

Anlage 1

Maßnahmenpaket

Luftreinhaltung und Verkehrswende

In der Landeshauptstadt Düsseldorf sind zukunftsfähige Mobilität und die dazu notwendige Verkehrswende zentrale Zielsetzungen. Die Maßnahmen des Luftreinhalteplans dürfen nicht isoliert betrachtet werden, sondern stehen im Kontext von Klimaschutz, Mobilitätserhaltung, Lebensqualität und Stadtbildgestaltung. Die Landeshauptstadt Düsseldorf wird folgende Pläne und Konzepte, die auch der Luftreinhaltung dienen, konsequent umsetzen:

Klimaschutzpfad 2035

Am 4. Juli 2019 hat der Rat der Landeshauptstadt Düsseldorf die Unterstützung der Resolution „Climate Emergency“ beschlossen. Damit verbunden ist die Erreichung der Klimaneutralität (zwei Tonnen CO₂-Emissionen pro Kopf und Jahr) im Jahr 2035. Zahlreiche Maßnahmen, die geplant oder bereits umgesetzt werden, tragen auch zur Luftreinhaltung in Düsseldorf bei.

So wurde das Förderprogramm „Klimafreundliches Wohnen und Arbeiten“ für 2021 ff. auf 7 Millionen Euro pro Jahr aufgestockt. Hierüber wird auch die Beschaffung und Installation von Wallboxen für die emissionsfreie Mobilität gefördert. Damit werden die Emissionen im privaten und z. T. gewerblichen Bereich gesenkt.

Ein weiterer Schwerpunkt ist die energetische Sanierung städtischer Gebäude und Anlagen. Hier werden künftig verstärkt Sanierungsvorhaben umgesetzt, die durch Reduzierung der Verbrennung fossiler Energieträger ebenfalls die Belastung der Luft reduzieren werden.

Darüber hinaus wird ein Ausbau der Ladeinfrastruktur für die E-Mobilität ausgebaut und die städtische Flotte beschleunigt auf emissionsfreie Mobilität umgestellt. Dieses wird dazu führen, dass der Anteil emissionsfreier Fahrzeuge in der Stadt deutlich steigen wird.

Außerdem wird im Jahr 2021 ein städtisches Förderprogramm für die Anschaffung von Lastenrädern auf den Weg gebracht. Das Budget von 1,0 Million Euro wird einen wichtigen Beitrag und Anreiz darstellen, dass kurze Transportwege vermehrt mit dem Lastenrad durchgeführt werden. Auch eine qualifizierte Mobilitätsberatung für Betriebe wird in diesem Kontext in Düsseldorf etabliert.

Weiter den Verkehrssektor adressierende Maßnahmen werden aktuell erarbeitet und in Bezug auf ihr CO₂ Einsparpotential hin geprüft. Dazu gehören beispielsweise Angebots- und Komfortverbesserungen im ÖPNV und beim Radverkehr, aber auch die Stärkung der New-Mobility, Ansätze zur Reduzierung der Attraktivität des MIV und Maßnahmen zur Verkehrsvermeidung.

Anlage 1

GCM (Green-City-Masterplan)

Als eine der Kommunen, die den Grenzwert für NO₂ überschreiten, war die Stadt berechtigt, einen Green-City-Masterplan für die vom Bund vorgegebenen Handlungsfelder zu erarbeiten. Im Masterplan wurden der allgemeine Handlungsbedarf in der Verkehrsplanung aufgezeigt und konkrete Lösungen für Düsseldorf beschrieben.

Der Masterplan zielt auf drei übergeordnete Ziele: die Verbesserung der Aufenthaltsqualität, die Reduktion verkehrsbedingter Luftschadstoffe sowie die Förderung des Images als innovative, moderne Großstadt.

Hierauf aufbauend wurden Strategien und Maßnahmen zu den Themenfeldern Digitalisierung, Vernetzung und Ausbau des ÖV, Förderung des Radverkehrs, Elektromobilität und urbane Logistik entwickelt.

Das sog. Handlungskonzept Elektromobilität und die Mobilitätspartnerschaft sind bereits Bestandteil des aktuell gültigen Luftreinhalteplans.

Der Mobilitätsplan D ist ebenfalls Bestandteil des aktuell gültigen Luftreinhalteplans.

Auch enthält der aktuelle Luftreinhalteplan ein umfassendes Bündel von Maßnahmen zur Förderung der Nutzung des Fahrrades. Dazu gehört die Umsetzung einer zukunftsweisenden Netzinfrastruktur, bestehend aus Radschnellwegen, Radhauptnetz und Radbezirksnetz, unterstützt durch eine entsprechende Fahrradwegweisung sowie den kontinuierlichen Ausbau von Fahrradabstellanlagen. Begleitet werden die Maßnahmen von einem öffentlichkeitswirksamen Marketingkonzept.

Anlage 1

Teilpakete

Teilpaket 1: Verkehrliche Maßnahmen

Umweltsensitive Signalsteuerung zur Entlastung des Belastungsschwerpunkts Merowinger Straße

Ziel ist der Aufbau eines Umweltsensitiven Verkehrsmanagementsystems, mit dem der Verkehr stadtverträglich im Sinne der Lufthygiene bedarfsgerecht abgewickelt werden kann. Im Rahmen eines vom BMVI geförderten Modellvorhabens VinDUS – „Verkehrsinformation und Dynamische Umweltsensitive Steuerung“ – soll ein Umweltmodell aufgebaut werden, auf dessen Grundlage Informations- und Verkehrslenkungsstrategien geschaltet werden sollen. Für den Bereich Merowingerstraße bedeutet dies zukünftig eine modellbasierte dynamische, intelligente Schaltung von Dosierungsstufen an den Lichtsignalanlagen, um die einfahrenden Verkehre auf das verträgliche Maß zu begrenzen.

Das Förderprojekt ist im Dezember 2020 gestartet und hat eine Laufzeit bis Ende des Jahres 2023. Erste Schaltungen erfolgen voraussichtlich ab Ende des Jahres 2021.

Bis zur Implementierung des endgültigen Systems wurde als unmittelbare Ersatzmaßnahme für die Umweltpuren zum 1. März 2021 die erste Stufe einer umweltsensitiven Steuerung für die Merowingerstraße implementiert. Die Verkehre werden mittels dieser Maßnahme über den Tag verteilt auf ein verträgliches Maß begrenzt. Es wird diejenige Verkehrsmengenreduzierung vorgenommen, die zur sicheren Grenzwerteinhaltung erforderlich ist. Dies kann eine Verkehrsmengenreduzierung bis zu etwa 15 % gegenüber den Verkehrsmengen des Jahres 2018 bedeuten.

Die Dosierung des Verkehrs erfolgt über die Signalisierung der Zufahrt Münchener Straße auf den Südring in Richtung Merowingerstraße sowie der Signalisierung der Relation Südring in Richtung Merowingerstraße. Es werden tageszeitlich unterschiedliche Programme mit verschiedenen Dosierungsstufen geschaltet.

Die erste Stufe der umweltsensitiven Steuerung wurde erfolgreich zum 1. März 2021 in Betrieb genommen.

Umweltsensitive Signalsteuerung zur Entlastung des Belastungsschwerpunkt Corneliusstraße

Ziel ist der Aufbau eines Umweltsensitiven Verkehrsmanagementsystems, mit dem der Verkehr stadtverträglich im Sinne der Lufthygiene bedarfsgerecht abgewickelt werden kann. Im Rahmen eines vom BMVI geförderten Modellvorhabens VinDUS – „Verkehrsinformation und Dynamische Umweltsensitive Steuerung“ - soll ein Umweltmodell aufgebaut werden, auf dessen Grundlage Informations- und

Anlage 1

Verkehrslenkungsstrategien geschaltet werden sollen. Für die Corneliusstraße bedeutet dies zukünftig eine modellbasierte dynamische, intelligente Schaltung von Dosierungsstufen an Lichtsignalanlagen, um die einfahrenden Verkehre auf das verträgliche Maß zu begrenzen.

Das Förderprojekt ist im Dezember 2020 gestartet und hat eine Laufzeit bis Ende des Jahres 2023. Erste Schaltungen erfolgen voraussichtlich Ende des Jahres 2021.

Bis zur Implementierung des endgültigen Systems wurde als unmittelbare Ersatzmaßnahme für die Umweltpuren zum 1. März 2021 die erste Stufe einer umweltsensitiven Steuerung für die Achse Corneliusstraße/Werstener Straße implementiert. Die Verkehre werden mittels dieser Maßnahme über den Tag verteilt auf ein verträgliches Maß begrenzt. Hierzu werden je nach Tageszeit unterschiedliche Signalprogramme mit unterschiedlichen Drosselstufen für die einfahrenden Verkehre geschaltet. Es wird diejenige Verkehrsmengenreduzierung vorgenommen, die zur sicheren Grenzwerteinhaltung erforderlich ist. Dies kann eine Verkehrsmengenreduzierung bis zu etwa 21 % gegenüber den Verkehrsmengen des Jahres 2018 bedeuten.

Bei der Regulierung der Verkehrsmengen soll die vorrangige Abwicklung des ÖPNV optimiert werden.

Die Dosierung der einfahrenden Verkehre erfolgt über die Lichtsignalanlage Werstener Straße/Südpark/Universitätsstraße. Der Busverkehr in Fahrtrichtung Nord ist von der Zuflussdosierung nicht betroffen und wird über eine eigene Fahrspur und ein eigenes Signal über den Knoten geführt.

Eine zweite Dosierung erfolgt an der Lichtsignalanlage auf Höhe des Lastringes. Im Zuflussbereich dieses Knotens befindet sich ebenfalls eine Sonderfahrspur für den Linienbusverkehr, um den Bus ggf. an einem Rückstau vorbeiführen zu können.

Die erste Stufe der umweltsensitiven Steuerung wurde erfolgreich zum 1. März 2021 in Betrieb genommen.

Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf der Merowingerstraße auf Tempo 30

Zur Verbesserung des Verkehrsflusses wurde zum 1. März 2021 auf der Merowingerstraße in beide Fahrtrichtungen Tempo 30 eingeführt. Auf Grund der Abstände der signalisierten Knotenpunkte in diesem Bereich wird durch diese Maßnahme vor allem der Verkehrsfluss stadteinwärts auf Grund einer besseren Koordinierung („Grüne Welle“) erreicht. Neben der normalen Beschilderung wurden auf der Fahrbahn „30“-Piktogramme aufgetragen, um Verkehrsteilnehmende auf die neue Verkehrssituation zu sensibilisieren.

Ferner erfolgen in hoher Dichte Geschwindigkeitskontrollen mittels mobiler „Blitzgeräte“.

Anlage 1

Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen

(1) Die Landeshauptstadt Düsseldorf wird an lärmbelasteten Hauptverkehrsstraßen Tempo 30 prüfen. Lärmbelastete Hauptverkehrsstraßen sind solche, an denen die Lärmwerte tags bei mehr als 65 dB(A) und/oder nachts bei mehr als 55 dB(A) liegen. Die Landeshauptstadt Düsseldorf wird dem Verein „Deutsche Umwelthilfe“ das Ergebnis ihrer Prüfung nach deren Abschluss mitteilen.

(2) Die Geschwindigkeitsreduzierung kann sich auch günstig auf die Luftbelastungssituation auswirken. An einer Reihe von Straßenabschnitten ist dies zwischenzeitlich – vornehmlich für den Nachtzeitraum – angeordnet. Hierbei handelt es sich um folgende Straßen:

- Erkrather-/Reisholzer Straße
- Herzogstraße
- Hüttenstraße
- Klever Straße
- Markenstraße
- Mintropstraße
- Stoffeler Straße
- Gerresheimer Landstraße
- Eulerstraße
- Kölner Landstraße
- Moorenstraße
- Ahnfeldstraße
- Mindener Straße/Monheimstraße
- Brunnenstraße
- Bilker Allee
- Zeppenheimer Weg
- Thewissenweg
- Quadenhofstraße
- Neusalzer Weg/Reichenbacher Weg
- Eller Kamp

(3) Für weitere Straßen sieht der vom Rat am 18. März 2021 beschlossene Lärmaktionsplan III diese Prüfung vor. Es handelt sich um:

- Benrather Schlossallee, westlich Schloßparkstraße
- Gladbacher Straße zw. Gilbachstraße und Bilker Kirche

Anlage 1

- Heyestraße zw. Hardenberg- und Torfbruchstraße
- Rethelstraße
- Roßstraße zw. Franken- und Klever Straße
- Ulmenstraße zw. Tannenstraße und Spichernplatz und
- Witzelstraße, nördlich Auf'm Hennekamp

Weitere konkrete Details sind der AUS-Vorlage Nr. AUS/034/2020 zu entnehmen (<https://www.duesseldorf.de/rat/ratsinfo.html>).

(4) Auch über die genannten Straßenzüge hinaus prüft die Verwaltung, wo und unter welchen rechtlichen Rahmenbedingungen Verkehrsberuhigungsmaßnahmen möglich sind, um diese möglichst schnell umsetzen zu können. Angemessene Verkehrsberuhigungsmaßnahmen im Sinne dieser Vereinbarung sind Reduzierungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf Tempo 30, verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche in zentralen Lagen oder die Ausweisung von verkehrsberuhigten Bereichen, auf denen Schrittgeschwindigkeit gilt. Die Landeshauptstadt Düsseldorf wird dem Verein „Deutsche Umwelthilfe“ das Ergebnis ihrer Prüfung nach deren Abschluss mitteilen.

(5) Unabhängig von einer Prüfung auf Grundlage der Lärmbelastung ist eine angepasste Geschwindigkeit von maximal Tempo 30 vor allem im Umfeld sensibler Einrichtungen relevant. Die Landeshauptstadt Düsseldorf wird – vorbehaltlich der Befassung der Bezirksvertretungen – sicherstellen, dass an allen Straßenabschnitten im unmittelbaren Umfeld von Kindergärten, Kindertagesstätten, allgemeinbildenden Schulen, Förderschulen, Alten- und Pflegeheimen oder Krankenhäusern Tempo 30 angeordnet ist, sofern dem keine unüberwindbaren rechtlichen Hindernisse entgegenstehen.

Optimierung der Signalanlagen für die Ludenberger Straße hinsichtlich ÖPNV-Beschleunigung und Verkehrsfluss

Aktuell führt eine Baumaßnahme am Knoten Bergische Landstraße/Gräulinger Weg zu Verkehrseinschränkungen, die auch das Verkehrsaufkommen an der Ludenberger Straße verringern. Nach Abschluss der Baumaßnahmen soll mit der stationären LSA im Sinne einer umweltsensitiven Steuerung die Verkehrsmenge auf ein verträgliches Maß begrenzt werden. Für die Zukunft soll geprüft werden, inwieweit der Verkehrsfluss durch den für das Jahr 2022 vorgesehenen barrierefreien Umbau der ÖPNV-Haltestelle Pöhlenweg und die Anlegung von Busschleusen weiter optimiert werden kann.

Im Zusammenhang mit der Untersuchung einer optimierten ÖPNV-Anbindung der Bergischen Kaserne wird derzeit auch die Optimierung der Buserschließung in Verbindung mit einem neuen P+R-Parkplatz geprüft. So könnten die Pendler frühzeitig auf den beschleunigt geführten ÖPNV umsteigen.

Anlage 1

Aufbau einer kooperativen, intelligenten Verkehrsinfrastruktur (C-ITS)

Das Amt für Verkehrsmanagement stellt für den flächendeckenden Aufbau einer kooperativen, intelligenten Verkehrsinfrastruktur (C-ITS) Verkehrsdaten bereit.

Im Rahmen von Forschungsprojekten wurden und werden neue Kommunikationswege zwischen Fahrzeugen und Infrastruktur getestet. Dabei bestehen die Möglichkeiten, direkt zwischen Feldgerät (Signalanlage) und Fahrzeug eine Verbindung über Nahfeldkommunikation herzustellen oder die Kommunikation zentralseitig über den Verkehrsrechner durchzuführen. Die Kommunikation erfolgt dabei in beide Richtungen. Fahrzeuge können Informationen zu ihrem Standort mitteilen, die Infrastruktur aktuelle oder zukünftige Informationen wie die Grünzeit an einer Ampel. Hierdurch kann fahrzeugseitig durch Assistenzsysteme mehr Energieeffizienz und Verkehrssicherheit im gesamten Stadtgebiet erreicht werden.

Der Automobilhersteller Audi hat bereits auf Grundlage der städtischen Daten für seine Fahrzeuge einen Prognosedienst an 150 Lichtsignalanlagen eingerichtet und erweitert diesen kontinuierlich.

Seitens der Landeshauptstadt Düsseldorf wird eine flächendeckende Bereitstellung von validen verkehrlichen Daten angestrebt. Diese Daten sollen grundsätzlich allen Interessenten zur Verfügung gestellt werden. Durch verschiedene Anbieter werden Dienste schneller in die Fläche ausgerollt, so dass hier schnell Synergieeffekte für die städtische Verkehrsabwicklung erreicht werden können. Im Rahmen der ÖPNV-Beschleunigung erfolgt auch eine Anpassung der Verkehrstechnik im Hinblick auf die Bereitstellung von Daten.

Gleichzeitig erfolgt eine Ertüchtigung des Verkehrsrechnersystems zur Sicherstellung einer validen Bereitstellung von Daten (Förderprojekt „Versorgungsdatenserver“).

Die notwendigen Maßnahmen zur flächendeckenden Bereitstellung von Daten werden im Rahmen des Förderprogramms „Saubere Luft“ durch das BMVI gefördert.

- 1) Förderprojekt „Datenbereitstellung“: 26 von 40 LSA
- 2) Förderprojekt „ÖPNV-Beschleunigung I“: 37 von 99 LSA
- 3) Förderprojekt „ÖPNV-Beschleunigung II“: 3 von 241 LSA
- 4) Förderprojekt „Versorgungsdatenserver“: Aktuell Ausschreibung eines Versorgungsdatenservers als Grundlage für eine valide Datenbereitstellung

Anlage 1

Teilpaket 2: Förderung Umweltverbund

Erstellung von innovativen Mobilitätskonzepten im Zusammenhang mit der Planung städtebaulicher Entwicklungsflächen

Zur nachhaltigen Mobilitätsentwicklung im Zusammenhang mit der städtebaulichen Entwicklung fordert die Landeshauptstadt Düsseldorf von Investoren die Erstellung eines innovativen Mobilitätskonzeptes zur frühzeitigen Steuerung eines nachhaltigen und stadtverträglichen Mobilitätsverhaltens der künftigen Nutzer. Die hier erarbeiteten Inhalte werden verbindlich in die Städtebaulichen Verträge übernommen.

Der Rat hat in seiner Sitzung am 6. Februar 2020 (Rat/053/2020) beschlossen, bei Neubauprojekten für Gewerbe- und Büronutzung eine stadtverträgliche, leistungsfähige und klimafreundliche Verkehrsanbindung zu sichern. Einzelprojekte und Gebiete, die für ihre Vorhaben eine verbindliche Bauleitplanung auslösen, werden zukünftig ausschließlich an Standorten realisiert, die über leistungsfähige Anschlüsse an den ÖPNV und das Fuß- und Radwegenetz verfügen.

Sollte eine ausreichende Anbindung des Standortes nicht gegeben sein, muss sie vor Fertigstellung der Vorhaben gesichert sein. Sollte die Realisierung erst nach Fertigstellung erfolgen, so müssen Übergangslösungen zu Gunsten des Umweltverbundes eingerichtet werden.

Ziel ist es, mindestens 90 % der erzeugten Verkehre durch den Umweltverbund abdecken zu können.

Die Rheinbahn wird ab dem Planungsstart beteiligt.

Für die Projekte Metro-Campus und Plange Mühle wurden bereits Mobilitätskonzepte erstellt. Für die vom nordrhein-westfälischen Landtag und der Landesregierung NRW geplanten Neu-, Um- und Erweiterungsbauten im Bereich des Regierungsviertels wird im ersten Halbjahr 2021 ein teilräumliches Verkehrsgutachten erstellt, das u. a. folgende potentielle Bausteine vorsehen soll:

- Verbesserte Erreichbarkeit des Regierungsviertels und innovative Mobilitätsstrategie für die Nutzerinnen und Nutzer in den unterschiedlichen Verkehrsmitteln MIV, ÖPNV, Fahrrad sowie Fußgängerinnen und Fußgänger
- Anbindung an Pendlerparkplätze
- Anbindung an das zukünftige Fahrradverkehrsnetz sowie Verbesserungen der Leistungsfähigkeit der auf das Regierungsviertel bezogenen Radrouten
- Verbesserung der ÖPNV-Anbindung u.a. durch Taktverdichtungen, Erhöhung der Reisegeschwindigkeit sowie Angebotserweiterungen (Bahn, Bus, Schnellbus)
- Aufzeigen von Möglichkeiten zur Einbindung ergänzender Mobilitätsangebote (Sharing-Angebote, bedarfsgesteuerte Verkehre)

Anlage 1

- Schaffung von sicheren Radabstellmöglichkeiten an den SPNV-Zulaufrouen zum Regierungsviertel
- Erhöhung des Aufenthaltskomforts an wichtigen ÖPNV-Haltestellen und Darstellung der Rahmenbedingungen für die Errichtung öffentlicher Car-Sharing-Stationen

Pendlerportal

Das Land Nordrhein-Westfalen fördert aktiv die Bildung von Fahrgemeinschaften. Zu diesem Zweck wurde eigens die Internet-Plattform „Pendlerportal“ geschaffen und bei den Landeseinrichtungen aktiv beworben.

Anlage 1

Teilpaket 3: Förderung Radverkehr

Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz des Landes NRW

Die nordrhein-westfälische Landesregierung hat am 2. März 2021 den Referentenentwurf für das Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz (FaNaG NRW) beschlossen. Das Inkrafttreten ist für den 1. Januar 2022 geplant.

Ziel des Gesetzes ist die Förderung von Radverkehr und anderen Formen der Nahmobilität. So soll insgesamt eine nachhaltigere Mobilität gefördert werden. Der Radverkehr soll attraktiver werden, Ziel ist ein Radverkehrsanteil von 25 % im Modalsplit der Wege. Das Fahrrad soll sowohl als eigenständiges umwelt- und klimafreundliches Verkehrsmittel als auch als wesentlicher Bestandteil intermodaler Mobilitätsketten gestärkt werden.

Beschleunigter Ausbau der Radinfrastruktur in Düsseldorf

Immer mehr Düsseldorfer steigen aufs Rad. Die 13 Dauerzählstellen im Stadtgebiet registrierten im letzten Jahr mehr als 7 Millionen (7.139.803) Radfahrende. Das sind rund 22 % mehr Radfahrende als im Vorjahr. Und auch die Haushaltsbefragung 2018 „Mobilität in Städten- SrV“ der technischen Universität Dresden zeigt das starke Wachstum, das der Radverkehr in den letzten Jahren in Düsseldorf verzeichnen konnte.

Der Anteil beim Radverkehr ist im innerstädtischen Verkehr mit 19 % um 5 % stärker geworden und liegt somit fast auf gleichem Niveau mit dem ÖPNV, der 21 % am Binnenverkehr ausmacht. Die Landeshauptstadt Düsseldorf ist also schon jetzt eine Stadt, die aufs Radfahren setzt. Daher ist ein schneller Ausbau der Radwege einer der wichtigsten Bestandteile der Verkehrswende in der Landeshauptstadt Düsseldorf.

Um dem wachsenden Radverkehr gerecht zu werden und den Anteil des Radverkehrs am Modal Split in den kommenden Jahren weiter deutlich zu erhöhen, wurde im Rahmen der Kooperationsvereinbarung von der Politik u. a. die Beschleunigung beim Ausbau der Radinfrastruktur beschlossen.

Hierfür werden mehr Mittel und Personal zur Verfügung gestellt.

Im aktuellen Haushalt wurden für die verstärkte Umsetzung von Radwegemaßnahmen zusätzlich 5 Millionen Euro jährlich und zusätzliches Personal zur Verfügung gestellt.

Damit stehen 2021 3,5 Millionen Euro an konsumtiven Mitteln und 5,155 Millionen Euro an investiven Mitteln zur Verfügung. Darüber hinaus stehen Stellplatzablösebeträge unter anderem für den Radwegebau zur Verfügung und es erhöhen sich die Aufwendungen für den Radwegebau durch Projekte, bei denen 2021 der Ausführungs- und Finanzierungsbeschluss gefasst wird, wie zum Beispiel

Anlage 1

der Ludwig-Hammers-Platz mit 1,8 Millionen Euro. Diese Mittel werden im laufenden Jahr von der Kämmerei für den Radwegebau zusätzlich zur Verfügung gestellt.

Für den Ausbau der Radverkehrsabteilung werden weitere Stellen geplant. Bereits 2021 sollen vier neue Stellen geschaffen werden.

Förderung des Radverkehrs auf der Achse Werstener Straße und Optimierung des Rad- und Gehweges entlang der Witzelstraße

Nach Aufhebung der Umweltspur auf der Achse Werstener Straße erfolgte zum 31. März 2021 eine bauliche Aufwertung der parallel zur Witzelstraße verlaufenden Rad- und Fußverkehrsführung.

Der Radweg, der auch Teil des Radhauptnetzes ist, wurde auf dem Abschnitt zwischen Mooren- und Christophstraße ausgebaut. Auf einer Länge von etwa 425 Metern wurde der bestehende, in seinem jetzigen Zustand nicht richtliniengerechte Rad- und Gehweg komplett neu angelegt.

Der neue Zweirichtungsradweg ist mit 3,00 Meter breiter und durch die Bauweise in Asphalt komfortabler als zuvor. Auch der Gehweg wurde neu angelegt.

Für mehr Sicherheit wurden Rad- und Gehweg nicht nur durch eine taktile Markierung voneinander getrennt. Erstmals in Düsseldorf ist der Radweg in rotem Asphalt angelegt worden und hebt sich somit optisch zusätzlich vom Gehweg ab.

Die Umbaumaßnahmen zur Optimierung des Rad- und Gehweges entlang der Witzelstraße wurden bereits vor Ostern 2021 weitestgehend abgeschlossen. Lediglich die neu installierte Beleuchtung muss noch fertig angeschlossen und montiert werden.

Kombinierte Rad- und Bus-Spur Prinz-Georg-Straße

Seit dem 1. März 2021 sind die jeweils rechten Fahrspuren der Prinz-Georg-Straße im Abschnitt zwischen Moltkestraße und Rochusstraße als Radfahrstreifen mit Freigabe für den Linienbusverkehr ausgewiesen.

Im ersten Schritt erfolgte stadtein- und stadtauswärts die Beschilderung der Strecke mit blauen Radwegschildern und Zusatzzeichen, die die Mitbenutzung durch den Linienbusverkehr ermöglicht. Außerdem wurden die bereits vorher auf der Fahrbahn vorhandenen Fahrradpiktogramme aufgefrischt. Ergänzend dazu erfolgten Markierungsarbeiten, um die neue Bestimmung deutlicher hervorzuheben: Der eigentliche Beginn der Radverkehrsanlage auf der rechten Spur wurde zusätzlich zum blauen Radwegschild durch breite, etwa 5 Meter lange, rot eingefärbte Flächen gekennzeichnet.

An Kreuzungen mit Ampeln wurde das Prinzip der „Leipziger Kombispur“ angewendet. Der Autoverkehr darf aus dem rechten Fahrstreifen nur nach rechts abbiegen, demgegenüber erhält der Radverkehr über eine entsprechende

Anlage 1

Fahrbahnmarkierung die Freigabe, auch geradeaus auf die dahinterliegende Radverkehrsanlage fahren zu dürfen. Hinter den signalisierten Einmündungen wurden kurze Abschnitte zur Verdeutlichung für einbiegende Verkehre ebenfalls rot eingefärbt. An den ampellosen Einmündungen Ludwig-Wolker-Straße, Franklinstraße und Parkstraße wurden die Radfahrstreifen wie üblich rot eingefärbt.

Zwischen Stockkampstraße und Benedikt-Schmittmann-Straße finden in Fahrtrichtung stadteinwärts noch bis mindestens Ende 2021 Kanalbauarbeiten statt. In diesem Abschnitt wurden daher noch keine Ergänzungen vorgenommen. Bis zum Ende der Arbeiten bleibt der Gehweg entlang der Nördlichen Düssel für Radfahrende freigegeben.

Die Stadtverwaltung erarbeitet Lösungsvorschläge für die fahrradgerechte Umgestaltung der Anschlüsse in Fahrtrichtung Norden und Süden, da die gesamte Achse Bestandteil des Radhauptnetzes ist.

Schneller Bau von zusammenhängenden Radachsen

Zur Fahrradförderung wird die Landeshauptstadt Düsseldorf weiter am Ausbau des beschlossenen Radhauptnetzes arbeiten. Um diesen Prozess effizient zu gestalten und zu beschleunigen, wird der Fokus in den nächsten Jahren darauf gelegt, Lücken im bereits bestehenden Netz zu schließen und zusammenhängende Achsen schnell fertig zu stellen.

Die Verwaltung hat dem Ordnungs- und Verkehrsausschuss im März 2021 einen Vorschlag zum beschleunigten Ausbau von Radachsen unterbreitet (OVA 106/120 Vorlage).

Beim Radwegebau soll die Stadtochter Immobilien Projekt Management Düsseldorf GmbH (IPM) in die Bewältigung der umfangreichen Aufgaben einbezogen und mit der Planung und dem Bau einer ersten Nord-Süd-Radachse beauftragt werden. Zusätzlich wird im Amt für Verkehrsmanagement eine neue Abteilung Radverkehr eingerichtet und dafür bereits Personal akquiriert.

Erste Gespräche mit der IPM wurden geführt. Die weitere Beauftragung befindet sich nun in der verwaltungsinternen Abstimmung.

Ausbau einer attraktiven und komfortablen Radinfrastruktur

Fahrradparken in Düsseldorf

Neben dem Ausbau des Radhauptnetzes ist die Schaffung ausreichender Fahrradabstellmöglichkeiten elementarer Bestandteil der Fahrradförderung in Düsseldorf. Um dem steigenden Bedarf gerecht zu werden und den begrenzten öffentlichen Raum effizient zu nutzen, erarbeitet das Amt für Verkehrsmanagement, gemeinsam mit einem Fachplanungsbüro ein Konzept zum „Fahrrad-Parken“.

Anlage 1

Im Rahmen der 2. Stufe des Mobilitätsplan D werden im Themenfeld Radverkehr die Belange des Fahrradparkens prioritär behandelt. Das beauftragte Fachplanungsbüro wird gemeinsam mit der Stadtverwaltung und den beteiligten Akteuren (Städtebau, Gestaltung, Verkehrsplanung und Betrieb) im ersten Halbjahr 2021 ein Fahrradabstellkonzept erarbeiten. Darin sollen Quantität und Qualität der Anlagen sowie Betreiberfragen und Umsetzungskonzepte definiert werden.

Mit der Initiative „Fahrradstellplätze für Düsseldorf“ wurden bereits über 2.500 neue Fahrradstellplätze in Düsseldorf geschaffen. Für den stetigen Ausbau von Fahrradabstellplätzen wurden für dieses Jahr bereits rund 500 neue Fahrradbügel bestellt, die ab Anfang Mai entsprechend der Bürgerwünsche und im Rahmen von städtischen Planungen im Stadtgebiet aufgestellt werden.

Zukünftig sollen rund 1.000 neue Abstellplätze pro Jahr geschaffen werden. Hinzukommen sollen sichere Abstellanlagen für hochwertige Räder. Die neue Abteilung wird hier ein Konzept vorlegen (siehe Mobilitätsplan D).

Bike & Ride

Um speziell das Angebot für Pendler zu verbessern, arbeitet die Rheinbahn in Kooperation mit der Verwaltung zurzeit an einem Konzept für B+R-Anlagen, das an über 80 Standorten bedarfsgerecht Fahrradbügel und Sammelgaragen vorsieht.

Ebenfalls wird am Bilker Bahnhof noch in diesem Jahr (2021) mit dem Bau eines vollautomatischen Fahrradparkhauses begonnen. Und auch am Konrad-Adenauer-Platz (HBF) und am Bahnhof Benrath wird bei den anstehenden Planungen die Einrichtung weiterer Radstationen mitgeplant.

Im Jahr 2020 wurde ein Sonderprogramm des VRR in Anspruch genommen. Mit diesen Mitteln werden die überdachten B+R-Anlagen an den S-Bahnhöfen Angermund, Oberbilk, Volksgarten und Gerresheim im Jahr 2021 erneuert.

Für die Umsetzung des automatisierten Fahrradparkturms mit 120 Plätzen am Standort Bahnhof Bilk hat der Rat der Landeshauptstadt Düsseldorf im November 2020 den Ausführungs- und Finanzierungsbeschluss gefasst.

Die konkreten Planungen für die ersten 7 Anlagen wurden von der Rheinbahn aufgenommen. Diese Fahrradsammelanlagen sollen bis spätestens Ende 2022 in Betrieb genommen werden.

Mobilstationen

Zudem sieht das Konzept der Stadt sogenannte „Mobilstationen“ vor, an denen das Rad/Bike-Sharing eine sehr wichtige Rolle spielt, und verknüpft es mit weiteren Mobilitätsangeboten wie dem ÖPNV. Zusätzlich werden auch dort attraktive Fahrradabstellmöglichkeiten entstehen, darunter neben kostenlosen Fahrradbügeln auch Fahrradboxen.

Anlage 1

Für Planung, Bau und Betrieb der Mobilstationen wurde im Herbst 2020 die städtische Tochtergesellschaft Connected Mobility Düsseldorf (CMD) ins Leben gerufen. Die CMD hat die konkreten Planungen für die ersten 7 Stationen in den Stadtbezirken 1 und 3 aufgenommen. Die Umsetzung erfolgt sukzessive bis Ende 2022. Weitere Stationen werden folgen. Ziel ist die Umsetzung eines stadtweiten Netzes an Mobilstationen bis 2030. Ein entsprechendes Konzept soll dem Fachausschuss noch im Juni 2021 zur Beschlussfassung vorgelegt werden.

Arbeitsaufnahme der „Kleinen Kommission Radverkehr“

Die Verwaltung schafft die Voraussetzungen zur kurzfristigen Arbeitsaufnahme der „Kleinen Kommission Radverkehr“. Um die Arbeit der Verwaltung bei notwendigen politischen Entscheidungen zu unterstützen, wurde in der Sitzung des Rates der Stadt am 10. Dezember 2020 die Einrichtung einer „Kleinen Kommission Radverkehr“ beschlossen.

„Traffic Pilot“ - Ampelphasenassistent für den Rad- und Kfz-Verkehr

Mit dem Angebot können Verkehrsteilnehmende im gesamten Düsseldorfer Stadtgebiet komfortabel auf der „grünen Welle reiten“. Die App zeigt die dafür richtige Geschwindigkeit an. Die Smartphone App „traffic pilot“ kann kostenlos aus dem App Store (iOS) und dem Play Store (Android) heruntergeladen werden.

Die App wurde mittlerweile eingeführt. Die ersten Erfahrungsberichte machen deutlich, dass das System sehr gut funktioniert und zu einer Verstärkung des Verkehrsablaufes und einer Steigerung des Komforts beiträgt.

Verbesserte Radverkehrsführung bei Baumaßnahmen

(1) Bei der Genehmigung der Verkehrsführung im Bereich von Baustellen wird zukünftig ein besonderes Augenmerk auf die schwächsten Verkehrsteilnehmenden, nämlich Fußgänger und Radfahrer, gelegt. Die sichere Führung dieser Verkehrsteilnehmenden unterliegt einer besonders kritischen Überprüfung.

(2) Die verbesserte Radverkehrsführung ist Bestandteil der täglichen Arbeit der Verwaltung. Die Sachbearbeitenden für Verkehrsregelungen legen ihren besonderen Fokus darauf, dass die Sicherheit der Verkehrsteilnehmenden Vorrang hat vor der Leichtigkeit des Verkehrs.

(3) Die Landeshauptstadt Düsseldorf wird eine Arbeitsanweisung erstellen, die die Belange der Absätze 1 und 2 dieses Abschnitts sicherstellt.

Über die Meldeadresse www.duesseldorf.de/verkehrsmanagement/maengel-melden.html haben die Bürgerinnen und Bürger die Möglichkeit u.a. Mängel im Zusammenhang mit Baustellen zu melden.

Anlage 1

Barrierefreiheit im Fuß- und Radverkehr

Die Landeshauptstadt Düsseldorf wird Parkverbote im Kreuzungs- und Einmündungsbereich sowie an abgesenkten Bordsteinen verstärkt kontrollieren und ahnden sowie durch Markierungen, wo notwendig, baulich verdeutlichen.

Darüber hinaus wird die Landeshauptstadt Düsseldorf illegales Gehwegparken sowie das Halten und Parken auf Radfahrstreifen und Schutzstreifen kontrollieren und konsequent ahnden.

Anlage 1

Teilpaket 4: Förderung ÖPNV

Neubau der U-Bahn-Linie U81 zur Verbindung der Verkehrsknotenpunkte Düsseldorf Hauptbahnhof, Messe Düsseldorf, Flughafen

Der Planungs- und der Umsetzungsstand des in vier Bauabschnitte geteilten Bauprojekts sind auf den Seiten der Landeshauptstadt Düsseldorf zusammengestellt:

<https://www.duesseldorf.de/verkehrsmanagement/mit-bus-und-bahn/stadtbahnstrecke-u81.html>

Der erste Bauabschnitt zwischen Flughafen Terminal und Freiligrath Platz ist im Bau; eine Fertigstellung ist für 2024 avisiert. Die Planungen für den zweiten Bauabschnitt (Rheinquerung) laufen derzeit. Anschließend sind die Planungen zum dritten und vierten Bauabschnitt vorgesehen: Der dritte Bauabschnitt wird das Flughafen Terminal mit dem Haltepunkt der DB-Strecke verbinden; der vierte soll Ratingen-West anbinden.

Für den 2. Bauabschnitt wurde der Prozess der umfangreichen Bürgerbeteiligung gestartet. Ziel ist die Erarbeitung einer Vorzugstrasse unter Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger, Interessenvertretenden, Politik und Verwaltung. Der Bürgerdialog begleitet und berät die politischen Entscheidungstragenden sowie die Landeshauptstadt Düsseldorf bei der Planung und Umsetzung des 2. Bauabschnittes der U81.

Für den 3. Bauabschnitt liegt die Trassensicherungsplanung für die ca. 2,8 km lange Trasse abgeschlossen vor. In einem nächsten Schritt soll der Projektstart innerhalb der Verwaltung erfolgen, um die Vorplanung inklusive Kostenschätzung für die Bedarfsanmeldung zu erarbeiten.

Analog zu den beiden ersten Bauabschnitten wird die Durchführung eines Bürgerdialogs erfolgen.

Der OVA hat die Informationsvorlage (OVA/064/2019) Zielkonzept „ÖPNV Düsseldorf: Teil 1 - Stadtbahn“ und damit die Dringlichkeit einer Umsetzung des 3. Bauabschnitts der Stadtbahnstrecke U81 (Flughafen-Terminal – Flughafen Bahnhof) am 27. November 2019 zur Kenntnis genommen.

Für den 4. Bauabschnitt fand im April dieses Jahres ein erstes Abstimmungsgespräch zur Vorbereitung einer Trassensicherungsplanung mit der Stadt Ratingen statt.

Anlage 1

Abgasarme Busse im ÖPNV

Alle Busse der Düsseldorfer Rheinbahn weisen in Bezug auf die Stickoxidemissionen ein Abgasverhalten gemäß Euro VI und besser auf. Dafür wurden 154 Euro V/EEV-Busse mit NOx-Reduzierungssystemen nachgerüstet. Die Nachrüstung wurde im Dezember 2020 abgeschlossen. Neu beschafft wurden 183 Euro VI-Solobusse, 123 Euro VI-Gelenkbusse und 10 Elektrobusse.

Am 7. April 2021 kam es zu einem Brand im Busdepot der Rheinbahn, in dessen Folge 38 Busse zerstört wurden, darunter acht der neu beschafften Elektrobusse. Die zerstörten Busse werden übergangsweise durch Euro VI-Busse ersetzt. Die Ersatzbeschaffungen sollen schnellstmöglich vorgenommen werden.

Projekte zur Beschleunigung des öffentlichen Nahverkehrs

Die Maßnahmen beziehen sich auf die Anpassung von Lichtsignalanlagen und Streckenmaßnahmen mit dem Ziel der Verbesserung des Betriebsablaufs und damit der Beschleunigung des ÖPNV im Düsseldorfer Stadtgebiet.

Seit 2015 wird verstärkt an der Beschleunigung des ÖPNV gearbeitet. Bis zum Jahr 2024 sollen alle Lichtsignalanlagen (etwa 550 LSA) entlang der Linienwege des Düsseldorfer ÖPNV-Netzes mit einer neuen, ÖPNV-priorisierten Signalschaltung ausgestattet sein.

Um dieses ambitionierte Ziel umsetzen zu können, wurde in 2019 zusammen mit der Rheinbahn AG eine gemeinsame Projektgruppe ins Leben gerufen.

Die ÖPNV-Beschleunigung wird im Rahmen des Förderprogramms „Saubere Luft“ durch das BMVI gefördert.

Aus den o. g. Förderprojekten zur Beschleunigung des ÖPNV an LSA wurden bisher umgesetzt (Stand 31. Mai 2021):

- Förderprojekt „Datenbereitstellung“: 28 von 40 LSA
- Förderprojekt „ÖPNV-Beschleunigung I“: 40 von 99 LSA
- Förderprojekt „ÖPNV-Beschleunigung II“: 4 von 241 LSA

Für das Jahr 2021 ist die vollständige Umsetzung der Förderprojekte „Datenbereitstellung“ und „ÖPNV-Beschleunigung I“ geplant sowie 10 LSA aus dem Förderprojekt „ÖPNV-Beschleunigung II“.

In den Jahren 2022 und 2023 soll das Förderprojekt „ÖPNV-Beschleunigung II“ abgeschlossen werden.

Umgesetzte Streckenmaßnahmen zur ÖPNV-Beschleunigung (Stand 31. Mai 2021):

- Neue ÖPNV-Spur Grafenberger Allee (Stadt- und Straßenbahnen, Busse)
- Neue ÖPNV-Spur Münsterstraße (Straßenbahnen, Busse)

Anlage 1

- Neue ÖPNV-Spur Flurstraße (Straßenbahnen, Busse)
- Neue ÖPNV-Spur Vennhauser Allee (Busse)
- Testbetrieb Neue ÖPNV-Spur Uerdinger Straße (Busse)
- Neue ÖPNV-Spur Erkrather Straße (Stadtbahnen)
- Neue ÖPNV-Spur Oberbilker Allee (Straßenbahnen)
- Parkraummarkierung Derendorfer Straße (Straßenbahnen)
- Parkraummarkierung Brunnenstraße (Stadt- und Straßenbahnen)

Streckenmaßnahmen zur ÖPNV-Beschleunigung in Planung

- Neue ÖPNV-Spur Kaiserstraße stadteinwärts – Umsetzung in 2021
- Vervollständigung ÖPNV-Spur Münsterstraße – Umsetzung in 2021
- Vervollständigung ÖPNV-Spur Grafenberger Allee – Umsetzung in 2022
- Busschleusen auf der Bergischen Landstraße – Umsetzung in 2022/23

Darüber hinaus werden im Arbeitskreis ÖPNV-Beschleunigung eine Vielzahl von Kleinmaßnahmen zur Verbesserung des Betriebsablaufs des ÖPNV kurzfristig geplant und umgesetzt, darunter sind u. a.

- Haltverbotszonen, um Begegnung von Bussen an schmalen Straße zu erleichtern
- kleinere Änderungen von Verkehrsführungen an Knotenpunkten (z. B. Geradeausfahrt von Bussen aus weniger belasteten Rechtsabbiegefahrstreifen)

Barrierefreiheit im ÖPNV

Der Landeshauptstadt Düsseldorf sind die Mobilität von Menschen mit Behinderungen und die von der UN-Behindertenrechtskonvention geforderte Barrierefreiheit im ÖPNV ein vorrangiges Anliegen. Angesichts der hohen Relevanz einer barrierefreien Mobilitätsinfrastruktur als Voraussetzung für Inklusion, Partizipation und gesellschaftliche Teilhabe von Menschen mit Behinderungen wird die Landeshauptstadt Düsseldorf auch weiterhin alles dafür tun, dass dieses Ziel schnellstmöglich umgesetzt wird.

Anlage 1

Teilpaket 5: Parkraummanagement

Erstellung eines Parkraummanagementkonzeptes

Die Maßnahme umfasst die Erstellung eines gesamtstädtischen Parkraummanagementkonzeptes zur stadtverträglicheren Neuordnung des Parkens, inkl. Erweiterung der bewirtschafteten Bereiche im Innenstadtbereich, Ausweisung weiterer Anwohnerparkgebiete sowie die Anhebung der Parkgebühren und basiert auf dem beschlossenen Zielkonzept des Mobilitätsplans D.

Das Konzept zur Erweiterung der Bewirtschaftung sowie die Änderung der Gebührenordnung sollen Ende des Jahres 2021 in die politischen Gremien eingebracht werden. Bei der Erarbeitung des Konzepts werden folgende Zielsetzungen beachtet:

- Kostenlose Parkplätze in der Innenstadt sowie im direkten Umfeld der Innenstadt sollen vermieden werden, um den Parksuchverkehr zu minimieren,
- Schaffung eines Parkgebührensystems, das einen starken Anreiz für ein Umsteigen auf den ÖPNV setzt.

Drei Maßnahmen wurden hier bereits vorab zur Umsetzung vorgezogen:

Wohngebiet Hauptbahnhof-Ost – Einrichtung eines Bewohnerparkgebietes (OVA 035/2020)

Wohngebiet Liststraße – Einrichtung eines Bewohnerparkgebietes (OVA 036/2020)

Wohngebiet Windscheidstraße – Einrichtung eines Bewohnerparkgebietes (OVA 037/2020)

Das Parkraummanagementkonzept wurde zwischenzeitlich beauftragt und soll bis Herbst 2021 fertiggestellt werden. Im Anschluss erfolgt eine sukzessive Umsetzung, beginnend mit 2-3 Beispielquartieren.

Im Ordnungs- und Verkehrsausschuss wurde am 24. März 2021 im Zuge der Parkraumbewirtschaftung die Erweiterung/Neuausweisung weiterer Anwohnerparkgebiete beschlossen:

Wohngebiet rund um den Golzheimer Platz - Einrichtung eines Bewohnerparkgebietes (OVA/125/2020)

Wohngebiet Lichtenbroicher Weg - Einrichtung eines Bewohnerparkgebietes (OVA/126/2020)

Lichtenbroich – Erweiterung des bestehenden Bewohnerparkgebietes (OVA/127/2020)

Wohngebiet südliche Reeser Platz - Einrichtung eines Bewohnerparkgebietes (OVA/128/2020)

Anlage 1

Ausweisung weiterer P+R-Plätze an leistungsfähigen ÖPNV-Achsen vornehmlich quellnah an den Wohngebieten in der Region

Die Landeshauptstadt Düsseldorf verfolgt das Ziel, ein Umsteigen auf den Umweltverbund möglichst frühzeitig, d. h. quellnah an den Wohngebieten in der Region zu erreichen.

Hierfür sind die Attraktivität vorhandener Anlagen an den ÖPNV-Linien nach Düsseldorf zu steigern und ggf. neue Anlagen anzulegen. Die größten Potenziale haben P+R-Plätze in den Nachbargemeinden, die gut und schnell von Schnellverkehrsstraßen zu erreichen sind und an leistungsfähigen ÖPNV-Strecken nach Düsseldorf liegen. Ausbau, Erweiterung und Neubau von P+R-Plätzen sind in Zusammenarbeit mit der Rheinbahn und den übrigen Aufgabenträgern zu prüfen. Einzubeziehen ist auch die Leistungsfähigkeit des ÖPNV-Angebots nach Düsseldorf. Erste Pilotprojekte befinden sich am Südpark bzw. außerhalb des Düsseldorfer Stadtgebietes an der Haltestelle Haus Meer. Weitere konkrete Maßnahmen werden im Rahmen der Erstellung des Mobilitätsplanes erarbeitet.

Nach Erhebungen der Rheinbahn werden die P+R-Plätze in der Region Düsseldorf bis zu 50% von Personen genutzt, die nicht mit Bus oder Bahn weiterfahren wollen. An den P+R-Anlagen Gerresheim Krankenhaus und Wittlaer solle eine automatische Einfahrtskontrolle und eine Stellplatzsensorik installiert werden, um Fehlbelegung zu erkennen. Sollte sich diese bewähren, wird das Konzept auf weitere P+R-Plätze übertragen werden.

Die Stadt hat eine ämterübergreifende Arbeitsgruppe zur Erweiterung des bestehenden P+R-Angebotes eingesetzt. Diese hat sowohl geeignete Flächen innerhalb des Stadtgebietes als auch in der Region identifiziert. Die Ergebnisse fließen in den Mobilitätsplan D ein.

Jeder Standort wird im Detail untersucht, zum Beispiel auf Eigentumsverhältnisse, zu beachtendes Baurecht, mögliche Belastungen und Baulasten, Umweltbelange, Erreichbarkeit und Anbindung mit/durch ÖPNV/SPNV sowie Autobahnen und Bundesstraßen und die jeweiligen fachspezifischen Anforderungen und zu beachtenden Regelungen.

Die Arbeit der Projektgruppe ist dynamisch, so dass nicht umsetzbare Standorte nach intensiver Prüfung verworfen und wiederum neue Standorte kontinuierlich gesucht, entsprechend vermerkt, priorisiert und bearbeitet werden.

Über die Projektgruppe hinaus gibt es weitere Gespräche und Arbeitsrunden mit den umliegenden Städten und Kommunen sowie dem VRR, um die außerstädtisch identifizierten Standorte weiterzuverfolgen. Hierzu gab es mehrfachen Austausch mit der Stadt Mettmann und Vertretern des Kreises Mettmann. Für den Rhein-Kreis-Neuss sind entsprechende Gespräche vorgesehen.

P+R-Plätze, die in 2020 ausgewiesen wurden, sind:

- Heyestraße

Anlage 1

- Nutzung seit Mitte September 2020
- Ca. 160 Parkplätze
- P+R-Angebot durch Fahrradbügel ergänzt für Bike+Ride-Nutzung
- Messe P2, Feld 22
 - Parkplatz ist seit 12. August 2020 in Betrieb
 - Vorgehalten wurden zu Beginn täglich 200 Parkplätze, wird ab Dezember auf 50 Parkplätze reduziert
 - P+R-Angebot durch Fahrradbügel ergänzt für Bike+Ride-Nutzung
 - Beschilderung auf A44 mit Hinweis auf P+R an der Messe ist bei Baulastträger, Straßen.NRW, beantragt
- Further Straße / Am Schönenkamp
 - Ca. 55 P+R-Parkplätze + 71 separat abgetrennte für Kleingärtner vorhanden
 - Parkplatz ist seit 12. August 2020 in Betrieb
- Ickerswarder Straße
 - Seit April 2020 nutzbar; wurde medial und kommunikativ aufgrund der Covid-19 Situation nicht beworben oder besonders kommuniziert
 - Einrichtung eines Shuttles wurde ebenfalls durch den Rat beschlossen; hier schlägt die Verwaltung vor, die Covid-19 Situation zunächst zu beobachten und einen Shuttle zu einem späteren Zeitpunkt einzurichten
 - P+R-Angebot durch Fahrradbügel ergänzt für Bike+Ride-Nutzung

Die Landeshauptstadt Düsseldorf prüft derzeit, ob die folgenden P+R- / B+R-Standorte ebenfalls aktiviert werden können:

- Theodorstraße 90
- Froschenteich
- Provinzial-Parkhaus
- Am Südpark wurde die städtische Tochtergesellschaft IPM mit der Erstellung einer Machbarkeitsstudie für den Bau eines Parkhauses mit bis zu 800 Stellplätzen beauftragt. Hierbei soll auch die Integration einer Mobilstation mit untersucht werden.

Das Ergebnis der Prüfung wird dem Verein „Deutsche Umwelthilfe“ innerhalb eines Monats nach Abschluss der Prüfung mitgeteilt. Sofern die Prüfung zu dem Ergebnis kommt, dass eine Aktivierung rechtlich und tatsächlich möglich ist, wird die Landeshauptstadt Düsseldorf die ihr möglichen Schritte kurzfristig ergreifen, um eine schnellstmögliche Aktivierung vorzunehmen.

Anlage 1

Teilpaket 6: Förderung alternativer Antriebsarten

Kompetenzregion Wasserstoff Düssel.Rhein.Wupper

Wasserstoffbetriebene Fahrzeuge sind in hohem Maße geeignet, die Luftqualität zu verbessern.

Der Wirtschafts- und Energieminister des Landes NRW verlieh dem Konsortium der Kompetenzregion unter Führung der Landeshauptstadt Düsseldorf am 15. Oktober 2020 in Düsseldorf den Titel „Modellregion Wasserstoff-Mobilität Nordrhein-Westfalen“.

Beteiligt sind die Landeshauptstadt Düsseldorf, die Städte Duisburg und Wuppertal sowie der Rhein-Kreis Neuss in Zusammenarbeit mit den Stadtwerken Düsseldorf, den Wuppertaler Stadtwerken, dem Unternehmen Air Liquide und über 50 Unternehmen als assoziierte Projektpartner.

In der Modellregion ist geplant, unterschiedliche Wasserstoff-Technologien im Zusammenspiel zu erproben, Verteilungswege für den Rohstoff Wasserstoff (H₂) zu entwickeln und Schritt für Schritt ein funktionierendes und wirtschaftliches Wasserstoff-Gesamtsystem aufzubauen (vergl. auch <https://www.duesseldorf.de/rat/ratsinfo.html>).

Es ist geplant, Fördermittel für die Umsetzung auf Bundes- oder Landesebene zu akquirieren.

Modernisierung der kommunalen Flotte

Die kommunale Flotte in Düsseldorf wird kontinuierlich in Richtung Wirtschaftlichkeit, Umweltverträglichkeit und Unterstützung emissionsfreier Technologien weiterentwickelt.

Derzeit verfügt die Stadt bereits über 81 batterie-elektrische Pkw sowie 15 Hybrid-Fahrzeuge, 26 Lkw mit Elektroantrieb sowie fünf elektrisch betriebene Roller. Abschließend zu erwähnen ist ein Wasserstoff-betriebenes Fahrzeug.

In diesem Jahr ist die Beschaffung von mindestens 30 weiteren E-Fahrzeugen vorgesehen.

Um die Elektrifizierung des städtischen Fuhrparks zu beschleunigen, werden aus dem Maßnahmenpaket Klimaschutz Mittel bereitgestellt. Vorgesehen sind Mittel in Höhe von 500.000 Euro, eine konkrete Feinplanung findet derzeit statt.

Entsprechende Ausschreibungen werden derzeit vorbereitet.

Die Landeshauptstadt Düsseldorf wird unter Berücksichtigung von wirtschaftlichen und technischen Erwägungen regelmäßig im Innenstadtbereich eingesetzte kommunale Fahrzeuge unverzüglich mit NOx-Reduzierungssystemen nachrüsten,

Anlage 1

soweit für diese eine Förderung in Höhe von mindestens 80 % bestandskräftig bewilligt wird.

Ausbau der E-Ladeinfrastruktur

Der Ausbau der Ladeinfrastruktur für E-Fahrzeuge wird vom Land Nordrhein-Westfalen intensiv gefördert. Derzeit läuft z. B. ein Pilotprojekt zur Ausstattung von Landesliegenschaften mit Ladeinfrastruktur. Im Rahmen dieses Projektes werden zunächst 29 Pilotstandorte ausgestattet. Ziel des Modellversuchs ist unter anderem die Prüfung der technischen Umsetzbarkeit in den Bestandsgebäuden. Einer der vorgesehenen Standorte ist der Hauptsitz der Bezirksregierung Düsseldorf an der Cecilienallee.

Ausgehend von den so gewonnenen Erfahrungen ist ein flächendeckender Ausbau und die Umstellung des Fuhrparks des Landes, soweit möglich, auf emissionsfreie Antriebe das Ziel.

Neben der Errichtung von Ladeinfrastruktur für die landeseigenen Fahrzeuge soll auch öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur auf Landesliegenschaften errichtet werden, der Betrieb soll durch externe Investoren erfolgen, eine Ausschreibung wird derzeit vorbereitet.

Ziel ist es, an jeder Liegenschaft mindestens einen Ladepunkt für Besucher und für 5% der Beschäftigten zu errichten.

Landstromversorgung für Binnenschiffe

Aktuell wird eine Förderrichtlinie für die Errichtung von Landstromanlagen erstellt. Die Bedarfsabfrage bei den Häfen und Personenschiffahrtsgesellschaften hat ergeben, dass in den Jahren 2021-2023 mit der Errichtung von ca. 60 Landstromanlagen bei Rheincargo und dem Hafen-Netzwerk der Häfen Neuss, Düsseldorf und Köln zu rechnen ist.

Anlage 1

Teilpaket 7: Mobilitätsverhalten

Förderprogramm zur Anschaffung von Lastenfahrrädern

In seiner Sitzung am 4. Februar 2021 hat der Stadtrat finanziellen Mitteln in Höhe von 1 Million Euro jährlich sowie einer Personalstelle zur Entwicklung, Bewerbung und Umsetzung eines Förderprogrammes zur Anschaffung von Lastenfahrrädern zugestimmt. Antragsberechtigt sollen Gewerbetreibende und Privatpersonen sein; mechanische und elektrische Lastenräder sollen berücksichtigt werden. Bei einer 50-%igen Förderquote mit maximal 2.500 Euro der Nettoanschaffungskosten wären annähernd 400 Anträge pro Kalenderjahr förderfähig.

Positive Effekte eines Förderprogrammes zur Anschaffung von Lastenfahrrädern ergeben sich gleichermaßen für die Ziele der Luftreinhaltung wie des Verkehrslärm- und des Klimaschutzes und nicht zuletzt auch der Verkehrswende.

Die Förderrichtlinie wurde am 19. April 2021 vom Rat der Stadt beschlossen. (vergleiche <https://www.duesseldorf.de/rat/ratsinfo.html>, Recherchefunktion: Suchwort AUS/021/2021/1).

Kampagne Homeoffice

Nachdem das Arbeiten im Homeoffice durch die Corona-Pandemie im vergangenen Jahr erheblich zugenommen hat, möchte die Landeshauptstadt Düsseldorf im Rahmen der mit den Düsseldorfer Unternehmen geschlossenen Mobilitätspartnerschaft Arbeitgeberinnen und Arbeitgeber dabei unterstützen, Arbeiten im Homeoffice in ihren Unternehmen auch langfristig zu ermöglichen.

Ziel ist es, das Mobilitätsverhalten dauerhaft zu verändern und die hohen Pendlerzahlen zu reduzieren, um dauerhaft eine Verbesserung der Luft- und Aufenthaltsqualität in Düsseldorf sicherzustellen und die CO₂-Emissionen des Verkehrssektors zu mindern.

Um einen Überblick über den aktuellen Stand und Ansatzpunkte für eine langfristige Förderung für Homeoffice über die Corona-Pandemie zu bekommen, wurde im August 2020 in Kooperation mit der Industrie- und Handelskammer Düsseldorf eine Online-Umfrage zum Thema Homeoffice bei ca. 20.000 Düsseldorfer Unternehmen durchgeführt.

Auf Basis der Ergebnisse wurde Informationsmaterial mit Antworten auf die häufigsten Fragen (FAQs) erarbeitet sowie zwei Webinare zum Thema „Einführung und Verstetigung von Homeoffice“ entwickelt. Es ist außerdem eine gemeinsame Infoveranstaltung zu Homeoffice mit den Mobilitätspartnerschaften Düsseldorf, Oberhausen und Essen geplant.

Langfristig ist vorgesehen, gezielte Beratung zu speziellen Themen rund um das Arbeiten im Homeoffice (u.a. zu den Themen Betriebsvereinbarung, Rechtliches und

Anlage 1

Steuern) für die Unternehmen der Mobilitätspartnerschaft anzubieten. Die Finanzierung erfolgt voraussichtlich über Fördergelder aus dem Projekt „Emissionsfreie Innenstadt“.

Temporäre Spielstraßen

Temporäre Spielstraßen bieten eine gute Möglichkeit, eine Nachbarschaft zeitweise in ein kleines (Spiel-) Paradies zu verwandeln, und es kann so verdeutlicht werden, welche Möglichkeiten der Straßennutzung jenseits derer als Verkehrsfläche bestehen. Gerade während einer Zeit, in der die Regeln der Corona-Pandemie einen Großteil unseres Lebens bestimmen, braucht es mehr Platz, um das Leben draußen genießen zu können.

Der Rat hat in seiner Sitzung am 18. Juni 2020 beschlossen, dass die Verwaltung im Sommer kurzfristig die Einrichtung von temporären Spielstraßen ermöglicht, um Straßenabschnitte für spielende Kinder und ihre Familien freizugeben (RAT/219/2020).

Die Verantwortung für die Beantragung, Ausgestaltung der Umsetzung, aber auch beispielsweise die Information an die Anwohnerinnen und Anwohner der Straße über die Straßensperrung, sollte in der Hand der privaten Initiativen verbleiben.

Die Bezirksverwaltungsstellen wurden daraufhin von der Verwaltung schriftlich darüber informiert, dass Anregungen von Anwohnerinnen und Anwohnern für die Einrichtung von temporären Spielstraßen geprüft werden und dass die Verwaltung auf Antrag die Initiativen bei der Umsetzung mit der Bereitstellung von Absperrmaterial unterstützt.

So wurde beispielsweise auf Wunsch einer Initiative kurzfristig die Genehmigung erteilt, die Pfalzstraße in Pempelfort am 19. Juli 2020 zu sperren, so dass die Kinder mit ihren Familien in der Zeit von 13:00 Uhr bis 18:00 Uhr die Fahrbahn zum gemeinsamen Aufenthalt, Spielen oder Malen mit Kreide benutzen konnten. Gleiches gilt für die Karolingerstraße am 23. August 2020 sowie die Krahestraße am 6. September 2020.

Weitere Anträge sind bereits gestellt.