

Hauptstadt des guten Lebens

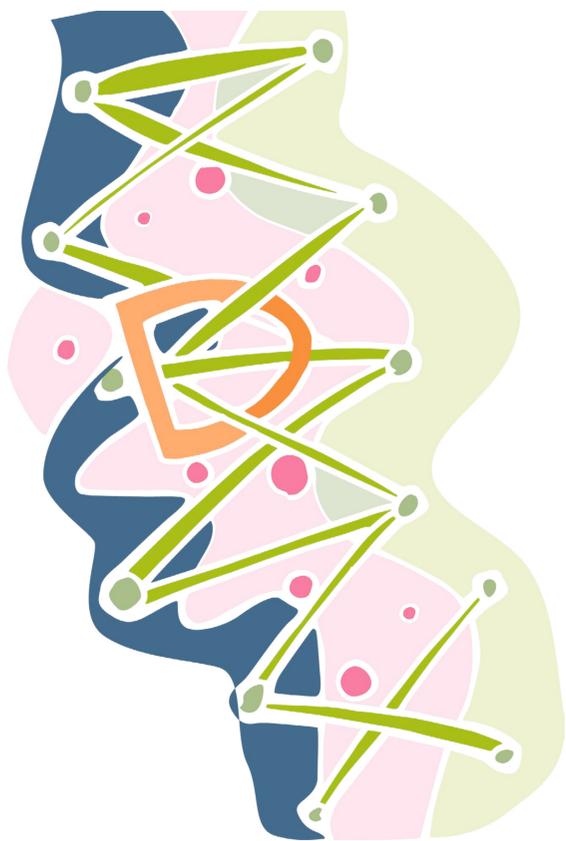
Zielstellung und Raumbild

Die Lebensqualität in Düsseldorf ist hoch. In der jährlich von der Beratungsgesellschaft Mercer durchgeführten weltweiten Vergleichsstudie zur Bewertung der Lebensqualität liegt die Stadt im internationalen Vergleich auf Platz 6. Doch insbesondere der Klimawandel, die Mobilitätswende und der anhaltende Wachstumsdruck bilden raumrelevante Herausforderungen, denen sich die Stadt Düsseldorf stellen muss, um die Lebensqualität in der Stadt auch in Zukunft zu erhalten.



Das Raumbild verfolgt den Anspruch, die Lebensqualität der Stadt nicht nur zu erhalten, sondern – insbesondere im Sinne der sozialen Gerechtigkeit – gesellschaftlich umfassend und räumlich flächendeckend zu erhöhen. Ziel sollte es sein, Platz 1 zu erobern bzw. Düsseldorf zur „Hauptstadt des guten Lebens“ zu machen. Die im Kontext des Stadtwachstums notwendigen Transformationen bieten ein Gelegenheitsfenster, um die Stadt an die tiefgreifenden klimatischen, verkehrlichen und gesellschaftlichen Herausforderungen anzupassen.

Um diesem Anspruch gerecht zu werden, bedarf es Mut zu mehr Vielfalt, Mut zu mehr Fairness und Mut zu mehr Flexibilität. Das Raumbild steht hierbei für eine gleichberechtigte und integrierte Betrachtung von Freiraum, Siedlung und Mobilität über die drei Ebenen hinweg:



Raumfigur

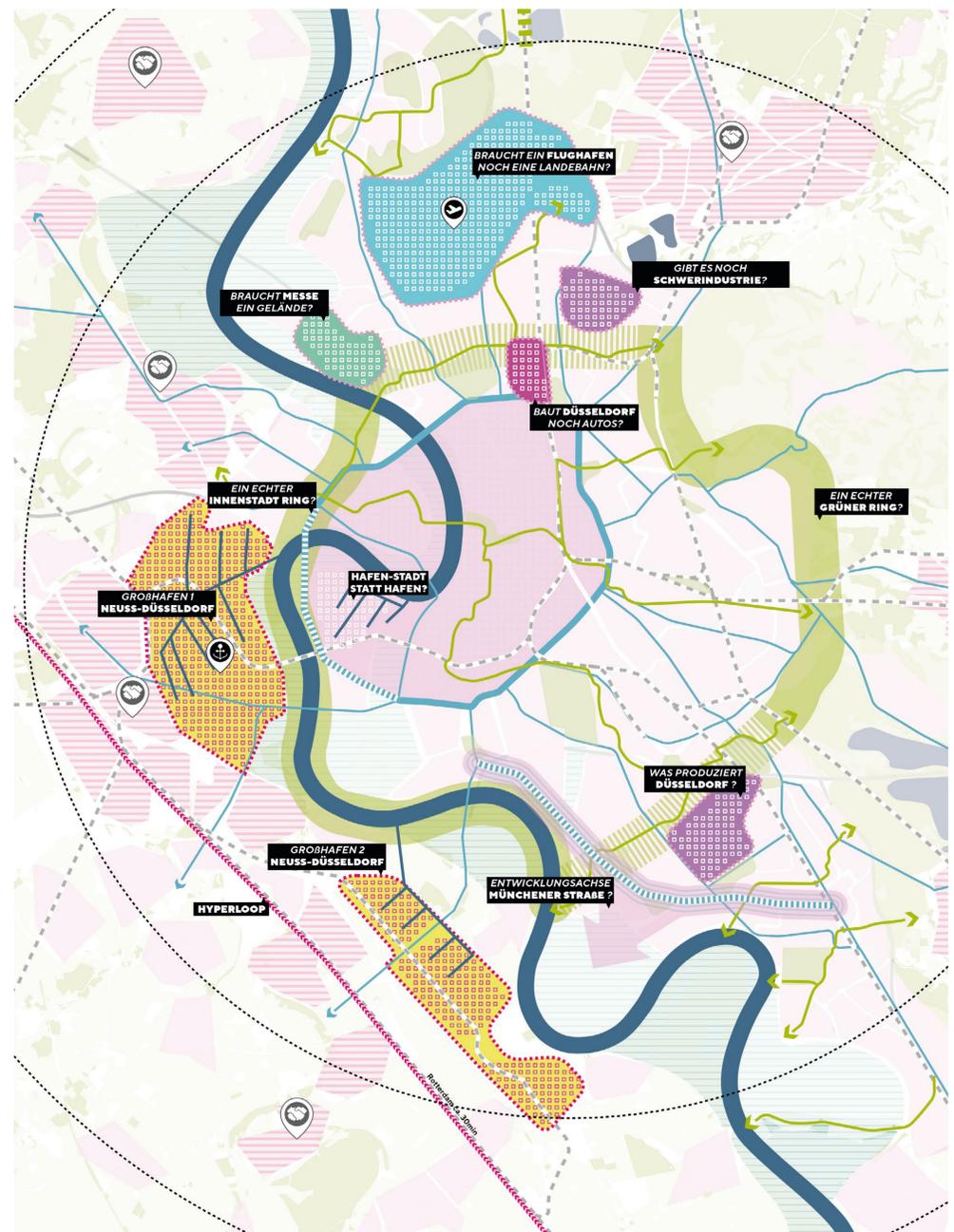
Mut zu mehr Vielfalt bedeutet dabei, neue bauliche Dichten und funktionale Mischungen zu wagen, Freiräume multifunktional und Mobilität multioptional zu denken.

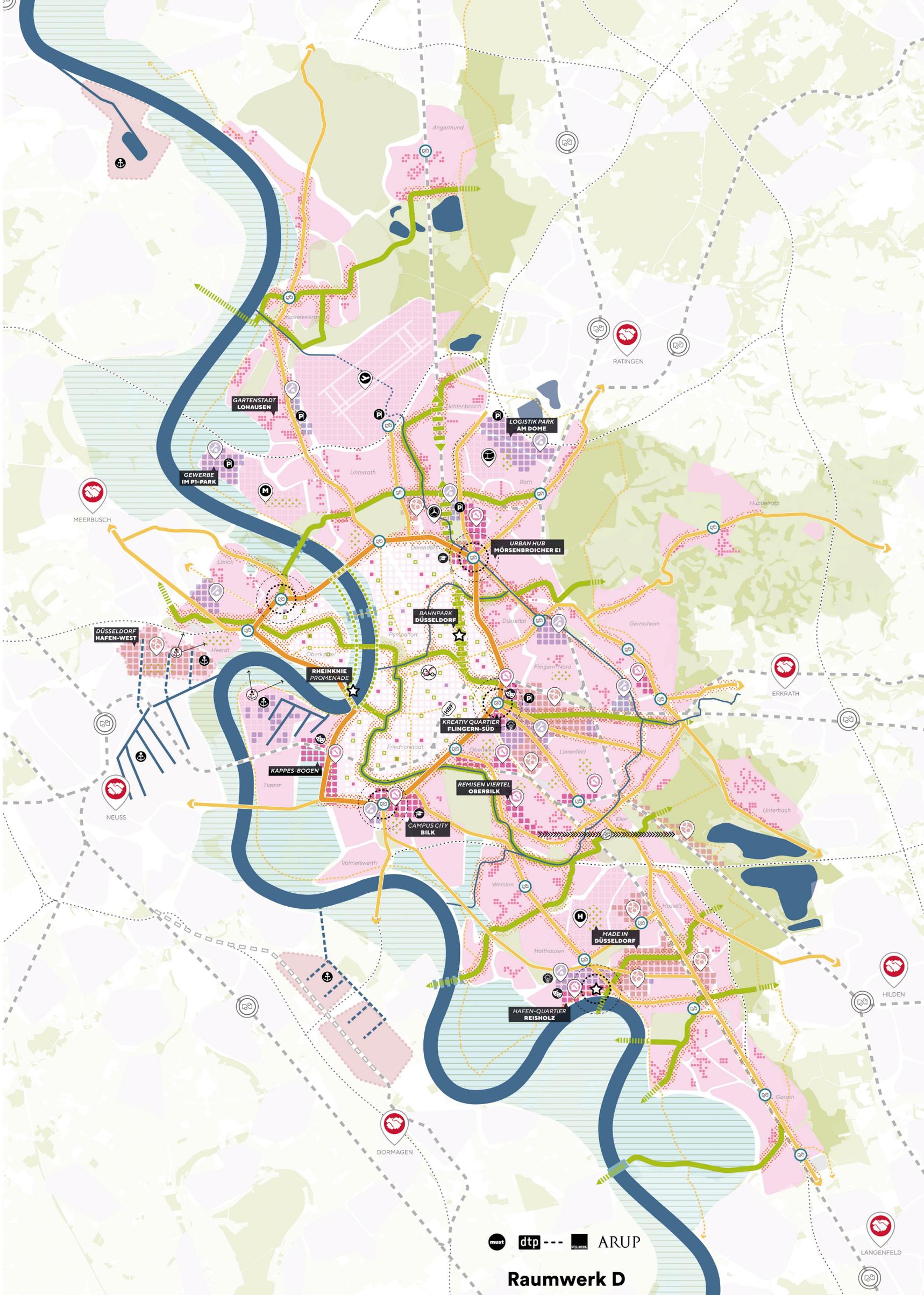
Mut zu mehr Fairness steht für eine gerechte Verteilung und für den Zugang aller Bevölkerungsgruppen zu Wohnraum, zu Grün in der Stadt sowie zu verschiedensten Mobilitätsangeboten.

Mut zu mehr Flexibilität umfasst die Schaffung innovativer Lebens-, Frei- und Verkehrsräume, die sich flexibel an zukünftige Trends und Entwicklungen anpassen lassen.

NEXT PRACTICE 2070 - Mut zur Zukunft

Welche langfristigen Perspektiven bieten sich für die räumliche Entwicklung der Stadt Düsseldorf? Ein Blick auf mögliche Denkrichtungen für die ferne Zukunft:





Städtebau

- Qualifizierung und Nachverdichtung von Gewerbe- und Industriegebieten (siehe Entwurfsprinzip C2)
- Verdichtung und Transformation zu einem gemischtem Quartier mit Schwerpunkt Gewerbe
- Verdichtung und Transformation zu einem gemischtem Quartier („urbanes Gebiet“) mit einem bedeutendem Anteil an Wohnen (siehe Entwurfsprinzip C1)
- kleinteilige Nachverdichtung insb. in Ein- und Mehrfamiliensiedlungen der 50-70er Jahre (siehe Entwurfsprinzip C3)
- trendabhängige Großstrukturen („Zukunfts-Joker“): Mercedes Benz, Messengelände, Flughafen, Henkel BASF, Stahlindustrie (siehe „next practice“)
- Impulsräume für städtebauliche Entwicklungen entlang der Grünverbinder und Mobilitätsachsen
- Innenstadt als Suchraum für punktuelle Transformationen und Qualifizierungen (dreifache Innenentwicklung)
- Suchraum für neue Hafentflächen (lokale Lösung: Heerd)
- Suchräume für neue Hafentflächen (regionale Lösung: Krefeld und/oder Neuss mit direktem Anschluss an die Güterbahntrasse Rotterdam-Genua)
- Potenzialräume für Hochhausbebauung
- Stapelung flächenintensiver Stellplatzareale (siehe Entwurfsprinzip C4)
- Verlagerung des Betriebsbahnhofes von Oberbilk zum Kleinforst
- Clusterpotenziale: Kunst & Kultur, Wissenschaft, Kreativwirtschaft, Hafen/ Logistik
- Verlagerung nicht hafen-bezogener Gewerbebetriebe aus dem Hafen und Heerd
- Leuchtturmprojekte von gesamtstädtischer Bedeutung
- Regionale Kooperation bei der Baulandbereitstellung (Wohnen und Gewerbe)

Freiraum

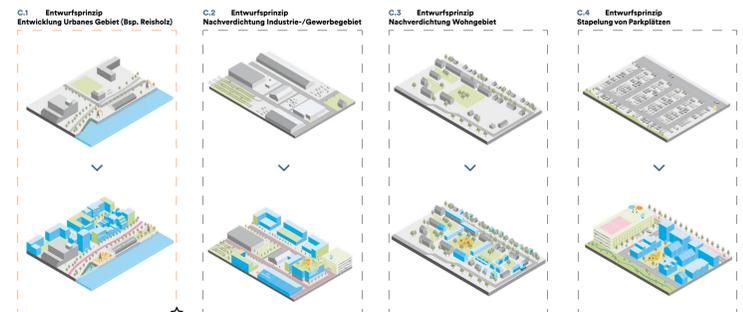
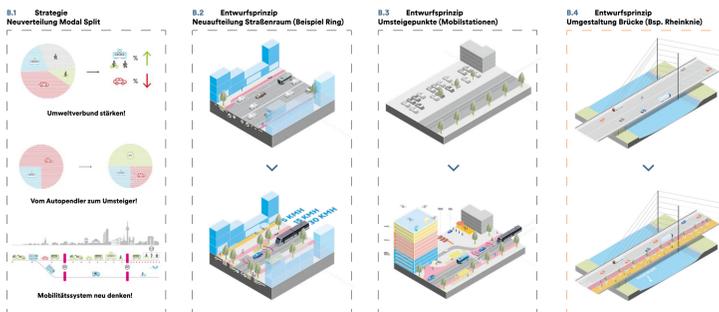
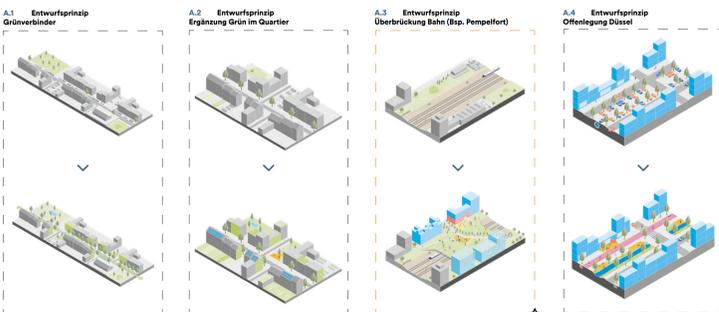
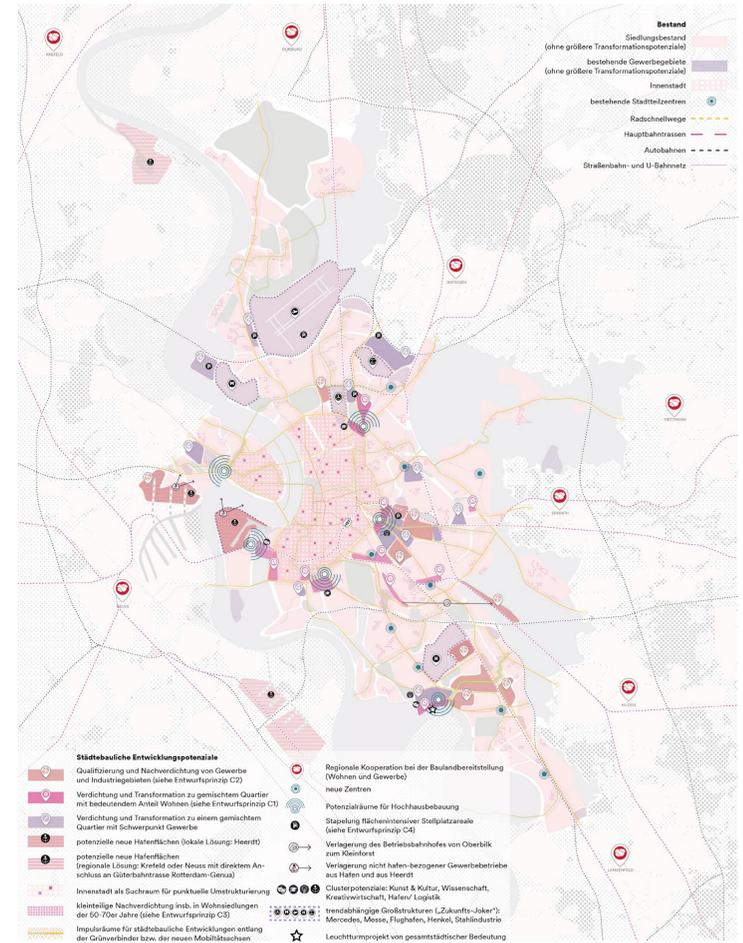
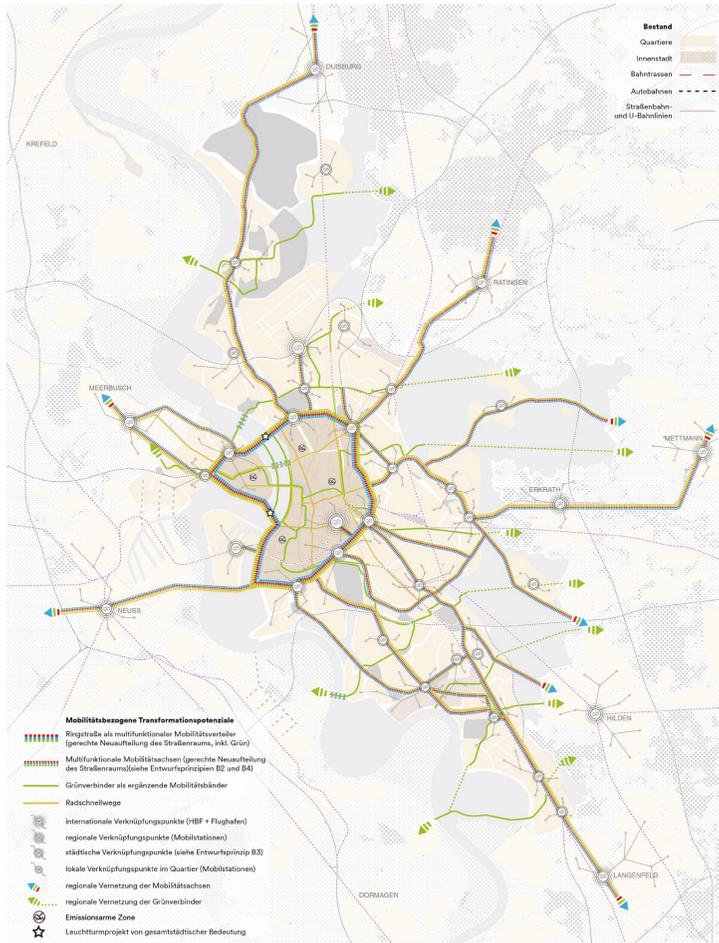
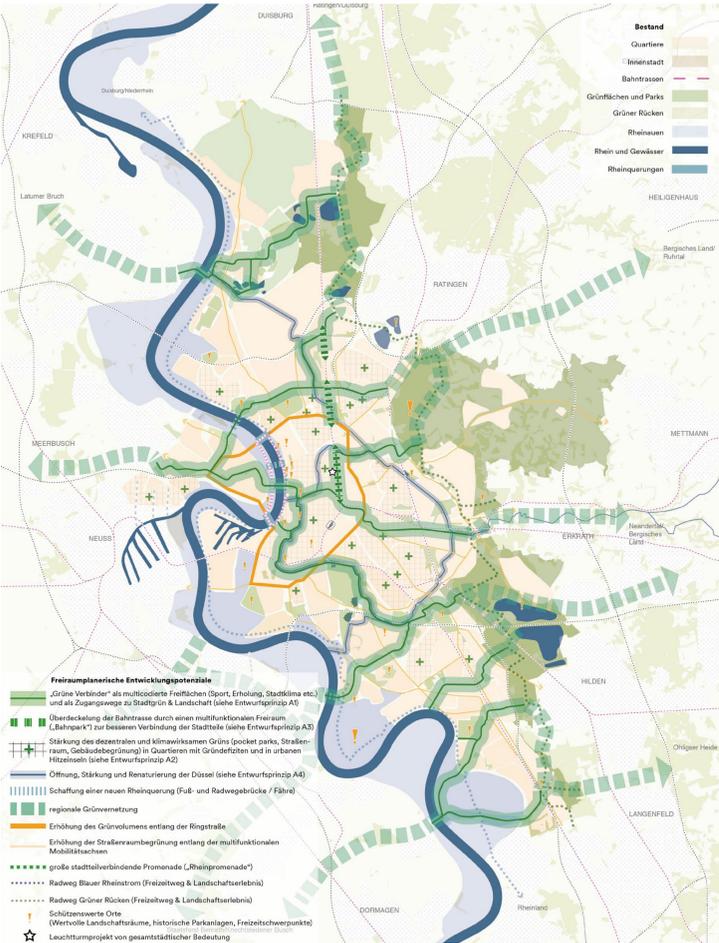
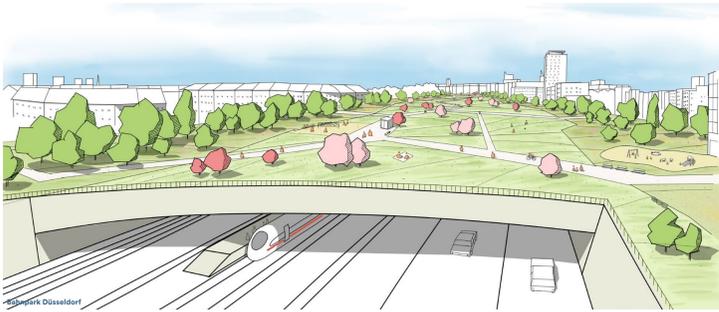
- „Grüne Verbinder“ als multicodeierte Freiflächen (Sport, Erholung, Stadtklima etc.) und als Zugangswege zu Stadtgrün & Landschaft (siehe Entwurfsprinzip A1)
- Überdeckung der Bahntrasse durch einen multifunktionalen Freiraum („Bahnpark“) zur besseren Verbindung der Stadtteile (siehe Entwurfsprinzip A3)
- große stadtteilverbindende Promenade („Rheinpromenade“)
- Stärkung des dezentralen und klimawirksamen Grüns (pocket parks, Straßenraum, Gebäudebegrünung) in Quartieren mit Gründefiziten und in urbanen Hitzeinseln (siehe Entwurfsprinzip A2)
- Öffnung, Stärkung und Renaturierung der Düssel
- Schaffung einer neuen Rheinquerung (Fuß- und Radwegebrücke / Fähre)

Mobilität

- Ringstraße als multifunktionaler Mobilitätsverteiler (gerechte Neuaufteilung des Straßenraums für alle Funktionen, inkl. Grün)
- multifunktionale Mobilitätsachsen (gerechte Neuaufteilung des Straßenraums für alle Funktionen, inkl. Grün)
- Radschnellwege
- Innerstädtische Verknüpfungspunkte (Mobilstationen) für alle Funktionen (Verbindung, Erschließung, Aufenthalt) und Verkehrsmittel
- Verknüpfungspunkte (Mobilstationen) in der Region zur Reduzierung der MIV-Pendler
- Emissionsarme Zone

Bestand

- Siedlungsflächen (ohne größere Transformationspotenziale)
- Innenstadt
- Waldflächen
- Städtische Grünflächen und Parks
- Rhein & Gewässer
- Rheinauen
- Autobahnen
- Bahntrassen
- Hauptbahnhof



Düsseldorf passt sich ans Klima an
Neben seiner Lage zwischen dem Rhein und dem Bergischen Land verfügt die Stadt über eine Vielzahl an innerstädtischen Grün-, Wasser- und Freiflächen. Jedoch bestehen an zahlreichen Stellen noch Lücken im grün-blauen Netz der Stadt. Hierzu trägt insbesondere die Trennung des Stadtkörpers durch die Bahntrassen und durch die Autobahnen bei. Die Analysen des Düsseldorfer Stadtklimas (KAKDUS) sowie Untersuchungen im Rahmen des Konzeptes „Zukunft Quartier“ haben zudem verdeutlicht, dass einige Stadtteile Düsseldorfs durch erhebliche Gründefizite

und eine daraus resultierende erhöhte Hitzebelastung im Sommer gekennzeichnet sind. Insbesondere vor dem Hintergrund des Klimawandels ist es daher das Ziel, ein dichtes und durchgehendes Netz an multivariaten grün-blauen Flächen in der Stadt zu schaffen und vor allem in den mikroklimatisch ungünstigen Quartieren kleinteilige Ergänzungen und Qualifizierungen des Grüns (z.B. pocket parks oder eine Gebäude- und Straßenraumbegrünung) vorzunehmen. Dabei sollte der Zielstellung der Umweltgerechtigkeit ein besonderes Augenmerk geschenkt werden.

Düsseldorf steigt um
Entsprechend des Konzeptentwurfs zum Mobilitätsplan D wird das Ziel verfolgt, den Anteil des emissionsarmen Fuß- und Radverkehrs sowie des öffentlichen Verkehrs in der Stadt und in der Region deutlich zu erhöhen. Hierzu bedarf es vor allem Mut, den vorhandenen Raum neu zu verteilen. Die Hauptverkehrsstraßen behalten auch in der Zukunft ihre Funktion, allerdings wird der vorhandene Raum so umverteilt, dass neben dem Autoverkehr genügend Platz ist für das Zu-Fuß-Gehen, zum Radfahren, zum Roller fahren, zum Verweilen und für die Straßenraumbegrünung.

Innerhalb der Quartiere bewegen sich alle Verkehrsteilnehmer gleich schnell, wobei hier die „langsamen“ Mobilitätsformen Vorrang haben und der Verkehrsraum wieder zu einem attraktiven Stadtraum gestaltet wird, in dem man sich gerne aufhält und bewegt. Unterstützt wird der Umstieg durch Mobilstationen, die allen Menschen Zugang zu einem breiten Angebot an Verkehrsmitteln verschaffen, auch ohne sie besitzen zu müssen. Somit wird ein sozialgerechter Zugang aller Bevölkerungsgruppen zu unterschiedlichen Mobilitätsformen gewährleistet.

Düsseldorf rückt zusammen
Vor dem Hintergrund des 30ha-Zieles, kann das Wachstum der Stadt Düsseldorf zum überwiegenden Teil nur im Siedlungsbestand gelöst werden. Hierzu bedarf es allerdings mutiger und innovativer Lösungen für neue bauliche Dichten und neue funktionale Mischungen. Insbesondere die zahlreichen untergenutzten Misch- und Gewerbegebiete sowie große Parkplätze in der Stadt bieten Raum für bauliche Ergänzungen und für eine Profilierung als lebendige urbane Gebiete oder als moderne Arbeits- und Produktionsstandorte. Auch in den Ein- und Mehrfamilien-

haus-siedlungen der 50er bis 70er Jahre liegen noch kleinteilige Verdichtungspotenziale. Nicht zuletzt bietet auch die Innenstadt an einigen Stellen Potenziale für eine behutsame stadträumliche Transformation und Qualifizierung. Die bauliche und funktionale Nachverdichtung der identifizierten Räume muss immer mit der Schaffung multimodaler und anpassungsfähiger Mobilitätsangebote sowie mit einer umwelt- und klimagerechten Ergänzung bzw. Qualifizierung des vielerorts vernachlässigten Grün- und Freiraumes einhergehen („Dreifache Innenentwicklung“).

