

An  
die Bezirksregierung Düsseldorf, Dez. 53, Herrn Carsten Kießling  
die Stadt Düsseldorf, Frau Beig. Helga Stulgies und Herr Beig. Dr. Stephan Keller  
das Ministerium für Umwelt des Landes NRW z. Hd. Herrn Bernd Vollmer  
das Bundesministerium für Umwelt, z Hd. Herrn Karlheinz Lange  
die EU-Kommission, Generaldirektion Umwelt, z. Hd. Frau Beatrice Zaremba

Düsseldorf, den 1.11.2011

## **Luftreinhalteplanung Düsseldorf – ein Programm**

Der Verkehrsclub Deutschland (VCD) stellt fest:

1. Die gesetzlichen Grenzwerte für die Luftreinhaltung werden in Düsseldorf seit vielen Jahren nicht eingehalten.
2. Die Stadt Düsseldorf hat sich in den letzten Jahren nicht ausreichend bemüht, die Luftqualität zu verbessern, obwohl sie dazu nach dem Bundes-Immissionsschutz-Gesetz und nach den Regeln für die EU-Fristverlängerung verpflichtet gewesen wäre. Über die offensichtlich unzureichenden Maßnahmen des Luftreinhalteplans 2008 hinaus wurde nichts unternommen. Ein vom VCD angebotener Dialog wurde nicht angenommen.
3. Es gibt Bündel von Maßnahmen, die zusammen geeignet sind, die Luftbelastung schnell und merklich zu reduzieren, und sie sind realistisch umsetzbar.
4. Fazit: Ohne ein konkretes Maßnahmenprogramm hält der VCD nach den bisherigen Erfahrungen eine Fristverlängerung für nicht gerechtfertigt.

(Anmerkung: Der VCD bearbeitet hier nur sein Fach-Thema Verkehr .)

### **Zu 1. – Umweltdaten**

Die Überschreitungstage beim Feinstaub (PM10) haben sich wie folgt entwickelt:

Corneliusstr. (Landesmessung): 2011 (bis 31.8.): 35 Tage; 2010: 48 Tage; 2009: 47 Tage

Ludenberger Str. (städt.Mess.): 2011 (bis 12.9.): 29 Tage; 2010: 43 Tage; 2009: 40 Tage

Dorotheenstr. (städt.Messung): 2011 (bis 12.9.): 27 Tage; 2010: 31 Tage; 2009: 38 Tage

Aussagekräftige Werte für PM2,5 liegen uns leider nicht vor.

2009 und 2010 gab es also wesentliche Überschreitungen der 35 zulässigen Tage, für 2011 ist die Lage noch offen, eine Überschreitung in der Corneliusstr. ist wahrscheinlich.

Die Jahresmittelwerte beim Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>) sind inzwischen noch bedenklicher:, da der Jahreshgrenzwert von 40 µg/m<sup>3</sup> massiv überschritten wird und bisher auch keine wesentlich sinkende Tendenz erkennbar ist:

Corneliusstr. (Landesmessung): 2011: k.A.; 2010: 67 µg/m<sup>3</sup>; 2009: 70 µg/m<sup>3</sup>

Ludenberger Str. (städt.Mess.): 2011: k.A.; 2010: k.A. µg/m<sup>3</sup>; 2009: 60 µg/m<sup>3</sup>

Dorotheenstr. (städt.Messung): 2011: k.A.; 2010: k.A. µg/m<sup>3</sup>; 2009: 53 µg/m<sup>3</sup>

Leider geben die Behörden keine Monatsmittelwerte der NO<sub>2</sub>-Werte an, die Bekanntgabe des Jahresmittelwerts für 2010 bei den städtischen Mess-Stellen wird grundlos verzögert.

Wir denken, dass das den Vorschriften zur Unterrichtung der Öffentlichkeit über die aktuellen Messwerte der Luftqualität (39. BImSchV § 30 u. Anlage14) nicht ausreichend entspricht.

Eine massive Überschreitung kann aber auch für 2010 und 2011 angenommen werden.

Auch die Lärmbelastung und die Klimalast des Verkehrs sind weiterhin unbefriedigend. Nur eine integrierte Planung, die diese Umweltprobleme gemeinsam angeht, kann ausreichend wirkungsvoll und effizient sein.

## Zu 2.: - Verkehrspolitische Aktivitäten bisher

Einige Beispiele für fehlende oder sogar negative politische Aktivitäten in der Stadt Düsseldorf zur Luftreinhaltung im Verkehr (und für falsche Rahmensetzungen durch staatliche Ebenen):

- Umweltzone: Die Deutsche Umwelthilfe hat im Juni 2011 der Stadt Düsseldorf (wie den meisten deutschen Städten) eine rote Karte wegen **unzureichender Kontrolle der Umweltzone** ausgestellt ([http://www.duh.de/pressemitteilung.html?&tx\\_ttnews\[tt\\_news\]=2638](http://www.duh.de/pressemitteilung.html?&tx_ttnews[tt_news]=2638)), Außerdem gibt es in Deutschland eine Vielzahl von Ausnahmen von den Fahrverboten.
- Im City Ranking des Europäischen Umweltbüros (EEB, <http://www.sootfreecities.eu>) über die **Wirksamkeit von lokalen Maßnahmen** zur Luftreinhaltung vom September 2011 erreicht Düsseldorf nur einen schlechten Rang.
- Der im Jahr 2008 verabschiedete **Verkehrsentwicklungsplan** (VEP) wie auch der im Herbst 2011 verabschiedete Nahverkehrsplan der Stadt Düsseldorf setzen keinerlei Ziele zur Verringerung der Luftbelastung, im Gegenteil: der VEP will die Kfz-Verkehrsleistung massiv um 14% erhöhen, und damit wird auch die Umweltbelastung steigen.
- **Mobilitätsmanagement** im Sinne einer Gesamtstrategie von ÖPNV-Förderung bis Parkraum-Management wird von der Stadt nicht verfolgt. Die Stadt scheint nach einer Antwort im Verkehrsausschuss vom Januar 2010 darunter nur Informations- und Werbemaßnahmen zu verstehen, ansonsten wird auf die Rheinbahn als ÖPNV-Betrieb verwiesen. Mobilitätsmanagement im Individualverkehr kommt für die Stadt nicht in Frage. Aber auch ÖPNV-Unternehmen und Verkehrsverbund Rhein-Ruhr sind in diesem Feld im Gegensatz zu anderen Regionen wenig aktiv. Im ÖPNV wird ein Kernstück der ÖPNV-Förderung, das 100%-Modell des FirmenTickets, d.h. ein sehr preiswertes Ticket, wenn es für alle Beschäftigten abgenommen wird, nicht mehr aktiv vermarktet.
- Es gibt kaum Fördermaßnahmen oder lokale Informationskampagnen für eine verträglichere Fahrweise, für den Kauf verträglicherer Fahrzeuge oder den Umstieg auf **verträglichere Verkehrsmittel**. (In Deutschland werden Dienstwagen gering besteuert, der Ausgleich für die private Nutzung erfolgt meist verbrauchsunabhängig – dies wurde bereits von der EU im „Weißbuch Verkehr 2050“ bemängelt.)
- Eine aktuell politisch beschlossene **Geschwindigkeitsbeschränkung** auf einer Sammelstraße (also keine Hauptverkehrsstraße) auf 30 km/h wurde auf Betreiben eines Bürgers gerichtlich untersagt. Das Urteil ist wohl noch nicht rechtskräftig.
- **Parkgebühren** im öffentlichen Straßenraum wurden zuletzt im Jahr 2000 um ca. 25% gesenkt und seitdem konstant gehalten, die Fahrpreise im öffentlichen Nahverkehr haben sich im gleichen Zeitraum um 50% erhöht (bei einer allgemeinen Preissteigerungsrate von unter 20%)! Konkret: ein Kurzstreckenticket (ca. 5 Min. Fahrt) kostete 2000 2,10 DM und damit etwa so viel wie 30 Min. Parken in der City (2 DM), heute kostet das K-Ticket 1,40 Euro und damit etwa doppelt so viel wie 30 Min. Parken (0,75 Euro).
- Der **öffentliche Parkraum** wurde zudem merklich erhöht, u.a. durch die Umwandlung illegaler Parkplätze auf Gehwegen in legale Plätze. Ansätze, private (Firmen-)Parkplätze in ein Parkraummanagement einzubinden, d.h. Kapazitätsbegrenzungen und Kostenbeiträge der Nutzer einzuführen, gab es nicht. Die für die City früher geltende Stellplatz-Einschränkungs-Satzung wurde aufgehoben. Neue Firmen- und Quartiersgaragen werden in großem Stil gebaut. (Und in Deutschland gilt das Firmenticket als zu versteuernder geldwerter Vorteil, der kostenlose Firmen-Parkplatz nicht.)

- Zum **Radverkehr** gab es Anfang 2009 einen Grundsatzbeschluss der politischen Mehrheit, dass Radfahrstreifen auf der Fahrbahn an Hauptstraßen nicht sein dürfen. Sogar bereits beschlossene geplante Streifen mussten daraufhin aufgegeben werden.
- Das größte Bauprojekt im öffentlichen Verkehr, die **U-Bahn** „Wehrhahnlinie“ für ca. 750 Mio. Euro, hat auch in seinem zentralen Zielgebiet Schadowstr. nach Aussagen der Stadtverwaltung in der Diskussion im Verkehrsausschuss zur Einrichtung einer Fußgängerzone kaum Auswirkungen auf das Pkw-Aufkommen (max. – 2 %). Dagegen wird sich die Erreichbarkeit der Altstadt aus einigen Stadtteilen (z.B. Pempelfort) merklich verschlechtern, da die verbleibenden Straßenbahnlinien verlegt werden.
- **Beschleunigungsmaßnahmen** für Bahnen und Busse durch verbesserte Ampelschaltung u.ä. wurden lange Zeit nicht gewollt. Ein Vorrang für den ÖPNV wird laut Presse weiterhin abgelehnt, Maßnahmen, bei denen Autos u.U. warten müssten, sind nicht erwünscht. Der kommunale Verkehrsbetrieb Rheinbahn hat nachgewiesen, dass sich die mittlere Geschwindigkeit der Straßenbahnen in den letzten Jahren sogar verringert hat und weit unter den Werten vieler vergleichbarer Städte liegt.
- Die großen **Entwicklungsgebiete** in der Stadt für Wohnen und Gewerbe werden ohne ausreichende öffentliche Verkehrsanbindung geplant und gebaut: die Veranstaltungshalle ISS Dome und das Entwicklungsgebiet Rath (Straßenbahn-Anbindung seit Jahren verzögert), der Medienhafen (Straßenbahn seit Jahren verzögert), die linksrheinischen Entwicklungsgebiete (eine Querspange im Schienenverkehr fehlt), airport city (Stadtbahn erst in Vor-Planung), das Metro-/Hohenzollerngelände (geplante S-Bahn-Anbindung kommt nicht), Himmelgeist-Itter (keine verbesserte Anbindung geplant),...
- Der regionale **Eisenbahnverkehr** hat mit Qualitätsmängeln (Ausfälle und Verspätungen) und mit seit vielen Jahren heruntergekommenen S-Bahnhöfen zu kämpfen. Angekündigte Verbesserungen bei Stationen und Zügen verzögern sich durch Planungs- und Lieferschwierigkeiten immer wieder.
- Neue **Durchgangsstraßen**, die mehr Auto-Verkehr in die Innenstadt führen, werden gebaut bzw. geplant: Bundesstraße B8n und „Entlastungsstraße“ Derendorf im Norden, L404n und „Ortsumgehung“ Flingern im Osten, „Ortsumgehung“ Oberbilk im Süden.

In der jüngsten Zeit gibt es allerdings **Anzeichen für eine kleine Wende zum Positiven:**

- Der Düsseldorfer Oberbürgermeister Elbers wie auch der Verkehrsdezernent Dr. Keller sprechen sich öffentlich für ein besseres **Radverkehrsnetz** aus, entsprechende Maßnahmen wie die Freigabe von weiteren Einbahnstraßen in Gegenrichtung werden vorbereitet. In der aktuellen Politik werden allerdings Radverkehrsstreifen auf Straßen immer noch meist abgelehnt.
- Die Stadt bereitet die Kooperation mit einem **Car-on-demand**-Anbieter vor, d.h. im nächsten Jahr soll es in Düsseldorf ein neues CarSharing-Angebot geben, bei dem der Wagen nicht mehr am Ausleihpunkt zurückgegeben werden muss, sondern frei im Geschäftsgebiet zurückgegeben werden kann. Leider konnte man sich nicht zur Ausweisung reservierter Parkplätze entschließen, was die Attraktivität in verdichteten Vierteln merklich erhöhen würde. Dieses neue CarSharing-Konzept kann einen starken öffentlichen Impuls für Mobilität ohne eigenes Auto geben.
- Das vor kurzem von den kommunalen Spitzen einschließlich des Düsseldorfer Oberbürgermeisters verabschiedete „**Konsenspapier Verkehr Rheinland**“ sagt u.a.: "Die Städte und Kreise des Rheinlands beabsichtigen, einen deutlich höheren Anteil der täglichen Mobilitätsnachfrage auf Verkehrsmittel des Umweltverbundes zu lenken". (Text: <http://www.duesseldorf.de/top/thema010/aktuell/news/regiogipfel2011/verkehr.shtml> ). Inwieweit diese fast revolutionäre Absichtserklärung umgesetzt wird, muss man sehen.

- Die **Parkgebühren** im öffentlichen Straßenraum sollen noch in diesem Jahr angepasst werden, in der City voraussichtlich um 27% auf 1,90 Euro/Stunde, damit ist allerdings nur wieder das Niveau von 1999 (4 DM/Std.) erreicht. Im verdichteten Innenstadtbereich außerhalb der City soll nur auf 1,40 Eu/Std, d.h. um 8% angehoben werden.
- Erste neue Maßnahmen zur **Beschleunigung** der Stadtbahn an Ampeln scheinen zu wirken, ein systematisches Programm gibt es aber bisher nicht, ein echter „Vorrang“ wird weiter abgelehnt.  
Ein konkretes Programm zum weiteren Ausbau von **Hochbahnsteigen** für stufenlosen Einstieg in die U-Stadtbahn wird aufgelegt, die Zahl der modernisierten Straßenbahn-Haltestellen steigt.
- Durch neue S-Bahn-Züge und mehr Wagen für RegionalExpress-Züge wurde die Kapazität im regionalen **Schienenverkehr** auf einigen Linien erhöht. Die Einführung der neuen Züge verzögert sich allerdings auf einigen Strecken (z.B. der zentralen S-Bahn-Achse S6). Die dringend notwendige Sanierung von S-Bahnhöfen ist geplant, verzögert sich aber immer wieder, weil die DB mit der Planung überfordert ist.
- Die Einführung von **Sozialtickets** und Mietertickets kann zu günstigeren ÖPNV-Preisen für bestimmte Bevölkerungsgruppen führen.

Diese Ansätze sind aber noch lückenhaft und entfalten (noch) keine ausreichende Wirkung.

### Dialog mit den Behörden

Der VCD hatte im Juni 2009 bei der Stadt Düsseldorf und der Bezirksregierung eine Beschwerde zum Luftreinhalteplan eingereicht. Bis heute gibt es keine inhaltliche Antwort. Auch auf unsere Gesprächs-Anfrage vom Juni 2011 hat die Stadt nicht geantwortet. Es gab aber eine Reaktion der Bezirksregierung, mit der wir ein konstruktives Vorgespräch hatten. Es wurde zugesagt, uns an der Projektgruppe zur Fortschreibung des städtischen Luftreinhalteplans zu beteiligen und unsere Vorschläge sorgfältig zu prüfen.

Eine Anfrage an Landes- und Bundesministerium, ob eine ergänzende Stellungnahme zum aktuellen Antrag auf EU-Fristverlängerung (für den Stickoxid-Grenzwert) möglich ist, wurde ausweichend beantwortet. Wir halten es für ein grundsätzliches Problem, dass die Fristverlängerung ein rein verwaltungsinterner Prozess ist. Darüber wird nicht im Vorfeld politisch diskutiert, z.B. welche Maßnahmen bis zum Ablauf der Fristverlängerung nötig und akzeptiert sind, um bis dahin die Grenzwerte einzuhalten. Der Antrag enthält vermutlich auch keinerlei kritische Anmerkungen zur bisherigen Luftqualitätspolitik und deren Versäumnissen, so dass die EU-Kommission zu einer objektiven Abwägung kaum in der Lage ist.

### Zu 3. – Wirksame Maßnahmen

Der VCD nennt im folgenden eine Reihe von praktischen Maßnahmen, die über die bisherigen Programme hinausgehen und Bausteine zu einer systematischen Strategie für nachhaltigen Verkehr darstellen. Für den VCD ist ein solches Maßnahmenprogramm zwingende Voraussetzung dafür, dass eine Fristverlängerung für die Einhaltung der Grenzwerte gewährt werden kann. Die Maßnahmen wurden hier danach ausgewählt, dass sie schnell wirken und relativ wenig zusätzliche öffentliche Mittel beanspruchen. Projekte ohne große Wirkung (z.B. Leihräder) oder mit großem Vorlauf (z.B. neue Schienenstrecken) sind nicht berücksichtigt.

Für eine weitergehende Erläuterung der Maßnahmen stehen wir gerne zur Verfügung. Selbstverständlich bietet der VCD seine Unterstützung bei der Umsetzung an, z.B. bei der Zusammenstellung von Mobilitätsinformationen.

Das Maßnahmenbündel ist nicht nur für die Luftreinhaltung, sondern auch für Lärm- und Klimaschutz von Bedeutung.

**Zusammenfassung: die wichtigsten schnellwirkenden Maßnahmen:**

Es geht im wesentlichen um die Bereiche Kommunikation/Information, Verkehrssteuerung und kleinere Maßnahmen im Verkehrsraum, die ohne große Umbauten auskommen.

1. **Mobilitätsinformationen** zum verträglichen Verkehr über Internet (inkl. eines verkehrsmittelübergreifenden Mobilitätsstadtplans u. Routings), breit verteilte Basis-Broschüren sowie individuelle Beratung
2. Kampagne „**Kopf an, Motor aus**“ gegen Pkw-Kurzstreckenfahrten
3. Pilotprojekte zum **Mobilitätsmanagement** für Gewerbestandorte und Wohnquartiere
4. Einrichtung von **Fahrradrouten** zwischen Stadtteilen und radfreundlichere Straßen
5. Mehr komfortable **Fahrradstellplätze** in Wohngebieten und im Straßenraum
6. **Parkraummanagement** mit höheren Gebühren, Kapazitätssteuerung und Verringerung des Suchverkehrs
7. **Umweltzone** erweitern auf Lastring und Ludenberger Str. und Einfahrverbot für gelbe Plaketten
8. **Tempo-Reduzierung** auf 40 km/h auf kritischen Hauptstraßen
9. Neue **CarSharing-Angebote** als Element einer Alternative zum Privatauto
10. **Beschleunigung** und höhere Zuverlässigkeit von Straßenbahn und Hauptbuslinien
11. Öffentliche **Fahrgast-Information** verbessern: an Knotenpunkten, im Straßenraum etc.
12. Öffentliches **Qualitätsmanagement** im ÖPNV
13. Gezielte **Angebotsverbesserungen im ÖPNV**, z.B. Schnell- und Premiumverkehre
14. 100%-**Firmen- und Mietertickets** intensiv vermarkten
15. **City-Logistik und grüne Flotten** fördern

Nachfolgend werden die oben genannten und weitere Maßnahmen genauer beschrieben, wobei ergänzend positive Beispiele aus anderen deutschen Städten (Internet-Links) angeführt werden:

## **A) Mobilitätsmanagement**

Mobilitätsmanagement soll verkehrsmittelintegrierende Gesamt-Konzepte für verträglichen Verkehr entwickeln und umsetzen und entsprechende Informationsmedien und Beratung anbieten.

### **1. Mobilitäts-Informationen**



Praktische Basisinformationen für Verkehrsnutzer(innen) zum verträglichen Verkehr sind aktiv zu verbreiten, über Internet, über Broschüren (an alle Haushalte) etc., mit ergänzender individueller Beratung über mail u. Telefon. Die Themenbereiche gehen vom Fahrrad (Kaufberatung E-Bike, Mietrad,..) über Bahn/Bus (Angebot, Tarif, Infomedien) bis zum Auto (umweltverträgl. Autokauf u. Fahrweise) u.a.m. Der VCD kann sich an der fachlichen Aufbereitung beteiligen. (s. bereits die VCD-Seite <http://www.mobil-in-d.net/>), Hierzu gehört im Internet ein interaktiver Mobilitätsstadtplan und verkehrsmittelübergreifender Routenplaner (s.a. unten B.3 - Radroutenplaner) sowie ein Wohn-Mobilitätskosten-Rechner, der berechnet, was man bei einer im Umland liegenden Wohnung an Mobilitätskosten den eingesparten Wohnungskosten gegenüberstellen muss (s. <http://womo.mvv-muenchen.de/>) Auf jeden Fall sind alle Medien aktiv an ihre Zielgruppen heranzubringen.

### **2. Kampagne „Kopf an, Motor aus“**



Die Kampagne zur Vermeidung von besonders umweltbelastenden Pkw-Kurzstreckenfahrten und zur Förderung von Zufußgehen und Radfahren wurde im Rahmen eines vom Bundesumweltministerium geförderten Projekts ausgearbeitet und als sehr wirksam nachgewiesen. Sie steht für die Anwendung in weiteren Städten zur Verfügung und könnte gut in Düsseldorf eingesetzt werden. (weitere Infos s. <http://www.kopf-an.de>).

### **3. Pilotprojekte zum Mobilitätsmanagement**



Pilotprojekte eines umfassenden Mobilitätsmanagements sind für Betriebe, Stadt-Quartiere u.ä. zu initiieren und zu fördern, v.a. für neue Standorte. Persönliche Beratung, ÖPNV-Angebotsoptimierung, Parkraum-Management, CarSharing-Angebote, Fahrrad-Infrastruktur, Testangebote für E- und Lasten-Räder, logistische Beratung u.a.m. sollen zu einer integrierten Mobilitätslösung verknüpft werden. Dazu ist eine ausreichende Beratungskompetenz bei Stadt, Rheinbahn oder über Dritte zu schaffen. S. hierzu etwa das Mobilitätsmanagement im Verkehrsverbund Rhein.Sieg (<http://www.vrsinfo.de/der-vrs/mobilitaetsmanagement.html>) und in Aachen ([http://www.aachen.de/de/stadt\\_buerger/verkehr\\_strasse/verkehrskonzepte/mobilitaetsmanagement/index.html](http://www.aachen.de/de/stadt_buerger/verkehr_strasse/verkehrskonzepte/mobilitaetsmanagement/index.html)). Vorschläge für Pilotprojekte: neuer Vodafone-Standort, Belsenpark.

### **4. „Mobil statt Auto“**



Ein Allround-Servicepaket soll die Leistungen mehrerer Mobilitätsdienste verbinden und eine volle Alternative zum eigenen Auto bieten: ÖPNV-Abo, BahnCard, CarSharing-Grundgebühr, Leihrad-Freiminuten, Taxi-Rabatt, Informationspaket, persönlicher Beratungs-Service (inkl. z.B. Testverleih von E- und Lasten-Bikes und Informationen über Lieferdienste) etc. sollen dazugehören. Zielgruppen sind z.B. Berufstätige kurz vor dem Ruhestand oder Neubürger, günstiger Termin für die Einführung wäre der Start des car-on-demand-Projekts (C.5). (s. z.B. Hannovermobil: <http://www.gvh.de/hannovermobil.html>)

## **B) Radverkehr**

Der Radverkehr ist der weitaus verträglichste Fahrzeugverkehr. Sowohl bei der Infrastruktur wie bei der Information gibt es aber noch wesentliche Lücken.

## 1. Fahrradroutes zwischen Stadtteilen



Komfortable und sichere Fahrradroutes über Bezirks- und Stadtgrenzen hinweg sind das zentrale noch fehlende Element des Düsseldorfer Radverkehrsnetzes, um aus den vorhandenen Bezirksnetzen ein echtes Stadt- und Regionalnetz zu machen. Mit Strecken-Elementen wie Radstreifen an Hauptstraßen, Fahrradstraßen durch parallele Nebenstraßen (mit Fahrradvorrang, aber auch für Auto-Anlieger), speziellen Routen durch Grünanlagen, radangepassten grünen Wellen, Wegweisung u.a.m. könnte in relativ kurzer Zeit ein Grundgerüst von stadtweiten Fahrradachsen geschaffen werden. Qualitäts-Anforderungen u.a.: Pro Richtung mit einer Breite von ca. 2 m (d.h. es kann überholt werden bzw. 2 Räder können nebeneinander fahren), fahrradfreundliche Querungen von Hauptstraßen ohne lange Wartezeiten, regelmäßige Falschparker- und Straßenzustandskontrolle (vgl. <http://de.wikipedia.org/wiki/Veloroute> )

## 2. Komfortable Fahrrad-Stellplätze in Wohngebieten und im Straßenraum



Mehr geschützte Fahrrad-Stellplätze im Straßenraum sind insbes. in Wohnstraßen in verdichteten Stadtteilen erforderlich, um einerseits Gehwege von abgestellten Fahrrädern zu befreien und andererseits unbequemes Abstellen im Keller etc. zu vermeiden. Dadurch wird die Hemmschwelle für die Radnutzung wesentlich gesenkt. Hierzu sind weitere Pkw-Parkplätze umzubauen, i.d.R. einer von 10 Parkplätzen. Eine wettergeschützte Variante bieten die vom VCD in Dortmund entwickelten Fahrrad-Häuser (s. [http://www.vcd-dortmund.de/cms/front\\_content.php?idcat=23](http://www.vcd-dortmund.de/cms/front_content.php?idcat=23)).

Daneben ist eine Bauherrenberatung und ggfs. Fördermittel für gute private Stellplätze bei Neubauten und als Nachrüstung sinnvoll.

## 3. Fahrrad-Stadtplan und Radroutenplanung im Internet

### Radwege:

beide Richtungen

eine Richtung

Die derzeitigen Online-Routenplaner berücksichtigen kaum fahrradspezifische Anforderungen, allenfalls das für lokalen Verkehr wenig geeignete Landesradwegenetz bzw. touristische Radroutes. Für die Planung von Alltagsroutes ist eine Online-Karte und ein Routenplaner mit radspezifischen Angaben zu den Wegen in der Stadt zu entwickeln, einschl. des Umlands. Kartenausschnitte sollen bequem ausgedruckt werden können. Dies ist dann Teil des interaktiven Mobilitätsstadtplans (s. A.1). Als erster Schritt kann der auf Papier verbreitete städtische Plan des Fahrradnetzes Düsseldorf in eine besser lesbare Online-Version gebracht werden (Beispiele für Online-Fahrradstadtpläne aus anderen Städten: <http://www.nuernbergmobil.de/v01/de/pub/index.html?navID=123> , <http://www.wien.gv.at/verkehr/radfahren/stadtplan.html>, <http://www.stadt-zuerich.ch/stadtplan> )

## 4. Fahrrad- (und fußgänger)gerechte Straßen



Das Straßennetz muss an vielen Stellen rad- (und fußgänger)freundlicher werden: Weitere Öffnung von Einbahnstraßen in Gegenrichtung und Aufhebung der Benutzungspflicht bei „schlechten“ Radwegen (das ist anscheinend schon in Arbeit), radgerechte Ampelschaltungen (in Verbindung mit Geschwindigkeitsreduzierungen für den Kfz-Verkehr, s. C.4), bessere Radwegführung an Kreuzungen inkl. Fahrbahnmarkierungen, erweiterte Parkverbote vor Kreuzungen und Einmündungen (evtl. abgepollert) für freie Sicht auf Radwege etc.

Hier sind mit vielen kleinen unaufwändigen Maßnahmen ohne umfangreiche Umbauten gute Wirkungen zu erzielen.

5. Der Bereich **Radverkehrsmarketing** ist dagegen in Düsseldorf schon weit entwickelt. Mit der Radtourenreihe „Tour D“, dem Rad-Aktiv-Tag etc. tut sich dort eine ganze Menge.

## C) Straßenverkehr

Der Straßenverkehr ist der wesentliche Problemfaktor und muss besser gesteuert und verträglicher werden.

## 1. Parkraum-Management

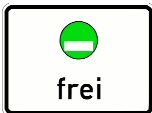


Parkraum-Management ist eines der wichtigsten Steuerungs-Instrumente des städtischen Personenverkehrs. Es geht um marktgerechte Gebühren, die möglichst vollständige Integration von privatem Parkraum (s.a. A.3 Mobilitätsmanagement) und eine Steuerung der Parkplatzmenge. Kostenlose Parkplätze sollte es im Bereich der Umweltzone nicht geben, die Parkgebühren im Straßenraum sollen nicht niedriger sein als im Parkhaus. Leitziel: 30 Min. Parken sollen nicht preiswerter sein als ein Kurzstreckenticket.

Zu der von der Stadt verfolgten „Optimierung des Parkraums“ muss auch gehören, dass Parkplätze dort reduziert werden, wo es wegen zu schmaler Gehwege, fehlender Radstreifen oder häufiger Behinderung der Straßenbahn erforderlich ist. Bisher wird die Optimierung nur als Maximierung verstanden.

Ein wichtiges Ziel ist auch die Reduzierung des Parksuchverkehrs in Wohngebieten. Hier können spezielle gebührenpflichtige Parkplätze für Nicht-Anwohner helfen, die durch Beschilderung/Wegweisung und Darstellung in Karten und Routenplanern gut zu finden und evtl. sogar online vor-buchbar sind, während die anderen Parkstandbereiche dann ausschließlich für Anwohner reserviert werden.

## 2. Umweltzone



Die Umweltzone ist um den Lastring und die Ludenberger Str. zu erweitern. Außerdem ist das Fahrverbot in 2012 auf Fahrzeuge mit gelber Plakette auszudehnen. Durch vorhandene Ausnahmeregelungen, z.B. die Fuhrparkregelung, werden Härtefälle weitgehend vermieden. Würde die bereits vorangekündigte Verschärfung nicht kommen, würden alle diejenigen benachteiligt, die schon in umweltfreundliche Fahrzeuge investiert haben.

Eine weitere räumliche Ausdehnung der Zone macht nach Meinung des VCD wenig Sinn, da sie kaum überwacht werden kann, möglicherweise einer rechtlichen Überprüfung nicht standhält und evtl. stärkere Ausnahmeregelungen für Anwohner schafft.

## 3. Pkw-Beratung



Bessere Information und Beratung zu verträglichem Autokauf und Autofahren, z.B. über die Führerschein- und Zulassungsstelle, aber auch Bürgerbüros, Internet und andere städtische Medien, können die Umweltbelastung der Pkw-Nutzung erheblich reduzieren (und ist Teil der Mobilitätsinformationen, s. A.1). Bei VCD, Verbraucherzentrale etc. gibt es hierzu Materialien, s. z.B. <http://www.vcd.org/spritsparen.html> bzw. <http://www.besser-autokaufen.de>.

## 4. Temporeduzierung



Auf mehr Straßen soll Tempo 30 bzw. 40 eingeführt werden, auch auf Hauptstraßen, wenn diese dicht bebaut und multifunktional sind, da dies die Verträglichkeit mit anderen Verkehren (z.B. Fahrrad) erhöht und den NO<sub>2</sub>-Ausstoß senkt. Die rechtliche Zulässigkeit ist noch zu klären (evtl. auch gesetzlich). Auf jeden Fall möglich ist die Anpassung von Grünen Wellen an dieses Tempo mit einem entsprechenden Hinweis an die Autofahrer.

## 5. CarSharing als Element einer Alternative zum Privatauto



Das geplante neue CarSharing- bzw. Car-on-demand-Angebot soll dem Carsharing neue Impulse geben und das Leben ohne privates Auto weiter erleichtern. Reservierte Parkplätze im Straßenraum wären in Gebieten mit hohem Parkdruck ein großer Anreiz. CarSharing ist eng zu verbinden mit ÖPNV, Mobilitäts-Informationen (s. A.1) und einem kombinierten Angebot (s. A.4 Mobil statt Auto).

Privates CarSharing und neuartige Mitfahrbörsen (z.B. <http://www.fliinc.org> oder <http://www.car2gether.com>) sollten das System ergänzen.



## **D) Öffentlicher Verkehr**

Der öffentliche Nah- und Regionalverkehr ist eine zentrale Säule eines nachhaltigen Verkehrssystems. Hier ist die Angebotsqualität merklich zu erhöhen.

### **1. Beschleunigung**



Die Reisegeschwindigkeiten von Straßenbahn und Bus sind in Düsseldorf auf einem sehr niedrigen Niveau. Durch ein neues Maßnahmen-Programm mit Vorrang-Ampelschaltung, verbesserter Verkehrslenkung (z.B. gegen blockierende Linksabbieger), intensiver Parküberwachung und Reduzierung kritischer Parkstände, Sonderregelungen bei Großbaustellen etc. können schnell Erfolge erzielt werden. Eine Bestandsaufnahme unter Mitwirkung von Bürgern und Fahrern kann Punkte identifizieren, bei denen eine Verbesserung besonders dringlich und mit geringem Aufwand machbar ist. (vgl. z.B. <http://www.mvg-mobil.de/projekte/busbeschleunigung/index.html> )

Übrigens: der Ampelvorrang schadet i.d.R. dem MIV nicht, da die ÖPNV-Phasen nur bei Bedarf geschaltet werden und andere Phasen meist nicht verkürzt, sondern nur verschoben werden müssen. Ohne Abbremsen und Anfahren macht die Bahn die Kreuzung auch schneller wieder frei.

### **2. Haltestellen**



Ein zusätzliches Programm zur Aufwertung von Haltestellen sollte folgende Elemente verbessern: Wetterschutz für alle Wartenden (bei stark genutzten Bahnsteigen und Knotenpunkten reichen Standard-Wartehäuschen nicht aus, dort ist ein echtes Bahnsteigdach erforderlich), behindertengerechter Zugang und Einstieg, Erhöhung der Verkehrssicherheit von Haltestellen im Straßenraum (Vorampeln), Einrichtung weiterer Abfahrtsanzeigen (evtl. auch in einfacher Bauart, vgl. D.3) etc.

Es ist zu klären, an welchen Stellen und mit welchen technischen Lösungen bei begrenzten Mitteln hier der größtmögliche Nutzen erreicht werden kann. Dies Programm ergänzt das eher schwerfällige Programm des behindertengerechten Voll-Umbaus.

### **3. Information**



Es gibt eine Reihe von Maßnahmen, um die Fahrgastinformation zu verbessern und damit die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel wirksam zu erhöhen z.B.:

- Abfahrtsanzeigen: an mehr Haltestellen, evtl. auch in einfacherer Technik (z.B. LCD-Anzeige mit Funk), die Zuverlässigkeit der Anzeigen muss allerdings erhöht werden
- Knotenpunkte und U-Bahnhöfe: Grundinformation an den Zugängen (Fahrten-Angebot, Bahnsteige,..) und gute Wegweisung zu und zwischen den Bahnsteigen sind notwendig.
- Im Straßenraum: Wegweisung zur nächstgelegenen Haltestelle, z.B. in Fußgängerzonen, evtl. auch mit Vor-Information (Vitrine, Abfahrtsmonitor). Haltestellen sind auch ÖPNV-Werbeträger (mit Werbeinfo zur Reisezeit ins Zentrum und zum Takt).
- Bei Dritten, insbes. der Touristeninformation der DMT, in deren Karten und Broschüren außer U- und S-Bahn bisher kein ÖPNV vorkommt (s. <http://www.duesseldorf-tourismus.de/broschueren/> ), aber auch bei Großveranstaltungen, Großunternehmen etc. (s. a. A.1. Mobilitätsinformation, in denen natürlich der ÖPNV stark vertreten sein muss.)

### **4. Qualitätsmanagement**



Ein hochwertiger Nahverkehr muss vor allem Kernqualitäten erfüllen: geringe Verspätungen, keine Verfrühungen, keine Fahrtausfälle, ausreichendes Platzangebot, sichere Anschlüsse, hochwertige Mobilitätsgarantie. Um das zu gewährleisten, sind regelmäßige öffentliche Qualitätsberichte und darauf aufbauende Qualitätsprogramme zur Beseitigung der erkannten Defizite wichtig. (s. z.B. Berlin: <http://www.cnb-online.de/Qualitaetsberichte.624.0.html> )

Außerdem ist ein regelmäßiger Dialog mit Fahrgästen und Fahrgastverbänden über deren Wünsche und Probleme in Form von Umfragen und Foren bzw. Beiräten zu führen.

## 5. Angebotsverbesserungen:



Es gibt eine Reihe von notwendigen Erweiterungen des Fahrplanangebots, z.B. :  
- innerstädtische Schnell-Tangenten (kombiniert mit Relationen ins Umland, vgl. D.7),  
- Verstärkung überfüllter Abschnitte, z.B. erweitertes Angebot Sa Nachmittag und Beseitigung von Engpässen im Schüler- und Berufsverkehr  
– transparentere Angebotsstruktur durch klare Takte über den ganzen Tag, Knotenpunkte als „Drehscheiben“ mit Rundumanschluss etc..

Eine wichtige Maßnahme ist die Einführung von „Premium“-Buslinien, d.h. die Haupt-Buslinien als Ergänzung zum Schienennetz (das sind insbesondere 721/722, 725, 730, 834, 835/836), werden durch besondere Liniennummern herausgehoben und in der Qualität verbessert. (vgl. <http://de.wikipedia.org/wiki/Metrobus> ). Zur Sicherung der Produktqualität sind hier Beschleunigung (D.1.) und Qualitätskontrolle (D.4) unverzichtbar.

Vielleicht können sogar durch Aufkleber an Laternenmasten die Linienwege markiert werden (analog zur Orientierungs-Wirkung von Straßenbahn-Gleisen).

Zur Finanzierung von Mehrleistungen können u.a. Kosteneinsparungen aus der Beschleunigung (D.1) und Mehreinnahmen aus Parkgebühren (C.1) genutzt werden.

## 6. Tarif:



Hier geht es insbesondere darum, Pauschalangebote zu erweitern, bei denen alle Mitglieder einer Zielgruppe eine kleine Gebühr für die optionale ÖPNV-Nutzung bezahlen, so dass für die eigentliche Fahrt kein Fahrkartenkauf mehr anfällt. Realisierte Beispiele sind Semestertickets und Kombitickets. Mindestens ebenso wichtig ist das vorhandene Firmenticket im 100%-Modell, das allerdings aktuell im VRR nicht mehr aktiv beworben wird. Hier ist darauf zu drängen, das 100%-Modell wieder vorrangig vor Rabattmodellen zu vermarkten und weitere Unternehmen für dieses Angebot zu gewinnen. Außerdem soll ein 100%-Mieterticket (Modellversuch in Düsseldorf) realisiert werden.

*Der VRR-Tarif ist aber grundsätzlich mit einer recht einfachen Zonenstruktur, günstigen Zeitkarten und vielen Pauschaltickets von Kombiticket bis Semesterticket recht attraktiv.*

Notwendig ist noch, im Rahmen des Verkehrsverbundes VRR Tarifgrenzen zu anderen Räumen und zum Fernverkehr weiter abzubauen, z.B. das NRW-Tagesticket für VRR-Abonnenten und BahnCard-Inhaber preiswerter anzubieten und IC/ICE-Züge stärker für Nahverkehrskunden zu öffnen (IC-Nutzung auch als Einzelfahrt gegen Aufpreis, ICE zu bestimmten Zeiten wie z.B. am späten Abend).

## 7. Regionalverkehr:



Für die Stadt Düsseldorf ist der hohe Anteil an Pkw-Einpendlern ein wesentlicher Teil der verkehrsbedingten Umweltbelastung. Deswegen muss die Stadt Düsseldorf dem öffentlichen Regionalverkehr hohe Aufmerksamkeit schenken. Es sind konkrete Anforderungen an die regionale Nahverkehrsplanung in Bezug auf Betriebsqualität und künftige Angebots-Kapazitäten zu formulieren. (Eine Steigerung des Anteils des ÖPNV an den Einpendlern von heute ca. 22% um nur 1 %-Punkt bedeutet pro Richtung ca. 5.000 zusätzliche Fahrgäste, also entsprechende Kapazitäten.)

Das regionale Qualitätsniveau (s. Berichte des VRR) ist durch die Stadt im Blick zu behalten und die von der Bahn verzögerte Sanierung der S-Bahnhöfe voranzutreiben. Bei der Sanierung der S-Bahnhöfe ist u.a. darauf zu achten, dass eine für alle Wartenden ausreichende Überdachung und Windschutz vorhanden sind, dass umfassend über Angebot und aktuelle Störungen informiert wird, dass Zugänglichkeit und Sicherheit gut sind und dass die Verknüpfung mit dem lokalen Zu-/Abbringerverkehr optimal ist (kurze Wege, Wegweisung und Vorinformation, Anschluss-Sicherung).

Regionale Schnellbusse als Ergänzungsangebote sollten ausgebaut werden, können aber keine wesentlichen Kapazitäten schaffen. Das vorhandene Schnellbuskonzept sollte endlich umgesetzt werden, vorher sind die Linienwege aber kritisch zu überprüfen, insbesondere, ob nicht andere Zielpunkte in Düsseldorf als die City sinnvoll sind, z.B. Universität oder Flughafen, um neue innerstädtische Direktverbindungen zu schaffen.

## **E) Güterverkehr**

Der Lkw-Verkehr hat einen erheblichen Anteil an der Luftbelastung. Hier sind Konzepte für einen verträglicheren Verkehr weiterzuentwickeln.

### **1. City-Logistik**



Durch die Umweltzone u.ä. kann das bisher geringe Interesse an einem Konzept City-Logistik steigen. Es geht um die Organisation der gemeinsamen Belieferung von Innenstadt-Standorten mit besonders stadtverträglichen Lkw. Verkehrliche Vorteile wie auch Imagegewinne können stärkere Anreize für Kooperationen schaffen (s. [http://www.duesseldorf.de/verkehrsmanagement/pdf/leitfaden\\_city\\_logistik.pdf](http://www.duesseldorf.de/verkehrsmanagement/pdf/leitfaden_city_logistik.pdf) )

### **2. „Grüne Flotte“**



Allgemeine Förderung eines verträglichen gewerblichen Verkehrs (Fahrzeugkauf, Verkehrsmittelnutzung, Fahrverhalten) über Beratung, Wirtschaftsförderung etc (vgl. <http://www.vcd.org/grueneflotte.html> ), ggfs. auch Unterstützung bei der logistischen Optimierung in Kooperation mit anderen Betrieben (Lokale Transportbörse). Hierzu gehören auch die unter A.3 genannten Pilotprojekte Mobilitätsmanagement für Unternehmen.

Hierzu gehört auch die Steigerung der Umweltverträglichkeit von Bahnen und Bussen in Bezug auf Luftverschmutzung und Lärmemissionen.

## **F) Lokale Rahmenbedingungen**

### **Verkehrsentwicklungsplan (VEP)**



Der VEP für Düsseldorf soll in Kürze überarbeitet werden. Inhaltlich sollten die in diesem Papier genannten Maßnahmen eingehen, formale Anforderungen an den VEP sind:

- Umfassende Bürgerbeteiligung (über Verbände und direkt per Internet etc.);
- Vorrang für den Umweltverbund (wie im Konsenspapier Verkehr Rheinland beschlossen);
- Feste Zielwerte für die Reduzierung von Umweltbelastungen durch den Verkehr;
- Schnell umsetzbare Programme mit Projekt-Controlling (Erfolgsüberwachung).

### **Weiterbildung für Politik und Verwaltung:**

Wir haben den Eindruck, dass die systematischen Probleme und Faktoren des Stadtverkehrs wie auch moderne Lösungsansätze und positive Beispiele aus anderen Regionen in Politik und Verwaltung und bei Bürgern und Multiplikatoren nicht immer in ausreichendem Maße präsent sind. Materialien (Broschüren, Internet,...), Workshops, Vorträge im Verkehrsausschuss etc. können dazu dienen, mehr Wissen darüber zu vermitteln.

### **Evaluation**



Unsere Vorschläge sind zwar von uns überschlägig in ihrer Wirkung abgeschätzt worden, sie bedürfen aber wie auch andere Maßnahmenvorschläge noch einer gründlicheren Evaluation, d.h. einer Analyse der Umsetzungsdauer, des notwendigen Mitteleinsatzes und der prognostizierten Wirkung, um ihre Bedeutung und Priorisierung endgültig einzuschätzen. Dabei sind auch kumulative Wirkungen zu beachten, so bilden CarSharing, ÖPNV, Rad plus Mobilitätsinformationen einen gemeinsamen Anreiz zur Reduzierung privaten Autobesitzes

## **G) Auf Bundesebene wären einige Rahmensetzungen nötig**



Nachfolgend eine (unvollständige) Liste von notwendigen rechtlichen und politischen Änderungen auf Landes- und Bundesebene, um die städtischen Maßnahmen zu erleichtern bzw. zum Teil erst zu ermöglichen:

- Straßenverkehrsordnung: Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit innerorts, zumindest Zulassen von besonderen Tempolimits aus Umweltgründen auch auf Hauptstraßen, Reservierung von CarSharing-Plätzen im öffentlichen Straßenraum ermöglichen;
- Finanzierung des ÖPNV langfristig sichern (Investitionen und Betrieb)
- Vorschriften zur verpflichtenden Einführung eines Mobilitätsmanagement für große Standorte, Förderrichtlinien hierzu
- Parkraum-Management: Aufhebung der Obergrenze für Parkgebühren im Straßenraum (Land), Möglichkeit eines Verbots kostenloser privater Parkplätze in bestimmten Bezirken
- Steuerrecht: freien Parkplatz als geldwerten Vorteil anrechnen, verbrauchsabhängige Versteuerung von privaten Dienstwagen-Fahrten vorschreiben
- Bahn: Die DB muss in der Lage sein, die Planung der Sanierungsmaßnahmen zeitnah durchzuführen und Investitionen und hochwertigen Betrieb ausreichend zu finanzieren.

### **Zu 4. - Fazit**

Die städtische Politik erzwingt mit ihren unzureichenden Maßnahmen für einen verträglicheren Verkehr, dass immer stärkere restriktive Maßnahmen für den Kfz-Verkehr wie die Umweltzone notwendig sind.

Um eine nachhaltige Verkehrsentwicklung zu erreichen, plädiert der VCD dagegen vorrangig für Maßnahmen, die das Umsteigen auf verträglichere Verkehrsmittel sowie eine verträglichere Nutzung aller motorisierten Verkehrsmittel konsequent fördern, und das möglichst mit einem breiten politischen Konsens.

**Ohne ein konkretes Maßnahmenprogramm mit als ausreichend nachgewiesener Wirkung ist eine Fristverlängerung für die Grenzwerte der Luftreinhaltung nicht zu rechtfertigen.**

Mit einem Programm der Kommunikation, der Verkehrssteuerung und kleinen Maßnahmen zur Verbesserung der Situation des „Umweltverbunds“ im Straßenraum, wie es in diesem Papier vorgestellt wurde, kann mit relativ geringem Aufwand eine schnelle und starke Wirkung erzeugt werden, gerade auch für die Luftqualität. Wie halten es für notwendig, erste Wirkungen bereits in 2012 zu erzielen.

Der VCD ist selbstverständlich gerne bereit, selbst einen fachlichen Beitrag zu leisten, z.B. hält er schon seit langem Mobilitäts-Informationen für Düsseldorf im Internet bereit. Außerdem können wir zu einigen Punkten konkrete best-practice-Beispiele aus anderen Städten präsentieren, einige Hinweise stehen bereits in diesem Papier.

Mit freundlichen Grüßen  
Verkehrsclub Deutschland (VCD), KV Düsseldorf

Iko Tönjes, Mitglied des Vorstands