



Düsseldorfer Verkehrsforum 2017

11. Oktober 2017, Congress Center Düsseldorf

Dokumentation der Projektgruppe 1:

Verkehrsentwicklung – Aufgaben und Ziele für den Verkehrsentwicklungsplan im Sinne eines „Mobilitätskonzeptes 2030+“

In der Projektgruppe diskutierten etwa 60 Teilnehmer/innen zu der übergeordneten Fragestellung, wie das Düsseldorfer Verkehrs- und Mobilitätssystem zukünftig ausgestaltet werden sollte. Ausgangslage ist der Verkehrsentwicklungsplan (VEP), der den Zeitraum bis 2020 umfasst und entsprechend weiter zu entwickeln ist. Im VEP wurden die Netzkonzepte für den Motorisierten Individualverkehr, den Nahverkehr und den Rad- sowie Fußverkehr noch weitgehend separat voneinander betrachtet. Im Rahmen des Integrierten Mobilitätskonzeptes (IMK) 2030+ sollen die Mobilitätsformen nun vernetzt betrachtet werden. Im Mittelpunkt steht somit nicht mehr der physische Verkehr sondern die Befriedigung der Mobilitätsbedürfnisse von Mensch und Gütern.

Ausgangslage und Herausforderung für das IMK ist laut Markus Schneider (Stabstelle Strategische Planung im Amt für Verkehrsmanagement der Landeshauptstadt Düsseldorf) die Bewältigung der vielfältigen Mobilitätsansprüche der Bürgerinnen und Bürgern bei einer gleichzeitig sehr dynamischen Bevölkerungsentwicklung und dem damit verbundenen weiter wachsenden Flächendruck. Treiber für die Förderung von umweltfreundlichen und emissionsarmen Verkehrsangeboten seien die allgemeinen Ziele zur Reduktion von CO₂-, Schadstoff- und Lärmemissionen. Einen großen Beitrag könne dazu die Digitalisierung zur Vernetzung von Verkehrsträgern und Menschen/Gütern liefern. Allerdings sei bei allen Innovationen die demographische Entwicklung zu berücksichtigen, wonach die spezifischen Mobilitätsbedürfnisse einer älter werdenden Gesellschaft zu berücksichtigen seien.

Die Teilnehmer/innen notierten ihre Hinweise für das IMK auf Karten und sammelten diese an Moderationswänden. Zur Strukturierung schlug die Moderation die Zielkriterien (i) Zugänglichkeit, (ii) Flexibilität, (iii) Bezahlbarkeit und (iv) Nachhaltigkeit vor. Von den Teilnehmer/innen wurde (v) Lebensqualität/Lärmreduzierung als weiteres Zielkriterium ergänzt.

(i) Zugänglichkeit

Als eine zentrale Herausforderung wurde der Erhalt der Mobilität für alle Verkehrsteilnehmer/innen identifiziert. Im Vordergrund standen, vor dem Hintergrund des demographischen Wandels, insbesondere die Barrierefreiheit des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) und dessen Nutzbarkeit auch für Menschen, die sich außerhalb der Reichweite digitaler Technologien befinden. Des Weiteren wurden Kapazitäten und Taktung des ÖPNV, die Erreichbarkeit der Innenstadt für den Wirtschaftsverkehr, die hohe Verkehrsdichte sowie die zu dominante Rolle des motorisierten Individualverkehrs als Herausforderungen wahrgenommen.



Das IMK biete die Möglichkeit, die Erfahrbarkeit verschiedener Fortbewegungsmöglichkeiten und die größere Sicherheit der Verkehrsteilnehmer/innen sicherzustellen. Hier wurde insbesondere auf die Chancen hingewiesen, die sich durch mehr Wege und bessere Abstellmöglichkeiten für den Radverkehr ergeben würden.

Als Ideen wurden eine Fahrradautobahn und mehr Möglichkeiten zur Fahrradmitnahme im ÖPNV genannt. Eine City-Maut, deren Erlös dem ÖPNV zugutekommt, könne bei der Dominanz des motorisierten Individualverkehrs Abhilfe schaffen. Geschwindigkeitsbegrenzungen auf Düsseldorfer Autobahnen könnten zudem den Verkehrsfluss verbessern; kostenlose P+R-Angebote, mehr (günstige oder kostenlose) Parkplätze an Bahnstationen und Direktbusse zu den großen Arbeitgebern würden zu mehr Effizienz im Pendlerverkehr beitragen.

(ii) Flexibilität

Die Förderung der Multimodalität, also der Kombination verschiedener Mobilitätsformen, war für die Teilnehmer/innen eine wichtige Herausforderung bezüglich der Flexibilität. Hierbei wurden mangelnde Möglichkeiten etwa der Fahrradmitnahme im ÖPNV genauso thematisiert wie die Vielzahl an Tarifschnittstellen. Hier gebe es die Chance zu einer Vereinheitlichung der Tarife oder der Möglichkeit, mit einem Tarif alle Mobilitätsformen zu nutzen. Das IMK könne außerdem die Kombination des ÖPNV mit Car- oder Bike-Sharing-Angeboten fördern. In diesem Zusammenhang kam die Frage auf, weshalb ein entsprechendes Pilotprojekt der Rheinbahn wieder eingestellt wurde. Weitere Herausforderungen seien, den Verkehrsfluss und die Vernetzung des ÖPNV zu verbessern sowie die Geschwindigkeit aller Mobilitätsangebote zu erhöhen. Hier entstehe die Chance, eine geringere Umweltbelastung zu erreichen.

Für eine flexible Mobilität schlugen die Teilnehmer/innen die Beseitigung von Barrieren und die Erweiterung des Verkehrsraumes vor, etwa durch Hoch- oder (Seilbahnen) oder eine Fahrradautobahn. Neben der Vereinheitlichung der Tarife für den ÖPNV wurde außerdem die Möglichkeit der Abminderung der Verkehrsspitzen (z.B. per Home-Office) ins Spiel gebracht. Daneben seien stärkere Regulierungen wie etwa das Vorgehen gegen Parken in zweiter Reihe oder Geschwindigkeitsbegrenzungen auf Autobahnen von Vorteil für den Verkehrsfluss.

(iii) Bezahlbarkeit

(Auch hinsichtlich des Ziels der Bezahlbarkeit bestehe eine Herausforderung im uneinheitlichen Tarifsystem des ÖPNV. Zudem gehe es darum, tragfähige Geschäftsmodelle für Leih- und Sharing-Angebote zu finden. Ein wichtiges Problem sei die Frage nach der Verteilung der Kosten im neuen IMK. Schließlich sei auch die Bewertung der ÖPNV-Maßnahmen bezüglich ihrer Wirksamkeit von Bedeutung. Das IMK biete die Möglichkeit auf einheitlichere und flexiblere Preissysteme und eine größere Nutzung des ÖPNV. Zudem wurde die Idee eines werbefreien öffentlichen Nahverkehrs benannt.)

Konkrete Handlungsanweisungen bezüglich der Bezahlbarkeit setzen am ÖPNV an und beziehen sowohl Push- als auch Pull-Faktoren mit ein. So wurde auf der einen Seite die Möglichkeit der kostenfreien Nutzung des ÖPNV ebenso diskutiert wie einfachere Tarife, etwa auch eine "Mobilitätsflatrate". Auf der anderen Seite wurde auch in Erwägung gezogen, die Nutzung weniger nachhaltigerer Mobilitätskonzepte durch entsprechende Kostenerhöhungen oder die Einführung einer Art „Semesterbeitrag“ für den ÖPNV (den Jede/r grundsätzlich und unabhängig von der Nutzung zu zahlen hat) unattraktiver zu machen.



(iv) Nachhaltigkeit

Bezüglich der nachhaltigen Gestaltung von Mobilität wurde in der Belastung durch Lärm und Schadstoffe eine Herausforderung gesehen. So sollte es beim IMK durchaus auch um verbindliche Grenzwerte und ambitionierte Ziele gehen. Auch Fahrverbote könnten in Betracht gezogen und das Fahrrad priorisiert werden, wobei sich das Problem der Steuerung der Pendlerströme ergebe. Weiterhin sei eine intelligente, verträgliche und nachhaltige Stadtplanung von Bedeutung.

Das IMK biete so die Möglichkeit, die Lebens- und Aufenthaltsqualität der Stadt deutlich zu erhöhen. Eine E-Mobilität, die sich aus erneuerbaren Energien versorgt, würde zudem die Nachhaltigkeit im Energiebereich steigern.

Neben Zulassungsstopps und strengeren Tempolimits in Innenstädten wurde als nächster Schritt die Verringerung des innerstädtischen Parkraums vorgeschlagen. Stattdessen könne dieser an den Stadträndern geschaffen und die P+R-Möglichkeiten ausgebaut werden. Auch könnten durch Fahrgemeinschaftsspuren Lärm und Schadstoffausstoß gesenkt werden. Schließlich sei der Ausbau der Busflotte und der elektrischen Ladestationen für ein nachhaltiges Verkehrskonzept wichtig.

(v) Lebensqualität/Lärm

Ein besonders breit diskutiertes Themenfeld ergab sich rund um den Begriff der Lebensqualität. Eine erste Herausforderung war, ein gemeinsames Verständnis dieses Begriffs zu erreichen. Lebensqualität wurde einerseits von gesundheitlichen Faktoren abhängig gemacht, wobei insbesondere der Lärmbelastung viel Bedeutung zugemessen wurde. Andererseits wurde auf die vielen verschiedenen Facetten hingewiesen, die Lebensqualität ausmachen. Daher dürften nicht verschiedene Ausprägungen von Lebensqualität gegeneinander abgewogen werden, sondern es sollte eine allgemeine Lebensqualität im Fokus stehen, zu der auch ein zuverlässiges Mobilitätskonzept beiträgt. Insgesamt gehe es um die Vereinbarkeit von Lebensqualität und Mobilität.

Insofern hängen hier Lebens- und Aufenthaltsqualität, Lärmschutz und Zuverlässigkeit der Mobilität eng zusammen. Herausforderungen hierbei seien verantwortungsvolle Wohnungs- und Stadtplanung mit längeren Planungs- und Prognoseschritten, die für kurze Wege und Wartezeiten im Verkehr sorgt. Unter dem Punkt der Stadtverträglichkeit wurde die Notwendigkeit der Einheit von Mobilitäts- und Stadtplanung betont, die auch Kinder miteinbezieht. Auch die Region müsse in das Konzept eingebunden werden, etwa durch bessere Anbindung des ÖPNV an die Randbezirke. Bezüglich des Lärmschutzes wurde über gesetzlichen Schutz bei Mietwohnungen, den Ausbau von Schutzvorrichtungen, Nachtruheregelungen, Tempolimits und Lärmgrenzwerte beim Bahnverkehr diskutiert. Generell müsse Verkehr quantitativ verringert, gebündelt und auf nachhaltige Maßnahmen verlagert werden. Und schließlich gehe es auch um Konfliktvermeidung und die Förderung gegenseitigen Respekts.

(vi) Übergreifende Anmerkungen

Weiter wurde diskutiert, die Priorisierung bestimmter Verkehrsarten zu prüfen: Sollte beispielsweise der Wirtschaftsverkehr vor dem Pendlerverkehr priorisiert werden, um den Wirtschaftsstandort nicht zu gefährden? Auch Regulierungen wie Fahrverbote, City-Mauten oder Grenzwerte bei Lärm und Schadstoffen sollten geprüft werden. Sie könnten ein wirksames Mittel sein, um den Wandel zu fördern und Verkehr nachhaltiger zu gestalten. Für die Planung wurde angemerkt, es müsste ehrlicher und realistischer kommuniziert



und geplant werden, wenn es um nachhaltige Verkehrsprojekte geht, etwa in Bezug auf Zeiträume. Weiter solle die Oberfläche intelligent und effizient genutzt werden, um so große und aufwendige unterirdische Bauprojekte zu vermeiden.

Abschließend wurden drei zentrale Botschaften aus der Projektgruppe für die weitere Entwicklung des IMK 2030+ festgehalten.

- Ein gelungenes IMK sollte verschiedene Konzepte zu Lebensqualität, Lärm, Stadt- und Regionalentwicklung miteinander verknüpfen. So sollten Mobilitäts- und Stadtplanung gemeinsam erfolgen, um Mobilität stadtverträglich und den öffentlichen Raum attraktiv zu gestalten.
- Das IMK müsse dazu beitragen, Verkehr zu verringern, den nötigen Verkehr auf nachhaltige Mobilitätsträger zu verlagern und diese qualitativ zu verbessern. Hier stand insbesondere die Stärkung des ÖPNV und des Fahrradverkehrs im Mittelpunkt. Dazu kam der Wunsch zum Ausdruck, den individuellen, mit Verbrennungsmotoren angetriebenen PKW-Verkehr unattraktiver zu machen.
- Die Zugänglichkeit von Mobilität ist wichtig. Hierfür müssen bei der Entwicklung des IMK verschiedene Nutzergruppen gleichrangig mitgedacht werden. Allerdings wurde diskutiert, inwiefern diese Gleichheit auch den privaten PKW mit einbeziehen sollte. Es gehe auch darum, Konflikte zwischen unterschiedlichen Formen der Mobilität zu vermeiden. Hier sei im Sinne der Mobilitätssozialisation auch Aufklärungsarbeit nötig.

Moderation der Projektgruppe: Christian Klasen, IFOK GmbH



Themenschwerpunkte der Projektgruppe 1

