

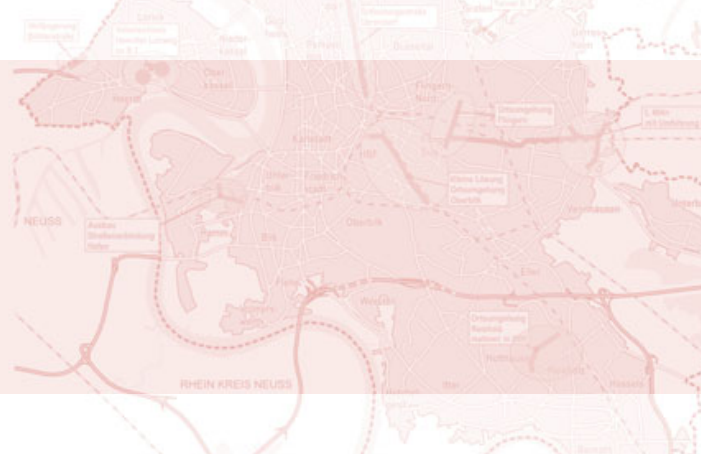
VEP – Verkehrs- entwicklungsplan Landeshauptstadt Düsseldorf

Teil 5:

1. Zwischenbericht
November 2006 bis
Oktober 2009



5



03	Vorwort
04	1. Einleitung
05	2. Allgemeine Ziele der Verkehrsentwicklungsplanung
06	3. Düsseldorf handelt
06	3.1 Straßennetz
08	3.2 ÖV-Netz
10	3.3 Radverkehr
12	3.4 Fußgängerverkehr
13	3.5 Straßenräumliches Handlungskonzept
14	3.6 Wirtschaftsverkehr
15	3.7 Parken
16	3.8 Handlungskonzept ÖV-Beschleunigung
17	3.9 Innenstadt
18	3.10 Verkehrssystemmanagement in Düsseldorf ViD
19	3.11 Mobilitätsmanagement
20	3.12 Sicherheit
22	3.13 Umwelt
23	4. Wirkungsanalysen
23	4.1 Kordon- und Riegelzählung IV 2007
24	4.2 Vorher-Nachher-Fußgängerzählungen 2007/2008
25	4.3 Erhebungen zum ruhenden Verkehr
26	4.4 Analyse des Wirtschaftsverkehrs
27	4.5 Analyse des Radverkehrs
28	5. VEP in den Medien
29	6. Zusammenfassung und Ausblick
30	7. Dialog erwünscht

02
03



Vorwort

Der vor drei Jahren beschlossene Verkehrsentwicklungsplan für die Landeshauptstadt Düsseldorf hat die bestehenden Verkehrskonzepte der letzten Jahrzehnte integriert, neu definiert und zu einem schlüssigen Gesamtwerk vereint. Er stellt den verbindlichen Handlungsrahmen für die mittel- bis langfristige Verkehrsentwicklung in Düsseldorf dar. Diese Broschüre dokumentiert die Umsetzung der einzelnen verkehrlichen Konzepte während dieser letzten drei Jahre.

Die Planungen für Infrastruktur und Verkehrssystemmanagement konkretisieren sich bzw. werden Schritt für Schritt realisiert und ermöglichen so eine immer gleichmäßigere Ausnutzung der städtischen Verkehrsanlagen.

Im Bereich Verkehrssicherheit liegt in Form von Anpassung der Infrastruktur, Überwachung und Aufklärung ein wichtiger Schwerpunkt des städtischen Handelns. Durch straßenräumliche Maßnahmen werden Innenstadt und Stadtteilzentren Schritt für Schritt für Bewohnerinnen und Bewohner und für Gäste attraktiver gemacht. In den letzten drei Jahren wurde dies eindrucksvoll durch den Umbau der Graf-Adolf-Straße mit der Umgestaltung des Stresemannplatzes bewiesen.

Auch die Umsetzung des Radverkehrsbezirksnetzes wird von der Verwaltung, für alle im Straßenbild sichtbar, vorangetrieben. Dieses macht sich auch an einer deutlich wachsenden Bedeutung des Fahrrades als Verkehrsmittel überall in der Stadt bemerkbar.



Verkehrsplanung und somit das Handeln zur Sicherung der Mobilität in Düsseldorf liegt in der Verantwortung vieler Akteure. Beteiligt sind die Verwaltung, der Rat und seine Gremien, Rheinbahn AG, Deutsche Bahn AG, Polizei, Verkehrswacht, ADFC, ADAC, IHK, Lokale Agenda, Flughafen und Neuss-Düsseldorfer-Häfen.

Jeder einzelne Verkehrsteilnehmer trägt Verantwortung für eine nachhaltige Mobilität in unserer Stadt. Und dazu gehört in erster Linie ein rücksichtsvolles Umgehen miteinander.

A handwritten signature in black ink, which appears to read 'Dirk Elbers'.

Dirk Elbers
Oberbürgermeister
der Landeshauptstadt Düsseldorf

1. Einleitung

Mit dem Auftrag des Rates vom 27.09.2001, einen gesamtstädtischen Verkehrsentwicklungsplan (VEP) zu erarbeiten und der anschließenden Beauftragung erforderlicher Gutachter, begann die inhaltliche Bearbeitung eines Instrumentariums, durch dessen Umsetzung sich die Situation aller Verkehrsteilnehmer in Düsseldorf verbessern wird.

Nach der Analyse des Verkehrsgeschehens in Düsseldorf wurden aus den Test-Szenarien und ihren Wirkungsanalysen Zielvorstellungen entwickelt. Mit Beschluss des Rates vom 09.11.2006 wurden diese Ziele der Verkehrsentwicklungsplanung für die nächsten 10 bis 15 Jahre definiert. Sie bilden seitdem die Grundlage für die verkehrlichen Planungen und Bau- maßnahmen im Stadtgebiet.

Der VEP Düsseldorf setzt seine Handlungsschwerpunkte auf den Abbau funktionaler Defizite im Motorisierten Individualverkehr und im Öffentlichen Nahverkehr, die Aktivierung des ÖV-Pendlerpotenzials, die Stärkung der Nahmobilität sowie auf die Förderung des Radverkehrs.

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.

Knapp drei Jahre nach der Beschlussfassung zum VEP wird im vorliegenden 1. Zwischenbericht der Umsetzungstand der einzelnen Konzepte aus dem Themenbereichen Straßennetz, ÖV-Netz, Rad- und Fußgängerverkehr, straßenräumliches Handlungskonzept, Wirtschaftsverkehr, Parken, ÖV-Beschleunigung, Innenstadt, Verkehrssystem- und Mobilitätsmanagement sowie Umwelt und Sicherheit dargestellt.

Werner Leonhardt
Beigeordneter



2. Allgemeine Ziele der Verkehrsentwicklungsplanung

Die Ziele der Verkehrsentwicklungsplanung sind vielfältig:

- **Ausbau des nationalen und internationalen Wirtschaftsstandortes und des Oberzentrums Düsseldorf**

Dies bedingt ein leistungsfähiges Verkehrssystem, dass die innere und äußere Erreichbarkeit sicherstellt.

- **Stärkung der lokalen Wirtschaft und des Handels**

Dies erfordert eine gute innere Erreichbarkeit mit allen Verkehrsmitteln und eine attraktive Gestaltung der Straßenräume.

- **Unterstützung einer dynamischen Stadtentwicklung durch eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur**

- **Steigerung der Attraktivität des Wohnstandortes Düsseldorf**

Hierzu gehören die konsequente Verkehrsberuhigung von Wohnquartieren, die Entlastung des Straßenraumes von parkenden Fahrzeugen durch Bewohnerparken und/oder Quartiersgaragen, die attraktivere Gestaltung von Straßenräumen und die Stärkung der Nahmobilität.

- **Verbesserung der Umweltbedingungen durch Lärm- und Schadstoffreduzierung**

- **Verbesserung der Verkehrssicherheit**

- **Sicherung der Mobilität für alle Düsseldorfer**

Dies bedingt die Einbeziehung der Belange älterer Menschen, von Kindern und Mobilitätsbehinderten gleichermaßen wie die Belange von Autofahrern, Radfahrern, Fußgängern und Bus- und Bahnbenutzer.

- **Alle Vorhaben müssen angesichts begrenzter Ressourcen finanzierbar sein.**



3.1 Straßennetz

Um die Erreichbarkeit der Stadt zu sichern und die Belastung von Anwohnern stark befahrener Straßen im Stadtgebiet zu reduzieren, wurden mit dem VEP 14 konkrete Maßnahmen zur Ergänzung des Straßennetzes vorgesehen. Die Ortsumgehung Reisholz, der Anschluss der Theodorstraße an die A52 und der Umbau der DB-Brücke Plockstraße als Teil der Straßenanbindung zum Hafen wurden baulich bereits umgesetzt. Der jeweilige Bearbeitungsstand der weiteren Einzelmaßnahmen ist im Folgenden dargestellt:

■ Vollanschluss an die B 7 am Heerdter Lohweg

Die Planung wird aktuell an das Bauvorhaben der Firma Vodafone inklusive des Parkhauses im Heerdter Dreieck angepasst.

■ Verlängerung Böhlerstraße

Die Ausführungsplanung zur Verlängerung der Böhlerstraße wurde abgeschlossen.

■ Fortsetzung der B 8n

Mit dem Anschluss an die B 8 im Bereich Froschenteich schreitet der Bau der B 8n in 2009 weiter voran und sorgt bereits heute für eine Entlastung des Stadtteils Kaiserswerth.

■ Ausbau der Danziger Straße

Das Projekt basiert auf einem Flugaufkommen von 22 Millionen Fluggästen pro Jahr, der Vollaustattung der A44 und der Fertigstellung der B 8n bis zur A59. Aktuell wurde die Rechtsabbiegespur von der Danziger Straße zur A44 verlängert.

■ Anschluss der K 3n an die A44

Das Projekt basiert ebenfalls auf einem Flugaufkommen von 22 Millionen Fluggästen pro Jahr und der vollständigen Entwicklung des Gewerbestandortes Lichtenbroich-West. Die Planung wurde bislang nicht konkretisiert, da die Maßnahme langfristig zu sehen ist.

■ Entlastungsstraße Derendorf

Die Planung der Entlastungsstraße Derendorf wurde abgeschlossen, so dass der Baubeginn im Jahr 2009 erfolgen konnte.

■ Ortsumgehung Flingern, 2. BA (Königsberger Straße bis Hellweg)

Die Planung wurde im Juni 2009 durch den Ordnungs- und Verkehrsausschuss beschlossen.

■ Bau einer neuen Erschließungsstraße vom Hellweg zur Schlüterstraße

Das Projekt wird mit der städtebaulichen Entwicklung im Bereich Hohenzollern geplant und umgesetzt.

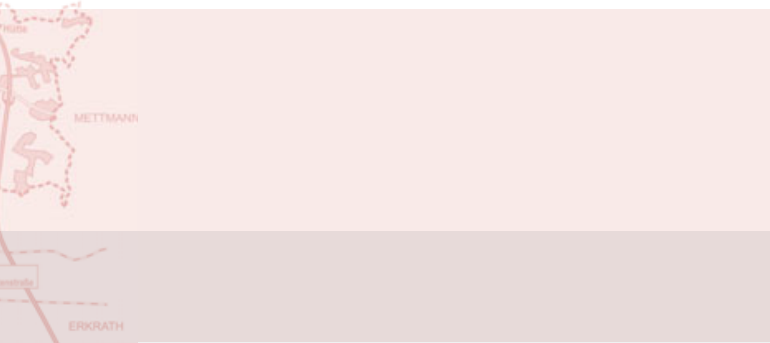
■ Ortsumgehung Oberbilk (1. Ausbaustufe)

Der Beschluss zur Planung der Ortsumgehung Oberbilk wurde im Oktober 2008 durch den Ordnungs- und Verkehrsausschuss gefasst. Derzeit erfolgen die Grunderwerbsverhandlungen.

■ Ortsumgehung Gerresheim (L 404n)

Die Planungen für den 1. verkehrswerten Bauabschnitt der Ortsumgehung Gerresheim zwischen Torbruchstraße und Vennhauser Alle/Rothenbergstraße stehen in engem Zusammenhang mit den städtebaulichen Überlegungen für das ehemalige Glashüttengelände und der Gestaltung rund um den Bahnhof Gerresheim. Die Durchführung eines qualitätssichernden Verfahrens ist vorgesehen.





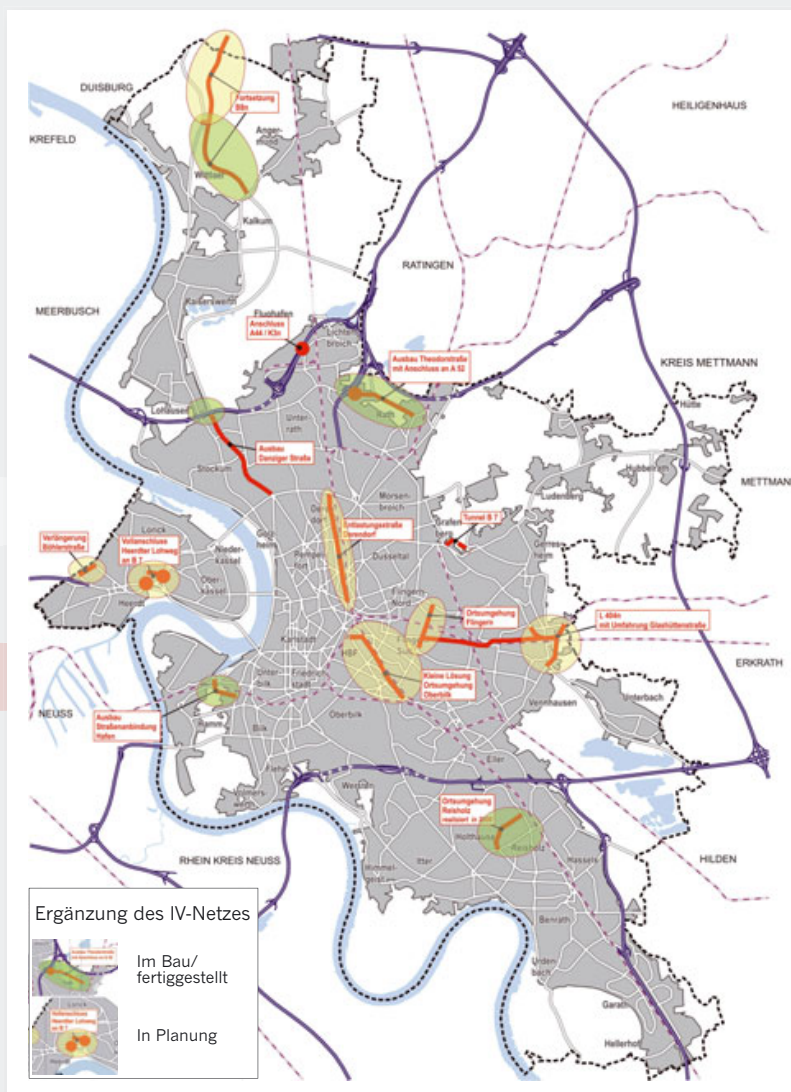
■ **Ausbau der Straßenanbindung zum Hafen**

Die Planung zum Ausbau der Straßenanbindung zum Hafen ist abgeschlossen. Die DB-Brücke Plockstraße wurde bereits im April 2009 fertiggestellt. Mit den vorbereitenden Arbeiten zum vierspurigen Ausbau der Plockstraße wurde im Herbst 2008 begonnen.

■ **Tunnel Ludenberger Straße**

Hierbei handelt es sich um eine langfristige Maßnahme, deren konkrete Planung noch nicht begonnen wurde. In einem ersten Schritt ist die Erstellung einer Machbarkeitsstudie vorgesehen.

Ergänzung des IV-Netzes



3.2 ÖV-Netz

Auch für den Öffentlichen Verkehr (ÖV) wurden mit dem VEP zusätzlich zu den bereits „gesetzten“ Infrastrukturmaßnahmen Wehrhahn-Linie, U 80 und U 79 insgesamt 13 Netzergänzungen festgelegt. Diese sollen sowohl zu einer wirksamen Beschleunigung als auch zu einer Attraktivitätssteigerung des ÖV beitragen.

■ Wehrhahn-Linie

Mit dem ersten Spatenstich ist am 28.11.2007 der Startschuss für den Bau der Wehrhahn-Linie und damit für die größte Baumaßnahme im Rahmen des VEP gefallen.

Zwischen dem S-Bahnhof Wehrhahn und dem S-Bahnhof Bilk entstehen auf einer 3,4 Kilometer langen Strecke sechs unterirdische Bahnhöfe und zwei oberirdische Haltepunkte. Nach ihrer Fertigstellung wird die Wehrhahn-Linie drei (703, 712, 713) heute oberirdisch verkehrende Straßenbahnlinien ersetzen. Die Linie 706 verkehrt künftig über die Parallelachse Berliner Allee.

Die Stadt informiert im Detail über den Verlauf dieses Großprojektes. Vorort sind Ansprechpartner für die Anlieger unterwegs und Informationen über den Projektstand bietet das Internet unter www.duesseldorf.de/wehrhahnlinie.

■ Messeumfahrung über die Stadtbahnstrecke U 80

Als Ergebnis einer umfassenden Prüfung und Diskussion der erweiterten Stadtbahnanbindung des Areals am CCD/Messeeingang Süd hat der Ordnungs- und Verkehrsausschuss in der Sitzung am 11.02.2009 die Aktualisierung der Planung der Stadtbahnstrecke U 80 beschlossen.

■ Verlängerung U 79 Uni-Ost

Die Planung der Verlängerung der U 79 wurde abgeschlossen und die beantragten Zuwendungen durch den VRR genehmigt. Mit dem Ausbau wurde im Juli 2009 begonnen.

■ Straßenbahnanbindung des Hafens

Die Detailplanungen für die Trassenverlängerung von der Gladbacher Straße bis zur geplanten Wendeschleife an der Kesselstraße sind abgeschlossen und der erforderliche Planfeststellungsbeschluss liegt vor. Der Ausbau erfolgt in Abhängigkeit von den angrenzenden Hochbauvorhaben.

■ Bau des S-Bahn-Haltepunktes Medienhafen

Im Rahmen der Modernisierungsoffensive der Deutschen Bahn MOF II soll aus Sicht der Stadt der S-Bahnsteig Hamm verlängert und an den Medienhafen angebunden werden. Die Vorplanung der DB AG erfolgt derzeit in Abstimmung mit der Verwaltung und den Neuss-Düsseldorfer-Häfen.

■ Bau des Regionalbahn-Haltepunktes Bilk

Der Bau des Regionalhaltes Bilk ist ebenfalls Bestandteil der Modernisierungsoffensive der Deutschen Bahn MOF II. Die Vorplanung der DB AG erfolgt derzeit in Abstimmung mit dem VRR.

■ U 81 zwischen Messebahnhof Nord und Flughafenbahnhof

Für die U 81 wird auf Basis eines Beschlusses des Ordnungs- und Verkehrsausschusses die Trasse gesichert und eine Kostenermittlung durchgeführt.

■ Verlängerung der 701 von der Gleisschleife Westfalenstraße bis Hülserhof

Die Planung ist abgeschlossen und der Planfeststellungsantrag wurde bei der Bezirksregierung





eingereicht. Derzeit erfolgen die Grunderwerbsverhandlungen.

■ **Ratinger Weststrecke**

Für die im Infrastrukturbedarfsplan, Teil 1 (Vorhaben bis 2015), enthaltene Ratinger Weststrecke wird im Auftrag des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr eine neue Machbarkeitsstudie zur fahrplan- und betriebstechnischen Machbarkeit durchgeführt. Die Ergebnisse sollen Ende 2009 vorliegen.

■ **Schaffung eines Schnellbussystems in Bereichen ohne direkte Schienenanbindung nach Düsseldorf**

Die Schnellbuslinie SB51 wurde mit Fahrplanwechsel im Juni 2009 zum Flughafen Fernbahnhof verlängert. Die im VEP skizzierten Potenziale weiterer Schnellbuslinien werden im Rahmen des Nahverkehrsplanes konkretisiert und mit den betroffenen Aufgabenträgern im Umland abgestimmt.

■ **Verbesserung der Beförderungsqualität im vorhandenen Schienenangebot auf den DB-Strecken**

Seit November 2008 sind im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) neue S-Bahn-Fahrzeuge im Einsatz. Die Wagen der neuen Baureihe werden in Düsseldorf zunächst auf der bislang besonders störanfälligen S7 eingesetzt. Die Verspätungen und Ausfälle der S7

sind seitdem stark reduziert. Ein Triebwagen verfügt über 352 Steh- und 192 Sitzplätze. Für die Fahrradmitnahme sind 8 Plätze vorhanden. Gewartet werden die Fahrzeuge u. a. in Düsseldorf. Bis 2010 sollen diese Wagen auf allen S-Bahn-Linien im VRR eingesetzt werden.

■ **Modernisierung und Attraktivierung der S-Bahnhöfe**

Im Zuge der Modernisierungsoffensive MOF II werden 13 Düsseldorfer S-Bahnhöfe in den nächsten Jahren von Grund auf modernisiert. Zusätzlich sind vom Land Finanzmittel für den S-Bahnhof Gerresheim avisiert.

Die Maßnahmen:

- **Tieferlegung der Stadtbahn im Kreuzungsbereich Kennedydamm/Kaiserswerther Straße**
- **Verlängerung der U-Bahn Wehrhahn-Linie bis Moorenplatz**
- **Verlängerung der Stadtbahn von Holthausen bis Reisholz-Hafen**
- **Verlängerung der 701 nach Ratingen-West**

wurden in den Entwurf des Düsseldorfer Nahverkehrsplans 2009 als Maßnahmen für die weitere Netzentwicklung zur Umsetzung nach 2014 aufgenommen.



3.3 Radverkehr

Die Förderung des Radverkehrs ist eine wichtige Aufgabe innerhalb der Verkehrsplanung. Die Stadt Düsseldorf wurde am 15.02.2007 als 40. Mitglied in die Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen aufgenommen. Der Radaktivtag im Juni jeden Jahres ist fester Bestandteil des Veranstaltungskalenders in der Landeshauptstadt. Dies zeigt, dass die Bedeutung des Fahrrades als alltägliches Verkehrsmittel in den letzten Jahren deutlich gestiegen ist.

Um den Radverkehr zu fördern, sind manchmal nur kleine Maßnahmen notwendig, die jedoch eine große Wirkung haben können. Die folgenden Beispiele machen dies deutlich.

■ Parallelroute Graf-Adolf-Straße

Da der vorhandene Straßenraum in der Graf-Adolf-Straße für eigene Radverkehrsanlagen nicht ausreicht, wurde eine Parallelroute über die Bahnstraße, die Carl-Theodor-Straße und die Siegfried-Klein-Straße entwickelt und umgesetzt. Durch die entsprechende Wegweisung werden auch Ortsunkundige von dieser neuen Radhaupttroute profitieren. Im Rahmen des Umbaus der Graf-Adolf-Straße wurden zwei weitere Fußgänger- und Radverkehrsquerungen im Bereich Königsallee und Bahnstraße realisiert, sodass Radfahrer nunmehr attraktiver und sicherer die Innenstadt von Süden her erreichen können.



■ Adlerstraße

In der Adlerstraße wurden Radfahrstreifen und Radschutzstreifen realisiert. Der Radfahrer ist jetzt für den Autofahrer jederzeit im Blickfeld.

■ Ronsdorfer Straße

In der Ronsdorfer Straße bot die Fahrbahn Platz für die Einrichtung eines Radschutzstreifens. Nördlich der Erkrather Straße wurde ein separater Geh-/Radweg hergestellt. Gegenüber 1999 hat sich der Radverkehr auf der Ronsdorfer Straße aktuell auf ca. 650 Radfahrer/16h verdreifacht.

■ Bernburger Straße

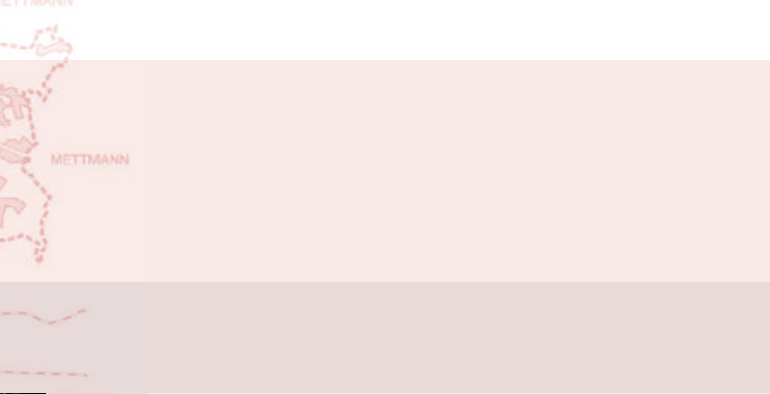
In der Bernburger Straße wurde ein baulich getrennter Geh-/Radweg integriert. In der aktuellen Zählung von 2008 ist der Radverkehr um 50 % gestiegen.

■ Knoten Fürstenwall/Talstraße

Durch den Bau einer LZA wurde 2007 ein Netzschluss der Haupttroute Süd in Richtung Innenstadt geschaffen und somit ein Unfallhäufungspunkt beseitigt.

■ Fahrradwegweisung Düsseldorf

Der Beschluss zur Wegweisung der Radnetze in den Bezirken 1 bis 3 wurde 2008 gefasst. Die Umsetzung erfolgt in 2009.



■ **Radverkehrsanlagen Gerresheimer Straße/
Vinzenzplatz**

Radverkehrsanlagen wurden im Rahmen der Wohnumfeldverbesserung Flingern-Nord in der Gerresheimer Straße und Behrenstraße 2007 umgesetzt. Die vollständige Umsetzung des politischen Beschlusses erfolgt im Rahmen der Brückensanierung am Vinzenzplatz.

■ **Hansaallee**

Im Bereich zwischen dem Belsenplatz und der Schiessstraße wird ein durchgehender Schutzstreifen für Radfahrer markiert.

■ **Volkardeyer Weg**

Auf Basis der politischen Beschlüsse wurde diese Radhauptroute 2008 ausgebaut.

■ **Kieshecker Weg/Lichtenbroicher Weg**

In diesen Straßen wurden ebenfalls 2008 Radschutzstreifen und Radwege realisiert.

■ **Werstener Feld**

Auf Basis der politischen Beschlüsse wird 2009 die Radhauptroute durch die Markierung von Radschutzstreifen ausgebaut.

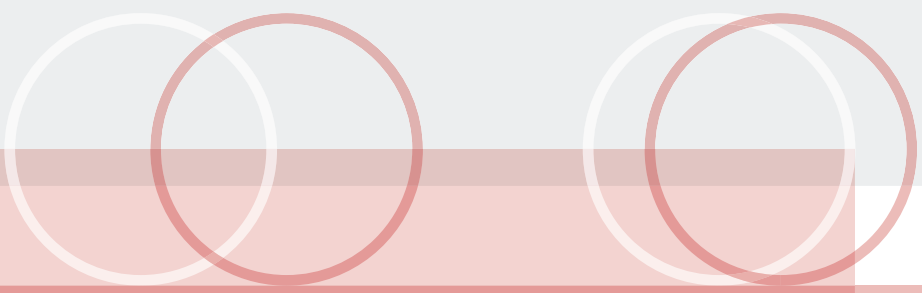
■ **Fahrradabstellanlagen**

Im gesamten Stadtgebiet wie auch an Verknüpfungspunkten mit dem Nahverkehr werden laufend weitere Fahrradabstellanlagen errichtet. Es liegen Planungen für 2.000 diebstahlsichere Bügel vor.

■ **Radstation Bertha-von-Suttner-Platz**

Die Radstation am Hauptbahnhof wurde im September 2009 als zentrale Servicestation eröffnet.

Die Broschüre „Die Fahrradfreundlichen Bezirksnetze 2007-2008 – Aufbau eines stadtweiten Netzes“ dokumentiert alle Maßnahmen, die zur Förderung des Radverkehrs in Düsseldorf in den letzten beiden Jahren beigetragen und bereits für einen Netzschluss an vielen Stellen im Stadtgebiet gesorgt haben.



3.4 Fußgängerverkehr



Im Rahmen des VEP wurden alle Straßen auch aus dem Blickwinkel der Fußgänger betrachtet. Besondere Bedeutung kommt dem Fußgängerverkehr in den Stadtteilzentren und der Innenstadt zu.



■ Unterbilk, Lorettostraße

Die Lorettostraße ist ein gelungenes Beispiel dafür, wie eine Aufwertung des Straßenraumes im Sinne des VEP realisiert werden kann. Die Straße im Stadtteilzentrum Unterbilk ist eine Einbahnstraße. Hier hat sich der vorgezogene Seitenraum als geeignete Form zusätzlicher Querungshilfen angeboten. Der Fußgänger wird gut wahrnehmbar auf den neu in Gegenrichtung freigegebenen Radverkehr hingewiesen. Außerdem wurden Gleise entfernt, eine Tempo-30-Zone eingerichtet sowie Platz für Bänke und Sommerterrassen geschaffen.

■ Garather Hauptzentrum

Das Garather Hauptzentrum entstand zwischen 1967 und 1975 und ist heute für ca. 26.000 Einwohner wirtschaftlicher, kultureller und administrativer Mittelpunkt. Da das gesamte Zentrum eine attraktivere Gestaltung braucht, hat die Verwaltung auch hier begonnen, eine Wohnumfeldverbesserung umzusetzen. Wesentlicher Baustein dabei ist die Sanierung des Bodenbelages, der Treppen und Betonmauern. Die gestalterische Akzentuierung erfolgt durch ein blaues Pflasterband, blaue Platzrahmen sowie durch blaue Eingangs-„teppiche“. Die Restarbeiten laufen bis 2010.

■ Kaiserswerth, Klemensplatz

Der Umbau des Klemensplatzes erfolgte in 2 Bauabschnitten von März 2005 bis Juni 2007. Die feierliche Eröffnung des östlichen Bereiches fand im April 2006 statt. Die westliche Fläche wurde im Juni 2007 eröffnet.

■ Unterrath, Platz „Zur Klinke“

Der Ausbau des Platzes erfolgte im Sommer 2008. Am 21.09.2008 wurde die Fläche an die Öffentlichkeit übergeben.

■ Benrath, Benrather Marktplatz

Der Neubau der Haltestellen, neues Pflaster und weitere Maßnahmen bewirken seit der Eröffnung am 24.08.2007 eine Attraktivitätssteigerung für die Besucher des Benrather Fußgängerbereiches.

12
13



3.5 Straßenräumliches Handlungskonzept

Das straßenräumliche Handlungskonzept fasst in seiner Darstellung beispielhaft Maßnahmen zusammen, die sich innerhalb des bestehenden Straßenraums befinden und zusätzlich zu den netzergänzenden Maßnahmen umgesetzt wurden.

■ **Straßenzug Kieshecker Weg/Volkardeyer Weg**

Mit der Fertigstellung der K 3n im Jahr 2002 wurden für den Straßenzug Kieshecker Weg/Volkardeyer Weg neue Chancen für den nicht motorisierten Verkehr geschaffen. 1996 hatte der Volkardeyer Weg noch eine Verkehrsbelastung von 14.500 Kfz/16h. 2005 betrug diese nur noch 7.500 Kfz/16h.

■ **Kappeler Straße**

Mit der Anlage von Radschutzstreifen in der Kappeler Straße begann 2009 der Ausbau einer durchgehenden Radverkehrsachse in Nord-Süd-Richtung, beginnend an der Oersbachstraße in Reisholz und endend an der Pigageallee in Benrath. Im Bereich nördlich Briedstraße wurden zudem zwei Querungshilfen und der barrierefreie Ausbau der Haltestellen realisiert.

■ **Knoten Niederrheinstraße/ Alte Flughafenstraße /Lohausen Dorfstraße**

Der Umbau des signalisierten Knotenpunktes zu einem Kreisverkehr wurde im Juli 2008 fertig gestellt.

■ **Knotenpunkt Angermunder Straße/ Rahmer Straße**

Mit dem Umbau des signalisierten Knotenpunktes zu einem Kreisverkehr wurde Anfang 2009 begonnen. Die Fertigstellung erfolgte im August 2009.

■ **Knotenpunkt Kieshecker Weg/ Lichtenbroicher Weg/Volkardeyer Weg**

Der Umbau des signalisierten Knotenpunktes zu einem Kreisverkehr wurde im Oktober 2008 fertig gestellt.

■ **Morper Straße**

In der Straße wurden Radschutzstreifen und Querungshilfen umgesetzt.

■ **Rennbahnstraße/Wildpark**

In Höhe der Parkplatzzufahrt wurde eine Querungshilfe als Fußgängerüberweg ausgeführt.

Eine Vorlage für den Ordnungs- und Verkehrsausschuss zur zeitlichen Umsetzung der weiteren Maßnahmen des straßenräumlichen Handlungskonzeptes befindet sich in Arbeit.



3.6 Wirtschaftsverkehr

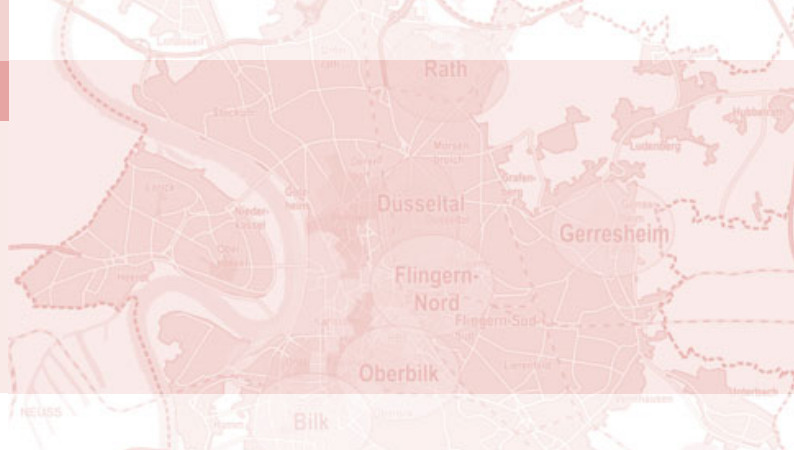
Die Maßnahmen im VEP zum Wirtschaftsverkehr konzentrieren sich auf die Handlungsfelder der Lkw-Routen und der Verbesserung der Bedingungen für Liefen und Laden im Straßenraum. Die folgenden Maßnahmen wurden besonders vor diesem Hintergrund durchgeführt:

■ Begleitmaßnahmen zur OU Reisholz

Mit der Ortsumgehung Reisholz wurde das Ziel verfolgt, insbesondere die Lkw-Durchgangsverkehre um den Ortskern herum zu führen. Auf Basis der Ergebnisse eines Moderationsverfahrens im Jahr 2007 werden die Lkws nunmehr durch Höhenbegrenzungen bzw. Durchfahrtsverbote wirksam auf die Ortsumgehung gelenkt.

■ Ladezonen

Die in den letzten Jahren in der Innenstadt eingerichteten Ladezonen bzw. Servicepoints werden durch eine entsprechende Kennzeichnung von parkenden Fahrzeugen frei gehalten und erfahren eine große Akzeptanz bei den Lieferanten.



14
15



3.7 Parken

Der Parkraum im öffentlichen Straßenraum ist in Düsseldorf begrenzt. In vielen Gebieten konkurrieren unterschiedliche Personengruppen (Berufspendler, Kunden, Besucher, Bewohner etc.) um den vorhandenen Parkraum. Mit Hilfe der neuen Internetinformation www.duesseldorf.de/parken können sich die Verkehrsteilnehmer einen Gesamtüberblick zum Parkangebot der Stadt verschaffen. Im Rahmen der Optimierung des ruhenden Verkehrs werden seit 2008 die Aufgabenschwerpunkte in der Schaffung von Quartiersgaragen in den Bezirken 1 bis 4, wie auch in der Legalisierung bzw. Optimierung der Parkanordnung im öffentlichen Raum gesehen. Bisher wurden auf diese Weise in der gesamten Stadt ca. 1.100 Parkstände geschaffen.

Die folgenden Beispiele zeigen, wie die Bedingungen des ruhenden Verkehrs entsprechend des örtlichen Bedarfs verbessert werden konnten:

■ Quartiersgaragenkonzept Oberkassel

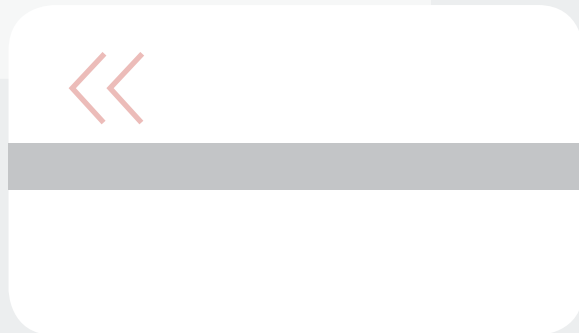
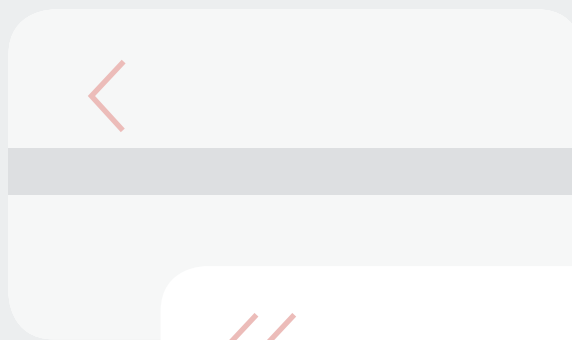
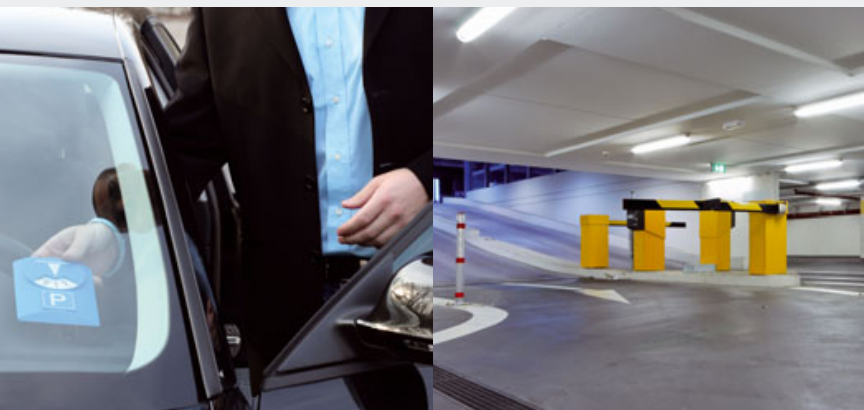
Aufgrund der bereits existierenden Bewohnerparkgebiete in Oberkassel kommt zur weiteren Verbesserung der Stellplatzsituation für Anwohner nur die Schaffung von Quartiersgaragen in Betracht. Für den Barbarossaplatz ist der Bau einer Tiefgarage mit 350 Stellplätzen für Kunden und Anwohner vorgesehen.

■ Geschäftszentrum Benderstraße

In Anbetracht der Bedeutung der Benderstraße als Einkaufs- und Geschäftsstraße und des damit verbundenen Kurzzeitparkbedarfes wird der Parkraum entlang der Benderstraße von der Neunzigstraße bis zur Metzkauser Straße mittels Parkscheinregelung bewirtschaftet. Die Erfahrungen haben bereits gezeigt, dass diese Regelung gut angenommen wird. Im Rahmen eines Moderationsverfahrens soll im Jahr 2010 ein Gesamtkonzept zur Neugestaltung der Benderstraße entwickelt werden.

■ Parkraumkonzept Benrath

Das im Jahr 2008 vorgestellte Parkraumkonzept sieht eine Vereinheitlichung der Stellplatzbewirtschaftung im öffentlichen Straßenraum mit Parkscheiben sowie eine Ausdehnung der bewirtschafteten Parkstände vor.



3.8 Handlungskonzept ÖV-Beschleunigung

Das Maßnahmenkonzept zur ÖV-Beschleunigung basiert auf der Reduzierung von Störungen und Verlustzeiten im Straßenbahnbetrieb und der reibungslosen Abwicklung des Fahrgastwechsels an den Haltestellen. Die Maßnahmen im VEP konzentrieren sich auf die Straßenbahnbeschleunigung.

■ Haltestellen Steinstraße, Luisenstraße, Berliner Allee

In 2008 wurden die oben genannten Haltestellen barrierefrei ausgebaut.

■ Aachener Straße südlich Südring

Im oben genannten Bereich werden die Verlegung und der barrierefreie Ausbau der Haltestellen geplant. Die Umsetzung ist für 2011 vorgesehen.

■ Umbau der Werdener Straße (1. Ausbaustufe)

Die Planung ist abgeschlossen und sieht einen besonderen Bahnkörper, die Zusammenlegung von Haltestellen sowie den barrierefreien Haltestellenausbau vor. Mit dem Ausbau wird noch in 2009 begonnen.

■ Ausbau Grafenberger Allee zwischen Ivo-Beucker-Straße und Altenbergstraße

Der Grundsatzbeschluss wurde im Juni 2007 durch den Rat der Stadt gefasst. Im Rahmen des Ausbaus ist ein besonderer Bahnkörper inkl. Haltestellen geplant.

■ Barrierefreier Ausbau der Haltestellen U 79

Zusätzlich erfolgt im Verlauf der U 79 mit dem Bau von Aufzugsanlagen an den U-Bahnhöfen Victoria-platz/Klever Straße und Nordstraße sowie dem Bau von Hochbahnsteigen an den Haltestellen Freiligrath-platz und Froschenteich die Fortsetzung des barrierefreien Zugangs zu dieser Stadtbahnlinie. Mit den Bauarbeiten der Hochbahnsteige wurde Ende 2008 begonnen.

16
17



3.9 Innenstadt



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.

■ Graf-Adolf-Straße, Stresemannplatz bis Graf-Adolf-Platz

In Kooperation mit der Interessengemeinschaft Graf-Adolf-Straße wurden zunächst die seitlichen Straßenräume in 2008 neu gestaltet. In Verbindung mit dem Umbau des Straßenraumes im Rahmen der ÖPNV-Beschleunigung der Straßenbahnlinien 704, 709, 719 bei gleichzeitiger Einrichtung zweier zusätzlicher signalisierter Querungshilfen wurde das neue Gesamterscheinungsbild der Graf-Adolf-Straße bis Juni 2009 vervollständigt.



■ Fernbusbahnhof Worringer Straße

Die Ausbauarbeiten haben im März 2009 begonnen und wurden nach achtmonatiger Bauzeit im Oktober 2009 abgeschlossen. Gegenüber der bisherigen Situation wird insbesondere den ankommenden Fernreisenden ein neuer positiver Ersteindruck der Innenstadt vermittelt.

■ Kö-Bogen

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 aller Verkehrsanlagen des 1. Bauabschnittes in diesem Bereich gelegt. Die Planungen wurden aufgenommen. 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, und die Trennung der beiden Abschnitte der Schadowstraße behoben werden.

• Konrad-Adenauer-Platz

Der Grundsatzbeschluss für den Umbau des Konrad-Adenauer-Platzes als wichtiges Eingangstor für Bahnreisende in die Stadt wurde in der Sitzung des Rates am 19.03.2009 gefasst. Neben der Neugestaltung des Platzbereiches wird der Nahverkehr neu geordnet und Umsteigebeziehungen verbessert. Die Vergaben der erforderlichen Planungsleistungen befinden sich in der Vorbereitung.

3.10 Verkehrssystemmanagement in Düsseldorf ViD

Das Verkehrssystemmanagement wurde speziell auf die Belange Düsseldorfs mit täglich 400.000 Pendlern, der Nähe zu einem Großflughafen, einer Messe und Veranstaltungshallen wie z. B. der Arena und dem ISS Dome zugeschnitten.

19 dynamische Wegweiser auf den Autobahnen rund um Düsseldorf sowie sieben Variotafeln im innerstädtischen Bereich steuern seit dem 27. Februar 2008 den Verkehr in und um die Landeshauptstadt. Wenn Unfälle, Staus oder andere Ereignisse den Verkehrsfluss stören, werden der regionale und der überregionale Verkehr mit Hilfe der Anzeigetafeln auf freie Strecken umgeleitet.

Strassen.NRW und die Landeshauptstadt Düsseldorf haben hiermit im Rahmen des Projektes „Dmotion“ eine Zusammenarbeit im strategischen Verkehrsmanagement umgesetzt.

Mit dem Ziel, auch die Routen des Parksuchverkehrs positiv zu beeinflussen, wurde mit der Erneuerung von 16 Wegweisern im Jahr 2007 und 12 Wegweisern in 2008 das Parkleitsystem in Düsseldorf wesentlich verbessert. In 2009 standen insgesamt 10 Wegweiser zur Erneuerung an.

Seit 2006 werden darüber hinaus stufenweise die alten Verkehrsrechner abgebaut und neue Steuergeräte installiert. Der Verkehrsfluss kann somit bereits in weiten Teilen des Stadtgebietes zentral beeinflusst werden.

18
19



3.11 Mobilitätsmanagement

Die Verwaltung informiert seit 2008 alle Neubürger im Rahmen einer Broschüre über die Mobilitätsangebote in der Stadt. Hierbei werden auch die Themen Carsharing, Fahrgemeinschaften und umweltverträgliche Kraftstoffe behandelt. Über kostenlose Antwortpostkarten können vertiefende Informationen angefordert werden. Jährlich werden ca. 15.000 Menschen in Düsseldorf auf diesem Weg ermutigt, ihre Mobilität bewusst neu zu wählen.

Die Rheinbahn informiert ebenfalls seit Mitte 2008 über ihr regionales Angebot und bietet allen Neubürgern ein 4er-Schnupperticket mit regionalem Einzugsbereich.

Um den Verkehrsteilnehmern auch Alternativen zur bislang üblichen Verkehrsmittelwahl anzubieten, wurden u.a. die folgenden Maßnahmen forciert:

■ Fahrradmietsystem

Am 21.07.2008 ging das Fahrradmietsystem nextbike mit stufenweise 400 Mieträdern im erweiterten Innenstadtbereich in Betrieb. An 25 Standorten stehen in der Regel immer Räder bereit. Lediglich an den rot gekennzeichneten Standorten waren die Räder zum

Zeitpunkt der Überprüfung vergriffen. Die Logistik vor Ort übernimmt die Zukunftswerkstatt Düsseldorf.

■ Carsharing

Mobilitätsdienstleister bemühen sich, die Mobilität der Studierenden der Heinrich-Heine-Universität nachhaltig zu beeinflussen. Die Firma Greenwheels hat z. B. in einem Feldversuch in unmittelbarer Nähe der Studentenwohnheime Carsharing-Fahrzeuge mit vergünstigten Einstiegspreisen zur Verfügung gestellt.

■ SemesterTicket NRW

Seit dem Sommersemester 2008 sind rund 15.000 Studierende der Heinrich-Heine-Universität – als erster Universität mit diesem Programm – sowie der Kunstakademie mit einem NRW-weiten Semester-ticket ausgestattet.

■ Fahrgemeinschaften

Das seit Anfang 2009 bestehende kostenlose Internetportal **www.mitpendler.de** zur Bildung von Fahrgemeinschaften in NRW ist eine Initiative der Stadt, 22 weiteren kreisfreien Städten und Kreisen und der Verkehrsverbände.



3.12 Sicherheit



Die Optimierung der Sicherheit im Straßenverkehr ist grundsätzlich vorrangiges Ziel bei allen verkehrspolizeilichen Überlegungen. Beispielhaft für die bauliche Umsetzung des Themas Sicherheit sind die folgenden Maßnahmen:

■ **Stresemannplatz**

Der Stresemannplatz hat im Jahr 2007 ein neues Gesicht erhalten. Verbessert wurde die Verkehrssicherheit unter anderem mit Hilfe modernster Signalsteuertechnik. Die Haltestellen der Straßenbahn wurden im östlichen Bereich des Platzes konzentriert und barrierefrei ausgebaut. Mit dem Umbau ist der Stresemannplatz aus der Liste der Unfallhäufungspunkte in Düsseldorf verschwunden.

■ **Graf-Adolf-Straße**

Im Zuge der Graf-Adolf-Straße wurde an der Kreuzung Bahnstraße/Pionierstraße eine neue Querungsmöglichkeit eingerichtet. Die neue Ampel bietet Fußgängern und Radfahrern trotz starkem Kfz-Aufkommen und Straßenbahnverkehr mehr Sicherheit. Die Querung wurde vom ersten Tag an gut angenommen.

■ **Akustische Warnsignale und Rotmarkierungen**

Mit akustischen Warnsignalen an Straßenbahnübergängen ist 2008 ein wirksames zusätzliches Mittel zur Sicherung von Fußgängerquerungen eingeführt worden. Sie sollen zukünftig ebenso zum Standard gehören wie Rotmarkierungen an den Straßenbahnquerungen.

■ **Rotlicht- und Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen**

An den Unfallhäufungspunkten Am Seestern und Nordstern wurde je eine Rotlichtüberwachungseinrichtung installiert. Im Rheinufertunnel wurden für beide Fahrtrichtungen je zwei Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen montiert, um streckenbezogen die Einhaltung der Geschwindigkeit von nunmehr 70 km/h zu erreichen.

Auch der Bereich Verkehrserziehung stellt einen wichtigen Handlungsschwerpunkt dar. Die folgenden Kampagnen zeigen, wie Kinder und alle anderen Verkehrsteilnehmer in der Stadt für den Straßenverkehr fit gemacht werden.

■ **Kampagne „Fußgängersicherheit“ als Gemeinschaftsprojekt von Stadt, Polizei, Rheinbahn, Verkehrswacht und Antenne Düsseldorf**

Schwerpunkt der seit April 2009 laufenden Kampagne ist neben Information und Aufklärung auch ein deutliches Mehr an repressiven Maßnahmen seitens der Polizei.

■ **Fahrrad-Training für über 65-Jährige**

Seit 2008 bietet die Polizei dieses kostenlose Training an.





■ **Verkehrssicherheitstag**

An den letzten Verkehrssicherheitstagen, die jeweils im September 2007, 2008 und 2009 durchgeführt wurden, nahmen jeweils rund 4.000 Schüler und Schülerinnen teil.

■ **Sicher unterwegs in Düsseldorf**

Diese Kampagne erfolgte in 2007 und 2008 in Zusammenarbeit mit Antenne Düsseldorf. 2009 kamen die Polizei, Rheinbahn und die Verkehrswacht Düsseldorf hinzu.

■ **Warnwesten für Erstklässler**

Im Jahr 2007 wurden 4.700, im Jahr 2008 4.300 und im Jahr 2009 4.700 Warnwesten an Schülerinnen und Schüler verteilt.

■ **Projekt „Fahrzeugbegleiter“**

Über 1.900 ausgebildete Schüler machen sich inzwischen in Düsseldorf für die Sicherheit auf dem Schulweg bzw. in Bussen und Bahnen stark.

■ **Aktion „I walk to school“**

2008 haben 14 und 2009 18 Düsseldorfer Grundschulen an dem „Zu-Fuß-zur-Schule-Tag“ teilgenommen.

Auch die Polizei hat ihre Verkehrssicherheitsberatung ausgebaut. Dabei stieg die Gesamtanzahl der Teilnehmer in allen Zielgruppen allein von 2006 auf 2007 um durchschnittlich 30 % auf 114.215 Teilnehmer an.



3.13 Umwelt



Lärmsanierung durch aktive und passive Lärmschutzmaßnahmen einerseits und Reduzierung von Luftschadstoffen andererseits sind wesentliche Bestandteile des Verkehrsentwicklungsplanes.

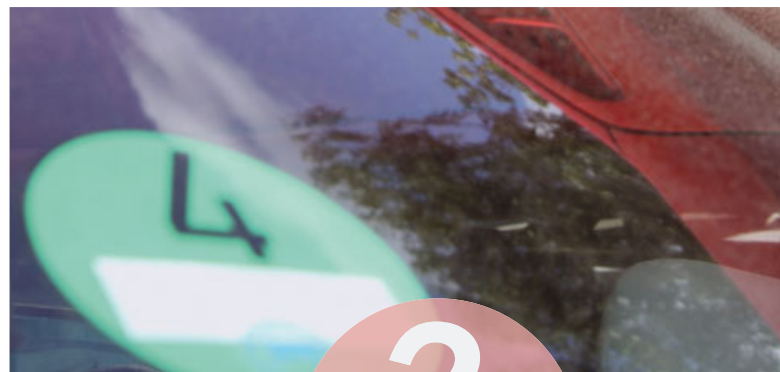
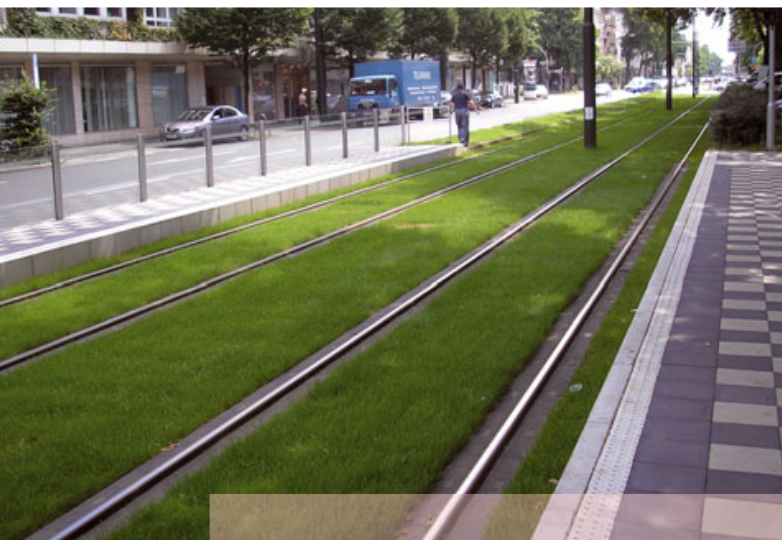
Maßnahmen zur Lärminderung wurden durch den Austausch von Großpflaster durch Gussasphalt im Straßenzug Hüttenstraße/Oberbilker Allee und durch die Herstellung von Grünleisen in der Corneliusstraße, der Graf-Adolf-Straße, dem Kuthsweg und der Luegallee umgesetzt.

Emissionsarme „lärmoptimierte“ Asphaltdeckschichten wurden bereits in der Mecumstraße, Fahrtrichtung stadtauswärts, im Bereich zwischen den Straßen Auf'm Hennekamp und Witzelstraße und auf dem Kennedydamm eingebaut. Gegenüber den bislang üblichen Fahrbahndecken beträgt die tatsächliche Lärmreduzierung für Pkw bei 50 km/h etwa 4 dBA (Reverenzbelag: Splittmastixasphalt 0/8 S). Vor

diesem Hintergrund ist beabsichtigt, die emissionsarmen Asphaltdeckschichten zukünftig grundsätzlich im Rahmen von Erneuerungen im Hauptverkehrsstraßennetz einzusetzen.

Am 15.02.2009 wurde die Umweltzone eingeführt. Das gesamte Gebiet innerhalb des inneren Ringes darf damit grundsätzlich nur noch von schadstoffarmen Fahrzeugen mit einer entsprechenden Plakette befahren werden. Wer ohne Plakette oder Ausnahmegenehmigung in die beschilderte Umweltzone einfährt, dem drohen seit dem 01.04.09 ein Bußgeld in Höhe von 40 Euro und ein Punkt in der Verkehrssünderkartei in Flensburg.

22
23



4.1 Kordon- und Riegelzählung IV 2007

Die Basis für alle verkehrsplanerischen Maßnahmen bilden detaillierte Analysen der vorhandenen Verkehrssituation. Das Datenmaterial ist hierbei fortlaufend zu aktualisieren. In den Jahren 2007 bis 2008 wurden dementsprechend Verkehrszählungen und -erhebungen durchgeführt und ausgewertet.

Kordons sind geschlossene Ringe, an deren Begrenzung jede dort entlang laufende Straße gezählt wird. Riegel sind hingegen Linien, an denen alle Straßen, die diese Linie schneiden, gezählt werden.

Neben den zwei Kordons Innenstadtring und Fernring mit insgesamt 80 Zählstellen wurden 2007 erstmalig fünf Riegel mit insgesamt 30 Zählstellen gezählt.

Die Kordon- und Riegelzählung hat gezeigt, dass die Verkehrsmengen im Motorisierten Individualverkehr am Innenstadtring stagnieren. Bislang ungebrochen ist das Pendlerwachstum, was durch weiterhin steigende Verkehrsbelastungen an der Stadtgrenze sichtbar wird. Diese Kernbefunde bestätigen die Verkehrsprognosen zum Verkehrsentwicklungsplan (VEP).

■ Gesamtverkehr (Kfz)

Die Verkehrsbelastung aller Straßen an der Stadtgrenze lag 2007 bei 850.000 Kfz/16h. Die Früh-Spitzenstunden liegen zwischen 07:00 und 09:00 Uhr, die Nachmittags-Spitzenstunden zwischen 16:00 und 18:00 Uhr. Die Spitzenstundenwerte liegen jeweils bei 75.000 Kfz/h, was im Durchschnitt 9 % des Tagesverkehrs ausmacht.

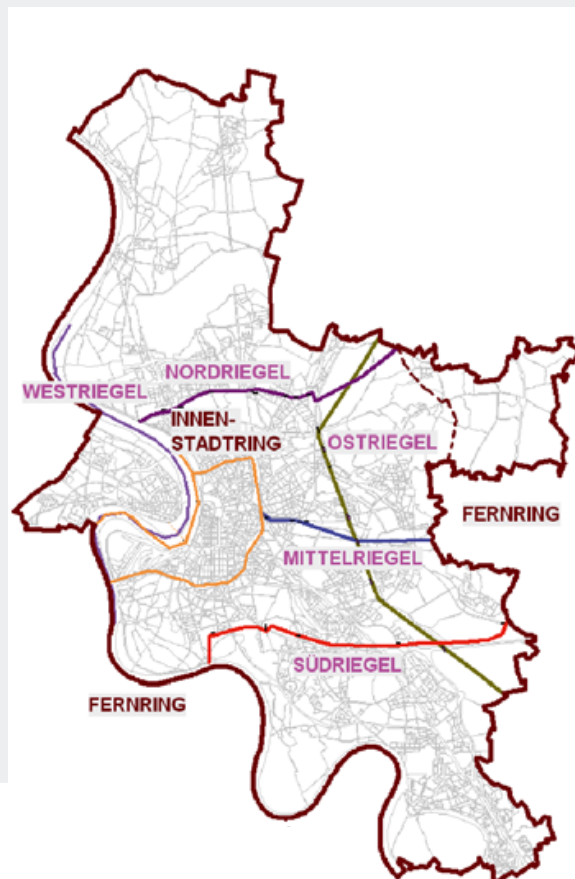
■ Schwerverkehr

Als Schwerverkehr (SV) sind Lastkraftwagen, Lastzüge und Busse ab 3,5t definiert. An der Stadtgrenze wurden 60.000 SV/16h erhoben, wobei die Hälfte des Schwerlastverkehrs allein auf den Autobahnen gezählt wurde. Der Schwerverkehrsanteil am Gesamtverkehr beträgt 7 %. Das Spitzenstundenaufkommen liegt zwischen 09:00 und 11:00 Uhr.

■ Fahrradverkehr

Der die Stadtgrenze überschreitende Fahrradverkehr liegt bei ca. 12.000 Rädern/16h. Das Belastungsniveau steigert sich im Tagesverlauf beständig bis zur Spitzenstunde von 17:00 bis 18:00 Uhr.

Kordon- und Riegelzählungen 2007



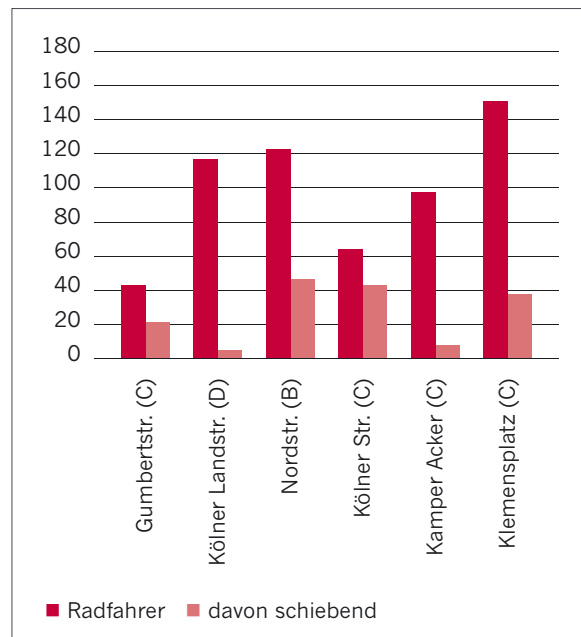
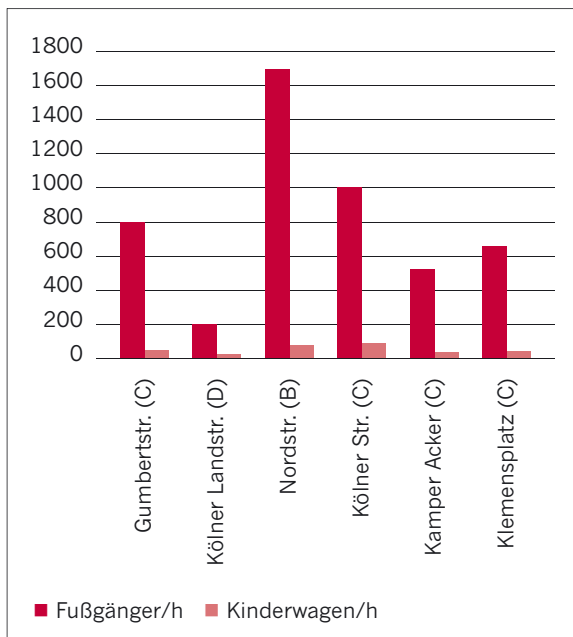
4.2 Vorher-Nachher-Fußgängerzählungen 2007/2008



Zur Messung der verkehrlichen Auswirkung von Umbaumaßnahmen auf den Fußgängerverkehr wurden Vorher- bzw. Nachher-Zählungen in den Seitenräumen der Geschäftsstraßen in der Innenstadt und in den Stadtteilzentren durchgeführt. Die Fußgängerfrequenz hängt hierbei natürlich auch von der Bedeutung des Zentrums ab. Die Einstufung der Bedeutung ist anhand der zugeordneten Buchstaben zu erkennen. A entspräche der größtmöglichen Bedeutung. Mit den Buchstaben B, C und D nimmt die Bedeutung entsprechend ab.

Die Stadtteilzentren sind in erster Linie Ziel des Radverkehrs. Die Kölner Landstraße und der Klemensplatz hingegen sind auch Bestandteil des Hauptrouthenetzes.

24
25



4.3 Erhebungen zum ruhenden Verkehr

In 2007 wurden für die Stadtteilzentren Rath, Benrath und Düsseldorf Erhebungen zum ruhenden Verkehr durchgeführt. Neben der Kapazität in den jeweiligen Bereichen wurden auch Kennzeichen zur Feststellung der Parkdauer und der Herkunft der Fahrzeuge erfasst.

■ Parken in Rath-Zentrum

Kapazität: 550 öffentliche bzw. öffentlich zugängliche Stellplätze,

87% unbewirtschaftet, 13% mit Parkscheibe, 0% kostenpflichtig.

Die Erhebung zeigt, dass zu jeder Tages- und Nachtzeit Kapazitäten vorhanden sind. Es besteht somit kein Handlungsbedarf.

■ Parken in Benrath-Zentrum

Kapazität: 1.808 öffentliche bzw. öffentlich zugängliche Stellplätze,

74% unbewirtschaftet, 1% mit Parkscheibe (seit 2009: 3%), 25% kostenpflichtig, zum Großteil in Parkbauten (seit 2009: 23%, ausschließlich Parkbauten).

Hier wurde eine Vereinheitlichung der Stellplatzbewirtschaftung mit Parkscheiben sowie eine Ausdehnung der bewirtschafteten Parkstände vorgenommen.

■ Parken in Düsseldorf-Zentrum

Kapazität: 1.641 öffentliche bzw. öffentlich zugängliche Stellplätze,

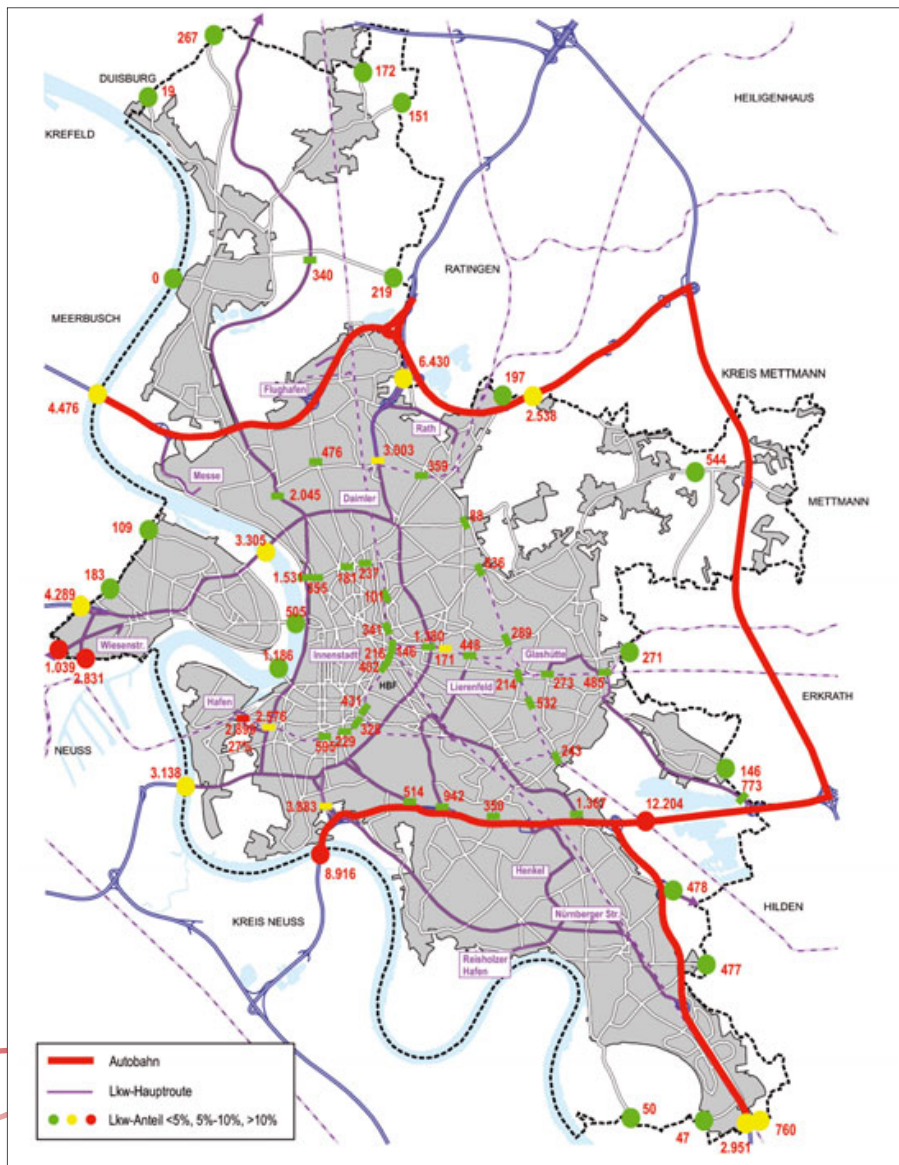
87% unbewirtschaftet, 0% mit Parkscheibe, 13% kostenpflichtig.

Leider besteht im Zentrum von Düsseldorf kein Handlungsspielraum zur Verbesserung der Parksituation. Auch mit einer Parkraumbewirtschaftung stehen nicht genügend Stellplätze für Kunden und Bewohner zur Verfügung. Lokal sind 20% der Fahrzeuge über 14 Stunden abgestellt. Sofern die gesetzlichen Voraussetzungen geschaffen werden, ist Düsseldorf ein mögliches Gebiet für die Ausweisung von Carsharing im öffentlichen Straßenraum.



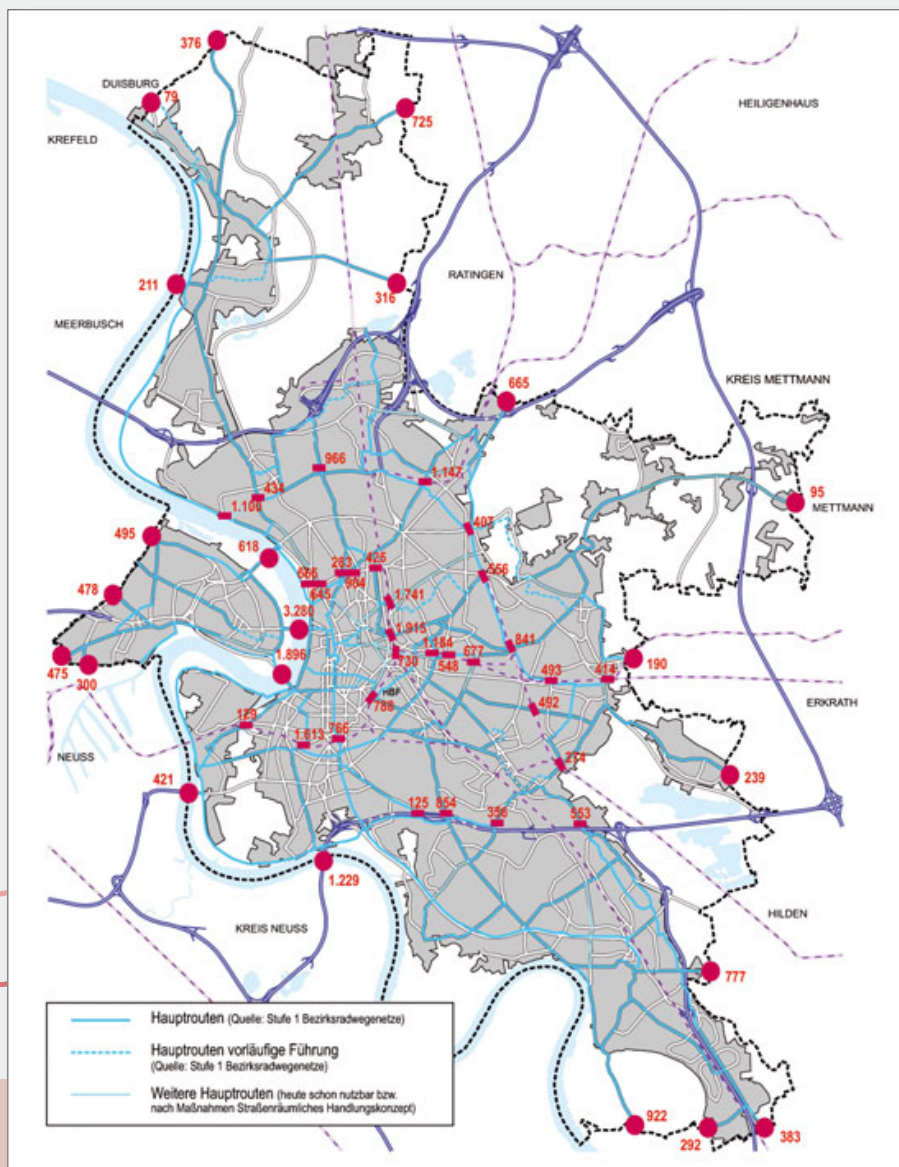
4.4 Analyse des Wirtschaftsverkehrs

Als ein Ergebnis der Kordonerhebung 2007 wurden die Lkw-Stärken und -anteile ermittelt und mit dem im Verkehrsentwicklungsplan dokumentierten Lkw-Routennetz überlagert. Bilanz: Außerhalb des Lkw-Routennetzes liegt lediglich der Flinger Broich bei einem Lkw-Anteil über 5%.



4.5 Analyse des Radverkehrs

Als ein weiteres Ergebnis der Kordonerhebung wurden die Radverkehrsstärken ermittelt und mit dem im Verkehrsentwicklungsplan dokumentierten Radhaupttroutennetz überlagert. Mit der regelmäßigen Durchführung der Kordonerhebungen können auch auf diesem Wege die Entwicklungen des Radverkehrs in Düsseldorf verfolgt werden.



5. VEP in den Medien

Fahrräder voraus

Neben dem Fahrrad-Mietsystem der Deutschen Bahn am Hauptbahnhof wird es bald auch 400 Mietfahrräder in der Innenstadt und eine Fahrradstation geben.

VON FELIX DUMAS

In anderen großen Städten wie Berlin, München und Köln gibt es sie schon lange. Seit gestern stehen sie auch am Düsseldorfer Hauptbahnhof. Die rot-silbernen Fahrrad-Mietsysteme „Call a Bike“ der Deutschen Bahn können nun in der Landeshauptstadt für einen Mietpreis von acht Cent pro Minute oder neun Euro am Tag genutzt werden.

Rund um die Uhr können die insgesamt 17 Fahrräder ausgeliehen und wieder abgegeben werden. Nach einmaliger Registrierung lassen sich die Call-Bikes per Telefon freischalten. Abgerechnet wird alle 14 Tage per Kreditkarte oder im Lastschriftverfahren. „Nach den guten Erfahrungen in Köln und an

in Düsseldorf nur am Hauptbahnhof. Ein flächendeckendes Mietfahrrad-System – wie es sich die Stadtverwaltung bereits seit mehr als zwei Jahren wünscht – ist es nicht. „Düsseldorf ist Teil des neuen Projekts Call a Bike 100“ – wie möchten mit den Mietfahrrädern für Mobilität in der Stadt sorgen“, so Mahner. Bis Ende 2009 will die Deutsche Bahn das neue Angebot auf bundesweit 100 ICE-Bahnhöfe ausweiten.

Aber auch auf ein flächendeckendes System besuchen die Düsseldorf nicht mehr lange zu warten. Die Stadtverwaltung hat sich mit dem Mietfahrad-Anbieter Nextbike geeinigt (oder bereits 30 Mietfahrräder per bewerbungslos aufstellt lassen).

von Sottener-Platz hinter dem Hauptbahnhof eine Fahrrad-Station eingerichtet – das hat gestern der Rat beschlossen. Für 2,1 Millionen Euro sollen dort 442 Stellplätze für Fahrräder, eine Fahrradwerkstatt, Büroeinrichtung und ein Schließraum errichtet werden, das dann je abstellen kann dann direkt an den. „Man muss dem Auto ein Hahn, stiehlt Autos für Verke

INFO
Radaktiv
Für Samstag
bis 18 Uhr

Grünes Licht für Hafnenbahn

Der Verkehrsausschuss hat beschlossen, dass über die Gladbacher Straße eine Straßenbahn in den Hafnen fahren soll. Die Neuaufgabe einer Bahn auf der Hammer Straße ist kein Thema.

VON DENISA RICHTERS

Kurz bevor der Verkehrsausschuss gestern zusammenkam, wurde seinem Vorsitzenden Ralf Jürgen Böcher (SPD) noch eine Liste mit Unterschriften gegen eine historische Hafnenbahn auf der Käthestraße überreicht. Dabei hatte sich das Thema längst erledigt. Das Freitag-Projekt der FDP das letzten Angboten zufolge rund 14 Millionen Euro gekostet hätte, war in den vergangenen Wochen relativ lautlos begraben worden, nachdem OB Erwin und die CDU das Projekt als unrentabel verworfen hatten.

Hatten die Liberalen, wohl wegen des abgebrochenen Versprechens des Bündnispartners, im vergangenen Verkehrsausschuss noch die Gefolgschaft für die geplante Hafnenerschließung mit einer Straßenbahn über die Gladbacher Straße verweigert.

nach denen die Straßenbahn durch die Hammer Straße geführt werden sollte. „Wenn die historische Hafnenbahn der FDP einen Verkehrswert hatte, müsste man jetzt als Ergänzung zu den ursprünglichen Plänen entlang der Hammer Straße zurückkehren.“ Auch Martin Volkmann (SPD) bezweifelten die jetzige Variante als die „zweites Beste Lösung“. Leonhardt betonte jedoch, dass eine zusätzliche Linie über die Hammer Straße das Projekt um zwei Jahre verzögern würde. Ein Argument, das offenbar zug.

INFO

Wachsendes Viertel
Pläne in Hafnen sollen in den nächsten Jahren mehrere Bauvorhaben realisiert werden, die Wohnungen und Büros vorsehen. Folgen laut Prognose bis zum Jahr 2020 mit 500 Einwohnern (aktuell: 100) und 8000 Beschäftigten (heute: 6000) zu rechnen. Dies führt zu einem Verkehrsaufkommen von täglich 36.000 Fahrten.



Verkehrerschließung Hafnen

Zu Fuß zur Schule

AKTIONSTAG. Immer mehr Kinder werden morgens mit dem Auto zum Unterricht gebracht. Gestern übten sie selber ihren Schulweg ein.

PIRKKO GOHLKE

Zu Fuß zur Schule laufen, das ist für Leon (10) nichts Besonderes. Und so marschierte er auch gestern am „I walk to school“-Aktionstag los. Seit zwei Jahren ist der Viertklässler 30 Minuten von seinem Elternhaus an der Heinrich-Straße zur Aloys-Odenhal-Schule. Unter den 26, unterwegs. „Früher ich Angst, zwischen par-Autos die Straße zu erklimmt er. „Aber jetzt

Verkehrsparcours zum Ausprobieren

Was für die Beiden selbstverständlich ist, bleibt für viele Grundschüler die Ausnahme. Um sie zum Fußweg zu motivieren, beteiligte sich die Stadt gestern zum vierten Mal am bundesweiten Aktionstag „I walk to school“. Schüler von 14 Grundschulen übten morgens den Schulweg ein – zu Fuß natürlich. Dann konnten sie den Verkehrsparcours auf dem Schulhof der Aloys-Odenhal-Schule

mer mehr Eltern bringen ihren Nachwuchs morgens mit dem Auto. Der Verkehr rund um die Schulen nimmt stark zu. Die Kinder bewegen sich weniger und lernen nicht, im Straßenverkehr aktiv zu sein. „Hier herrscht oft Chaos vor dem Tor, wenn die Kinder mit dem Auto gebracht werden“, weiß Elisabeth Dollé, Leiterin der Aloys-Odenhal-Schule. „Das ist nicht ungefährlich. Gott sei Dank ist noch nichts passiert.“ Sie erhofft sich von dem Aktionstag, dass mehr

gebracht.“

Viele hätten allerdings auch keine andere Wahl, verneint Dollé. Zum Beispiel Andrej (16). Oft sei der Bus von Knittkuhl nach Gerresheim morgens so voll, dass er gar nicht mehr anhalte, so dass die Kinder in Gerresheim nicht aussteigen könnten. „Einmal wurde ich von Eltern wieder rausgeschoben“, erklärt der Viertklässler. „Das sind Probleme, die ich durch den Aktionstag auch nicht richtig erfährt“, meint die Schulleiterin.

Zwischen den am Aktionstag beteiligten Schulen wurde gestern die mit den meisten Fußgänger ermittelt. Den ersten Platz machte die Katholische Grundschule Lohausen. Preis: 1000 Euro. Hier

28
29

Unterbilks „Kö“ glänzt

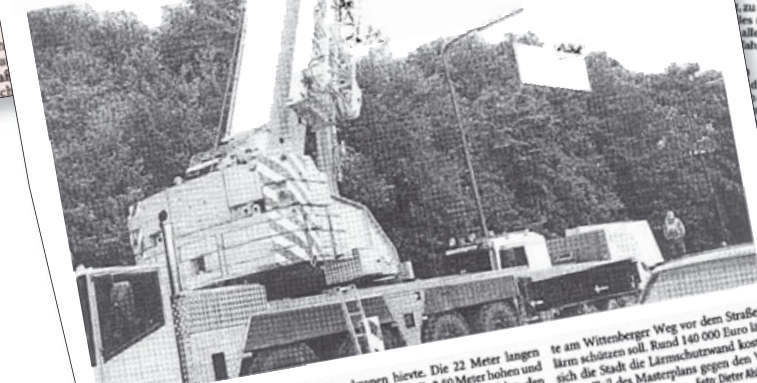
STADTPLANUNG. Der 250 000 Euro teure Umbau der Lorettostraße ist fast abgeschlossen. Mehr Platz für die Fußgänger.

JO ACHIM GESCHKE

UNTERBILK. Die Autos rollen jetzt viel leiser durch die Lorettostraße: Die alten Straßensplanchen wurden herausgerissen, die neue Fahrbahn ist fertig asphaltiert, und mehr Ebenen als zuvor können in den Schrägparkplätzen zwischen den Bäumen stehen. Die „Kö von Unterbilk“, wie sie von Geschäftsleuten werbetreibend genannt wurde, ist fast fertig umgebaut. Kosten insgesamt: rund 250 000 Euro.



GARATH Neue Lärmschutzwand für Kindertagesstätte



Auf der Frankfurter Straße ging es gestern stadteinwärts hinter der Autobahnauffahrt steinern voran. Die andere Spur wurde von einem Riesekran blockiert, der Betonsockel und Holzelemente bis über die Baumkronen hievte. Die 22 Meter langen Betonklöppe sowie die 2,50 Meter hohen und vier Meter langen Holzwinden bilden die Grundstock für eine 88 Meter lange Lärmschutzwand, die künftig die Kindertagesstätte am Wittenberger Weg vor dem Straßenlärm schützen soll. Rund 140 000 Euro lässt sich die Stadt die Mastplanken gegen den Verkehr ist Teil des Mastplanken gegen den Verkehrslärm. A.E. Foto: Dieter Altknecht

Seestern: Neues Ampelsystem

Die Signalanlagen am Seestern werden derzeit auf LED-Technik umgerüstet. In drei Wochen kommen als Abschreckung für Rotlichtsünder drei Blitzer hinzu. Mitte November sollen die Arbeiten abgeschlossen sein.

VON HEIDE-ANES WILLNER

LÖNNCK In jüngster Vergangenheit hat es am Seestern häufig gekracht, gab es viele Unfälle mit Verletzten. Folglich rückte dieser Verkehrsknotenpunkt in den Blickpunkt in den Politik und Verkehr der Kreisweilen. Derzeit ist das Amt auf dem Weg, so dass die Sonntage mehr aus dem Verkehrsgeschehen abgeblendet werden können. „In dieser Hinsicht haben wir einen abgeklärten Hahn. Des Amtes ist zu erfahren, was es wie alles einleitet.“

lich aus Sicherheitsgründen installiert worden war. Denn: Wenn zwei Ampeln hintereinander stehen, neigen Autofahrer dazu, die vordere zu übersehen, wenn die hintere leuchtet. Es hat sich aber gezeigt, dass das Verlöschen der Ampeln eher zu Irritationen führt und wird deshalb abgeschafft.

Mitte November sollen die Arbeiten beendet, der Verkehrsknoten heller und überschaubarer sein. Etwa 300 000 Euro lässt sich die Stadt die Umrüstung kosten.

INFO

Kreuzung gesperrt

Wegen der Arbeiten an den Ampelanlagen ist die Seestern-Kreuzung Lütticher-/Brüsseler Straße ab morgen 4 Uhr bis Sonntag, 12. Oktober, 20 Uhr, gesperrt. Davon sind auch folgende Buslinien betroffen: Linie 5851 in Richtung Düsseldorf Flughafen fahren die Busse eine Umleitung ab der Station „Lütticher Straße“.

Doch mit dem Austausch der Ampelanlage ist es noch nicht getan. In den nächsten drei Wochen werden drei Blitzer an den neuartigen Punkten (Lütticher Straße) installiert, um den Rotlichtsündern auf die Spur zu kommen. Denn die häufigste Unfallursache war bisher, dass die Autos bei Rot über die Kreuzung rauschten. Untersuchungen haben ergeben, dass eine Reihe von Autofahrern bewusst oder fahrlässig die rot leuchtenden

Linie 833 Diese Linie wird in Richtung Beberplatz ab der Station „Lütticher Straße“ umgeleitet.



6. Zusammenfassung und Ausblick

Im November 2006 wurde der erste Verkehrsentwicklungsplan der Landeshauptstadt Düsseldorf durch den Rat der Stadt beschlossen. In dieser Broschüre ist der Umsetzungsfortschritt des VEP (Stand Oktober 2009) dokumentiert. Im Sinne des Grundprinzips des VEP ist es der Verwaltung gelungen, alle Verkehrsmittel ausgewogen zu fördern und teilweise erhebliche Verbesserungen zu erreichen. Auch in den kommenden Jahren wird die Umsetzung der Maßnahmen des beschlossenen VEPs konsequent weitergehen.

Neben der Realisierung von Maßnahmen erfolgen regelmäßige Analysen der Verkehrsentwicklung und -situation. Noch 2009 werden aktuelle Zahlen zum Düsseldorfer Mobilitätsverhalten, insbesondere zum Modal-Split vorliegen. 2010 werden aktuelle Zahlen zu den Verkehrsentwicklungen im Öffentlichen Personennahverkehr vorliegen. Im Jahr 2011 wird dann auf Basis einer aktualisierten Verkehrsprognose die erste Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes dem Rat und seinen Gremien zur Beratung und Beschlussfassung vorgelegt.



7. Dialog erwünscht

Über Anregungen, Kommentare, Kritik und Lob freuen wir uns auch weiterhin. Bei der rechts genannten Kontaktadresse können Sie auch die bisher erschienenen Broschüren VEP 1 bis VEP 4 bestellen oder runterladen.

Kontakt

Amt für Verkehrsmanagement
Verkehrsplanung
Thomas Großheinrich
Auf'm Hennekamp 45
40225 Düsseldorf

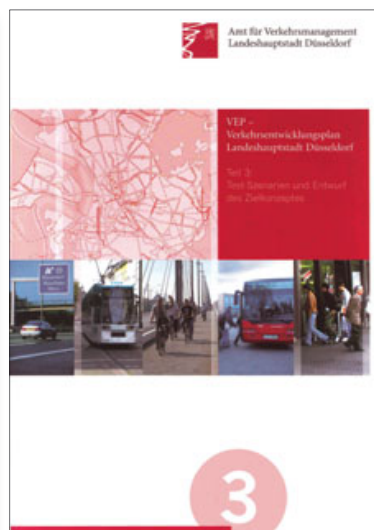
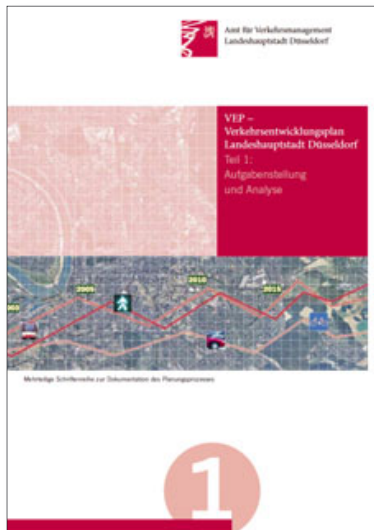
Telefon: 0211 89-94623

Fax.: 0211 89-34623

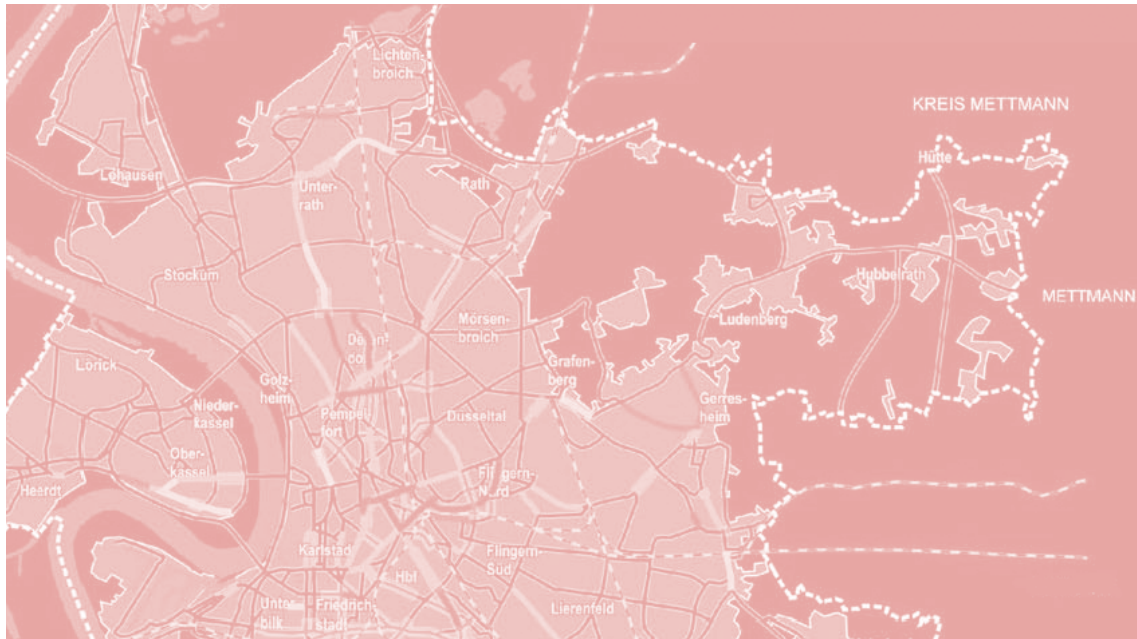
E-Mail: thomas.grossheinrich@duesseldorf.de

www.duesseldorf.de/verkehrsmanagement

30
31







Herausgeber

Landeshauptstadt Düsseldorf
Der Oberbürgermeister
Amt für Verkehrsmanagement

Verantwortlich

Andrea Blome

Redaktion

Thomas Großheinrich, Svenja Heßmer, Katja Rosch

Gestaltung

zdo zimmermann design office, Düsseldorf

Fotos

Stadt Düsseldorf, fotolia

X/09-1

www.duesseldorf.de

