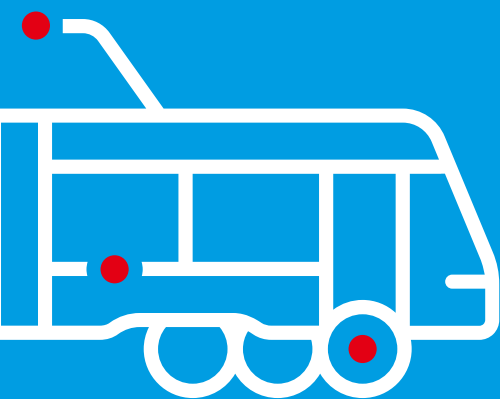
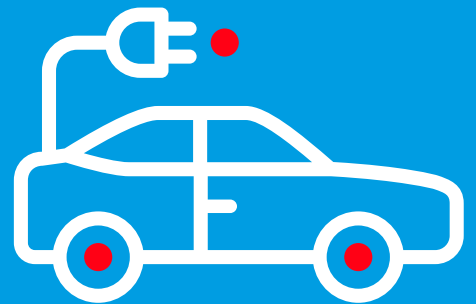
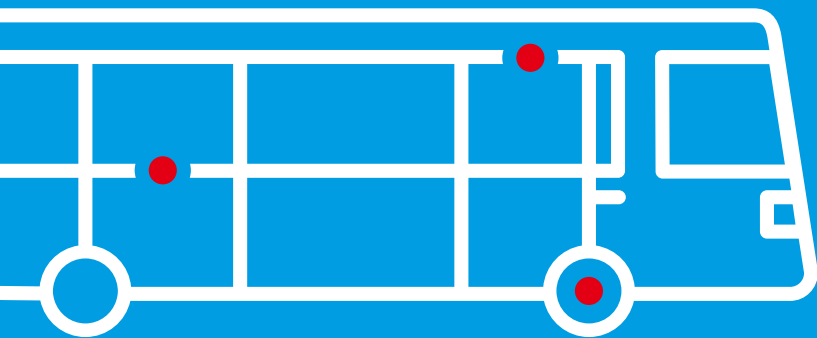


Mobilitätsplan D.

Düsseldorf
Nähe trifft Freiheit



Wege
für alle.

Mobilitätsplan D

Die Aufstellung des Mobilitätsplan D – ein partizipativer und integrativer Prozess

Verkehrsentwicklung und Mobilität sind Themenfelder, die zum Teil von stark polarisierten gesellschaftlichen Positionen geprägt sind. Die Notwendigkeit einer breiten Beteiligung aller gesellschaftlich relevanten Gruppen mit dem Ziel, gemeinsame mögliche Konsenskorridore für den Verkehr der Zukunft abzustecken, ist unstrittig. Kooperative Planungsprozesse haben sich in der gesamtstädtischen Mobilitätsplanung bewährt.

Wesentliches Element des Mobilitätsplan D ist die frühzeitige und intensive Beteiligung der Stadtgesellschaft während des gesamten Erarbeitungsprozesses. Dies soll unter anderem dazu beitragen, die unterschiedlichen Mobilitätsansprüche und -bedürfnisse zu berücksichtigen sowie die zum Teil divergierenden Interessen auszugleichen. Hierzu wurde ein zielgruppenspezifisches Beteiligungskonzept erarbeitet und eingesetzt, um möglichst viele Gruppierungen der Stadtgesellschaft sowie die Bürgerschaft insgesamt erreichen und vielfältige Anregungen aufzunehmen zu können.

Schon in der Vorbereitungsphase wurde ein erster öffentlicher Dialog angestoßen. Die 1. Stufe des Mobilitätsplan D wurde durch eine weitere intensive Dialogphase mit der Stadtgesellschaft begleitet. Dabei gehörten regelmäßig tagende Sitzungen der Fachgruppe Mobilität sowie des politischen Steuerungskreises ebenso zum Prozess wie öffentliche Dialogveranstaltungen mit der Bürgerschaft und die thematisch korrespondierenden Online-Beteiligungsmöglichkeiten. Im Internet und über Newsletter wurde über den Planungsprozess laufend informiert.

Über Akteursgespräche wurden darüber hinaus einzelne relevante Gruppierungen oder Institutionen angesprochen und konnten so für den Prozess gewonnen werden. Weiterhin wurden die Vertretungen der Bezirkspolitik regelmäßig über Zwischenstände informiert. Der Mobilitätsplan D wurde zudem mit dem Bearbeitungsteam des parallel in Erarbeitung befindlichen Raumwerk D, dem neuen Stadtentwicklungskonzept, abgestimmt und durch gemeinsame Veranstaltungen integrativ zusammengeführt. Das Zielkonzept zum Mobilitätsplan D wurde schließlich im August 2019 der Politik zur Beschlussberatung übergeben und im November 2019 beschlossen.

Den vom Amt für Verkehrsmanagement federführend gestalteten Prozess begleitete die Planersocietät aus Dortmund als Fachbüro sowie als Moderationsbüro das Büro TOLLERORT aus Hamburg. Mone Böcker von TOLLERORT moderierte die Fachgruppe Mobilität, die öffentlichen Dialogveranstaltungen und übernahm die Information der Bezirkspolitik.

In diesem Bericht sind die Inhalte der unterschiedlichen Beteiligungsformate kompakt zusammengefasst. Zu den großen Öffentlichkeitsveranstaltungen und den beiden Online-Formaten sind darüber hinaus ausführliche Dokumentationen erstellt worden, die der Stadt Düsseldorf im Einzelnen vorliegen und die über das Internet auch der Öffentlichkeit zur Verfügung stehen. Die Inhalte der Sitzungen der Fachgruppe Mobilität, des politischen Steuerungskreises sowie der Akteursgespräche sind protokolliert und stehen der Stadt Düsseldorf ebenfalls zur Verfügung.

Inhaltsverzeichnis

Prozessaufbau	5
Die Fachgruppe Mobilität	7
Politischer Steuerungskreis	11
Öffentlicher Dialog	12
Weitere Beteiligungsbausteine	22
Fazit	25
Abkürzungsverzeichnis	26
Abbildungsverzeichnis	26
Fotonachweis	26

Prozessaufbau

Bereits im Vorfeld der Erarbeitung des Mobilitätsplan D wurde im Oktober 2017 das 1. Düsseldorfer Verkehrsforum durchgeführt. Im Congress Center Düsseldorf diskutierten die Bürgerschaft und Interessierte über die Aufgaben und Ziele der zukünftigen Mobilitäts- und Verkehrsentwicklung in Düsseldorf. Zusätzlich wurden zentrale Ideen und Verkehrsprojekte besprochen, so zum Beispiel die Fahrradstadt Düsseldorf, die neue Rheinquerung der Stadtbahnlinie U81 oder das Thema Seilbahn. Teils aus dieser Veranstaltung entstanden die Aufgabenbeschreibung und Inhalte für den Mobilitätsplan D, dessen Ausschreibung letztlich im Jahr 2018 folgte.

Der Prozess des Mobilitätsplan D ist zweistufig angelegt. In der ersten Stufe erfolgte ab Sommer 2018 die Erarbeitung eines Leitbilds sowie konkreter Ziele und Handlungsfelder, die den Rahmen und die Entwicklungsrichtung der Düsseldorfer Verkehrs- und Mobilitätsplanung der kommenden Jahre vorgeben. In einer zweiten Stufe wird ab 2020 die Entwicklung von Maßnahmen zu den einzelnen Handlungsfeldern vorangetrieben, die dann sukzessive realisiert werden.

Mit Beginn der 1. Stufe wurde der Erarbeitungsprozess kontinuierlich durch eine eigens eingerichtete „Fachgruppe Mobilität“ begleitet, die einen akteurs- und fachübergreifenden Austausch ermöglichte und ein zentrales Element der Erarbeitung des Zielkonzepts darstellte. Im Sinne einer projektbegleitenden Expertengruppe sind in ihr verschiedene Fachämter der Stadtverwaltung sowie relevante Verbände und Interessengruppen der Stadtgesellschaft vertreten. Sie begleiteten in regelmäßigen Sitzungen alle Bausteine des Prozesses. Durch einen Ausgleich der Interessen sollten die jeweiligen Mobilitätsbedürfnisse der unterschiedlichen Gruppen in den Prozess frühzeitig einfließen. Zugleich wurde durch die Berücksichtigung der lokalen Akteure sichergestellt, dass der vor Ort vorhandene Sachverstand in die Planung einfließen konnte.

Gleichzeitig wurden die verkehrspolitischen Vertreterinnen und Vertreter im politischen Steuerungskreis informiert. In insgesamt fünf Sitzungen wurden die in der Fachgruppe Mobilität erarbeiteten Zwischenergebnisse reflektiert und weiterentwickelt. Zusätzlich wurde der Bezirkspolitik die Gelegenheit zur Stellungnahme und Platzierung der stadtbezirksrelevanten Themen gegeben.

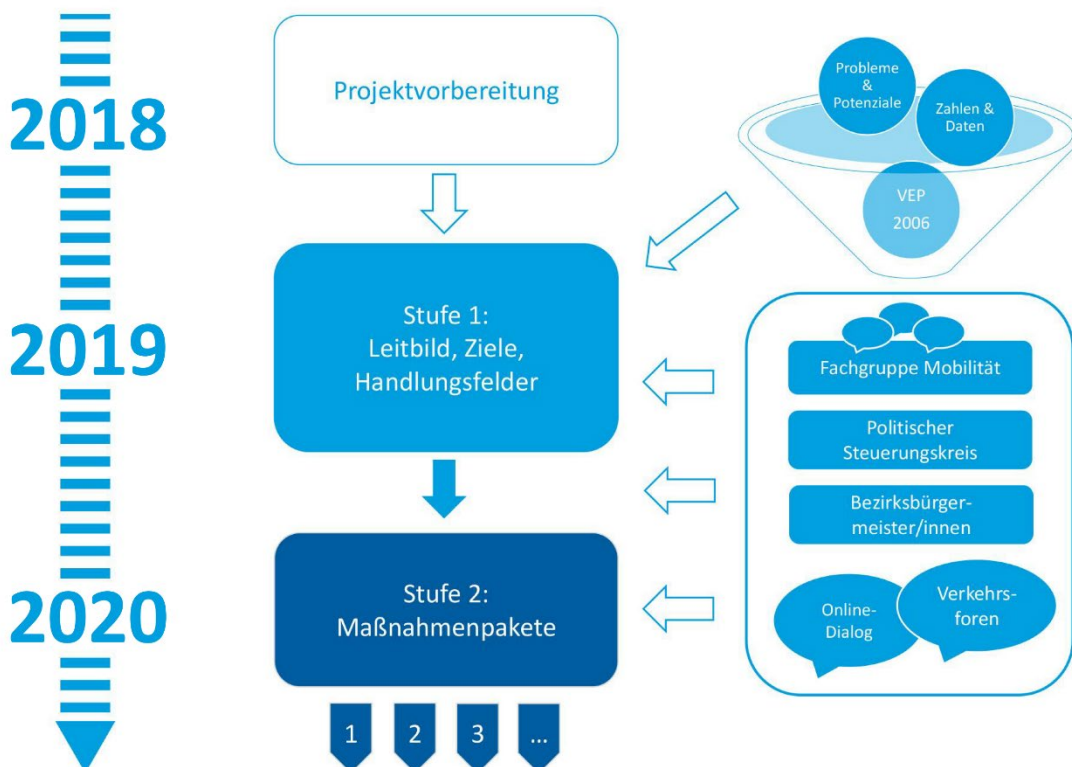


Abbildung 1: Entwicklungsprozess des Mobilitätsplan D

Mit insgesamt drei großen Öffentlichkeitsveranstaltungen sowie zwei thematisch korrespondierenden Online-Dialogen wurden die Bürgerinnen und Bürger immer wieder an der Erstellung des Zielkonzepts beteiligt. Unter zahlreicher Teilnahme wurden aus diesen Formaten viele Anregungen und Hinweise mitgenommen, die wesentlich zur inhaltlichen Ausrichtung des Zielkonzepts beitrugen.

Insgesamt fanden mehr als 17 Sitzungen beziehungsweise Veranstaltungen statt. Der Schwerpunkt der Veranstaltungen lag zwischen Mitte 2018 sowie Mitte 2019 (siehe Abbildung 2).

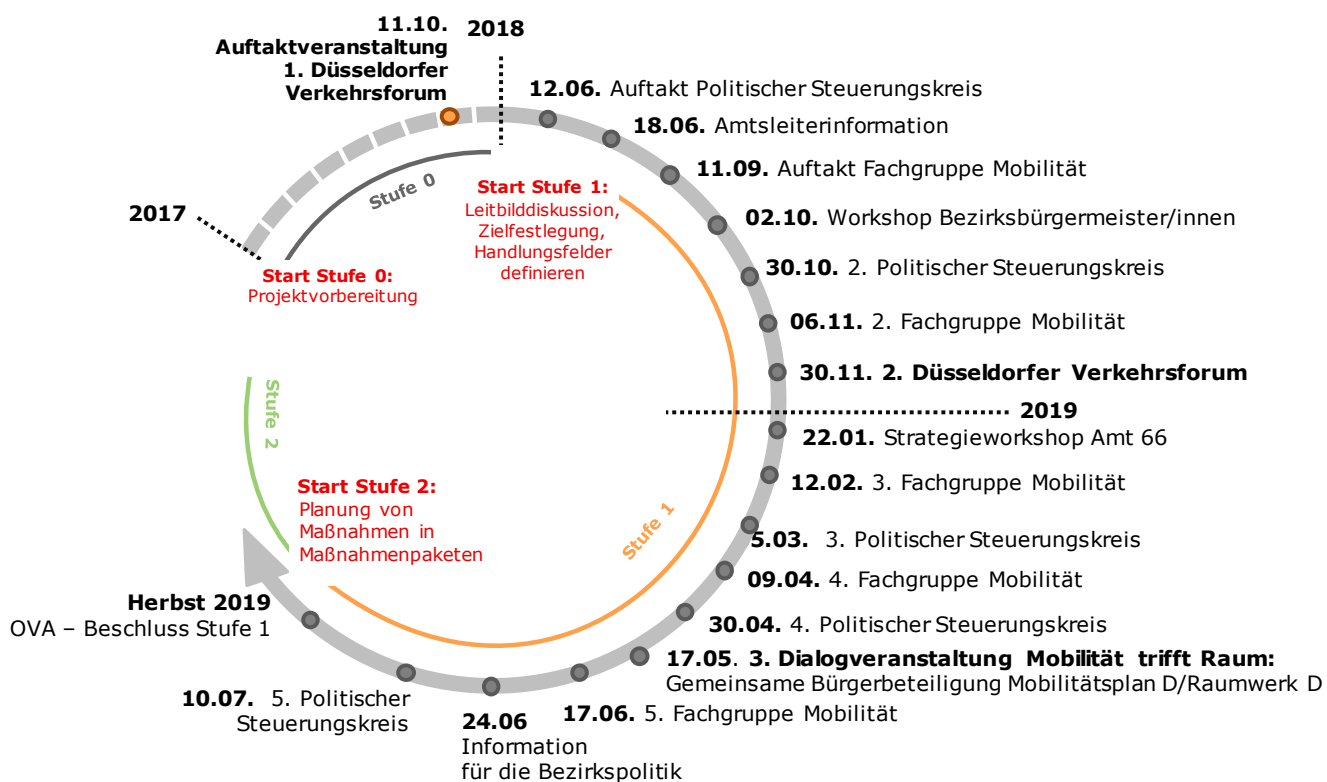


Abbildung 2: Zeitlicher Ablauf des Prozesses für die Stufe 1 des Mobilitätsplan D

Die Fachgruppe Mobilität

Eines der zentralen Gremien, das an der Erarbeitung des Mobilitätsplan D mitwirkte, war die Fachgruppe Mobilität. Diese wurde eigens für den Prozess konstituiert und konnte mit stadtinternen sowie externen Expertinnen und Experten unterschiedlicher inhaltlicher Fachrichtungen besetzt werden. Die Fachgruppe unterstützte während des gesamten Prozesses das Planungsteam der Stadt und der Gutachter fachlich und inhaltlich. Zugleich konnten über dieses Gremium die Interessen aller wichtigen Gruppierungen in Düsseldorf in den Prozess eingebracht werden. Folgende Institutionen waren in der Fachgruppe Mobilität vertreten:

Verwaltungsinterne Beteiligte:

- Amt für Soziales (Amt 50)
- Amt für Verkehrsmanagement (Amt 66)
- Dezernat 03 Landeshauptstadt Düsseldorf
- Garten-, Friedhofs- und Forstamt (Amt 68)
- Gesundheitsamt (Amt 53)
- Jugendförderung (Amt 51/3.0.1)
- Stadtplanungsamt (Amt 61)
- Umweltamt (Amt 19)
- Wirtschaftsförderungsamt (Amt 80)

Verwaltungsexterne Beteiligte:

- ADAC Nordrhein e.V.
- ADFC Düsseldorf e.V.
- Beirat für Menschen mit Behinderung
- Düsseldorf Marketing GmbH
- Handelsverband Nordrhein-Westfalen e.V.
- Handwerkskammer Düsseldorf
- Industrie- und Handelskammer Düsseldorf
- Kreishandwerkerschaft Düsseldorf
- Polizei Düsseldorf
- Rheinbahn AG
- Seniorenrat
- Stadtwerke Düsseldorf AG
- VCD Kreisverband Düsseldorf-Neuss
- Verkehrswacht Düsseldorf e.V.

Als wissenschaftlicher Vertreter wurde Prof. Dr. Sebastian Seipel von der Hochschule Bochum in die Fachgruppe eingebunden. Ebenfalls in der Fachgruppe vertreten waren das Gutachterbüro Planersocietät. Das Moderationsbüro TOLLER-ORT mit Mone Böcker moderierte die Fachgruppe. Der Austausch in der Fachgruppe war



Abbildung 3: Die Teilnehmenden der Fachgruppe Mobilität

von einer regen und konstruktiven Diskussion geprägt. Die Fachgruppe Mobilität tagte in fünf Sitzungen. Diese Sitzungen fanden an den nachstehend genannten Terminen für jeweils etwa drei Stunden statt.

1. Sitzung am 11. September 2018

Zu Beginn der Bearbeitung der 1. Stufe des Mobilitätsplan D wurde die Fachgruppe erstmals einberufen. Zunächst wurden Vereinbarungen zur Zusammenarbeit festgelegt. Die Teilnehmenden äußerten zudem ihre inhaltlichen wie strukturellen Erwartungen an den Arbeitsprozess. Weiterhin standen grundlegende Informationen sowie der inhaltliche Einstieg im Mittelpunkt. Dies erfolgte durch eine Präsentation der Ausgangslage „Mobilität 2018 in Düsseldorf“ durch das Gutachterteam. Viele Mobilitätskennziffern zeigten, dass Düsseldorf ein vielfältiges und in Teilen konfliktbehaftetes Verkehrsgeschehen aufweist und die Düsseldorferinnen und Düsseldorfer als „hoch mobil“ eingestuft werden können. Im anschließenden Austausch wurde die Ausgangsanalyse um die Hinweise der Teilnehmenden ergänzt, wobei unter anderem die verkehrlichen Verflechtungen mit dem Umland sowie die Bedeutung von speziellen Themen wie dem gewerblichen Verkehr, dem knappen öffentlichen Raum oder der Verkehrssicherheit angesprochen wurden. Grundsätzlich sahen alle Teilnehmenden große Herausforderungen bei der Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung in Düsseldorf.

2. Sitzung am 06. November 2018

In der zweiten Sitzung der Fachgruppe Mobilität wurde bereits ein Blick in die Zukunft gewagt: Wo kann es für Düsseldorf hingehen und was kann man von anderen Städten, die teils ganz eigene, erfolgreiche Kurse der Mobilitätsentwicklung eingeschlagen haben, lernen? So wurde zunächst in einem gutachterlichen Input der Modal Split der Düsseldorferinnen und Düsseldorfer mit der Verkehrsmittelwahl in anderen Städten verglichen. Diese Städte haben entweder einen besonderen Fokus auf die Nahmobilitätsförderung, auf die Förderung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) oder auf eine Förderung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) gelegt. Konkrete verkehrsplanerische Ziele und Beispiele aus diesen Städten wurden aufgezeigt – so stehen

Städte wie Zürich und Wien für einen konsequenten ÖPNV-Ausbau, Kopenhagen und Utrecht hingegen für eine Mobilitätsentwicklung, bei der das Fahrrad im Mittelpunkt steht.

Anschließend gaben die Teilnehmenden ihre Einschätzung ab, in welche Richtung sich Düsseldorf künftig entwickeln soll. Das Ergebnis zeigte eine gewünschte Verschiebung zu einer Stadt des Umweltverbundes, ohne dabei eines der zugehörigen Verkehrsmittel zu groß zu priorisieren. Bei der Ausprägung des Modal Shifts zum Umweltverbund gab es unterschiedliche Ansichten. In der anschließenden Diskussion wurde unter anderem angemerkt, dass der erörterte Modal Split nicht den Pendlerverkehr miteinbeziehe und dieser sehr stark vom Auto sowie einer Kapazitätserweiterung im ÖPNV abhängig sei. Weiterhin wurde angeregt, dass die Stadt Düsseldorf einen eigenen Weg der Mobilitätsentwicklung finden müsse. Es wurden zwölf verkehrspolitische Thesen zur zukünftigen Düsseldorfer Mobilität aufgestellt und konstruktiv diskutiert. Eine hohe Zustimmung erhielt insbesondere der ÖPNV-Ausbau, aber auch die stärkere Gestaltung öffentlicher Räume als Verweilorte. Als besonders wichtig wurden zudem eine weitere Umweltentlastung und die Verknüpfung unterschiedlicher Verkehrsmittel benannt. Wenig Zustimmung erhielt die These, durch Verkehrsmanagement künftig mehr Kapazitäten für den Kfz-Verkehr bereitzustellen. Als Ergebnis der Sitzung wurden die wichtigsten Thesen schließlich zu Visionen weiterentwickelt, die anschließend mit der Öffentlichkeit, unter anderem beim zweiten Verkehrsforum, diskutiert wurden.

3. Sitzung am 12. Februar 2019

Die dritte Sitzung der Fachgruppe Mobilität begann zunächst mit einem Rückblick auf die zwischenzeitlich erfolgten öffentlichen Beteiligungsformate, das zweite Verkehrsforum sowie den ersten Online-Dialog. Die Fachgruppe Mobilität nahm die Beteiligungsergebnisse positiv zur Kenntnis, es wurde jedoch auch darauf hingewiesen, dass diese kein allgemeingültiges Bild der öffentlichen Meinung darstellten und nicht repräsentativ seien.

Aus den bisherigen Ergebnissen war eine Struktur für das Zielkonzept des Mobilitätsplan D entwickelt worden, die den Teilnehmenden vorgestellt wurde. So sollte dem Zielkonzept ein Leitbild sowie Prämissen vorangestellt werden, die Ziele selbst anhand von fünf Zieldimensionen mit jeweils mehreren Handlungszielen aufgebaut werden.

Seitens der Teilnehmenden wurden zunächst strukturelle Fragen, beispielsweise in Bezug auf die Anzahl und den Konkretisierungsgrad der Ziele, eingebracht. Anschließend wurden die fünf Zieldimensionen und Zielvorschläge intensiv inhaltlich diskutiert. Letztlich müsse teilweise noch eine genauere Abgrenzung der Ziele erfolgen, da einige Aspekte übergreifend, andere sektoral zu betrachten seien. Auch müssten bestimmte inhaltliche Themen überarbeitet werden, da sich deutlicher Diskussionsbedarf zeigte, beispielsweise im Hinblick auf die Reduktion von Parkraum für den Kraftfahrzeug-Verkehr (Kfz-Verkehr) oder die Priorisierung von bestimmten Verkehrsmitteln. Viele Themen wurden unterstützt und als wichtig erachtet, so zum Beispiel die Sicherung der regionalen wie überregionalen Erreichbarkeit oder die Reduzierung der verkehrsbedingten Lärm- und Luftschadstoffbelastungen. Zahlreiche Anmerkungen wurden somit in die weitere Ausarbeitung der Ziele durch das Planungsteam aufgenommen und im nächsten Schritt erstmals der Politik vorgelegt.

4. Sitzung am 09. April 2019

Die vierte Sitzung befasste sich schwerpunktmäßig mit der weiteren Ausarbeitung des Zielkonzepts. Dieses war zwischenzeitlich mit der Politik diskutiert und konkretisiert worden. Zugleich war

es auf vier Zieldimensionen sowie zehn Handlungsziele komprimiert worden. Einige Vertreterinnen und Vertreter hatten im Vorfeld der Sitzung weitere Anmerkungen zum Zielkonzept eingereicht; diese wurden nun vollständig mit allen Teilnehmenden der Fachgruppe Mobilität besprochen. Dabei ging es teilweise bereits um konkrete Formulierungswünsche, teilweise aber auch noch um die Klärung grundsätzlicher Aspekte (zum Beispiel die Priorisierung oder Gleichstellung von Verkehrsmitteln oder die Konkretisierung von einzelnen Themenbereichen).

Im zweiten Teil befasste sich die vierte Sitzung der Fachgruppe Mobilität mit dem Evaluationskonzept, das den Zielen eine quantitative, messbare Dimension gibt. So könne die Umsetzung des Mobilitätsplan D regelmäßig kontrolliert und bei Bedarf nachgesteuert werden. Die Teilnehmenden diskutierten über die den Zielen zugeordneten Indikatoren, deren Eignung zur Erfolgskontrolle und auch über deren konkrete Ausgestaltung, beispielsweise in Bezug auf die Zielwerte im künftigen Modal Split. Grundsätzlich sollte neben der Wirksamkeit auch die Handhabbarkeit des Evaluationskonzepts berücksichtigt werden und den SMART-Kriterien entsprechen (Spezifisch, Messbar, Akzeptiert, Realistisch, Terminbezogen).

Im Ausblick der Sitzung wurde über die anstehenden und künftigen Beteiligungsformate informiert.

5. Sitzung am 17. Juni 2019

Die fünfte und damit erst mal letzte Sitzung der Fachgruppe Mobilität im Rahmen der 1. Stufe des Mobilitätsplan D befasste sich zunächst rückblickend mit dem zwischenzeitlichen 3. Verkehrsforum, wo die allgemeine Öffentlichkeit das Zielkonzept bewertete und Synergien zum Raumwerk D herausgestellt wurden. Der Wunsch der Bürgerinnen und Bürger, mutiger zu denken und deutlicher den Ausbau der Verkehrsmittel des Umweltverbundes zu planen, wurde auch an die Fachgruppe Mobilität herangetragen. Auf dieser Basis nahmen einige Vertreterinnen und Vertreter nochmals Stellung zum Zielkonzept und zur Einordnung des Ergebnisses im Rahmen der unterschiedlichen Beteiligungen. Wichtig war vor allem, gemeinsam hinter den Grundsätzen zu stehen und das Zielkonzept als Ergebnis dieses vielschichtigen Prozesses anzusehen, das nicht jedem Einzelnen vollumfänglich gerecht werden

kann. Zugleich wurde der Wunsch aus der Bürgerschaft diskutiert, die Ziele nicht weiter aufzuweichen.

Weiterhin wurde über das Evaluationskonzept und die Anpassung einzelner Indikatoren diskutiert. Das Evaluationskonzept soll auch in Zukunft flexibel gehandhabt werden und sei als Grundlage zu verstehen, welches in den nächsten Jahren weiter verfeinert werden müsse. Es soll regelmäßig Evaluationsberichte zum Mobilitätsplan D geben.

Als letzter Punkt wurde ein Ausblick auf die 2. Stufe des Mobilitätsplan D gegeben. Diese schließt unmittelbar an die politische Beschlussfassung der 1. Stufe an und wird in mehreren Handlungsfeldern erarbeitet. Diese bündeln einzelne Themen und werden konkrete Maßnahmen und Umsetzungsstrategien enthalten. Seitens der Fachgruppe Mobilität wurden Anregungen zur Ausgestaltung und inhaltlichen Strukturierung der

Handlungsfelder eingebracht, unter anderem die mögliche Beachtung eines speziellen Raumbezugs (zum Beispiel Teilkonzepte für die Innenstadt und den Stadt-Umland-Verkehr) oder die Hervorhebung von spezifischen Ziel-/Mobilitätsgruppen wie Jugendliche oder Senioren.

Abschließend wurde mit großer Mehrheit zugestimmt, die Beteiligung im Rahmen der Fachgruppe Mobilität auch bei der Bearbeitung der 2. Stufe des Mobilitätsplan D fortzuführen.

Auch nach der letzten Sitzung der Fachgruppe Mobilität bestand für die Mitglieder die Möglichkeit, nochmals schriftlich zum Entwurf des Zielkonzepts Stellung zu nehmen und eine finale Einschätzung zu geben. Auf dieser Grundlage resultiert die Zusammenfassung der Fachgruppe Mobilität: **Das Zielkonzept stellt das Ergebnis aus der Beteiligung dar und wird weitestgehend von allen Fachgruppenmitgliedern mitgetragen.**

Politischer Steuerungskreis

Als zweites zentrales Gremium – parallel zur Fachgruppe Mobilität – wurde ein politischer Steuerungskreis installiert, der sowohl die Zwischenergebnisse des Mobilitätsplan D sowie des Raumwerk D reflektierte und damit eine politische Abstimmung und Steuerung der beiden Gesamtprozesse erlaubte. Dies erwies sich für die beiden parallellaufenden Prozesse und für die gegenseitige Betrachtung der Wechselwirkungen zwischen Stadtentwicklung und Verkehr als sehr hilfreich.

Der politische Steuerungskreis war mit Vertreterinnen und Vertretern der Fraktionen aus den beiden beteiligten Ausschüssen, dem Ordnungs- und Verkehrsausschuss (OVA) sowie dem Ausschuss für Planung und Stadtentwicklung (APS), besetzt. Das Gremium wurde von der Beigeordneten Frau Cornelia Zuschke geleitet. Der politische Steuerungskreis tagte während der 1. Stufe des Mobilitätsplan D insgesamt fünf Mal. Folgende Inhalte wurden von Seiten des Mobilitätsplan D jeweils diskutiert:

Die 1. Sitzung fand am 12. Juni 2018 als Auftakt des Prozesses statt. Hier wurde die Politik über den geplanten Prozessablauf des Mobilitätsplan D informiert.

Bei der 2. Sitzung am 30. Oktober 2018 konnte über die erste konstituierende Sitzung der Fachgruppe Mobilität berichtet werden. Ebenfalls wurden erste Ergebnisse der Bestandsanalyse diskutiert.

Bei der 3. Sitzung am 5. März 2019 wurde über den Arbeitsstand des Mobilitätsplan D informiert. Ergebnisse des 2. Verkehrsforums sowie des 1. Online-Dialogs wurden vorgestellt und diskutiert. Zugleich wurde der erste Entwurf zum Zielkonzept diskutiert.

Bei der 4. Sitzung am 30. April 2019 wurde der aktuelle Entwurf des Zielkonzepts der letzten Fachgruppensitzung vorgestellt und diskutiert. Zugleich wurde über die Struktur des Evaluationskonzepts beraten. Im Ausblick wurden die geplanten Inhalte für die 3. öffentliche Dialogveranstaltung „Mobilität trifft Raum“ sowie die vorgesehene Struktur des 2. Online-Dialogs vorgestellt.

Die 5. Sitzung am 10. Juli 2019 diente dem Finalisieren des Zielpapiers und dem Einbringen in die politische Beratung. Zudem wurde über die Ergebnisse der öffentlichen Beteiligung informiert. Es wurden daraus Schlussfolgerungen für den Mobilitätsplan D gezogen. Anschließend wurde das Zielkonzept final abgestimmt und ein Ausblick auf die 2. Stufe des Mobilitätsplan D gegeben.

Die Sitzungen fanden in der Regel in kurzem zeitlichem Abstand zu den Sitzungen der Fachgruppe Mobilität statt und dienten insbesondere dazu, über neue Arbeitszwischenstände zu informieren und eine Rückmeldung seitens der Politik zu erhalten.

Öffentlicher Dialog

„Eine Stadt für Menschen bedeutet für uns eine Stadt der Vielfalt. Die Vielfalt macht die Stadt lebendig. Dabei gilt es immer wieder, im Zusammenleben Kompromisse zu finden, den Anderen zu achten und wertzuschätzen. Eine Stadt für Menschen entsteht durch die Menschen, die dort leben.“

- Wortbeitrag beim 2. Düsseldorfer Verkehrsforum

Die Stadt Düsseldorf strebt im Rahmen der Stadt- und Mobilitätsplanung einen möglichst intensiven Austausch mit den Düsseldorferinnen und Düsseldorfern an. So zählte zu den wesentlichen Bausteinen der Erarbeitung des Mobilitätsplan D die frühzeitige und kontinuierliche Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger. Deren Einbeziehung wurde bereits im Vorfeld gestartet und setzte sich durch den gesamten Prozess fort. Um möglichst viele Menschen zu erreichen und Interesse an der Beteiligung zu wecken, wurden verschiedene Beteiligungsformate eingesetzt. So fanden neben öffentlichen Veranstaltungen im Stadtgebiet auch zwei thematisch korrespondierende Online-Dialoge statt, die die klassischen Bürgerforen ergänzten. Der Kern der Bürgerbeteiligung erfolgte anhand von drei großen Verkehrsforen in den Jahren 2017 bis 2019. Auch bei der weiteren Mobilitätsplanung (2. Stufe des Mobilitätsplan D und weitere Planungen und Projekte) soll die Bürgerbeteiligung fortgesetzt werden.

1. Verkehrsforum 2017: Einstieg in die Verkehrswende

Das Thema Verkehr steht in Düsseldorf seit vielen Jahren im Fokus vieler Diskussionen. Bereits im Vorfeld des Projekts Mobilitätsplan D waren die Bürgerinnen und Bürger im Oktober 2017 zum Dialog eingeladen. Dabei ging es sowohl um die grundsätzliche Entwicklungsrichtung von Verkehr und Mobilität in Düsseldorf, aber auch um Einzelprojekte und Themen, die von den Bürgerinnen und Bürgern im Austausch mit der Politik sowie der Stadtverwaltung diskutiert wurden. Die Veranstaltung diente zudem dazu, die Weichen für die Erarbeitung des Mobilitätsplan D, zu dem Zeitpunkt noch unter dem Arbeitstitel Mobilitätskonzept 2030+, zu stellen.

Die Beigeordnete für Planen, Bauen, Mobilität und Grundstückswesen der Stadt Düsseldorf, Cornelia Zuschke, eröffnete die Veranstaltung; ein Vortrag von Dr. Weert Canzler (Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung) zur Urbanen Mobilität 2030 schloss sich an. Darin wurden Rahmenbedingungen, Anforderungen und Trends der Mobilität von heute und morgen vorgestellt und das Handlungserfordernis verdeutlicht. Anschließend diskutierten alle Teilnehmerinnen und Teilnehmer in Gruppen folgende Schwerpunkte mit entsprechenden Kernbotschaften:

- Aufgaben und Ziele für das Mobilitätskonzept 2030+: Verknüpfung von Mobilitäts- und Stadtplanung, Berücksichtigung von Lebensqualität und Gestaltung des öffentlichen Raums, Lärm und Regionalentwicklung sowie eine gleichrangige Betrachtung unterschiedlicher Nutzergruppen
- Optimierung der ÖPNV-Infrastruktur – U81 (Rheinquerung) und neue Netze: Entwicklungs- und Ausbaubedarf müssen frühzeitig erkennbar sein, Visionen wichtiger als eine reine Kosten-Nutzen-Entscheidung, die Stadtbahnplanungen müssten transparent, nachvollziehbar und bürgernah sein
- Innovative Verkehrsmittel – Beispiel Seilbahn oder andere ergänzende Systeme: Weitere Untersuchung von Seilbahn-Potenzialen, intelligente Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln, strategische Berücksichtigung der Anforderungen autonomen Verkehrs insbesondere im Sinne eines „smarten ÖPNV“
- Fahrradstadt Düsseldorf: Umverteilung des Raumes zugunsten sicheren und komfortablen Fahrradfahrens und -parkens, Erhöhung des allgemeinen Stellenwerts des Rads als Verkehrsmittel, Austausch und Einbezug verschiedener Akteure, insbesondere auch des Einzelhandels
- Stadtverträglicher Wirtschaftsverkehr und Stadtlogistik: Intelligente Bündelung und

Elektrifizierung des Lieferverkehrs, Steuerung des Lkw-Verkehrs über intelligente Verkehrsleitsysteme

- Verkehrssicherheit: Gewährleistung der Sicherheit für schwächere Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer, (rechtliche) Ermöglichung der Nutzung innovativer neuer Verkehrsmittel

Etwa 130 Personen folgten der Einladung und konnten sich eingangs in einer Ausstellung über die ersten Analysen und Übersichten zum Mobilitätsplan D informieren. Anhand von Klebepunkten lieferten die Teilnehmenden ein Bild, mit welchen Verkehrsmitteln sie angereist waren und woher sie kamen. Zusätzlich wurden im Vorfeld die folgenden thematischen Fragen gestellt:

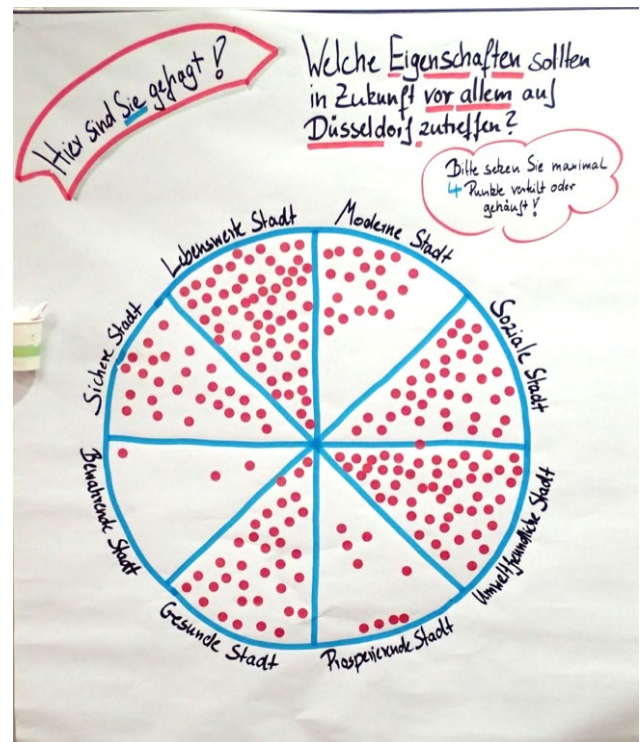
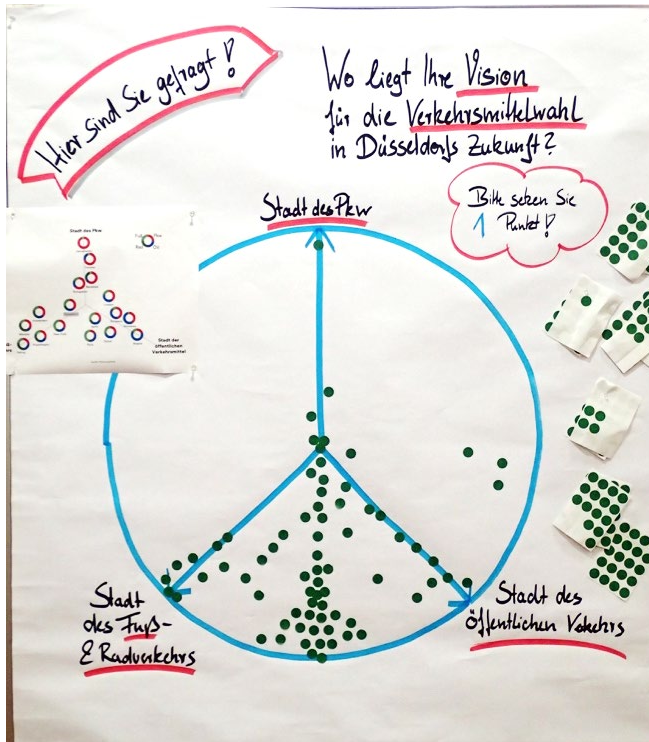


Abbildung 4: Zukunftsvisionen zur Verkehrsmittelwahl und zur Stadtentwicklung

Alle eingebrachten und diskutierten Anregungen wurden dokumentiert und von der Stadtverwaltung hinsichtlich ihrer Relevanz und Priorität für die gesamtstädtische Verkehrsentwicklung und zur Einleitung in den Prozess zum Mobilitätsplan D bewertet.

- Wo liegt Ihre Vision für die Verkehrsmittelwahl in Düsseldorfs Zukunft?
- Welche Eigenschaften sollten in Zukunft vor allem auf Düsseldorf zutreffen?

Die Antworten der Teilnehmerinnen und Teilnehmer zeigen untenstehende Abbildungen.

2. Verkehrsforum 2018: Zukunftsvisionen für Düsseldorf

Das 2. Düsseldorfer Verkehrsforum fand im November 2018 im Humboldt-Gymnasium statt. Bereits in diesem frühen Bearbeitungsstadium der 1. Stufe des Mobilitätsplan D, die im Sommer/Herbst 2018 begann, hatten die Bürgerinnen und Bürger wiederum die Möglichkeit, über zentrale Themen und Zukunftsvisionen für den Verkehr in Düsseldorf und die Mobilität zu diskutieren.

Die Einführung zur Veranstaltung übernahm die Beigeordnete Cornelia Zuschke, die sich über die rege Teilnahme erfreut zeigte und alle Beteiligten motivierte, sich aktiv mit ihrer Stadt auseinanderzusetzen. Moderatorin Mone Böcker führte durch die Veranstaltung. Nach einem Kurzgespräch mit dem Bearbeitungsteam der Stadtverwaltung und der Gutachter fanden sich die Teilnehmerinnen und Teilnehmer in Kleingruppen zusammen und formulierten ihre Ansprüche an „Städte für Menschen“:

- „Zuerst ist es uns wichtig, dass wir unsere Kinder und Enkelkinder auf die Straße lassen können – das ist momentan nicht möglich. Die CO₂-Belastung ist hoch, das erfordert schnelles Handeln [...] unter anderem sollten die Bedingungen für den Radverkehr verbessert werden.“
- „Städte für Menschen bedeutet für uns, viele Ruhepunkte in der Stadt zu haben [...] dennoch muss die Wirtschaftsader als solche flüssig funktionieren. Der Autoverkehr muss differenziert betrachtet werden.“
- „Jeder hängt wahnsinnig an seinem Auto, insbesondere die älteren Leute. Man müsste mal überlegen, ein Bonussystem einzuführen, damit ein paar von ihrem Auto wegkommen und beispielsweise Fahrgemeinschaften bilden.“
- „Städte für Menschen heißt für uns, die Städte auch mit ihrer Historie zu sehen. Wir leben mit Gegebenheiten, die vorhanden sind. Diesen Gegebenheiten müssen wir uns auch anpassen.“
- „Es gibt viel zu viele Fahrzeuge momentan, das hat in den letzten Jahren deutlich zugenommen. Städte für Menschen – da sollte weniger Verkehr auf den Straßen sein.“
- „Eine Stadt für Menschen bedeutet für uns eine Stadt der Vielfalt. Die Vielfalt macht die Stadt lebendig. Dabei gilt es immer wieder im Zusammenleben, Kompromisse zu finden, die Anderen zu achten und wertzuschätzen. Eine Stadt für Menschen entsteht durch die Menschen, die dort leben.“

Im Anschluss veranschaulichte die Gastreferentin Anne Klein-Hitpaß von *Agora Verkehrswende*, was sich in Städten bewegen lässt. Einen wesentlichen Punkt nehme dabei die derzeit noch ungerechte Flächenverteilung ein, aber es sei bereits ein Werte- und Verhaltenswandel sichtbar.

Einige Städte, wie zum Beispiel Wien, zeigten bereits, wie der Wandel im Sinne einer lebenswerten Stadt gestaltet werden könne. Es läge nun auch an den Städten selbst, die Verhältnisse zu verändern, zu verbessern und so die Verkehrswende voranzutreiben, anstatt sich „überrollen“

zu lassen. Frau Klein-Hitpaß sah die Landeshauptstadt mit dem Prozess des Mobilitätsplan D auf einem guten Weg.

Dass sich Düsseldorf im Mobilitätsbereich entwickeln und verändern soll, zeigte sich auch an der folgenden Aktion, als sich alle Beteiligten auf einer gedachten Skala von null bis 100 Prozent aufstellten, der den Veränderungsaspekt verdeutlichen soll. Die Masse der Personen hatte einen sehr starken Wunsch nach Veränderung, der zum Teil sogar über die Hundertprozentmarke ging.

Anschließend wurden sechs Visionen für die Entwicklung von Verkehr und Mobilität in Düsseldorf vorgestellt. Die Aufgabe der Teilnehmenden lautete, jeweils in Kleingruppen eine Vision zu diskutieren und festzuhalten, ob die daraus resultierenden verkehrsplanerischen Konsequenzen von der Stadtgesellschaft akzeptiert würden.

- **Vision 1: Vorrang für den Umweltverbund in Düsseldorf**
- **Vision 2: Attraktive Straßenräume für ein lebendiges Düsseldorf**
- **Vision 3: Emissionsfreien und stadtverträglichen Pkw- und Wirtschafts-**



Abbildung 5: Die Teilnehmenden stellten sich auf einer Veränderungsskala von 0-100

verkehr Düsseldorfs stärken

- **Vision 4: Nutzen statt besitzen – Düsseldorf kombiniert!**
- **Vision 5: Düsseldorf – starkes und gut vernetztes Zentrum der Region**
- **Vision 6: Düsseldorf als Stadt der kurzen Wege**

Nach einer rund einstündigen anregenden Diskussionsphase stellte sich heraus, dass die Teilnehmenden **Vision 1 von vorrangiger Bedeutung** sehen – eine gleichermaßen starke Förderung des Fuß- und Radverkehrs sowie des ÖPNV. Die **geringste Zustimmung** erhielt **Vision 3**. Als wichtige Schlussfolgerung hielten die Teilnehmenden zudem fest, dass keine Vision isoliert zu betrachten sei, sondern ein Zusammenspiel mehrerer Visionen die beste Entwicklungsrichtung für Düsseldorf darstelle. Insbesondere auch die **Vision 4, die Förderung von Shared Mobility**, sei ein wichtiger Baustein, jedoch nur als **Teil eines Gesamtkonzepts**.

Gesprächsgruppe zur Zukunftsvision 1:
Vorrang für den Umweltverbund in Düsseldorf (30 Min. Seite 1)

- Bitte bestimmen Sie eine Person, die anhand dieses Plakats das Gespräch leitet und hier Ergebnisse notiert!
- Lesen Sie die Vision mit den möglichen Konsequenzen noch einmal durch bzw. in der Gruppe vor.
- Diskutieren Sie die Vision:
 Wie stehen Sie in der Gruppe zu dieser Vision mit den dort genannten Konsequenzen? Welche der Konsequenzen werden in der Gruppe vorbehaltlos unterstützt? Welche kritisch gesehen? Welche abgelehnt? Bitte markieren Sie die Ergebnisse im entsprechenden Feld!

Zukunftsvision 1: Vorrang für den Umweltverbund in Düsseldorf
 Die Wege, die mit Bus und Bahn, mit dem Fahrrad oder zu Fuß – also dem Umweltverbund – zurückgelegt werden, machen den Großteil des Düsseldorfer Verkehrsgeschehens aus.
 Der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) als Rückgrat der städtischen Mobilität ist zuverlässig, barrierefrei, in dichtem Takt und auf ausgewählten Linien rund um die Uhr unterwegs. Dazu sind viele Strecken und Angebote ausgebaut worden; auch sind die Tarifstrukturen den Bedürfnissen angepasst worden.
 Die Bedingungen für den Radverkehr haben sich ebenfalls deutlich verbessert – durch breite, gut ausgebaut Radwege, grüne Wellen und eine große Anzahl an Abstellanlagen, auch für hochwertige E-Bikes. Kürzere Wege werden gern und komfortabel zu Fuß zurückgelegt, da ein entsprechendes Angebot an attraktiven und sicheren Fußwegeverbindungen entstanden ist.

Mögliche Konsequenzen:	Unterstützen wir!	Sehen wir kritisch!	Lehnen wir ab!
> Düsseldorf räumt dem Radverkehr und dem ÖPNV bei allen verkehrlichen Maßnahmen die höchste Priorität ein.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
> Mehr Busse und Bahnen sowie mehr Fahrräder und mehr Abstellanlagen benötigen mehr Platz – dies bedeutet weniger Raum für den Pkw im Straßenraum.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
> An Ampeln und Kreuzungen wird dem Radverkehr sowie Bussen und Straßenbahnen Vorrang eingeräumt, auch das geht zu Lasten des Pkw-Verkehrs.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
> Düsseldorf stellt deutlich höhere finanzielle Mittel für den Ausbau des Rad- und Fußverkehrs und des ÖPNVs bereit.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
> Ein Ausbau von ÖPNV-Strecken und die Beschaffung zusätzlicher Fahrzeuge kostet in der Regel mehrere Jahre Zeit.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

4. Welche Konsequenz schlägt die Gruppe vor: Was braucht es vor allem, um diese Vision im positiven Sinne Wirklichkeit werden zu lassen?

Abbildung 7: Leitfaden zur Zukunftsvision 1

In der abschließenden Plenumsdiskussion wurden weitere inhaltliche Anmerkungen diskutiert. So wurde beispielsweise die Gefahr gesehen, dass eine primär verfolgte Vision 5 mit einem besonders attraktiven Verkehrsnetz in das Umland zu einer noch größeren Verkehrsbelastung führe. Vision 3 wurde hingegen eher als „Übergangsvision“ aufgefasst. Die Förderung des Umweltverbundes würde beispielsweise insbesondere dann deutlich, wenn der ÖPNV von allen sozialen Gruppen genutzt werde. Letztlich konnte festge-

halten werden, dass in den Augen der Teilnehmenden ein optimierter ÖPNV, auch in Kombination mit anderen Verkehrsmitteln, sowie ein Schwerpunkt auf die Fuß- und Radverkehrsförderung und die entsprechende Stadtraumgestaltung die beste Entwicklungsrichtung für Düsseldorf sei.

Die Ergebnisse des Verkehrsforums wurden in die weiteren Gremien getragen und flossen unmittelbar in die Entwicklung der einzelnen Ziele des Mobilitätsplan D ein.

3. Verkehrsforum 2019: Ziele für die zukünftige Mobilität

Durch den parallellaufenden Aufstellungsprozess des Stadtentwicklungskonzepts Raumwerk D ergab sich die Möglichkeit, inhaltliche Synergien zu sammeln, zu identifizieren und gleichzeitig die Bürgerinnen und Bürger über den Bearbeitungsstand beider Planungen zu informieren.

Daraus wurde die Veranstaltung **Mobilität trifft Raum** entwickelt, die im Mai 2019 in den Rheinterrassen Düsseldorf stattfand. Oberbürgermeister Thomas Geisel und die Beigeordnete Cornelia Zuschke begrüßten die gut 215 Teilnehmerinnen und Teilnehmer. Frau Zuschke vermittelte einen ersten Überblick über die beiden großen Entwicklungsprojekte der Stadt Düsseldorf, den Mobilitätsplan D und das Raumwerk D, und verdeutlichte die zahlreichen Berührungspunkte der Konzepte untereinander, aber auch mit der gesamten Stadtgesellschaft.



Abbildung 6: Logo der gemeinsamen Veranstaltung von Mobilitätsplan D und Raumwerk D

Der erste große Block der Veranstaltung befasste sich mit den Zielen des Mobilitätsplan D. Die im Vorfeld durch die Stadtverwaltung, den Gutachter sowie die beteiligten Gremien ausgearbeiteten Entwürfe der Mobilitätsziele, in die viele Inhalte des 2. Verkehrsforums eingeflossen sind, wurden in einem Gallery Walk vorgestellt – aufgrund der

hohen Zahl an Teilnehmenden in zweifacher Ausführung. Im Mittelpunkt stand dabei die Fragestellung:

- Wie weitgehend tragen Sie die Zielstellung mit? Sollte das Ziel abgeschwächer formuliert werden, sollte es mutiger formuliert werden oder ist es genau richtig formuliert?

Auf einer entsprechenden Skala, die jedem Ziel zugeordnet war, setzten die Teilnehmerinnen und Teilnehmer einen Punkt und verdeutlichten so ihre Einschätzung zu den Zielen. Es zeigte sich, dass **viele Ziele deutlich mutiger formuliert** werden sollten, insbesondere die Ziele:

- **ÖPNV, Fuß- und Fahrradverkehre vorrangig ausbauen und fördern**
- **Stadt- und umweltverträgliche Erreichbarkeit regional und überregional verbessern**
- **Straßenraum zugunsten der Nahmobilität umverteilen und Parken im öffentlichen Raum neu ordnen**
- **Lärm- und Luftschadstoffbelastung senken**

Einzelne Stimmen, die die Formulierung so richtig fanden beziehungsweise zum Teil Abschwächungen wünschten, gab es insbesondere bei den folgenden Zielen:

- **Gesellschaftliche Teilhabe sichern und Barrierefreiheit ausbauen**
- **Energiewende im Verkehr vorantreiben**
- **Inter- und Multimodalität fördern, Sharing-Angebote ausweiten**
- **Chancen der Digitalisierung für die Verkehrswende nutzen**

Während des Gallery Walks ergaben sich zahlreiche Gelegenheiten für Austausch und Diskussionen. Häufig wurde dabei der Wunsch nach mehr Mut vor allem bei der Umsetzung geäußert. Abschließend wurden die Teilnehmerinnen und Teilnehmer gebeten, **die drei wichtigsten Ziele** mittels Klebepunkten zu markieren.

Hier wurde der Wunsch nach einer Entwicklungsrichtung hin zu den Verkehrsmitteln des Umweltverbunds sowie eine Aufwertung und Neuordnung des öffentlichen Raums nochmals deutlich:

- **ÖPNV, Fuß- und Fahrradverkehre vorrangig ausbauen und fördern (129 Stimmen)**
- **Straßenraum zugunsten der Nahmobilität umverteilen und Parken im öffentlichen Raum neu ordnen (75 Stimmen)**
- **Lärm- und Luftschadstoffbelastungen senken (56 Stimmen)**



Abbildung 8: Bewertung der Ziele während des Gallery Walks und interaktive Beteiligungsmöglichkeiten auf einem Luftbild

In der Feedbackrunde sahen die Planerinnen und Planer der Stadtverwaltung sowie des Gutachterteams die grundsätzliche Ausrichtung des Zielkonzepts bestätigt. Deutlich geworden war jedoch, dass sich die Teilnehmerinnen und Teilnehmer mehr Mut wünschten – sowohl bei der Formulierung einzelner Ziele, als auch insbesondere bei der späteren Maßnahmenumsetzung. Dies

zielte vor allem auf eine besonders starke Förderung des ÖPNV, Fuß- und Radverkehrs ab.

Gleichwohl wurde jedoch auch betont, dass das Zielkonzept letztlich einen Kompromiss aus den Meinungen vieler unterschiedlicher Akteursgruppen darstelle. Das Engagement aus dieser Veranstaltung sollte in jedem Fall in die weitere Bearbeitung, auch in die spätere Umsetzungsphase, mitgenommen werden.

Der zweite Teil der Veranstaltung widmete sich schwerpunktmäßig dem Raumwerk D. Als Gastreferentin zeigte Frau Professor Stefanie Bremer von der Universität Kassel in einem Impulsvortrag auf, wie Mobilität und Stadträume einander bedingen und wie Mobilitäts- und Stadtentwicklung zusammen gestaltet werden können.

Unterschiedliche Stadträume erforderten demnach eine differenzierte Mobilitätskultur – es sei nicht zielführend, gegen (gewachsene) räumliche Strukturen „anzuarbeiten“. Als großes Potenzial für Düsseldorf sah Frau Bremer den bereits hohen Fußverkehrsanteil in Düsseldorf. Auch dadurch würde sich eine lebenswerte und lebendige Stadt auszeichnen. Abschließend betonte Frau Bremer, dass es wichtig sei, sich konkrete, konsequente Ziele zu setzen; gleichzeitig sollte es neben „großen Würfeln“ auch schnell umzusetzende Maßnahmen geben.

Die zweite Diskussionsphase fand anschließend in Gesprächsrunden in Kleingruppen statt. Im Sitzkreis und unter Zuhilfenahme eines runden Papptisches, auf dem Statements und Ergebnisse festgehalten werden konnten, wurden die beiden folgenden Fragestellungen besprochen:

- Wie kann kluge Mobilität die räumliche Stadtentwicklung verbessern?
- Wie kann kluge Stadtentwicklung die Mobilität verbessern?

Wie kluge Mobilität zu einer besseren Stadtentwicklung beitragen kann, verdeutlichten unter anderem die folgenden Diskussionsergebnisse:

- Eine bessere Vernetzung umliegender Räume und Quartiere, abgestimmt auf die entsprechenden lokalen Bedürfnisse

- ÖPNV-Ausbau: Ein attraktiver ÖPNV als Verkehrsmittel, das raumsparend viele Menschen transportieren kann
- Radwege sicher und getrennt vom Autoverkehr gestalten, auch durch Grünbereiche führen
- Genügend Raum für den Rad- und Fußverkehr zur Verfügung stellen; Menschen müssen sich im Fußverkehr wohl fühlen
- Barrierefreie Mobilität wirkt sich positiv auf alle Bürgerinnen und Bürger sowie öffentliche Räume aus.

Im Gegenzug wurden unter anderem folgende Aspekte als wichtige Beiträge einer klugen Stadtentwicklung für die Mobilität eingebracht:

- Platz für Begegnungen im öffentlichen Raum schaffen, Räume für Aufenthalt zurückerobern
- Hochwertige Gestaltung freigewordener Räume in Quartieren; an die Stadt der kurzen Wege denken
- Bezahlbares Wohnen schaffen: dies kann Pendelwege verringern; mehr Akzeptanz für Homeoffice kann ebenfalls verkehrsreduzierend wirken

Im Schlusswort blickte die Beigeordnete Cornelia Zuschke sehr positiv auf die Veranstaltung zurück und zeigte sich begeistert von dem Engagement der Menschen für ihre Stadt. Es sei jedoch auch ein Ringen, um die zahlreichen unterschiedlichen Ansprüche im Bereich der Mobilität zu einem stringenten Zielsystem auszuarbeiten. Jedoch vernahm sie vor allem, dass es insbesondere einer Stärkung des ÖPNV und des Radverkehrs benötige und es dabei „auch einfach mal etwas umzusetzen“ sei. Dazu hätten die Gespräche heute wertvolle Hinweise gegeben, sodass Frau Zuschke allen Teilnehmerinnen und Teilnehmern nochmals ausdrücklich dankte.



Abbildung 9: Impressionen von der Dialogveranstaltung „Mobilität trifft Raum“ in den Düsseldorfer Rheinterrassen

Erster Online-Dialog

Zusätzlich zum klassischen Format der Bürgerveranstaltung ergänzten zwei Online-Dialoge die Beteiligung. Der erste Online-Dialog schloss sich an das 2. Verkehrsforum im Winter 2018/2019 an und war für etwa sechs Wochen freigeschaltet. Mit etwa ausgefüllten 6.100 Fragebögen wies das Format eine große Resonanz auf. Die Teilnahmemöglichkeit wurde im Stadtgebiet von Düsseldorf von öffentlicher wie zum Teil auch privater Seite intensiv beworben.

Der Online-Dialog gliederte sich in drei Themenblöcke. Der erste Themenblock schloss inhaltlich direkt an das vorherige Verkehrsforum an, indem die Zustimmung zu den sechs Visionen (inklusive ihrer Konsequenzen) abgefragt wurde.

- **Vision 1: Vorrang für den Umweltverbund in Düsseldorf**
- **Vision 2: Attraktive Straßenräume für ein lebendiges Düsseldorf**
- **Vision 3: Emissionsfreien und stadtverträglichen Pkw- und Wirtschaftsverkehr Düsseldorfs stärken**
- **Vision 4: Nutzen statt besitzen – Düsseldorf kombiniert!**
- **Vision 5: Düsseldorf – starkes und gut vernetztes Zentrum der Region**
- **Vision 6: Düsseldorf als Stadt der kurzen Wege**

Auf einer Skala von minus drei (überhaupt nicht wichtig/nicht weiterverfolgen) bis plus drei (sehr wichtig/prioritär verfolgen) stimmten die Teilnehmerinnen und Teilnehmer ihre Einschätzung ab. Im Ergebnis wurden fünf von sechs Visionen grundsätzlich positiv bewertet, lediglich eine Vision erhielt einen negativen Bewertungsschnitt (siehe Abbildung 5).

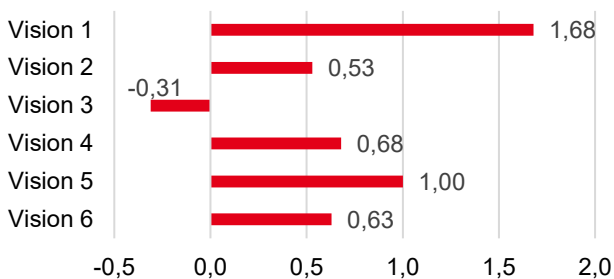


Abbildung 10: Zustimmungswerte zu den Visionen

Der Vergleich zur Einschätzung der Visionen beim 2. Verkehrsforum zeigte, dass die jeweiligen Gruppen von Teilnehmenden grundsätzlich dieselbe Zielrichtung prioritär verfolgt sehen möchten – den Vorrang für die Verkehrsmittel des Umweltverbunds.

Im zweiten Block des Online-Dialogs bestand die Möglichkeit, die gewünschte Verkehrsmittelnutzung der Düsseldorferinnen und Düsseldorfer im Jahr 2030 darzustellen. Als Ausgangswert stand der Modal Split aus dem Jahr 2013 bereit (siehe Abbildung 7).

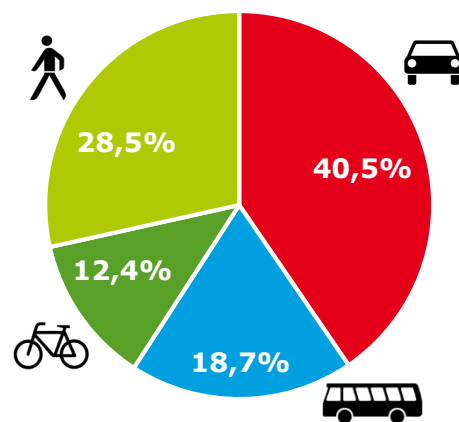


Abbildung 11: Düsseldorfer Modal Split 2013

Diesen veränderten die Teilnehmenden deutlich zugunsten des ÖPNV sowie des Radverkehrs. Den größten Anteil bei diesem Zukunftswunsch-Modal-Split erhielt der ÖPNV (33 Prozent). Auch der Radverkehr erhielt mit 23 Prozent einen deutlich höheren Anteil und befand sich auf einem Zielniveau mit dem Fußverkehr und Kfz-Verkehr (siehe Abbildung 8).

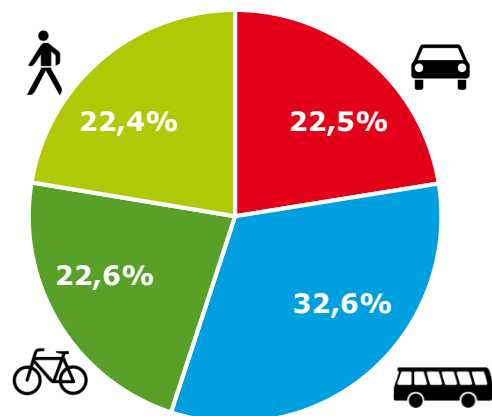


Abbildung 12: Vision zum Modal Split 2030

Aus Sicht der Teilnehmenden solle dementsprechend eine deutliche Verschiebung der Verkehrsmittelanteile zum Umweltverbund stattfinden.

Im dritten Block bestand die Möglichkeit, zu drei Fragestellungen beziehungsweise Thesen Stellung zu nehmen. Hier waren jeweils mehrere Antwortmöglichkeiten vorgegeben, es konnten jedoch auch eigene Antworten eingegeben werden. So wurde zunächst nach den aus Sicht der Teilnehmenden größten Verkehrsproblemen in Düsseldorf gefragt. Folgende Probleme wurden am häufigsten benannt:

- Zu wenig Radwege/Radfahren unsicher
- ÖPNV-Angebot nicht ausreichend
- Überlastung wichtiger Zugangsstraßen
- Viel Lärm und viele Abgase an vielen Stellen

Die Antworten der Teilnehmenden zeigten, dass sich die Verkehrsprobleme nicht auf ein Verkehrsmittel oder einen Bereich beschränkten, sondern dass die Alternativen zum Pkw insgesamt noch nicht stark genug gefördert würden.

Anschließend gaben die Teilnehmenden an, was für sie eine Verkehrswende ausmache. Hier wiederum betrafen die beiden meistgenannten Antworten zunächst den ÖPNV, dann die Wege zu Fuß oder mit dem Fahrrad, aber auch die Kombination verschiedener Verkehrsmittel:

- Der ÖPNV wird das Hauptverkehrsmittel der Großstadt.
- Mehr Wege werden zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt.
- Ein breites Angebot unterschiedlicher Verkehrsmittel, die jedem immer zur Verfügung stehen

Zusätzlich wurde abgefragt, was für die Teilnehmenden eine hohe Lebensqualität in der Stadt bedeutet. Hier standen die Themen attraktive Grün- und Freiräume, aber auch eine lebendige Stadt im Mittelpunkt:

- Eine ruhige Stadt mit guter Luftqualität, mit vielen Grünflächen und Erholungsmöglichkeiten

- Ich kann aus einer großen Anzahl unterschiedlicher Verkehrsmittel wählen und bin in der Stadt optimal vernetzt.
- Viel Leben auf den Straßen: Öffentliche Räume werden zum Verweilen, zum Spielen, Flanieren und Spazieren sowie zur Interaktion zwischen Menschen aller Altersgruppen genutzt.

Letztlich gab der erste Online-Dialog wertvolle Hinweise, was aus Sicht der Bürgerinnen und Bürger wichtige Themen, Probleme und Handlungsschwerpunkte in Düsseldorf waren. Diese wurden, soweit möglich, in der Ausarbeitung des Konzepts berücksichtigt und spiegelten sich in den Zielen wider.

Zweiter Online-Dialog

Der zweite Online-Dialog diente dazu, den erarbeiteten Entwurf des Zielkonzepts von den Bürgerinnen und Bürgern bewerten und priorisieren zu lassen. Die Teilnahme fand im Anschluss an die inhaltlich ähnlich aufgebaute dritte öffentliche Dialogveranstaltung Mobilität trifft Raum 2019 statt, um so eine möglichst breite Basis an öffentlicher Unterstützung zu erlangen.

Insgesamt beteiligten sich noch einmal 1.870 Personen an der Bewertung des Zielkonzepts. Die einzelnen Ziele konnten auf einer Skala von minus 3 bis plus 3 bewertet werden – in Anlehnung an die dritte öffentliche Dialogveranstaltung, von „Ziel sollte abgeschwächer formuliert werden“ (Wert minus 3) über „Ziel ist genau richtig formuliert“ (Wert 0) bis „Ziel sollte mutiger formuliert werden“ (Wert plus 3). Grundsätzlich ließ sich auch aus der 2. Online-Beteiligung der Wunsch nach einer mutigeren Zielformulierung ablesen, wenn auch nicht ganz so deutlich wie bei den Teilnehmenden der öffentlichen Dialogveranstaltung. Keine Zielaussage wurde im negativen Bereich bewertet (also abgelehnt). Am deutlichsten in Richtung mutigere Formulierung gehend wurden folgende Ziele eingestuft:

- Stadt- und umweltverträgliche Erreichbarkeit regional und überregional verbessern
- Lärm und Luftschadstoffe senken
- Verkehrssicherheit und subjektive Sicherheit erhöhen

Mit Mittelwerten von 0,7 bis 0,9 wurden folgende Ziele nur zurückhaltend eingestuft:

- Inter- und Multimodalität fördern, Sharing-Angebote ausweiten
- Chancen der Digitalisierung für die Verkehrswende nutzen
- Straßenraum zugunsten der Nahmobilität umverteilen und Parken im öffentlichen Raum neu ordnen

Größere Abweichungen im Vergleich zu den Antworten bei der dritten öffentlichen Dialogveranstaltung ergaben sich insbesondere bei der Zielsetzung mit Bezug auf die Umverteilung des Straßenraums und der Neuordnung des Parkens. Dieses Ziel unterstützten die Teilnehmenden der dritten öffentlichen Veranstaltung deutlich stärker als die Teilnehmenden am 2. Online-Dialog.

Auf einer Skala von minus 4 (negativer Einfluss) bis plus 4 (positiver Einfluss) waren die Teilnehmenden anschließend dazu eingeladen, die Wirkung der Ziele sowohl auf die Mobilität als auch auf die Lebensqualität in der Stadt einzuschätzen. Es ergaben sich weit überwiegend positive Bewertungen, die im Schnitt bei etwa plus 2 und damit leicht unter dem der Teilnehmenden der dritten öffentlichen Dialogveranstaltung lagen. Insbesondere den Einfluss der Ziele auf die Lebensqualität Düsseldorfs bewerteten viele Teilnehmende am Online-Dialog jedoch auch mit der Bestnote 4 (vergleiche Abbildung 10).

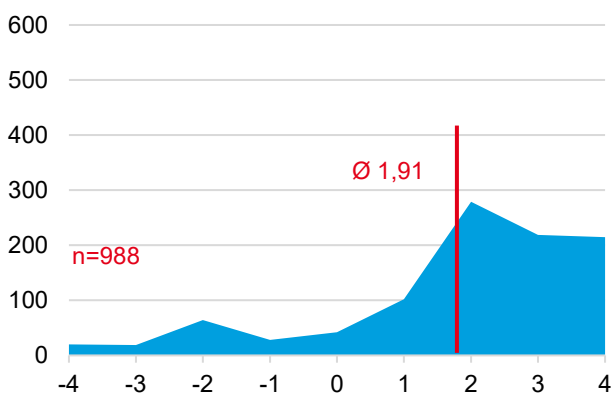


Abbildung 13: Gesamtbewertung Einfluss der Handlungsziele auf die Mobilität

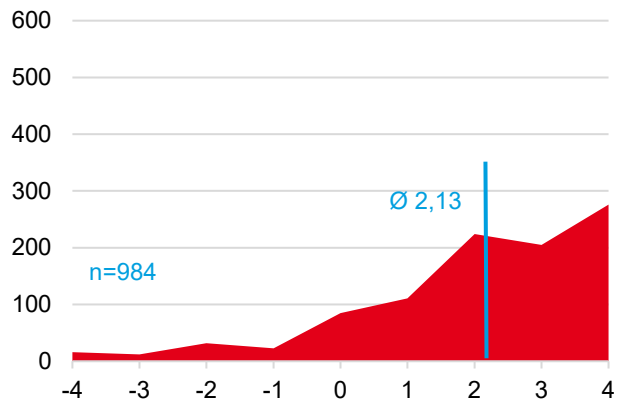


Abbildung 14: Gesamtbewertung Einfluss der Handlungsziele auf die Lebensqualität

Letztlich konnte festgehalten werden, dass auch die 2. Online-Beteiligung die grundlegenden Einschätzungen und Meinungen und die Inhalte des Zielkonzepts weitgehend bestätigten. Es gab allerdings einen deutlichen Wunsch nach einer stärkeren Förderung der Verkehrsmittel des Umweltverbunds, gleichzeitig wurde mehr Mut und eine stärkere Konsequenz bei der Umsetzung von Maßnahmen gewünscht. Insgesamt wurde die Zielrichtung der 1. Stufe des Mobilitätsplan D bestätigt. Kritisch zu reflektieren war, dass bei allen Beteiligungsformaten fahrradaffine Bürgerinnen und Bürger überrepräsentiert vertreten waren (gemessen am abgefragten derzeitigen Hauptverkehrsmittel der Teilnehmenden). Dies änderte aber nicht die Gesamteinschätzung von weiten Teilen der Teilnehmenden an beiden Veranstaltungen, die unabhängig von ihrer Verkehrsmittelaffinität den Mobilitätsplan D mittragen. Für die Bearbeitung des Mobilitätsplan D lieferte die umfassende öffentliche Beteiligung zahlreiche wertvolle Hinweise und verdeutlichte die Einstellungen und Wünsche vieler Bürgerinnen und Bürger Düsseldorfs.

Das vielleicht wichtigste Ergebnis blieb, dass der Weg, den die Landeshauptstadt mit dem Mobilitätsplan D eingeschlagen hat, überwiegend unterstützt wird. Die Stadt konnte darüber hinaus viele Eindrücke und Vorschläge in die alltägliche Arbeit der strategischen Mobilitätsplanung mitnehmen.

Weitere Beteiligungsbausteine

Neben den wiederkehrenden Beteiligungen von Expertinnen und Experten sowie Bürgerinnen und Bürgern fanden weitere Abstimmungen und Gespräche statt. Dies betraf zum einen Expertengespräche mit ausgewählten Institutionen und Interessengruppen sowie zum anderen verwaltungsinterne Abstimmungen (sowohl ämterübergreifend als auch innerhalb des Amtes für Verkehrsmanagement) und die Einbeziehung der Themen der Stadtbezirke.

Akteursgespräche

Kern der Erarbeitung des Mobilitätsplan D war die bestmögliche Berücksichtigung und Integration der Interessen aller verkehrsrelevanten Institutionen und stadtgesehlichen Gruppen in Düsseldorf. Daher wurden im Rahmen der Bestandsaufnahme im Winter 2018/2019 zehn Akteursgespräche geführt. Angesprochen wurden dabei sowohl Interessenvertreter von Bevölkerungsgruppen mit besonderem Mobilitätsangebot, als auch Vertreter großer privater wie öffentlicher verkehrserzeugender Einrichtungen in Düsseldorf. Zusätzlich wurde der vertiefte Dialog mit Mobilitätsanbietern in Düsseldorf gesucht, um geplante Entwicklungen, Chancen und Risiken aufzunehmen. Die Akteursgespräche dienten insgesamt der inhaltlichen Vertiefung und Identifizierung von Stärken und Schwächen des Verkehrs in Düsseldorf. Alle Akteursgespräche wurden dokumentiert und sind nachstehend kurz zusammengefasst worden. Gespräche wurden dabei mit Vertreterinnen und Vertretern folgender Institutionen geführt:

- Beirat für Menschen mit Behinderung
- Fahrgastverband Pro Bahn
- Jugendrat der Stadt Düsseldorf
- Heinrich-Heine-Universität Düsseldorf
- Universitätsklinikum Düsseldorf
- Messe Düsseldorf
- Flughafen Düsseldorf
- Rheinbahn AG
- Stadtwerke Düsseldorf
- Taxi-Innung Düsseldorf

Unter den Themenblöcken Herausforderungen und Trends, Verbesserungspotenziale und Ziele des Mobilitätsplan D sowie Erwartungen an den Erarbeitungs- und Umsetzungsprozess wurden die Ansichten der befragten Stakeholder aufgenommen.

Als zentrale Herausforderung in Düsseldorf sahen die befragten Akteure die weitgehende Überlastung des Verkehrssystems, was nicht nur den Straßenverkehr, sondern beispielsweise auch den ÖPNV und SPNV betreffe. Das innerstädtische ÖPNV-Netz wurde dabei positiver als das regionale Schienenverkehrsnetz eingestuft. Kritisiert wurde die mangelnde Flächenverfügbarkeit für den Rad- und Fußverkehr, bei letzterem auch das vielerorts problematische Queren von Straßen und Stadt-/Straßenbahntrassen. Dem steigenden Verkehrsaufkommen könne gut durch die Verknüpfung von Verkehrsmitteln entgegengewirkt werden, auch wenn die Einbindung neuer Mobilitätsformen nicht immer konfliktfrei ablaufe. Auch das Thema Park & Ride müsse stärker behandelt werden. Wichtig sei zudem, die Umweltqualität des Verkehrs zu verbessern. Das könne sich aber nicht nur darauf beschränken, allein die Antriebsform Elektromobilität zu priorisieren.

Alle Akteure sahen die Erarbeitung eines neuen Mobilitätsplans für Düsseldorf positiv und erwarteten deutliche wie auch messbare Zielformulierungen. Themen wie die Integration verschiedener Szenarien und Raum für Experimente wurden als zusätzliche mögliche Inhalte für den Mobilitätsplan D aufgeführt. Inhaltlich müsse es zudem vor allem um einen Netzausbau und Kapazitätserweiterungen im ÖPNV gehen, auch in Abstimmung mit der Region. Zugleich wurden eine hohe Angebots- und Servicequalität sowie mehr Flexibilität im ÖPNV gefordert. Auf der anderen Seite wurden von einigen Akteuren gleichzeitig auch beschränkende Maßnahmen im MIV gefordert, nicht jedoch ohne die Integration neuer Antriebstechnologien in die zukünftige Mobilität zu vernachlässigen. Weitere Zukunftsthemen wurden in der intelligenten Vernetzung von Verkehrsmitteln, der Teilhabe am Verkehrsgeschehen im Sinne des Abbaus von Barrieren im öffentlichen Raum, im ÖPNV sowie in der Informationsqualität gesehen.

Als zentralen Aspekt der Erarbeitung des Mobilitätsplan D sahen die Akteure einen offenen Dialog zwischen Bürgerinnen und Bürgern, Akteuren der Mobilität und dem Planungsteam. Dabei sollten möglichst alle Bevölkerungsgruppen eingebunden und Teilnahmemöglichkeiten und Informationen entsprechend breit gestreut werden. Auch der Einbezug der verkehrlichen Akteure und Interessenvertreterinnen und -vertreter über die Fachgruppe Mobilität wurde positiv bewertet. Dies sei auch vor dem Hintergrund wichtig, eine breite Zustimmung bei der Umsetzung von Maßnahmen zu erhalten. Der enge Akteursaustausch könne zudem die regionale Ebene miteinbeziehen, um dem wichtigen Thema der regionalen verkehrlichen Vernetzung entsprechenden Raum zu geben.

Beteiligung der Bezirkspolitik

In einer frühen Bearbeitungsphase der Stufe 1 wurden im Oktober 2018 die Bürgermeisterin und die Bürgermeister der Düsseldorfer Stadtbezirke eingeladen. Acht von zehn Vertreterinnen bzw. Vertretern der Stadtbezirke nahmen teil und tauschten sich mit dem Planungsteam über die drängenden Verkehrsthemen aus den Bezirken aus. Es zeigte sich, dass die verschiedenen Stadtbezirke teils unterschiedliche, teils deckungsgleiche Problemlagen aufwiesen. Wichtige Themen in den äußeren Bezirken waren unter anderem ein besseres lokales und verbindendes Radverkehrsnetz sowie ein starker ÖPNV. Der unregelmäßige ruhende Verkehr rund um den Flughafen war vor allem ein Thema im Norden Düsseldorfs. In den inneren Stadtbezirken spielten die Aufteilung des öffentlichen Raums und die allgemeine Reduzierung des Autoverkehrs eine größere Rolle. Ebenfalls müsse die dynamische Düsseldorfer Stadtentwicklung berücksichtigt werden, insbesondere der Wohnungsneubau und Einzelhandel.

Hinsichtlich des Arbeitsprozesses beim Mobilitätsplan D wurden die Erwartungen geäußert, dass unvoreingenommen Verbesserungsmöglichkeiten gesucht würden und man von der Auto-Ideologie der vergangenen Jahrzehnte wegkomme. Die vielen jungen Menschen in Düsseldorf würden diesen Trend bestätigen. Letztlich sei jedoch auch wichtig, angepasste Konzepte für die diversen Probleme vor Ort zu finden.

In der finalen Phase der 1. Stufe wurde der Entwurf des Zielkonzepts im Juni 2019 den Bezirksvertreterinnen und -vertretern vorgestellt. Grundsätzlich wurden die Ziele mitgetragen, auch wenn vereinzelte Zielkonflikte gesehen wurden, sodass verschiedene Verkehrsmittel nicht gegeneinander ausgespielt werden dürften. Weiterhin wurde eine beschleunigte Umsetzung von Maßnahmen gefordert, wozu schon Ideen in den Bezirken vorlägen. Diese könnten nun gegebenenfalls durch das Zielkonzept gestützt werden. In der 2. Stufe des Prozesses sollten zudem die spezifischen Themen der Bezirke mit aufgenommen werden.

Ämterübergreifende Abstimmung und amtsinterner Workshop

Um den Austausch innerhalb der Stadtverwaltung zu fördern und die unterschiedlichen Belange und Ansprüche an den Mobilitätsplan D zu berücksichtigen, wurde zu Beginn des Verfahrens im Juni 2018 eine Amtsleiterinformation durchgeführt. Alle relevanten Amtsleitungen wurden gebeten, Zielvorstellungen und Themen für den Mobilitätsplan D beizusteuern.

Ebenso wurde im Januar 2019 ein Strategieworkshop mit allen Abteilungen des Amtes für Verkehrsmanagement durchgeführt. Dies diene insbesondere dazu, den Austausch innerhalb der Verkehrsplanung zu fördern und die relevanten Themen der einzelnen Abteilungen im Sinne des Zielkonzepts zum Mobilitätsplan D miteinzubeziehen. Die verschiedenen Abteilungen des Amtes für Verkehrsmanagement seien unterschiedlich stark von den Erarbeitungsergebnissen des Mobilitätsplan D betroffen, viele konkretisieren die Planungen in späteren Phasen oder führen die Umsetzung von Maßnahmen durch. Der Mobilitätsplan D wird von der Abteilung für strategische Mobilitätsplanung innerhalb des Amtes für Verkehrsmanagement bearbeitet. Folgende Abteilungen nahmen am Workshop teil:

- Zentrale Dienste
- Controlling
- Verkehrsmarketing
- Verkehrsplanung
- Radverkehrsplanung
- Straßenbau

- Brücken-, Tunnel- und Stadtbahnbau
- Verkehrsregelung
- Verkehrstechnik
- Strategische Mobilitätsplanung

Der Zeitpunkt des Workshops wurde in die frühe Erarbeitungsphase der Ziele gelegt. Dadurch bestand die Möglichkeit, die Erfahrungen und Sichtweisen der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Amt für Verkehrsmanagement bereits in die Themen- und Zielfindung miteinzubeziehen. So wurde unter anderem die Frage diskutiert, inwieweit die Stadt Düsseldorf auf bestimmte verkehrliche Ausprägungen – wie etwa einen emissionsarmen Wirtschaftsverkehr – Einfluss nehmen könne. Andere Themen mit starkem Einfluss der Stadt betrafen beispielsweise die Reduktion von Parkraum und die Umverteilung von Straßenraum, die in den Zielen enthalten sein sollten.

Grundsätzlich wurde ein weitergehendes Zielkonzept gewünscht, das jedoch jeweils auch die damit verbundenen Konsequenzen enthalten

müsse, da die verkehrlichen Auswirkungen – auch auf die alltäglichen Maßnahmen – teils deutlich seien. Dies würde unterstützt werden, müsse aber auch entsprechend angesprochen werden. Weiterhin wurde eine Messbarkeit der Ziele eingefordert, die sich dabei flexibel und wenig komplex darstellen sollten. Hier könnten die Abteilungen selbst fachspezifische Indikatoren beisteuern. Nicht allein die Veränderung von Indikatoren müsse singular betrachtet werden, sondern es müssten immer auch allgemeine Rahmenbedingungen beachtet werden.

Ein weiterer wesentlicher Diskussionspunkt betraf den Vorausblick auf die Umsetzung. Im Hinblick auf die personelle und finanzielle Ausstattung des Amts müsse beachtet werden, was bis wann umgesetzt werden könne. Nicht zuletzt spiele auch der Erhalt der bestehenden Infrastruktur eine wichtige Rolle.

Fazit

Das Erstellen der 1. Stufe des Mobilitätsplan D erfolgte als kooperativer Planungsprozess, der von Anfang an sehr breit angelegt wurde. Damit wurde das Ziel verfolgt, die jeweiligen unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnisse bestmöglich zu berücksichtigen und weitestgehend einen Ausgleich von verschiedenen Interessen zu erreichen.

So konnte unter intensivem Einbezug von verkehrsrelevanten Institutionen und Akteuren der Stadtgesellschaft in Düsseldorf ein breit getragenes Zielkonzept entwickelt werden, das jeweils durch öffentliche Dialogveranstaltungen reflektiert und ergänzt wurde.

Die Fachgruppe Mobilität sowie der politische Steuerungskreis haben sich als Gremien bewährt und werden auch die 2. Stufe des Mobilitätsplan D begleiten. Auch die öffentlichen Dialogveranstaltungen sowie die Online-Dialoge sollen fortgeführt beziehungsweise wiederholt werden.

Die Weiterentwicklung von Verkehr und Mobilität in Düsseldorf kann letztlich nur unter Einbezug vieler Ideen und Meinungen sowie auf der Basis einer gemeinsamen Diskussion erfolgen. Daher sind alle Inhalte umfassend transparent erarbeitet worden und folgen einer Linie, bei der sich viele Düsseldorferinnen und Düsseldorfer sowie Institutionen wiederfinden können.

Diese Linie gilt es auch beim Erstellen der 2. Stufe des Mobilitätsplan D fortzuführen und so passgenaue, zielgerichtete und wirkungsstarke Maßnahmen auszuarbeiten, die die Mobilität der Menschen in Düsseldorf nachhaltig und rücksichtsvoll stärken.

Abkürzungsverzeichnis

ADAC	Allgemeiner Deutscher Automobil-Club
ADFC	Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club
APS	Ausschuss für Planung und Stadtentwicklung
Kfz	Kraftfahrzeug
MIV	motorisierter Individualverkehr
ÖPNV	öffentlicher Personennahverkehr
OVA	Ordnungs- und Verkehrsausschuss
SMART-Kriterien	Spezifisch-Messbar-Akzeptiert-Realistisch-Terminbezogen-Kriterien
U81	Untergrundbahn 81
VCD	Verkehrsclub Deutschland

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Entwicklungsprozess des Mobilitätsplan D	6
Abbildung 2: Zeitlicher Ablauf des Prozesses für die Stufe 1 des Mobilitätsplan D.....	7
Abbildung 3: Die Teilnehmenden der Fachgruppe Mobilität	8
Abbildung 4: Zukunftsvisionen zur Verkehrsmittelwahl und zur Stadtentwicklung	14
Abbildung 5: Die Teilnehmenden stellten sich auf einer Veränderungsskala von 0-100	15
Abbildung 6: Logo der gemeinsamen Veranstaltung von Mobilitätsplan D und Raumwerk D	16
Abbildung 7: Leitfaden zur Zukunftsvision 1	16
Abbildung 8: Bewertung der Ziele beim Gallery Walk/interaktive Beteiligungsmöglichkeiten.....	17
Abbildung 9: Impressionen von der Dialogveranstaltung Mobilität trifft Raum in den Rheinterrassen.	19
Abbildung 10: Zustimmungswerte zu den Visionen	20
Abbildung 11: Düsseldorfer Modal Split 2013.....	20
Abbildung 12: Vision zum Modal Split 2030	20
Abbildung 13: Gesamtbewertung Einfluss der Handlungsziele auf die Mobilität.....	22
Abbildung 14: Gesamtbewertung Einfluss der Handlungsziele auf die Lebensqualität	22

Fotonachweis

Fotos auf Seite 8, 15, 17, 19: Planersocietät Frehn Steinberg Partner

Erstellung

Verantwortlich: Amt für Verkehrsmanagement

Beteiligt: Planersocietät Frehn Steinberg Partner, TOLLERORT entwickeln & beteiligen



Landeshauptstadt Düsseldorf
Amt für Verkehrsmanagement

Herausgegeben von der
Landeshauptstadt Düsseldorf
Der Oberbürgermeister
Amt für Verkehrsmanagement
Auf'm Hennekamp 45
40210 Düsseldorf

Verantwortlich Katharina Metzker

VII/25

www.duesseldorf.de