

Beschlussvorlage

Betrifft:

Zielkonzept Verkehrsentwicklungsplan

Beschlussdarstellung:

Der Ausschuss nimmt das Zielkonzept zum Verkehrsentwicklungsplan Düsseldorf zur Kenntnis. Der Ordnungs- und Verkehrsausschuss beauftragt die Verwaltung, die Anregungen der Bezirksvertretungen einzuholen sowie die Bürger mit einer Broschüre und einer Ausstellung über das Zielkonzept zu informieren. Vor der Beschlussfassung im Rat sind der Ausschuss für Planung und Stadtentwicklung sowie der Ausschuss für Umweltschutz anzuhören.

Sachdarstellung:

Der Rat hat mit seinem Beschluss vom 27.09.2001 den Weg zur Erarbeitung des Verkehrsentwicklungsplans Düsseldorf sowohl in fachlicher wie auch prozessualer Hinsicht vorgegeben. Auf dieser Grundlage ist nunmehr ein mit Blick auf die vielfältigen Ansprüche ausgewogener Entwurf des Zielkonzeptes für den Verkehrsentwicklungsplan erarbeitet worden. Mit diesem Konzept können deutliche Verbesserungen der

- Funktionsfähigkeit,
- Stadt- und Sozialverträglichkeit,
- Umweltverträglichkeit und
- Sicherheit

des Verkehrssystems erreicht werden. Wesentliche Zielrichtung bei der Erarbeitung des Konzeptes war es, unter Berücksichtigung der langfristigen städtebaulichen und demografischen Entwicklungen sowie des 15 bis 20 jährigen Horizonts eines Verkehrsentwicklungsplanes ein realistisches, dem kommunalen Handlungsspielraum entsprechendes Planungswerk vorzulegen.

Auf Grundlage einer vom Amt für Verkehrsmanagement und dem Gutachter BSV aus Aachen durchgeführten umfangreichen Analyse und Abbildung der zukünftig zu erwartenden Situation (Basisszenario 2015) wurde mit Hilfe der Szenarientechnik das Zielkonzept erarbeitet. Diese Facharbeit wurde verwaltungsintern von sechs Arbeitskreissitzungen begleitet. Die einzelnen Planungsschritte wurden unter externer Moderation (Professor Dr. Beckmann, Aachen) mit den wichtigen Trägern öffentlicher Belange im Rahmen von fünf Sitzungen eines Diskussionsforums erörtert. Ein mit Vertretern aller Ratsfraktionen besetzter Lenkungskreis war zur Steuerung des Prozesses installiert. Der Ordnungs- und Verkehrsausschuss wurde anhand zweier Informationsvorlagen über den jeweiligen aktuellen Sachstand unterrichtet. Die öffentliche Beteiligung fand bisher durch eine Fachausstellung im Sommer 2003 und über zwei Broschüren statt.

Die Untersuchungen haben gezeigt, dass Düsseldorf große Stärken in den Verkehrssystemen besitzt, in Teilbereichen aber noch Verbesserungs- bzw. Optimierungspotentiale bestehen. Die Konzepte

- zum gezielten Abbau der funktionalen Defizite (unterdurchschnittliche Erreichbarkeitsqualität einzelner Standorte) im MIV und ÖV,
- zur Aktivierung des ÖV-Pendlerpotenzials,
- zur Stärkung der Nahmobilität insbesondere in den Stadtteilzentren sowie

- zur Förderung des Radverkehrs im Netz und Klima

waren die Schwerpunkte bei der Erarbeitung des Zielkonzeptes. Ein wichtiges Ergebnis der Facharbeit ist die Erkenntnis, dass das Verkehrsmittelwahlverhalten in Düsseldorf insgesamt u.a. aufgrund des hohen Anteils regionaler Verflechtungen sehr stabil ist, also nur in sehr begrenztem Rahmen von kommunalem Handeln beeinflusst werden kann. Eine weitere Erkenntnis ist, dass nur mit einem Maßnahmenmix von einzelnen größeren und vielen kleineren Maßnahmen die relevanten Probleme bis 2015 bzw. 2020 zu verringern sein werden.

Das vorliegende Zielkonzept bildet den Rahmen für das planerische Handeln im Verkehrsbereich für die nächsten 15 Jahre. Es enthält sowohl "harte Maßnahmen" (Infrastrukturmaßnahmen) als auch "weiche Maßnahmen" (organisatorische bzw. Management-Maßnahmen). Durch die zeitliche Begrenzung auf das Jahr 2020 sind bei weitem nicht alle schon diskutierten Maßnahmen, insbesondere Infrastrukturmaßnahmen im Zielkonzept enthalten, da sie bezüglich des Zeitrahmens und der finanziellen Möglichkeiten in ihrer Summe ein eher unrealistisches Planwerk ergeben hätten.

Das Zielkonzept legt die Funktionen des städtischen Straßenverkehrsnetzes unter Berücksichtigung zusätzlich vorgesehener Infrastrukturmaßnahmen fest (siehe Anlage S.10 bis S.14). So werden im Zielkonzept u.a. die Umsetzung von Teilabschnitten der L404n oder die Verwirklichung des Vollanschlusses Heerdter Lohweg an die B 7 angestrebt. Dadurch können z.B. die Glashüttenstraße und Morperstraße ihre Funktion als Hauptverkehrsstraße verlieren. Dieses Hauptverkehrsstraßennetz wird auch Bestandteil im neuen Flächennutzungsplan sein.

Neben der Wehrhahnlinie ist u.a. auch die Ratinger Weststrecke als große ÖPNV-Infrastrukturmaßnahme in das Zielkonzept aufgenommen worden. Zur Verbesserung der Erreichbarkeit Düsseldorfs aus der Region wird für sechs Korridore ohne direkte Schienenanbindung, aber mit erfolgsversprechendem Fahrgastpotenzial, die Einrichtung von Schnellbuslinien angestrebt (Anlage S. 15 bis 19).

Ohne die Ansprüche der anderen Verkehrsmittel zu beschränken, sieht das Konzept ein umfangreiches Ausbauprogramm für den Radverkehr (Anlage S.20/21) vor, das über den Rahmen des beschlossenen Radwegebezirksnetzes hinausgeht und qualitative Ansprüche an die Führung der Routen im Nebenstraßennetz formuliert.

Im Wirtschaftsverkehr zeigt das Zielkonzept den kommunalen Handlungsspielraum auf (Anlage S.22 bis S.24). So sollen die Möglichkeiten zur Steuerung des Wirtschaftsverkehrs ausgeschöpft werden (Lenkung des Lkw-Verkehrs, Sicherung von Schieneninfrastruktur). Dabei ist auch die vorgesehene neue Infrastruktur wie die OU Reisholz und die Fertigstellung der B8n hilfreich, eine stadtverträgliche Abwicklung des Lkw-Quell- und Zielverkehrs zu ermöglichen.

Mit einem modifizierten und vereinheitlichten Parkraummanagement zugunsten von Kunden und Bewohnern soll der Parkdruck gezielt gemindert werden. Im Zielkonzept sind entsprechende potenzielle Quartiere für eine zusätzliche Parkraumbewirtschaftung dargestellt (Anlage S.25 bis S.27). Dies beinhaltet u.a. die partielle Ausweitung der Bewohnerparkgebiete bis zum Inneren Ring. Der Bau von Quartiersgaragen hat hierbei eine ergänzende Funktion.

Das Konzept erhöht die straßenräumliche Qualität für Fußgänger anhand von Verdichtungen von Querungsmöglichkeiten bzw. komplexen Umgestaltungen von Straßen (Anlage S.28 bis S.30). Zu letzterem stehen die Straßenraumpotenziale im Zuge des Baus der Wehrhahn-Linie sowie der Stadtteilzentren in Flingern-Nord, Gerresheim, Reisholz und Unterrath im Vordergrund.

Zur betrieblichen Verbesserung und damit auch Attraktivierung des städtischen ÖPNV sollen gezielt die größeren Störungsstellen im Straßenraum beseitigt werden (Anlage S. 32 bis 33). Dies soll in erster Linie mittels veränderter Signaltechnik bzw. der Verbesserung von

Haltestellenanlagen erfolgen.

Die bisherigen Handlungsansätze des Verkehrssystemmanagements ViD werden übernommen (Anlage S.32/33) und um das Themenfeld Mobilitätsmanagement erweitert (Anlage S.34 bis S.36). Dabei sollen bereits vorhandene und gut ausgebaute Verkehrsangebote verstärkt ins Bewusstsein gerufen werden. Für neue Qualitäten durch attraktive Verkehrsangebote soll verstärkt geworben werden. Als vielversprechende Zielgruppen sind vor allem Pendler und neu nach bzw. in Düsseldorf umziehende Personen identifiziert worden.

Alle diese Beiträge dienen auch der Erhöhung der Sicherheit und Umweltverträglichkeit (hier: Lärm und Luft) eines zukünftigen Verkehrssystems in der Landeshauptstadt (Anlage S.37 bis S.40). Zur Erhöhung der Umweltverträglichkeit ist z.B. das Maßnahmenprogramm zur Lärmsanierung im Zielkonzept enthalten. Darüber hinaus eignen sich der konsequente Abbau von Unfallhäufungspunkten wie auch die zielgruppenspezifische Aufklärung als weitere Handlungsschwerpunkte zur Erhöhung der Verkehrssicherheit .

Die im Zielkonzept dargestellten Infrastrukturmaßnahmen umfassen ein notwendiges Finanzvolumen von rund 1,2 Milliarden Euro (Anlage S. 43). Diese Summe entspricht in etwa dem in den letzten 15 Jahren für Infrastrukturmaßnahmen aufgewendeten Finanzmitteln und bildet damit einen realistischen Rahmen.

Wenn die Maßnahmen des Zielkonzeptes in den Verkehrsentwicklungsplan übernommen werden, wäre dies dann für die nächsten 15 Jahre der maßgebliche Rahmen für die Planungen und entsprechende Haushaltsmittelbindungen im Verkehrsbereich der Stadt Düsseldorf. Darüber hinaus bilden diese Maßnahmen die Basis für die verkehrlichen Fachbeiträge zur Bauleitplanung sowie die anstehenden Luftreinhalte- und Lärminderungspläne.

Beratungsfolge:

Gremium	Sitzungsdatum	Ergebnis
Ordnungs- und Verkehrsausschuss	23.11.2005	-/- ²
Ausschuss für Planung und Stadtentwicklung	30.11.2005	-/- ²
Ausschuss für Umweltschutz	-/- ¹	-/- ²

1) Die Sitzung wurde zum Zeitpunkt der Drucklegung dieser Vorlage noch nicht geplant.
 2) Das Beratungsergebnis wurde zum Zeitpunkt der Drucklegung dieser Vorlage noch nicht erfasst.

Anlagen:

Nr.	Ort	Anlage
1	beigefügt	Zielkonzept

Alternative:

Keine

Amt:

Amt für Verkehrsmanagement

Dezernentin / Dezernent:

Beigeordneter Leonhardt