

Raumwerk D - Auswertung Online-Beteiligung

Zeitraum der Beteiligung: 28. Januar 2021 bis 15. März 2021

Nach einer intensiven Beteiligung 2020, wurden aus den vier Raumbildern sechs konkrete Ansätze herausgehoben und in die Beteiligung gegeben. So können die Inhalte Schritt für Schritt weitergedacht werden. Dabei konnten Meinungen, Ideen und Überlegungen abgegeben sowie eingegangenen Beiträge kommentiert werden. Die Ergebnisse fließen in den Entwurfsprozess des Raumwerk D ein und bereichern so den weiteren Ausarbeitungsprozess.

Die sechs Ansätze zum diskutieren:

- die Düssel erlebbar machen,
- die Kernstadt als Motor der Stadt,
- das Klimanetz setzt Klimaanpassung um,
- Umgestaltung und Aufwertung bedeutender Straßen,
- Überdeckelungen von großen Trassen überwinden Barrieren und schaffen Freiräume und
- der zentrale Entwicklungsraum ist der Siedlungsbereich zwischen Kernstadt und Stadtrand.

Die beteiligte Öffentlichkeit gibt als lokale Expertinnen und Experten einen wichtigen Input. Bei dieser Beteiligung lag der Fokus insbesondere auf der Ideenvielfalt und den vielseitigen und vielschichtigen Anmerkungen, die das Ausarbeiten der Ansätze unterstützt. Insgesamt konnten über den ausgewählten Zeitraum 595 Beiträge und 663 Kommentare, also insgesamt 1.250 Eintragungen erfasst werden. Da es sich um ein niederschwelliges, offenes Beteiligungsformat handelte, das keine Anmeldung erforderte, lassen sich keine Rückschlüsse auf die Teilnehmendenstruktur machen.



Nach einer kurzen Einleitung und ein paar zusammenfassenden Stichpunkten, wird die Auswertung inhaltlich den vorformulierten Fragestellungen zugeordnet zusammengefasst. In der Diskussion auftauchende, sich stark wiederholende Themen, wie die Auseinandersetzung mit Hochhäusern oder die Notwendigkeit der Stärkung des Umweltverbundes gegenüber dem motorisierten Individualverkehr (MIV) wurden aufgrund der Lesbarkeit und der Vermeidung von inhaltlichen Doppelungen unter einem der sechs Ansätze gebündelt erfasst. Zum Teil wurden zu bestimmten

Themen (wie bspw. der Stärkung des MIVs vs. dem Wunsch nach mehr Raum für den Radverkehr) gegensätzliche Positionen durch die Teilnehmenden eingenommen. Diese werden nachfolgend inhaltlich gebündelt und ohne Bewertung wiedergegeben. Die Einordnung und Abwägung der eingesammelten Informationen und Aspekte, ist Teil des weiteren Erarbeitungsprozesses des Raumwerk D. Aussagen, die sich auf konkrete Orte in Düsseldorf beziehen, wurden auf einer Karte vermerkt und können unter dem Link <https://padlet.com/annaschreilechner/t3ws88mwo6rmarsk> oder über den beistehenden QR-Code abgerufen werden.

Es wurde von vielen Menschen darauf hingewiesen, dass die Stadt Mut bei der Umsetzung der Ansätze zeigen sollte. Zudem möchten die Bürger*innen vor Ort in Zukunft weiterhin gerne beim Prozess und den konkreten Ansätzen einbezogen werden.

Die Düssel erlebbar machen



Die Düssel, der rund 40 Kilometer lange Nebenfluss des Rheins und Namensgeber der Stadt Düsseldorf, ist bereits an einigen Stellen in der Stadt sichtbar und erlebbar sowie teilweise als Fuß- und Radweg erschlossen. In der Zukunft sollen sowohl die nördliche als auch die südliche Düssel an weiteren geeigneten Orten freigelegt werden und dadurch ein Ring als Freiraum- und Verkehrsverbindung entwickelt werden. Damit werden wichtige grüne Strukturen sowie Quartiere der Stadt miteinander verwoben. Sowohl für Alltags- als auch für Freizeitwege kann so eine leistungsfähige Fuß- und Fahrradverbindung geschaffen werden, die zum Aufhalten einlädt.

Online-Beteiligung Frühjahr 2020

„Die Düssel soll weitestgehend offengelegt und im Stadtraum erlebbar gemacht werden, um die Kernstadt mit der Vorstadt näher zusammen zu bringen und den öffentlichen Raum weiter aufzuwerten.“ In der Online-Beteiligung wurde die Offenlegung der Düssel besonders positiv gewertet. Fast 95 Prozent (237 von 250) der Antwortenden unterstützten die These. Der Zuspruch in den Kommentaren zeugt von großer Begeisterung, die Idee wird als Mehrwert für die Gesamtstadt gesehen.

Zusammengefasste Ergebnisse „Die Düsseldorf erlebbar machen“ Online-Beteiligung 2021

- Insgesamt sind 93 Beiträge und 59 dazugehörige Kommentare eingegangen
- Sehr positives Feedback zu diesem Ansatz
- Fokus der Kommentare liegt stärker auf der Qualifizierung der bereits offengelegten und oftmals begradigten Düssel-Abschnitte als auf der Freilegung aktuell unterirdisch verlaufender Abschnitte. Es sollte nicht nur die Düssel, sondern auch Nebenbäche wie der Kittelbach in die Planungen einbezogen werden
- Häufiger Wunsch: Mindestmaß an Mäander ermöglichen inkl. Retentions- und Naturbereiche, um die Flüsse/ Bäche möglichst naturnah erlebbar zu machen

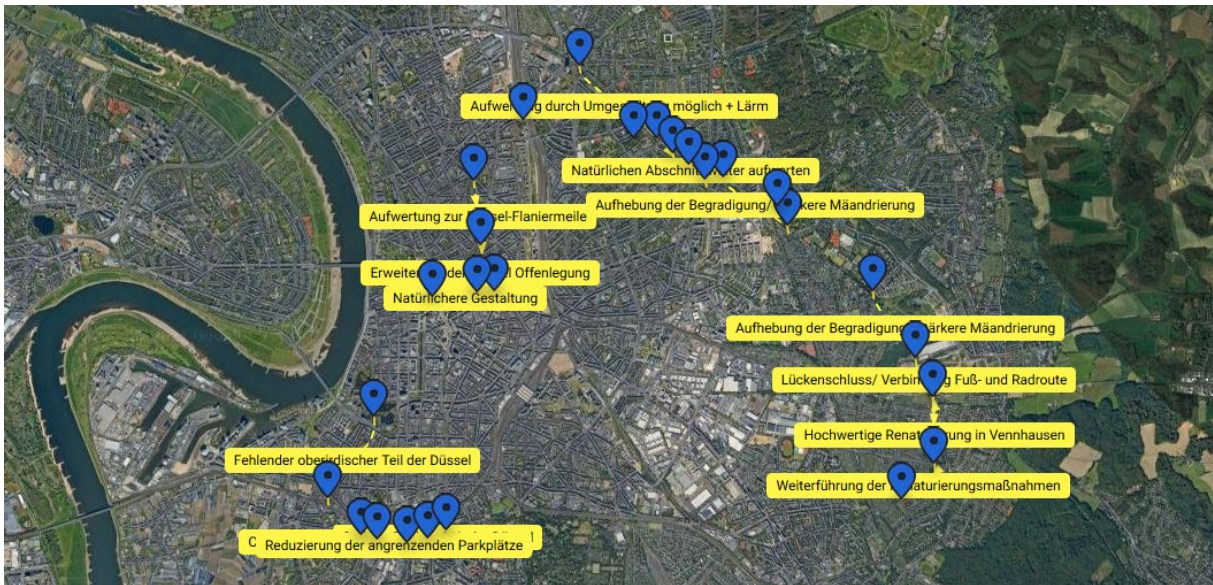


Abbildung 1 Darstellung der verorteten Hinweise, Karte einsehbar unter:
<https://padlet.com/annaschreilechner/t3ws88mwo6rmarsk>

Welche Chancen bringt die Entwicklung des Düsselrings für das Umfeld?

- Schaffen neuer Naherholungs- und Aufenthaltsräume inmitten der Stadt
- Bedarf an und Bewusstsein für Freiräume im wohnungsnahen Bereich ist durch die Corona-Pandemie gestiegen
- Aufwertung von Düsseldorf und Stärkung der Identität: „Stadt an der Düssel“, „Düssel als Lebensader in der Stadt“
- Stärken der Biodiversität durch intensive und extensive Begrünungen für abwechslungsreiche und artenreiche Lebensräume
- Verbesserung der Wasserqualität bei Freilegung und Renaturierung (aktuell: Stark absteigende Wassergüte von Gruiten über Gerresheim bis zur Altstadt)
- Verbesserung des Mikroklimas: Düssel und begleitender linearer Freiraum als Frischluftschneise, kühlende Oase, Ort der Luftreinigung
- Erreichbarkeit von Wasser und Grün für alle
- Kommunikations- und Begegnungsort für alle Menschen (Kulturübergreifend, altersübergreifend, soziale Schichten übergreifend, ...)
→ Düssel als Ort der Inklusion
- Aufwertung und Begrünung trister Straßenzüge
- Attraktiver Ausflugsort auch für Touristen und Touristinnen
- Anziehungskraft von „blauen Strukturen“ hat positive Auswirkungen auf Stadtentwicklung im Umfeld

Welche Nutzungen sind entlang der Düssel wünschenswert?

- Abwechslungsreich gestaltete und gepflegte Düssel inkl. Umfeld
- Treppen und Bänke zum Verweilen
- Grasflächen, Picknickbereiche, Grillplätze, Gemüsegärten/ Beete, Hundewiesen, Strände, unterbrochen durch naturbelassene, wildere und geschützte Abschnitten
- Kleine Cafés/ Außengastronomie/ Biergarten an den Ufern mit Blick auf das Gewässer
- Extensiv gepflegte Bepflanzungen der Böschungen als Lebensraum für Insekten, Vögel und andere Tierarten (z.B. Wildblumenwiesen)
- Aufstauen des Gewässers in ausgewählten Abschnitten. Ziel: Verbreiterung des Flusslaufes und dadurch Resilienz bei Trockenheit und einhergehende positive Auswirkungen auf das Grundwasser sowie bessere Sichtbarkeit des Gewässers
- Zusätzliche Bäume pflanzen: Schattenspende und Sauerstoff-Produzenten
- Spielmöglichkeiten für Kinder/ Naturerlebnisbereiche (Stege, Trittsteine, Hangelseile)
- „blaues Klassenzimmer“ in Zusammenarbeit mit außerschulischen Bildungsinitiativen/ -einrichtungen oder Forschungsstationen „Lebensraum und Ökosystem Wasser“ (notwendig: flacher/ leichter Zugang ans Wasser, Trittsteine, Container/ Boxen für Forschungsmaterial, Sicherungsmaßnahmen, Kooperationspartner)
- Befahrbarkeit mit kleinen Booten/ Kayaks zur Abkühlung im Sommer
- Integrierte Surfwellen (s. Eisbach-Surfen in München) – Kommentar: Hindernis ist die zu geringe Fließgeschwindigkeit; Alternativer Vorschlag: Künstlich angelegter Rheinarm
- Eignung zum Schwimmen in der Düssel prüfen als Alternative zum Freibad (wie z.B. viele Flüsse in der Schweiz)
- Sportmöglichkeiten wie Trimm-Dich-Pfad einbinden
- Freigabe für Fischerei [Vorschlag ist innerhalb der Kommentaren umstritten]
- Viele Mülleimer, um eine langfristige Sauberkeit fördern zu können
- Ausgeschilderte und zusammenhängende Wanderroute durch die gesamte Stadt (<https://duessel-flaneur.de/entlang-der-duessel/>)
- Platzieren von wasserbezogenen Kunstobjekten, Orte der Kunst, Musik, Literatur, Minibühnen
- Informationstafeln zur Historie, Verlauf, Natur und Renaturierung (historischer und biologischer Lernpfad)

Wie kann der Verkehr entlang der Düssel gestaltet werden?

- Verbindung der einzelnen vorhandenen Abschnitte zur Entwicklung einer zusammenhängenden und attraktiven Strecke
- Einbindung in das bestehende/ geplante Düsseldorfer Fahrradnetz
- Breitere Fuß- und Radwege mit hoher Qualität (Asphaltstreifen und Naturweg)
- Sichere Überwege an Straßen ohne lange Wartezeiten
- Rückbau/ Verkleinerung/ Umleitung/ 30er-Zonen der angrenzenden Verkehrsflächen zugunsten der Natur (umstritten in Kommentaren) – Maßnahmen im Zusammenhang Schaffen von Alternativen wie z.B. Mobilitätsstationen, Radabstellmöglichkeiten und P+R-Stationen
- Reduzierung der Parkplätze im Uferbereich, um mehr Raum für die Naherholung zu schaffen

- Filigrane Brücken, Bohlenstege und Plattformen zur Erlebbarkeit des Flusses und Reduzierung der Barrieren im Stadtraum
- Keine wesentliche Beeinträchtigung der Hauptverkehrsachsen denkbar (Leistungsfähigkeit des MIV sicherstellen)

Welche Hindernisse sind Ihrer Meinung nach zu berücksichtigen?

- Großer Teil der Düssel ist bereits offengelegt, Lückenschluss vielerorts aufgrund Baudichte, finanziellem Aufwand und Eigentumsverhältnissen schwierig → Gestaltungs- und Freilegungspotenzial begrenzt
- Arbeitsaufwand und Kosten sehr hoch.
Ökonomische Lösung: Wertsteigerung der angrenzenden Grundstücke (auch Kleingartenanlagen) zur Finanzierung der Infrastruktur zum Wohle der Allgemeinheit einsetzen; Finanzierung kurzfristig vor dem Hintergrund der Corona-Pandemie und der dadurch angespannten Haushaltslage unrealistisch
- Lieber Abschnittsweise sehr gut realisieren anstatt über längere Abschnitte halbherzig - Mut haben zu experimentieren, Fehler einzugestehen und im Anschluss ggf. zu korrigieren
- Unerwünschte Nutzungen wie Partys, Vandalismus, Ruhestörungen, Vermüllen → dadurch erhöhtes Pflegeaufkommen der neuen Grünstrukturen
- Verschmutzungen durch frei herumlaufende Hunde und nicht entsorgter Kot
- Fehlendes Umweltbewusstsein der Anwohner*innen und Ignoranz für neu entstehenden Natur- und Lebensraum – Kontinuierliche Öffentlichkeitsarbeit zur Aufklärung (z.B. Verbot der Fütterung von Enten)
- Störender oder einschränkender Straßen-, Schienen- und Busverkehr

Ergänzend werden einige Best Practice Beispiele benannt, die hier zusammengefasst werden:

- Bächle in Freiburg: Gewässergestaltung/ Erlebbarkeit von Gewässern (Steine im Wasser zum Verweilen)
- Renaturierung in Vennhausen – Erhöhung des Freizeitwertes für Anwohner (mehr Spaziergänger, für alle Altersgruppen ansprechend; für Radfahrer zu kurz; zukünftig alte Bäume schützen bei Umgestaltungen)
- Zürich: Schwimmbad an der aufgestauten Limmat
- Sinsheim: Wasserspielplatz mit integrierter Flussanierung
- Gießen an der Lahn: Ein Flussufer wird wieder zugänglich

Die Kernstadt als Motor der Stadt



Die Kernstadt übernimmt wichtige Funktionen für die gesamte Stadt. Sie stellt das historische, politische und kulturelle Zentrum dar und ist wirtschaftlicher Motor der Stadt. Zudem übernimmt die Kernstadt als wichtiger Anker eine besondere Rolle für die Region. Zahlreiche Bürostandorte, Einzelhandel und Gastronomie zeichnen die Stadtmitte aus. Die Kernstadt wird aber auch vor neue Herausforderungen gestellt: Leerstände und weniger Besucherinnen und Besucher in den Fußgängerzonen, hohe Mieten, das Verschwinden inhabergeführter Läden, die Konkurrenz durch den Onlinehandel und natürlich auch die Corona-Pandemie setzen Düsseldorfs Kernstadt unter Druck. Darauf muss das Raumwerk D reagieren.

Online-Beteiligung Frühjahr 2020

Die These „Die Kernstadt Düsseldorf bietet nur noch wenig Spielraum für Veränderung, deswegen muss der Fokus bei der Entwicklung der Stadt auf andere Bereiche gelegt werden.“ wird von den befragten Düsseldorferinnen und Düsseldorfern anders bewertet. Für die Innenstadt wird durchaus Entwicklungsbedarf und -potenzial festgestellt und somit sollte die Stadtmitte auch im Raumwerk D ausreichend betrachtet werden.

Zusammengefasste Ergebnisse „Die Kernstadt als Motor der Stadt“ Online-Beteiligung 2021

- Insgesamt sind 115 Beiträge und 188 dazugehörige Kommentare eingegangen
- Im Fokus der Beiträge stand der Wunsch lebenswerte Perspektiven und einladende öffentliche Räume zu bieten, um die Kernstadt langfristig für alle attraktiv zu gestalten
- Kernstadt als Ort der Urbanität und Verdichtung ist nicht alleiniger Motor der Stadt, steht allerdings oftmals stellvertretend dafür
- Projekte mit Vorbildcharakter wie den Bau der Wehrhahnlinie, des Kö-Bogens, der Aufwertung Schadowstraße und die Tieferlegung der Rheinuferstraße weiterführen

Wie sieht die Kernstadt der Zukunft aus?

- Viele und große öffentliche Plätze mit Licht, Luft, Grün und urbanen Flair, die zum Verweilen einladen
- Kernstadt als grüner Ort der Entspannung und Begegnung mit vielfältigen Gastronomie-, Kultur- und Sportangeboten
- Attraktive durchmischte Aufenthaltsräume für alle Bevölkerungsgruppen
- Ort für Innovationen
- Boulevards, Promenaden, Rheinufer, multifunktionale Orte, optische Stimuli, Ungleichwertiges, Ungewöhnliches, Unerwartetes, Urbanität, die zum Flanieren und Aufhalten einlädt
- Barrierefrei
- Sauber und sicher durch entsprechende Kampagnen

Auswirkungen durch die Corona-Pandemie

- Auswirkungen der Corona-Pandemie noch nicht einschätzbar, dennoch werden erste verschiedene Annahmen und daraus abgeleitete Bedarfe formuliert
- Einzelhandel wird aufgrund der Pandemie und der verstärkten Nutzung des Online Handels zurückgehen
- Der Tourismus wird auch nach der Corona-Pandemie einen wichtigen Baustein darstellen, v.a. um die wirtschaftlichen Erträge wieder anzukurbeln
- Notwendigkeit die Innenstadt insbesondere durch attraktive und innovative Nutzungsmischungen zukunftsfähig und lebendig zu gestalten
- Corona als Möglichkeitsfenster nutzen um Änderungen anzustoßen (<https://www.br.de/kultur/wieso-unsere-innenstaedte-nach-corona-lebendiger-werden-koennten-100.html>):
Jetzt beginnen Projekte zu forcieren und in die Zukunft investieren, modernisieren – intelligente, passende Lösungen für den Bestand finden
- Ideen/ Krise als Chance:
 - Sinkende Mieten denkbar → Leere Ladeflächen durch Gastronomie, Geschäfte, Start-Ups nachnutzen (Zusammenarbeit mit IHK, Wirtschafts- und Gastronomieverbänden denkbar)
 - Task Force einrichten mit der Aufgabe die Stadt nach Pandemie neu und nachhaltig zu planen
- Verschiedene wirtschaftliche Unterstützungsprogramme der Stadt wünschenswert
- Bringt Corona die Verkehrswende? <https://www.dabonline.de/2020/12/30/bringt-corona-verkehrswende-autos-fahrrad-strassen-oeffentlicher-raum-verteilung/>
- Bedeutungsgewinn der Gastronomie nach der Pandemie, denn sie bringt Leben, Passantenfrequenz und Attraktivität
- Aktuell zu voll und eng in der Kernstadt v. a. am Rhein in zentralen Lagen
- Verschiedene Annahmen zu den langfristigen Auswirkungen durch Corona auf die Büroentwicklung

- Durch Home-Office zukünftig weniger Bedarf an Büroflächen
- Durch die Möglichkeit in größerer Entfernung zum Arbeitsort zu leben, gewinnen Aspekte wie Lebensqualität und Lebenshaltungskosten an Bedeutung
- Home-Office nur Momentaufnahme: zukünftig andere Gestaltung von Büroflächen notwendig (mit mehr Platzbedarf) – Steigender Bedarf an Einzel- und Großraumbüros

Wie kann die Mobilität der Kernstadt zukunftsfähig gestaltet werden? (Zugunsten der Übersichtlichkeit werden die Antworten noch einmal untergliedert nach verschiedenen Verkehrsträger)

- Alternative Verkehrskonzepte entwickeln und in Reallaboren testen (siehe bspw. Friedrichstadt oder Umweltspuren)
- Erreichbarkeit der Innenstadt neu organisieren, aber immer für alle gewährleisten (erst Alternativen schaffen, bevor „verdrängende“ Maßnahmen vorgenommen werden)
- Anreize schaffen, v.a. für Pendler, auf alternative Verkehrsmittel umzusteigen
- Mobilstationen schaffen für den unkomplizierten Wechsel
- Mehrfachnutzung bestehender Infrastrukturen bspw. Unternehmens-Parkhäuser oder Messeparkplätze (temporäres P+R) für Großveranstaltungen oder an stark besuchten Samstagen öffnen
- Wirtschaftsverkehr und die „letzte Meile“ effizienter gestalten und so Verkehre einsparen
 - Förderung privater Kooperationen zwischen den Logistikdienstleistern
 - Belieferung über Mikro-Depots und anschließende Belieferung mit Lastenrädern – Bereitstellung der (öffentlichen) Flächen durch die Stadt
 - Nachlieferungen zum Vermeiden der Rush Hour – Rechtliche Rahmenbedingungen, zugängliche Lieferbereiche und Prozessinnovationen notwendig
 - Logistikkonzepte bei Neubauprojekten berücksichtigen
- Sharing Economy Angebote fördern

MIV

- Zufahrtsbeschränkungen/ -erschwerungen durch Citymaut, Einbahnstraßen oder flächendeckende Parkgebühren für MIV
- Erhöhung der Parkgebühren auch für das Anwohnerparken, Anpassung der Stellplatzsatzung (nicht immer Parkplätze notwendig)
- Quartiersgaragen für zentrumsnahe Stadtquartiere statt Parkraum in den Straßen
- Rahmenbedingungen und Infrastruktur für nachhaltige Verkehrsträger schaffen: Masterplan Ladeinfrastruktur, Parkmöglichkeiten für Car-Sharing
- Verkehrsberuhigte Straßen/ Autofreiheit/ Autoarmut im Innenstadtbereich und Umkreis u.a. auf der Königsallee, Rheinufer und im Umfeld des Corneliusplatzes, um weitläufige Fußgängerzonen/ Shared-Spaces/ Freiräume für die Bevölkerung (Außengastronomie, Flächenbegrünung, Spielraum, Kultur) zu schaffen und dadurch die innerstädtische Aufenthalts- und Lebensqualität zu verbessern
- Mehr Park + Ride Stationen im Großraum Düsseldorf; Unkompliziertes System: Fahrkarte in Parkticket enthalten; Lage: Vororte wie Unterbach, Erkrath, Hilden; Verbindung mit Express-Stadtbahnen und Express-Bussen z.B. wie in Straßburg – Kooperationen mit den Umlandkommunen suchen
- Schnelle und bequeme Erreichbarkeit der Kernstadt für Pendelnde, Touristen und Kulturbesucher*innen unabdingbar – beim Behindern des Verkehrsflusses oder dem Einführen eines Autoverbots besteht Risiko der ausbleibenden Nutzergruppen
- Bessere Temporegelungen, optimierte Ampelschaltungen, intelligente Straßenleitsysteme zur Vermeidung von Stau und schlechter Luft

Radverkehr

- Mehr Bike + Ride Stationen
- Geschützte und sichere Radwege („Protected Bike Lanes“) ausbauen, auch entlang der Hauptstraßen
- Mehr Radwege
- Mehr sichere Abstellplätze in Parkhäusern oder Fahrradboxen vorsehen
- Feste Parkflächen/ Ladestellen für E-Scooter und Leihfahrräder vorschreiben (wie z.B. bei Hamburger Citybikes)

Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

- Optimierung durch verdichtete Taktung auch zu Nachtzeiten, höhere Frequenz, längere Bahnen und größere Busse
- Kostenloser ÖPNV für alle oder 365 €-Jahresticket auch für Mitnutzung von E-Rollern und Leihfahrrädern – Vereinfachung und Verbundübergreifende Tarifsysteme
- Ausbau des U-Bahn-Netzes in Betracht ziehen
- Eigenständig fahrende Busse (s. Monheim)

Welche Nutzungen sind in der Kernstadt sinnvoll?

- Es sollte zwar mehr Wohnraum in der Kernstadt geben, dieser sollte allerdings weiterhin eine untergeordnete Rolle haben.
Vorteile sind ein attraktives Umfeld mit diversen Freizeitmöglichkeiten und die fußläufigen Entfernungen (Rhein, Einzelhandel, Anbindung)
- Leerstehende Büros könnten in Wohnungen umgewandelt werden
- Verdichtung der Kernstadt durch stellenweise Aufstockung um 2-3 Geschosse denkbar
- Mehr geförderten Wohnungsbau schaffen, weniger Eigentumswohnungen, bezahlbares Wohnen
- Kulturelle Einrichtungen sollten sich hauptsächlich auf die Kernstadt fokussieren
- Die Kernstadt ist nicht nur Ort des Konsums, sondern auch der Kultur
- Privates Kulturangebot durch Corona-Politik der Bundesregierung bedroht – wirtschaftliche Unterstützung notwendig, um Institutionen wie bspw. die Komödie, das Theater an der Kö oder das Marionettentheater zu erhalten
- Subkultur schützen
- Leerstehende Lokale/ Einzelhandel, Künstler*innen, Designer*innen, Kreativen kostenlos für begrenzte Zeit zur Verfügung stellen und so die Möglichkeit geben, Ideen zu etablieren und positive Impulse zu setzen
- Eine umweltfreundliche und grüne Innenstadt schaffen, durch mehr Begrünung des urbanen Stadtraumes und Schaffen neuer Grünflächen, insbesondere auf Plätzen, um punktuelle Verbesserungen im Mikroklima zu bewirken
- Bessere Pflege vorhandener Grünstrukturen und des Baumbestandes, um diese langfristig erhalten
- Stärkere Einbindung von blauen Strukturen über Teichanlagen, Düssel, Brunnen oder Wasserspendern
- Entsiegelung von nicht (mehr) genutzten Flächen
- Vielfalt des Einzelhandels durch Subventionierung inhabergeführter Geschäfte in der Kernstadt (z.B. Gewerbesteuer-Hebesatz) fördern, um Tristesse entgegen wirken
- City Manager für Einkaufsstraßen einsetzen, um Einkaufsstraßen zum Erlebnisraum aufzuwerten
- Zukünftig mehr vorhandene Stärken des stationären Handels gegenüber Online Handel auszuspielen
(Anfassen, Riechen, Schmecken, Erleben, Plaudern, Fachsimpeln, Begegnen, Service) → Mehr Erlebnisse bieten

- Leerstände durch die Stadt aufkaufen und in Eigenregie entwickeln
- Umnutzung verwaister Einzelhandelsflächen für Gastronomie, Kultur, Sport und Begegnungsorte und dadurch Alternativen zur Freizeitbeschäftigung „Shopping“ bieten – Schwierigkeiten/ Wandel des Einzelhandels als Chance für andere Nutzungen sehen
- Multifunktionale Erlebniszentren mit vielfältigen Nutzungen bspw. in ehemaligen Kaufhäusern schaffen (Best Practice für Umnutzung großer Einkaufshäuser schwedische „Retuna återbruksgalleria“, Krinfloop Ansätze wie „Het Goed“ oder vertikale Parks
- Während der Corona-Pandemie eingeführte vergrößerte Außengastronomie beibehalten
- Neue Gastronomiekonzepte, wie überdachte Ganzjahresbiertgärten, Lokale mit (stilvoller) Live-Musik, ruhige Kaffeehäuser ausprobieren
- Büronutzung auf Co-Working Spaces sowohl in der Innenstadt als auch in den Quartieren fokussieren

Welcher Nutzungsmix passt zur Stadtmitte?

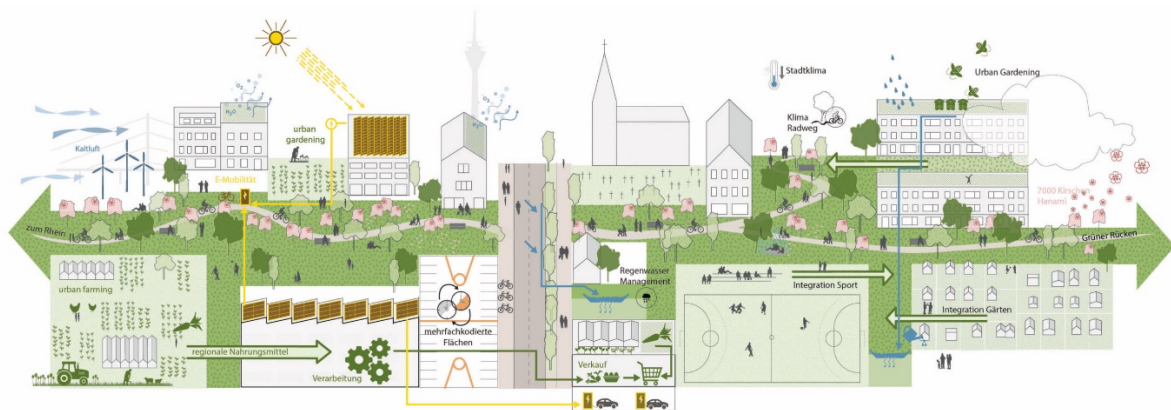
- Neustrukturierung zu einem attraktiven „Rundum-Angebot“ notwendig, um zeitgemäß und attraktiv zu bleiben, ohne die individuellen Qualitäten und Identitäten der drei Bereiche Altstadt, Schadowstraße und Königsallee zu verlieren
- Kernstadt lebt von Mischung der Nutzungen wie: Wohnraum, Arbeit, Handel, Dienstleistungen, Kultur und Gastronomie, öffentlicher Raum, Naherholung, Tourismus und auch urban produzierende Betriebe/ Handwerk/ Manufakturen, urban gardening, Sport
- Bau von weniger Hotels, da Nachfrage größtenteils gedeckt ist
- Mix zwischen permanenten und temporären Angeboten als Highlight (z.B. Veranstaltungen und Events, innerstädtische Messe-Aktivitäten) – Pop-Up-Stores in leerstehenden Ladenlokalen
- Vertikaler Mix:
Mehrgeschossige Lösungen und gegenseitige Toleranz der unterschiedlichen Nutzer im gewerblichen Bereich (z.B. Büro, Hotel, Einzelhandel, Logistik, ...)
- Stärkere Durchmischung von Nutzungen und Angeboten in der Stadt forcieren
- Steigerung der Wirtschaftlichkeit durch Flächenproduktivität; d.h.:
 - Mehr Kombinationen von Nutzungen wie Buchhandel, Café, Delikatessen/ Boutique, Bistro/ Eisdiele, Bar/ Reisen, Wellness
 - Mit Nutzungen/ Angeboten experimentieren: Hot Tub Cinema - Kino, Wellness, Essen, Trinken, Party
 - 24/7 Nutzungen von Immobilien - verhindert Verödung von Quartieren zu bestimmten Tagen oder Zeiten
- Durch Flächen- und Gebäudeflexibilität langfristige Anpassbarkeit ermöglichen
- Planerische, bauliche und städtebauliche Voraussetzungen für Nutzungsmischung schaffen

Hochhäuser (Aufgrund der Vielzahl an Kommentaren als gesonderter Punkt aufgenommen)

- Umfangreiche Diskussion des Themas; teilweise Vorwurf des Lobbyismus „Pro Hochhaus“ aus wirtschaftlichen Gründen durch Planungsbüros (Aufträge), Grundstückseigner oder Investoren (Preisspekulation)
- Einigkeit: Wenn, müssen Hochhäuser in die gewachsenen Strukturen passen und gut an den ÖPNV angebunden sein → Prüfen
- Vereinzelt Hochhausstrategie der Stadt beibehalten und nur selektiv an den richtigen Orten/ Lagen genehmigen
- Breiter Blockrandfuß, zur Eingliederung in die Nachbarschaft
- Immer das Thema Grün mitdenken (vgl. Taunusanlage Frankfurt)

- Hochhausbeirat: verschiedene Wahrnehmungen reichen von „Klüngel“ bis hin zu „wichtiges Gremium“
- Filettagen (EG oder oberstes Geschoss) für öffentliche Einrichtungen nutzen
- Pro Hochhaus:
 - Wichtiges Instrument für die Nachverdichtung
 - Stärkung des Wirtschaftsstandortes
 - Anziehungspunkt für Touristen und Einwohner*innen
 - Geringer Bodenverbrauch bei hohem Nutzen; Verträgliche Verdichtung (kleiner „Fußabdruck“ bei hoher Dichte)
→ dadurch mehr Raum für Grünflächen und öffentlichen Raum
 - Vielfältige Nutzbarkeit: Büro, Wohnen, Gastronomie, Einzelhandel, Aussichtsplattformen (360°), Dachterrasse, Skycafé/ Rooftopbar
 - Steigerung der Attraktivität der Kernstadt/ Großstadtflair, Skyline entwickeln
 - Mit Begrünung gestalten/ Grünfassade, klimaneutral
 - Höhen bis 150 m
 - Vorgeschlagene zentrale Orte: Kaufhof am Wehrhahn, Tuchtinsel, Berliner Allee, GAP, Kasernenstraße, Friedrichstraße, Immermannstraße, Kennedydamm, Mörsenbroicher Ei, Seestern, Medienhafen, HBF
 - Annahme des steigenden Büroraumbedarfs durch Corona (andere Bürostrukturen) – durch verstärktes Setzen auf Hochhäuser Flächenbedarf decken
 - Klimatische Auswirkungen durch richtige Positionierung und Begrünung minimierbar
- Contra Hochhaus:
 - Zerstörung des Stadtbildes und von Sichtachsen
 - Reine Büronutzungen tragen zur Ödnis am Abend bei
 - Hochhäuser ab bestimmter Höhe kostenintensiver als flachere Bauten (Brandschutz, Sicherheitsmaßnahmen) → Gefahr der ausschließlichen Nutzung für Wohnungen für Großverdiener, Hotel- und Geschäftsketten
 - Klimatische und ökologische Probleme: Luftverwirbelungen/ Wind an Hochhäusern/ Fallwinde (bspw. Dreischeibenhaus), Verschattung, Barrierewirkung für Frischluftschneisen
 - Gefahr der Isolierung der Bewohnerschaft
 - Wirken abweisend und machen Stadteingänge unattraktiv
 - Viele Hochhäuser „altern“ sehr schlecht → Herunterziehen des Umfelds
 - Moderne „gated communities“
 - Treibt Bodenpreisentwicklung an (Bodenpreisspekulationsspirale)
- Unterirdische Stadtgebäude als Gegenvorschlag zu Hochhäusern
 - Pro: Mehr Platz für Grün und öffentlichen Raum, keine Zerschneidung von Sichtachsen, Erhalt von Frischluftschneisen, für manche Nutzungen z.B. Museum oder Shoppingcenter denkbar, energieeffizient, Schutz vor ungünstigen Wetterbedingungen (Hitze); historische Gebäude bewahren und unterirdisch erweitern (z.B. Louvre in Paris, Rijksmuseum in Amsterdam, Mauritshuis in Den Haag, Wohnhäuser in London)
 - Contra: Hohe Kosten durch Erarbeiten und großflächige Baustellen, Dunkle und unattraktive Räume, Brandschutz

Das Klimanetz setzt Klimaanpassung um



Das zusammenhängende Klimanetz schafft Zugänge zu attraktiven Freiräumen für Wohn- und Arbeitsorte, es vernetzt wichtige Ökosysteme, übernimmt Klimaanpassungsfunktionen und schafft Wege für den Fuß- und Radverkehr. Dadurch entsteht ein nachhaltiger Freiraum, der gleichzeitig auf die Steigerung der Lebensqualität und die Verbesserung des Stadtklimas ausgerichtet ist.

Online-Beteiligung Frühjahr 2020

In Bezug auf das Klimanetz sind besonders zwei Thesen aus der Online-Beteiligung zu nennen, die sehr großen Anklang fanden: „Neben den großen Grünzügen und den kleinen Parks in der Kernstadt müssen auch die kleinteiligen öffentlichen Räume in der Vorstadt qualitativ hochwertig und gut zugänglich entwickelt werden.“ (100 Prozent Zustimmung) und „Kleinteilige, dezentrale und klimawirksame Grünstrukturen müssen sowohl in Quartieren mit Gründefiziten als auch an Orten mit urbanen Hitzeinseln gestärkt und miteinander vernetzt werden.“ (96,7 Prozent Zustimmung). Diese hohe Zustimmung zeigt die Wichtigkeit und Aktualität des Themas für die Düsseldorferinnen und Düsseldorfer.

Zusammengefasste Ergebnisse „Das Klimanetz setzt Klimaanpassung um“ Online-Beteiligung 2021

- Insgesamt sind 65 Beiträge und 28 dazugehörige Kommentare eingegangen
- Klimanetz dient der Steigerung der Lebensqualität und der Verbesserung des Stadtklimas (Binden von CO₂, Hitzeinseln entgegenwirken, ...), dafür ist ein Vernetzen der bestehenden und neuen Parks/ Grünflächen zielführend
- Gesamtstrategie notwendig, um den Klimawandel auf lokaler Ebene entgegenzuwirken bzw. die Stadtentwicklung dem Klima anzupassen
- Bedeutung der Grün- und Freiflächen in Düsseldorf für Stadtklima und Freizeit in den Kommentaren unumstritten

Welche Erwartungen haben Sie an eine qualitativ hochwertige Grünfläche?

- Mehrfache und vielfältige Nutzbarkeit: Freizeit, Erholung, Lebensraum für Tier-, Insekten- und Pflanzenarten, Regenwasserrückhalt, Verringerung der Hitzebildung in der Stadt, urban gardening oder vertical farming, Spiel- und Sportflächen, Kleingärten, Naturerlebnisräume (v.a. für Kinder), Sitzgelegenheiten zum Verweilen, ...
- Schatten spendend, sauber, beleuchtet mit Nachtschutzzonen (zum Schutz lichtsensitiver Arten), gut erreichbar
- Intensiv und extensiv gepflegte Grünflächen zur Steigerung der Artenvielfalt
- Verschiedene Größen und Qualitäten mit verschiedenen Funktionen wichtig – vom großen Park bis hin zum begrünten urbanen Quartiersplatz

Welche Orte, nah an Ihrer Wohnung oder Arbeit, finden Sie klimatisch besonders wichtig?

- Frischluftschneisen u.a. Landwirtschaftliche Fläche zwischen Kalkum/ Wittlaer und Angermund
- Kleine Wälder, Uferplätze, Begrünte Stadtplätze als grüne Lungen

Wie können klimagerechte Strukturen in bereits dicht bebaute Gebiete eingebunden werden?

- Grundsätzlich fehlender Platz für Grün, da durch andere Nutzungen blockiert (Straßen, Parkraum). Benötigt kreativ werden und Mitdenken ungewöhnlicher Strukturen bspw. die Ränder von Bahngleisen als grüne Achsen begreifen und gestalten; Begrünung von Bahntrassen/ Rasengleise (s. Luegallee)
- Mehr Straßenbäume/ Baumscheiben (auch auf Kosten von Parkplätzen) mit mehr Flexibilität beim Thema Gebäudeabstand, genauso zusätzliche Blumen-/ Pflanzkübel
- Nachverdichtung und sparsamer Umgang mit Fläche (Innen- vor Außenentwicklung): Versiegelung vermeiden, entsiegeln wo möglich; Grünflächen auch bei Wohnraummangel nicht bebauen
- Höhere Klimastandards für bspw. Supermarkt-Parkplätze und Nutzung von wasserdurchlässige Bodenbeläge wie Rasengittersteine auch bei Stellplätzen im Straßenseitenraum
- Großes Potenzial im nachhaltigeren und umweltgerechteren Bauen
 - Anpassung der Baustruktur/ Bauvorschriften/ Standards: Begrünte oder zumindest helle Fassaden, Gute Isolierung, Verschattung von Balkonen,

Passive Verschattung der Wohnbereiche (z.B. durch vorinstallierte Rollos), Verpflichtung zur Dachbegrünung und Photovoltaik-Anlagen, Vorgärten unversiegelt lassen (Satzung notwendig)

- Öffentliche Neubauten und Sanierungen sollten Vorbildcharakter im Umgang mit dem Klimaschutz/ der Klimaanpassung haben
- Handwerkliche Betriebe optimieren durch Energieeinsparung, Modernisierung von Gebäuden und Gebäudetechnik, verstärkte Nutzung von Solarenergie und Elektromobilität (Masterplan Klimaschutz der HWK und Stadt Düsseldorf)

Ergänzung: Ideen für die Stärkung des Grün- und Klimanetzes

- Schnelle/ Temporäre Umsetzung von Maßnahmen, um Akzeptanz durch spürbaren „Klimaeffekt“ zu erhöhen
- Bessere Pflege der vorhandenen Grünflächen und Schutz des Baum- und Pflanzenbestands
- Baumspendekonto der Stadt anlegen
- Bürger*innen mehr in Verantwortung nehmen/ (Baum-) Patenschaften vergeben
- Community Gärten, zusätzlicher Effekt: Stärkung des Gemeinschaftsgefühls (ähnlich New York)
- Begrünung von Haltestellen-Häusern (Blumenwiese für Insekten)
- Straßenbegleitende Wasserläufe (wie in Freiburg) installieren – kühlender Effekt und Versickerungsfläche bei Starkregen
- Reaktionsfähigkeit bei extremen Wetterereignissen
 - Starkregen: Regenwassermanagement umdenken; Straßen als Wasserablauf nutzen, um Wassermassen gezielt zu lenken; Private Wassertanks fördern als Regenrinnenpuffer und Entlastung der Kanalisation; Regenwasser speichern für Hitzeperioden; multifunktionale Flächennutzung (z.B. Spielplätze, Grünflächen, Parkplätze)
 - Trockenheit und Hitze: Bäume und weniger Versiegelung (u.a. Parkplätze); Zur Bewässerung Regenwassersammelstellen wie Zisternen installieren; Hitzebedingte Verkehrsberuhigung

Umgestaltung und Aufwertung bedeutender Straßen



Die großstädtischen Hauptverkehrsstraßen in Düsseldorf übernehmen unterschiedliche Funktionen. Sie können zum Beispiel Hauptschlagader, Stadteingang, Mobilitätsraum und Quartierszentrum sein. Ihre unterschiedlichen städtebaulichen, verkehrlichen und sozialen Ausgestaltungen sind zugleich Herausforderung und Chance für die Zukunft Düsseldorfs. Das Raumwerk D soll unter anderem beantworten, wie in diesen Bereichen urbane Qualitäten geschaffen werden und wie effektive Verbindungen für alle Verkehrsteilnehmenden ausgestaltet werden können.

Online-Beteiligung Frühjahr 2020

Im Zusammenhang mit den Hauptverkehrsachsen, sind den Befragten eine Verbesserung des Radwegenetzes und die optimierte regionale Anbindung besonders wichtig. Eine bauliche Nachverdichtung entlang der großen Straßen können sich viele vorstellen – auch wenn darauf hingewiesen wird, dass es ein ausgewogenes Verhältnis zwischen bebauten Flächen sowie Frei- und Grünräumen geben muss. In der Online-Beteiligung unterstützten über 70 Prozent aller Beteiligten die These: „Nachverdichtung erfolgt auch in den äußeren Stadtteilen vorrangig an multifunktionalen Verkehrsknotenpunkten entlang städtischer Boulevards.“

Zusammengefasste Ergebnisse „Umgestaltung und Aufwertung bedeutender Straßen“

Online-Beteiligung 2021

- Insgesamt sind 94 Beiträge und 126 dazugehörige Kommentare eingegangen
- Düsseldorf ist bereits kompakte Stadt der kurzen Wege
- Weiterhin Nutzung von „Reallaboren“, um Überlegung in der Praxis zu testen und ggf. Anpassungen vornehmen zu können (bspw. Umweltpuren, Protected Bike Lanes, ...)
- Vorschlag: Einführung des ökologischen Prinzips. D. h. je bequemer und ungünstiger für die Umwelt und Volkswirtschaft, umso teurer muss die Nutzung des Verkehrsmittels sein

Wie kann die Mobilität von morgen entlang der großen Verkehrsachsen aussehen? (Zugunsten der Übersichtlichkeit werden die Antworten noch einmal untergliedert nach verschiedenen Verkehrsträger)

- Vielfältiger Mix aus allen Verkehrsträgern notwendig, aber autoärmere Gestaltung der großen Verkehrsachsen wünschenswert. Schwierigkeiten der Fahrradnutzung z.B. für alte oder behinderte Menschen, bei schlechtem Wetter, bei wichtigen Terminen, langen Distanzen und beim Transport von großen oder schweren Gegenständen
- Stärkung der umweltfreundlichen Mobilitätsgestaltung mit Vorrang von Verkehrsmitteln ohne Verbrennungsmotoren mit dem Ziel Straßenlärm sowie Emissionen zu senken und damit die Lebensqualität auch an viel befahrenen Straßen zu verbessern
- Befreiung oder Reduzierung von fließendem und v.a. stehendem Autoverkehr in Wohnvierteln, um Raum für Spielplätze, Grünflächen und Gastronomie zu schaffen
- Anwendung des menschlichen Maßes bei der Gestaltung von Hauptverkehrsstraßen für ein angenehmes Ambiente – Vorbild: Kleinteiligkeit der gründerzeitlichen Quartiere
- Städte befinden sich im stetigen Wandel – Straßen haben sich diesem lange entzogen. Rückbesinnung auf Qualitäten vor der autogerechten Stadt (1950er/-60er): Straßen statt ausschließlicher Verkehrsraum als gemeinschaftlicher Lebensraum genutzt. Bedarf fußläufig erreichbare (soziale) Infrastruktur, multimodale Verkehrsangebote, klare Funktionszuweisung der Straßen und dadurch mehr Platz für das Stadtleben
- Umstritten, ob Hauptverkehrsstraßen als Begegnungsräume genutzt werden sollten – Verkehrsraum vs. urbaner Lebensraum mit Geschäften und Lokalen
- Bündelung der Mobilitätsangebote durch Mobilitätsstationen (Ladeinfrastruktur, mehrfachkodierte Parkplätze – zeitversetzte Nutzungen und Nutzer, Kombination mit Grün- und Aufenthaltsflächen)
- Seilbahnen interessante und umweltfreundliche Lösung, um Stau zu entkommen (auch über den Rhein denkbar)

Fuß- und Radverkehr

- Verbreiterung der Gehwege (Wichtigkeit durch Pandemie verdeutlicht)
- Interessen und Belange der Fußgänger*innen nicht vergessen – Hilfen für geh- und sehbehinderte Bürger*innen sowie Menschen mit Kinderwagen einplanen, Sichere Straßenquerungen für Kinder an Spielplätzen, Schulhöfen und Jugendtreffs

- Fahrrad als gleichwertiges Verkehrsmittel akzeptieren, berücksichtigen und schützen
- Ausbau des Radwegenetzes mit durchgehenden Wegen und schnell umschaltende Ampeln
- Schutz der Verkehrsteilnehmenden durch Trennung der verschiedenen Verkehrsmittel bzw. deutliche Unterteilung und Zuordnung der Straßenbereiche (Vorbild: Niederlande)
- Fahrradgaragen im Innenstadtbereich mit Lademöglichkeiten für Pedelecs oder E-Bikes einrichten
- Fahrradbrücken in Erwägung ziehen
- Fahrradfahrer*innen sollten sich stärker an die Verkehrsregeln halten, da ansonsten eine große Gefahr für alle Verkehrsteilnehmenden besteht – Nummernschilder an Fahrrädern vorschreiben, Fahrradsteuern einnehmen zur Finanzierung der Maßnahmen (<https://www.zeit.de/mobilitaet/2018-09/radfahrer-kennzeichen-pflicht-pro-contra/komplettansicht>)
- Umstritten, ob Radverkehr vorrangig über Haupt- oder Nebenstraßen geführt werden sollte
 - Hauptverkehrsstraße: Schnelle Verbindung durch kurze Wege, einfach umsetzbar, indem Fahrspuren umgewandelt werden
 - Nebenstraßen: weniger Emissionen, bessere Luft, sichereres Fahren, schöneres Umfeld; meist mit Umwegen verbunden, Platz bereits jetzt i.d.R. in den Nebenstraßen knapp – größtenteils nur möglich bei kompletter Sperrung für Autoverkehr bzw. Entfernung der Parkstreifen und Umwandlung zu Fahrradstraßen
- Vorschlag Unterscheidung des Radverkehrs in mindestens drei Kategorien mit folgender wünschenswerter Ausgestaltung:
 - Pendler*innenwege/ Arbeitswege/ Radschnellwege – gut ausgebaut, Mindestbreite 5 m, Vorrangschaltung an Kreuzungen
 - Einkaufswege – Bezirksnetze in gut befahrbarem Zustand
 - Freizeitwege – grüne Strecken mit Erholungswert, frei von Autoverkehr

ÖPNV

- Erhöhung der Taktung zu Stoßzeiten, um Überfüllungen zu vermeiden
- Preislich attraktiver gestalten/ 365 € Ticket/ gratis für Schüler*innen, Student*innen und Rentner*innen
- Anspruch: sicher, schnell, sauber
- Vorrangschaltung an Ampeln (mehr Personen betroffen, als von MIV)
- Erweiterung des U-Bahn-Netzes als Möglichkeit in Betracht ziehen und zurückgewonnenen oberirdischen Raum (z.B. durch Wegfall von Straßenbahnen) umverteilen
- Ausbau der tangentialen ÖPNV-Verbindungen und des ringförmigen SPNV
- Nutzung von Clever-Taxis/ On Demand Services/ selbstfahrende Busse für städtische Randzonen
- Lautstärke der Straßenbahn vermindern
- Schlüsselfunktion für die Reduzierung des inner- und interkommunalen Pendler*innenaufkommens; Einfachen Umstieg an der Stadtgrenze vom MIV auf den ÖPNV durch Stärkung des P&R Systems ermöglichen

MIV

- Leistungsfähige Straßen mit fließendem Verkehr (intelligentes Ampelsystem) notwendig; Parken und Halten in zweiter Reihe konsequent unterbinden, um sicheren Verkehrsfluss zu gewährleisten
- Flächendeckende Parkraumbewirtschaftung/ Aktives Parkraummanagement einführen; Reduzierung der Parkmöglichkeiten auf Hauptverkehrsachsen; Parkgebühren erhöhen und Kontrollen verstärken, um Anreiz zu schaffen auf alternative Verkehrsmittel umzusteigen; Zeitgleich Alternativen bieten: Quartiersgaragen, Anwohnerparken, Haltezonen für Lieferdienste, attraktive und kurze Radwegeverbindungen
- Bau von Quartiersgaragen mit E-Ladesäulen und Wasserstofftankstellen, um im verdichteten Innenstadtbereich schnell und effizient belastbare Infrastruktur zu erhalten
- Förderung von E- oder Gas-Mobilität
- Überprüfung eines gesamtstädtischen Absenkens des Tempolimits zur Senkung der Lautstärke und Emissionen
- Vorrang für Autos und stadtweit kostenfreies Parken; Bestehen bereits zu viele Einschränkungen für Autofahrer*innen z.B. Fahrradspuren und Fahrradabstellplätze statt Parkplätze
- Keine Autofahrspuren wegnehmen

Gewerblicher Verkehr

- Auswirkungen von Verkehrsberuhigungen von Einkaufsstraßen auf den Einzelhandel umstritten
- Lieferverkehr über Cityhubs mit gebündelter Auslieferung organisieren, Lieferzeiten einschränken, neutrale Packstationen (Versandunternehmen unabhängig) an Mobilitätsstationen in Quartieren installieren
- Gewerblichen Verkehr der Handwerksbetriebe bei Planungen nicht unberücksichtigt lassen
- Lieferverkehr über umweltverträgliche Fahrzeuge ohne Verwendung fossiler Kraftstoffe abwickeln
- Güterverkehr kann nur in begrenzten Rahmen auf andere Verkehrsmittel oder alternative Routen ausweichen
- Standortbelangen der ansässigen Betriebe und der innerstädtischen Wirtschaftsverkehre Rechnung tragen (betrifft Verkehrsberuhigung und Parkflächen u.a. Kurzzeitparkplätze für Kunden)

Welche Verkehrsmittel sollten Vorrang bekommen?

- Fahrräder und der ÖPNV sollten Vorrang bekommen
- Verkehrsberuhigung/ Autofreiheit zentraler Straßen, die bereits gut durch den ÖPNV erreichbar sind (links- und rechtsrheinisch) großzügig denken – Entwicklung einer großen zentralen Fußgängerzone – Erlaubter Verkehr: ÖPNV, Fuß- und Radverkehr
- Rücksichtnahme auf Lieferverkehre und Menschen mit eingeschränkter Mobilität
- Keine grundsätzliche Bevorzugung eines Verkehrsmittels (situative und lokalspezifische Entscheidung notwendig), aber effizientere Gestaltung notwendig; wenn es eine Bevorzugung des ÖPNV geben sollte, dann nur mit einhergehenden besseren Rahmenbedingungen (Taktungen, Tarife, ...)

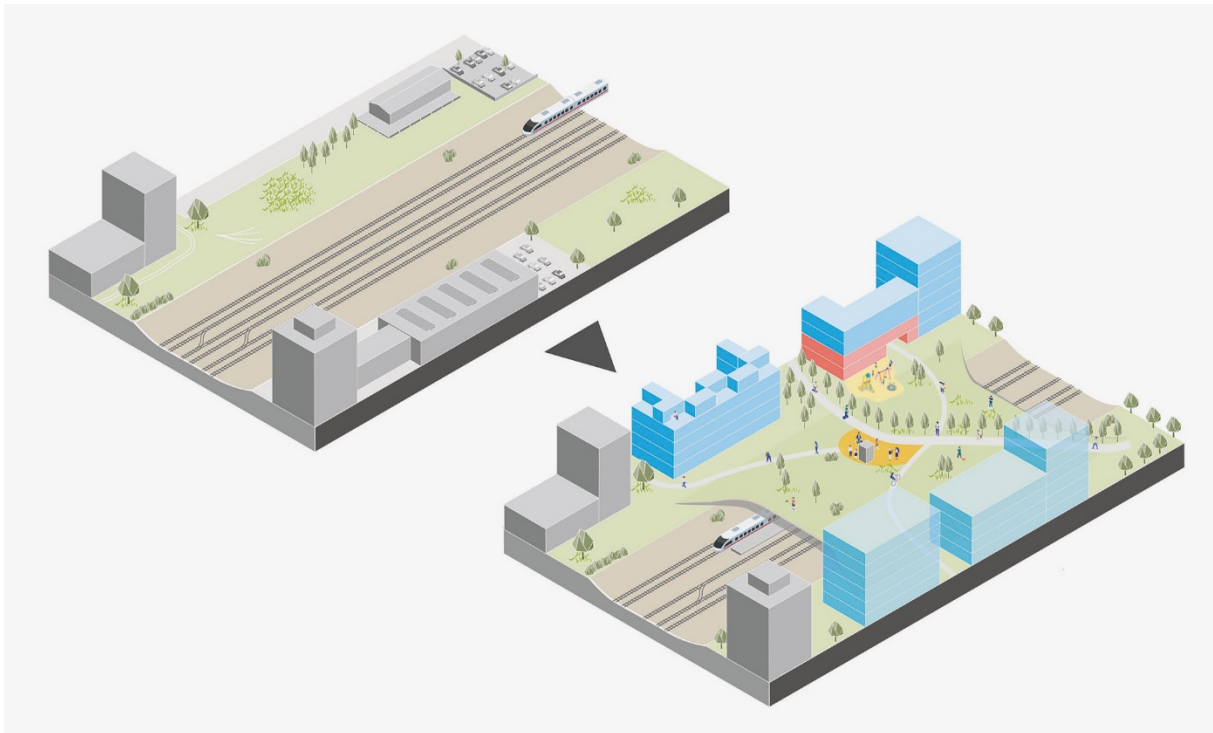
Welche Qualitäten müssen die Hauptverkehrsstraßen mit sich bringen, um eine Nachverdichtung verträglich zu gestalten?

- Nachverdichtung sinnvoll an gut erreichbaren Punkten – Mobilitätsbedürfnis von Bevölkerung und Wirtschaft Rechnung tragen
- Lärm- und Emissionsschutz bei Nachverdichtung an Hauptverkehrsstraßen beachten, daher angrenzende Flächen verstärkt für Gewerbestandorte nutzen statt für Wohnen
- Verdichtungspotenzial darf nicht überbewertet werden, da viele Orte bereits heute urban, bebaut und gefestigt sind
- Konzept der doppelten oder dreifachen Innenentwicklung anwenden (d.h. mehr Freiräume)
- Verdichtung an umgestalteten und verkehrsberuhigten Straßen denkbar

Ergänzend werden einige Best Practice Beispiele benannt, die hier zusammengefasst werden:

- Kopenhagen:
 - <http://www.copenhagenize.com/2011/01/cycling-in-winter-in-copenhagen.html>
- Amsterdam/ Utrecht:
 - <https://www.fastcompany.com/3052699/these-historical-photos-show-how-amsterdam-turned-itself-into-a-bike-riders-paradise>
 - <https://irishcycle.com/2020/04/02/14-before-and-after-images-where-cars-were-removed>
- Schweden
 - <https://www.theguardian.com/environment/2021/feb/08/how-sweden-is-taking-back-parking-spaces-to-improve-urban-living>
- Barcelona
 - Super Blocks: Hierarchiebildung zur Neuverteilung des Straßenraums

Überdeckelungen von großen Trassen überwinden Barrieren und schaffen Freiräume



Die Überdeckelung großer Verkehrstrassen kann zur Steigerung der Lebensqualität in Düsseldorf beitragen: Barrieren zwischen Stadtteilen werden überwunden, Frischluftschneisen entstehen, die Lärmbelastung wird vermindert und neue Flächen werden gewonnen. Diese können zum Beispiel in Form von Grünraum mit Fuß- und Fahrradwegen gestaltet werden und sich so in ein Düsseldorfweites Klimanetz eingliedern.

Online-Beteiligung Frühjahr 2020

Mit 109 Kommentaren ist die zweithäufigste kommentierte These: „Zentral gelegene Bahnlinien sollen überdeckelt und als grüne, multifunktionale Räume ausgebaut werden, so dass Barrieren in der Stadt besser überwunden und Frischluftschneisen freigehalten werden.“ Diese These wurde nicht nur viel diskutiert, sondern erfreut sich auch großer Zustimmung: über 90 Prozent befürworten die Aussage.

Zusammengefasste Ergebnisse „Überdeckung von großen Trassen“ Online-Beteiligung 2021

- Insgesamt sind 70 Beiträge und 32 dazugehörige Kommentare eingegangen
- Die Beteiligten möchten bei der Ausgestaltung einer möglichen Überdeckung auch weiterhin einbezogen werden durch bspw. Online Abstimmungen oder Briefwahl
- Als Hindernis wird neben den hohen Kosten eine sehr lange Bauzeit, die Geschwindigkeitsbegrenzungen im Tunnel, die technische Machbarkeit (Statik, Fluchttunnel, ...) sowie die steigenden Mieten im Umfeld gesehen
- Wichtige Frischluftschneisen sind zu beachten und freizuhalten
- Sicherung der Übergänge zum Bahngleis, um Unfällen vorzubeugen

Welche Nutzungen wären auf den Deckeln wünschenswert?

- Grünflächen/ Parks für dicht bebaute Stadtgebiete mit arten- und abwechslungsreicher Begrünung (Wildblumenwiesen und Insektenhotels)
- Kurze Fuß- und Radwegeverbindungen
- Sportmöglichkeiten wie beleuchtete Joggingstrecken, Skateparks, Bolzplätze, Module zum Workout/ Trimm-Dich-Pfad
- Spiel- und Erlebnisplätze
- Hundewiesen
- Parzellen für Urban Gardening/ Farming
- Überdachte Sitzmöglichkeiten und öffentliche Bücherregale
- Wohn- und Bürobauung, (Produzierendes) Gewerbe z.B. in Hochhäusern mit grünen Fassaden
- Parkhäuser, um die angrenzenden Stadtteile zu entlasten
- Realisierung des „olympischen Dorfes“ unter anderem Namen
(<https://www.express.de/duesseldorf/direkt-ueber-bahngleisen-so-koennte-das-olympische-dorf-2032-in-duesseldorf-aussehen-36241180?cb=1620739976673>)

Welchen Mehrwert hätten Überdeckelungen für das betroffene Quartier?

- Lärm- und Emissionsschutz
- Erschließen neuer Flächen ohne zusätzlich Boden zu versiegeln
- Minderung von Hitzeinseln im Sommer, Verbesserung der Luftqualität
- Verbesserung der Aufenthaltsqualität
- Überwinden von Barrieren/ Zusammenbringen geteilter Stadtteile über grüne Schneisen
- Stärkung des Naturbewusstseins der Bewohner*innen
- Bessere Verteilung der „Menschenmassen“ im öffentlichen Raum der Stadt

Wie kann die finanzielle Machbarkeit eines solchen Projektes gewährleistet werden?

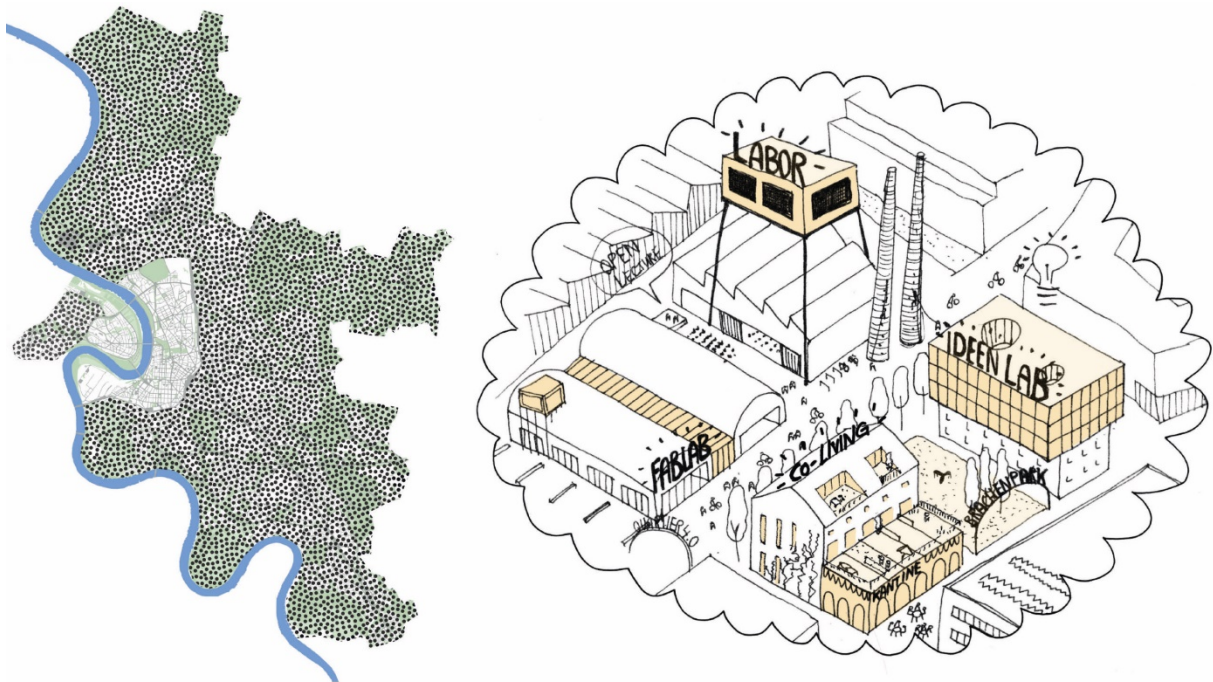
- Stadt
- Spenden
- Steuern
- Stiftungen
- Nutzungsgebühren bspw. für Urban Gardening
- Fördermittel der EU, des Bundes oder des Landes z.B. aus Topf für Lärmschutzprogramm und Radwegebau

- Anteilscheine für Privatpersonen als Alternative zum Sparbuch
- Ausgleichszahlungen durch angrenzende Grundeigentümer*innen, da Überdeckung zu Bodenpreissteigerung führt
- Ausweisung von angrenzenden Sanierungsgebieten – Finanzierung über überschaubare Beiträge der Anwohner*innen
- Schaffen von Bauland und der Wertabschöpfung (Ausgleichszahlungen an die Stadt)
- Immobilienfonds
- Beteiligung der Investoren/ Bauherren umliegender Neubauprojekte statt PKW-Stellplätze nachweisen zu müssen

Ergänzend werden einige Best Practice Beispiele benannt, die hier zusammengefasst werden:

- Highline in New York
- Altonaer Deckel in Hamburg
- Antwerpen und Mailand
- Tartanbahn/ Joggingstrecke in Budapest
- Wege begleitend zu Flüssen in Tokyo
- Möllerbrücke in Dortmund
- Westener Deckel, Universitätstunnel, Kö-Bogen Tunnel und Wehrhahnlinie in Düsseldorf

Der zentrale Entwicklungsraum ist der Siedlungsbereich zwischen Kernstadt und Stadtrand



In den kommenden Jahren bietet die äußere Stadt, also der Raum zwischen Kernstadt und Stadtrand das größte Potenzial zur Entwicklung und Transformation. Die städtebauliche Struktur dieses Stadtraums erscheint wie ein Mosaik – es besteht aus Gewerbe- und Industrieflächen, Wohn- und Gartensiedlungen, Sportplätzen, Grünflächen und bietet viel Spielraum für die zukünftige Entwicklung Düsseldorfs.

Online-Beteiligung Frühjahr 2020

In der Befragung ist die folgende These von über 70 Prozent der Beteiligten befürwortet worden: „Düsseldorf kann sich nur im Bestand entwickeln. Vor allem das Stadtgebiet zwischen Kernstadt und dörflichem Stadtrand bietet große Potenziale zur Entwicklung, Qualifizierung und Nachverdichtung.“

Viele sehen das große Potenzial durch Maßnahmen der Nachverdichtung Wohnraum zu schaffen. Bedenken werden hingegen zum Einfluss von Nachverdichtung auf Grün- und Freiflächen sowie auf den dörflichen Charakter von Quartieren genannt.

Zusammengefasste Ergebnisse „Zentraler Entwicklungsraum“ Online-Beteiligung 2021

- Insgesamt sind 154 Beiträge mit 226 dazugehörigen Kommentaren eingegangen
- Begriff „zentraler Entwicklungsraum“ aus der Einleitung unpassend, da der betroffene Bereich nicht zentral, sondern divers und dezentral ist
- Vorschlag Stadt in Zonen einzuteilen und daran orientiert die Stadt weiterzuentwickeln. Alle Bereiche für Düsseldorf hochrelevant:
 - Äußerer Stadtrand/ Siedlungsbereich: Verdichtung stoppen und Natur erhalten (z.B. Gerresheim, Angermund, Ludenberg usw.), um Verkehrslast, Parkplatznöte, Lärmbelastung zu vermeiden und Dorfcharakter zu erhalten
 - Erweiterter gewachsener Siedlungsbereich (z.B. Rath, Unterrath usw.)
 - Einfahrtsstraßen entlang der Autobahnen: vereinzelt nachverdichten, Quartiersentwicklung und Stärkung des Grün (z.B. Kennedydamm)
 - Innenstadtbereich: Freie Flächen aufwerten, Begrünen, Düssel offenlegen, Gastronomie und Einzelhandel stärken, Punktuell verdichten
- Raumwerk D bietet die Chance, um Entwicklung in geordnete und planbare Bahnen zu lenken, die den Interessen der Bevölkerung gerecht wird (und nicht den Interessen der Investoren)

Welche Qualitäten/Angebote kann die äußere Stadt zukünftig haben, die die Kernstadt nicht hat?

- Ausgedehnte Grünanlagen und Wälder – Erholung mit niedriger Personendichte
- Ruhe und Erholung
- Nachbarschaftliche, dezentrale, diverse und attraktive Stadtteilzentren
- Durch Nutzungsmischung und Umsetzen des Leitbilds „Stadt der kurzen Wege“ lebenswert, nachhaltig und vor allem widerstandsfähig bei Krisen (mischen, da wo möglich; trennen, da wo nötig)
- Dörflicher Charakter als Alleinstellungsmerkmal, den es zu erhalten gilt (Benrath, Urdenbach, Wittlaer, Angermund, Kaiserswerth, Hamm, teilweise Gerresheim, Ludenberg, Grafenberg) → Aufgrund dessen beliebt als Wohn- und Ausflugsort
- Bezahlbarer Wohnraum durch die Bevorzugung von Genossenschaften und städtische Wohnungsbaugesellschaften bei Grundstücksverkäufen (im gesamten Stadtgebiet)

Wie kann eine behutsame Nachverdichtung und gelungene Nutzungsmischung aussehen?

- Aufstockung, Umnutzung und Nachverdichtung vor Zersiedlung auf der grünen Wiese betreiben (Innen- vor Außenentwicklung); Neubau nur auf Brachflächen realisieren
- Keine monotonen Neubaugebiete durch „Copy Paste Bauten“ realisieren– verschiedene Konzepte berücksichtigen, wie z.B. Grundstücksvergabe an Familien über Losverfahren
- Flexible öffentliche Nutzungen in den Erdgeschosszonen für ein attraktives und belebtes Quartier
- Das Notwendige mit dem Besonderen verbinden (Projekte, die herausstechen und Identität bilden) statt monotone und ideenlose Großsiedlungen; Ziel: maßvollen, verträglichen Wohnraum schaffen mit Vielfalt und damit Lebensqualität

- Anbieten verschiedener gemischter Wohntypologien (von Ein- und Zweifamilienhausbereichen bis hin zu Mehrfamilienhäusern)
- Nicht immer große Neubaumaßnahmen umsetzen (100+ Wohnungen), sondern kleinere maßvolle Erweiterungen planen - Lockeren dörflichen Charakter erhalten
- Neubauprojekte optisch/ architektonisch an die Umgebung anpassen, um die Identität zu stärken
- Nachverdichtung nicht nur in Hinterhöfen und auf Kosten von Gärten betreiben
- Ideen: Stelzenapartments über 70er Jahre Garagenhöfen; Parkplätze durch Tiefgaragen ersetzen und darüber Bebauung ermöglichen; Discounter verpflichten mehrstöckig zu bauen
- Neue und alte Gebiete der Stadt verkehrlich gut miteinander verbinden z.B. durch eine schienengebundene Ringlinie, Nutzung bisher nur für Güterverkehr befahrene Strecken oder 2-System-Bahnen (s. Karlsruhe) DB-Schienen und Rheinbahn-Strecken mit gleichem Fahrzeug nutzen lassen
- Fraglich, ob langfristig ein Nachverdichtungsbedarf besteht. Muss die Stadt überhaupt um jeden Preis wachsen?
- Basis-Infrastruktur gewährleisten (Rückzug in Innenstadt und Gewerbegebiete) und durchmischte Neubauquartiere entwickeln, um durch kurze Wege unabhängig vom Auto zu bleiben (Schulen, Kindergärten, Einkaufsmöglichkeiten, Verkehrsanbindung)
- Neubauprojekte nur, wo der Verkehrsfluss geregelt ist und eine gute ÖPNV Anbindung besteht
- Interessen, die miteinander abgewogen werden müssen: Nachverdichtung und neuer Wohnraum vs. Klimatische Wirkung der äußeren Stadtgebiete, Naherholungs- und Rückzugsgebiete für die Bewohner*innen, Qualität als Wohngebiet, Natur- und Artenvielfalt
- Nachverdichtung muss sich nicht immer auf Wohnen beschränken und sollte nicht komplett durch diese Nutzung eingenommen werden, sondern kann auch eine gewerbliche Nachverdichtung bedeuten
- Vorsicht vor Entmischung aufgrund von Inanspruchnahme ehemalige Gewerbe- und Industrieflächen zugunsten von Wohnen
- Vorgaben der emittierenden Gewerbe- und Industriebetriebe beachten – Mischung bis zu einer bestimmten Schwelle betreiben; produktive Räume/ Cluster als solche erhalten und mit Entwicklungspotenzial vermerken; Grenzen der Nutzungsmischung anerkennen (s. Masterplan Industrie) – Weitere Ergänzung um Flächen, die sich für die Ansiedlung von nicht erheblich belästigenden Betrieben eignen (v.a. Kategorie D)
- Bereits vorhandene Instrumente wie rechtliche Vorgaben, individuelle Anforderungen und Schutzbedürfnisse einzelner Nutzungen beachten und ausschöpfen
- Reallabore schaffen, um Widerstände zu überwinden/ Skeptiker zu überzeugen/ neue Wege zu gehen: Zeitlich, räumlich und inhaltlich begrenzt gesetzliche Öffnungsklauseln nutzen (bei städtischen Satzungen oder privatrechtlichen Vereinbarungen) – Übernehmen oder bei Misserfolg verwerfen
- Verkehrsbelastung nimmt v.a. im Außenbereich der Stadt deutlich zu (https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/K/Masterplaene-Green-City/duesseldorf.pdf?__blob=publicationFile, Seite 12) – Verkehrsströme zukünftig lenken und verzahnen, ökologische Verkehrsmittel mitdenken

Wie können sich verschiedene Nutzungen wie Wohnen, Handwerk, Sportflächen usw. nebeneinander und gemeinsam entwickeln?

- Aktive Beteiligungs- und Feedbackkultur betreiben (Bedarfe ermitteln)
- Mitnahme der Bevölkerung vor Ort
- Eigenentwicklungen durch die Stadt vorantreiben (öffentliche Flächen und Ankauf)
- Alternative Flächen für Begegnung wie z.B. zakk oder Niemandland e.V.; Orte der Zusammenkunft und Kultur stärken; Engere Zusammenarbeit lokaler Sport- und Kulturvereine mit Kaufleuten und Fachgeschäften → Feste, Aktionen, Wettbewerbe, Spenden-Events, Gemeindeprojekte initiieren
- Förderung von Sportvereinen insb. den Breitensport; Bezirkssportanlagen gemeinsam mit Vereinen und Bewohnern weiterentwickeln
- Angebote, die zum Verweilen einladen, barrierefreie Wege, Mülleimer, gepflegte Imbiss- und Gastronomieangebote, Treffpunkt für Inklusion und Diversität; Charme-Ecken (kleine Geschäfte, Cafés, Kunsthandwerker, Boutiquen, ...)
- Bei Leerstand darf es keine Denkverbote für Umnutzungsideen geben
- Multifunktionalität und damit Flexibilität von Flächen und Gebäuden einplanen

Ergänzend werden einige Best Practice Beispiele benannt, die hier zusammengefasst werden:

- Städtebau in Berlin: <https://urbane-mitte.de/park-am-gleisdreieck/>