

Glossar zu den Raumbildern

In den vier Raumbildern hat jedes Planungsteam seine eigene Sprache gefunden, um ihre Sicht auf Düsseldorfs Zukunft darzustellen. In diesem Rahmen wird zum Teil besonderes Vokabular verwendet, das im Folgenden erläutert wird:

Düsseldorfer Mosaik

cityförster | urbanegestalt | SHP Ingenieure

Landschaftliche Räume

Großflächige Freiräume, deren Charakter wesentlich an natürliche und kulturlandschaftliche Grundlagen gebunden ist. Enge Verzahnungen mit Stadt können räumlich und funktional bestehen, aber eine Vorstellung von Landschaft ohne Stadt ist hier möglich.

Gefestigte Stadt

Räumlich und programmatisch festgelegte Bereiche der Innenstadt. Planerische Grundideen und eine funktionale Ordnung der städtischen Entwicklung werden deutlich lesbar als städtebauliche Muster.

Gewachsene Orte

Historisch gewachsene Siedlungsorte an den Randbereichen des Stadtgebiets. Im Ursprung häufig älter als das Stadtzentrum, bilden sie eigenständige Kerne mit lokaler Identität. Strukturell ähnlich gefestigt wie die *gefestigte (Innen-)stadt*, unterscheiden sie sich von dieser durch ihre primäre Bedeutung als alltäglicher Lebens- und Versorgungsraum.

Stärkungsraum der gewachsenen Räume

Angrenzende Räume, die in ihrer Entwicklung den gewachsenen Orten zugehörig sind. Die Entwicklung ist programmatisch anknüpfend und trägt zur Anziehungskraft der Orte bei.

Mosaik(-stadt)

Außerhalb der gefestigten Stadt Düsseldorf typische Gemengelage städtischer Versatzstücke. Die Entstehung wesentlicher Strukturen ist anhand der industriellen Entwicklung zu erklären. Die Mosaikstadt liegt im Wesentlichen zwischen den gewachsenen Orten und der gefestigten Stadt. Als grobe Demarkationslinie verläuft innen der Lastring. Nach außen verläuft die Grenzlinie der Mosaikstadt fraktaler.

Orte im Wandel

Bereits in Veränderung befindliche Bereiche der Stadt. Auch Orte, deren Zustand labil ist, der aktuell mit neuen Ideen und Initiativen überlagert wird, wo Wandel möglich und wünschenswert ist.

Verdichtungsraum mit Schwerpunkt

1. Produktive Landwirtschaft

Hier soll sich Stadt verändern. Intensivere Verbindung sämtlicher städtischer Nutzungstypen mit produktiven Landschaften sind erwünscht. Verdichtung kann intensivere Nutzung, kleinteilige Kontraste und Anziehungskraft und Frequenz bedeuten.

2. Innovation

Hier soll sich Stadt verändern. Zukunftszugewandte Konzepte, stark gemischte Nutzungen und forschungsnahe Gewerbecluster sind erwünscht. Verdichtung kann Bau-masse, dichte Verschränkung, Intensität und Vernetzung bedeuten.

3. Wohnen

Hier soll sich Stadt verändern. Nachbarschaftliche Identität, diversifizierte Bauherrenschaft und verantwortungsvolle Experimente sind willkommen. Dichte kann kleine Einheiten, großstädtische Architektur und vertikale, gemischte, ereignisreiche Wohnstadt bedeuten.

Laborraum/zone

Durch Verhandlungen, Förderungen und Regelungen werden Laborbedingungen für die Entwicklung der Stadt geschaffen. Besonders stark verzahnte, programmatisch extrem gemischte, riskante und nicht erwartbare Systeme können entstehen und eventuell zu zentralen Orten der nächsten Stadt heranwachsen.

Grünverbinder

Ein Freiraum, der über den Wert als grüne, blaue, produktive Fläche hinaus eine Bedeutung innerhalb eines räumlich übergeordneten System trägt. Zumindest ein linearer Anteil der Fläche ist öffentlich und zugänglich.

Austauschorte produktive Stadt

Die Austauschorte sind Übergabeorte zwischen Konsumenten und Produzenten. Märkte und Informationsbörsen. Es können Feldränder, Plätze, Gassen und Garagen sein.

Urbane Produktion/Versorgungspunkte

Schnittstellen produktiver Landschaften und der regionalen Bevölkerung. Marktplätze und Bildungsorte erlauben neue Beziehungen zwischen Menschen und Landschaft.

Aktivzone: Rheinauen

Besonderes Klima, tradierte Landnutzungen und wertvolle Biotope prägen den Raum. Eine intensivere Nutzung und Verzahnung mit der Stadt ist zu entwickeln.

Aktivzone: Bergisches Land

Neben ruhigen Wohnlagen sind an den Waldterrassen qualitätsvolle städtische Nutzungen zu etablieren. Austausch, Bildung, Waldbaden und Erholung.

Soziale Impulsgeber

Orte und Institutionen, die bindend in die Stadtgesellschaft hineinwirken. Gestaltungsräume werden großzügig gewährt.

Themenschwerpunkt Umwelt

Ort mit besonderer Relevanz für eine gesunde Stadt. Produktive Grünflächen, Erholungsräume oder Innovationsorte.

Themenschwerpunkt Antrieb

Ort mit besonderer Relevanz für eine produktive Stadt. Gewerbe, Dienstleistungen, Handel, Landwirtschaft oder kulturelle Produktionsstätten.

Themenschwerpunkt Freiheit

Ort mit besonderem Potenzial für eine innovative Entwicklung der Stadt. Transformation und Wandel gehen von hier aus. Eigenartige und typische Orte können aber auch ohne Veränderung Inspiration bieten.

Kleine Freiheit

Die Entwicklung ist stark abhängig von bestehenden Qualitäten. Über präzise gesetzte Verbesserung und Akkupunkturartige Ergänzung sind die Potenziale zu heben, um zukunftsfähige Räume zu erhalten.

Moderate Freiheit

Vielfältige Entwicklungen sind möglich, an Bedingungen des Umfelds ist sorgfältig anzuknüpfen. Zum Beispiel über Konzeptvergabe und Förderung besonderer Bauherrschafte können wichtige Impulse gesetzt werden.

Große Freiheit

Freiheit aushalten! Hier kann alles passieren und es geht genau darum, das Beste für Düsseldorf rauszuholen. Diese Flächen dürfen nicht für den Status Quo verschwendet werden.

Schützenswerte Siedlungsbereiche in der Kulturlandschaft

Siedlungsbausteine im ländlichen Raum sind in besonderer Weise zu entwickeln, Typisches gilt es zu bewahren, bei Neuem sind räumlich spezifische Qualitäten und Programme einzufordern.

Düsseldorf Responsible City

RHA | LAND | MIC | STADTBOX | IAT

D-Faktoren

Die D-Faktoren sind die Besonderheiten und Charakteristika Düsseldorfs. Dies können bestimmte Räume oder Eigenschaften sein, die stark mit der Stadt verbunden sind und die eine hohe Strahlkraft besitzen. Der düsseldorfspezifischer Charakter sollte geschützt und weiterentwickelt werden. Die D-Faktoren sind auf der einen Seite enorme Stärken und Chancen für die Stadt, erzeugen auf der anderen Seite jedoch eine Reihe von Herausforderungen, denen sich die Stadtentwicklung in Zukunft zu stellen hat (Wohnungsdruck, Verkehrsbelastung, Versiegelung, Flächenkonkurrenzen, Spekulation, Aufheizung et cetera).

Fluxräume

Fluxräume bezeichnen die Orte der Veränderung in Düsseldorf. Sie sind die maßgeblichen Transformationsräume der nächsten 10 bis 30 Jahre und bieten ein besonders hohes Veränderungs- und Neuordnungs- beziehungsweise Verdichtungspotenzial. Es sind Orte, die in Bewegung sind oder bewegt werden sollen. Innerhalb der Fluxräume wird zwischen Transformations- und Verdichtungsräumen unterschieden. Transformationsräume bieten das Potenzial bestehende Nutzungen durch weitere Nutzungen zu ergänzen und eine stärkere Mischung anzustreben, also beispielsweise in vorwiegend zu Wohnzwecken genutzten Quartieren verträgliche Formen der Produktion und des Handels zu integrieren um eine urbane und nutzungsgemischte Stadtstruktur zu fördern. Verdichtungsräume bieten das Potenzial die heutige Nutzung zu intensivieren, indem beispielsweise in einem Wohnquartier baulich ergänzt und die Einwohnerdichte erhöht wird.

Cool Streets

Die Cool Streets stellen ein Konzept zur Attaktivierung von stark versiegelten und verkehrsbelasteten Straßenräumen dar. Die kühlen Straßen sind hier in zweierlei Hinsicht zu verstehen: 1. sollen entlang der Straßen durch Entsiegelungsmaßnahmen, Baumpflanzungen, die Förderung von Dach- und Fassadenbegrünung, Umweltpuren und andere Maßnahmen eine Erhöhung des Grünanteils und damit eine abkühlende (cool) Wirkung erzielt werden, 2. bietet sich durch die reduzierte Verkehrsbelastung und die Erhöhung des Grünanteils auch die Möglichkeit, die Aufenthaltsqualität zu verbessern, indem Gastronomie- und Einzelhandelsnutzungen anzusiedeln und die Straßen in sozialer Hinsicht cool zu machen. Über die Cool Streets soll eine Verbindung zwischen den Quartieren beziehungsweise der Innenstadt mit den Landschaftsräumen hergestellt werden.

Düsselring

Die Düssel bietet das Potenzial, als zweiter Blaugrüner Ring entwickelt und erlebbar gemacht zu werden. Während der Blaugrüne Ring um die Altstadt das traditionelle und bekannte Düsseldorf repräsentiert (Kö, Hofgarten, Altstadt), bietet der Düsselring die Möglichkeit das neue, innovative, produktive und teilweise noch unbekannte Düsseldorf zu inszenieren. Der Düsselring soll als wichtige Freiraum- und Verkehrsverbindung entwickelt werden. Die Düssel verbindet viele der wichtigsten Grün- und Freiräume sowie Quartiere der Stadt und ist an vielen Stellen bereits mit Fuß- und Radwegen erschlossen. Eine Verbindung dieser Abschnitte als durchgehende leistungsfähige Fahrradverbindung mit Freizeitwert würde den Radverkehr sowohl für Alltagswege als auch Freizeitwege deutlich stärken. In einem zweiten Schritt ist die abschnittsweise Ergänzung durch ein weiteres Verkehrssystem (zum Beispiel autonome Busse) denkbar.

Produktive Landschaft

Die Produktive Landschaft umfasst zum einen die landwirtschaftlich genutzten Flächen innerhalb der Stadt (zum Beispiel Kappes-Hamm, Kaiserswerth), die der Produktion von Nahrungsmitteln dienen. Zum anderen verfügt auch die Landschaft der Rheinauen und der bergischen Waldterrassen über ein produktives Potenzial in Form von Frisch- beziehungsweise Kaltluftproduktion oder Biodiversität.

Grüne Strahlen

Als grüne Strahlen werden die Landschaftsachsen, die aus der Umgebung entlang von Gewässern (Düssel, Schwarzbach, Erft) in Richtung Stadt führen bezeichnet. Sie stellen als zusammenhängende Landschaftsverbände wichtige Anknüpfungspunkte des Düsseldorfer Freiraumsystems dar.

Grüne Klammern

Grüne Klammern sind verbindende Elemente mittels derer eine Verbindung der großen Grünstrukturen (Rheinauen im Westen, bergische Waldterrassen im Osten) in Form von freizuhaltenden Grünverbindungen oder Trittsteinen im Norden und Süden der Stadt erreicht werden sollen.

Pendlerhubs

Das Konzept sieht vier große Pendlerhubs an den Toren der Stadt vor (zum Beispiel S-Bahnhof Garath, S-Bahnhof Erkrath, Flughafenbahnhof, Düsseldorf Heerdt). Sie liegen an verkehrstechnisch günstigen Orten und bieten einen Anschluss an das Autobahnnetz, das regionale Radwegesystem und den ÖPNV mit einer schnellen Verbindung in die Innenstadt. Diese Pendlerhubs bauen auf bestehenden P+R-Angeboten auf und erweitern diese um eine Bike- und Carsharing-Infrastruktur, kommerzielle Angebote wie Supermärkte, Einzelhandel oder auch Fitnessstudios sowie attraktive Freizeitangebote, um den Umstieg vom MIV in

den ÖPNV zu attraktivieren und die Verkehrsbelastung in der Stadt zu reduzieren. Diese Hubs richten sich insbesondere an Pendler, aber auch an Freizeitbesucher.

Umstiegshubs

Kleinere Umstiegshubs sind als zweite Kategorie des Hubsystems in der Innenstadt vorgesehen. Es handelt sich um Mobilitätsstationen, die, häufig entlang des Düsselrings, über eine leistungsfähige Fahrradabbindung und mindestens zwei ÖPNV-Angebote (in der Regel S-Bahn und U-Bahn oder Tram) verfügen und damit als Verteiler innerhalb der Stadt gestärkt werden sollen. Sie richten sich sowohl an Pendel- als auch an Freizeitverkehr innerhalb der Stadt und verfügen über Haltepunkte für den MIV, Bikesharing und andere Mikromobilitäts-Angebote sowie einfache Einzelhandelsangebote und einen attraktiven öffentlichen Raum beziehungsweise angrenzende Freiräume mit Freizeitangeboten.

Logistikhubs

Entsprechend der Entwicklungen in der Wirtschaft und im Einzelhandel ist eine weitere Ausweitung des Lieferverkehrs in den Städten zu erwarten. Um dieser Verkehrsbelastung zu begegnen, werden Logistikhubs an verkehrlich gut angeschlossenen und weniger sensiblen Punkten wie Gewerbe- und Industriegebieten vorgeschlagen. Dabei handelt es sich um Umladepunkte, an denen die Ware von Schiffen oder LKWs auf zukunftsfähige urbane Logistiksysteme umgeladen werden soll, um die Letzte-Meile-Lieferung so verträglich wie möglich abzuwickeln.

Düsseldorfs 3. Stadt – willkommen in der ersten Reihe!

berchtoldkrass | bauchplan).(| Argus | HS Luzern

3. Stadt

Als 3. Stadt wird Düsseldorfs hochdynamischen Siedlungsraum, der ganz im Gegensatz zu der fast konservierten 1. Stadt (Altstadt) und der nahezu fertig gebauten 2. Stadt, Düsseldorfs drängende Zukunftsfragen Wohnen und Arbeiten, Freiraum und Klima und das Themenfeld Mobilität beantworten und lösen kann, bezeichnet. Darüber hinaus werden Düsseldorfs Nachbarkommunen in diesem Raumbild als 4. Stadt bezeichnet, die ein wichtiges funktionales und räumliches Netzwerk formen.

Aktionsraum

Die Flächen der 3. Stadt sind der Aktionsraum, der durch die unterschiedlichen Cluster differenziert wird und in dem die enorme Zukunftskraft für eine Flächenentwicklung der Landeshauptstadt Düsseldorf gesehen wird. Hier treffen räumlich und funktional heterogene Orte mit verschiedenen Transformationspotenzialen und Qualitäten aufeinander, die zukünftig in ihrer Unterschiedlichkeit noch weiter gestärkt und mit differenzierten Netzwerken

zu einem dichten und leistungsstarken Stadtraum vernetzt werden.

Ankerpunkte

Ankerpunkte sind bestehende Orte, die eine starke Präsenz in den Köpfen der Düsseldorfer haben, beziehungsweise das Potenzial besitzen, mit möglichst wenig Aufwand zu einem Stadtanker beziehungsweise Landschaftsanker ausgebaut zu werden – geringe bauliche Maßnahmen mit einem großen Effekt für die Düsseldorfer! Die Ankerpunkte dienen jedoch nicht nur als Identitätsorte mit hoher Aufenthaltsqualität, sondern auch als Orientierungspunkte, die eine Bewegung in dem bisher größtenteils wenig definierten Siedlungsraum der 3. Stadt ungemein vereinfachen. So orientieren sich die Netzwerke städtische Boulevards und Klimanetz an den identifizierten Stadt- und Landschaftsankern und bilden eine Art Leitsystem durch die 3. Stadt.

Bebauungsfreie Boulevardssegmente

Die städtischen Boulevards konzentrieren die urbanen Qualitäten der 3. Stadt und übersetzen sie in ein lineares System, das zusammen mit dem Klimanetz in der Lage ist, den Aktionsraum zu einem zusammenhängenden, vernetzten Ganzen zu fügen. Selbstverständlich endet das Netzwerk der städtischen Boulevards jedoch nicht an der Stadtgrenze, sondern schafft mit der Vermittlung in die 4. Stadt eine wichtige Verbindung zu Düsseldorfs Nachbarschaft. Um diese urbanen Verbindungsachsen auch über landschaftliche Zäsuren hinweg ermöglichen zu können, werden teilweise auch bebauungsfreie Boulevardssegmente verwendet. Diese weisen auf wichtige Verbindungen hin, sind jedoch deutlich weniger urban als die Boulevards zu verstehen. Es werden keine urbanen Boulevards mitten in der Landschaft geplant – hier kann es beispielsweise um den verkehrlichen Ausbau von wichtigen Wegeverbindungen gehen.

Cluster

Eine flächenmäßige Strukturierung des Aktionsraums der 3. Stadt wird durch die Cluster beschrieben, deren Differenzierung sich sowohl an baulichen und typologischen Merkmalen, als auch an der funktionalen Ausrichtung der Gebiete orientiert. Die Cluster sind mit ihrer höchsten Dynamik wichtige Potenzialgebiete der 3. Stadt – ehemalige Restorte, wie zum Beispiel die unzähligen Mischgebiete in der 3. Stadt, können sich also schon bald zu qualitativ hochwertigen Wohn- und Arbeitsorten entwickeln und die räumliche Vielfalt Düsseldorfs stärken.

D-Punkte

Im bestehenden Schienennetz der Stadt werden einige Knotenpunkte ausgemacht, die bereits jetzt wichtige Umstiegspunkte im ÖPNV-Netz darstellen, beziehungsweise zukünftig darstellen könnten. Durch eine umfassen-

de Qualifizierung der Hubs sollen düsseldorfspezifische D-Punkte entstehen, die mit einem vielfältigen, multimodalen Angebot direkt an den Haltestellen die Bewegung im Stadtgebiet nicht nur vereinfachen, sondern hocheffizient und attraktiv gestalten. Darüber hinaus entwickeln sich einige der D-Punkte aufgrund ihrer guten Erreichbarkeit zu attraktiven Servicepunkten des Alltags: KiTas und kostenlose Fahrradwerkstätten sind nur ein Beispiel dafür, wie die D-Punkte zukünftig das Zusammenleben in der 3. Stadt fördern. Die D-Punkte sind in drei Abstufungen gegliedert:

- D1 markiert die Urbanen Motoren. Sie sind multimodale Umstiegspunkte, an denen mehrere SPNV-Linien aufeinandertreffen, sodass aufgrund der hohen Frequenz hier die beschriebenen urbanen Hubs als Servicepunkte des Alltags und der Mobilität entstehen können.
- D2 sind Verkehrssammler, die strategisch sinnvoll an hochfrequentierten Stationen des SPNV entstehen und den Düsseldorfern mit einem attraktiven Mobilitätsangebot, wie zum Beispiel Elektrofahrrad-Stationen, den Umstieg auf das Radschnellwegenetz erleichtern.
- D3 sind kleinteilige Quartiershubs mit Carsharing, die die Mobilität auf der Quartiersebene fördern und vielfältig gestalten soll. Hier eignen sich sowohl die Haltestellen des SPNV, als auch andere, hoch frequentierte Treffpunkte in den Quartieren. Die D3-Punkte sind unter anderem auch als Experimentierfelder zu verstehen – Hier können neuartige Formen der Mobilität auf einem begrenzten Testgebiet, den Quartieren, in der Praxis erprobt werden.

Erste Reihe

Die Erste Reihe steht in dem Raumbild stellvertretend für die neue Aufmerksamkeit, die der 3. Stadt zukünftig gelten soll. Durch das Gedankenexperiment der Flutung der ersten und zweiten Stadt soll jedoch nicht nur die dadurch tatsächlich entstehende Frontrow, sondern der gesamte, hochdynamische Siedlungsraum der 3. Stadt neu in den Fokus rücken.

Hubs

Als Hubs werden im Allgemeinen die Überlagerung verschiedener Verkehrsmodi an einem Ort bezeichnet. Im Kontext der D-Punkte werden sie aber auch in ihrer Bedeutung als urbane Hubs genannt, die die strategisch sinnvolle Konzentration verschiedener urbaner Funktionen und die Verdichtung der baulichen Strukturen an den wichtigsten Umstiegspunkten des SPNV meint.

Klimanetz

Durch die Vernetzung bestehender Freiräume und Potenzialflächen entsteht ein grünes Netzwerk, das die Cluster umspült und von den Landschaftsankern als grüne Orientierungspunkte aufgespannt wird. Das Klimanetz schafft

Zugänge zu attraktiven Freiräumen für die Wohn- und Arbeitsorte, vernetzt als eine grüne Verbindung wichtige Ökosysteme, übernimmt Klimaanpassungsfunktionen und schafft mit den Landschaftsrouten ein entschleunigendes Stadterlebnis. Dadurch entsteht ein nachhaltiger Hochleistungsfreiraum, der gleichzeitig auf die Steigerung der Lebensqualität und die Verbesserung des Stadtklimas ausgerichtet ist. Die Landschaftsrouten des Klimanetzes umfassen Wege des Langsamverkehrs, der Erholung und Kontemplation, aber auch funktionale, möglichst kreuzungsfreie Radschnellwege.

Joker-Hafen

Langfristig stellt der Bereich des Hafens eine immense Potenzialfläche dar, wenn es darum geht, innerhalb kurzer Zeit auf großen Flächen reagieren zu müssen. Deshalb wird er als Jokerfläche bezeichnet. Klar ist jedoch auch, dass der Hafenbereich keine Jokerfläche für städtebauliche Maßnahmen wie zum Beispiel Wohnungsbau sein wird. Er könnte jedoch bald eine große Rolle spielen, wenn es darum geht, smarte Logistikzentren und Umschlagspunkte vom Schienennetz auf den Binnenverkehr zu erproben. Als ein Experimentierfeld kann der Hafen der Stadt Düsseldorf Antworten auf die Frage geben, wie dem wachsenden Umschlag der Stadt zukünftig auf den unterschiedlichen Maßstabsebenen begegnet werden kann und verschiedene Konzepte erprobt werden.

Landschaftsanker

Landschaftsanker sind landschaftlich einprägsame Orte, die mithilfe von Umbaumaßnahmen geringen bis mittleren Aufwands zukünftig als starke landschaftliche Orientierungspunkte für das Klimanetz zu entwickeln sind und der Orientierung im Stadtgebiet dienen.

Nachverdichtungspotenzial nach GFZ

Eine Nachverdichtung ist zukünftig nur dann sinnvoll, wenn sie im direkten, fußläufigen Einzugsgebiet des SPNVs liegt. Oder konkreter formuliert: Eine fußläufige Erreichbarkeit des S- und U-Bahnnetzes in fünf bis maximal zehn Minuten ist für uns die Voraussetzung für eine Nachverdichtung. In dem Raumbild wurde daher auf Blockebene eine Berechnung angestellt, die die vorhandene Geschossflächenzahl (GFZ) mit einem Radius von maximal zehn Gehminuten um die Haltestellen des SPNV in Beziehung setzt. Je geringer die aktuelle Geschossflächenzahl innerhalb des Radius ist, desto höher ist das bauliche Nachverdichtungspotenzial.

SPNV

Das zum Raumbild gehörende Mobilitätskonzept konzentriert sich stark auf den SPNV, also den öffentlichen Schienenpersonennahverkehr, als die zukünftig effizienteste und für die Düsseldorfer attraktivste Form des öffentlichen Personennahverkehrs. Betrachtet wurde demnach das S- und U-Bahnnetz, sowie vor allem auch die Hubs, also die Knotenpunkte, an denen möglichst effizient vom einen Netzwerk in das andere umgestiegen werden kann.

Stadtanker

Stadtanker sind urbane Orte, die mithilfe von Umbaumaßnahmen geringen bis mittleren Aufwands zukünftig als starke urbane Orientierungspunkte für das Netzwerk der städtischen Boulevards zu entwickeln sind und der Orientierung im Stadtgebiet dienen.

Städtische Boulevards

Die städtischen Boulevards bilden neben dem Klimanetz ein wichtiges Leitsystem innerhalb der 3. Stadt. Mit zunehmender Distanz zum Stadtzentrum heißt es Kräfte bündeln. Urbanität und Verdichtung werden in der 3. Stadt entlang eines Geflechts aus städtischen Boulevards konzentriert (Wirkungstiefe circa 1 bis 2 Blöcke). Durch die gezielte Aufwertung bestehender Straßenräume, Plätze, Einzelhandelszentren und Orientierungspunkte entstehen netzartige Verbindungen, entlang derer die urbane Entwicklung der 3. Stadt konzentriert wird. Nicht nur die bestehenden urbanen Zentren, sondern auch die neuen D-Punkte (insbesondere D1) werden damit bis in die 4. Stadt hinaus vernetzt. Das Leitsystem der städtischen Boulevards wird, wie es analog dazu bei dem Klimanetz und den Landschaftsankern der Fall ist, von den Stadtankern aufgespannt, die innerhalb dieses urbanen Netzwerks eine Orientierung erleichtern. Der MIV wird entlang der Boulevards stark reduziert, um mehr Raum für Fußgänger und Radfahrer zu generieren und den öffentlichen Nahverkehr ortsspezifisch bestmöglich zu integrieren.

Wirkungstiefe

Jeder lineare Eingriff bedeutet übertragen auch einen Eingriff in der Fläche. So wird mit den linearen Netzwerken eine gewisse Auswirkung auf die Flächenentwicklung Düsseldorfs erzielt und eine Entwicklung der Cluster angestrebt. Beispielsweise bedeutet dies bei dem Netzwerk der städtischen Boulevards, dass nicht nur die direkt an das Netzwerk angrenzende Bebauung neu aktiviert wird, sondern wie bei einer Kettenreaktion eine Wirkungstiefe von bis zu zwei Blöcken zu erwarten ist.