

öffentlich nicht öffentlich

Düsseldorf, 28.01.2020

An
Oberbürgermeister Thomas Geisel
Vorsitzender des Rates
der Landeshauptstadt Düsseldorf

Betrifft:

Antrag der Ratsfraktionen von Bündnis 90/Die Grünen und FDP:
Verkehrerschließung großer Gewerbebauprojekte

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister Geisel,
die Ratsfraktionen von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP bitten Sie, folgenden Antrag auf die Tagesordnung des Rates am 06.02.2020 zu nehmen und zur Abstimmung zu bringen:

Der Rat der Landeshauptstadt beschließt, bei großen Neubauprojekten eine stadtverträgliche, leistungsfähige und klimafreundliche Verkehrsanbindung zu sichern:

Einzelprojekte bzw. Projekte innerhalb eines zusammenhängenden Quartieres mit einem Volumen von mind. 500 zusätzlichen Arbeitsplätzen werden zukünftig ausschließlich an Standorten realisiert, die über leistungsfähige Anschlüsse an den ÖPNV und das Fuß- und Radwegenetz verfügen. Als leistungsfähig wird der Anschluss dann eingestuft, wenn mindestens 90% der erzeugten Verkehre durch den Umweltverbund abgedeckt werden können.

Sollte eine ausreichende Anbindung des Standortes nicht gegeben sein, muss sie vor Fertigstellung der Vorhaben realisiert werden. Übergangslösungen sind möglich.

Im Rahmen der städtebaulichen Verträge wird die Mitverantwortung der Investor*innen für die Angebote im Umweltverbund abgesichert. Dabei sind neben der (finanziellen) Beteiligung am Ausbau von ÖPNV-, Fuß- und Radwegenetz auch reduzierte Stellplatzangebote in Verbindung mit innovativen Mobilitätstrategien zu vereinbaren.

Sachdarstellung:

Die Wechselwirkungen von Neubauten und Verkehr werden bislang in Düsseldorf gleich doppelt einseitig diskutiert. Erstens wird zusätzlicher Verkehr hauptsächlich beim Wohnungsbau befürchtet, nicht bei Bürobauten. Absurde Konsequenz ist, dass selbst für Bauvorhaben in unmittelbarer Nähe zu Bahnhöfen und S-Bahnhöfen die Anzahl der Wohnungen begrenzt wird. Zweitens werden Investor*innen dazu verpflichtet, Straßenbauprojekte wie die Toulouser Allee mitzufinanzieren, nicht aber die Anbindung an den ÖPNV.

Die Nachverdichtung der Stadt sorgt aber insbesondere bei neuen Bürostandorten für zunehmenden Pendlerverkehr, der sich nicht nur auf das jeweilige Quartier sondern auf die

gesamte Stadt auswirkt, insbesondere wenn sie wie bisher hauptsächlich über zusätzlichen Autoverkehr abgewickelt werden.

Die bisherigen Mobilitätskonzepte und Verkehrsgutachten in Bezug auf das einzelne Projektgrundstück reichen weder für die Beurteilung der Verträglichkeit des Projekts noch für eine langfristige Verbesserung der Verkehrssituation aus. Gerade bei der Entwicklung ganzer Quartiere werden die Wechselwirkungen der einzelnen Bauvorhaben untereinander nicht angemessen berücksichtigt. Deshalb ist eine Betrachtung des gesamten Quartiersbezugs und der gesamtstädtischen Auswirkung notwendig, um erforderliche Maßnahmen zur Verkehrsabwicklung zu identifizieren und um sicherzustellen, dass diese vor Baurealisierung umgesetzt sind bzw. Übergangslösungen erarbeitet werden, um den zeitlichen Vorlauf der Projekte zu begrenzen. Die Sicherung der Attraktivität und der Beförderungsqualität des ÖPNV ist analog zu den Zielvorgaben aus dem Nahverkehrsplan zu gewährleisten.

Die jeweiligen Investor*innen sind bei der Planung und der Umsetzung der verkehrlichen Anbindung an den Umweltverbund mit in die (finanzielle) Verantwortung zu holen, damit die Steuerung und stadtverträgliche Abwicklung des Verkehrs nicht ausschließlich zu Lasten der Düsseldorfer Stadtgesellschaft gehen.

Mit freundlichen Grüßen

Angela Hebler

Manfred Neuenhaus

Norbert Czerwinski