



## Niederschrift

über die Sitzung des Ordnungs- und Verkehrsausschusses  
am 13.03.2013

**Beginn der Sitzung: 16:00 Uhr**

### Tagesordnung:

#### Öffentlicher Teil

- 1 Feststellung der Beschlussfähigkeit
- 2 Anerkennung der Tagesordnung
- 3.a Genehmigung der Niederschrift der öffentlichen Sitzung vom 06.02.2013
- 3.b Umleitungskonzepte Kö-Bogen II.BA – Bericht zur aktuellen Situation
- 4 **Anfragen**
- 4.a 66/ 18/2013 Handy-Parken in Düsseldorf  
-Anfrage der Ratsfraktionen von FDP und CDU-
- 4.b 66/ 20/2013 Projekt UR:BAN - Stressfrei durch den Straßenverkehr  
-Anfrage der Ratsfraktionen von CDU und FDP-
- 4.c 66/ 25/2013 Weihnachtsmarkt auf dem Shadowplatz  
-Anfrage der SPD-Ratsfraktion-
- 4.d 66/ 26/2013 Neugestaltung von Friedrich- und Elisabethstraße:  
Einbindung der Öffentlichkeit und alternative Konzepte  
-Anfrage der SPD-Ratsfraktion-
- 4.e 66/ 27/2013 Altstadtpflaster-Sanierung  
-Anfrage der Ratsfraktion Freie Wähler-
- 4.f 66/ 28/2013 Anbindung Düsseldorfs an den Schienenpersonennah-  
und -fernverkehr  
-Anfrage der Ratsfraktionen von CDU und FDP-
- 4.g 66/ 31/2013 Nach der Razzia an der Oberhausener Straße:  
Wie geht es weiter?  
-Anfrage des Rats Herrn Herz-
- 4.h 66/ 32/2013 Erweiterung des Öffentlichen Personennahverkehrs  
um Oberleitungsbusse  
-Anfrage der Ratsfraktionen von FDP und CDU-
- 5 **Anträge**
- 5.a 66/ 29/2013 Umgestaltung von Friedrich- und Elisabethstraße  
-Antrag der Ratsfraktionen von CDU und FDP-
- 5.b 66/ 30/2013 Stadt Düsseldorf auf dem Weg zur fahrradfreundlichen  
Arbeitgeberin  
-Antrag der Ratsfraktion Bündnis90/Die Grünen-
- 6 **Verwaltungsvorlagen**
- 6 19/ 9/2013 Bericht zum Projekt "E-Carflex Business  
(Modellregion Rhein-Ruhr, Phase I)
- 7 66/ 21/2013 Stadtbahn U81 - Stand der Planung

- |    |             |  |
|----|-------------|--|
| 8  | 66/ 24/2013 | Controlling-Bericht über die Baumaßnahmen des Amtes für Verkehrsmanagement 2. Halbjahr 2012  |
| 9  | 66/ 19/2013 | Auftragsvergaben des Amtes für Verkehrsmanagement im Jahr 2012   |
| 10 | 66/ 23/2013 | Prüfergebnis zum Antrag „Parkraumentzug durch Fluggäste“ (Drucksachen-Nr.:66/106/2012) aus der Sitzung des Ordnungs- und Verkehrsausschusses am 14.11.2012 |
| 11 | 66/ 22/2013 | Endhaltestelle Vennhauser Allee - Sachstandsbericht  |
| 12 | 66/ 2/2013  | Wiederwahl der Schiedsfrau Monika Scholl   |
| 13 | 66/ 3/2013  | Wiederwahl des Schiedsmannes Thomas Klaus  |

Anwesend:

**Mitglieder:**

Ratsherr	Hartnigk	CDU, stellv. Vorsitzender
Ratsherr	Tups	CDU
Ratsherr	Klein	CDU
Ratsfrau	Böcker	CDU
Ratsherr	Kurth	CDU
Ratsherr	Schulte	CDU
Ratsfrau	Decker	CDU
Ratsherr	Sültenfuß	CDU
Ratsherr	Neuenhaus	FDP
Ratsherr	Rohloff	FDP
Ratsherr	Volkenrath	SPD, Vorsitzender
Ratsherr	Herz	SPD
Herr	Kühbacher	SPD
Ratsfrau	Holtmann-Schnieder	SPD
Ratsherr	Walter	SPD
Ratsherr	Czerwinski	B90/ Grüne
Herr	Soll	B90/ Grüne
Ratsherr	Blanchard	Die Linke
Herr	Ries	Freie Wähler

**Von der Verwaltung:**

Herr Beigeordneter	Dr. Keller	Dezernat 07
Herr	Thomas	Dezernat 07
Frau	Wego	Dezernat 07
Herr	Flader	Dezernat 07
Frau	Blome	Amt 66
Herr	Odenthal	Amt 66
Herr	Stieler	Amt 66
Herr	Pähler	Amt 66
Herr	Lorenz	Amt 66
Herr	Schorr	Amt 66
Herr	Schneider	Amt 66
Frau	Rode	Amt 66
Frau	Cornelius	Amt 66

Herr	Kuppe	Personalratsvorsitzender des Amtes 66
Herr	Großheinrich	Amt 66
Frau	Josephs	Büro 01
Herr	Zimmermann	Amt 32
Herr	Loosen	Amt 19
<b>Weitere Teilnehmer:</b>		
Herr	Mandelartz	Polizeipräsidium Düsseldorf
Herr	Lüdeking	Rheinbahn AG
Herr	Dr. Neuhoff	IHK KdöR
Herr	Jungbluth	Seniorenbeirat
Herr	Zielonka	Beirat für Menschen mit Behinderung
Herr	Tönjes	Umweltverbände
Herr	Brandt	SPD - Ratsfraktion

## Öffentlicher Teil

### 1 Feststellung der Beschlussfähigkeit

Der Vorsitzende -Ratsherr Volkenrath- stellt die Beschlussfähigkeit fest.

### 2 Anerkennung der Tagesordnung

Der Vorsitzende -Ratsherr Volkenrath- informiert darüber, dass nach Rücksprache mit dem Beigeordneten vereinbart worden sei, die Tagesordnung um TOP 3.b „Umleitungskonzepte Kö-Bogen II.BA – Bericht zur aktuellen Situation“ zu ergänzen.

Die Tagesordnung wird nebst Ergänzung einstimmig genehmigt.

### 3.a Genehmigung der Niederschrift der öffentlichen Sitzung vom 06.02.2013

Der Ausschuss genehmigt einstimmig (bei 2 Enthaltungen von SPD und Bündnis90/Die Grünen) die Niederschrift der öffentlichen Sitzung vom 06.02.2013.

### 3.b Umleitungskonzepte Kö-Bogen II.BA – mündlicher Bericht zur aktuellen Situation

Beigeordneter Dr. Keller führt aus, dass die vom Amt für Verkehrsmanagement entwickelten Umleitungskonzepte zum Kö-Bogen II.BA planmäßig verlaufen würden. Insoweit könne seit der Sperrung des Tausendfüßlers am 24.02.2013 eine positive Bilanz gezogen werden.

In diesem Zusammenhang weist er aber darauf hin, dass mit dem Entfall dieser wichtigen Nord-Süd-Verkehrsachse Einschränkungen für den motorisierten Individualverkehr (MIV) unvermeidbar seien. Dies sei insbesondere am Montag, dem 04.03.2013 und am Mittwoch, dem 06.03.2013 bei denen im Innenstadtbereich stattgefundenen Demonstrationen deutlich erkennbar gewesen. Die Aus-

weichrouten im Umfeld des Bauprojektes, auf die bereits 30.000 Kfz/Tag verteilt sind, könnten zusätzliche Verkehre bei besonderen Ereignissen nicht auffangen.

Beigeordneter Dr. Keller teilt weiterhin mit, dass zur Verbesserung der Situation die Geradeausfahrt in die Schadowstraße (aus Fahrtrichtung Am Wehrhahn) für den MIV gesperrt worden sei. Durch diese Maßnahme sei eine Verbesserung für den dortigen Straßenbahnverkehr eingetreten. Der Kraftfahrzeugverkehr werde nunmehr über die Jacobistraße auf die Jägerhofstraße geführt, um von dort die entsprechenden Ziele zu erreichen.

Ferner werde in der kommenden Woche geprüft, ob die von der Baumaßnahme betroffenen Ampelschaltungen ggf. noch weiter optimiert werden können.

Abschließend spricht er seinen besonderen Dank an die Mitarbeiter des Amtes für Verkehrsmanagement aus, wobei er insbesondere die engagierte und konstruktive Arbeitsweise würdigt. Das Vorgehen um die verkehrlichen Einschränkungen im Rahmen des Großprojektes „Kö-Bogen“ so gering wie möglich zu halten, sei beispielhaft und setze bundesweit neue Maßstäbe.

Ratsherr Herz ist der Auffassung, dass das entwickelte Umleitungskonzept nicht umfänglich greife und demnach eine unbefriedigende Situation darstelle. Insbesondere die Einschränkungen für den ÖPNV halte er für nicht tragbar. Er habe festgestellt, dass sich die Fahrzeiten je nach Verkehrslage signifikant erhöht hätten. Eine Optimierung der Ampelschaltungen halte er für sinnvoll.

Herr Soll weist darauf hin, dass die verkehrlichen Zustände auf der Duisburger Straße verstärkt beobachtet werden müssten. Gerade dieser Straßenzug und der dortige Verkehrsfluss des ÖPNV und des MIV spiele im Umleitungskonzept eine tragende Rolle.

Ratsfrau Böcker schließt sich den Ausführungen von Beigeordneten Dr. Keller an. Der Verwaltung gebühre ein ausdrückliches Lob für die ausgezeichnete Arbeit.

Ratsfrau Holtmann-Schnieder schließt sich den Anregungen von Herrn Soll an. Die Duisburger Straße sei ein Nadelöhr, welches beobachtet werden müsse. Zudem spricht sie, neben der Verwaltung, auch den Straßenbahnfahrern der Rheinbahn AG ihre Anerkennung aus. An denen von Herrn Dr. Keller genannten Demonstrationstagen hätten die betroffenen Fahrer besonnen und vorbildlich gehandelt. Insbesondere dadurch sei die Situation nicht eskaliert.

Der Ausschuss nimmt den mündlichen Bericht zur Kenntnis.

#### **4**

#### **Anfragen**

#### **4.a**

#### **Handy-Parken in Düsseldorf**

#### **-Anfrage der Ratsfraktionen von FDP und CDU- 66/ 18/2013**

Ratsherr Rohloff begründet die Anfrage. Das bargeldlose Bezahlen der Parkgebühren per Mobiltelefon sei ein innovativer Service, der seitens der Ratsfraktionen von FDP und CDU unterstützt werde.

Beigeordneter Dr. Keller beantwortet die Anfrage:

**Frage 1:**

**Wie bewertet die Verwaltung heute -unter Berücksichtigung der gemachten Erfahrungen- die Möglichkeit, bargeldloses Bezahlen der Parkgebühren im öffentlichen Straßenraum per Mobiltelefon anzubieten?**

**Antwort:**

Die Anbieter von Handy-Bezahlsystemen versprechen aktuell eine Kostenreduzierung und gleichzeitig eine Mehreinnahme von Parkgebühren für die Stadt. Gespräche mit benachbarten Städten, die über die Funktion des Handy-Parkens verfügen, ergaben, dass der Gebührenanteil durch sogenanntes Handy-Parken an den Gesamteinnahmen bei ca. 2% liegt. Dieses entspricht in etwa dem Gebührenanteil aus der Bezahlweise mit Geldkarte. Aus Sicht der Verwaltung ist davon auszugehen, dass bei einer Einführung die Gebühreneinnahmen stagnieren, da mit dem Handy-Parken nur die tatsächliche Parkdauer abgerechnet wird. Mit dem Handy-Parken kann aber ein zusätzlicher Bürgerservice angeboten werden, sodass ein solches System grundsätzlich positiv bewertet wird.

**Frage 2:**

**Welche zusätzlichen Kosten würden der Landeshauptstadt Düsseldorf bei der mobilen Vereinnahmung von Parkgebühren entstehen?**

**Antwort:**

Es ist erforderlich, die Parkzonen mit Hinweisbeschilderung zu bestücken und instand zu halten. Die Kosten hierfür liegen, je nach zu betreibendem Aufwand, zwischen 15.000 Euro und 50.000 Euro. Die Instandhaltung der Beschilderung beläuft sich pro Jahr auf ca. 2.500 Euro. Darüber hinaus sind das System und insbesondere die Abrechnungsergebnisse von eigenen Mitarbeitern zu prüfen. Die Verkehrsüberwachung der Fahrzeuge ohne ausgelegten Parkschein scheint, aufgrund der neuesten technischen Entwicklungen der Anbieter, einfach möglich zu sein.

Eine Einführung des Handy-Parkens ist aus Sicht der Verwaltung insbesondere dann sinnvoll, wenn das System für die Stadt weitgehend kostenneutral ist. Ein der Verwaltung aktuell vorliegendes Angebot eines Anbieters zeigt Wege auf, dass der anfallende Aufwand hauptsächlich durch die Nutzer bzw. Dritte (bspw. Mobilfunkunternehmen) getragen werden kann, sodass beabsichtigt ist, nach abschließender Prüfung und Abstimmung mit dem Anbieter, noch in 2013 einen Versuch zur Einführung von Bezahlen der Parkgebühren im öffentlichen Raum per Mobiltelefon zu starten.

**Frage 3:**

**Ist eine Einbindung des Handy-Parkens in die bestehende Parkraumüberwachung des Ordnungsamts technisch möglich?**

**Antwort:**

Eine technische Einbindung des Handyparkens in die zurzeit bei der städtischen Parkraumüberwachung eingesetzte Hardware (Smartphones) und Software (WinOWiG-mobil, Fa. Schelhorn) ist grundsätzlich möglich. Der Betreiber von 'WinOWiG-mobil' hat über seine Software mehrere Schnittstellen zu Handy-

Parken-Lösungen (Firmen EasyPark GmbH, mobile-city GmbH, Parkfoxx, sunhill technologies GmbH) realisiert.

Der Ausschuss nimmt die Beantwortung der Anfrage zur Kenntnis.

**4.b Projekt UR:BAN - Stressfrei durch den Straßenverkehr  
-Anfrage der Ratsfraktionen von CDU und FDP-  
66/ 20/2013**

Ratsherr Hartnigk begründet die Anfrage. Angesichts der Bedeutung dieses wichtigen Forschungsprojektes sei ein Sachstandsbericht sehr hilfreich.

Beigeordneter Dr. Keller beantwortet die Anfrage:

**Frage 1:**

**Welches Konzept liegt dem Forschungsprojekt UR:BAN zugrunde und wie wird es durchgeführt?**

**Antwort:**

Das Projekt UR:BAN (Urbane Raum: Benutzergerechte Assistenzsysteme und Netzmanagement) wird im Rahmen des 3. Verkehrsforschungsprogramms der Bundesregierung gefördert (Projektlaufzeit 01.01.2012 – 31.12.2015).

Das 3. Verkehrsforschungsprogramm trägt den Titel „Mobilität und Verkehrstechnologien“ und stellt die Technologieförderung in das Zentrum der Zielsetzungen. Das Programm ist Teil der Hightech-Strategie der Bundesregierung und setzt die Grundgedanken der Hightech-Strategie für den Verkehrsbereich um. Hierzu werden alle Rahmenbedingungen für Innovation einbezogen. Insbesondere werden strategische Partnerschaften zwischen Wirtschaft und Wissenschaft zur Entwicklung neuer Technologien unterstützt.

Im Rahmen von UR:BAN werden intelligente Fahrzeugfunktionen, wie z.B. der Grüne Welle Assistent (BMW) entwickelt. Um diesen Assistenten mit den erforderlichen Eingangsdaten der Lichtsignalanlagen (LSA) zu versorgen, erfolgt die sog. Car to Infrastruktur Kommunikation mit dem Verkehrsmanagementsystem der Verkehrs- und Tunnelleitzentrale (VTLZ) der Landeshauptstadt Düsseldorf. In der VTLZ wird hierfür die Applikation „Schaltzeitprognose“ implementiert, deren Algorithmen von der Universität Kassel entwickelt werden.

Die aufgebaute Car to Infrastruktur Kommunikation wird auch in die andere Richtung, also vom Fahrzeug in die städtische Zentrale, genutzt, um Daten des Fahrtverlaufs (Floating Car Data) anonymisiert zu übertragen. Diese Daten dienen der Qualitätssicherung der Koordinierung der Lichtsignalanlagen (Grüne Wellen) und werden für Steuerungszwecke im Rahmen des Strategiemangements mittels Variotafeln genutzt.

Diese und weitere Applikationen werden auf dem Lastring zwischen dem Südfriedhof und dem Oberbilker Markt in Feldversuchen getestet.

Der Oberbilker Markt selbst wird als sog. Smarte Kreuzung ausgebaut (Ausstattung mit Detektionsinfrastruktur sowie Sende- und Empfangseinheiten zur Kommunikation mit den Fahrzeugen, Anpassung der Lichtsignalsteuerung) und bildet einen weiteren Schwerpunkt der Feldversuche.

Hier werden Assistenzsysteme im Fahrzeug wie Fahrtrichtungsassistenten (VW), Einfahr- und Halteassistenten (Opel) oder Einfahr- und Startassistenten (VW) sowie Einsatzfahrzeugassistenten (VW) getestet.

Der Grundgedanke von UR:BAN ist die intelligente Vernetzung der Fahrzeuge mit dem Infrastrukturbetreiber durch die Car to Infrastructure Kommunikation, die für beide Seiten gewinnbringend genutzt werden kann.

**Frage 2:**

**Welche Erwartungen setzt die Verwaltung an das Forschungsprojekt?**

**Antwort:**

In den Feldversuchen werden die aufgebaute Kommunikationsinfrastruktur und die entwickelten Assistenzsysteme auf ihre Praxistauglichkeit und Wirkungsweise hin getestet und gegebenenfalls weiter optimiert.

Die Verwaltung erwartet, dass die Automobilindustrie die in UR:BAN entwickelten Assistenzsysteme zur Serienreife weiterentwickelt und auf den Markt bringt. Fahrzeuge mit den beschriebenen Funktionen haben geringere Abgas- und Lärmemissionen und induzieren ein sicheres und stressfreies Fahrverhalten. Dies ist konform mit den städtischen Zielen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zur Steigerung der Verkehrseffizienz bei gleichzeitiger Senkung des Emissionsausstoßes.

**Frage 3:**

**Welche Kriterien haben dazu geführt, dass gerade die Landeshauptstadt neben der Stadt Kassel für das bundesweite Forschungsprojekt ausgewählt wurde?**

**Antwort:**

Die Landeshauptstadt hat mit den ebenfalls vom Bund geförderten Projekten Verkehrssystemmanagement in Düsseldorf (ViD) und Düsseldorf in Motion (Dmotion) eine der modernsten und hochautomatisiertesten Verkehrssystemmanagementzentralen in Deutschland aufgebaut, die sich u.a. durch ihre Modularität und Schnittstellenoffenheit auszeichnet.

Die Zentrale bietet daher die optimalen Voraussetzungen für die Implementierung der beschriebenen Applikationen und den Aufbau der Car to Infrastructure Kommunikation.

Zudem konnte das erfolgreich abgeschlossene und in der Fachöffentlichkeit hoch angesiedelte Projekt Dmotion, das ebenfalls wie UR:BAN vom Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie (BMWi) gefördert wurde, bei der Bewerbung um die Förderung positiv eingebracht werden.

Ein grundsätzlicher Fördertatbestand bei derartigen Projekten ist die Übertragbarkeit der Ergebnisse.

Damit diese Übertragbarkeit gewährleistet ist, sollen die entwickelten Verfahren bereits während des Projektes in zwei Städten mit unterschiedlichen LSA-Steuerungsverfahren zum Einsatz kommen.

Hier bieten sich die Städte Kassel mit einer vollverkehrsabhängigen LSA-Steuerung und Düsseldorf mit einer festzeitbasierten, koordinierten LSA-Steuerung an.

Im Anschluss an die Beantwortung merkt Ratsherr Czerwinski an, dass der Fokus der städtischen Bemühungen zur Verbesserung der verkehrlichen Verhältnisse weitestgehend auf den Autoverkehr beschränkt sei. Seines Erachtens sei es ebenfalls notwendig, etwaige Potenziale der Multimodalität zu ermitteln. Möglicherweise könne das Forschungsprojekt dafür genutzt werden.

Ratsfrau Holtmann-Schnieder regt an, das Projekt auch auf andere Verkehrsarten auszuweiten.

Beigeordneter Dr. Keller teilt mit, dass es sich beim Projekt UR:BAN um eine Initiative des Bundesministeriums für Verkehr und Wirtschaft handle. Dabei sei ein klar definiertes Forschungsfeld – zugeschnitten auf den MIV – verbindlich vorgegeben. Abweichungen davon seien beim Projekt UR:BAN nicht zulässig.

Ratsherr Czerwinski ist der Ansicht, dass im Rahmen der Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes der Förderung der Multimodalität größere Bedeutung zugemessen werden müsse, sofern das Projekt UR:BAN hierfür keinen Spielraum zulasse.

Ratsfrau Böcker fragt nach, ob das Forschungsprojekt für die Landeshauptstadt kostenneutral sei.

Beigeordneter Dr. Keller informiert darüber, dass alle Ausgaben, inklusive der Personalkosten für 3 Vollzeitstellen, vom Forschungsgeber getragen werden.

Der Ausschuss nimmt die Beantwortung der Anfrage zur Kenntnis.

**4.c** **Weihnachtsmarkt auf dem Schadowplatz**  
**-Anfrage der SPD-Ratsfraktion-**  
**66/ 25/2013**

Ratsherr Herz teilt mit, dass die in der Anfrage geschilderte Thematik in der Öffentlichkeit in Vergessenheit geraten sei. Aus Sicht der SPD-Ratsfraktion sei es jedoch wichtig, die kritischen Punkte der Neuorganisation abschließend zu klären.

Beigeordneter Dr. Keller beantwortet die Anfrage:

**Frage 1:**

**Spricht die vollständige Übergabe der Durchführung des Weihnachtsmarktes am Schadowplatz inklusive der Gestaltung und Herstellung der Verkaufsstände und deren Vermietung nach Auffassung der Verwaltung dem Beschluss des OVA von 2004, insbesondere im Hinblick auf die einheitliche Vorgehensweise und Vermarktung der Märkte und die stärkere Einbindung in das Gesamterscheinungsbild der Innenstadt?**

**Antwort:**

Die DMT wurde mit OVA-Beschluss vom 22.11.2004 durch die Landeshauptstadt Düsseldorf bis einschließlich 2015 beauftragt, die Weihnachtsmärkte in der Innenstadt zentral durchzuführen. Da aufgrund der weitgehend veränderten baulichen und architektonischen Rahmenbedingungen am Schadowplatz und durch den Anspruch an eine gehobene Neugestaltung des Weihnachtsmarktes kurzfristig und noch innerhalb dieses Beauftragungszeitraums eine bauliche und damit auch investive Neukonzeption notwendig ist, wird die DMT für den Interimszeitraum von drei Jahren einen Subunternehmer beauftragen, den Weihnachtsmarkt auf dem Schadowplatz für die Jahre 2013 bis 2015 unter Berücksichtigung der genannten Rahmenbedingungen neu zu gestalten und in wirt-



schaftlicher und organisatorischer Eigenverantwortung zu betreiben. Der Markt wird auch weiterhin in das Gesamtkonzept des Düsseldorfer Weihnachtsmarktes eingepasst bleiben und wie bisher regionale Anbieter bei der Vermietung der Stände in vergleichbarem Maße berücksichtigen. Die Gesamtverantwortung der DMT zur gemeinsamen und einheitlichen Vermarktung des Düsseldorfer Weihnachtsmarktes ist davon nicht berührt. Die Beauftragung eines Subunternehmers entspricht daher dem Beschluss des OVA aus dem Jahr 2004.

**Frage 2:**

**Wie wird, im Hinblick auf die Vermietung der Stände, die für alle Märkte vorgesehene einheitliche Vorgehensweise sichergestellt?**

**Antwort:**

Die Zusammenarbeit von DMT und Agentur wird in einem Vertrag geregelt, der die Gesamtzuständigkeit der DMT für die Weihnachtsmärkte in der Innenstadt berücksichtigt, wie vom OVA beschlossen.

**Frage 3:**

**Wieweit haben DMT und Stadt nach der Vermietung an einen Dritten Einfluss darauf, dass die vom Beschluss vorgesehene Einbindung in das Gesamterscheinungsbild der Innenstadt beim Weihnachtsmarkt am Shadowplatz in gleicher Weise wie bei den anderen Weihnachtsmärkten erfolgt?**

**Antwort:**

Zielsetzung des Vertrages mit der Agentur ist eine Neugestaltung des Teilmarktes auf dem Shadowplatz, die in organisatorischer und wirtschaftlicher Verantwortung der Agentur vorgenommen werden wird. Die Einbindung in das Konzept zur unterschiedlichen Gestaltung der Teilmärkte (Sternchenmarkt, Engelchenmarkt, etc.) wird fortgeführt, das Konzept somit weiterentwickelt und bei der Gesamtvermarktung berücksichtigt.

Der Ausschuss nimmt die Beantwortung der Anfrage zur Kenntnis.

**4.d Neugestaltung von Friedrich- und Elisabethstraße:  
Einbindung der Öffentlichkeit und alternative Konzepte  
-Anfrage der SPD-Ratsfraktion-  
66/ 26/2013**

Herr Kühbacher begründet die Anfrage damit, dass im weiteren Projektfortschritt eine breite Bürgerbeteiligung sichergestellt werden müsse.

Beigeordneter Dr. Keller beantwortet die Anfrage:

**Frage 1:**

**Welche Alternativen zu den nun vorgestellten Überlegungen (z.B. der Umbau der Friedrichstraße zu einer Einkaufsstraße und der Elisabethstraße zu einer Durchgangsstraße mit Verkehrsführung in beide Richtungen) wurden seitens der Verwaltung geprüft und sollen diese, ähnlich wie beim Verfahren zur Neugestaltung der Shadowstraße, auch im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit dargestellt werden?**

**Antwort:**

Die vom Herrn Oberbürgermeister Elbers im Rahmen einer Pressekonferenz am 13.02.2013 vorgestellte Konzeptidee, die anschließend am 18.02.13 im Rahmen der Veranstaltung „Dialog zur Verkehrsentwicklung“ allen Interessierten seitens der Fachverwaltung erstmalig erläutert wurde und dort im Übrigen auf großes Interesse und viel Zustimmung gestoßen ist, basiert auf dem aktuellen Hauptverkehrsstraßennetz des beschlossenen VEP 2020, der die Handlungsgrundlage für die Verwaltung darstellt.

Die Verwaltung hält nach erster fachlicher Einschätzung eine Verkehrsverlagerung mit annähernd der gesamten Verkehrsmenge von der Friedrichstraße auf die Elisabethstraße, dann im Zweirichtungsverkehr, für räumlich und verkehrstechnisch unrealistisch.

**Frage 2:**

**Aus welchen Gründen wird an der heutigen Einstufung als Hauptverkehrsstraße mit 11.000 bis 16.000 Kfz in 16 Stunden festgehalten bzw. warum wird seitens der Verwaltung nicht versucht, Friedrich- und Elisabethstraße im Rahmen der Neugestaltung so zu entlasten, dass das Ziel einer eigenen Geschäftsstraße mit erhöhter Aufenthaltsqualität erreicht werden kann?**

**Antwort:**

Ein Hauptziel des vorliegenden Verwaltungsvorschlages ist -neben der Einrichtung einer Radverkehrsachse-, die Funktion der Friedrichstraße als Geschäftsstraße mit gesteigerter Aufenthaltsqualität zu unterstützen.

Die Konzeptidee steht, basierend auf den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen, nicht im Widerspruch zu der Funktion als Hauptverkehrsstraße. Viele positive Reaktionen der Anlieger bestätigen dies.

Eine Verlagerung wesentlicher Verkehrsanteile der Achsen Friedrichstraße und Elisabethstraße hätte unweigerlich negative Auswirkungen auf andere Hauptverkehrsstraßen in Nord-Süd-Richtung, wie beispielsweise die Corneliusstraße oder die Völklinger Straße/Rheinufertunnel (Messestrecke) oder Ausweichverkehre in unmittelbar umliegende Straßen zur Folge. Im Übrigen erfüllen die Friedrich- und Elisabethstraße auch eine Erschließungsfunktion für die südliche Innenstadt.

**Frage 3:**

**Welche weiteren Maßnahmen zur Bürgerbeteiligung sind seitens der Verwaltung geplant?**

**Antwort:**

Die weitere Einbindung der Anlieger, Geschäftsleute und Interessenvertreter in den Diskussionsprozess soll mit externer Unterstützung erfolgen. Aufgrund der hohen Anzahl der Beteiligten und der Länge der Straßenzüge mit ganz unterschiedlichen Nutzungsarten wird überlegt, die Straßenzüge ggf. nach den vorrangigen Nutzungen aufzuschlüsseln und dann abschnittsweise vorzugehen.

Die Art und der Umfang dieser Veranstaltung(en) werden derzeit noch innerhalb der Verwaltung umfänglich abgestimmt.

Im Anschluss an die Beantwortung erkundigt sich Herr Kühbacher, ob neben der ersten Konzeptidee der Verwaltung auch eine Prüfung anderer Varianten erfolgt sei.

Beigeordneter Dr. Keller erklärt, dass es sich um die erste Konzeptidee der Verwaltung handle. Die Prüfung verschiedener Alternativen sei daher noch nicht erfolgt. Mit der Einbringung dieser Idee solle lediglich die Diskussion zur zukünftigen Gestaltung des Straßenzuges Friedrichstraße/Elisabethstraße eröffnet werden. Die Entscheidung über die finale Variante werde zu einem späteren Zeitpunkt und insbesondere erst nach Einbindung der Öffentlichkeit erfolgen.

Ratsherr Czerwinski bittet um nähere Auskünfte zu einem Zweirichtungsverkehr auf der Elisabethstraße bzw. über die Möglichkeit, die Verkehre von der Friedrichstraße auf die Elisabethstraße zu verlagern.

Beigeordneter Dr. Keller teilt mit, dass diesbezüglich noch keine fundierte Prüfung erfolgt sei und demnach keine konkrete Auskunft erteilt werden könne. Die Aussage in der Beantwortung zur Frage 1 stelle eine erste Einschätzung der Verwaltung dar. Im weiteren Verlauf des Projektes werde allerdings eine fachliche Aufbereitung der Thematik erfolgen.

Ratsherr Wolf fragt nach, in welcher Form die Einbindung der Öffentlichkeit geplant sei.

Beigeordneter Dr. Keller verweist auf die Beantwortung von Frage 3. Gegebenenfalls werde zunächst die Aufschlüsselung der Straßenzüge nach den vorrangigen Nutzungsarten erfolgen. Im Anschluss daran könne eine abschnittsweise Vorgehensweise mit Einbindung der Öffentlichkeit angestrebt werden. Die Art und der Umfang etwaiger Veranstaltungen werden derzeit noch innerhalb der Verwaltung umfänglich abgestimmt.

Der Ausschuss nimmt die Beantwortung der Anfrage zur Kenntnis.

**4.e Altstadtpflaster-Sanierung  
-Anfrage der Ratsfraktion Freie Wähler-  
66/ 27/2013**

Herr Ries begründet die Anfrage. Der Zustand des Altstadtpflasters stelle an einigen Stellen eine Stolperfalle dar. Im Hinblick auf die hohe Frequentierung der Örtlichkeit müsse kurzfristig Abhilfe geschaffen werden.

Beigeordneter Dr. Keller beantwortet die Anfrage. Bevor er jedoch auf die gestellten Fragen eingeht, nimmt er zunächst allgemein wie folgt Stellung:

In der Düsseldorfer Altstadt sind im Zuge der Neugestaltung zwischenzeitlich 11.100 m<sup>2</sup> Betonstein- und Natursteinpflaster neu verlegt worden. Die nach Fertigstellung der Arbeiten obligatorischen Bauabnahmen sind zwischenzeitlich durchgeführt worden. Die Abnahmen erfolgten ohne nennenswerte Mängelrügen. Lediglich im Bereich der Berger Straße Süd gibt es einen ca. 60 m<sup>2</sup> großen Bereich, in dem punktuell die Pflasterung erneuert werden muss. Diese Arbeiten sind für die Zeit nach Fertigstellung der Leitungsverlege- und Pflasterarbeiten in

der Berger Straße Nord und dem damit verbundenen geringeren Schwerlastverkehr eingeplant. Im Übrigen sind die rund 11.000 m<sup>2</sup> Pflasterfläche intakt und in einem verkehrssicheren Zustand. Punktuell nachträglich auftretende Baumängel werden im Rahmen der Gewährleistungsansprüche zu Lasten des Auftragnehmers beseitigt.

**Frage 1:**

**Was gedenkt die Stadt gegen die ausgewaschenen Fugen –welche offensichtlich auch eine Bruchgefahr für die Kanten und Ecken der betroffenen Steine impliziert– zu tun und wer kommt für die Kosten der Sanierung auf?**

**Antwort:**

Aufgrund der täglichen, intensiven Reinigung insbesondere der Außengastronomiebereiche der Altstadt durch die AWISTA ist ein leicht vertieftes Fugenbild der Pflasterflächen entstanden.

Eine Bruchgefahr für die Pflasterkanten hierdurch besteht nicht. Dementsprechend besteht kein Sanierungsbedarf.

**Frage 2:**

**Besteht bei den Schäden an den Pflastersteinen ein Zusammenhang mit ausgewaschenen oder fehlenden Fugenfüllungen und den täglichen Belastungen durch die Anlieferverkehre und wie groß ist das Ausmaß der ausgewaschenen Fugen und geborstenen Pflastersteine bzw. Steine mit abgeplatzten Ecken und Kanten?**

**Antwort:**

Wie bereits in Frage 1 beantwortet, besteht durch leichte Tieflage des Fugenmaterials keine Gefahr der Beschädigung der Pflasterkanten.

Eine Zunahme von Schäden am neuen Pflasterbelag der Altstadt kann nicht festgestellt werden.

**Frage 3:**

**Welche weiteren Maßnahmen sind seitens der Stadt zur Vermeidung von Stolper- und Sturzunfällen geplant und wer haftet bei Unfällen, die durch überstehende Platten und ausgewaschene Fugen (Pfennigabsätze) passieren können?**

**Antwort:**

Grundsätzlich befindet sich der Pflasterbelag der Altstadt in einem verkehrssicheren Zustand. Die bereits erwähnte leichte Tieflage des Fugenmaterials stellt für die Besucher der Altstadt keinerlei Gefahr dar.

Die in der Anfrage der Ratsfraktion FREIE WÄHLER beigefügten Fotos zu punktuellen Beschädigungen von Rinnenbahnen, Pflaster und Schachteinfassungen sind dem Fachamt bekannt. Diese Mängel werden im Zuge der Gewährleistung in Kürze beseitigt.

Im Anschluss an die Beantwortung verweist Herr Ries auf einen Zeitungsartikel, der im Juli des Jahres 2012 erschienen sei. Diesbezüglich bitte er um Auskunft, wie die entstanden Schäden reguliert werden.

Beigeordneter Dr. Keller verweist auf die Beantwortung der Anfrage. Im Rahmen der Gewährleistungsansprüche werde der Auftragnehmer entsprechend aufgefordert, etwaige Schäden zu beseitigen.

Der Ausschuss nimmt die Beantwortung der Anfrage zur Kenntnis.

**4.f Anbindung Düsseldorfs an den Schienenpersonennah- und fernverkehr  
-Anfrage der Ratsfraktionen von CDU und FDP-  
66/ 28/2013**

Ratsherr Hartnigk begründet die Anfrage. Die Projekte „ROCK“ und „östliche Verlängerung der S 28“ seien Maßnahmen, die zu einer Verbesserung des Schienenpersonennah- und -fernverkehrs in Düsseldorf beitragen würden. Aus diesem Grund sei es wichtig, über den aktuellen Sachstand informiert zu werden.

Vor Beantwortung der Anfrage informiert Beigeordneter Dr. Keller darüber, dass die Verwaltung für die Juni-Sitzung des Ordnungs- und Verkehrsausschusses eine Informationsvorlage zu den beiden angefragten Projekten (IC-Verbindung Eindhoven-Düsseldorf und S 28 Ost-Verlängerung nach Wuppertal) sowie zur S 28 West-Verlängerung nach Viersen, zur Ratinger Weststrecke, zum Regionalhalt Bilk und zum Rhein-Ruhr-Express (RRX) vorbereite.

**Frage 1:**

**Wie ist das Ergebnis der Nutzen-Kosten-Untersuchung für ein zweites Gleis zwischen Kaldenkirchen und Dülken für die IC-Verbindung Düsseldorf - Eindhoven und wie gestaltet sich das weitere Verfahren?**

**Antwort:**

Das Ergebnis der Nutzen-Kosten-Untersuchung hat das hervorragende Ergebnis von 17,7. Die Förderfähigkeit des von den RoCK-Projektpartnern eingeforderten Gleisausbaus ist damit eindrucksvoll bestätigt.

Maßgebend für die gute Bewertung ist, dass die Engpassbeseitigung durch den zweigleisigen Streckenausbau zwischen Kaldenkirchen und Dülken deutliche Verbesserungen sowohl im Schienenpersonen- als auch im Schienengüterverkehr ermöglicht. Der Nutzen-Kosten-Berechnung liegt als betriebliche Vorzugsvariante für den Personenverkehr eine schnelle InterCity-Verbindung zugrunde.

Der eingeforderte Gleisausbau ist ein Vorhaben des Bundesverkehrswegeplanes. Im Rahmen des eingeleiteten Verfahrens zur Neuauflistung des Bundesverkehrswegeplanes haben die Landeshauptstadt Düsseldorf, die RoCK-Projektpartner, die Metropolregion Rheinland und der Regionalrat Düsseldorf das Vorhaben dem Land gemeldet, mit der Bitte um Anmeldung des Vorhabens für den Bundesverkehrswegeplan 2015. Über die Anmeldung des Vorhabens durch die Stadt und Metropolregion Rheinland hat die Verwaltung in der OVA-Sitzung am 29.08.2012 per Informationsvorlage berichtet.

Die Bewertung des Vorhabens durch den Bund im Rahmen des Neuauflistungsverfahrens für den Bundesverkehrswegeplan ist abzuwarten.

**Frage 2:**

**Wie ist der Sachstand zur Verlängerung der S 28 nach Wuppertal?**

**Antwort:**

Laut Auskunft des VRR, ist die Finanzierung der Betriebsleistungen mit der Novellierung des ÖPNVG NRW zum 01.01.2013 sichergestellt.

Für die Finanzierung der Investitionskosten stehen Fördermittel nach § 13 ÖPNVG NRW bereit. Der Verkehrsausschuss des Landes NRW hat in seiner Sitzung am 07. März 2013 wegen der großen verkehrlichen Bedeutung der Regiobahn-Verlängerung für das Land gemäß § 13 ÖPNVG NRW „das besondere Landesinteresse“ festgestellt.

Damit ist für die Regiobahn-Verlängerung nach Wülfrath und Wuppertal nunmehr sowohl die Finanzierung der Infrastruktur- als auch der Betriebskosten sichergestellt.

Abstimmungen des Zuwendungsgebers (VRR) mit der Regiobahn GmbH zum Baubeginn und zur voraussichtlichen Inbetriebnahme des Linienbetriebes stehen kurzfristig an.

Der Ausschuss nimmt die Beantwortung der Anfrage zur Kenntnis.

**4.g Nach der Razzia an der Oberhausener Straße: Wie geht es weiter?  
-Anfrage des Rats Herrn Herz-  
66/ 31/2013**

Rats Herr Herz begründet die Anfrage vorlagengemäß.

Beigeordneter Dr. Keller beantwortet die Anfrage:

**Frage 1:**

**Welchen ordnungs- bzw. verkehrspolitischen Handlungsbedarf sieht die Verwaltung im Nachgang zur Razzia an der Oberhausener Straße und angesichts der bisher gewonnenen Erkenntnisse?**

**Antwort:**

Aus Sicht des Ordnungsamtes besteht aufgrund der polizeilichen Razzia kein besonderer Handlungsbedarf, da die im Rahmen dieses Einsatzes festgestellten Verstöße ausschließlich strafrechtlicher Natur sind. Es steht außer Frage, dass das Ordnungsamt nach wie vor Beschwerden und ordnungsrechtlich relevanten Störungen nachgeht.

Mit Blick auf den bauordnungspolitischen Aspekt hat das Bauaufsichtsamt folgendes mitgeteilt:

- Einfamilienhäuser  
Die auf dem rückwärtigen Gelände, welches sich im städtischen Eigentum befindet, vorhandenen Einfamilienhäuser wurden im Jahre 1999 genehmigt. Diese werden von der Städtischen Wohnungsgesellschaft verwaltet. Ordnungsbehördlicher Handlungsbedarf besteht insoweit nicht.

Die Häuser befinden sich außerhalb der Schutztrasse der dort befindlichen Ferngasleitung und stehen nach jetzigem Erkenntnisstand einer Erschließungsstraße nicht entgegen.

- Ungenehmigt Halle  
Es existiert eine ungenehmigte Halle, deren Beseitigung auf privatrechtlichem Wege seitens der Städtischen Wohnungsgesellschaft kurzfristig umgesetzt werden soll. Ein Titel hierfür existiert bereits. Ordnungsbehördlicher Handlungsbedarf besteht daher auch insoweit nicht.
- Wagenburg/Lagerplatz Wohnwagen  
Hinsichtlich des von der Razzia nicht betroffenen Grundstücks, auf dem diverse Wohnwagen stehen, wird derzeit geprüft, inwieweit ordnungsbehördlichen Maßnahmen erfolgen können.

Aus verkehrspolitischer Sicht besteht aufgrund der polizeilichen Razzia kein besonderer Handlungsbedarf. Mit Blick auf kriminalpräventive Aspekte ist jedoch eine Beseitigung der abgeschotteten Lage des Geländes, das von der Oberhausener Straße über eine abgehende Straße und von der Straße Mühlenbroich jeweils als Sackgasse angebunden ist, wünschenswert.

**Frage 2:**

**Welche konkreten Überlegungen gibt es in Bezug auf die verkehrliche Neuplanung in Form einer Durchgangsstraße und in welchem Zeitraum könnte diese realisiert werden?**

**Antwort:**

Ein wesentlicher Aspekt im Hinblick auf eine verkehrliche Neuplanung der Oberhausener Straße liegt in der abgeschotteten Lage des Geländes. Es handelt sich hierbei, wie schon erläutert, um eine Sackgasse. Durch eine Anbindung des Geländes an die Straße Mühlenbroich würde das Wohngebiet mehr in die Öffentlichkeit gerückt und somit eine Erhöhung der sozialen Kontrolle geschaffen. Daher ist eine Durchbindung der von der Oberhausener Straße abgehenden Straße bis zur Straße Mühlenbroich vorgesehen. Varianten für eine mögliche Durchbindung wurden bereits erarbeitet. Auch die durch eine Überfliegung aufgearbeiteten Vermessungsdaten liegen inzwischen vor, so dass eine konkrete Planung der Straße aufgenommen werden kann.

Aufgrund der frühen Planungsphase und den noch nicht absehbaren Stellungnahmen der Planungsbeteiligten kann der Zeitraum für eine mögliche Realisierung noch nicht genannt werden.

**Frage 3:**

**Wer koordiniert verwaltungsintern das ämterübergreifende Vorgehen, welches Dezernat ist für die Leitung zuständig und welche externen Akteure sind in die weiteren Planungen und das weitere Vorgehen eingebunden, bzw. wer ist hier für die Koordinierung zuständig?**

**Antwort:**

Hinsichtlich der verkehrlichen Neuplanung wird das Amt für Verkehrsmanagement das übliche Beteiligungsverfahren in eigener Zuständigkeit durchführen. Insofern werden hier, soweit erforderlich, externe Akteure eingebunden.

Im Übrigen hat sich 2009 ein Arbeitskreis zur Thematik Oberhausener Straße auf städtischer Ebene gebildet, der bereits tätig geworden ist. Beteiligt sind hier insbesondere Vertreter verschiedener städtischer Ämter (beispielsweise des Ordnungsamtes, des Stadtplanungsamtes, des Vermessungs- und Liegenschaftsamtes, des Jugendamtes, des Schulverwaltungsamtes), der Polizei sowie der Bezirksvertretung und –verwaltung des Stadtbezirks 6. Die Koordination liegt bei der Geschäftsstelle des Kriminalpräventiven Rates. Im Rahmen dieses Gremiums wurden bereits Aspekte zur Jugendarbeit, zur Schulpflicht, zur Tierhaltung sowie zur wohn- und nutzungsrechtlichen Situation beleuchtet und konkret an deren Umsetzung bzw. Beseitigung gearbeitet. Der Vorschlag zur Anbindung der Oberhausener Straße an den Mühlenbroich ist im Zuge dieser Diskussionen erarbeitet worden.

Im Anschluss an die Beantwortung empfiehlt Ratsherr Wolf, im Rahmen einer verkehrlichen Neuplanung (Anbindung der Oberhausener Straße an den Mühlenbroich) zu prüfen, ob sich eine Durchgangsstraße auch für einen Rad-schnellweg nach Ratingen eignen würde.

Der Ausschuss nimmt die Beantwortung der Anfrage zur Kenntnis.

**4.h Erweiterung des Öffentlichen Personennahverkehrs um Oberleitungsbusse  
-Anfrage der Ratsfraktionen von FDP und CDU-  
66/ 32/2013**

Ratsherr Neuenhaus begründet die Anfrage. Die Aussage des NRW-Verkehrsministers zur Nutzung von Oberleitungsbussen in Nordrhein-Westfalen, sei zum Anlass genommen worden, eine fachliche Einschätzung seitens der Verwaltung und der Rheinbahn AG einzufordern.

Beigeordneter Dr. Keller beantwortet die Anfrage:

**Frage 1:**

**Gab es nach den Äußerungen von Minister Groschek zum O-Bus Gespräche zwischen Land und Stadt über ein O-Bus-System in Düsseldorf?**

**Antwort:**

Nein.

**Frage 2:**

**Kann die Verwaltung sich vorstellen, eine Buslinie aus ökologischen Gründen und aus Gründen des besseren Fahrkomforts auf O-Busbetrieb (Duo-Busse) umzustellen und welche Linie käme probeweise in Frage?**

**Antwort:**

Im Düsseldorfer Stadtgebiet wird Elektromobilität bereits über das gut ausgebaute und in der Innenstadt besonders dichte Straßenbahn- und Stadtbahn-Netz praktiziert. Aus ökologischen Gründen ist grundsätzlich eine weitere Elektrifizierung des ÖPNV wünschenswert. Der Nahverkehrsplan der Stadt sieht dementsprechend auch einen weiteren Straßenbahn- und Stadtbahnausbau vor.



In Abstimmung mit der Rheinbahn vertritt die Stadt die Auffassung, dass eine „probeweise“ Einrichtung einer Buslinie als O-Buslinie aus verschiedenen Gründen nicht erfolgen sollte:

- Im Gegensatz zu den diversen Erprobungen neuartiger Antriebstechniken in der Fahrzeugtechnologie (Wasserstoffantrieb, Hybridantrieb) an denen sich die Rheinbahn in der Vergangenheit beteiligt hat und zukünftig beteiligen wird (Batterie-Elektroantrieb), ist der O-Bus eine seit Jahrzehnten im Linienbetrieb angewandte Technologie, zu der sich eine Erprobung erübrigt, da alle relevanten Erkenntnisse vorliegen.
- Gegen die die probeweise Ausrüstung einer Linie spricht, dass neben den großen Investitionen in die Fahrzeuge weitere erhebliche Kosten für die notwendige Streckenausrüstung mit Fahrleitungen, Masten, Unterwerken und Speisekabeln anfallen würden.
- Schließlich wären die beschafften Busse nach einem Abbruch oder dem Ende der Erprobung in Düsseldorf nicht mehr einsatzfähig und müssten ggf. vor Ablauf ihrer Nutzungsdauer wieder veräußert werden.
- Es gibt in Düsseldorf auch keine Buslinie, die einer Erprobung bedürfte, weil alle Linienverläufe unter Anwendung der bereits vorhandenen Erkenntnisse dieser Technologie beurteilt werden könnten.
- Neben den Investitionen für die reine Netzinfrastruktur der O-Buslinie würden auch zusätzliche Investitionen entstehen für einen Betriebshof, die Einrückstrecken zum Betriebshof und eine Werkstattausrüstung.

Mit dem O-Bussystem würden wir in Düsseldorf ein weiteres ÖPNV-Betriebssystem einführen, bei dem insbesondere Nachfrage bedingte Netzoptimierungen und Netzanpassungen eingeschränkt sind.

### **Frage 3:**

**Welche Vor- und Nachteile sieht die Verwaltung bei der Einführung eines O-Bus-Betriebs in Düsseldorf?**

### **Antwort:**

Verwaltung und Rheinbahn sehen im Vergleich zu den in Düsseldorf erfolgreich betriebenen Stadtbahn-, Straßenbahn- und Buslinien folgende Vor- und Nachteile bei der Einführung eines O-Bus-Betriebes:

Vorteile des O-Busses gegenüber dem Dieselbus:

- geräuscharmer und quasi emissionsfreier Betrieb
- Rückspeisung der Bremsenergie ins Fahrstromnetz
- bessere Fahrdynamik (Anfahrvermögen, Beschleunigung, Steigungsfähigkeit)

Vorteile gegenüber einem Schienenfahrzeug:

- geringere Investitionen auf neuen Strecken
- etwas geringere Störanfälligkeit durch Hindernisse auf der Strecke
- bessere Fahrdynamik (insbesondere Steigungsfähigkeit)

Nachteile gegenüber dem Dieselbus:

- sehr hohe Anfangs-Investitionen in Fahrzeuge und Streckenausrüstung
- höhere Betriebskosten je Fahrzeugkilometer
- höhere Störanfälligkeit durch Hindernisse auf der Strecke
- geringe Flexibilität, da O-Busse einer fest definierten Streckenführung entlang der Oberleitungen folgen müssen (kein Einsatz auf anderen Strecken bei Sonderveranstaltungen oder Straßensperrungen).
- umfangreiche Planungsverfahren bei Neubau und Erweiterung
- absehbare Akzeptanzprobleme von Fahrleitungsanlagen im Verkehrsraum

Nachteile gegenüber einem Schienenfahrzeug:

- erhebliche Investitionen in zusätzliche Netzinfrastruktur auf bestehenden Streckenabschnitten, in Betriebshöfen und Werkstätten
- geringerer Fahrkomfort
- deutlich geringere Beförderungskapazität
- keine Kapazitätssteigerung durch Zugbildung möglich.

Auf Wunsch kann die Rheinbahn in der Sitzung ergänzend eine Qualifizierung der Kosten liefern.

Im Anschluss an die Beantwortung teilt Ratsherr Neuenhaus mit, dass eine umfanglichere Ausführung wünschenswert gewesen wäre. Insbesondere seien die neuen technischen Innovationen nicht ausreichend dargestellt worden. Dabei verweist er beispielhaft auf die Stadt Zürich. Dort erfolge der Einsatz von Oberleitungsbussen nach dem neusten Stand der Technik.

Ratsherr Czerwinski teilt mit, dass der Einsatz von Oberleitungsbussen lediglich für Städte und Kommunen interessant sei, die nicht über ein Straßenbahnnetz verfügen bzw. ein solches aufgrund der topografischen Lage nicht einsetzen können. Ein weiteres System neben dem Stadtbahnverkehr, dem Straßenbahnverkehr und dem Busverkehr sei in Düsseldorf nicht erforderlich und darüber hinaus nur schwer umsetzbar.

Herr Lüdeking ergänzt, dass der Betrieb von Oberleitungsbussen in Deutschland aktuell nur in drei Städten umgesetzt werde. Dies seien Städte, die aufgrund der vorhandenen starken Steigungen kein Straßenbahnnetz einführen könnten. Ferner wolle er darauf aufmerksam machen, dass auch eine probeweise Einführung von Oberleitungsbussen in Düsseldorf mit unverhältnismäßig hohen Investitionskosten verbunden sei. Im Hinblick auf die bereits vorliegenden Erkenntnisse aus anderen Städten mit diesem System sei die Durchführung eines Pilotprojekts nicht sinnvoll.

Der Ausschuss nimmt die Beantwortung der Anfrage zur Kenntnis.

**5**  
**5.a** **Anträge**  
**Umgestaltung von Friedrich- und Elisabethstraße**  
**-Antrag der Ratsfraktionen von CDU und FDP-**  
**66/ 29/2013**

Ratsherr Hartnigk begründet den Antrag. Bezugnehmend auf die Eröffnung der Diskussion zur Umgestaltung der Friedrich- und Elisabethstraße sei es wichtig,

dass eine entsprechende Vorstellung der ersten Konzeptidee im Ordnungs- und Verkehrsausschuss erfolge.

Ratsfrau Holtmann-Schnieder wünscht, dass neben der ersten Konzeptidee auch andere Alternativen vorgestellt und bewertet werden.

Ratsherr Rohloff bittet darum, dass im Rahmen eines Vortrages insbesondere der Entfall von Parkständen thematisiert werden solle.

Die Verwaltung wird beauftragt, in der nächsten Sitzung des Ordnungs- und Verkehrsausschusses die ersten planerischen Überlegungen zur Umgestaltung der Straßenzüge Friedrich- und Elisabethstraße nach Inbetriebnahme der Wehrhahn-Linie und die Ergebnisse der diesbezüglichen Diskussionsrunde im Rahmen der Veranstaltungsreihe "Dialog zur Verkehrsentwicklung" zu präsentieren sowie das weiter geplante Verfahren darzustellen.

Abstimmungsergebnis: einstimmig

**5.b Stadt Düsseldorf auf dem Weg zur fahrradfreundlichen Arbeitgeberin  
-Antrag der Ratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen-  
66/ 30/2013**

Ratsherr Czerwinski begründet den Antrag vorlagengemäß.

Ratsherr Hartnigk bittet darum, dass vor der Abstimmung über den Antrag seitens der Verwaltung vorgestellt wird, welche ähnliche Maßnahmen bereits umgesetzt werden bzw. ob etwaige Konzepte bereits existieren.

Beigeordneter Dr. Keller informiert darüber, dass die Verwaltung längst an einer gleichgelagerten Konzeption arbeite. Einige Themeninhalte des Konzeptes stünden darüber hinaus kurz vor der Umsetzung. Sofern gewünscht, könne eine entsprechende Vorstellung in der kommenden Sitzung des Ordnungs- und Verkehrsausschusses erfolgen.

Der Ausschuss stimmt dem Vorschlag des Beigeordneten einstimmig zu.

Die Ratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen stellt die Beschlussfassung über den Antrag zurück.

**6 Bericht zum Projekt „E-Carflex Business“  
(Modellregion Rhein-Ruhr, Phase I)  
19/ 9/2013**

Herr Loosen informiert den Ausschuss über das Projekt "E-Carflex Business" anhand einer Beamerpräsentation.

Er führt aus, dass es sich hierbei um ein Modellvorhaben im Rahmen der Modellregion Rhein-Ruhr Phase 2 handle und vom Bundesverkehrsministerium gefördert werde. Die Projektpartner seien die Landeshauptstadt Düsseldorf, das Unternehmen Drive CarSharing, die Stadtwerke Düsseldorf und das Wuppertaler Institut für Klima, Umwelt und Energie. Das Projekt sei festgelegt für den Zeit-

raum von Oktober 2012 bis September 2015 und beinhalte folgende wesentliche Eckpunkte:

:

- 31 Elektro-Pkw in einem gemeinsamen Fahrzeugpool
- Providerfunktion durch Drive-CarSharing
- Entwicklung eines Geschäftsmodells für die Nutzung von Elektro-Fahrzeugen in Unternehmen
- Anreizsysteme - differenziert nach den unterschiedlichen Nutzern - sollen entwickelt und untersucht werden
- Kooperation mit dem örtlichen Nahverkehrsunternehmen
- Anbindung des Fahrzeugpools an die Düsseldorfer Mobilitätskarten.

Ratsherr Rohloff fragt nach, ob im Hinblick auf die Förderquote des Bundes (68,3%) weitere Fördermittel beim Land NRW beantragt werden könnten.

Herr Loosen teilt mit, dass keine weiteren Fördermittel zur Verfügung stehen würden.

Ratsfrau Holtmann-Schnieder verweist auf die Sitzung des Umweltausschusses am 15.02.2013. Zur dritten Phase des Projektes sei seitens der Verwaltung mitgeteilt worden, dass rechtliche Probleme bei der Umsetzung vorhanden seien. Sie bitte daher um Auskunft, ob diesbezüglich mittlerweile ein neuer Sachstand vorliege.

Herr Loosen teilt mit, dass kein neuer Sachstand vorliege. Im weiteren Verlauf Projektverlauf könnten hierzu nähere Auskünfte erteilt werden.

Der Ausschuss nimmt die Informationsvorlage Bericht zum Projekt „E-Carflex Business“ zur Kenntnis.

## **7 Stadtbahn U81 - Stand der Planung 66/ 21/2013**

Beigeordneter Dr. Keller informiert umfassend über den Stand der Planung beim Projekt „Stadtbahn U81“.

Der Bedarfsbeschluss für den 1. Bauabschnitt „Freiligrathplatz – Flughafen Terminal“ sei für Ende September 2013 vorgesehen. Danach würden der notwendige Ämterumlauf und der Scooping-Termin zur Berücksichtigung der Umweltbelange erfolgen.

Beigeordneter Dr. Keller weist in diesem Zusammenhang darauf hin, dass die Variante „Brücke über den Nordstern/Oberfläche/Tunnel am Flughafen Terminal“ die Vorzugsvariante sei. Eine Tunnellösung zur Unterfahrung des Nordsterns erreiche im Sinne der standardisierten Bewertung keinen ausreichenden Kosten-Nutzen-Faktor. Daher werde diese Variante nicht weiter verfolgt.

Der Baubeginn für den 1. Bauabschnitt sei aus heutiger Sicht Ende 2016 möglich, sodass für Ende 2019 die Fertigstellung des Projektes avisiert werden könne. Dieser Zeitplan stelle eine Förderung nach dem aktuellen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) sicher.

Hinsichtlich des 2. Bauabschnittes (Flughafen Terminal – Bahnhof Düsseldorf Flughafen) teilt Beigeordneter Dr. Keller mit, dass aufgrund der Komplexität der Bauaufgabe und den daraus resultierenden Kosten davon ausgegangen werden könne, dass der Kosten-Nutzen-Faktor unter 1,0 liege. Nicht zuletzt durch die Parallellage zum ebenfalls geförderten Sky-Train sei eine Förderung aus Sicht der Verwaltung derzeit nicht zu erreichen (auch bei einer Zusammenfassung des 1. und 2. Bauabschnittes). Von daher werde empfohlen, die Reihenfolge der Bauabschnitte 2. und 3. zu tauschen.

Ratsherr Czerwinski ist der Ansicht, dass der in der Vorlage aufgeführte Zeitplan eingehalten werden müsse, da nicht absehbar sei, wie sich eine Förderung der Maßnahme nach Auslaufen des GVFG in 2019 darstelle. Eine Brückenlösung über den Nordstern werde seitens der Ratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen unterstützt. Warum allerdings im Bereich des Flughafens keine oberirdische Lösung gefunden werden könne, sei nicht ersichtlich. Möglicherweise könne durch eine solche Variante ein zweiter Haltepunkt realisiert werden. Dies trage insbesondere zu einer besseren Anbindung der dort bestehenden Gewerbebetriebe bei.

Ferner regt er an, dass die Anbindung des Bahnhofs Düsseldorf Flughafen in jedem Fall weiter Bestandteil des Projektes bleiben müsse. Im Hinblick auf die Rheinquerung der U81 müsse zudem eine Abstimmung mit der Trassenführung zur U80 entsprechend Berücksichtigung finden.

Herr Pähler teilt mit, dass eine oberirdische Lösung am Flughafen Terminal aufgrund der geometrischen Randbedingungen schwer umsetzbar sei und hohe Kosten verursachen würde. Zudem habe der Flughafen Düsseldorf GmbH signalisiert, dass er aus logistischen Gründen lediglich einer Tunnelvariante zustimme werde.

Ratsfrau Decker weist darauf hin, dass in der Bezirksvertretung 5 Bedenken geäußert wurden, dass durch den Einsatz der U81 die Verkehrsabwicklung und -belastung am Freiligrathplatz beeinträchtigt und die Verkehrsbelastung des Knotenpunktes erheblich steigen werde. Insbesondere im Hinblick auf die dortigen Schülerverkehre werde darum gebeten, dies bei den weiteren Planungen entsprechend zu berücksichtigen.

Beigeordneter Dr. Keller teilt mit, dass die Bedenken aus der Bezirksvertretung von der Verwaltung aufgenommen wurden. Im weiteren Projektverlauf erfolge eine entsprechende Prüfung der vorgetragenen Anliegen. Er sei zuversichtlich, dass ein einvernehmliches Ergebnis vorgestellt werden könne.

Herr Tönjes ist der Ansicht, dass für die Rheinquerung die Anbindung des Seesterns geprüft werden müsse. Er regt daher an, dass eine entsprechende Machbarkeitsstudie erstellt wird. Nur so sei es möglich, eine objektive Entscheidung zu treffen.

Ratsherr Neuenhaus bedankt sich für den umfassenden Sachstandsbericht der Verwaltung. Das in der Vorlage geschilderte weitere Vorgehen werde seitens der FDP-Ratsfraktion unterstützt. Insbesondere die Rheinquerung sei ein Projekt, das vorangetrieben werden müsse. Dadurch würde sich die Anbindung des Düsseldorfer Nordens an den ÖPNV signifikant verbessern.

Ratsherr Hartnigk schließt sich den Ausführungen von Ratsherrn Neuenhaus an. Die Realisierung der U81 beinhaltet große Potentiale für die Landeshauptstadt Düsseldorf. Er fordert daher alle Ratsfraktionen auf, das Projekt weiterhin umfangreich zu unterstützen und den Planungsprozess konstruktiv zu begleiten. Die angestrebte Zeitschiene müsse eingehalten werden, damit die maximale Förderquote ausgeschöpft werden könne.

Ratsherr Czerwinski ist der Ansicht, dass die oberirdische Variante am Flughafen eine Option darstelle, die - auch unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten - ausführlicher geprüft werden müsse.

Ratsherr Blanchard unterstützt den Vorschlag von Herrn Tönjes. Eine Prüfung zur Anbindung des Seesterns sei sinnvoll. In diesem Zusammenhang bittet er darum, dass die Anregungen der Bezirksvertretung 4 hinsichtlich der Trassierung im Linksrheinischen im weiteren Projektverlauf Berücksichtigung finden.

Der Ausschuss nimmt die Informationsvorlage „Stadtbahn U81 - Stand der Planung“ zur Kenntnis.

**8 Controlling - Bericht über die Baumaßnahmen des Amtes  
für Verkehrsmanagement 2. Halbjahr 2012  
66/ 24/2013**

Ratsherr Herz bittet um Auskunft zum Umfang des Projektes „Brandschutz- und Unterhaltungsmaßnahmen Victoriaplatz/Klever Straße“ (Nr. 22). Neben der angekündigten Vollsperrung der Haltestelle sei es von Interesse, ob der dort vorhandene Aufzug (Inbetriebnahme im Jahr 2010) ebenfalls von dieser Maßnahme betroffen sei.

Beigeordneter Dr. Keller verweist im Wesentlichen auf die Ausführungen in der Vorlage. Der dort aufgeführte Sachstand sei aktuell.

Herr Pähler ergänzt, dass der vorhandene Aufzug an der Haltestelle Victoriaplatz/Klever Straße im Rahmen der vorgesehenen Brandschutz- und Unterhaltungsmaßnahmen baulich nicht verändert werde. Lediglich das im Bahnhof vorhandene Blindenleitsystem werde aus wirtschaftlichen Gründen zusammen mit der Brandschutzmaßnahme hergestellt. Hinsichtlich der in der Vorlage genannten Vollsperrung macht er darauf aufmerksam, dass dadurch eine zügige Durchführung der Maßnahme sichergestellt werden könne. Die Sperrung trage ebenfalls dazu bei, dass die Fahrgäste von eingerichteten Baufeldern nicht beeinträchtigt werden.

Ratsherr Herz fragt nach, ob die Haltestelle Nordstraße im gleichen Zeitraum ebenfalls gesperrt werde, um die dort eingeforderte Aufzugnachrüstung vorzunehmen.

Beigeordneter Dr. Keller teilt mit, dass die Aufzugnachrüstung an der Haltestelle Nordstraße zu einem späteren Zeitpunkt realisiert werde, da die Entwurfsplanung in diesem Projekt erst kurz vor dem Abschluss stehe. Nach einer Bauzeit des Aufzuges von circa 15 Monaten könne mit einer Fertigstellung - nach heutigem Planungsstand - voraussichtlich Mitte 2016 gerechnet werden.

Der Ausschuss nimmt die Informationsvorlage „Controlling - Bericht über die Baumaßnahmen des Amtes für Verkehrsmanagement 2. Halbjahr 2012“ zur Kenntnis.

**9 Auftragsvergaben des Amtes für Verkehrsmanagement im Jahr 2012  
66/ 19/2013**

Der Ausschuss nimmt die Informationsvorlage „Auftragsvergaben des Amtes für Verkehrsmanagement im Jahr 2012“ zur Kenntnis.

**10 Prüfergebnis zum Antrag „Parkraumentzug durch Fluggäste“  
(Drucksachen-Nr.:66/106/2012) aus der Sitzung des Ordnungs-  
und Verkehrsausschusses am 14.11.2012  
66/ 23/2013**

Der Ausschuss nimmt die Informationsvorlage „Prüfergebnis zum Antrag „Parkraumentzug durch Fluggäste“ (Drucksachen-Nr.:66/106/2012) aus der Sitzung des Ordnungs- und Verkehrsausschusses am 14.11.2012“ zur Kenntnis.

**11 Endhaltestelle Vennhauser Allee - Sachstandsbericht  
66/ 22/2013**

Ratsherr Schulte zeigt sich erfreut, dass der barrierefreie Ausbau der Endhaltestelle Vennhauser Allee einen weiteren Fortschritt genommen hat. In diesem Zusammenhang bittet er um Auskunft, ob bereits Grundstückverhandlungen eingeleitet worden seien, damit in naher Zukunft mit dem Umbau begonnen werden könne.

Beigeordneter Dr. Keller teilt mit, dass hierzu noch keine Veranlassung bestehe. Entsprechende Verhandlungen würden erst nach Fassung des dafür notwendigen Bedarfsbeschlusses erfolgen. Unabhängig davon weist er den Ausschuss aber darauf hin, dass mit Umsetzung der in der Vorlage dargestellten Variante 3 festgelegt werde, dass weiterhin ein Mischbetrieb auf dem Linienweg der Stadtbahn U75 und der Straßenbahn 715 stattfinde. Dies bedeute folgerichtig, dass einzelne Haltestellen des Linienweges auf Dauer nicht barrierefrei umgebaut werden könnten. Hierüber müsse sich der Ausschuss bewusst sein.

Ratsherr Schulte plädiert für einen barrierefreien Ausbau der Endhaltestelle Vennhauser Allee, auch mit der daraus resultierenden Konsequenz eines dauerhaften Mischbetriebes auf dem Linienweg der U75 und der Straßenbahnlinie 715. Wichtig sei, dass die Umsetzung dieser Maßnahme zügig voran getrieben werde. Eine probate Alternative mit zeitnahe Realisierungszeitraum sehe er nicht.

Ratsherr Czerwinski schließt sich den Ausführungen von Ratsherrn Schulte an. Es sei jedoch sicherzustellen, dass die zentralen Umsteigepunkte des Linienweges barrierefrei umgebaut werden. Hinsichtlich der Ausführungen in der Vorlage bittet er um eine weitere und umfassendere Auskunft, aus welchen Gründen die Variante 3 als Vorzugsvariante ausgewählt wurde.

Ratsherr Walter hält es für sinnvoll, dass die Vorlage auch der Bezirksvertretung 8 vorgelegt wird.

Beigeordneter Dr. Keller sagt zu, dass der vorliegende Sachstandsbericht auch in die Bezirksvertretung 8 eingebracht und dort entsprechend vorgestellt wird. Ferner erhalten die Ratsfraktionen eine ausführliche Information, aus welchen Gründen die Variante 3 als Vorzugsvariante ausgewählt wurde.

Der Ausschuss nimmt die Informationsvorlage „Endhaltestelle Vennhauser Allee – Sachstandsbericht“ zur Kenntnis.

**12 Wiederwahl der Schiedsfrau Monika Scholl  
66/ 2/2013**

Der Ordnungs- und Verkehrsausschuss empfiehlt dem Rat der Stadt Düsseldorf, die Wiederwahl der Schiedsfrau

Monika Scholl  
Gerresheimer Landstraße 161  
40627 Düsseldorf

für den Schiedsamsbezirk 17 - Vennhausen und Unterbach - zu beschließen.

Abstimmungsergebnis: einstimmig

**13 Wiederwahl des Schiedsmannes Thomas Klaus  
66/ 3/2013**

Der Ordnungs- und Verkehrsausschuss empfiehlt dem Rat der Stadt, die Wiederwahl des Schiedsmannes

Thomas Klaus  
Münsterstraße 400  
40470 Düsseldorf

für den Schiedsamsbezirk 13 - Rath und Mörsenbroich - zu beschließen.

Abstimmungsergebnis: einstimmig

**Ende der öffentlichen Sitzung: 18:25 Uhr**

**Ratsherr Volkenrath  
- Vorsitzender-**

**Ratsherr Hartnigk  
- stellv. Vorsitzender-**

**Herr Dr. Keller  
- Beigeordneter-**

**Herr Zarembowicz  
- Schriftführer -**