

An
Die Stadt Düsseldorf
Die Fraktionen im Rat
Die Redaktionen in Düsseldorf

Düsseldorf, den 7.2.2010

UmWeltBahn Düsseldorf - Nachschlag

Der Verkehrsclub Deutschland (VCD) zum Nahverkehrsplan

Sehr geehrte Damen und Herren,

Der Verkehrsclub Deutschland (VCD) möchte die Diskussion um den Nahverkehrsplan (NVP) wieder aufgreifen. Seit der Einbringung des Planentwurfs im Februar 2009 ist viel Zeit vergangen, es gab eine Reihe von Stellungnahmen und erst im Nov. 2009 wurden die Erwidernungen der Verwaltung darauf bekannt. Eine öffentliche politische Diskussion um Prioritäten und Strategien hat bisher nicht stattgefunden, die Stellungnahme der Verwaltung suggeriert, es gäbe nur eine einzige objektiv richtige Lösung für die Zukunft des Nahverkehrs. Die Fahrgäste als die unmittelbar Betroffenen und besten Experten für Anforderungen und Defizite im Nahverkehr wurden gar nicht gefragt, wie es in anderen Städten und Ländern durchaus üblich ist.

Das ist nicht das, was sich der VCD unter einer lebhaften und politischen Diskussion über die Zukunft des Nahverkehrs versteht, die ja immerhin ein wesentlicher Teil der Verkehrs- und Stadtentwicklung ist. Deswegen möchten wir die Diskussion noch einmal anregen.

Dieses Papier besteht aus 4 Teilen:

1. Einige allgemeine Bemerkungen
2. Kommentare zu ausgewählten Anregungen und Stellungnahmen
3. 20 offene Fragen, die für die Zukunft des ÖPNV wichtig sind, die der Nahverkehrsplan aber nicht zufriedenstellend beantwortet
4. Konkrete Vorschläge für Anträge zum Nahverkehrsplan

Allgemeines

Die praktische Nahverkehrspolitik in Düsseldorf ist in der letzten Zeit leider eher eine Anti-Politik.

- Wir beobachten mit Sorge, dass an Lichtsignalanlagen nach unserer Einschätzung die Behinderungen der Bahn z.T. sogar eher zu- als abnehmen.
- Es gab eine Reihe von Verwaltungsentscheidungen gegen den ÖPNV, die glücklicherweise von der Politik verhindert bzw. zurückgeholt werden: Reduzierung des Bahnhofsvorplatzes auf 3 Gleise, Entfernung der Busspur auf der Kniebrücke, Herausnahme der 715 aus der Altstadt...
- Ein weiterer Schlag gegen den Nahverkehr wird gerade vorbereitet - die massive Reduzierung der Erreichbarkeit der Altstadt mit Bahn und Bus: die Abfahrthaltestelle der Regional-Busse wurde bereits in eine Randlage abgedrängt, die Verschlechterung des Straßenbahnverkehrs im Rahmen des Kö-Bogen-Baus ist in der konkreten Planung. Dabei wäre eine Stärkung des ÖPNV dringend erforderlich, um die durch Großbaustellen in der Stadt entstandenen Verkehrs-Engpässe zu mildern.
- Bei den großen Entwicklungsgebieten wie airport city, Hohenzollerngelände, Prinzenallee, Hafen, Theodorstr. / ISS Dome u.a. kommt die ÖPNV-Anbindung meist zu spät oder ist unzureichend.
- Die massiven Preissteigerungen im VRR, die von der Stadt Düsseldorf mitgetragen werden, ohne dass sich Angebot oder Qualität merklich verbessern, sind ebenfalls keine positive Entwicklung für die Hunderttausende von Fahrgästen.

Fazit: Anscheinend haben die Verkehrsunternehmen und die Fahrgäste von Bahn und Bus in Düsseldorf heute mehr Feinde als Freunde.

Die grundlegende Stellungnahme des VCD vom 3.5.2009 gilt weiter. (s. Anlage bzw. auch den Bericht zum Beteiligungsverfahren)

Wir danken der Stadt für die ausführliche Beschäftigung mit unseren Anregungen und das dazu geführte persönliche Gespräch.

Unsere Grundprinzipien sind weiterhin:

- Der Nahverkehr muss einen entscheidenden und konkreten Beitrag zur Umweltpolitik und Energieeffizienz im Verkehr leisten und dafür einen angemessenen Vorrang bekommen.
- Der Nahverkehr muss noch besser strukturiert, effizienter und kundenorientierter werden, dann kann man auch ohne größeren Mehraufwand die Qualität merklich steigern.
- Die Diskussion um die Weiterentwicklung des ÖPNV muss kontinuierlich weitergeführt werden, unter direkter Einbeziehung der Fahrgäste.

Anregungen und Erwiderungen

Es gab eine Vielzahl von Stellungnahmen und Anregungen aus Umland, Verbänden, Politik, Bezirksvertretungen, die allerdings erst im November bekannt wurden. Bedauerlicherweise fehlte wie gesagt die direkte Beteiligung der Fahrgäste, die am besten wissen, was sie brauchen und wo es hapert. Der VCD möchte ausgewählte Punkte der Anregungen und der Erwiderung der Stadt kommentieren.

Allgemeines

Es fällt auf, dass einige Punkte in einer Reihe von Stellungnahmen angesprochen werden:

- der schnellere Umbau von Haltestellen zugunsten von Mobilitätsbehinderten,
- die Verbesserung der Fahrzeiten und Pünktlichkeit durch Maßnahmen im Straßenraum
- bekannte Planungen wie die Westanbindung der Uni oder die Ratinger Weststrecke.

Hier gibt es also offensichtlich eine breite Unzufriedenheit mit dem bisherigen Planungsstand.

Was auch auffällt, ist, dass die Antworten der Verwaltung häufig recht stereotyp und unkonkret sind. Es ist sicher schwierig, mit den geringen vorhandenen personellen Ressourcen auf die Vielzahl von Anregungen immer ausführlich zu antworten, aber sowohl die unzureichende Personalsituation beim ÖPNV-Aufgabenträger Stadt Düsseldorf wie auch die nicht sehr positive Grundhaltung gegenüber einer merklichen Förderung des ÖPNV sind politisch gewollt. Jedenfalls finden sich in der Stellungnahme der Verwaltung immer wieder die Textbausteine:

- „Kenntnisnahme“ – im Klartext heißt das wohl: „interessiert uns nicht weiter“.
- „Unter den verfügbaren finanziellen Ressourcen“ – soll heißen: „Dafür geben wir nicht mehr Geld“.
- „Weiterleitung an die Rheinbahn bzw. den VRR“ – das ist bei einigen Punkten sachgerecht, bei anderen wäre aber eigentlich die Stadt selber gefordert, die das aber auf andere abschiebt.
- „wird geprüft“ – es ist unklar, was die Prüfung inzwischen ergeben hat.

Kommentare zu einigen ausgewählten Punkten der Stellungnahmen

- VRR (S. 4 des Berichts zum 18.11.09) / Rheinbahn (S. 22) / VCD (S. 33): Die Warnung des VRR und der Rheinbahn, dass die Schnellbusse großenteils nur Verkehr von anderen Linien abziehen, unterstützt die Ansicht des VCD, dass die Schnellbusse z.T. besser neue Tangenten und Aufkommens-schwerpunkte wie Flughafen oder Uni erschließen sollten statt einfach zusätzlich in die City zu fahren. Beispielsweise würden Schnell-Verbindungen wie Monheim - Benrath – Uni, Flughafen – Gerresheim oder Oberkassel – Zoo - Gerresheim ganz neue Qualitäten schaffen.
- Was die erwähnte Abstimmung mit den Umlandkreisen zum SB-Konzept ergeben hat, wird leider nicht gesagt. Es ist jedenfalls eine Neukonzeption erforderlich. Wir gehen davon aus, dass das Schnellbuskonzept noch einmal gesondert diskutiert wird.
- Kr. Mettmann (S. 7)/ Rheinbahn (S.22) / IHK (S. 27): Die Stadt Düsseldorf meint, ein Schnellbus von Velbert/Heiligenhaus in Richtung Flughafen/Th.-Heuss-Brücke macht erst Sinn, wenn die A44 in Heiligenhaus fertiggestellt ist. Wir meinen, diese Linie ist ohne A44 mit einem Zwischenhalt an der S-Bahn in Hösel oder Ratingen Ost sehr sinnvoll.
- Stadt Ratingen (S. 10): In die Optimierung sollten auch die Linien 756/758 einbezogen werden, deren Endpunkt Th.-Heuss-Brücke nicht optimal ist. Besser wäre evtl. die Führung über die Klever Str. bis zur Altstadt, während der Abschnitt Roßstr. von der 733 übernommen werden kann.
- Stadt Wuppertal (S. 12): Der angesprochene Schieneninfrastruktur-Engpass am Bf. Gerresheim bezieht sich wohl nicht auf den Bahnhof, sondern auf die niveaugleiche Kreuzung der S28 über die Hauptstrecke, einer der problematischsten Zwangspunkte des Bahnnetzes in NRW.

- Rheinbahn (S. 14) / VCD (S. 31): Zur Optimierung der Parkraumüberwachung sollte eine Statistik erstellt werden, auf welchen Streckenabschnitten es wie häufig und wie lange zu Blockaden der Bahn kommt. Dann lässt sich klären, ob, wie die Stadt meint, die bisherigen Maßnahmen ausreichen.
- Rheinbahn (S. 14): Der Wunsch, die Verknüpfung zwischen ÖPNV und SPNV durch Informationen über die Ist-Zeiten zu verbessern, sollte nicht nur zur Kenntnis genommen, sondern aktiv gefordert und in die VRR-Gremien eingebracht werden.
Ob die von der Rheinbahn gewünschte bessere Leitinformation zu Haltestellen z.B. in der Altstadt tatsächlich in Angriff genommen wird, ist abzuwarten.
- Rheinbahn (S. 18), BV1 (S. 56): Eine Verlängerung von 723 bzw. 726 nach Norden halten wir für sinnvoll, allerdings nicht zur H.-Heine-Allee, sondern über die Königsallee bis mind. U Steinstraße, um die bisher nicht vorhandene Erschließung der Kö in Nord-Süd-Richtung zu erreichen und der Linie einen sinnvolleren Abschluss zu geben.
- Rheinbahn (S. 19) / BV3 (S. 60) / BV8 (S. 63, 64) / FDP (S. 69): Die Neuordnung der Linien 725/738 u. 732/736 sollte noch einmal an Hand der Fahrtbeziehungen und in Bezug auf die Einführung von Bus-Premium-Linien geprüft werden.
- Rheinbahn (S. 19/20), BV1 (S. 57): Stadtteilbus Gerresheim: Der VCD hält wie der NVP eine Querverbindung im Düsseldorfer Osten für erforderlich. Die Verbindungsfunktion für den Düsseldorfer Osten könnte evtl. durch eine Linienführung über Burgmüllerstr. und eine Verlängerung bis zur Münsterstr. noch erweitert werden. Damit würde auch der Anregung der BV1 entsprochen.
- Rheinbahn (S. 21): Zur Aussage der Rheinbahn, für die Umsetzung barrierefreier Haltestellen fordert die Bevölkerung kürzere Zeiten, fällt der Verwaltung nur die Banalität ein „Der Zeitplan ... ergibt sich aus den zur Verfügung stehenden finanziellen und personellen Ressourcen“, als wären diese Ressourcen naturgesetzlich vorgegeben. Es geht aber genau um die politische Frage, welche Ressourcen die Stadt hierfür bereitstellen WILL.
- Rheinbahn (S. 21) / VCD (S. 33): Zur Verbesserung des Verkehrsablaufs, den die Rheinbahn anmahnt, sagt die Verwaltung, dass Gespräche mit der Rheinbahn ... bereits (!) aufgenommen wurden. Nach vielleicht 15 Jahren, in denen dies auf der Tagesordnung steht, ist das ein wahrhaft atemberaubendes Tempo! Ein Interesse der Stadt an dieser elementaren Strategie zur Kostensenkung und Qualitätssteigerung scheint es allerdings nicht zu geben, in der Praxis nimmt etwa die Benachteiligung der Straßenbahn an Ampeln eher zu statt ab, und die meisten Punkte sollen erst nach 2013 in die Planung gehen
Die „verfügbaren finanziellen Ressourcen“ sind eben zu gering angesetzt, wobei bessere Ampelschaltungen nicht in erster Linie ein finanzielles, sondern ein politisches Problem sind. Das TOP10-Programm des VCD (s.u. u. S. 31) ist deshalb um so dringlicher.
- Rheinbahn (S. 23): Zur Verschiebung von Schulanfangszeiten schreibt die Stadt „Der Appell kann gerne aufgenommen werden“ – Will denn die Stadt als Schulträger dazu selber aktiv werden? Die Verschiebung von Schulanfangszeiten kann allerdings bei Linien mit großen Taktintervallen (z.B. Linie 828) Zwischenfahrten notwendig machen.
- H.-Heine-Universität (S. 25): Selbstverständlich ist es nicht ausreichend, nur die heute an der Kaiserslauterner Str. endenden Fahrten bis zur Universität zu verlängern. Das würde bedeuten, es gäbe nur Fahrten von 7:00 bis 9:30 Uhr bzw. 14:30 bis 18 Uhr (und in den Schul-Ferien gar keine).
- VCD – Grundsätze (S. 29): Wir begrüßen, dass die Stadt in vielen Punkten keine „fundamentalen Gegensätze“ sieht. In der Praxis werden aber z.B. umweltpolitische Ziele, kleinräumige Programme statt Großprojekte und eine integrierte Mobilitätspolitik eher kleingeschrieben.
- VCD – TOP10-Programm (S. 31, 34): Dass es nötig ist, besonders ärgerliche Problempunkte wie schlechte Ampelschaltungen nicht erst in einigen Jahren, sondern kurzfristig zu beseitigen, hält wohl jeder außer der Stadtverwaltung für erforderlich.
- VCD – Altstadt-Straßenbahn (S. 31, 47): Warum die Stadt eine Anbindung der Stadtteile Derendorf, Pempelfort, Unterbilk und Oberbilk West an die Altstadt aus „raumstrukturellen Gründen“ für „nicht zweckmäßig“ hält, können wir nicht nachvollziehen.
- VCD - Eisenbahn (S. 31): Zur Forderung, dass Düsseldorf in seinem Plan die notwendigen Platzkapazitäten für den einpendelnden Verkehr (S-Bahn, RE) analysieren und definieren soll, um

das gegenüber dem VRR fundierter vertreten zu können, steht nur „Kenntnisnahme“. Hält die Stadt das nicht für relevant?

- VCD – Raum- u. Verkehrsplanung (S. 33): Dass der ÖPNV in den Planungen ausreichend und rechtzeitig berücksichtigt würde, können wir nicht bestätigen (s. allgemeine Vorbemerkungen).
- VCD – elektronische Abfahrtstafeln, Gestaltung des Zugangs zu U-Bahnhöfen (S. 35): „Weiterleitung an die Rheinbahn“ oder „Kenntnisnahme“ können uns nicht befriedigen. Hier ist die Stadt gefordert, die Zugangsattraktivität zum ÖPNV zu verbessern.
- VCD – Angebotsstruktur (S. 36/37): Dass die Anregungen geprüft werden, begrüßen wir. Wie geht es aber damit konkret weiter?
- VCD – Bedarfsverkehre (S. 39): Ein Bedarfsangebot ist z.B. abends im Bereich Alt-Lörick / Niederkassel erforderlich, der (außer Fr/Sa) nach 20 Uhr nicht mehr bedient wird.
- VCD – Nachtverkehr (S. 39): Die Verdichtung des NE-Angebots und die Ausweitung auf Wochentage wird auch von anderen Gruppen gefordert, z.B. der FDP. Dass der Verkehr nicht auf den Hbf, sondern auf die Altstadt ausgerichtet ist, ist eindeutig.
- VCD – Kapazitätsengpässe (S. 40): Bedeutet die Aussage, dass die Verkehrsunternehmen nach PBefG gehalten sind, ausreichende Kapazitäten bereitzustellen, dass die Stadt das auch bezahlt?
- VCD – Zusatzangebote (S. 40): Aus der ÖPNV-Nachfrageanalyse des NVP 2002 – 2007 entnehmen wir, dass entgegen der Ansicht der Stadt noch nicht alle Relationen ausreichend bedient werden.
- VCD – Fahrgastinformation (S. 41-44): Einige Punkte wie Wegweisung oder städtische Medien sind eine Aufgabe der Stadt, nicht der Rheinbahn.
- VCD – S-Bahnhöfe (S. 49): Wir begrüßen, dass die Anforderungen wie eine ausreichende Bahnsteig-Überdachung und eine bessere Verknüpfung mit Straßenbahn/Bus in den Projektplanungen berücksichtigt werden sollen.
- VCD – Bahnangebot (S. 50 / 51): Verbesserungswünsche für das S- und RE-Angebot sollten nicht nur zur Kenntnis genommen, sondern ganz aktiv verfolgt werden, um die Probleme des Pendlerverkehrs zu lösen. Dabei würde ein offizieller Anforderungskatalog im NVP helfen.
- VCD – Verträgliche Mobilität (S. 51/52): Mobilitätsinformationen und Mobilitäts-Management sind nicht nur Aufgabe der Rheinbahn, sondern in erster Linie Aufgabe der Stadt. Z.B. wird mit der Broschüre „Mobil in Düsseldorf“ und den Stadtteil-Mobilitäts-Foldern in diesem Bereich ja auch schon etwas getan. Dies muss allerdings noch ausgeweitet werden.
- Beirat zur Förderung der Belange von Menschen mit Behinderung (S. 53): Eine Aufstockung der Haushaltsansätze für den Haltestellenumbau wäre durchaus möglich und nach Gleichstellungsgesetz geboten, wenn es dafür einen politischen Willen gäbe.
- BV3 (S. 59), FDP (S. 69), VCD (S. 47) – Offensichtlich gibt es große Unzufriedenheit damit, dass die seit langem gewünschte und positiv bewertete Westanbindung der Universität weiter verzögert wird.
- BV4 (S. 60): Hier wären Verbesserungen denkbar: die Anbindung des Löricker Zentrums und der Grundschule an den ÖPNV, die Erreichbarkeit von Alt-Lörick in der SVZ, die Führung der 863 über Belsenplatz, um den Neusser Norden mit einem 30-Min-Takt anzubinden.
- BV7 (S. 62): Die Verlängerung des U-Bahn-Tunnels bis Staufenbergplatz ist unrealistisch und unnötig.
- BV7 (S. 62), CDU (S. 80): Der VCD unterstützt nachdrücklich das Anliegen, die Linie 730 über den Flughafen zu führen, damit eines der wichtigsten Ziele im Stadtgebiet aus vielen Stadtteilen umstiegsfrei erreicht werden kann.
- BV8 (S. 64): Wir unterstützen die Forderung, die Haltestelle Vennhauser Allee schneller behindertengerecht umzubauen, da sie einen Verknüpfungspunkt mit vielen Buslinien darstellt.
- BV9 (S. 66): Die Verlängerung der Linie 787 bis Benrath würde das vorhandene Verbindungsdefizit zwischen dem Düsseldorfer Süden und Langenfeld Nord (Richrath) beseitigen.

20 offene Fragen

Der VCD hat 20 wichtige Fragen zum Nahverkehr in Düsseldorf zusammengestellt, die der Nahverkehrsplan nicht beantwortet, die er aber beantworten muss, wenn er dem Anspruch einer umfassenden und systematischen Planung des ÖPNV genügen soll. - Haben Sie Antworten?

Thema Nahverkehrsstrategie

1. Welchen Beitrag soll / muss der öffentliche Nahverkehr zu Klimaschutz, Luftreinhaltung und Energieeffizienz leisten, um die gesetzten politischen Ziele zu erreichen? Wieviel Verkehrsanteil und wieviele Fahrgäste und damit wieviel notwendige Kapazitätsreserven bedeutet das?
2. Welche Hilfen und Anreize sollen Unternehmen und Personen bekommen, die ihren Verkehr umweltverträglicher organisieren und dabei auch Bahn und Bus stärker nutzen wollen?
3. Wird der Nahverkehr ausreichend auf die älter werdende Bevölkerung vorbereitet? Dabei geht es um die Entfernung zur Haltestelle, stufenlose Einstiege, umsteigefreie Verbindungen, kurze Umstiegswege u.a.m.
4. Wie werden die Fahrgäste in die Diskussion um die Qualität des Nahverkehrs einbezogen? Sie kennen ihre eigenen Wünsche und die Systemdefizite am besten.

Thema Angebot

5. Gibt es eine aktuelle systematische Nachfrage- und Angebotsanalyse? (Im Planentwurf gibt es sie nicht.) Wo sind noch Lücken im Netz und Fahrplan? Wo fehlen gesicherte Anschlüsse? Wie werden überfüllte Bahnen und Busse rechtzeitig erkannt und Abhilfe geschaffen?
6. Wie kommen künftig Fahrgäste aus Pempelfort oder Derendorf aus Unterbilk oder von der Graf-Adolf-Str. in die Altstadt, ohne auf dieser kurzen Strecke noch umsteigen zu müssen? Und wie sollen die bisher geplanten 4 weiteren Schnellbuslinien in der Altstadt abgewickelt werden?
7. Ist die Anbindung von Messe und Arena über eine einzige Strecke sicher genug? Eine einzelne liegengebliebenen Bahn kann die ganze Zu- bzw. Abfahrt blockieren.
8. Sind die großen Entwicklungsgebiete wie Seestern, Prinzenallee, airport city, Hohenzollerngelände oder auch Flughafen und Uni etc. ausreichend in alle Richtungen angebunden? Was ist aus den Analysen des NVP 2002 – 2007 geworden, die für einige Relationen erhebliche Defizite aufgezeigt hatten?
9. Wie komme ich abends mit Bahn und Bus z.B. nach Alt-Lörick? Dort fährt gegen 20 Uhr der letzte Bus, die nächste Haltestelle ist dann ca. 1 km entfernt.
10. Wie kann das Angebot auf wichtigen regionalen und innerstädtischen Fernverbindungen verbessert werden? (z.B. Heiligenhaus – Ratingen – Flughafen oder Benrath – Universität)
11. Wieviel Kapazitäten bei S-Bahn und RE (bzw. RRX) sind erforderlich, um das Ziel einer Entlastung der Düsseldorfer Straßen vom Pendlerverkehr im gewünschten Ausmaß zu erreichen?

Thema Qualität

12. Wo sind die größten Zeitverluste der Bahnen und Bussen an Kreuzungen und im Straßenraum und wie können diese kurzfristig abgebaut werden?
13. Bis wann soll der Nahverkehr in Düsseldorf dem Gleichstellungsgesetz genügen und weitgehend behindertengerecht ausgebaut sein?
14. Wer überwacht regelmäßig und neutral die Qualität des Nahverkehrs (Pünktlichkeit, Ausfälle,...)?

Thema Information

15. Wie kann die DMT endlich dazu veranlasst werden, den Nahverkehr ausreichend in ihre Touristeninformationen und Karten aufzunehmen? Bisher gibt es nur U-Bahnen.
16. Wie können die Menschen im Straßenraum besser auf das ÖPNV-Angebot aufmerksam gemacht werden, insbesondere an den „unsichtbaren“ U-Bahn-Strecken oder in der „ÖPNV-fernen“ Altstadt? Ein Schild „U-Stadtbahn“ reicht z.B. nicht, um Passanten an der Kö für die Stadtbahn zu gewinnen.
17. Wie kann die Orientierung im Nahverkehr besser werden, insbesondere für ÖPNV-Neulinge? Wie kann das Angebot übersichtlicher strukturiert werden? Der komplizierte Linienplan und das dicke Fahrplanbuch wirken eher abschreckend.

Thema Preise und Finanzierung

18. Was haben die Fahrgäste von Preiserhöhungen und Effizienzsteigerungen bei Bahn und Bus?
19. Wer zahlt die zusätzlichen Betriebskosten der U-Bahn?
20. Wie und wann werden die notwendigen Investitionen zur Qualitätsverbesserung finanziert?

Anträge zum Nahverkehrsplan

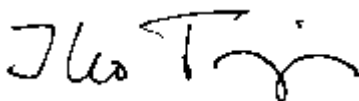
Die unübersichtliche Menge von Anregungen und Kommentaren ist politisch kaum zu bewältigen. Ein so komplexes Werk wie der Nahverkehrsplan kann u.E. nur ernsthaft behandelt werden, wenn in einer ersten Sitzung die politischen Diskussionen geführt werden, was bisher auf Stadtebene nicht erfolgt ist, und in einer Folgesitzung nach interner Beratung die konkreten Beschlüsse gefasst werden. Einzelne Angebotsmaßnahmen sollten später einzeln und nicht oberflächlich im Globalplan diskutiert werden. Eine Alternative wäre eine Öffnungsklausel, die nach der Beschlussfassung einen kontinuierlichen und institutionalisierten Weiterentwicklungsprozess in Form eines Nahverkehrs-Beirats unter Einbeziehung von Verbänden (z.B. Seniorenbeirat, Jugendrat, IHK, VCD) und Fahrgästen installiert.

Bisher gibt es keine neue Vorlage des überarbeiteten Plans, Alternativoptionen zu einzelnen politischen Fragen sind nicht zu erwarten, dass macht die Beschlusslage unübersichtlich. Der VCD schlägt Ergänzungsanträge zu folgenden grundsätzlichen Punkten vor:

1. Vierteljährliche öffentliche Qualitätsberichte, die u.a. dem OVA zur Kenntnis gegeben werden (aber nicht jedesmal diskutiert werden müssen).
2. Auftrag für weitere Analysen: notwendige Kapazitäten im Regionalverkehr, Seniorenfreundlichkeit des ÖPNV, Optimierung der Anbindung der großen Entwicklungsgebiete (Flughafen, Uni, Büros)
3. Testweise Erstellung eines TOP10-Programms zur Beseitigung der 10 Punkte mit den größten Zeitverlusten für Straßenbahn und Bus (LSA, Straßenabschnitte, Falschparkerauftreten) unter öffentlicher Beteiligung, ggfs. später jährliche Aktualisierung.
4. Überarbeitung des Haltestellen-Ausbauprogramms: Umfang, Standards, Informationsanlagen,..
5. Offizielle Aufforderung an Stadt (Vermessung) und DMT, bei allen Publikationen (Touristen-Information, Karten-Vorlagen für Dritte, Informationstexte für Reiseführer u.a.m.) den ÖPNV in ausreichender Weise einzubeziehen, d.h. auch Straßenbahn und Bus.
6. Auftrag für eine Analyse und Optimierung der Gesamtstruktur des Angebots (Premium-Netz, Grundtakte, Umlauf- und Anschlussoptimierung, Integrale Taktknoten, Verknüpfung mit S-Bahn..)
7. Grundsatzbeschluss für einen Nahverkehrs-Beirat (über dessen Zusammensetzung und Arbeitsweise noch zu befinden wäre).

Wir würden uns freuen, wenn unsere Vorschläge Ihr Interesse finden und zu einer konstruktiven Diskussion über einen guten Nahverkehr in Düsseldorf beitragen.

Mit freundlichen Grüßen



VCD Düsseldorf
(Iko Tönjes) Vorstand des VCD Düsseldorf