

Umsetzungsstand der Maßnahmen der vierten Fortschreibung des Luftreinhalteplans Düsseldorf: Dezember 2025

Schwarz sind die Maßnahmen, welche abgeschlossen sind oder für die in 2025 kein relevanter Fortschritt zu verzeichnen war.

In blauer Schriftfarbe sind die Maßnahmen, für die in 2025 ein substantieller Fortschritt verzeichnet werden konnte.

Teilpaket 1: Verkehrliche Maßnahmen

Ziffer	Titel	Stand: Dezember 2025
M 7 / 142	Umweltsensitive Verkehrssteuerung zur Entlastung des Belastungsschwerpunkts Merowingerstraße	Die Maßnahme ist seit Mai 2023 mit der Einrichtung der automatisierten dynamischen Schaltungen umgesetzt.
M 7 / 143	Umweltsensitive Verkehrssteuerung zur Entlastung des Belastungsschwerpunkts Corneliusstraße	Die Maßnahme ist seit Mai 2023 mit der Einrichtung der automatisierten dynamischen Schaltungen umgesetzt.
M 7 / 144	Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf der Merowingerstraße auf Tempo 30	Die Maßnahme ist umgesetzt.
M 7 / 145.1	Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf Hauptverkehrsstraßen auf Tempo 30	Das gemeindliche Einvernehmen für die als unproblematisch eingestuften Straßenzüge wurde in 2022 eingeholt. Die Maßnahme ist umgesetzt.
M 7 / 145.2	Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf Tempo 30 für den Nachtzeitraum nach Lärmaktionsplan II	Die Maßnahme ist vollständig umgesetzt.
M 7 / 145.3	Prüfung der Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf Tempo 30 nach Lärmaktionsplan III	Die Prüfung der im Vergleich aufgeführten Straßenabschnitte ist abgeschlossen. Die verkehrsrechtliche Anordnung erfolgte in 2022.
M 7 / 145.4	Prüfung der Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf Tempo 30 für weitere Straßenabschnitte	Das Thema wird im Rahmen der Erarbeitung des Mobilitätsplans D aufgegriffen. Die verkehrsrechtliche Anordnung weiterer Straßenabschnitte bzw. Tempo-30-Zonen erfolgt auf Basis der notwendigen straßenverkehrsrechtlichen Einzelfallprüfung und entsprechender politischer Beschlussfassungen als dauerhafter Prozess.
M 7 / 145.5	Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit vor sensiblen	Die straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen zur Luftreinhaltung sind abgeschlossen. Die Verwaltung konzentriert sich bei der verkehrsrechtlichen Anordnung von Tempo 30 maßgeblich auf die Belange der Verkehrssicherheit (Stichwort: sensible Einrichtungen) und Lärmschutz,

Ziffer	Titel	Stand: Dezember 2025
	Einrichtungen auf Tempo 30	ohne die Luftreinhaltung negativ zu beeinflussen. Eventuelle Neueregulungen der Straßenverkehrsordnung werden berücksichtigt, wenn diese vorliegen. Von den seitens der Verwaltung als sensibel eingestuften Einrichtungen liegen bereits 80% an einer Straße mit Tempo 30.
M 7 / 146	Optimierung der Signalanlagen für die Ludenberger Straße hinsichtlich ÖPNV-Beschleunigung und Verkehrsfluss	Der Großteil der Lichtsignalanlagen entlang der Bergischen Landstraße ist mit einer ÖPNV-Beschleunigung ausgestattet. Angebotsverbesserungen im Busverkehr, die über die bereits umgesetzten Maßnahmen des „RheinTakt“ gehen, sollen im Rahmen der Neuaufstellung des Nahverkehrsplans geprüft werden. Die Neuaufstellung des Nahverkehrsplans wird voraussichtlich im ersten Quartal 2026 starten und soll etwa drei Jahre in Anspruch nehmen. Die Errichtung eines P+R-Angebots im Bereich der Bergischen Kaserne wird ebenfalls im Rahmen des Nahverkehrsplans betrachtet. Die Akzeptanz eines P+R-Angebots im Bereich der Bergischen Kaserne ist zum einen abhängig von einer leistungsfähigen, schnellen und stauunabhängigen ÖPNV-Anbindung. Zum anderen sind die Auswirkungen des Deutschland-Tickets einzu-beziehen, die den bisherigen tariflichen Attraktivitätsvorteil von P+R-Anlagen innerhalb des Düsseldorfer Stadtgebiets reduzieren und P+R-Angebote bereits in den Umlandgemeinden (noch) sinnvoller machen.
M 7 / 147	Aufbau einer kooperativen, intelligenten Verkehrsinfrastruktur (CITS)	Im Rahmen abgeschlossener Förderprojekte wurde die verkehrstechnische Infrastruktur ertüchtigt, um Anwendungen des automatisierten und vernetzten Fahrens zu unterstützen. Ein großer Bestandteil ist dabei die zeitnahe und plausible Bereitstellung von Verkehrsdaten sowie maschinenlesbaren Versorgungsdaten und Signallageplänen. Die Umsetzung des Versorgungsdatenservers wurde im zweiten Quartal 2023 abgeschlossen. Durch den Versorgungsdatenserver werden Lichtsignalanlagen (LSA)-Versorgungsdaten zentral verwaltet und allen angebundenen Systemen zur Verfügung gestellt. Diese Daten werden zur Versorgung der LSA und des Verkehrsrechners, aber auch zur Nachbildung der Steuerung, z.B. im Rahmen der Grünzeitprognose, genutzt werden. Kleine Änderungen an den LSA können mit diesem Server direkt ins Feldgerät gebracht werden. Hierdurch können Zeit und Kosten gespart werden. In den kommenden 10-15 Jahren sollen die LSA und der zentrale Verkehrsrechner ertüchtigt werden, um die Kommunikation im CITS-Standard zu etablieren. Hierdurch wird die gegenwärtige LSA-Beeinflussung durch Bahnen und Busse mittels analogem LSA-Datenfunk im VDV-Standard abgelöst. Hintergrund ist die Aufkündigung der für die Technik zur Verfügung gestellten Funkfrequenzen. In Kooperation mit der Rheinbahn soll zunächst in einer Machbarkeitsstudie auf Grundlage der Erkenntnisse aus vorangegangenen Projekten die Anwendbarkeit möglicher Systeme auf Düsseldorf und den lokalen Nahverkehrsbetrieb Rheinbahn untersucht werden. Weiterhin soll im Projekt eine Konzeptstudie für eine flächendeckende Einführung der CITS-Dienste im Öffentlichen Verkehr in Düsseldorf durchgeführt werden. In der Studie sollen insbesondere die Herausforderungen und Hindernisse einer solchen identifiziert und Lösungen entwickelt werden.

Teilpaket 2: Förderung Umweltverbund

Ziffer	Titel	Stand: Dezember 2025
M 7 / 148	Erstellung von innovativen Mobilitätskonzepten im Zusammenhang mit der Planung städtebaulicher Entwicklungsflächen	Innovative Mobilitätskonzepte werden bei allen größeren städtebaulichen Planungen regelmäßig eingefordert und erarbeitet. Damit ist die Maßnahme umgesetzt.
M 7 / 149	Pendlerportal	Die Plattform, die sich an Landesbedienstete richtet, ist eingerichtet. Sie wurde in 2024 neugestaltet, zudem wurde die Öffentlichkeitsarbeit intensiviert. Es registrieren sich zunehmend Nutzende und es ergeben sich weitere Mitfahrgelegenheiten. Damit ist die Maßnahme stabil verstetigt und als umgesetzt einzustufen.

Teilpaket 3: Förderung Radverkehr

Ziffer	Titel	Stand: Dezember 2025
M 7 / 150	Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz des Landes NRW	Der nordrhein-westfälische Landtag beschloss das Gesetz in 11/2021.
M 7 / 151	Beschleunigter Ausbau der Radinfrastruktur in Düsseldorf	In 2021 und 2022 standen jeweils 3,5 Millionen Euro an konsumtiven Mitteln und 4 Millionen Euro an investiven Mitteln zur Verfügung. In 2022 wurde das Thema Radverkehr zunächst in Form einer Projektstruktur und als Stabsstelle direkt unter der Amtsleitung neu aufgestellt. Im April 2023 wurde für die Thematik eine eigene Abteilung ‚Radverkehr‘ eingerichtet. Mittlerweile arbeiten in dieser Abteilung 21 Personen sowohl an der Planung des Ausbaus sowie der Verbesserung der Radinfrastruktur, als auch an strategischen Neuerungen und Optimierungen für die Radverkehrsförderung. Hierzu gehören unter anderem beispielsweise der sukzessive Ausbau des Radhauptnetzes, der Bau der Radleitrouen (siehe auch M 7 / 154) und die Einführung eines Knotenpunktnetzes als Radleitsystem, welches im Jahr 2024 vollständig ausgebaut wurde. Zudem werden mit dem Programm zur Radverkehrsförderung neben den infrastrukturellen Verbesserungen auch weitere Themenfelder wie Sicherheit, Service, Kommunikation, Verhaltensänderungen sowie Flex & Share angegangen, die das Radfahren in Düsseldorf zusätzlich attraktiver machen sollen.
M 7 / 152	Förderung des Radverkehrs auf der Achse Werstener Straße und Optimierung des Rad- und Gehweges entlang der Witzelstraße	Die Radverkehrsachse entlang der Werstener- und Witzelstraße ist eingerichtet. Damit ist die Maßnahme umgesetzt.
M 7 / 153	Kombinierte Rad- und Busspur Prinz-Georg-Straße	Eine kombinierte Rad- und Busspur auf der Prinz-Georg-Straße ist eingerichtet. Damit ist die Maßnahme umgesetzt.
M 7 / 154	Schneller Bau von zusammenhängenden Radachsen	Mit Beschluss vom 16.12.2021 hat der Rat der Stadt Düsseldorf dem Bedarf der Erstellung einer Planung für die Radleitroute Nord-Süd (RLR 1) von der Alten Flughafenstraße in Lohausen bis zum Südring in Bilk zugestimmt. Des Weiteren wurde die Vorbereitung des Ausführungs- und Finanzierungsbeschlusses (AuF) für die RLR 1 beschlossen. Die Verwaltung hat daraufhin die Immobilien Projekt Management

Ziffer	Titel	Stand: Dezember 2025
		Düsseldorf GmbH (IPM) mit der Planung und dem Bau der RLR 1 sowie einer barrierefreien Fußverkehrs- und Fahrradrampe am Joseph-Beuys-Ufer beauftragt. Diese wurde in Stahlbauweise am 05.09.2022 eröffnet. Der Rat hat in seiner Sitzung am 07.09.2023, vorbehaltlich der haushaltsneutralen Finanzierung und vorbehaltlich der Zustimmung des Zuwendungsgebers zum zuwendungsunschädlichen Maßnahmenbeginn die Ausführung und Finanzierung der Maßnahme „Nord-Süd-RadLeitRoute 1“ mit einer Gesamtsumme von 21.778.500 EUR (brutto) beschlossen und der Abwicklung durch die Immobilien Projekt Management Düsseldorf GmbH (IPM) zugestimmt. Zur effizienteren baulichen Umsetzung der gesamten Trasse wurde die Radleitroute 1 in 4 Bauabschnitte und diese wiederum in einzelne Teilabschnitte unterteilt. Der 1. Bauabschnitt erstreckt sich vom Südring bis zur Rheinkniebrücke, der 3. Abschnitt reicht von der Reeser Straße bis Lohausen. Beide befinden sich im Bau. Der 1. Bauabschnitt wird voraussichtlich im 3. Quartal 2026 fertiggestellt (ohne den Knotenpunkt Vöklinger Straße/ Fährstraße). Die Fertigstellung für den 3. Bauabschnitt ist für 2027 vorgesehen. Mit Beschluss vom 23.06.2022 hat der Rat zudem dem Bedarf der Erstellung einer Planung für die Radleitroute West-Ost (RLR 2) von der Hansaallee / Böhlerstraße in Heerdt / Lörick bis zum Neusser Tor in Gerresheim zugestimmt. Mit gleichem Beschluss wurde der Vorbereitung eines AuF-Beschlusses RLR 2 zugestimmt. Auch für die RLR2 hat die Verwaltung die IPM mit der Planung und dem Bau beauftragt. Die Ausführung und Finanzierung der Maßnahme „RadLeitRoute 2, West-Ost, Teil 1“ mit einer Gesamtsumme von 5.515.000 EUR (brutto) und der Abwicklung durch die Immobilien Projekt Management Düsseldorf GmbH (IPM) wurde vom Stadtrat am 27.06.2024 beschlossen. Auch die Radleitroute 2 wurde zur effizienteren baulichen Umsetzung in 4 Bauabschnitte und diese wiederum in Teilabschnitte unterteilt. Der 1. Abschnitt umfasst die Streckenführung zwischen dem AREAL Böhler und dem Luegplatz. Mit der baulichen Umsetzung des 1. Teilabschnittes wurde am 10.06.2025 begonnen; die Fertigstellung des kompletten 1. Abschnittes ist 2026 geplant. Der 2. Abschnitt beginnt an der Cantadorstraße und reicht bis Dieselstraße/Hellweg. Der Baubeginn für diesen Abschnitt ist für das 2. Quartal 2026 vorgesehen.
M 7 / 155.1	Fahrradparken in Düsseldorf	In 2025 wurden insgesamt 1000 zusätzliche Fahrradstellplätze in den Stadtbezirken 1, 2, 3, 6, 8, 9 und 10 geschaffen. Weitere Fahrradständer wurden bereits für die Umsetzung in 2026 beauftragt. Es ist damit zu rechnen, dass eine ähnlich hohe Zahl von Fahrradstellplätzen auch in 2026 neu geschaffen werden wird. Stetig werden weitere Wünsche nach Fahrradabstellmöglichkeiten geprüft und geplant. Die Umsetzung erfolgt auf Bürger*innen-Wunsch und auf Hinweis der Bezirksvertretungen. Hinzu kommen noch weitere Fahrradabstellanlagen, welche im Zuge anderer Maßnahmen der Stadt und Bauvorhaben Dritter errichtet werden. Um dem verstärkten Trend zum Lastenfahrrad nachzukommen, hat die Stadt Lastenradstellplätze konzipiert und diese in die Planungen der laufenden Initiative integriert. Erste Abstellbügel wurden bereits im Stadtgebiet ausgebracht und werden zukünftig auch verstärkt an Stand-

Ziffer	Titel	Stand: Dezember 2025
		orten in der Nähe von Lebensmittelmärkten, Grundschulen oder Kinderbetreuungseinrichtungen ausgebracht. Die Verwaltung hat die internen Prozesse in der Planung und Beauftragung von Fahrradabstellanlagen optimiert, um eine schnellere Realisierung zu ermöglichen. Aufgrund der Vielzahl von schon aufgestellten Fahrradständern und weiteren neuen Standorten von Mobilitätsangeboten sind die verfügbaren Flächen in den hoch verdichteten Räumen begrenzt. Das jährliche Ziel beläuft sich daher nun auf die Schaffung von 500 Stellplätzen im Stadtgebiet. In 2023 wurde die Insolvenz des Herstellers des Fahrradparkturms bekannt. Damit ist die Basis für die Fertigstellung dieser Fahrradabstellanlage nicht mehr gegeben. Das bereits fertiggestellte Fundament für den Fahrradparkturm wurde zwischenzeitlich zurückgebaut, um die Fläche auf dem Vorplatz der Arcaden wiederherzustellen. In Zusammenarbeit mit der Connected Mobility Düsseldorf (CMD), die derzeit auch die Fahrradstationen für die Landeshauptstadt Düsseldorf realisiert, wird die Landeshauptstadt ein entsprechendes alternatives Konzept erarbeiten und den Gremien zur Beschlussfassung vorlegen. Dabei ist es erklärtes Ziel, Ersatzmaßnahmen zu finden, um das geplante Bike & Ride-Angebot am Bahnhof Bilk als ganzheitliches Mobilitätskonzept zu verbessern. Der Verwaltung ist bekannt, dass die Deutsche Bahn AG (DB) die Optimierung des Empfangsgebäudes des Bahnhofs Bilk plant. Damit verbunden ist auch die Attraktivierung des Radparkangebotes. Hier könnte eine aufeinander abgestimmte Lösung wegweisend sein. Ein Teil der Mobilstationen der Connected Mobility Düsseldorf GmbH (CMD) sind Fahrradstationen. Diese Sammelschließanlagen und überdachten Fahrradbügel als attraktive Abstellmöglichkeiten für Fahrräder fördern das sichere Parken im Quartier. An den vier Bahnhöfen Benrath, Eller-Süd, D-Flughafen-Fernbahnhof und Hellerhof gibt es zudem Fahrradboxen, die insgesamt weitere 79 Plätze bieten. Die Fahrradboxen wurden in 2023 mit dem von der CMD entwickelten Schließsystem ausgestattet und sind nun ebenfalls über die App „FahrradStation“ buchbar. Das einheitliche Schließsystem, das auch für die Sammelschließanlagen genutzt wird, sorgt für mehr Nutzerfreundlichkeit. Zur weiteren Stärkung der Kombination Radverkehr und SPNV (Schienengebundener Personen Nahverkehr) werden aktuell Ideenskizzen zu Fahrradparkhäusern erarbeitet und mit potentiellen Fördermittelgebern eruiert.
M 7 / 155.2	Bike&Ride/Mobilstationen	Insgesamt hat die Rheinbahn 14 moderne Bike+Ride-Anlagen an ausgewählten Haltestellen in Düsseldorf und Meerbusch in Betrieb genommen. In Düsseldorf sind diese an den folgenden Haltestellen insgesamt 160 Stellplätze in abschließbaren Sammelanlagen entstanden: Wittlaer, Klemensplatz, Staufenbergplatz, Aachener Platz, Holthausen / Bonner Straße, Werstener Dorfstraße / Kölner Landstraße entstanden. Zusätzlich hat die Rheinbahn dort 88 Stellplätze an überdachten Bügeln und rund 360 neue Stellplätze ohne Überdachung

Ziffer	Titel	Stand: Dezember 2025
		geschaffen. Wie es mit weiteren geplanten Fahrradsammelanlagen weitergeht, wird aktuell durch die Rheinbahn AG geprüft. Und auch bei der Planung und dem Ausbau der Mobilitätsstationen, die die Stadt gemeinsam mit der Connected Mobility Düsseldorf (CMD) umsetzt, werden Schnittstellen vom Radverkehr mit Bus und Bahn mitgedacht, der ÖPNV gestärkt und eine moderne Infrastruktur für eine alternative Mobilität zum eigenen Pkw geschaffen. An mehreren stark frequentierten Schnittstellen sind bereits überdachte und abschließbare Fahrradabstellanlagen entstanden, zum Beispiel an Standorten am Kirchplatz, am Aachener Platz, Rath Mitte, Bilk S, Oberbilk S und Wehrhahn. Der Bedarf für Fahrradstationen wird grundsätzlich im Rahmen der Planung neuer Mobilitätsstationen mithilfe einer öffentlichen Umfrage abgefragt und in der Planung berücksichtigt." Mit Stand 31.12.2025 sind in Düsseldorf 30 Mobilitätsstationen umgesetzt worden. In Düsseldorf sind im Rahmen des von der LHD koordinierten Förderprojekts „Emissionsfreie Innenstadt Düsseldorf“ zunächst sieben Mobilitätsstationen gebaut und in Betrieb genommen worden. An den Standorten Kirchplatz, Aachener Platz, Rath Mitte S, Bilk S, Oberbilk S und Wehrhahn S sind bereits Fahrradstationen (überdachte und abschließbare Fahrradabstellanlagen) entstanden. In weiteren Projekten wurden die Mobilitätsstationen Stadttor, Aachener Platz, Hermannplatz, Carlsplatz, Rath Mitte S, Engerstraße, Fürstenplatz, Hamm S, Drususstraße, Kunstakademie, Schinkelstraße, Schloßstraße, Marie-und-Josef-Otten-Platz, Münsterplatz, Bankstraße, Oberbilk S, Rochusstraße, Wehrhahn S, Apostelplatz, Römerstraße, Gneisenaustraße, Rosenstraße und Yorckstraße in Betrieb genommen. Weitere Stationen werden entsprechend der Strategie für die Entwicklung von Mobilitätsstationen stadtweit in Wohnquartieren, an ÖPNV-Knotenpunkten, an Arbeitgeberstandorten und weiteren bedeutenden Interessenspunkten errichtet. Schwerpunkt sind zunächst die Innenstadtbezirke 1, 2, 3 und 4. Um jedoch auch Bürgerinnen und Bürgern in den weiteren Stadtbezirken die Gelegenheit zu geben, die Nutzung von Mobilitätsstationen in ihren Alltag zu integrieren, werden parallel einige Einzelstandorte umgesetzt. Das Programm „Multi-Mo-DUS“ setzt auf nachhaltige Mobilität in den Stadtteilen Pempelfort und Golzheim und wird bis einschließlich 2027 umgesetzt. Dazu gehören unter anderem auch 18 Mobilstationen, die seit 2024 umgesetzt werden.
M 7 / 156	Arbeitsaufnahme der „Kleinen Kommission Radverkehr“	Die Einrichtung der Kleinen Kommission erfolgte in 2/2021. Damit ist die Maßnahme umgesetzt.
M 7 / 157	„Traffic Pilot“ – Ampelphasenassistent für den Rad- und Kfz-Verkehr	Die App ist eingeführt. Damit ist die Maßnahme umgesetzt.
M 7 / 158	Verbesserte Radverkehrsführung bei Baumaßnahmen	Die Arbeitshilfe ist im Dezember 2022 fertig gestellt worden. Seither wird sie umgesetzt und stetig weiterentwickelt. Die Maßnahme ist umgesetzt.
M 7 / 159	Barrierefreiheit im Fuß- und Radverkehr	Die Stadt hat eine AG eingerichtet, die sich zunächst mit dem Umfeld von Schulen und sensiblen Einrichtungen beschäftigt. Um eine struktu-

Ziffer	Titel	Stand: Dezember 2025
		relle Benachteiligung zu vermeiden und die Bedarfe aller Bevölkerungsgruppen zu adressieren, wird im Mobilitätsplan D vorgeschlagen, künftig bei Verkehrsplanungen und mobilitätsbezogenen Entscheidungen die Bedarfe verschiedener relevanter soziodemographischer Gruppen systematisch zu prüfen und zu berücksichtigen, um größtmögliche Chancengleichheit und Teilhabe zu ermöglichen. Zum 01.06.2023 wurde dafür die Stelle eines Fuß- und Radverkehrsbeauftragten im Amt für Verkehrsmanagement besetzt.

Teilpaket 4: Förderung ÖPNV

Ziffer	Titel	Stand: Dezember 2025
M 7 / 160	Neubau der U-Bahn-Linie U81 als neue Ost-West-Tangente	Der erste Bauabschnitt (Flughafen Terminal –Freiligrath Platz) ist im Bau. Derzeit befindet sich der zweite Bauabschnitt (Handweiser – Lörick – Arena) in Planung. Den Projektstart für den dritten Bauabschnitt (Flughafen Terminal – Flughafen Bahnhof) hat der Rat in seiner Sitzung am 15.12.2022 (Vorlage OVA/132/2022) gegeben; anschließend erfolgt die Ausschreibung der Planung sowie die eigentliche Planung. Für den vierten Bauabschnitt (Flughafen Bahnhof – Ratingen West) wird zurzeit eine Machbarkeitsstudie in Zusammenarbeit mit der Stadt Ratingen, dem Kreis Mettmann und der Landeshauptstadt Düsseldorf erarbeitet.
M 7 / 161	Abgasarme Busse im ÖPNV	Derzeit befinden sich 30 emissionsfreie Busse in Betrieb. Diese teilen sich in 10 Batteriebusse und 20 Brennstoffzellenbusse auf. Aus der 2023 bestellten Serie von 20 Batteriebussen sind zwei Vorläuferfahrzeug geliefert und in der Erprobungsphase. Die weiteren Fahrzeuge werden Anfang 2026 angeliefert und sukzessive in den Regelbetrieb gehen. Die in 09/2024 bestellten 65 Dieselbusse mit Abgasnorm Euro VI sollen zu Beginn des 1. Halbjahrs 2026 sukzessive in den Regelbetrieb gehen. Die beiden Vorserienfahrzeuge der 65 Dieselbusse sind bereits ausgeliefert. Die Lieferung der in 12/2024 bestellten 40 Batteriebusse wird im Zeitraum Q2/2026 bis Q1/2027 erwartet. Danach sollen weitere 75 Batteriebusse für den Ausbau des Busdepots in Benrath für das Jahr 2030 beschafft werden.
M 7 / 162	Projekte zur Beschleunigung des öffentlichen Nahverkehrs	Das Projekt wurde am 30.06.2025 offiziell abgeschlossen. Es sind ca. 80% aller Lichtsignalanlagen in Düsseldorf mit einer Bevorrechtigung für den ÖPNV ausgestattet worden. Aktuell werden noch qualitätssichernde Maßnahmen in Zusammenarbeit von Rheinbahn und Stadt Düsseldorf durchgeführt.
M 7 / 1633	Barrierefreiheit im ÖPNV	Für den barrierefreien Haltestellenumbau hat der Nahverkehrsplan (NVP) aus dem Jahr 2017 Vorgaben definiert und eine Zeitplanung getrennt nach Verkehrssystemen festgelegt. Die Priorisierung des barrierefreien Haltestellenausbaus im Niederflurbahn-netz wurde gemäß Ratsbe-

Ziffer	Titel	Stand: Dezember 2025
		schluss vom 14.12.2023 aktualisiert und in den NVP aufgenommen (OVA/133/2023/1 – Bahnsteiglängen und Prioritäten beim barrierefreien Haltestellenausbau im Niederflurbahnnetz). Im Hochflurstadtbahnnetz sind aktuell 98 von 149 Haltestellenkanten im Stadtgebiet barrierefrei ausgebaut (stufenloser Einstieg). Dies entspricht einer Quote von rund 66 %. Im Bereich der Niederflurstadtbahn sind derzeit 190 von 382 Haltestellenkanten barrierefrei ausgebaut, was einer Barrierefreiheitsquote von etwa 50 % entspricht. Für den barrierefreien Ausbau der Bushaltestellen ist im Stadtgebiet Düsseldorf die Landeshauptstadt Düsseldorf als Straßenbaulastträgerin zuständig. Von insgesamt 1.312 Haltestellenkanten im Busnetz sind 753 barrierefrei ausgebaut. Die Barrierefreiheitsquote im Düsseldorfer Busnetz liegt damit bei rund 57 %.

Teilpaket 5: Parkraummanagement

Ziffer	Titel	Stand: Dezember 2025
M 7 / 164	Erstellung eines Parkraummanagementkonzeptes	Der Ordnungs- und Verkehrsausschuss (OVA) hat in seiner Sitzung am 23.11.2022 ein Eckpunktepapier für ein Parkraummanagementkonzept beschlossen (Vorlage: OVA/152/2022). Der Rat der Landeshauptstadt Düsseldorf hat die Strategie zum Parkraummanagement am 17.05.2023 beschlossen (Vorlage: OVA/070/2023). Die Strategie ist gesamtstädtisch angelegt und berücksichtigt erstmals den privaten und öffentlichen Parkraum. Sie zielt auf die Berücksichtigung der Belange aller Verkehrsteilnehmer ab. Die angestrebte Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie verschiedene Perspektiven des Umweltschutzes runden die Strategie ab. Die im Rahmen der Strategie zum Parkraummanagement entwickelte Anpassung der Parkgebührenordnung für zeitlich begrenzte Parkvorgänge (Kurzzeitparken) wurde am 09.03.2023 vom Rat beschlossen (RAT/067/2023). Ziel der Maßnahme ist u. a. die besonders stark belasteten Bereiche im Innenstadtring und die sensiblen Bereiche in der Umweltzone vom Kfz-Verkehr zu entlasten. Die beschlossene umfangreiche Erweiterung des Bewohnerparkens (OVA/049/2020) wird sukzessive umgesetzt, so wurde in 2025 die Einrichtung des Bewohnerparkgebiets Wohngebiet Alte Flughafenstraße (OVA/074/2025) beschlossen. In 2023 und 2024 wurden weitere konkrete Umsetzungen der Strategie zum Parkraummanagement begonnen bzw. vollzogen. Mit dem smarten Park & Ride-Angebot im Parkhaus der Provinzial (siehe M 7 / 165) ist es gelungen, vorhandene Infrastruktur für Pendlerinnen und Pendler nutzbar zu machen und so Ressourcen zu schonen. Gleichzeitig können Kfz-Nutzende

Ziffer	Titel	Stand: Dezember 2025
		recht früh auf umweltbewusste Mobilität in der Innenstadt umsteigen. Die Maßnahme Feierabend-Parken wurde im Juli 2024 gestartet, auch hier wird vorhandene Infrastruktur mehrfach genutzt und somit Ressourcen geschont werden. Das Angebot zum Feierabend-Parken wird beständig auf weitere Standorte ausgeweitet. Es handelt sich um eine verstetigte Daueraufgabe.
M 7 / 165	Ausweisung weiterer P&R-Plätze an leistungsfähigen ÖPNV-Achsen vornehmlich quellnah an den Wohngebieten in der Region	Durch die Einführung des Deutschland-Tickets wird der bisherige tarifliche Attraktivitätsvorteil von P+R Anlagen innerhalb Düsseldorfs mutmaßlich reduziert. Die Verwaltung wurde daher durch den Ordnungs- und Verkehrsausschuss beauftragt, den Bedarf der Standorte Froschenteich und Südpark noch einmal zu überprüfen (OVA/120/2023). Die Maßnahmen Froschenteich und Südpark wurden zunächst zurückgestellt. Zur besseren Bewertung der aktuellen Situation und der möglichen Bedarfe ist eine Datengrundlage notwendig. Dazu wird an der Digitalisierung von P+R-Parkplätzen in Düsseldorf gearbeitet. Ziel ist die Schaffung einer genauen Datenlage über die Auslastung der P+R-Flächen in Düsseldorf. Der P+R-Parkplatz in Wittlaer Nord ist dabei Pilotraum und wurde im 4. Quartal 2025 mit Sensorik ausgerüstet. Mit der Provinzial-Versicherung wurde ein Kooperationsvertrag zur Mitnutzung des Mitarbeiter-Parkhauses am Werstener Kreuz für P+R-Zwecke durch vorab registrierte ÖPNV-Abo-Kunden abgeschlossen. Der Start ist im 1. Quartal 2024 erfolgt und wird in einer zweijährigen Pilotphase evaluiert.

Teilpaket 6: Förderung alternativer Antriebsarten

Ziffer	Titel	Stand: Dezember 2025
M 7 / 166	Kompetenzregion Wasserstoff Düssel.Rhein.Wupper	Die Kompetenzregion Wasserstoff Düssel.Rhein.Wupper hat im April 2025 einen Workshop zum Thema der Aus- und Weiterbildung für die Wasserstoffwirtschaft veranstaltet. Ziel der Veranstaltung war, vorhandene Angebote weiterzuentwickeln und neue Bedarfe in der Fort- und Ausbildung zu identifizieren. H2 MOBILITY hat im Mai 2025 Europas größte Wasserstoff-tankstelle in Düsseldorf auf dem Tankstellengelände Höherweg in Düsseldorf eröffnet, die gemeinsam mit den Stadtwerken Düsseldorf aufgebaut wurde. Die technische Auslegung der neuen Hochleistungstankstelle bietet die Möglichkeit, täglich über 100 Brennstoffzellen-Fahrzeuge zu betanken. Die Rheinbahn betankt dort ihre 20 Brennstoffzellenbusse. Ab 2026 erfolgt die Versorgung der Hochleistungstankstelle über eine Direktleitung zum derzeit im Bau befindlichen Elektrolyseur der Stadtwerke Düsseldorf.
M 7 / 167	Modernisierung der kommunalen Flotte	Aktuell liegt eine Realisierungsquote von emissionsarmen oder -freien Fahrzeugen im Umfang von knapp 32 % innerhalb der städtischen Flotte vor.

Ziffer	Titel	Stand: Dezember 2025
		Inzwischen verfügen 47 % der Dieselfahrzeuge in der städtischen Flotte über die Schadstoffklassen EEV, Euro 6, 6b, 6c oder 6d-Temp.
M 7 / 168	Ausbau der E-Ladeinfrastruktur	Das Land Nordrhein-Westfalen hat sich zum Ziel gesetzt, bis zum Jahr 2030 eine bilanziell klimaneutrale Landesverwaltung zu erreichen. Dafür sind alle vom Land genutzten Dienstfahrzeuge - soweit technisch möglich - bis 2030 auf klimagerechte Antriebe umzustellen und entsprechende Ladeinfrastruktur vorzuhalten. Um technische Erfahrungen zu sammeln, sind bereits einige Dienststellen der Landesverwaltung mit Ladeinfrastruktur zur dienstlichen Nutzung ausgestattet worden. Darüber hinaus soll künftig auch Beschäftigten und Besucher*Innen auf Landesliegenschaften ein Angebot zum Laden von E-Fahrzeugen gemacht werden. Errichtung und Betrieb entsprechender Ladeinfrastruktur werden derzeit extern ausgeschrieben.
M 7 / 169	Landstromversorgung für Binnenschiffe	Es wurde ein Förderantrag für eine Landstromanlage im Neusser Hafen positiv beschieden. Die Landstromanlage wurde errichtet und ging in 9/2025 in Betrieb. Die Steiger der Rhein Cargo am Standort Messe wurden im Laufe 2023 längerfristig vermietet. Für die Realisierung von Landstromversorgung ist bislang kein finales Datum bekannt.

Teilpaket 7: Mobilitätsverhalten

Ziffer	Titel	Stand: Dezember 2025
M 7 / 170	Förderprogramm zur Anschaffung von Lastenfahrrädern	In 2021 wurden 861 Zuschüsse in Höhe von insgesamt rund 1,8 Mio. Euro ausgezahlt. In 2022 und 2023 wurden insgesamt 489 Zuschüsse in Höhe von rund 1 Mio. Euro ausgeschüttet. Das bisherige Förderprogramm für Lastenräder ist ausgelaufen.
M 7 / 171	Kampagne Homeoffice	Beratungsangebote zum Thema Homeoffice werden bei Bedarf über Formate wie die Mobilitätspartnerschaft Düsseldorf sowie den Düsseldorfer Klimapakt, zum Beispiel im Rahmen von Netzwerktreffen, angeboten. Auf die Vorteile von Homeoffice wird auf der städtischen Website hingewiesen, ebenso in Publikationen wie dem Klimaspärbuch. Die Maßnahme ist umgesetzt.
M 7 / 172	Temporäre Spielstraßen	Private Initiativen können die Einrichtung von temporären Spielstraßen bei der Stadt beantragen. Seitens der Verwaltung wurde hierfür eine Vereinbarung erstellt. Die Vereinbarung regelt die Maßnahmen, die der Antragstellende für die Herrichtung und den Betrieb der temporären Spielstraße zu treffen hat. Vom Antragstellenden ist ein Plan mit Kennzeichnung des Straßenbereiches einzureichen. Die Information der Anwohnerinnen/Anwohner der Straße über die Straßensperrung erfolgt durch den Antragstellenden mindestens vier Wochen vorher. Das Anwohnerschreiben ist ebenfalls vorab einzureichen. Es ist zudem zu beachten, dass der Antragstellende für die Beschilderung und die Beauf-

		sichtigung des Spielstraßenbetriebs zuständig ist. Die Verwaltung bewilligt regelmäßig die gestellten Anträge.
--	--	--