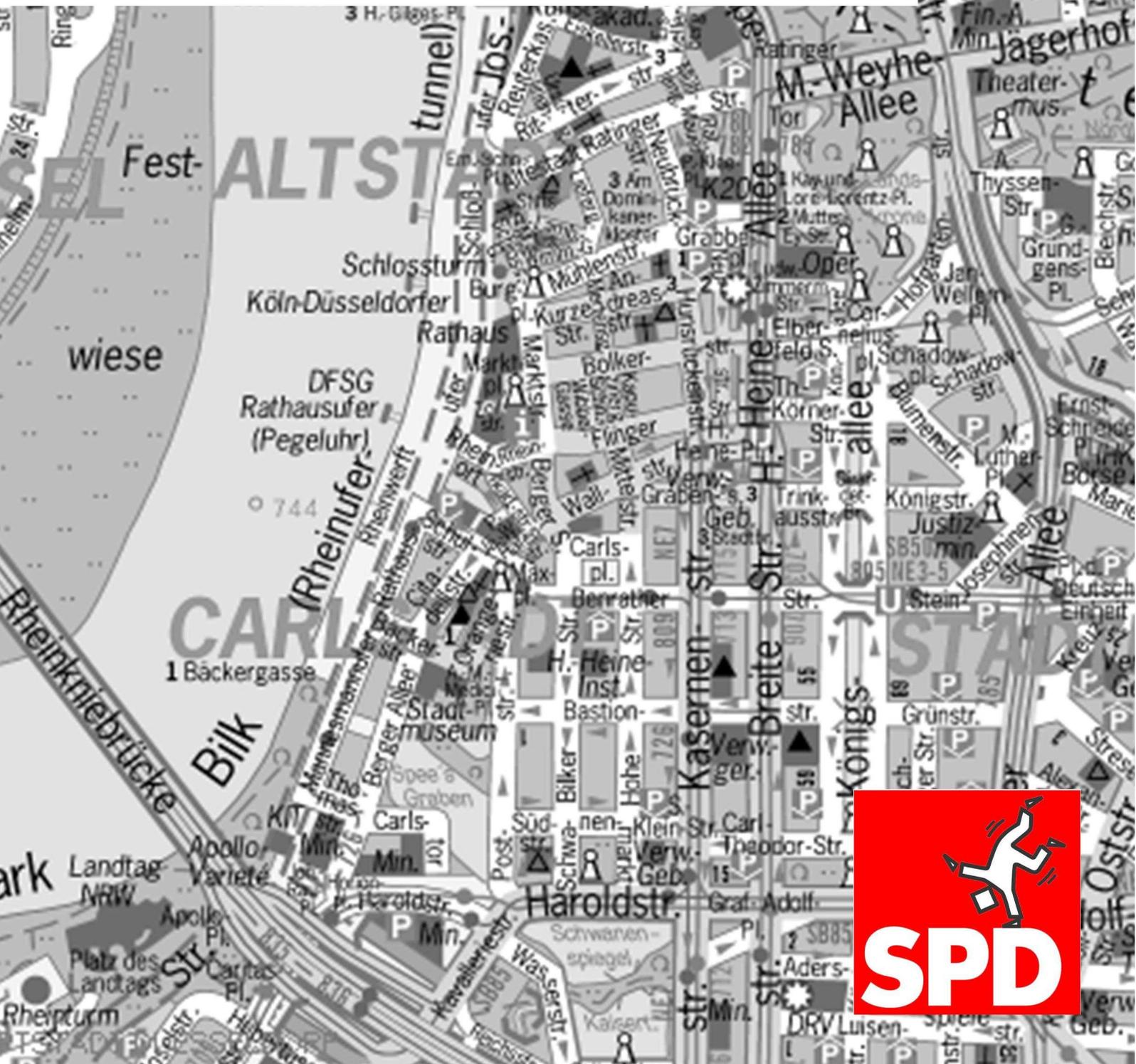


Eckpunktepapier der SPD Düsseldorf

Neue Mobilität für Düsseldorf

Integrierte Verkehrspolitik

Mittwoch, 20. Juni - 17.30 Uhr, Lessing-Gymnasium



1 **Neue Mobilität für Düsseldorf**
2 **Sozial und klimafreundlich, sicher und schnell.**

3
4
5
6

7 **Gliederung:**

- 8
9 1. Unsere Ziele für eine Mobilität der Zukunft
10 2. Die aktuelle Situation in Düsseldorf
11 3. Unsere zentralen Thesen
12 3.1. Kurze Wege möglich machen – regional zusammenarbeiten
13 3.2. Zukunftsorientierte Mobilität – nutzen statt besitzen
14 3.3. Qualitätsoffensive für den ÖPNV - schneller, zuverlässiger, komfortabler
15 3.4. Fahrradfreundliches Düsseldorf – Lücken schließen, Ringe bauen, Netze knüpfen
16 3.5. Zu Fuß gehen – die sozialste Art der Mobilität fördern
17 4. ... und die Finanzierung ist zu sichern

1. Unsere Ziele für eine Mobilität der Zukunft:

Mobilität ist die Grundvoraussetzung für wirtschaftliche Entwicklung und soziale Teilhabe. Wir betrachten es daher als zentrale Aufgabe kommunaler Daseinsvorsorge, allen Bürger_innen in Düsseldorf die für sie bestmögliche Mobilität zu ermöglichen. Dafür brauchen wir nachhaltige mobilitäts- und verkehrspolitische Entwicklungskonzepte, die passgenau auf die Besonderheiten unserer Stadt und unserer Region zugeschnitten sind. In Düsseldorf führt die besonders hohe Bevölkerungs- und Arbeitsplatzdichte dazu, dass die verkehrspolitischen Herausforderungen vor allem im Bereich des Personenverkehrs liegen.

Zweifellos müssen auch der Wirtschafts- und Schienengüterverkehr, der Hafenumschlag sowie die Stadtlogistik in Düsseldorf weiterentwickelt werden. Wie bisher werden wir für diese Bereiche auch in Zukunft anlassbezogen Entwicklungskonzepte vorlegen. Der hier vorliegende verkehrspolitische Leitantrag der SPD Düsseldorf konzentriert sich aber darauf, die Mobilität der Menschen in unserer Stadt und unserer Region zu verbessern. Hier ist der Handlungsdruck am stärksten.

In diesem Zusammenhang streben wir eine mittelfristige Änderung des Modal-Split an, indem die Nutzung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) gesenkt und gleichzeitig mehr Wege zu Fuß, mit dem Rad oder Bus und Bahn zurückgelegt werden sollen.

(Die für 2012 gesetzten Daten sind der Erhebung „Mobilität in Städten“ von 2008 entnommen – siehe OVA-Vorlage 66/127/2009).

Modal Split in %		
Jahr	2012	2017
Fußverkehr	27	28
Fahrradverkehr	11	16
ÖPNV (öffentl. Personennahverkehr)	22	24
MIV (motor. Individualverkehr)	40	33

2. Die aktuelle Situation in Düsseldorf

Mobilität für Menschen – Mobilitätsbedürfnisse werden nicht erfüllt

Der Personenverkehr in Düsseldorf ist in den letzten Jahren zu einem drängenden Problem geworden: Weder die vorhandene Verkehrsinfrastruktur, noch die aktuelle Verkehrspolitik sind den rasant wachsenden Anforderungen gewachsen. Die Mobilitätsbedürfnisse der Menschen in unserer Stadt werden zunehmend nicht mehr erfüllt. Düsseldorfs zukünftige Entwicklung ist dadurch akut gefährdet. Dabei bietet unsere Stadt die besten Bedingungen, um zukunftsweisende Verkehrskonzepte und neue Mobilitätsformen zu verwirklichen. Diese Alternativen müssen wir endlich in den Fokus der Stadtverkehrspolitik rücken. Nur so werden wir Düsseldorfs Verkehrsprobleme nachhaltig verringern, die Mobilitätsbedürfnisse der Menschen in unserer Stadt erfüllen und ihre Lebensqualität verbessern können.

Düsseldorf wächst – die Verkehrsinfrastruktur muss Schritt halten

Unsere Stadt wächst beständig und steht dadurch vor großen verkehrspolitischen Herausforderungen. Schon in wenigen Jahren wird es mehr als 600.000 Düsseldorfer_innen geben. Die Stadtbevölkerung ist in den letzten 15 Jahren um 5% (= 24.000 Einwohner) angewachsen. Die Zahl der Arbeitsplätze erhöhte sich gar um 13,7% (= 59.000 Arbeitsplätze) auf 490.000. Düsseldorf ist zudem eine der größten Pendler_innenhochburgen der Republik. Wir profitieren von einer breit gefächerten, auf den internationalen Handels- und Dienstleistungsaustausch ausgerichteten Wirtschaftsstruktur. Fast 60 Prozent der Düsseldorfer Arbeitsplätze werden von Menschen eingenommen, die nicht hier leben. Zusammen mit den Tagesgästen kommen täglich rund 400.000 Menschen aus der Region in die Stadt. Rund drei Viertel von ihnen nutzen dabei das Auto. Und es werden immer mehr: Jedes Jahr entstehen in Düsseldorf neue Ar-

64 beitsplätze, die weitere Berufspendler_innen in die Stadt ziehen. Diese Entwicklung zeigt die wirtschaft-
65 liche Stärke des Standorts Düsseldorf und die Attraktivität unserer Stadt. Sie stellt uns aber auch vor
66 schwerwiegende Aufgaben: Düsseldorf ist heute mehr als andere Städte von einem Verkehrskollaps
67 bedroht.

68

69 **Der notwendige Ausbau des ÖPNV wurde verschlafen**

70 Der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur hat mit den rasant wachsenden Anforderungen nicht Schritt
71 gehalten. In Spitzenzeiten stößt der ÖPNV längst an seine Grenzen. Dann stehen die Menschen eng ge-
72 drängt in Bussen und Bahnen, und auch für die Fahrer_innen der Rheinbahn ist die Belastung enorm.
73 Durch unnötige Stopps auf den Linienwegen und fehlende Barrierefreiheit an rund der Hälfte aller Stadt-
74 bahnhaltestellen und an noch weit mehr Straßenbahnhaltestellen fahren sie ihren Zeitplänen hinterher.
75 Seit Jahren wird der ÖPNV in Düsseldorf immer langsamer. Hier zeigen sich die Folgen einer auf das Auto
76 fixierten Vorrangpolitik und einer den ÖPNV vernachlässigenden Stadtverkehrspolitik: Die Fahrgastzah-
77 len im ÖPNV sind in den vergangenen Jahrzehnten gestiegen, die betrieblichen Finanzmittel aber wur-
78 den zurückgefahren.

79

80 **Ausweichen auf das Auto schafft zusätzliche Probleme**

81 Vielen erscheint das Auto nach wie vor als die attraktivere Alternative. Doch wer sich selbst ans Steuer
82 setzt, steht häufig im Stau. Gerade die Einfallstraßen und die Achsenverbindungen sind zu den Haupt-
83 verkehrszeiten überlastet. Das kostet Nerven, Zeit, Geld und geht zu Lasten der Lebensqualität der Auto-
84 fahrer_innen, aber vor allem auch der Anwohner_innen. Denn wer an einer viel befahrenen Straße
85 wohnt, lebt mit Lärm, Dreck und erheblichen gesundheitlichen Risiken. Häufig sind dies Menschen mit
86 wenig Geld, die sich andere Wohnlagen in Düsseldorf nicht leisten können. Auch das zeigt: Mobilität ist
87 eine soziale Frage und die Autovorrangpolitik ist für die Stadt nicht die richtige Antwort. PKW-Verkehr
88 ist ineffizient und teuer. Und: Einem Ausbau des Straßennetzes sind durch die baulichen Gegebenheiten
89 in der Stadt, durch finanzielle und ökologische Rahmenbedingungen enge Grenzen gesetzt. In Düsseldorf
90 lässt sich beobachten, was es bedeutet, das überholte Leitbild der autogerechten Stadt ins 21. Jahrhun-
91 dert übersetzen zu wollen. Im Rahmen des Kö-Bogen-Projekts werden für unnötige Autotunnel-Projekte
92 gewaltige Ressourcen verschwendet, die sinnvoller genutzt würden, um die Verkehrsinfrastruktur in der
93 Stadt zu verbessern. Viele Autofahrer_innen würden ihr Auto öfter stehen lassen, wenn die Alternativen
94 besser wären.

95

96 **Unterwegs mit dem Fahrrad oder zu Fuß: holprig und gefährlich**

97 Das Radwegenetz ist seit Jahren kaum voran gebracht worden - obwohl das Fahrrad für viele längst das
98 wichtigste Verkehrsmittel in der Stadt ist. Das Netz ist lückenhaft, Radfahrer_innen können viel zu selten
99 angemessene Fahrradwege nutzen und setzen dadurch sich und andere erheblichen Unfallgefahren aus.
100 Düsseldorf wird dem eigenen Anspruch, eine fahrradfreundliche Stadt sein zu wollen, in keiner Weise
101 gerecht. Auch Fußgänger_innen leben hier gefährlich. Sie werden bei uns so häufig wie in kaum einer
102 anderen Stadt in Verkehrsunfälle verwickelt. Bei der Oberflächengestaltung vieler Straßen und Plätze
103 wurde die Barrierefreiheit vernachlässigt. Gerade für gehbehinderte Menschen wird der Fußweg zum
104 Hindernislauf. Weiterhin wird die Verkehrssicherheit durch Falschparker, die ihr Fahrzeug in zweiter
105 Reihe, auf Straßenbahnschienen, auf Rad- und Gehwegen oder in Feuerwehrezufahrten abstellen, erheb-
106 lich beeinträchtigt. Zudem bremsen ein solches Verhalten den übrigen Verkehr zusätzlich aus.

107

108 **Dringender Handlungsbedarf: Düsseldorfs Mobilität erhalten und ausbauen!**

109 Für Düsseldorfs Zukunft wird es entscheidend sein, dem Verkehrskollaps entschieden entgegenzutreten,
110 die Verkehrsströme in Bewegung zu halten und den drohenden Stillstand zu vermeiden. Die Stadt hat zu
111 lange ihre Hausaufgaben nicht gemacht und eine notwendige Ausweitung des Leistungsangebotes ver-
112 schlafen. Düsseldorf braucht neue Mobilität um in Bewegung zu bleiben und weiter an Attraktivität zu
113 gewinnen.

114

3. Unsere zentralen Thesen für eine Mobilität der Zukunft:

- Kurze Wege möglich machen – regional zusammenarbeiten
- Zukunftsorientierte Mobilität – nutzen statt besitzen
- Qualitätsoffensive für Bus und Bahn - schneller, zuverlässiger, komfortabler
- Fahrradfreundliches Düsseldorf – Lücken schließen, Ringe bauen, Netze knüpfen
- Zu Fuß gehen - die sozialste Art der Mobilität fördern

3.1. Kurze Wege möglich machen – regional zusammenarbeiten

Stadt und Region der kurzen Wege

Mobilität gehört zu den Grundlagen eines freien und selbstbestimmten Lebens. Mobil zu sein kann aber auch zur lästigen Pflicht werden: Wenn der Arbeitsplatz in einer anderen Stadt liegt und das tägliche Pendeln Lebenszeit und -qualität kostet oder wenn der letzte Laden um die Ecke dicht gemacht hat und so jede Besorgung zu einer Einkaufsfahrt wird. Diese überflüssige und erzwungene Mobilität entsteht, wenn Stadtentwicklungspolitik die Nebenzentren und die Nahversorgung vernachlässigt, die Verlagerung von Einkaufszentren „auf die grüne Wiese“ fördert und auf einseitige regionale Arbeitsteilung setzt. Kurz: Wenn auf kommunaler und regionaler Ebene eine integrierte Siedlungs- und Verkehrsplanung fehlt. Wir Sozialdemokrat_innen wollen erzwungene und überflüssige Mobilität vermeiden und setzen daher auf eine Stadt und eine Region der kurzen Wege.

Kurze Wege möglich machen

Ziel des Planungskonzeptes „Stadt und Region der kurzen Wege“ ist es, Verkehr wo immer möglich zu vermeiden. Um dieses Ziel zu erreichen, müssen planungspolitische Bedingungen geschaffen werden, die es erlauben, die Entfernungen zwischen Wohnen, Arbeiten, (Nah-)Versorgung, Freizeit- und Bildungseinrichtungen zu verringern. Dazu gehört beispielsweise Wohnraum in verkehrsgünstigen Stadtteilen zu fördern und die Mischnutzung (Wohnen, Arbeiten, Versorgen) in Stadtquartieren auszubauen. Auf diese Weise sollen mehr Menschen in die Lage versetzt werden, ihre Wege zu Fuß, mit dem Rad oder dem ÖPNV zurückzulegen, das Auto öfter stehen zu lassen und auf den Zweitwagen möglichst ganz zu verzichten. Das schont die Haushaltskasse und spart Zeit, die man nicht „auf Achse“ sein muss. Andere Metropolräume in Deutschland (z.B. Hannover, Frankfurt und München) haben dies längst erkannt und sind teilweise schon da, wo wir noch hinmüssen.

Siedlungs- und Verkehrsplanung zusammendenken

In Düsseldorf lässt die schwarz-gelbe Ratsmehrheit es immer wieder zu, dass große Bauprojekte umgesetzt werden, ohne im Vorfeld die notwendige Verkehrsanbindung zu klären. Der Medienhafen, der ISS-Dome und die neue JVA sind nur drei der augenfälligsten Beispiele. Umgekehrt wird in unserer Stadt mit viel Kostenaufwand neue Verkehrsinfrastruktur geschaffen, ohne die Folgen für den angrenzenden Stadtraum angemessen zu berücksichtigen. So würde etwa die geplante Stadtautobahn L404n die Lebensqualität der Menschen in Gerresheim, Eller und Flingern massiv beeinträchtigen, ihre Mobilitätsprobleme aber nicht nachhaltig lösen. Düsseldorf braucht daher dringend eine integrierte Siedlungs- und Verkehrsplanung. Das heißt: Siedlungs- und Verkehrsplanung müssen in Zukunft konsequent zusammengedacht und unter dem Leitbild „Stadt und Region der kurzen Wege“ zusammengeführt werden.

Verkehrsinfrastruktur nachhaltig entwickeln

Eine „Stadt der kurzen Wege“ kann auf teure und häufig unbeliebte Verkehrsneubauten verzichten. Mit den so gesparten Mitteln kann die vorhandene Verkehrsinfrastruktur erhalten und verbessert werden. Durch eine Stärkung der Nahmobilität und der damit verbundenen Verringerung des Verkehrsaufkommens steigen Wohn- und Lebensqualität. Dabei ist klar: Wenn wir mehr Menschen dazu motivieren wollen, für kurze Wege auf das Auto zu verzichten, müssen die Alternativen attraktiver werden: durch den Ausbau des Radwegenetzes, durch eine Beschleunigung des ÖPNV mit bedarfsgerechten Vorrangschal-

167 tungen („Grüne Welle für Bus und Bahn“) sowie durch überzeugende Car- und Bike-Sharing-Angebote.
168 Kurz: Die Stärkung nachhaltiger Verkehrskonzepte muss im Mittelpunkt der Düsseldorfer Siedlungs- und
169 Verkehrspolitik stehen.

170

171 **Regional handeln**

172 Auf dem Weg hin zu einer „Stadt und Region der kurzen Wege“ ist eine Abstimmung mit unseren Nach-
173 barkommunen von zentraler Bedeutung. Insbesondere mit den Kreisen Mettmann und Neuss müssen
174 wir mittelfristig zu gemeinsam getragenen regionalen Flächennutzungs-, Verkehrsentwicklungs- und
175 Nahverkehrsplänen kommen. Dabei muss ein wesentliches Ziel sein, die regionalen Angebote im ÖPNV
176 und SPNV (Schienenpersonennahverkehr) zu verdichten, beispielsweise durch den Bau der Stadtbahnli-
177 nie U81 mit Rheinquerung, der Ausweitung von Regio-Schnellbuslinien, der Verlängerung der S28 nach
178 Wuppertal und Viersen sowie der Reaktivierung der Ratinger Weststrecke. Das S-Bahnangebot muss er-
179 weitert und die Modernisierung der S-Bahnhöfe zugig vorangebracht werden. Der Bau des Regionalhal-
180 tes-Bilk ist unverzichtbar für Düsseldorf, insbesondere für die linksrheinische Region. Von besonderer
181 verkehrlicher Bedeutung ist die Umsetzung der RRX-Planung. Der Benrather Bahnhof ist als RRX-Halt vor
182 allem für den Düsseldorfer Süden und den südlichen Teil des Kreises Mettmann unverzichtbar.

183

184 **Stellplatzbewirtschaftung neu ausrichten**

185 Die Stellplatzbewirtschaftung kann viel zur Reduzierung des Verkehrsaufkommens beitragen, wenn sie
186 konsequent auf die urbanen Gegebenheiten ausgerichtet ist. Um den Parkdruck im öffentlichen Stra-
187 ßenraum zu vermindern, sollte beispielsweise das Parken am Straßenrand innerstädtisch teurer sein als
188 in den öffentlich zugänglichen Tiefgaragen. In hoch verdichteten Wohngebieten kann die Stellplatzbe-
189 wirtschaftung in Verbindung mit so genannten Mieter_innentickets das PKW-Aufkommen reduzieren.
190 Beim Mieter_innenticket handelt es sich um ein Fahrschein-Abonnement auf Solidaritätsbasis, das
191 Wohnungsbaugesellschaften und Vermieter_innen verpflichtend für ihre Mieter_innen abschließen.
192 Wenn der dauerhafte Bezug solcher Mieter_innentickets nachgewiesen werden kann, sollte bei Neu-
193 bauten in Stadtgebieten mit guter ÖPNV-Anbindung eine Reduktion der Stellplatzpflicht geprüft werden.
194 Auf diese Weise könnte eine deutliche Vereinfachung von Baugenehmigungsverfahren und eine erhebli-
195 che Kostensenkung von bis zu 35.000 EURO pro Wohneinheit für Wohnungsneubauten erreicht werden.
196 Eine Erleichterung der Stellplatzablöse sollte auch dann infrage kommen, wenn nachweisbar eine gerin-
197 ge Stellplatznachfrage besteht. Dies kann beispielsweise der Fall sein, wenn Wohnraum speziell für Ge-
198 ringverdienende, Senior_innen oder junge Menschen geschaffen wird, die keinen eigenen PKW besitzen.
199 Für Bürobauten in Stadtgebieten mit guten ÖPNV-Anschlüssen sollte die Stellplatzminderungssatzung
200 wiedereingeführt werden.

201

202

203 **3.2. Zukunftsorientierte Mobilität – nutzen statt besitzen**

204

205 Mobilität ist seit einigen Jahren einem grundlegenden Wandel unterworfen. Insbesondere der jungen
206 Generation ist heute eine intelligente, flexible und nachhaltige Verkehrsmittelnutzung wichtig – der
207 eigene PKW als wichtiges Statussymbol verliert zunehmend seine Faszination. Die Bedeutung des Autos
208 für die soziale Teilhabe schwindet und Angebote wie Smartphones, Tablets und Notebooks und deren
209 Nutzung auf dem Schul- oder Arbeitsweg werden immer wichtiger. Unter dem Motto „nutzen statt be-
210 sitzen“ greifen Jüngere daher immer häufiger nur dann auf ein Auto zurück, wenn sie es wirklich benöti-
211 gen, und priorisieren im Alltag stattdessen den sogenannten Umweltverbund. Dies resultiert einerseits
212 aus einem ausgeprägten ökologischen Bewusstsein und der grundlegenden Bereitschaft, mit dem eige-
213 nen Nutzerverhalten einen Beitrag zum Klima- und Umweltschutz zu leisten. Andererseits beeinflusst
214 nicht zuletzt die Einkommenssituation stark die Verkehrsmittelwahl, denn die Kosten für den Erwerb
215 und Betrieb eines PKW steigen stetig.

216

217 **Integrative Mobilitätskonzepte als Alternative zum Zweitwagen**

218 Die Automobilindustrie greift diese Entwicklung auf und drängt seit 2011 verstärkt mit flexiblen Verleih-
219 systemen in den Markt, die das innerstädtische Parken der Carsharing-Fahrzeuge auf öffentlichen Stell-

220 plätzen erlauben. Angebote wie car2go und DriveNow, die seit dem ersten Quartal 2012 in Düsseldorf
221 vertreten sind, bieten ihren Kunden Autos zur Nutzung statt zum Kauf an und treffen damit den Nerv
222 zahlreicher Verkehrsteilnehmer_innen. Den gleichen Ansatz verfolgen öffentliche Fahrradleihsysteme
223 wie nextbike und metropolradruhr. Es gilt, diesen Trend als Chance für den Verkehr insgesamt zu begrei-
224 fen und integrative Konzepte – sogenannte Tür-zu-Tür-Konzepte – zu entwickeln, die sämtliche Mobili-
225 tätsformen und Verkehrssysteme einbinden und miteinander vernetzen. Als Ergänzung zu einem gut
226 funktionierenden ÖPNV machen Leihmobilitätsangebote dann oftmals einen Zweitwagen entbehrlich.
227

228 **Zukunftsweisendes Mobilitätsangebot in Düsseldorf**

229 Erste Ansätze einer stärkeren Vernetzung der einzelnen Mobilitätsangebote gibt es dank der Rheinbahn
230 in der Landeshauptstadt seit dem 1. März 2012. „Mobil in Düsseldorf“ heißt das NRW-weit einzigartige
231 Pilotprojekt der Rheinbahn, das es Nahverkehrskund_innen ermöglicht, mit nur einem Ticket Bus, Bahn,
232 Auto und Fahrrad zu nutzen. Grundvoraussetzung für den Erfolg solcher öffentlicher Verkehrssysteme
233 ist, dass sie möglichst einfach strukturiert und flexibel nutzbar sind. Hierzu bedarf es einer verbundweit
234 einheitlichen Mobilitätsplattform, die zukünftig alle Transaktionen rund um die verschiedenen Mobili-
235 tätsangebote über ein einziges, geeignetes Medium sicherstellt. Geplant ist, das im VRR (Verkehrsver-
236 bund Rhein-Ruhr) bereits seit vielen Jahren bekannte eTicket zu einer verkehrsmittelübergreifenden
237 Mobilitätskarte weiterzuentwickeln. Die Kund_innen registrieren sich einmal für das System und erhal-
238 ten alle relevanten Informationen aus einer Hand. Dabei sollen die Funktionalitäten über die reine In-
239 formation der Nutzer_innen hinausgehen: Es soll zukünftig beispielsweise möglich sein, Carsharing-
240 Autos und Leihräder direkt online zu reservieren. Sämtliche genutzten Verkehrsmittel werden den
241 Kund_innen dann anschließend gesammelt in Rechnung gestellt.
242

243 **Keine Insellösungen, sondern regionale Konzepte**

244 Das Düsseldorfer Pilotprojekt eines multimodalen ÖPNV-Tickets („Mobil in Düsseldorf-Ticket“) muss
245 konsequent weiter entwickelt und als Dauerangebot etabliert werden. Es soll Schule machen und Impul-
246 se in den gesamten VRR-Raum aussenden. Anzustreben ist, dass das multimodale Ticketangebot nach
247 Auswertung der Evaluierung auf das etablierte Ticketsortiment im VRR, wie Jobticket, Semesterticket
248 und Barenticket, ausgeweitet wird. Dies gelingt jedoch nur, wenn es eine verbundweite, einheitliche
249 Mobilitätsplattform gibt, die für sämtliche regionale Lösungen verbindliche Rahmenbedingungen setzt.
250 So können die einzelnen Angebote miteinander vernetzt und Insellösungen vermieden werden. Das
251 sorgt für zufriedene Kund_innen und eine größtmögliche Akzeptanz des Verkehrsangebotes bei den
252 Bürger_innen in Düsseldorf.
253
254

255 **3.3. Qualitätsoffensive für Bus und Bahn - schneller, zuverlässi-** 256 **ger, komfortabler**

257
258 Rund 720 Fahrzeuge und 2.500 Mitarbeiter_innen sind an 365 Tagen im Jahr im Einsatz. Dabei befördert
259 die Rheinbahn ca. 215 Mio. Fahrgäste pro Jahr, Tendenz steigend. Mit 215.000 Ticketabonenn_innen
260 und einem Kostendeckungsgrad von über 80% hat der ÖPNV in Düsseldorf im interkommunalen Ver-
261 gleich eine führende Position.
262

263 Dennoch bleibt ein Widerspruch: Der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur hat mit den rasant wachsenden
264 Anforderungen nicht Schritt gehalten, deshalb ist der ÖPNV in Düsseldorf längst an seine Grenzen ge-
265 stoßen.
266

267 Der Landeshauptstadt Düsseldorf und der Region stehen, anders als in den meisten anderen Kommunen
268 in Nordrhein-Westfalen, Einwohner_innenzuwächse ins Haus. In der Konsequenz werden die Nachfrage
269 und die Mobilitätsansprüche weiter wachsen, d.h. möglichst einfach, schnell, zuverlässig und bequem
270 den Zielort zu erreichen.
271

272 **Trends für den Umweltverbund**

273 Weitere Trends, die sich in den kommenden Jahren auf die Mobilität auswirken:

274

275 ■ Zusätzliche Auflagen für den Umweltschutz, steigende Anforderungen an Luftqualität
276 und Lärmvermeidung

277 ■ Verknappung fossiler Energieträger

278 ■ Steigende Konkurrenz der Verkehrsmittel und –teilnehmer_innen um die Straßenflächen

279 ■ Steigende Forderungen an die Lebensqualität durch die Einwohner_innen in Düsseldorf
280 und der Region

281

282 Vor diesem Hintergrund und insbesondere in Anbetracht des bei den Bewohner_innen Düsseldorfs und
283 der Region zu beobachtenden Wertewandel sowie der zunehmenden Mobilitätspräferenz „nutzen statt
284 besitzen“ liegt hier für den ÖPNV ein enormes Entwicklungspotential: Fahrräder, Car-Sharing, das zu Fuß
285 gehen sind als attraktive Optionen einer urbanen Mobilität mit dem ÖPNV zu integrieren.

286

287 **Chancen für den ÖPNV**

288 Die Aufgabenträger der Landeshauptstadt Düsseldorf und der Region sowie das Verkehrsunternehmen
289 Rheinbahn sind hier aufgefordert, den aufgeführten Mobilitätsanspruch neu zu definieren und in die
290 erforderliche Entwicklung zu lenken. Dabei sind folgende erforderliche Aufgabenstellungen als Chance
291 zu erkennen.

292

293 ■ Die Pünktlichkeit der Ankunft und der Abfahrt sowie der Anschlussbeziehungen wird gewährleistet

294 ■ Die Barrierefreiheit für Fahrzeuge und Anlagen wird konsequent ausgebaut

295 ■ Auch in Spitzenzeiten werden ausreichende Kapazitäten garantiert

296 ■ Fahrgäste fühlen sich sicher

297 ■ Der Abend- und Nachtverkehr wird entsprechend der veränderten
298 Arbeits- und Lebensverhältnisse ausgebaut

299 ■ Mitarbeiter_innen sind freundlich, hilfsbereit und kompetent

300

301 Der Ausbau und die Schaffung von Vorrangschaltungen für die Fahrzeuge der Rheinbahn sind wesentli-
302 che Handlungsfelder zur Beschleunigung des ÖPNV. Hier muss zukünftig der Grundsatz gelten: „Wir
303 halten nur an Haltestellen, an Ampeln haben wir grün“. Darüber hinaus werden separate Fahrwege für
304 Bahnen und Busse konsequent ausgebaut.

305

306 **Barrierefreiheit und Sicherheit**

307 Die Barrierefreiheit hat einen sehr hohen sozialen Stellenwert, sie steigert aber auch die Attraktivität für
308 alle ÖPNV-Nutzer_innen. Wesentlich ist auch, dass sie erheblich zur Beschleunigung von Bahnen und
309 Bussen beiträgt. Um ausreichende Kapazitäten in Spitzenzeiten zu gewährleisten, müssen Anpassungen
310 im Fahrzeugpark und beim Personal erfolgen.

311

312 Sicherheit im ÖPNV darf sich nicht nur auf technische Ausstattungen wie Notrufsäulen und Videoüber-
313 wachung beschränken. Präzises und ansprechbares Sicherheits- und Fahrdienstpersonal bilden hier
314 eine positive Perspektive. Es sind auch Ansätze zu prüfen, Sicherheit als mögliche Perspektive innerhalb
315 der Rheinbahn zu organisieren.

316

317 In der Personalpolitik erwarten wir von der Rheinbahn eine Vorbildfunktion. Das Ziel sind freundliche,
318 hilfsbereite, kompetente und motivierte Mitarbeiter_innen. Hieraus ergibt sich eine auf die Bedürfnisse
319 der Fahrgäste und die Erfordernisse der Mitarbeiter_innen ausgerichtete Personalentwicklung.

320

3.4. Fahrradfreundliches Düsseldorf – Lücken schließen, Ringe bauen, Netze knüpfen

In Kenntnis der Tatsache, dass über 50% aller in unserer Stadt zurückgelegten Wege kürzer als 5 km sind, ist das Fahrrad das ideale Verkehrsmittel für kurze bis mittlere Distanzen: Es ist einerseits Kosten sparend und andererseits im umfänglichen Sinne - also sozial, ökologisch und ökonomisch - nachhaltig. Es spielt für die zu sichernde Nahmobilität neben dem fußläufigen Verkehr und weiteren Bewegungsformen wie bspw. Inliner und Kickboards die herausragende Rolle. Wir setzen uns deshalb das Ziel, den Radverkehrsanteil am Modal Split von derzeit 11% auf 16% zu steigern.

Wir wollen die fahrradfreundliche Stadt und setzen uns für die Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer_innen im öffentlichen Raum ein. Dabei verfolgen wir das Leitprinzip „Fahrrad auf separatem Weg“, wobei die Führung der Radwege i. d. R. auf der Straße entlang der Hauptverkehrsachsen erfolgt. Vor allem aus Sicherheitsgründen soll ein häufiger Wechsel, und damit eine Verschiebung der Sichtachsen, vermieden werden.

Vernetzung von Radwegen

Die in Teilabschnitten recht gut ausgebauten Bezirksradwege müssen gerade in den kritischen engen Verkehrsbereichen wie z. B. in Verkehrskreuzungen in quantitativer und qualitativer Hinsicht ausgebaut und durchgehend vernetzt werden. Desweiteren müssen die Stadtbezirksnetze in ein gesamtstädtisches Radverkehrsnetz und -konzept überführt werden, wobei zu gewährleisten ist, dass die Stadtteile per Radweg mit der City verbunden werden. Prioritär sind gesamtstädtisch eine Nord-Süd- und Ost-West-Verbindung zu realisieren. Diese Achsen wollen wir mit einem City-Ring um die unmittelbare Innenstadt und einem „Gründerviertel-Ring“ um die erweiterte Innenstadtteile Bilk, Oberbilk, Flingern, Zoo und Dendendorf verknüpfen. Die Stadtbezirke in den Außenbereichen sind durch „Tangentenbeziehungen“ zu verbinden.

Regionale Erschließung

Um den Radverkehr auch über größere Strecken zu den nahe gelegenen Nachbargemeinden attraktiv zu gestalten, sind Fahrradschnellwege entlang der Hauptpendlerstrecken bspw. für die Strecke City-Gerresheim-Erkrath/Hilden oder Kaarst-City auszubauen. So kann auch die Elektromobilität konsequent in den Ausbau des Radverkehrs einbezogen werden.

An zentralen Orten wie S-Bahnstationen, Versorgungszentren, Schul-/Sport- und Freizeitzentren wollen wir Fahrrad-Parkstationen einrichten, da gerade dort diese Anlagen für eine sinnvolle Kombination verschiedener Verkehrsträger Voraussetzung sind.

3.5. Zu Fuß gehen - die sozialste Art der Mobilität fördern

Fußgänger_innen: Die vergessenen Verkehrsteilnehmer_innen

Im Bereich der Nahmobilität stellen Fußgänger_innen den mengenmäßig größten Anteil. Dabei wird der Fußgänger_innenverkehr von der Verkehrsplanung in seiner Bedeutung bis heute unterschätzt. Ohne Fußgänger_innenverkehr im Vor- oder Nachgang würde es keine anderen Verkehrsformen geben: Denn jeder Weg beginnt und endet mit einem Fußweg. Planungen für den Fußgänger_innenverkehr sind daher existenzielle Voraussetzungen für ein funktionierendes öffentliches Verkehrssystem für den motorisierten Individualverkehr. Zudem bleibt häufig unbeachtet, dass alle Wege bis zu 2 km Länge hauptsächlich zu Fuß zurückgelegt werden.

Das Zufußgehen ist die sozialste Art der Mobilität, sie steht nahezu allen Bürger_innen jederzeit zur Verfügung, verursacht keine Emissionen und verbraucht wenig Fläche. Die hohe Bedeutung und die deutlichen Vorteile des Zufußgehens stehen in Düsseldorf jedoch in einem krassen Missverhältnis zur geplanten

373 ten und gebauten Realität. Zumeist werden Fußgänger_innen von der Verkehrsplanung nur auf Restflä-
374 chen, die für den motorisierten Individualverkehr nicht rentabel zu betreiben sind, verbannt. Komfortab-
375 le und sichere Wegenetze mit hoher Aufenthalts- und Bewegungsqualität beschränken sich in Düssel-
376 dorf nahezu ausschließlich auf repräsentative Punkte wie z. B. der Kö oder die Rheinuferpromenade. Die
377 Fußgänger_innen können zu Recht als vergessene Verkehrsteilnehmer_innen bezeichnet werden, weil
378 ihnen eine starke Lobby fehlt.

379
380 Während das straßenräumliche Handlungskonzept im Verkehrsentwicklungsplan nur darauf abzielt,
381 durch eine Kombination aus Entlastungen durch Straßenneubau und straßenräumlicher Umgestaltung
382 eine Reduzierung von Problempunkten für den Autoverkehr bis 2020 zu schaffen, muss der öffentliche
383 Raum für Fußgänger_innen wieder mehr Aufenthaltsqualität erhalten. Die Gestaltung des öffentlichen
384 Raums als prägendes Element lokaler Identität muss wieder essentieller Bestandteil einer zu-
385 kunftsbeständigen Mobilitätsplanung sowohl im Bestand als auch bei Neubauvorhaben werden.

386
387 Für die vielfältigen Ansprüche und Funktionen von öffentlichen Aufenthaltsbereichen müssen angemes-
388 sene gestalterische und funktionale Lösungen entwickelt werden. Die Barrierefreiheit muss als oberstes
389 Gestaltungsmerkmal berücksichtigt werden. Der Bürgersteig soll wieder Aufenthaltsraum, Naherho-
390 lungsbereich und Kontaktzone werden. Die Lebensqualität von Wohn- und Arbeitsstandorten wird in
391 Zukunft wesentlich mehr durch die Qualität der Aufenthaltsqualität der Fußgänger_innenbereiche be-
392 einflusst. Dabei ist darauf zu achten, dass abwechslungsreich gestaltete öffentliche Fußgän-
393 ger_innenbereiche nicht weiter durch den überbordenden motorisierten Individualverkehr und kom-
394 merzielle Nutzungen zweckentfremdet werden, wodurch die Bestrebungen für eine Steigerung der Auf-
395 enthaltsqualität des öffentlichen Raumes für Fußgänger_innen erneut konterkariert würden.

396
397

398 **Zu 4. ... und die Finanzierung ist zu sichern**

399

400 **Gute Konzepte schaffen finanzielle Freiräume**

401 Die Finanzierung des kommunalen ÖPNV stellt eine große Herausforderung für die öffentlichen Haushal-
402 te dar. Der ÖPNV ist durch Bundes- und Landesgesetze als öffentliche Daseinsaufgabe bestimmt. Die
403 Finanzierung des ÖPNV ist also eine zentrale öffentliche Aufgabe. Bundes- und Landeszuschüsse sind
404 maßgebliche Bestandteile der ÖPNV-Finanzierung (Infrastruktur und Fahrbetrieb). Die Finanzierung des
405 ÖPNV ist durch die Stadt als Aufgabenträger nur bedingt beeinflussbar und steuerbar. Die gegebenen
406 Steuerungsmöglichkeiten gilt es auszuschöpfen.

407

408 Im Sinne eines präventiven Politikansatzes erbringen bestimmte Finanzierungen nicht nur gesellschaft-
409 lich wünschenswerte Ergebnisse, sondern rechnen sich mittel- bis langfristig auch finanziell. So auch im
410 Bereich der kommunalen Mobilitätsentwicklung. Konkret: Gelingt es hinsichtlich des Modal Split, den
411 Bereich Fahrrad- und fußläufigen-Verkehr deutlich zu steigern, so ist dies auch mit Kostenersparnissen
412 verbunden. Sowohl der Flächenbedarf als auch das Investitionsvolumen sind im Vergleich zum MIV
413 deutlich geringer.

414

415 Das Gleiche gilt für den ÖPNV. Gelingt es hier, Busse und Bahnen deutlich zu beschleunigen, so sind
416 auch signifikante Kostenreduzierungen zu erwarten. Mit der gleichen Größe eines Wagenbestandes
417 könnten erheblich mehr Fahrgäste zu entsprechend verbesserten Kosten-/Nutzen-Relationen transpor-
418 tiert werden. Im Klartext: Investitionen können zu Kostenreduzierungen führen.

419

420 **Umsetzung des Nahverkehrsplanes finanziell absichern**

421 Da die Stadt Düsseldorf eine wachsende Stadt ist, müssen darüber hinaus mindestens entsprechend diesem
422 Wachstum auch die ÖPNV-Angebote ausgeweitet werden. Neubaugebiete sind grundsätzlich mit leis-
423 tungsfähigen ÖPNV-Angeboten zu versorgen. Die Stadt muss hierfür die nötigen komplementären Fi-
424 nanzmittel für die Ausweitung des ÖPNV-Angebotes bereitstellen. Die im Nahverkehrsplan 2010 - 2015
425 beschlossenen zusätzlichen Verkehrsangebote zur Erschließung von Neubaugebieten und zur Behebung

426 bestehender Bedienungsdefizite sind umgehend zu realisieren. Der Rat hat die hierfür erforderlichen
427 Mittel bereitzustellen.

428

429 **Keine Förderung nach Himmelsrichtungen, sondern nach Bedarf**

430 Die regionalen Verschiebungen zu Ungunsten NRWs im Rahmen der nationalen Verkehrspolitik sind
431 nicht länger hinnehmbar. Schon seit Jahren scheint sich die Verteilung der öffentlichen Gelder mehr an
432 Himmelsrichtungen als am tatsächlichen Bedarf zu orientieren. Die Finanzierung des Schienenpersonen-
433 nahverkehrs durch Regionalisierungsmittel des Bundes weist ein deutliches Ost-West-Gefälle auf. Inves-
434 titionen in die Verkehrsinfrastruktur unterliegen einem erkennbaren Nord-Süd-Gefälle, was nicht zuletzt
435 die Realisierung von Stuttgart 21 mit Milliarden aus Steuergeldern einmal mehr deutlich macht.

436

437 Bei der Verteilung der Bundesfördermittel auf Grundlage des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes
438 (GVFG) und des Regionalisierungsgesetzes (RegG) an die Länder muss NRW künftig ein größerer Zu-
439 schussanteil zugewiesen werden. Bezogen auf die Bevölkerungszahl, die Mobilitätskennziffern und die
440 Verkehrsdichte wird NRW bei der Mittelvergabe benachteiligt. Innerhalb des Landes NRW müssen dem
441 VRR künftig größere Fördermittelanteile zur Verfügung gestellt werden, um in Wachstumskernen wie
442 Düsseldorf das steigende Verkehrsaufkommen im ÖPNV bewältigen zu können.

443

444 **Finanzspielräume der Kommunen stärken**

445 Auch der Mobilitätsbereich muss sich an stringenten sachlichen und fachlichen Finanzierungskriterien
446 messen lassen. Mit Blick auf den zu finanzierenden Eigenanteil, der beispielsweise bei der Rheinbahn
447 aktuell 81% beträgt, lässt sich aber auch darlegen, dass hier Grenzen gesetzt sind. Weitere Restrukturie-
448 rungsmaßnahmen mit entsprechenden Personalreduzierungen gefährden die Weiterentwicklung des
449 ÖPNV insgesamt.

450

451 Die Städte und Verkehrsunternehmen müssen in die finanzielle Lage versetzt werden, ein-
452 kommenschwachen Bürger_innen die Teilhabe am öffentlichen Leben durch ermäßigte ÖPNV-Tickets
453 zu ermöglichen. Das 2011 als Pilotprojekt des VVR eingeführte Sozialticket ist dauerhaft zu erhalten.
454 Anzustreben ist eine größere Verbreitung und Akzeptanz des Sozialtickets. Möglichkeiten zur Senkung
455 des derzeitigen Bezugspreises von 29,90 Euro sind zu prüfen.

456

457