anbieter unterhalten keine festen Stationen. Die Fahrzeugflotten mit insgesamt aktuell 550 Fahrzeugen verteilen sich großzügig über weite Teile des Stadtgebietes. Die Autos können spontan dort angemietet werden, wo sie benötigt werden und sind in der Regel fußläufig zu erreichen. Der Nutzer findet die Standorte der verfügbaren Cityflitzer über die Homepage, App oder Servicehotline des Anbieters und kann sie 15

Minuten im Voraus reservieren. Eine einmalige Registrierung und das Abstellen des Fahrzeuges in einem definierten Geschäftsgebiet sind die einzigen Voraussetzungen.

Verkehrsverbund Rhein-Ruhr

Seit Januar 2012 erstreckt sich der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr vom Niederrhein bis ins östliche Ruhrgebiet. Die Kreise Wesel und Kleve sind von Düsseldorf aus nunmehr mit der neuen Preisstufe E erreichbar. Die neue Fahrplanauskunft des VRR www.vrr.de ermöglicht durch eine vereinfachte Bedienung auch ohne Vorkenntnisse eine schnelle Auskunft im Internet von Haustür zu Haustür. Im November 2011 wurde im Rahmen eines Pilotprojektes auch in Düsseldorf das Sozialticket eingeführt. Damit wird die Mobilität in der Stadt für Menschen mit einem entsprechenden Berechtigtenausweis spürbar günstiger.

Rheinbahn

Mit dem Kirmes-, Weihnachtsmarkt- und Festival-Ticket bietet die Rheinbahn eine neue Art von KombiTicket an und erweitert mit OnlineTicket und HandyTicket per iPhone App ihre Vertriebswege für Fahrscheine.

Sympthieträger schafft bei Maßnahmen zur Verkehrssicherheit Vertrauen



Die Optimierung der Sicherheit im Straßenverkehr ist grundsätzlich vorrangiges Ziel bei allen verkehrplanerischen Überlegungen. Der Bereich Verkehrserziehung ist hierbei ein wichtiger Handlungsschwerpunkt. Die folgenden Kampagnen zeigen, wie Kinder und alle anderen Verkehrsteilnehmer in der Stadt für den Straßenverkehr fit gemacht werden.

Lookie heißt der neue Botschafter für städtische Aktionen zur Verkehrssicherheit und wird künftig die vielfältigen Maßnahmen der Verkehrserziehung begleiten. Seinen ersten Einsatz absolvierte Lookie der Löwe bei den Verkehrssicherheitstagen 2011, die Stadt, Polizei, Rheinbahn und Verkehrswacht veranstalten. Erklärtes Ziel ist es, durch kontinuierlich durchgeführte präventive Konzepte und Aktivitäten die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer, insbesondere der Kinder zu erhöhen. Seinen Namen erhielt Lookie im Rahmen eines Wettbewerbes von einem Düsseldorfer Kind. Dahinter steckt die Idee, dass Erwachsene und Kinder immer schön aufpassen.

Kinderverkehrsstadtplan

Für mehr Sicherheit für Kinder auf dem Weg zur

Schule und in der Freizeit liegen seit 2012 für alle Grundschulen Kinderverkehrsstadtpläne vor. Er ist für Kinder verständlich gestaltet und enthält alle wichtigen Informationen rund um die täglichen Wege und Aktivitäten von Grundschulkindern. Die Verteilung der Pläne erfolgt an die Erstklässler der Schulen.

Verkehrssicherheitstage

Im September 2012 fanden zum wiederholten Male die seit 27 Jahren bewährten Verkehrssicherheitstage, an denen wieder rund 4.000 Düsseldorfer Schülerinnen und Schüler teilnahmen, statt.

Aktion „I walk to school“

Eine weitere Veranstaltung der Verkehrserziehung, der „I walk to school day“, wurde 2012 zum achten Mal in Folge in Düsseldorf durchgeführt.

Schulweghelfer

Ein weiterer wichtiger Bestandteil der Verkehrssicherheit für Kinder sind die Schulweghelfer. Insgesamt gibt es mittlerweile über 80 Helfer, die den Kindern durch ihren Einsatz rund um die Schulen eine Sicherheit auf ihrem Schulweg geben, so dass mehr Kinder zu Fuß zur Schule kommen.



„Lookie“ heißt der neue Sympathie-Botschafter für städtische Aktionen zur Verkehrssicherheit.



Zum 27sten Mal haben sich die Verkehrssicherheitstage in Düsseldorf bewährt.

Umweltgerechte Mobilität

Lärmsanierung durch aktive und passive Lärmschutzmaßnahmen sowie die Reduzierung von Luftschadstoffen sind wesentliche Bestandteile des Verkehrsentwicklungsplanes. Der Rat hat im März 2008 zudem das Maßnahmenprogramm „Die Schöpfung bewahren – 30 Initiativen für den Klimaschutz in Düsseldorf“ verabschiedet, das in allen relevanten Handlungsfeldern – auch im Bereich Mobilität – Akzente setzt.

2011 hat der Rat der Landeshauptstadt Düsseldorf den Lärmaktionsplan als grundlegendes Lärmschutzkonzept für das Stadtgebiet beschlossen.

Als nächster Schritt werden federführend durch das Umweltamt konkrete Maßnahmen für örtliche Belastungsschwerpunkte ausgearbeitet und umgesetzt. In Düsseldorf sind in den letzten Jahren bereits eine Vielzahl von Aktivitäten zur Lärmbekämpfung initiiert und umgesetzt worden, die es aufzugreifen und fortzuentwickeln gilt. Dies sind aus straßenräumlicher Sicht insbesondere der inzwischen standardisierte Einbau Geräusch mindernder Fahrbahnbeläge im Rahmen der Straßenunterhaltung, die Schaffung weiterer Rasengleisabschnitte auf besonderen Stadt- und Straßenbahntrassen sowie die Umsetzung des Masterplans „Reduzierung des Straßenverkehrslärms“.

Seit Januar 2009 ist in der Landeshauptstadt Düsseldorf eine Umweltzone eingerichtet.

Nachdem im März 2011 eine Verschärfung bezüglich der zulässigen Fahrzeuge in Kraft getreten ist, erfolgte zum 01. Februar 2013 eine Vergrößerung der Umweltzone auf ein Gebiet zwischen A44 und A46.

Das Thema Elektromobilität macht auch die Stromversorger zu Mitgestaltern der städtischen Mobilitätsentwicklung.

Bis 2012 wurden die ersten gemeinsamen Schritte für einen Technologiewandel im städtischen Verkehr

eingeleitet. Mit dem erfolgreich abgeschlossenen integrierten Pilotversuch E-Mobil NRW zur Erprobung der Ladeinfrastruktur und dem Betrieb von Elektrofahrzeugen unter anderem in Düsseldorf wurde ein entsprechendes Innovationspotenzial bewiesen. In Zeiten stetig steigender Mineralölpreise ist dieser zukunftsträchtige Bereich durch die Schaffung von Ladeinfrastruktur und Information einem breiten Nutzerkreis zugänglich zu machen.

Im Frühjahr 2013 wurde zudem die erste Ladestation für E-bikes im öffentlichen Straßenraum am Rathausufer in Betrieb genommen.



Die Verschärfung und Erweiterung der Umweltzone verringert die Feinstaubbelastung in der Stadt.

Verkehrsentwicklung durch Erhebungen evaluieren

Fußgängerzählungen

Für wichtige Fußgängerachsen, insbesondere in der Innenstadt und den Stadtteilzentren, liegen nunmehr aktuelle Frequenzzahlen vor. Dabei variieren die Spitzenstunden je nach Standort. Liegen die Spitzenstunden in der Loretto- und Friedrichstraße beispielsweise in der Mittagszeit, so befindet sie sich in der

Westfalenstraße nach 15.00 Uhr, der Hauptstraße (Benrath) nach 16.00 Uhr, in der Nordstraße nach 17.00 Uhr und der Mühlenstraße sogar nach 18.00 Uhr. In festen Abständen bzw. nach bedeutsamen städtebaulichen Veränderungen oder Straßenumbauten, wie in der Birkenstraße, können somit auch die Entwicklungen auf den Fußgängerverkehr dokumentiert werden.



Parkraumerhebungen

Im 2010 wurde die Parkraumbewirtschaftung im öffentlichen Raum stichprobenweise in den fünf Quartieren des dynamischen Parkleitsystems der Innenstadt überprüft und mit den Belegungsdaten einzelner Parkbauten abgeglichen. Dokumentiert wurden das aktuelle Parkraumangebot und die vor-

handene Bewirtschaftung. Untersucht wurden für einen Donnerstag und einen Samstag der Auslastungsgrad, die Parkdauer sowie die Parkberechtigung und Herkunft der Fahrzeuge. Insgesamt wurden 2.247 Stellplätze untersucht. Insbesondere die Parkbeschilderung sowie die Parkraumbewirtschaftungszeiten stellen eine Herausforderung für die Zukunft dar.

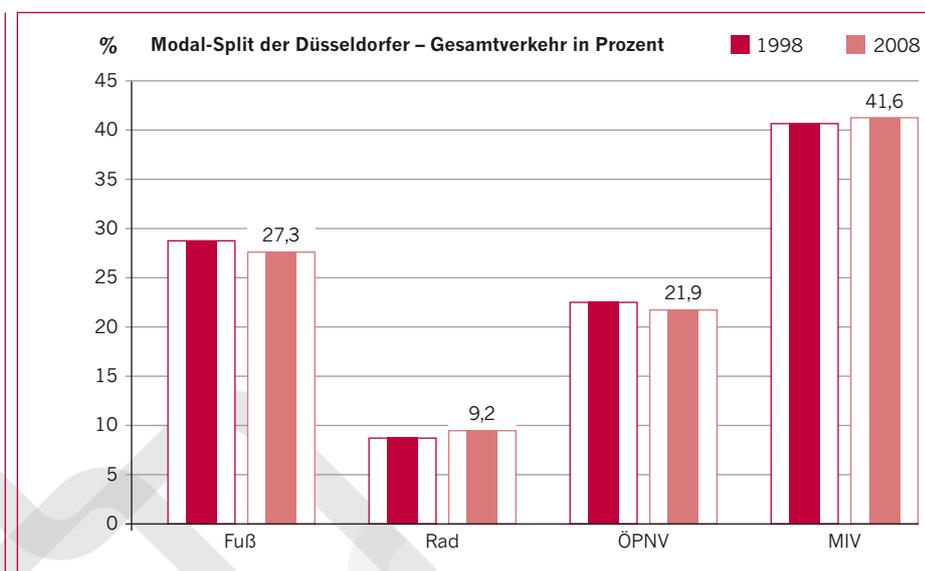


Das Mobilitätsverhalten in Düsseldorf ist in den letzten zehn Jahren stabil geblieben

Mit der Haushaltsbefragung zur Mobilität liegen wieder aktuelle Mobilitätskennwerte der Düsseldorfer Bevölkerung vor. Über die letzten zehn Jahre betrachtet ist das Mobilitätsverhalten in Düsseldorf stabil geblieben. Durch den Einwohnerzuwachs von 16.600 Personen ist das Verkehrsaufkommen allerdings um 5% – insbesondere im Fahrradverkehr und Kfz-Verkehr – angestiegen. Die Fahrtweiten haben sich kaum verändert, mit Ausnahme des ÖPNV von 7,2 km auf 9,5 km. Dieses liegt möglicherweise daran, dass sich der ÖPNV-Anteil bei Fahrten über die Stadtgrenze von 18% auf 23% gesteigert hat. Neben dem Fußverkehr hat seit 1998 auch der ÖPNV auf Kosten von Fahrrad und Pkw Anteile verloren.

Diese Entwicklungen entsprechen in der Grundtendenz den Prognosen zum Verkehrsentwicklungsplan. Die Gründe für diese oben beschriebenen Tendenzen der Mobilitätsentwicklung in den letzten zehn Jahren

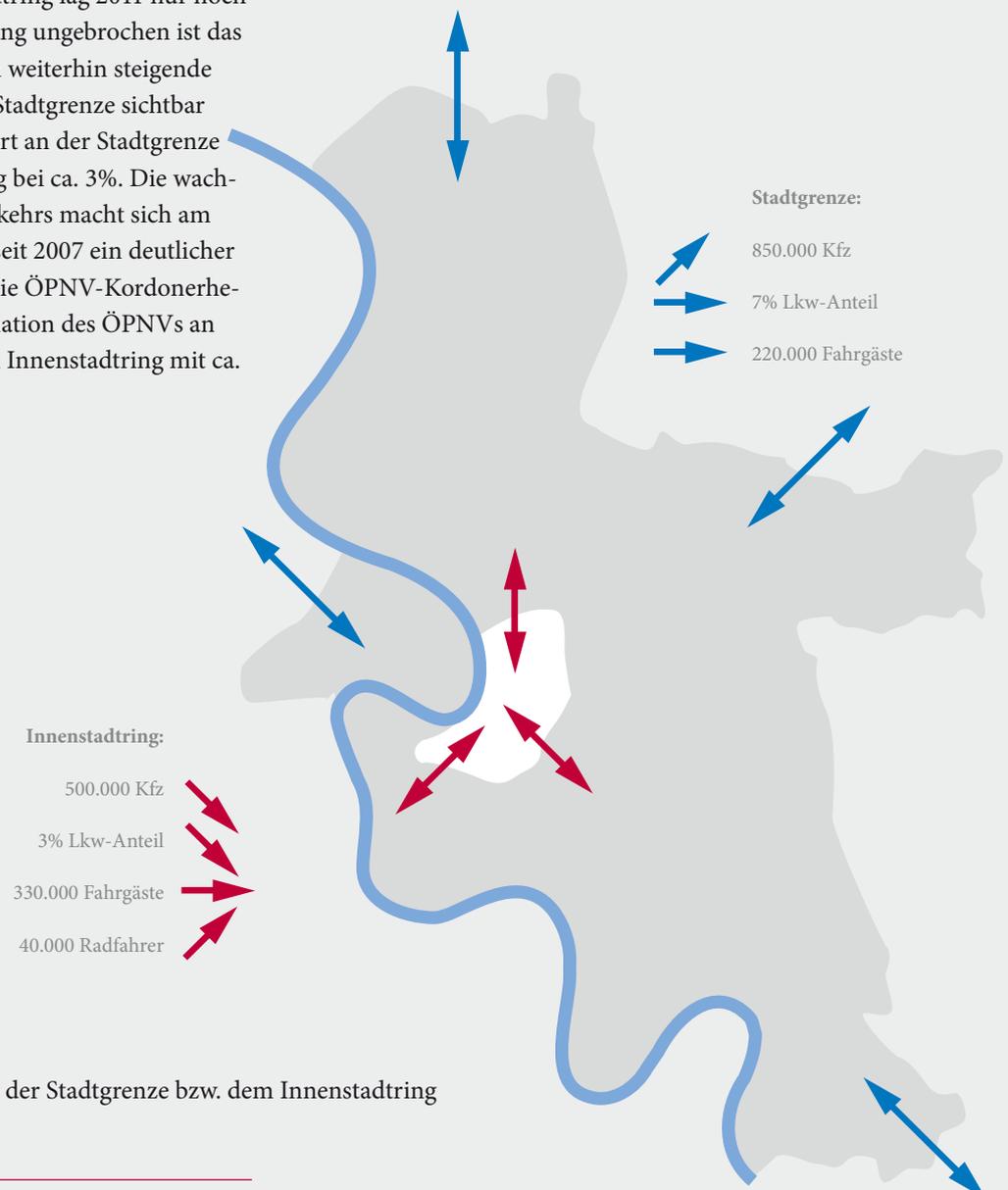
liegen im schwerpunktmäßigen Einwohnerzuwachs im Stadtbezirk 3 (Fahrradnutzung traditionell hoch) und im Stadtbezirk 5 (Pkw-Nutzung traditionell hoch). Der Anteil der Düsseldorfer älter als 65 Jahre mit immer noch anhaltender Steigerung an Pkw-Besitz und Nutzung ist auf 19,5% angewachsen. Die Pkw-Quote hat sich seit 1998 auf 511 Pkw/1.000 Einwohner leicht gesteigert. In den letzten zehn Jahren hat zudem die Konzentration des Einzelhandels zu weiteren längeren Einkaufswegen geführt. Der verstärkte Ausbau eines zusammenhängenden Radwegenetzes in den letzten Jahren hat mit Sicherheit seinen Anteil an dem Zuwachs im Radverkehr geleistet. Es ist davon auszugehen, dass die oben beschriebenen Gründe nicht alleine für diese Entwicklung verantwortlich sind. Auch allgemeine Trends wie die Kostenentwicklung der Treibstoffe und Fahrkarten sowie Veränderungen von Lebenssituationen haben zu diesen Ergebnissen geführt.



Die aktuellen Kordonerhebungen bestätigen eine differenzierte Entwicklung der unterschiedlichen Verkehrsmittel

Kordons sind geschlossene Ringe, an deren Begrenzung die Verkehrsbelastung für überschreitende Straßen oder ÖPNV-Linien gezählt wird. An den beiden Kordons Innenstadtring und Fernring wurde 2009 der ÖPNV und 2011 erneut der Kfz-Verkehr gezählt.

Die aktuellen Kordon- und Riegelzählungen zeigen, dass die Verkehrsmengen im motorisierten Individualverkehr am Innenstadtring stagnieren. Die Verkehrsbelastung am Innenstadtring lag 2011 nur noch bei ca. 500.000 Kfz/16h. Bislang ungebrochen ist das Pendlerwachstum, was durch weiterhin steigende Verkehrsbelastungen an der Stadtgrenze sichtbar wird. Der Lkw-Anteil stagniert an der Stadtgrenze bei ca. 7%, am Innenstadtring bei ca. 3%. Die wachsende Bedeutung des Radverkehrs macht sich am Innenstadtring deutlich, wo seit 2007 ein deutlicher Anstieg zu verzeichnen ist. Die ÖPNV-Kordonerhebung 2009 bestätigt die Stagnation des ÖPNVs an der Stadtgrenze, wie auch am Innenstadtring mit ca. 330.000 Fahrgästen/16h.



Entwicklung des Verkehrs an der Stadtgrenze bzw. dem Innenstadtring

Unfallkommission

Die Bekämpfung von Verkehrsunfällen ist gemeinsame Aufgabe von Polizei, Straßenverkehrs- und Straßenbaubehörden.

Beispiel Straßenbahn-Überwege: In den letzten Jahren wurden alle Straßenbahn-Überwege mit gelben Dop-

pelblinkern, ein Drittel dieser Übergänge zusätzlich mit Gong ausgestattet.

Beispiel Hülsmeierplatz: 2010 erfolgten zur Verbesserung des Verkehrsablaufes bauliche Veränderungen der vorhandenen LSA-signalisierten Kreuzung.



Sichere Querungsmöglichkeit an der Fischerstraße/Cordobastraße.

Neue Radverkehrsanlagen an der Sankt-Franziskus-Straße.

Kampagne „Achtung Fußgänger“ beendet

„Achtung Fußgänger! Gemeinsam für mehr Fußgängersicherheit in Düsseldorf“ ist als gemeinsames Projekt der Landeshauptstadt, des Polizeipräsidiiums, der Verkehrswacht e.V., der Rheinbahn AG und Antenne Düsseldorf zum Jahresende 2012 offiziell beendet worden.

Wesentliches Ziel der beteiligten Kooperationspartner war es, auf Basis einer detaillierten Unfallanalyse und

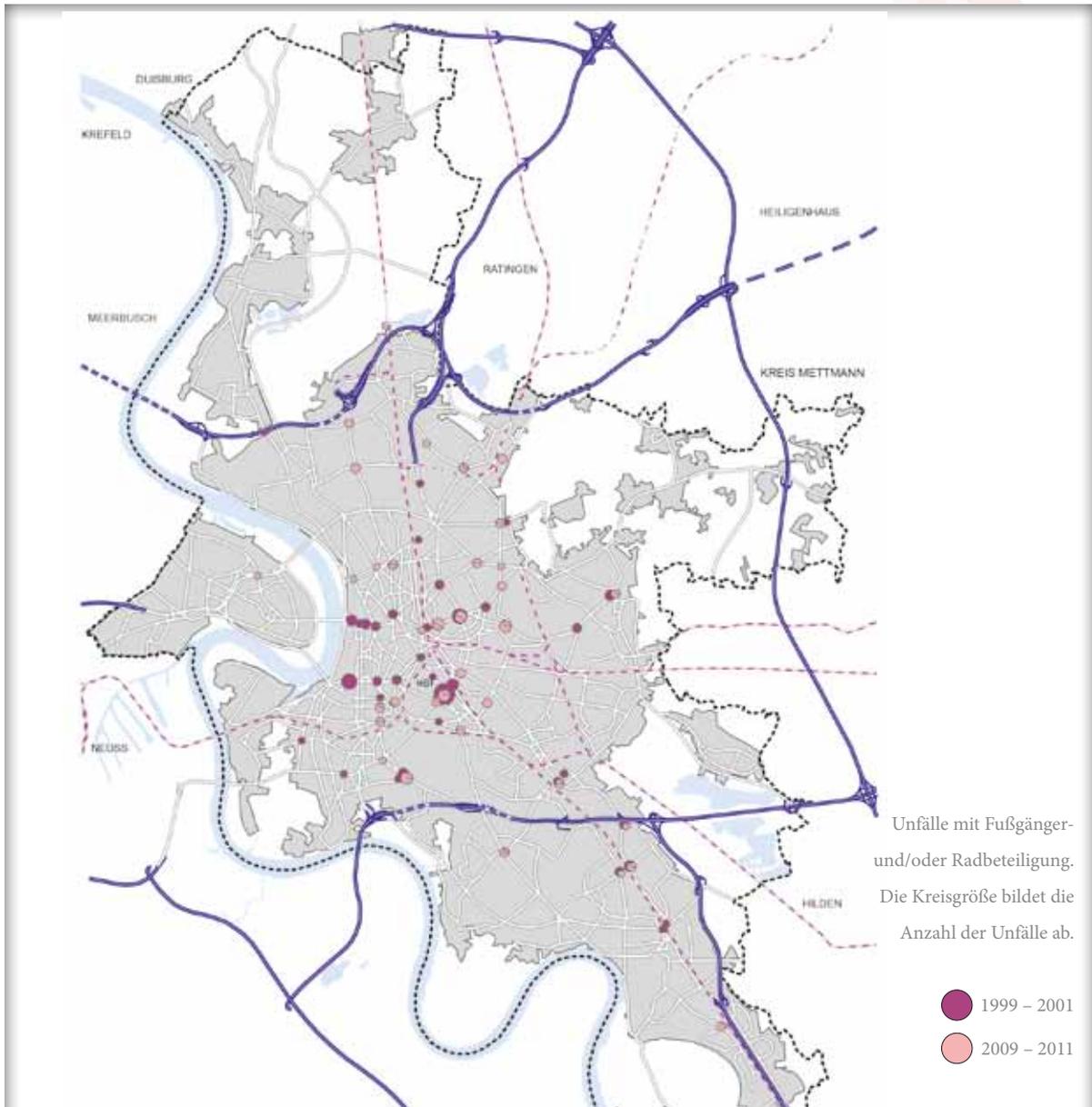
durch ein abgestimmtes ganzheitliches Vorgehen die Anzahl der Fußgängerunfälle in Düsseldorf deutlich zu senken. Dabei erfolgten Schwerpunktsetzungen sowohl in Bereichen der Verkehrserziehung, der Verkehrsüberwachung, der Durchführung baulicher Maßnahmen sowie auf dem Feld der Presse- und Öffentlichkeitsarbeit.

Erfolgreicher Kampagnen-Abschluss: Die Polizei konnte 70 verletzte Fußgänger pro Jahr weniger vermelden.



Hier ein gutes Beispiel, wie Kleidung die Sichtbarkeit beeinflussen kann.

Reduzierung der Unfälle durch straßenräumliche Maßnahmen



Unfallhäufungsstellen mit Fußgänger- und Radfahrerbeteiligung

Im Rahmen des Planungsprozesses des VEP wird die Entwicklung der 40 bedeutendsten Unfallhäufungsstellen mit Beteiligung von Fußgängern und Radfahrern im Stadtgebiet dokumentiert.

Im Vergleich zwischen 2001 und 2011 hat sich einerseits die Bedeutung einzelner lokalisierbarer Unfallhäufungsstellen reduziert. Andererseits „wandern“ die Unfallhäufungsstellen von der Innenstadt in die dicht bebauten Wohnviertel am Innenstadtrand.

Herausforderungen für die Mobilität von morgen

Grundlagen der Verkehrsprognose 2025

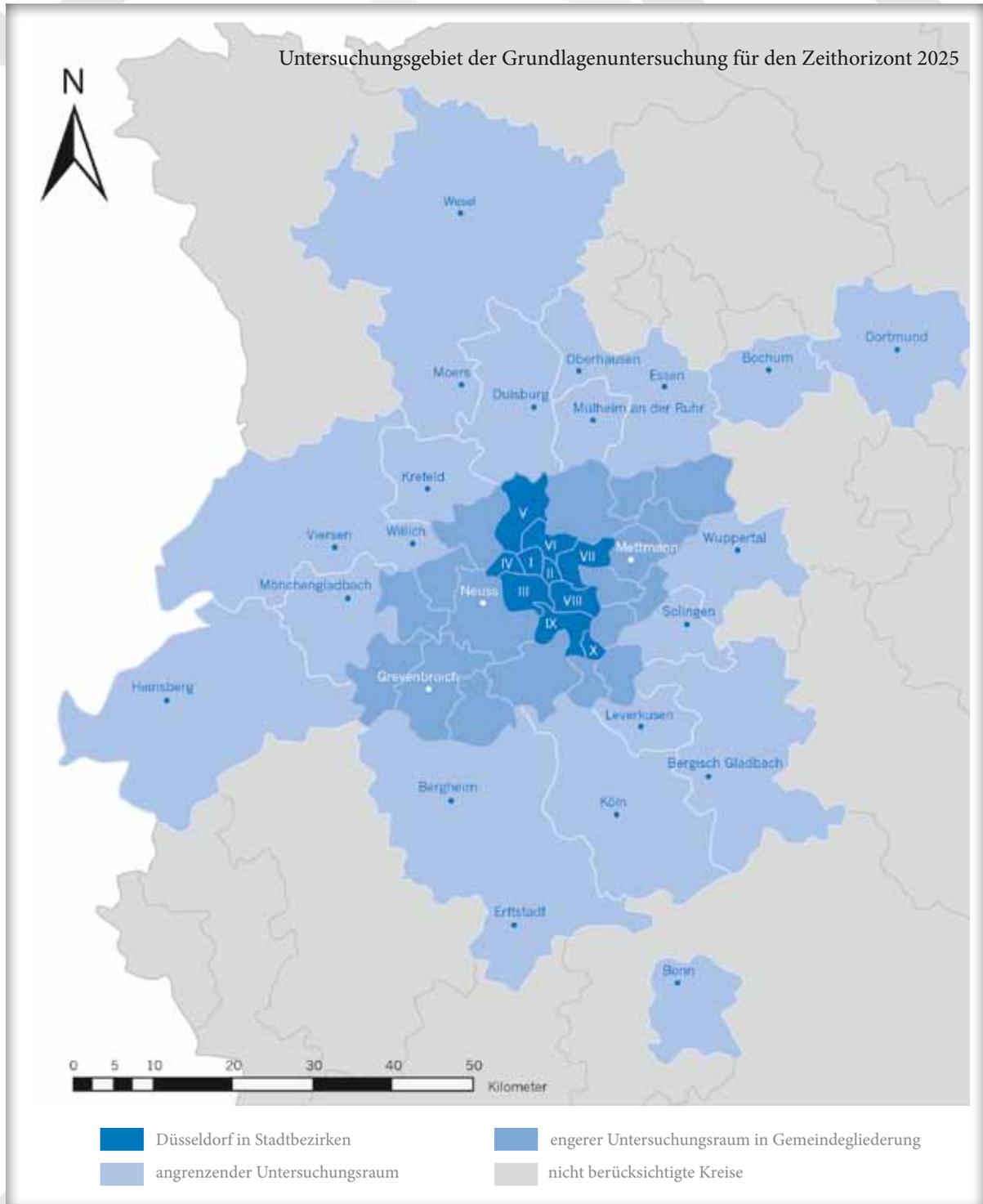
Für die Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes wurden 2011 die Datengrundlagen der Verkehrsprognose auf den Planungshorizont 2025 ermittelt. Hierbei reichte das Untersuchungsgebiet vom Kreis Wesel bis Bonn sowie vom Kreis Heinsberg bis Dortmund.

Während die Einwohnerzahlen in Düsseldorf und im südlichen Umland voraussichtlich moderat ansteigen werden, wird die Bevölkerung im nördlichen Umland, insbesondere im Ruhrgebiet weiter zurück gehen. Im Bereich der Erwerbstätigen wird Düsseldorf seine Rolle als attraktiver Wohn- und Arbeitsstandort festigen. Wird die Zahl der Erwerbstätigen in den strukturschwachen Regionen des Ruhrgebietes abnehmen, so werden diese in Düsseldorf sowie den Kreisen Neuss und Mettmann zum Teil markant ansteigen. Bis 2025 ist mit weiteren realen Einkommenszuwächsen zu rechnen. Dies darf aber nicht darüber hinwegtäuschen, dass es bei einzelnen Einkommensgruppen zukünftig zu Realeinkommensverlusten kommen kann. Für die Mobilität im Jahr 2025 werden auch zukünftig der Pkw und der öffentliche Verkehr gebraucht. Obwohl Elektromobilität und flexible Auto- und Fahrradverleihsysteme in ihrer Bedeutung wachsen, sind spürbare strukturelle Änderungen in der Personenverkehrsmobilität nicht in Sicht. Die Motorisierung der Düsseldorfer Bevölkerung wird leicht abnehmen, da

die Einwohnerzahl stärker wächst, als die Pkw-Bestandszahl. Gleichzeitig wird der Zeitkartenbesitz zunehmen, sodass die Marktchancen des ÖPNV zukünftig deutlich besser werden. Die Verflechtungen Düsseldorfs mit dem Umland werden bis 2025 weiter zunehmen. Allerdings ist dies fast ausschließlich auf die Steigerung der Berufsein- und -auspendler zurückzuführen. Allerdings werden die täglichen Pendlerfahrten nicht in diesem Maße und nicht nur in den Spitzenzeiten zunehmen, da die zusätzlichen Pendler mehrheitlich Teilzeitbeschäftigte sind, die nicht jeden Tag arbeiten oder außerhalb der Hauptverkehrszeit Hin- oder Rückweg haben.

Stadtentwicklungskonzept STEK2025+

Die aktuellen Tendenzen der Stadtentwicklung – demographischer Wandel, wirtschaftlicher Strukturwandel, sich verändernde Wohn- und Mobilitätsbedürfnisse, voranschreitender Klimawandel, Transformation in der Energieversorgung/-nutzung – erfordern eine Erweiterung des Stadtentwicklungskonzeptes STEK um die neuen Themenfelder Mobilität, Umwelt und Freiraum sowie Klima. Das Stadtplanungsamt übernimmt dabei die Leitungsfunktion und das Prozessmanagement. Über die Arbeitsgruppe Mobilität werden im Rahmen des STEK2025+ übergeordnete Handlungsleitlinien, Ziele und Projekte formuliert, die in die Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes einfließen werden.

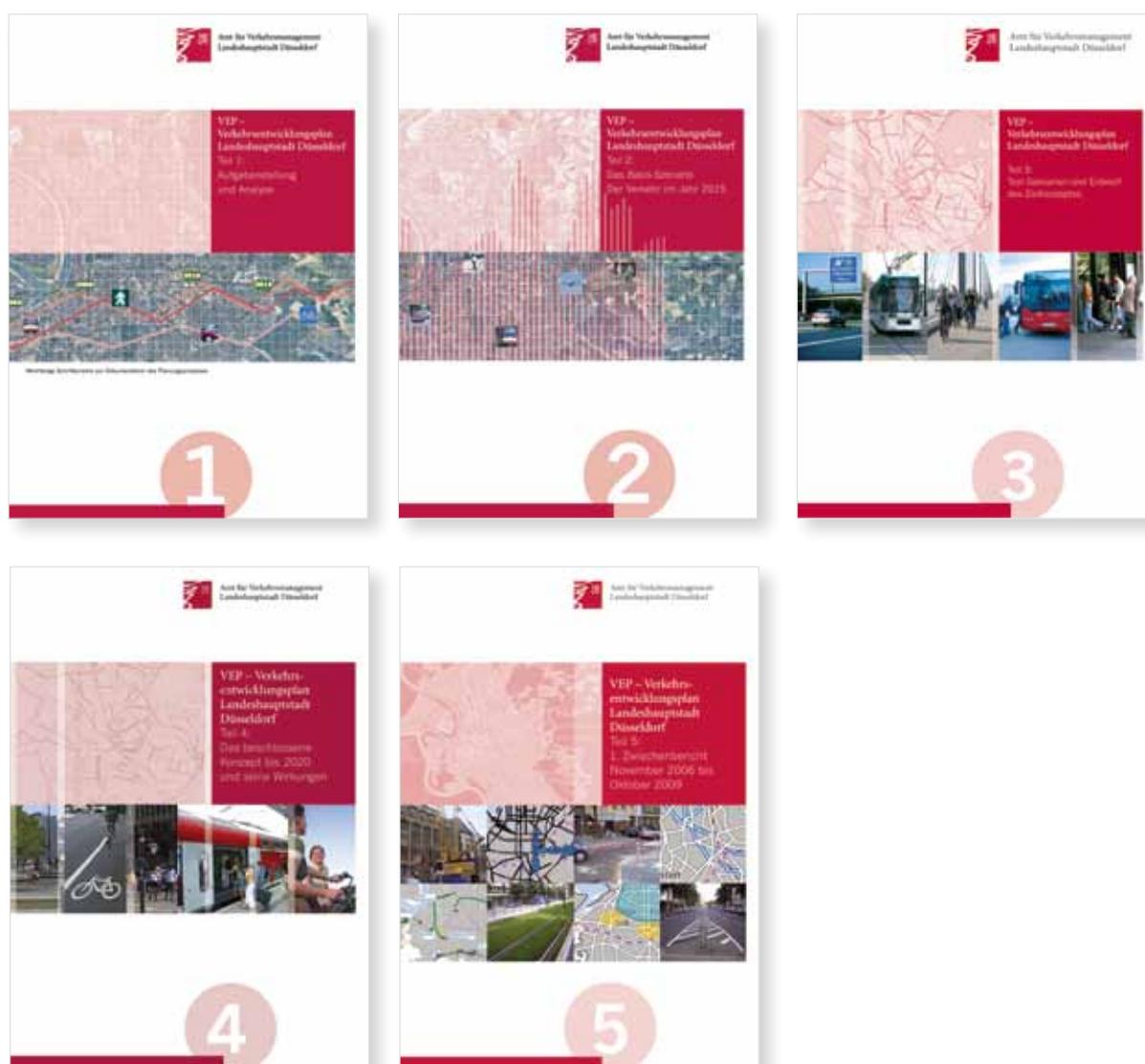


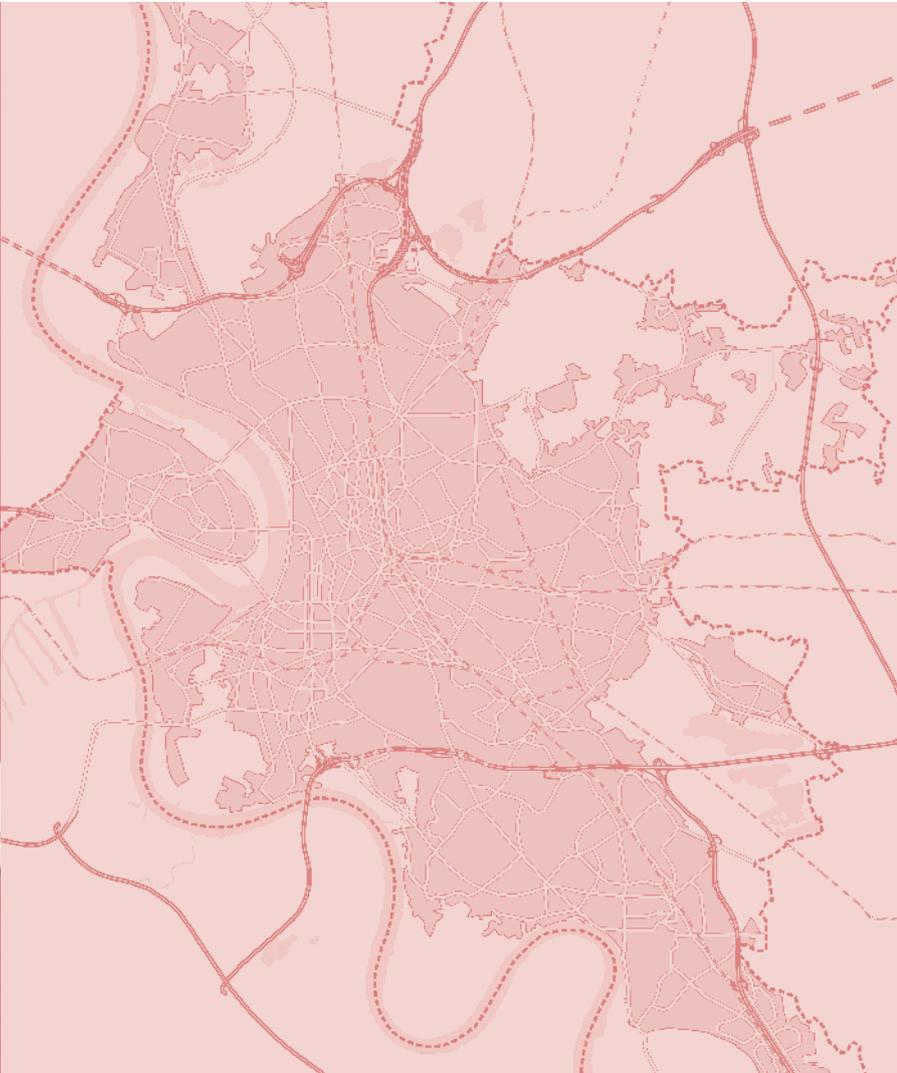
VEP in den Medien



Dialog erwünscht

Über Anregungen, Kommentare, Kritik und Lob freuen wir uns auch weiterhin. Bei der folgenden Kontaktadresse können Sie auch die bisher erschienenen Broschüren VEP 1 bis VEP 5 bestellen oder diese im Internet herunterladen.





Herausgeber

Landeshauptstadt Düsseldorf
Der Oberbürgermeister
Amt für Verkehrsmanagement

Verantwortlich

Andrea Blome

Redaktion

Thomas Großheinrich, Katja Rosch

Gestaltung

Rottmann Kommunikation, Düsseldorf

Fotos

Stadt Düsseldorf, Fotolia, UR:BAN, dmotion

V/13-1

www.duesseldorf.de

