



öffentlich nicht öffentlich

Informationsvorlage

Betrifft:

Sachstandsbericht zum Handlungsfeld Nachhaltigkeit - Mobilität

Fachbereich:

66 - Amt für Verkehrsmanagement

Dezernentin / Dezernent:

Beigeordneter Jochen Kral

Beratungsfolge:

Gremium	Sitzungsdatum	Beratungsqualität
Ordnungs- und Verkehrsausschuss	17.01.2024	Kenntnisnahme

Sachdarstellung:

Das Handlungsfeld Nachhaltigkeit – Mobilität beruht auf dem im Rahmen des zweistufigen Aufstellungsprozesses des Mobilitätsplan D erarbeiteten und 2019 beschlossenen Zielkonzepts, welches unter dem Leitbild „Mobilität gestalten. Menschen bewegen. Stadt erleben.“ die zukünftige Mobilitäts- und Verkehrsentwicklung in Düsseldorf festschreibt (OVA/002/2019).

Übergeordnetes Ziel ist es den Herausforderungen und Potenzialen für mehr Lebens- und Mobilitätsqualität gerecht zu werden und die dynamische Entwicklung im Verkehrssektor aktiv mitzugestalten. Folglich soll den Mobilitätsbedürfnissen der Menschen heute und in Zukunft Rechnung getragen, ein Wandel im Mobilitätsverhalten vorangetrieben sowie die Lebensqualität und Aufenthaltsqualität in der Landeshauptstadt Düsseldorf und ihrem Umland deutlich erhöht werden.

Das Zielkonzept umfasst verkehrliche, soziale, ökonomische und Umweltaspekte. Dabei werden sowohl die städtischen als auch regionale, nationale und globale Ziele berücksichtigt. Es gliedert sich somit in folgende vier strategische Zieldimensionen, die in den nächsten Jahren Grundlage für alle verkehrsrelevanten Planungen in der Stadt sein werden:

- Neue Mobilitätskultur etablieren, Kfz-Fahrten verlagern
- Wettbewerbsfähigkeit stärken, Erreichbarkeit sichern
- Verkehrsbedingte Belastungen senken, gesunde Lebensräume schaffen
- Barrieren abbauen, Straßenräume aufwerten

Das Handlungsfeld Nachhaltigkeit – Mobilität trägt insbesondere zu dem Nachhaltigkeitsziel Nachhaltige Städte und Gemeinden (SDG 11) mit dem Unterziel 11.2 (Zugang zu nachhaltigen Verkehrssystemen für alle ermöglichen, Sicherheit im Straßenverkehr erhöhen) sowie Maßnahmen zum Klimaschutz (SDG 13) der Agenda 2030 bei (siehe Ratsbeschluss RAT/173/2022 vom 23.06.2022).

Koordiniert wird das Handlungsfeld Nachhaltigkeit – Mobilität durch das Amt für Verkehrsmanagement u. a. in Kooperation mit dem Amt für Kommunikation, Amt für Zentrale Dienste, Amt für Umwelt- und Verbraucherschutz, Stadtplanungsamt sowie Bauaufsichtsamt.

Die besondere Bedeutung des Handlungsfeldes ergibt sich u. a. aus dem ambitionierten Ziel der Landeshauptstadt Düsseldorf bis zum Jahr 2035 klimaneutral zu werden. Der Verkehrssektor ist der Bereich, in dem die Reduktion der Treibhausgasemissionen weit hinter den politisch vereinbarten Klimazielen zurückbleibt, trotz technologischer Effizienzgewinne. Ohne Veränderungen im Sektor Verkehr ist das Ziel folglich nicht zu erreichen. Ferner strebt die Landeshauptstadt Düsseldorf eine nachhaltige Mobilitätskultur an. Auf Basis des politischen Beschlusses aus dem Jahr 2017 (Vorlage 66/ 48/2017) arbeitet die Landeshauptstadt Düsseldorf an dem Aufstellungsprozess des „Mobilitätsplan D“, um eine funktionierende, aber auch ökologisch, ökonomisch sowie sozialverträgliche und somit nachhaltige Mobilität zu generieren.

Mobilität bleibt ein Grundbedürfnis des Menschen, sie ist Voraussetzung für Teilhabe am gesellschaftlichen Leben und ermöglicht wirtschaftliche Entwicklung. Dies lässt sich allerdings auch mit weniger motorisierten bzw. Verbrenner basierten individuellen Verkehren realisieren. Es geht darum tradierte Routinen und Überzeugungen sowohl auf individueller als auch gesellschaftlicher Ebene aufzubrechen, um eine postfossile und damit nachhaltige Mobilität zu erreichen. Der Weg dahin ist entsprechend anspruchsvoll. Und er geht nicht ohne gute Angebote. Zukünftige nachhaltige Mobilität meint somit ein Denken in multimodaler Fortbewegung und in intermodalen Wegeketten. Mobilität ist individuell: Es werden je nach Bedarf und Anlass das Zufußgehen, Fahrradfahren, öffentliche Verkehrsmittel, Sharing-Angeboten und der eigene Pkw genutzt und kombiniert.

Der Mobilitätsplan D, als ein strategischer, gesamtstädtischer Rahmenplan, der eine ganzheitliche Betrachtung aller Verkehrsarten (Fuß- und Radverkehr, Öffentlicher Personennahverkehr, Kfz- und Wirtschaftsverkehr) und aller weiteren für den Verkehr relevanten Themen (Verkehrssicherheit, Stadtentwicklung, Klimaschutz, Luftreinhaltung) vornimmt, bildet somit das Dach aller dem Handlungsfeld Nachhaltigkeit – Mobilität zugordneten Maßnahmen und Projekte und gibt dem verkehrspolitischen Handeln der Landeshauptstadt Düsseldorf eine Orientierung.

Durch seinen flexiblen und lebendigen Charakter werden bereits im Laufe des Prozesses konkrete im Gesamtkontext eingebettete Maßnahmen bzw. Maßnahmenpakete als Meilensteine herausgelöst und direkt in die weitere Bearbeitung, Planung bzw. Umsetzung gebracht. Auch finden auf diese Weise kontinuierlich geänderte Anforderungen und Rahmenbedingungen an die Mobilität und den Raum im Prozess Berücksichtigung, sodass eine fortwährende Nachsteuerung bei der Maßnahmen-erarbeitung erfolgen kann.

Sachstände zu den einzelnen Maßnahmen und Projekten

Erstellung des Mobilitätsplan D

Der Aufstellungsprozess des Mobilitätsplan D wurde entsprechend den Hinweisen zur Verkehrsentwicklungsplanung der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen in einem zweistufigen Verfahren erarbeitet und basiert darüber hinaus auf den EU-Leitlinien für einen nachhaltigen urbanen Mobilitätsplan (SUMP). Ein wesentlicher Bestandteil des gesamten Prozessablaufs sind die Prinzipien der Integration und Beteiligung (Partizipation), welche die gegenwärtigen und künftigen Mobilitätsbedürfnisse der Menschen berücksichtigen (Vorlage 66/ 26/2018).

Im November 2019 (Vorlage OVA/002/2019) wurde die 1. Stufe des Erarbeitungsprozesses durch den politischen Beschluss formal abgeschlossen. In der

anschließenden 2. Stufe des Mobilitätsplan D werden die beschlossenen Leitlinien und Ziele weiter operationalisiert sowie eine Strategie für die Netzentwicklung erarbeitet. Hauptaugenmerk liegt auf der Entwicklung von aufeinander abgestimmten Zielnetzen für die verschiedenen Verkehrsarten, der Formulierung etwaiger Grundsätze für die zukünftige Verkehrs- und Mobilitätsplanung sowie im Besonderen der Erarbeitung handlungsfeldspezifischer Maßnahmen.

Für die Maßnahmenentwicklung werden die strategischen Fragestellungen der 1. Stufe sowie die aus dem Zielkonzept resultierenden (Handlungs-)Bedarfe auf folgende 15 Handlungsfelder aufgeteilt:

- Verträgliche Verkehrsabwicklung des motorisierten Individualverkehrs (MIV)
- Ruhender Verkehr
- Wirtschaftsverkehr
- Infrastruktur erhalten und fortschreiben
- Öffentlicher Personenverkehr (ÖPNV)
- Regionale Zusammenarbeit/Pendlermobilität
- Radverkehr
- Fußverkehr
- Straßenraumgestaltung/Barrierefreiheit
- Verkehrssicherheit
- Neue Mobilitätsformen
- Digitalisierung/Inter- und Multimodalität
- Betriebliches Mobilitätsmanagement
- Zielgruppenspezifische Mobilität
- Marketing

Die entwickelten Einzelmaßnahmen werden ferner anhand verschiedener Kriterien in geeigneten handlungsfeldübergreifenden Maßnahmenpaketen gebündelt. Diese geben konkrete Impulse zur Erreichung der Leitziele. Des Weiteren werden Evaluationskriterien abgeleitet und ein System zur Leistungskontrolle und kontinuierlichen Weiterentwicklung des Mobilitätsplan D erarbeitet.

Der Mobilitätsplan D befindet sich in der Finalisierung und in den abschließenden Abstimmungsprozess mit allen am Prozess Beteiligten. Im ersten Quartal 2024 ist die Einbringung in die politischen Gremien vorgesehen.

Vernetzung der verschiedenen Mobilitätsangebote

Die Vernetzung verschiedener Mobilitätsangebote bildet die Grundlage für eine Veränderung des Mobilitätsverhaltens hin zu einer nachhaltigeren multi- und intermodalen Mobilität. Als zentrale Maßnahme ist dabei die Umsetzung der „Strategie für die Entwicklung von MobilitätStationen“ zu nennen, die am 25.06.2021 durch den OVA beschlossen wurde (OVA/072/2021). An Mobilitätstationen werden Carsharingangebote, Fahrradabstellmöglichkeiten sowie Leihangebote für Lastenräder, E-Scooter, E-Mopeds und E-Bikes mit hoher Aufenthaltsqualität verbunden.

Mit Stand des 30.10.23 wurden in Düsseldorf 9 Mobilitätstationen umgesetzt. 7 davon sind bis Ende 2022 in den Stadtteilen Bilk und Unterbilk im Rahmen des Förderprojekts „Emissionsfreie Innenstadt“ entstanden sowie eine weitere Station in Carlstadt (Horionplatz). Im Jahr 2023 ist eine weitere Mobilitätstation in Bilk (Aachener Platz) fertiggestellt worden. Die ersten Mobilitätstationen werden von den Bewohner*innen gut angenommen und rege genutzt.

Darüber hinaus soll eine Mobilitätstation bis Ende 2023 in Flingern Nord (Hermannplatz) und zwei weitere bis Mitte 2024 in Rath (Rath Mitte S) und am Carlsplatz fertiggestellt werden. Im Jahr 2024 werden darüber hinaus zwei weitere

Stationen im Rahmen von Bauprojekten im Stadtbezirk 1 (Yorckstraße) und 5 (Deiker Höfe) umgesetzt. Im Stadtbezirk 1 ist im Rahmen des Förderprojekts „Multi-Mo-DUS“ in den Jahren 2024 bis 2026 außerdem die Umsetzung von 18 weiteren Mobilitätstationen vorgesehen.

Um entsprechend der Strategie im gesamten Stadtgebiet 100 MobilitätStationen bis 2030 umzusetzen, werden weitere Standorte für Mobilitätstationen zeitnah abgestimmt.

Des Weiteren soll zur Bewältigung der ersten und letzten Meile in Zukunft das Angebot von mikromobilen Leihangeboten durch den Ausbau von SharingStationen gefördert werden. Neben der Umsetzung von SharingStationen als Komponente von Mobilitätstationen sollen diese somit auch an relevanten Haltepunkten des ÖPNVs verortet werden. Die Verwaltung erarbeitet diesbezüglich parallel eine Strategie zum weiteren Ausbau von stationsbasierten Sharing-Angeboten im gesamten Stadtgebiet.

Um die Nutzung des ÖPNV zudem attraktiver zu gestalten, wurden im Rahmen des Förderprojekts "Emissionsfreie Innenstadt" im August 2023 abschließbare B+R-Anlagen an 6 Standorten in Düsseldorf und 5 in Meerbusch durch die Rheinbahn errichtet.

Um das Angebot der verschiedenen Mobilitätsangebote gebündelt zur Verfügung stellen zu können, werden diese schrittweise in die redy-App der Rheinbahn integriert. Aktuell sind neben den Angeboten des ÖPNV auch E-Scooter von drei sowie (E-)Bikes von zwei der vier momentan aktiven Anbieter buchbar. Darüber hinaus können Carsharingfahrzeuge eines Anbieters sowie die eddy-Mopeds der Stadtwerke über die App gebucht werden. Die neuen B+R-Anlagen der Rheinbahn sind ebenfalls über die App buchbar.

Neuordnung des Parkens

Am 17.05.2023 wurde vom Rat die Strategie zum Parkraummanagement beschlossen. Damit wird erstmalig das Parkraumangebot im öffentlichen und privaten Raum zusammengeführt und in seiner Gesamtheit und seinen Wechselwirkungen betrachtet. Die Strategie zum Parkraummanagement soll eine gleichberechtigte Nutzung des Straßenraums für alle Verkehrsteilnehmenden ermöglichen und dabei Vorrang des fließenden Verkehrs vor dem ruhenden Verkehr für alle Verkehrsträger gewährleisten.

Für die platzsparende, sichere und zügige Abwicklung des fließenden Verkehrs ist es essentiell, Flächen für den ruhenden Verkehr im Privaten auszubauen. Das Angebot an vorhandenen Flächen im Stadtgebiet ist je nach räumlicher Lage unterschiedlich ausgeprägt. In bisherigen Mangelbereichen, die sich insbesondere im gründerzeitlichen Gürtelring befinden, sollen daher neue Abstellflächen mit höheren Qualitäten bereit- oder neu hergestellt werden. Am Stadtrand und in der Region sollen zusätzliche P+R-Anlagen geschaffen bzw. vorhandene Anlagen ausgebaut werden, um die Pendlerverkehre frühzeitig abzufangen und die innenstädtischen Gebiete vom Parkdruck zu entlasten. Dazu bedarf es gut erreichbarer Standorte mit unmittelbarer Anbindung an ein leistungsfähiges Angebot des öffentlichen Verkehrs.

Für die Verkehrsmittel des Umweltverbundes sollen bessere Bewegungsqualitäten durch qualitativ hochwertige Wegeverbindungen geschaffen werden.

Für den Radverkehr sind darüber hinaus, abhängig von der Siedlungsstruktur, zusätzliche Angebote für den ruhenden Verkehr erforderlich. Im Fokus steht die gerechte Verteilung des öffentlichen Raumes: Im besten Fall sollen alle Verkehrsteilnehmende selbst entscheiden können, einen PKW zu nutzen, auch ohne einen PKW zu besitzen.

MobilitätStationen können auf einigen bisherigen Parkplätzen umgesetzt werden, um inter- und multimodale Wegeketten zu stärken und flächensparende Mobilitätsformen wie CarSharing und weitere Sharing-Angebote leicht zugänglich zur Verfügung zu stellen. Studien des Bundesverbands CarSharing zeigen, dass ein stationsbasiertes

CarSharing-Fahrzeug zwischen 8 und bis zu 20 private Pkw ersetzen kann und 80 % der Haushalte von CarSharing-Nutzern autofrei sind. Darüber hinaus wird das Mobilitätsverhalten durch CarSharing verändert, es kommt zur Umverteilung der zurückgelegten Wege, der ÖPNV und Radverkehr werden vermehrt genutzt.

Eine verbesserte Ordnung im ruhenden Verkehr, insbesondere mit zusätzlichen Liefer- und Ladezonen sowie Hol- und Bringzonen, stellt den erforderlichen Raum für die dringend, insbesondere von der Wirtschaft, benötigten Kurzparkbedarfe zur Verfügung. Beispielweise sollen die Ansprüche der Citylogistik und des Handwerks an die Erreichbarkeit und Verfügbarkeit von Stellplätzen gesichert werden.

Gleichzeitig wird die Verkehrssicherheit vor allem im Schülerverkehr verbessert. Menschen mit Behinderung wird durch einen bedarfsgerechten Ausbau des Angebotes an Behindertenparkplätzen, insbesondere an regelmäßigen Zielorten, eine verbesserte Teilhabe am gesellschaftlichen Leben ermöglicht.

Neben der Ausweitung des Bewohnerparkens im öffentlichen Raum sollen den Bewohnerinnen und Bewohnern vermehrt Angebote im privaten Raum zugänglich gemacht werden. Dort gibt es eine Vielzahl von zweckgebundenen Parkieranlagen, die ein hohes Flächenpotential für eine effizientere Nutzung bieten, indem sie von der Anwohnerschaft mitgenutzt werden können. Dazu gehören private Stellflächen, Parkplätze und/oder Tiefgaragen, beispielsweise von Supermärkten und Bürogebäuden.

Quartiersgaragen sollen zukünftig als wesentliches Element dienen, um den öffentlichen Raum vom ruhenden Verkehr zu entlasten; neue Anlagen können allerdings aufgrund der Planungserfordernisse frühestens mittelfristig umgesetzt werden. In Neubauquartieren ist der private ruhende Verkehr in Quartiersgaragen abzuwickeln.

Förderung des Radverkehrs

Die Stadt Düsseldorf verfolgt aktiv die Weiterentwicklung seiner Fahrradinfrastruktur. Dies umfasst den Ausbau des Radhauptnetzes, die Einführung von Radleitrouen zur Förderung einer durchgängigen innerstädtischen Radverkehrsverbinding sowie die Schaffung von Radschnellwegen für schnelle und sichere Fahrten. Zudem werden Mängel im bestehenden Netz behoben, wobei Bürgerbeteiligung und Mängelmeldungen eine entscheidende Rolle spielen.

Die Infrastruktur für den ruhenden Radverkehr wird ebenfalls ausgebaut, darunter die "Offensive Fahrradabstellanlagen" und die Sammelschließgaragen der CMD, um sichere und wettergeschützte Abstellmöglichkeiten für Fahrräder bereitzustellen. Insgesamt setzt Düsseldorf auf eine nachhaltige und effiziente Mobilität, indem es das Radverkehrsnetz kontinuierlich verbessert und den Bedürfnissen der Bürger und Bürgerinnen gerecht wird.

Förderung ÖPNV (Netzausbau und Angebotsverbesserung)

Der Ausbau der ÖPNV-Infrastruktur schreitet voran. Mit dem Bau des ersten Streckenabschnitts des Stadtbahnprojekts "U81" vom Freiligrathplatz zum Flughafen-Terminal (Inbetriebnahme 2025) erfolgte der Einstieg in eins der größten Infrastrukturprojekte des ÖPNV in der Region in den letzten Jahrzehnten. Die Planung des 2. Bauabschnitts vom Handweiser über Lörick und mit einer neuen Rheinquerung zur Messe/Arena ist in vollem Gange. Für den 3. Bauabschnitt vom Flughafen Terminal zum Flughafenbahnhof erfolgte der Projektstart. Für den 4. Bauabschnitt vom Flughafenbahnhof nach Ratingen West wird unter Federführung der Stadt Ratingen zurzeit eine Machbarkeitsstudie erstellt. Im engen Zusammenhang mit dem Projekt U81 wird darüber hinaus zurzeit der Ausbau der Nordstrecke

zwischen Innenstadt und Messe/Arena (U78/U79/U80) im Rahmen eines breit angelegten Beteiligungsverfahrens diskutiert, um anschließend die richtigen Weichen auch für den Ausbau dieser wichtigen Verbindung zu stellen.

Mit dem in der Erarbeitung befindlichen "Zielkonzept Stadtbahn/Straßenbahn" werden darüber hinaus Perspektiven entwickelt, wie das kommunale Schienennetz in den nächsten Jahrzehnten sinnvoll weiterentwickelt werden kann.

Im Januar 2024 startet die erste Stufe des gemeinsam von Rheinbahn und Landeshauptstadt Düsseldorf entwickelten Projekts "RheinTakt" zur kurzfristigen Angebotsverbesserung. Besser abgestimmte Takte, gezielte Angebotsverbesserungen auf potenzialstarken Strecken und zusätzliche Platzangebote dort, wo sie benötigt werden, werden die Nutzung des ÖPNV attraktiver machen. Die zweite Stufe des "RheinTakts" mit zahlreichen weiteren Angebotsverbesserungen auch im Busangebot wird ein Jahr später folgen.

Eine darüber hinaus gehende umfassende Überprüfung und Optimierung des Busliniennetzes wird im Rahmen der Neuaufstellung des Nahverkehrsplans erfolgen, die im Frühjahr 2024 starten und bis voraussichtlich 2027 dauern wird. Der neue Nahverkehrsplan soll die Weichen stellen für den mittel- bis langfristigen Ausbau des ÖPNV-Angebots und seiner Qualität zur Erreichung der strategischen verkehrlichen Ziele der Landeshauptstadt.

Bereits seit Ende März hat die Rheinbahn das neue flexible On Demand-Angebot "Flexy" im Düsseldorfer Osten im Angebot. Flexy ist Mobilität auf Bestellung ohne festen Fahrplan oder Linienweg. Über eine App wird ein Fahrzeug zu einem von etwa 800 virtuellen Haltepunkten im flexy-Gebiet bestellt. Auf der Fahrt können auch andere Fahrgäste zusteigen, die Routen werden dann entsprechend optimiert, das macht eine Fahrt mit „Flexy“ preiswert und umweltfreundlich. Das Angebot "Flexy" wird wissenschaftlich begleitet und evaluiert, um aus den Erfahrungen zu lernen und das Angebot bedarfsorientiert weiterzuentwickeln.

Der barrierefreie Haltestellenausbau ist und bleibt für die Landeshauptstadt eine wichtige Daueraufgabe. Zum aktuellen Stand ist folgender Umsetzungsstand zu verzeichnen:

- im Hochflur-Stadtbahnnetz sind 96 von 149 Haltekannten barrierefrei umgebaut. Dies entspricht einer Quote von 64 %.
- im Niederflur-Stadtbahnnetz bzw. Straßenbahnnetz sind 193 von 385 Haltestellen barrierefrei umgebaut. Dies entspricht einer Quote von ca. 50 %.
- im Busnetz sind 725 von 1308 Haltestellen barrierefrei umgebaut. Dies entspricht einer Quote von ca. 55 %
-

Um den barrierefreien Haltestellenausbau insgesamt zu beschleunigen, soll im Rahmen des anstehenden Nahverkehrsplan-Aufstellungsprozesses eine Strategie zur Forcierung des barrierefreien Haltestellenausbaus erarbeitet werden.

Förderung Fußverkehr

Mit der Informationsvorlage OVA/093/2022 wurde der Ordnungs- und Verkehrsausschuss in seiner Sitzung am 17.08.2022 darüber in Kenntnis gesetzt, dass die Fußverkehrsbeauftragte bei der Stadtverwaltung eingestellt wurde und welche Aufgaben sie in Zukunft wahrnehmen wird. Anfang Mai 2023 hat sie ihre Tätigkeit aufgenommen. Grundsatzthema ihrer Arbeit ist die Etablierung der Fußverkehrsförderung innerhalb der Verwaltung durch Schaffung von Strukturen innerhalb von Planungsprozessen, die dem Fußverkehr besondere Berücksichtigung zusprechen. Außerdem wird der Runde Tisch Verkehr begleitet. Darüber hinaus befindet sich das Projekt Nachbarschaftszonen im Planungsprozess. Zu den im Rahmen der "Fußverkehrs-Checks 2020" geplanten Maßnahmen wird momentan ein Monitoring durchgeführt. Anschließend soll ein Konzept zu Stadtteilkonzepten

Fußverkehr entwickelt werden, in welchem das Instrument "Fußverkehrs- Checks" implementiert werden soll.

Verkehr und Städtebau (Förderung Nahmobilität)

Die Themenbereiche Verkehr und Städtebau sind aufeinander abgestimmt und werden gemeinsam betrachtet. Im Rahmen der Entwicklung neuer Baugebiete wird die Strategische Mobilitätsplanung von der Stadtplanung frühzeitig im Prozess beteiligt. Hierdurch werden zu einem frühen Zeitpunkt in den Prozessen der Stadtplanung die Weichen für eine nachhaltige Mobilitätsentwicklung gestellt. Insbesondere die Förderung der Nahmobilität und die Vernetzung mit bestehenden Umweltachsen werden hierbei berücksichtigt und gestärkt. Es werden zunehmend zukunftsweisende Konzepte erarbeitet und eingefordert, die eine verkehrssarme Stadtentwicklung fördern. Sowohl Quartiersgaragen und Elektromobilität als auch Mobilitätsstationen und die Bündelung des Wirtschaftsverkehrs finden hierbei Einzug in die Planungsprozesse.

Verkehrssystemmanagement (Verkehrssteuerung und -beeinflussung)

Das seit Jahren etablierte Strategie- und Ereignismanagement der Landeshauptstadt Düsseldorf wurde mit dem Modellvorhaben VinDUS (Verkehrsinformation und Dynamische Umweltsensitive Steuerung) um eine umweltsensitive Komponente erweitert, durch die die Verkehre im Sinne der Luftreinhaltung intelligent und bedarfsorientiert geschaltet werden. Als Grundlage des umweltsensitiven Verkehrsmanagementsystems dient das Umweltmodell IMMISmt, welches Schadstoffimmissionen (NO_x, NO₂ und PM₁₀) an 66 Immissions-Hotspots im strategischen Netz bestimmt und prognostiziert (Kurzfristprognose, Zeithorizont 1 Stunde; Mittelfristprognose, Zeithorizont 24 Stunden). Auf dieser Grundlage werden streckenbezogene Maßnahmen geschaltet (Kapazitätsanpassungen an LSA) und die Verkehrsteilnehmer über unterschiedliche Kanäle informiert (Verkehrsinformationstafeln, Internet, Mobilithek), um deren Verkehrsverhalten hinsichtlich Verkehrsmittel- und Routenwahl sowie Fahrtantrittszeit im Sinne der Luftreinhaltung positiv zu beeinflussen.

Für das Stadtgebiet Düsseldorf stehen darüber hinaus flächendeckend Ampelphasen-Assistenten zur Verfügung:

Die App "trafficpilot" (<https://www.trafficpilot.eu/>) bietet in den Modi "Rad" und "Auto" Schaltzeitprognosen bzw. Rot-Grün-Prognosen, wodurch unnötige Stopps an Ampeln verhindert und damit Kräfte gespart (Rad Modus) bzw. Kraftstoffverbrauch und Emissionen verringert werden (Vermeidung von starken Brems- oder Beschleunigungsmanövern im Auto-Modus). Zudem ermöglicht die App entspanntes und gleichmäßigeres Fahren durch die Stadt. Im Rad-Modus können Radfahrer zukünftig an ausgewählten Lichtsignalanlagen analog zur ÖV-Priorisierung „Grün“ anfordern.

Neben der App "trafficpilot" ist in Fahrzeugen der AUDI AG der Dienst "Ampelinfo Online" verfügbar (<https://www.audi.de/de/brand/de/service-zubehoer/audi-digital-service/audi-connect/ampelinformation-online.html>).

Verstetigung und Intensivierung der regionalen Kooperation

Für die Landeshauptstadt Düsseldorf hat die Mobilität der Berufspendelnden eine hohe Bedeutung. Mit den Nachbarkommunen und anderen regionalen Partnerorganisationen laufen eine Vielzahl von Projekten. Genannt werden können dafür zum Beispiel im Bereich ÖPNV der Bau der U81 oder die Optimierungen im Busnetz in Richtung Neuss, Monheim am Rhein, Ratingen und Mülheim an der Ruhr. Laufenden Radverkehrsplanungen betreffen Achsen nach Neuss, Langenfeld, Meerbusch, Ratingen, Erkrath, Haan und Wuppertal. Im Bereich des SPNV steht die Landeshauptstadt im stetigen Austausch mit dem VRR und bereitet sich unter

anderem auf das verbesserte Taktangebot im SPNV-Zielnetz 2040 vor. Darüber hinaus werden in regionalen Netzwerken wie dem "RegioNetzWerk" oder "Zwischen Rhein und Wupper" neue Projekte initiiert. Die aktive Teilnahme an landesweiten Plattformen wie der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte oder dem Zukunftsnetz Mobilität fördert den Austausch zwischen den Kommunen und den Wissenstransfer.

Infrastrukturen modernisieren

Hinsichtlich des Baus von Hochbahnsteigen ist der Vorhabenträger die Rheinbahn AG. Nach aktuellem Stand stehen noch 21 Haltestellen aus, wobei bei der hier enthaltenen Haltestelle Prinzenallee aktuell die Baudurchführung vorbereitet wird.

Im Übrigen stehen bei den Haltestellen Reeser Platz, Nordpark/Aquazoo, Messe Ost/Stockumer Kirchstraße, Freiligrathplatz, Ronsdorfer Straße und Tonhalle/Ehrenhof Erneuerungs- bzw. Ertüchtigungsmaßnahmen an.

Die Nachrüstung des Blindenleitsystems im U-Bahnhof Heinrich-Heine-Allee (oben) befindet sich in der Baudurchführung.

Die brandschutztechnische Ertüchtigung der U-Bahnhöfe im Bestand besteht aus Vorabmaßnahmen und 9 Einzelmaßnahmen. Bei der Einzelmaßnahme U-Bahnhof Nordstraße steht die Baudurchführung bevor. Zu den weiteren 8 U-Bahnhöfen zählen die Oststraße, Heinrich-Heine-Allee (oben), Steinstraße/Königsallee, Kettwiger Straße, Ellerstraße, Oberbilk Markt, Handelszentrum/Moskauer Straße und Oberbilk S.