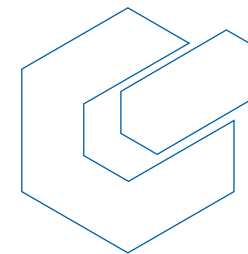




INTEGRIERTES HANDLUNGSKONZEPT
INNENSTADT DUISBURG – IHI



INTEGRIERTES HANDLUNGSKONZEPT INNENSTADT DUISBURG – IHI
Amt für Stadtentwicklung und Projektmanagement

INHALTSVERZEICHNIS

A	Rahmenbedingungen für die Entwicklung der Duisburger Innenstadt	06
1	Entwicklungsstrategie für die Innenstadt	06
1.1	Gesamtstädtische Entwicklungsstrategie Duisburg 2027	06
1.2	Masterplan Innenstadt	08
1.3	Integriertes Handlungskonzept Innenstadt	10
2	Handlungsfelder	16
2.1	Stadtgestaltung und öffentlicher Raum	16
2.2	Wirtschaft und Kultur	18
2.3	Wohnen und Soziales	21
2.4	Mobilität	24
2.5	Klima und Umwelt	28
2.6	Beteiligung und Kooperation	31
3	Aktivitätszonen	34
3.1	A Hauptbahnhof und Umfeld	35
3.2	B Dellviertel	38
3.3	C Handelslage	40
3.4	D Altstadt-Süd	43
3.5	E Altstadt-Nord	46
3.6	F Innenhafen	48
3.7	G Wasserviertel	50
4	Ziele für die Innenstadt	52
B	Maßnahmen	55
C	Umsetzung und Finanzen	78
1	Umsetzung	78
1.1	Projektstruktur	78
1.2	Zielerreichung	79
2	Finanzielle Auswirkungen	82
	Abbildungsverzeichnis	86

A RAHMENBEDINGUNGEN FÜR DIE ENTWICKLUNG DER DUISBURGER INNENSTADT

A 1 ENTWICKLUNGSSTRATEGIE FÜR DIE INNENSTADT

A 1.1 Gesamtstädtische Entwicklungsstrategie Duisburg 2027

Die Wirtschaftsstruktur Duisburgs hat sich in den zurückliegenden Dekaden zunehmend verändert. Bezeichnend für Duisburg bleiben aber weiterhin die Arbeitsplatzverluste im produzierenden Bereich, die nicht durch ein entsprechendes Wachstum im Dienstleistungssektor aufgefangen werden konnten. Duisburg verfügt im Vergleich zu anderen Großstädten immer noch über einen relativ geringen Anteil sozialversicherungspflichtig Beschäftigter bezogen auf die Gesamtbevölkerung und eine geringe Kaufkraft in großen Teilen der Bevölkerung.

Der Wandel der Stadt hat aber auch zahlreiche positive Entwicklungen ermöglicht, die Perspektiven für die Zukunft eröffnen. Projekte wie der Innenhafen, der Landschaftspark Nord und der Rheinpark, der Ausbau des Wirtschaftsstandortes zu einer bedeutenden Logistikkreuzung, die Profilierung des Sportparks Duisburg und die Investitionen in die Innenstadt sind Beispiele, die Entwicklungschancen bieten.

Vor dem Hintergrund der bestehenden Problemlagen, Entwicklungsansätze und Chancen hat der Stadtrat am 11. Juni 2007 beschlossen, die anstehende Neuaufstellung des Flächennutzungsplans mit einer Strategie der nachhaltigen Stadtentwicklung zu verbinden. Dazu wurde das Projekt Duisburg 2027 gestartet. Mit einer gesamtstädtischen, strategischen Planung, ausgerichtet auf einen Zeithorizont von 15 bis 20 Jahren, will Duisburg den tiefgreifenden Herausforderungen des absehbaren Wandels der Bevölkerung, der notwendigen Stabilisierung der Stadtgesellschaft, der zukunftsfähigen Entwicklung der Wirtschaft und den Erfordernissen an eine gesunde Umwelt aktiv begegnen.

Um das Handeln aller an der Stadtentwicklung beteiligten Akteure zu koordinieren und auf gemeinsame Ziele auszurichten, sind die verschiedenen Interessen und fachlichen Belange durch die integrierte Arbeitsweise des Projekts und eine weitreichende Beteiligung frühzeitig einbezogen und offen diskutiert worden. Wichtige Kennzeichen des Projekts Duisburg 2027 sind:

- Ein integrierter gesamtstädtischer Ansatz, der die verschiedenen Handlungsfelder der Stadtentwicklung bei der Formulierung strategischer Ziele und Handlungsansätze für die Gesamtstadt sowie deren Umsetzung fachübergreifend berücksichtigt.
- Ein beteiligender und transparenter Ansatz, um die Zusammenarbeit mit der Stadtgesellschaft und anderen Akteuren durch eine aktive Weitergabe von Informationen und die gemeinsame Suche nach guten Lösungen zu unterstützen.
- Die Ausrichtung an einer langfristigen finanziellen Tragfähigkeit von Aufgaben und Projekten, die die kommunale Leistungs- und Handlungsfähigkeit bei der Umsetzung der strategischen Ziele beachtet.
- Der sparsame und effiziente Umgang mit der Ressource Fläche mit der Zielsetzung, neue Entwicklungen vornehmlich auf bereits genutzten oder ehemals genutzten Flächen zu verwirklichen, um möglichst keine weiteren Flächen im Freiraum in Anspruch zu nehmen.
- Das Kriterium Qualität vor Quantität bei der räumlichen und infrastrukturellen Entwicklung der Stadt.

Das Projekt 2027 legt mit der Strategie für Wohnen und Arbeiten – beschlossen vom Rat der Stadt Duisburg am 12. Dezember 2011 - nunmehr 40 strategische Ziele für die zukünftige Stadtentwicklung vor, die acht Zukunftsbildern zugeordnet sind. Diese Ziele werden unter Berücksichtigung der besonderen Potentiale der Ortsteile und Quartiere auf die räumliche Ebene übertragen. So entstehen kleinräumige Ziel- bzw. Flächenaussagen in Bezug zu gesamtstädtischen Rahmenbedingungen und Zielen sowie Vorschläge für bestehende, zu sichernde oder neue Nutzungen in Form von Teilräumlichen Strategiekonzepten (s. Abb. 1).

Die Stadtentwicklung Richtung Wasser zu forcieren, sie unmittelbar mit dem Wasser zu verbinden und dieses erlebbar zu machen ist erklärtes Ziel, das auch für den Innenstadtbereich aufgegriffen wird. Mit der Entwicklung innovativer Stadträume mit neuen urbanen Qualitäten sollen die exponierten Wasserlagen an Rhein und Ruhr wieder erlebbar gemacht und zu markenbildenden Standorten entwickelt werden. Öffentliche Grünbereiche sollen die Zugänge der Stadt zum Wasser wiederherstellen. Zur Entwicklung einer

lebendigen und nachhaltigen Siedlungsstruktur sind innovative Konzepte mit ökologischen Ansätzen zu erstellen, die eine Nutzungsmischung aus Wohnen, Dienstleistungs- und Büronutzungen, Gastronomie und Grün ermöglichen. Innovative Stadträume sollen als Impulsgeber für eine positive Entwicklung und Aufwertung der vorhandenen Wohnbereiche fungieren.

Die Flächen im Innenstadtbereich sollen auch Raum für neue wirtschaftliche Nutzungen schaffen und in Citylagen die regionale Versorgungsfunktion weiterentwickeln. Der Reiz des Duisburger Stadtbildes liegt im Kontrast zwischen Industrie-, Stadt-, Kultur- und Wasserlandschaft. Die Gebäude und Räume mit ihrer bauzeittypischen Architektur sollen erhalten und unter den Aspekten der Ökonomie und Ökologie zukunftsorientiert weiterentwickelt werden. Stabilisierungs- und Umstrukturierungsbedarf wird bei den Gebäudebeständen aus den 50er, 60er und 70er Jahren gesehen, wie in Teilen der Altstadt.

Auf der Grundlage der Zielaussagen der Teilräumlichen Strategiekonzepte werden räumliche Handlungsschwerpunkte mit Zielen benannt. Die strategische Agenda hat einen Zeitraum von 15 bis 20 Jahren im Blick und bildet damit für die gesamtstädtische Entwicklung Duisburgs eine langfristige Handlungs- und Prioritätenliste. Der Innenstadtbereich mit der Entwicklung innovativer Stadträume und der Umsetzung des Masterplans ist einer der Handlungsschwerpunkte.



Abb.1
Teilräumliches Strategie-
konzept Mitte
(Ausschnitt Innenstadt)
Quelle: Stadt Duisburg

Die Teilräumlichen
Strategiekonzepte
geben die Ziele für
die Innenstadt vor

A 1.2 Masterplan Innenstadt

Um einer sinkenden Einwohnerzahl, der abnehmenden Kaufkraftbindung der Einzelhandelsinnenstadt und der zurückhaltenden Investitionsbereitschaft privater Investoren entgegenzuwirken, wurde im Jahr 2006 das Büro Foster + Partners mit der Erarbeitung eines Masterplanes zur Neugestaltung der Duisburger Innenstadt beauftragt. Ziel war es, ein umfassendes Konzept für die Umstrukturierung der Duisburger Innenstadt zu erstellen, das Bürgern, Innenstadt-Akteuren und Investoren eine langfristige und verlässliche Perspektive für die Cityentwicklung darlegt.

Der Masterplan zielt darauf ab, die Innenstadt als einen lokalen und regionalen Konzentrationspunkt für Einzelhandel, Dienstleistungen, Wohnen, Kultur und Freizeit zu stärken. Angestrebt wird ein nachhaltiges, urbanes Umfeld, in dem die aufeinander abgestimmten Funktionen zu einer Zunahme der Bevölkerung in der Innenstadt beitragen. Der Masterplan zeigt Strukturen auf, um eine unverwechselbare Identität für Duisburg aufzubauen. Gleichzeitig behält er als Rahmenplanung das Maß an Flexibilität bei, das nötig ist, um sich an verändernde Bedingungen anpassen zu können.

Foster + Partners analysierte im Rahmen von Grundlagenarbeiten zunächst die relevanten Teilbereiche und Funktionsräume der Duisburger Innenstadt. Im Ergebnis dieser Analysen wurde das zentrale Bearbeitungsgebiet definiert, das sich auf die Innenstadt bezieht und rund 2,7 km² groß ist. Das Gebiet findet seine Begrenzungen durch den Innenhafen im Nordwesten, durch das Marientor und die Altstadt im Westen, durch den Straßenzug Kremerstraße / Mercatorstraße im Süden sowie durch den Hauptbahnhof, den angrenzenden ehemaligen Güterbahnhof und die A 59 im Osten (s. Abb. 2).

Die Gebietskulisse für das Integrierte Handlungskonzept Innenstadt, vom Rat der Stadt am 12. Dezember 2011 als Stadtumbaugebiet Duisburg-Innenstadt verabschiedet, entspricht dem Bereich des Masterplans Innenstadt.



Der Masterplan stellt das Thema „Urbanes Leben im 21. Jahrhundert“ im Rahmen eines ganzheitlichen Konzeptes dar. Er zeigt auf, wie die Themen Wohnen, Einkaufen, Arbeiten und Kultur in der Innenstadt nachhaltig gestärkt und entwickelt werden können. Der Masterplan benennt die zentralen Ziele für eine Erneuerung der Duisburger Innenstadt, die in Verbindung mit relevanten Maßnahmen folgende strukturelle Veränderungen bewirken: +10% Bebauung/Verdichtung, -30% Verkehrsfläche/Rückbau, +100% Grün, +5% Wasserfläche.

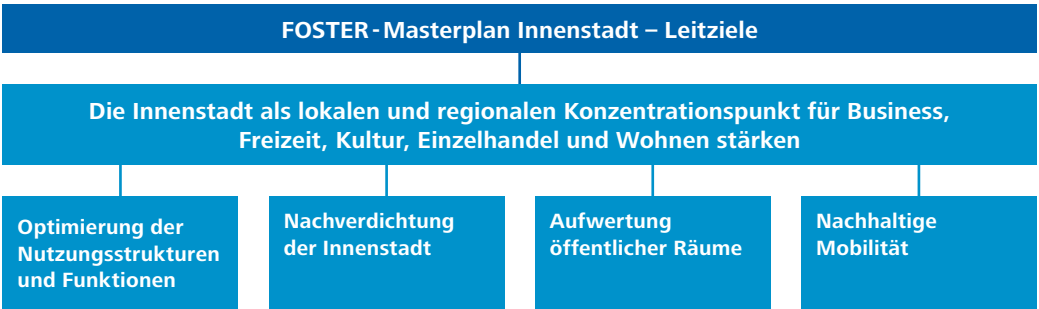


Abb. 4
Leitziele des Masterplans
Innenstadt
Quelle: Stadt Duisburg

Auf folgenden Leitzielen basiert der Masterplan Innenstadt, mit dem die Nutzungsstrukturen und Funktionen der Innenstadt optimiert werden sollen.

Nachhaltige Mobilität

Die Innenstadt zeigt überdimensionale Verkehrsflächen im Vergleich zu der Gesamtfläche der Innenstadt. Durch Teilrückbaumaßnahmen überdimensionierter Straßenräume sollen Verkehrsströme verringert, Flächen gewonnen und damit die Wohn- und Lebensqualität in den einzelnen Quartieren erhöht werden. Ein schrittweiser Umbau des bestehenden Verkehrssystems soll den hohen Anteil des Durchgangsverkehrs durch die Innenstadt reduzieren und gleichzeitig eine gute Erreichbarkeit innerstädtischer Standorte durch den Individualverkehr aufrecht erhalten. Maßnahmen zur Stärkung des Umweltverbundes setzen auf eine Stärkung des Fuß- und Radverkehrs, sowie eine Attraktivierung des ÖPNV. In der Masterplanung wurden zum Themenfeld „Nachhaltige Mobilität“ grundsätzliche Überlegungen zu einer Neustrukturierung des Verkehrsnetzes für die Innenstadt und deren Teilräume aufgezeigt.

Nachverdichtung der Innenstadt

Die Stadtstruktur der City ist über Jahrhunderte gewachsen. Gebäudesolitäre und breite Verkehrsschneisen sind erst durch Planungen der Nachkriegszeit entstanden. Sie prägen das Stadtbild heute ganz entscheidend. Unvollständige Blöcke erschweren es, das Duisburger Zentrum als zusammenhängenden Innenstadtraum zu definieren oder wahrzunehmen. Zusätzlich zu den vorhandenen Lücken gibt es insbesondere in der Altstadt und im Bahnhofsbereich Brachflächen, die ein zerklüftetes Stadtbild prägen und öffentliche Plätze, die als Parkplätze fungieren. Die Reaktivierung von Brachen, Baulücken, Parkplätzen und Potentialflächen wird als Chance ergriffen, städtebauliche Akzente zu setzen, Raumkanten zu schließen und Orte neu zu definieren.

Der Masterplan umfasst neue Flächen von beträchtlicher Größe, die insbesondere für den Wohnungsbau, aber auch für Büros, den Einzelhandel sowie Kultur- und Freizeiteinrichtungen erschlossen werden sollen.

Aufwertung öffentlicher Räume

Ein wesentliches Ziel des Masterplans ist die Attraktivierung der Innenstadt durch die Aufwertung der öffentlichen Räume durch gestaltete Straßen und Plätze. Insbesondere der Rückbau von Verkehrsflächen und die Begrünung des Straßenraums unter Einbeziehung von Wasserflächen soll für die Qualität und Profilierung der Duisburger Innenstadt eine zentrale Rolle übernehmen.

Grundlage für die Aufwertung der öffentlichen Räume bilden die Grün- und Wasserverbindungen der Duisburger Innenstadt. Eine intensivere Begrünung soll neben den stadtklimatischen Aspekten auch zu einer Steigerung der Attraktivität der City als Aufenthaltsraum und als Wohnstandort beitragen. Durch das Zusammenspiel von hochwertiger Stadt- und Landschaftsgestalt soll eine neue Qualitätsdimension im Stadtumbau realisiert werden. Parallel zu der Entwicklung am Innenhafen soll auch im Rahmen des Masterplans Innenstadt das Imagebild „Duisburg – Wasser“ langfristig gestärkt werden.

Im Zusammenwirken mit privaten Investitionen können gerade durch die Gestaltung des öffentlichen Raumes die gewünschte Identität und Wiedererkennbarkeit erreicht werden. Vor dem Hintergrund, dass in vielen Innenstädten das Handels- und Dienstleistungsangebot immer austauschbarer wird und kaum noch profilbildend ist, besteht hier ein großes Potential für die Stärkung Duisburgs als überregionales Dienstleistungs- und Handelszentrum.

Der Masterplan schreibt die perspektivische Entwicklung der Duisburger Innenstadt für einen Zeitraum von zwei Dekaden. Die Umsetzung seiner Ziele erfolgt schrittweise und muss wiederkehrend verifiziert werden.

Der Masterplan setzt den Rahmen für die Entwicklung der Innenstadt

Abb. 2
Masterplan Duisburg-Innenstadt
Quelle: Foster + Partners, London 2007

Abb. 3
Stadtumbaugebiet Duisburg-Innenstadt gemäß § 171b Abs. 1 Baugesetzbuch
Quelle: Stadt Duisburg

A 1.3 Integriertes Handlungskonzept Innenstadt

Ein integriertes Handlungskonzept ermöglicht als strategisches Planungsinstrument eine geeignete Steuerung der Innenstadtentwicklung, um die Handlungserfordernisse in diesem Stadtraum anzugehen.

Das Integrierte Handlungskonzept für die Duisburger Innenstadt ist als Ziel- und Maßnahmenprogramm so angelegt, dass eine Umsetzung in den kommenden 5 – 6 Jahren realisierbar ist. Es bildet den Rahmen, der durch die übergeordneten Zielsetzungen für die Innenstadt abgesteckt wurde und konkretisiert die Leitziele auf einer operativen Ebene. Es setzt dort an, wo funktionale Mängel durch konkrete Projekte verbessert und bestehende Stärken und Potentiale zu einer Aufwertung genutzt werden können. Das IHI setzt den Fokus auf die Stellen, die durch einen primären Handlungsbedarf gekennzeichnet sind. Strategisch werden private und öffentliche Investitionen verknüpft, um die für die Stadt Duisburg bestehenden Handlungsspielräume effektiv und konsequent für die Innenstadtentwicklung zu nutzen.

Mit dem IHI wird eine Priorität innerhalb der Gesamtstadt gesetzt, sowie im Hinblick auf die beschriebenen Einzelmaßnahmen ein Fokus für den künftigen Einsatz kommunaler Gelder und Fördermittel aus dem Bereich der Städtebauförderung.

Status der Innenstadtentwicklung

Der „Status Quo“ der Innenstadtentwicklung bildet die erste Betrachtungsebene und den Ausgangspunkt des IHI. Resümiert werden die Sachstände und Rahmenbedingungen, die sich aus den bisherigen Entwicklungen, Aktivitäten und Zielformulierungen der ersten 7 Jahre mit den Zielvorgaben des Masterplans Innenstadt ergeben haben:

Vor der Erarbeitung des Masterplans für die zukünftige Duisburger City-Entwicklung durch das Büro Foster + Partners war die Innenstadt durch einen Investitionsstau sowie einen spürbaren Attraktivitätsverlust der Haupthandelslage gekennzeichnet. Mit dem 2007 vorgelegten Masterplan wurde der Innenstadt eine langfristige Entwicklungsperspektive gegeben und neues Vertrauen im Sinne einer Planungssicherheit aufgebaut. Die vorgenommene Weichenstellung wurde in einem breiten Konsens von Politik und Bürgerschaft getragen. In der Folge konnten auf dieser Grundlage neue Investitionen in der Innenstadt angebahnt werden. Die mit dem Masterplan geschaffene Perspektive hat sich bis heute spürbar in neuen Planungen und Entwicklungen niedergeschlagen.

Mit der neuen Ausrichtung für die Innenstadt wurde auch eine neue Gebietskulisse für die Städtebauförderung erforderlich. In Abstimmung mit der Bezirksregierung Düsseldorf wurden die förmlich festgelegten Sanierungsgebiete „Innenhafen/Altstadt“ und „Innenstadt“ aufgehoben und ein neues Stadtumbaugebiet nach § 171b BauGB ausgewiesen. Aus der alten Förderkulisse und den seitens des Landes bewilligten Maßnahmen bestehen noch Verbindlichkeiten und Zweckbindungen, die im Rahmen der Innenstadtentwicklung zu berücksichtigen sind (s. Abb.5).

Im Jahr 2011 wurde ein erster Anlauf genommen, um den Masterplan für die Innenstadt im Rahmen eines Integrierten Handlungskonzeptes konzeptionell und operativ in der neuen Förderkulisse umzusetzen. Daran anknüpfend wurden der Stadt Duisburg über die Städtebauförderung zwei Maßnahmen bewilligt: die Renovierung der Liebfrauenkirche sowie der Aufbau einer ISG im Bereich des Sonnenwalls. Beide Fördermaßnahmen wurden durch private Initiativen begleitet, die auch die erforderlichen städtischen Eigenanteile erbracht haben. Die ISG Sonnenwall konnte im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben nicht realisiert werden. Eine weitere Bewilligung erfolgte zur Gestaltung des neuen Bahnhofplatzes. Die Fördermittel wurden vor dem Hintergrund einer erforderlichen Neuplanung nicht in Anspruch genommen und Ende 2012 an das Land NRW zurückgegeben.

Die zurückliegenden Abstimmungsgespräche mit den Landespartnern in der Bezirksregierung Düsseldorf sowie im Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr haben zu dem Ergebnis geführt, dass das Integrierte Handlungskonzept für die Innenstadt in der bisher vorliegenden Form bis Mitte 2013 grundlegend überarbeitet werden müsse, um der Stadt weiterhin einen Zugang zur Städtebauförderung zu ermöglichen.



Abb. 5
Zweckbindungen aus der Städtebauförderung
Quelle: Stadt Duisburg

Der Status der Entwicklungen der letzten Jahre zeigt auf, welche positiven Entwicklungen aufgegriffen werden können und für welche Fehlentwicklungen oder Stillstände neue Herangehensweisen erforderlich werden:

Durch die Aktivitäten in den zurückliegenden Jahren konnten im Bereich des Hauptbahnhofs wichtige Weichen für eine Entwicklung dieses zentralen Bereichs gestellt werden. Intensive Verhandlungen mit der DB AG haben zu einer Renovierung und Aufwertung des Hauptbahnhofs geführt. Mit der umgebauten Eingangshalle hat der Hauptbahnhof eine angemessene Gestaltung erhalten. Die Renovierung des Hauptbahnhofes wird mit der Erneuerung der Bahnsteigüberdachung im Jahr 2017 ihren Abschluss finden. Mit der Überdeckelung der A 59 entstand ein neuer Bahnhofplatz. Mit der Gestaltung dieses neuen Bahnhofplatzes – der ein zentrales Projekt im Rahmen des IHI darstellt - geht die Stadt Duisburg aktuell innovative Wege bei der Bürgerbeteiligung.

Die gemeinsamen Planungen mit dem Entwicklungspartner Aurelis mündeten in der Projektierung des Bürostandortes „Duisburger Freiheit“ (Nord). Die Entwicklung der Brachfläche südlich des Hauptbahnhofs ist eine neue Option zur Stärkung der City als Dienstleistungs- und Bürostandort. Der für die Innenstadt wichtige Bereich bedarf nun weiterer Aktivitäten, um die begonnene Entwicklung abzuschließen.

Im Bereich des Hauptbahnhofs konnten erste Weichen für eine Entwicklung gestellt werden

Die Haupthandelslage hat bereits eine deutliche Aufwertung erfahren

Die Duisburger Haupthandelslage konnte in den zurückliegenden Jahren in Teilen eine deutliche Aufwertung erfahren. Durch das CityPalais, das Forum und den neu gestalteten König-Heinrich-Platz konnte ein nachhaltiger Impuls für die Stärkung der City gesetzt werden. Durch die neue Königsgalerie, den Bau des Stadtfensters und die Umgestaltung des Kuhlenwall-Karrees wirken weitere private Investitionen zur Attraktivierung der Haupthandelslage. Diese positiven Entwicklungen konnten bisher jedoch nicht in den Bereich der südlichen Altstadt ausstrahlen. Zur Evaluierung der Entwicklung der Handelslage wurde ein City-Monitoring durchgeführt, welches auch die zukünftigen Entwicklungen begleiten soll.

Auch der Innenhafen konnte als multifunktionales Dienstleistungszentrum durch den Bau des Landesarchivs NRW und die Ausweitung des Standortes der Polizeitechnischen Dienste NRW weitere Fortschritte machen. Zwischen Innenhafen und Haupthandelslage konnte durch die Verlagerung des Berufskollegs die Option zur Entwicklung eines neuen innerstädtischen Wohnquartiers geschaffen werden. Über die Entwicklung besteht die Chance, die Innenstadt als Wohnstandort nachhaltig zu stärken. Die neu gestaltete Grünfläche am Innenhafen wird gut von der Bevölkerung angenommen, wohingegen die funktionalen Mängel des zentral gelegenen Kantparks im Dellviertel bisher nicht behoben werden konnten.

Die nachhaltige Mobilität wurde bereits deutlich voran gebracht

Auf der Grundlage der Rahmenplanung des Büros Foster + Partners wurde ein Innenstadtverkehrskonzept erstellt. Aktuelle Entwicklungen haben jedoch zu der Erkenntnis geführt, dass der konzeptionelle Ansatz in der planerischen Konsequenz so nicht umgesetzt werden kann. Auf der Grundlage des Verkehrskonzeptes müssen nun neue Detaillösungen in den kommenden Jahren entwickelt werden. Durch die in den letzten Jahren realisierten Maßnahmen zum Ausbau der Fahrradverbindungen in der City konnte das Thema der nachhaltigen Mobilität im Sinne des Masterplans bereits deutlich voran gebracht werden.

Neben den mit dem Masterplan verbundenen positiven Impulsen und Entwicklungslinien mussten auch Rückschläge bei der Innenstadtentwicklung in Kauf genommen werden. Neben der einschneidenden Love-Parade-Tragödie haben die Bauskandale bei der geplanten Erweiterung des Museums Küppersmühle und im Bereich der Mercatorhalle/CityPalais nachhaltig negative Auswirkungen.

Das vorgelegte IHI knüpft unmittelbar an die vorgenannten Aktivitäten und Projekte an, die in den zurückliegenden Jahren eingeleitet bzw. umgesetzt wurden und macht ein strategisches Steuern der anstehenden Entwicklungen im privaten und öffentlichen Sektor möglich.

Struktur und Strategie des Integrierten Handlungskonzeptes Innenstadt

Ausgehend vom aktuellen Status verknüpft das IHI zwei weitere Betrachtungsebenen und bildet diese in einer Handlungsstrategie ab (s. Abb. 8):

Die Handlungsfelder bilden die thematische Betrachtungsebene

1. Die erste Betrachtungsebene beschreibt die zentralen Handlungsfelder und die damit verbundenen strategischen Ziele und Handlungserfordernisse für die Innenstadt. Diese strategischen Ziele für die Innenstadt wurden im Kontext der Leitziele (Duisburg 2027, Masterplan Innenstadt) und der bestehenden Fachplanungen entwickelt und konkretisiert. Dabei wird ein integrierter Ansatz verfolgt, in dem die betrachteten Handlungsfelder die Grundlage für eine fach- und ressortübergreifende Sicht bilden:

- Stadtgestaltung und öffentlicher Raum – Aufwertung des öffentlichen Raumes und der Stadtgestalt Beseitigung von Fehlfunktionen
- Wirtschaft und Kultur – Vitales Wirtschafts- und Kulturleben stärken und profitieren
- Wohnen und Soziales – Innerstädtisches Wohnen attraktiveren und ausbauen
- Mobilität – Verbesserung der Verkehrsfunktionen und der Nahmobilität
- Klima und Umwelt – Verbinden und Qualifizieren von Grünstrukturen
- Beteiligung und Kooperationen – Einbindung der Stadtgesellschaft

Die Aktivitätszonen bilden die räumliche Betrachtungsebene

2. Die Abgrenzung und Analyse der unterschiedlichen Innenstadtquartiere bildet die räumlich konkretisierte zweite Betrachtungsebene ab. Der Bereich des IHI wird nicht als ein homogener Raum gesehen, sondern differenziert betrachtet. Ausgewiesen werden Bereiche gleicher oder ähnlicher Nutzung und Funktion. Diese Räume werden hinsichtlich ihrer Funktion für die City und den damit verknüpften Stärken, Schwächen und Potentialen bewertet und eingeordnet. Sie bilden die räumlichen Aktivitätszonen des IHI.

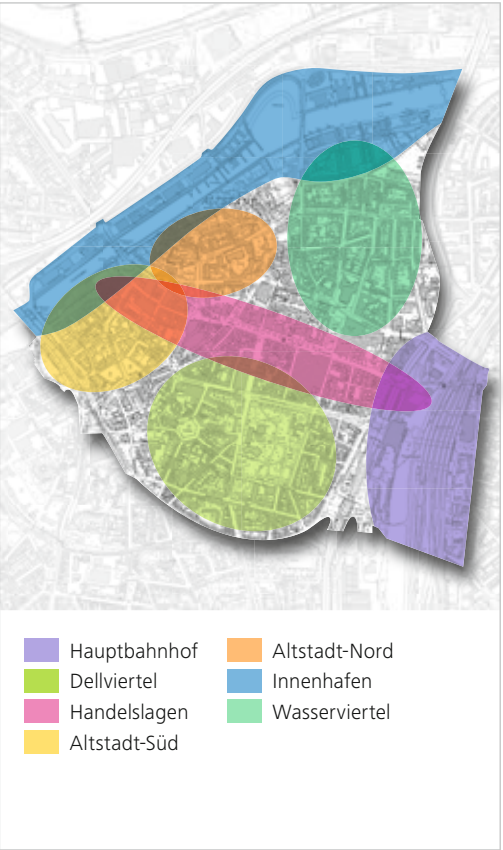
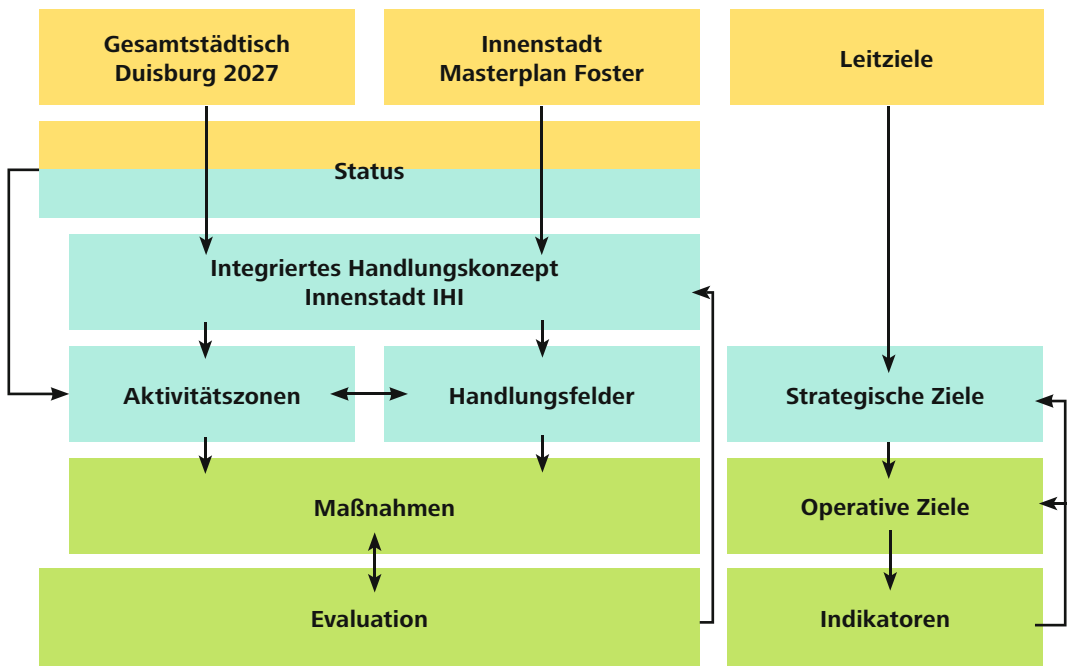


Abb. 6
Nutzungsverteilung in der
Innenstadt
Quelle: Foster + Partners,
London 2007

Abb. 7
Aktivitätszonen im Integrierten
Handlungskonzept
Innenstadt
Quelle: Stadt Duisburg

Aus der analytischen Betrachtungsweise der Aktivitätszonen ergeben sich in Verbindung mit den strategischen Zielen die Handlungserfordernisse. Beide Betrachtungsebenen werden verknüpft, um auf der operativen Zielebene konkrete Maßnahmen zu definieren. Aus der Betrachtung der unterschiedlichen Handlungsfelder und der funktional orientierten Analyse der Aktivitätszonen resultiert so das Maßnahmenbündel des IHI. Die entwickelten Ziele und Maßnahmen bilden in Verbindung mit den herangezogenen Indikatoren auch die Basis für die Evaluation des Handlungskonzeptes.



Rahmenplanung

Inhaltliche und
teilkäumliche
Analyse

Umsetzung

Abb. 8
Aufbau des Integrierten
Handlungskonzeptes
Innenstadt
Quelle: Stadt Duisburg

Zur Erreichung der formulierten Ziele ist es erforderlich, die Maßnahmen im Hinblick auf ihre Wirkung mit Prioritäten zu versehen. Die Maßnahmen, die durch ihre Umsetzung die entscheidenden Impulse und Effekte für die Aufwertung der Innenstadt realisieren, werden mit Priorität A versehen. Die Maßnahmen, die für die Vernetzung und Verstärkung der unter Priorität A eingeordneten Projekte stehen und mit deren Umsetzung erst die volle Entfaltung der Maßnahmen erreicht wird, werden mit Priorität B versehen.

Im IHI sollen unterschiedlich finanzierte Maßnahmen im Hinblick auf mögliche Synergien verknüpft werden. In der Gebietskulisse sind, ergänzend zu den geplanten privaten und öffentlichen Investitionen, Maßnahmen für eine Förderung vorgesehen.



Abb. 9
Fördermaßnahmen und
Investitionen in der
Gebietskulisse
Quelle: Stadt Duisburg

Die in der Gebietskulisse des IHI geplanten privaten Maßnahmen werden voraussichtlich ein Volumen von bis zu 300 Mio. Euro umfassen. Alle im IHI genannten Maßnahmen sollen nach derzeitigem Stand der Planungen im Rahmen der nächsten fünf bis sechs Jahre umgesetzt bzw. angegangen werden. Im Fokus der Betrachtungen des IHI stehen die 11 Maßnahmen, für die eine Förderung angestrebt wird. Sie umfassen nach dem Stand der aktuellen Kalkulationen ein Gesamtvolumen von rd. 18,6 Mio. Euro. Neben den Betrachtungen der Handlungsfelder, Aktivitätszonen und resultierenden Maßnahmen werden folgende Prinzipien bei der Umsetzung des Integrierten Handlungskonzeptes verfolgt.

Für 11 Maßnahmen wird eine Förderung angestrebt

Im Rahmen der Planung und Umsetzung der angestrebten Fördermaßnahmen wird eine breite Öffentlichkeitsbeteiligung angestrebt. Aktuell führt die Verwaltung exemplarisch ein umfassendes Beteiligungsverfahren zur Gestaltung des neuen Bahnhofplatzes durch, um im Dialog mit der Stadtgesellschaft einen breiten Konsens über die Eckpunkte der neuen Planung herzustellen. Für die Projekte zum Umbau des Hauptbahnhof-Osteingangs, zur Umgestaltung des Kantparks und zur Entwicklung des Mercatorquartiers ist ebenfalls eine intensive Beteiligung der Stadtgesellschaft vorgesehen.

Gleiches gilt für die Einbindung privater Initiativen sowie deren Aktivierung und Flankierung. Beispielsweise bei der vorgesehenen Rekonstruktion des Mercatorhauses und der Planung und Realisierung einer „Rockakademie“ in der Altstadt. Insofern bilden die Themen Aktivierung und Beteiligung wichtige Komponenten im IHI.

Daneben steht das partnerschaftliche Zusammenwirken mit privaten Investoren. Vor dem Hintergrund der angespannten Finanzlage der Stadt Duisburg ist die Verwaltung in besonderem Maße auf die enge Zusammenarbeit mit Investoren angewiesen, um die gewünschten Ziele und Impulse für die Cityentwicklung zu ermöglichen. Dabei müssen im engen Dialog der Beteiligten vielfach Kompromisse gefunden werden, um öffentliche und private Interessen in einen Ausgleich und in eine Umsetzung zu bringen, die die Ziele des IHI verfolgen.

Die Aufgabe der Innenstadtentwicklung wird vom Stadtentwicklungsdezernat wahrgenommen. Konzeption, Begleitung, Umsetzung und Finanzierung des IHI sind nunmehr Aufgaben, die verantwortlich vom Stadtentwicklungsdezernat als Teil der Kernverwaltung getragen werden. Ergänzt durch die eingebundenen städtischen Partner wird die Organisationsstruktur zur Umsetzung des IHI abgerundet. Gesellschaften wie das Immobilienmanagement Duisburg (IMD), die Gesellschaft für Wirtschaftsförderung Duisburg mbH (GFW Duisburg), die Duisburg Marketing GmbH (DMG) und das Citymanagement werden die Umsetzung des IHI aktiv unterstützen.

In den zurückliegenden Jahren konnten entscheidende Entwicklungen für die Innenstadt auf den Weg gebracht werden. Um die erarbeiteten Chancen und Optionen und die damit verbundenen Impulse für die Innenstadt zu nutzen, werden die Aktivitäten in der City im Rahmen eines integrierten Konzeptes verknüpft und Synergien aufgebaut. Vor dem Hintergrund der eingeschränkten finanziellen Möglichkeiten der Stadt Duisburg ist das aktuelle IHI auf einen überschaubaren Rahmen und wenige Maßnahmen konzentriert. Das IHI ist darauf ausgerichtet, die entstandenen Entwicklungslinien aufzugreifen und weiterzuführen und damit einen nächsten Schritt zur nachhaltigen Aufwertung und Funktionsverbesserung der City zu gehen. Im Fokus stehen die Bereiche mit den dringendsten Handlungsbedarfen, die einer Verbesserung und Aufwertung bedürfen.

Breite
Öffentlichkeits-
beteiligung

Einbindung von
Initiativen

Zusammenwirken
mit privaten Inves-
toren

Verwaltungsnahe
Umsetzungs- und
Organisations-
struktur

Bereiche mit
hohen Handlungs-
bedarfen stehen
im Fokus

A 2 HANDLUNGSFELDER

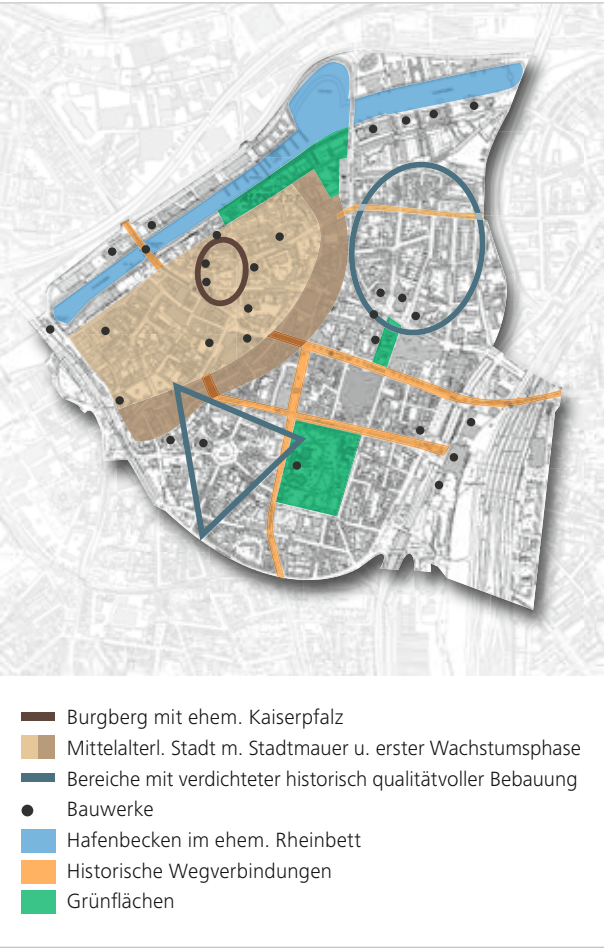
A 2.1 Stadtgestaltung und öffentlicher Raum

Die Duisburger Innenstadt prägt mit ihrer städtebaulichen Gestalt in hohem Maße das Wahrnehmungsprofil der Gesamtstadt und hat ein ausgeprägtes Identifikationspotential für das Oberzentrum Duisburg. Neben den Bauwerken prägt vor allem der öffentliche Raum die Stadtgestalt. Ihm kommt eine besondere Rolle zu, als Raum für Kommunikation, als Bewegungsraum oder Aufenthaltsort, als Adressbildung und Koproduktion öffentlicher und privater Akteure. Daher sind hier hohe Ansprüche an die Funktionsfähigkeit und Gestaltqualität zu stellen.

Die Duisburger Innenstadt zeichnet sich durch die ehemalige Prachtstraße Königstraße, der heute großzügigen Fußgängerzone aus. Hieran anknüpfend besteht ein enges Netz aus öffentlichen Räumen mit Platzfolgen, die verschiedene Funktionen erfüllen und sowohl Abwechslung als auch Attraktivität im Stadtbild ermöglichen. Durch den Strukturwandel des Innenhafens hat die Innenstadt ein neues hochwertiges innerstädtisches Quartier mit einer herausragenden Qualität im öffentlichen Raum durch die Wasserlage gewonnen, das zu einem neuen Bild der Innenstadt beiträgt. Das Zusammenwachsen und Profitieren von den hochwertigen innenstadtprägenden Qualitäten sind die zentralen stadtstrukturellen Aufgaben für die Identitätsstiftung der Stadt.

Der Masterplan Innenstadt sieht die Aufwertung öffentlicher Räume durch Neugestaltung, Begrünung und verbesserte Verbindungen vor. Darüber hinaus werden stadtstrukturelle Defizite und Flächenpotentiale für bauliche Entwicklungen im Stadtraum aufgezeigt, sowie Nachverdichtungspotentiale als Orientierung für anstehende Umstrukturierungen beschrieben. Ziel ist die Beseitigung von Fehlfunktionen, die Schließung von Raumkanten und die Anpassung des öffentlichen Raumes in den aufzuwertenden Bereichen. Die Stadtentwicklung wird dabei mit Blick auf die bedeutsamen historischen Strukturen und bezugnehmend auf stadtgeschichtliche Funde betrieben. Damit verbunden ist das Ansinnen, Stadtgeschichte erlebbar zu machen.

Die Duisburger Innenstadt hat eine hohe Dichte an stadtgeschichtlichen Bezügen (s. Abb 10), welche die Stadtstruktur und das Stadtbild prägen und die der Masterplan Innenstadt aufgreift: Wichtige Grün- und Wegeverbindungen entlang der Stadtmauer, diverse prägende Bauwerke im Altstadtbereich, am Hauptbahnhof sowie am Innenhafen mit dem Hafenbecken im ehemaligen Rheinbett, bedeutende Freiflächen, wie der Kantpark als ehemaliger Villengarten, der König-Heinrich-Platz als ehemaliger Friedhof vor der Stadtbefestigung und das Glacis als heutige Grünanlage am Innenhafen. Nach der ersten Wachstumsphase jenseits der Stadtbefestigung entlang der Stadtmauer folgte als Zweite das Dellviertel und daraufhin das Wasserviertel. Diese zweite und dritte Erweiterung zeichnen sich heute noch durch verdichtete Bereiche mit historischer qualitätsvoller Bebauung aus. Bedeutende Bezüge zur Stadtgeschichte sind in der Innenstadt nur noch in Teilen in der aktuellen Stadtstruktur ablesbar. An einigen relevanten Stellen besteht wichtiger Handlungsbedarf. Insbesondere der Abschluss der Sanierung der Stadt-



Verbindung der innenstadtbedeutenden Räume

Entwicklung historischer Bezüge

Abb. 10
Bedeutende Bezüge zur Stadtgeschichte
Quelle: Stadt Duisburg

mauer, die Qualifizierung der Wegebeziehungen sowie der Umgang mit dem ehemaligen Schulareal an der Gutenbergstraße, mit dem bedeutenden archäologischen Fund Mercatorhaus, auf dem das neue Mercatorquartier entstehen soll, stehen im Fokus.

Im Innenstadtbereich besteht eine Vielzahl an Flächenpotentialen, die im Zeitraum der Umsetzung des Handlungskonzeptes angegangen werden. Durch die Reaktivierung von Brachflächen, wie dem Marientor-Carree, für die Investoren gefunden werden konnten, durch die Reduzierung überdimensionierter Verkehrsflächen an der Mercatorstraße und durch Standortverlagerungen von Bildungseinrichtungen und produzierendem Gewerbe können Nachverdichtung und die Optimierung von Funktionen vorgenommen werden.



Reaktivierung von Brachflächen und Reduzierung von Verkehrsflächen zur funktionalen Optimierung

Abb. 11
Flächenpotentiale im Zeitraum des IHI
Quelle: Stadt Duisburg

In den Umstrukturierungsbereichen können durch gezielte Entwicklungen Synergien für die Verbesserung der stadträumlichen Funktionen und der Aufenthalts- und Gestaltungsqualität erzielt und neue identitätsstiftende Orte geschaffen werden.

Die Entwicklungen der Potentialflächen sollen zur Beseitigung von Fehlfunktionen mit einer hochwertigen Gestaltung zur Qualifizierung des öffentlichen Raumes genutzt werden. Dabei sollen die bedeutsamen Bezüge zur Stadtgeschichte herausgestellt werden und ein unverwechselbares Gesicht entstehen. Die Verknüpfung der wichtigen Lagen hat dabei eine herausragende Rolle, damit die entstanden und geplanten Qualitäten eine hohe Wirkung für die Innenstadt erzielen.

Verbesserung von Aufenthalts- und Gestaltungsqualität sowie Schaffung identitätsstiftender Orte

Aufwertung des öffentlichen Raumes und der Stadtgestalt sowie die Beseitigung von Fehlfunktionen

A 2.2 Wirtschaft und Kultur

Die Innenstadt lebt von einer hohen Nutzungsdichte, wobei den wirtschaftlichen und kulturellen Aspekten besondere Bedeutung zukommt und weil sie das Image der Stadt außerordentlich prägen. Als Oberzentrum muss Duisburg Anziehungskraft auf die Region ausüben durch beispielsweise ein Arbeitsplatzüberangebot, ein anziehendes Einzelhandelsangebot mit Erlebnischarakter oder durch hervorstechende Kulturveranstaltungen und Kultureinrichtungen. Die Stärkung des Büro-, Dienstleistungs- und Kulturprofils stellt neben einer Profilierung der Handelslage zentrale Bestrebungen des Masterplans Innenstadt dar. Die innerstädtische Wirtschaft soll innerhalb des Integrierten Handlungskonzeptes weiter gestärkt und die City als lebendiges Quartier und Kulturraum stärker definiert werden.

Tourismus stärken

Zur gezielten Entwicklung des Wirtschaftsstandortes Duisburg hat die Stadt das Programm „impuls.duisburg“ unter Einbindung der Gesellschaft für Wirtschaftsförderung und regionaler Partner aufgelegt. Mit ihm soll ein Impuls für mehr Beschäftigung und nachhaltiges Wachstum am Standort Duisburg ausgelöst werden. Ziel ist es, die bedeutenden Stärken und Potentiale der Duisburger Wirtschaftsstruktur zu identifizieren, zu stärken und inhaltliche Schwerpunkte für die kommunale Wirtschaftsförderung festzulegen. Dazu wurden auf stadtweiter Ebene die folgenden Kompetenzfelder für die Duisburger Wirtschaftsentwicklung identifiziert: Informations- und Kommunikationstechnologien, Material- und Werkstofftechnologien, personenbezogene Dienstleistungen, Umwelt- und Energietechnologien, Logistik und Städtetourismus. Für den zentralen Innenstadtbereich sind die Entwicklungen zum einen auf das Kompetenzfeld Städtetourismus abzielen, welches sich in den vergangenen Jahren bereits positiv entwickelt hat und v.a. im Bereich Tagungs- und Tagestourismus erweitert werden kann. Zum anderen sind Dienstleistungen und Büronutzungen zu fokussieren, die in den vergangenen Jahren ebenfalls deutlich erhöht werden konnten. Damit kann insbesondere der Dienstleistungssektor gestärkt werden, der im Vergleich zu anderen Städten ausbaufähig ist.

Stärken des Dienstleistungsstandortes

Stärkung interkultureller Ökonomie und Kultur

Als Besonderheit Duisburgs wird ein interkultureller Mehrwert gesehen, welcher sich bereits in einer vielfältigen und weitestgehend stabilen Wirtschaftsstruktur widerspiegelt. Der Anteil an Existenzgründungen durch Menschen mit Zuwanderungsgeschichte wächst insbesondere im Bereich der personenorientierten Dienstleistungen und birgt auch weiterhin großes Potential. Hiervon sollen auch die innerstädtischen Lagen profitieren.

Auf die Innenstadt richtet sich der Fokus des Büroimmobilienmarktes, wozu die erfolgreiche Entwicklung des Standortes Innenhafen den wesentlichen Beitrag leistet. Duisburg weist aktuell eine geringe Leerstandsquote bei den Büroimmobilien auf, gleichzeitig besteht ein Engpass bei neuen oder renovierten Büros. Daher sind in den nächsten Jahren im Stadtzentrum weitere Büronutzungen geplant. Durch die Potentialflächen auf der „Duisburger Freiheit“ und im Innenhafen bestehen mittel- bis langfristig sehr gute Perspektiven für die Weiterentwicklung des Bürostandortes Duisburg. Für den Erfolg der Entwicklungen sind aber nicht nur die guten vorhandenen harten Standortfaktoren ausschlaggebend, wie die besonders gute Erreichbarkeit, es gilt auch die weichen Standortfaktoren zu verbessern, beispielsweise durch die Schaffung eines attraktiven Wohnangebotes und Arbeitsumfeldes.

Abb. 12
Bürogebäude im
Innenhafen
Quelle: Stadt Duisburg



Die konzeptionelle Grundlage zur Entwicklung des Duisburger Einzelhandels auf gesamtstädtischer Ebene bildet das Einzelhandels- und Zentrenkonzept, welches im Jahr 2010 durch den Rat der Stadt beschlossen wurde. Ein Ziel daraus ist, die Einzelhandelszentralitätskennziffer von 103 % auf ein oberzentrales Niveau mit bis zu 120 % zu erhöhen, was den Ausführungen des abgestimmten „Regionalen Einzelhandelskonzeptes für das Westliche Ruhrgebiet und Düsseldorf“ entspricht. Um dieses Ziel zu erreichen, wurde im Norden des Stadtgebietes ein zweites Hauptzentrum ausgewiesen. Als Hauptmagnet dafür wird die Entwicklung eines Factory Outlet Centers verfolgt, welches ein überregionales Einzugsgebiet bedienen soll. Die Innenstadt ist der bedeutendste und stadtbildprägendste Bereich, der durch seine Nutzungsvielfalt ein abwechslungsreiches öffentliches Leben generiert und gestaltet. Sie ist damit auch das Aushängeschild der Stadt und hat eine starke imageprägende Wirkung.

Als Einzelhandelsstandort muss die Stadt Duisburg ein identitätsstiftendes Profil etablieren, um in einem polyzentrischen Raum in Konkurrenz zu Städten wie Düsseldorf, Essen oder Oberhausen mit dem aktuell erweiterten „Centro“ Kunden anziehen zu können. Als Oberzentrum ist es nicht nur Ziel, die Duisburger Kunden an die Stadt zu binden, sondern auch Käufer aus dem Umland anzusprechen. Als besondere Herausforderung der zentralen Handelslage wurde die eindimensionale Ausrichtung entlang der Südseite der Königstraße bereits im Masterplan Innenstadt bewertet, welche die Kunden dazu zwingt, lange Wege in Kauf zu nehmen. Dem soll durch kompakte und ansprechende Lagen mit einem Rundlauf begegnet werden.

Stärken und
konzentrieren der
Handelslage

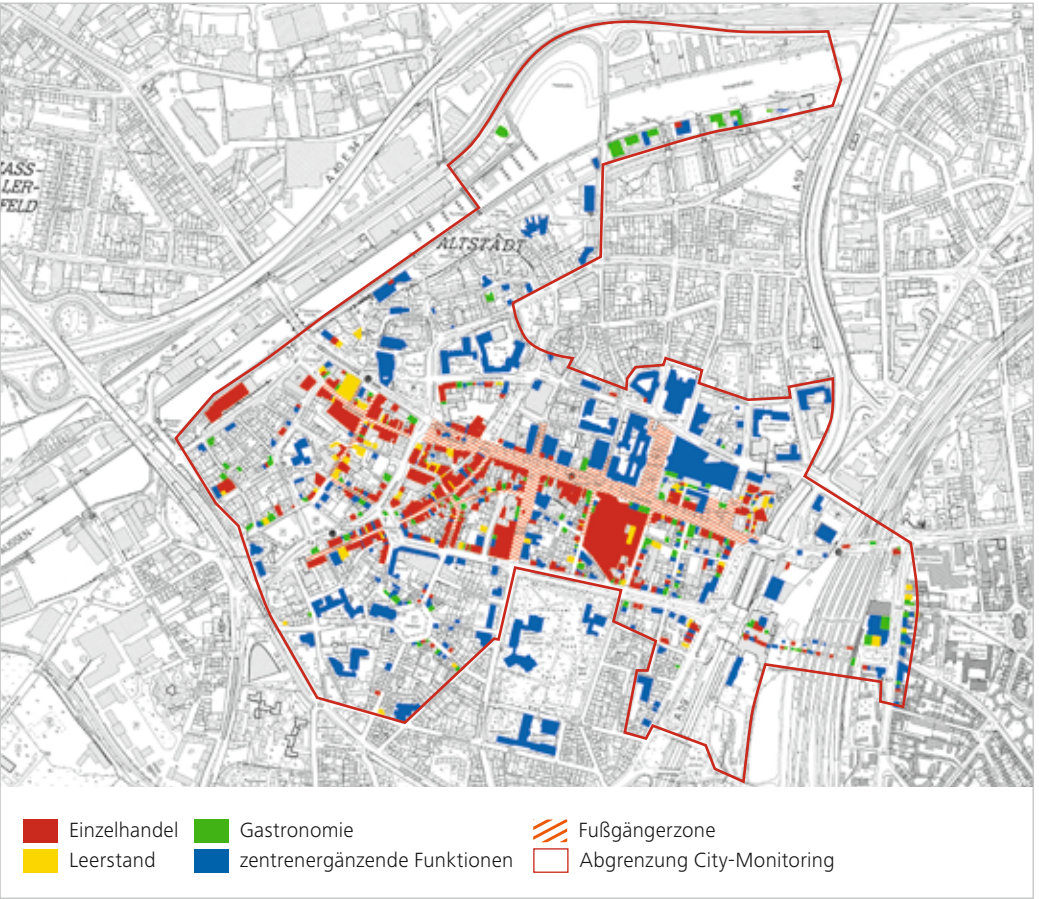


Abb. 13
Erhebung City-Monitoring
2012
Quelle: Stadt Duisburg

Für die Innenstadt wurde 2012 als zusätzlicher Baustein zum Einzelhandels- und Zentrenkonzept ein City-Monitoring eingerichtet, welches sich räumlich an der Ausdehnung des zentralen Versorgungsbereiches „Hauptzentrum Innenstadt“ orientiert (s. Abb. 13). Dies ermöglicht Trends und Entwicklungen zu erkennen und gemeinsam mit handelsbezogenen Akteuren auszuwerten. Die Ergebnisse des City-Monitorings aus dem Jahr 2012 unterstreichen zwar den Aufwärtstrend der

Handelslage, sie machen aber auch einen Bedarf an innerstädtischer qualitativer Verkaufsfläche deutlich und weisen auf einen Bedeutungsverlust der Altstadt-Süd als Einzelhandelsstandort, einhergehend mit einer zunehmenden Anzahl an Leerständen und untergenutzten Ladenlokalen, hin. Innerhalb des Integrierten Handlungskonzeptes soll das City-Monitoring weiter entwickelt werden, so dass mit Hilfe dieses Instruments aktiv und steuernd in die Entwicklung der Handelslagen eingegriffen werden kann, um eine attraktive Nutzungsmischung langfristig zu entwickeln und zu sichern.

Für die Innenstadt hat die dichte Kulturlandschaft in Ergänzung zu den wirtschaftlichen Aspekten eine besondere Erlebnisqualität und steuert zu einer positiven Imagewirkung bei. Kultur belebt, bildet und kulturelle Initiativen tragen zur Aufwertung ganzer Stadträume bei. So konnten im Innenhafen bereits industrielle Bauwerke erfolgreich kulturell neu definiert werden. In der Innenstadt befinden sich zentral mehrere Kultureinrichtungen, die positiv auf ihr Umfeld wirken. Über die Region hinaus bekannt sind die Duisburger Philharmoniker, die Deutsche Oper am Rhein im Theaterverbund mit der Stadt Düsseldorf, das Lehmbruck Museum und die benachbarte Cubus Kunsthalle, das Kultur- und Stadthistorische Museum, das Museum Küppersmühle und das Museum DKM, welches durch eine private Stiftung finanziert wird. Ergänzt werden diese Kultureinrichtungen von regelmäßigen Veranstaltungen wie den Duisburger Tanztagen, Gastauftritten der Schauspielhäuser, das Kinder- und Jugendtheater KOM'MA oder den „Duisburger Akzenten“. Ein Schwerpunkt der Breitenkultur ist im Dellviertel ansässig, wobei der Dellplatz mit dem dort ansässigen Programm kino Filmforum einen wichtigen Anker darstellt.

Darüber hinaus prägt Kunst den öffentlichen Raum und kann Orte definieren, Identitäten stiften und innerstädtische Zielpunkte verbinden. So werden die Brunnen entlang der Königstraße als sogenannte Brunnenmeile erkannt und erinnern an die Bedeutung Duisburgs als Europas größten Binnenhafen. Im Kantpark haben die Kunstinstallationen einen deutlichen Bezug zum Lehmbruck Museum und mit der übergroßen Skulptur des „David“ wird eine Sichtachse in die Düsseldorfer Straße erweitert. Es gilt weitere zentrale Orte in der Innenstadt gezielt über Kunst und Kultur in öffentlichen Räumen zu verbinden und darüber Verweilqualitäten zu schaffen.

In Summe sollen sich über zukunftsweisende Dienstleistungsstandorte, anziehenden Einzelhandel und eine kreative Kulturlandschaft lebendige und vielfältige Stadträume etablieren, Lagen verbinden und mit einem positiven Image profilieren. Das Integrierte Handlungskonzept knüpft hier an den Handlungserfordernissen mit diversen öffentlichen Investitionen an. Ein Großteil der definierten Ziele dieses Handlungsfeldes, insbesondere im Wirtschaftsbereich, wird durch die partnerschaftliche Zusammenarbeit mit privaten Investoren umgesetzt. Die Projekte können in den nächsten Jahren zu einer spürbaren Stärkung der Innenstadt beitragen und den Bereich Wirtschaft und Kultur nachhaltig stärken.

A 2.3 Wohnen und Soziales

Mit einem Bevölkerungsanteil von 21,7% (105.670 Einwohner) ist der Bezirk Mitte ein bedeutender Wohnstandort. Er umfasst insgesamt 14 statistische Wohnquartiere, wovon die Quartiere City Nord, City Süd und Innenhafen innerhalb der Gebietskulisse des Integrierten Handlungskonzeptes liegen (s. Abb. 14). In einem Quartiersmonitoring wurden sozialräumliche Indikatoren mit Anzeigern des Wohnungsmarktes verknüpft (s. Abb. 15), um belegbare, strategische Aussagen zur Attraktivierung und zum Ausbau des innerstädtischen Wohnens treffen zu können. Im Zuge dieser soziökonomischen und wohnungswirtschaftlichen Analyse werden die drei innerstädtischen Quartiere anhand von 10 Indikatoren hinsichtlich ihrer Ist-Situation im Abgleich zur Gesamtstadt betrachtet.

Im Gegensatz zum gesamtstädtischen Kontext verzeichnet die Innenstadt eine positivere Bevölkerungsentwicklung. Gesamtstädtisch nahm die Bevölkerung in den letzten 12 Jahren um -5,2% ab. Die Bevölkerungsentwicklung in der Duisburger Innenstadt hingegen zeigte insbesondere seit dem Jahr 2000 mit +2,4% ein durchschnittlich positives Bevölkerungswachstum. Vor allem die Wohnraumentwicklung am Innenhafen hat mit +20,6% zum Bevölkerungszuwachs beigetragen. In der Summe der letzten 12 Jahre hat die Entwicklung in der Duisburger Innenstadt jedoch mit -0,2% ebenfalls einen negativen Trend mit Bevölkerungsverlusten erreicht, wenn auch wesentlich geringer als auf gesamtstädtischer Ebene. Die beiden Wohnquartiere City Nord und City Süd folgen mit -4,6% und -3,5% dem stadtweiten Trend.

Die Fluktuationsrate von 16,4% ist in der Innenstadt als überdurchschnittlich zu bewerten, was jedoch für innerstädtische Lagen nicht ungewöhnlich ist. Innerhalb der innerstädtischen Wohnquartiere weichen die City Nord und City Süd wiederum deutlich mit 19,8% und 16,0% vom gesamtstädtischen Trend mit 8,9% ab. Die im innerstädtischen Vergleich geringe Fluktuation des Innenhafens mit 9,9% verdeutlicht die strukturellen Unterschiede. Der Innenhafen hebt sich durch seine städtebauliche und sozioökonomische Struktur von der City Nord und der City Süd deutlich ab. Eine hohe Fluktuation kann als ein Indiz herangezogen werden, um qualitative Verbesserungen in den Wohnungsbeständen und im Wohnumfeld zu fordern und diese zu unterstützen.

In den Jahren 2011/2012 wurden 47% aller Zuzüge nach Duisburg – also fast die Hälfte – von Ausländern bestritten. Davon richteten sich 42,4% auf die Innenstadt und vorzugsweise auf die City Nord und Süd mit 47,1% und 43,9% der Zuzüge. Wohnungsleerstände, relativ günstiger Wohnraum

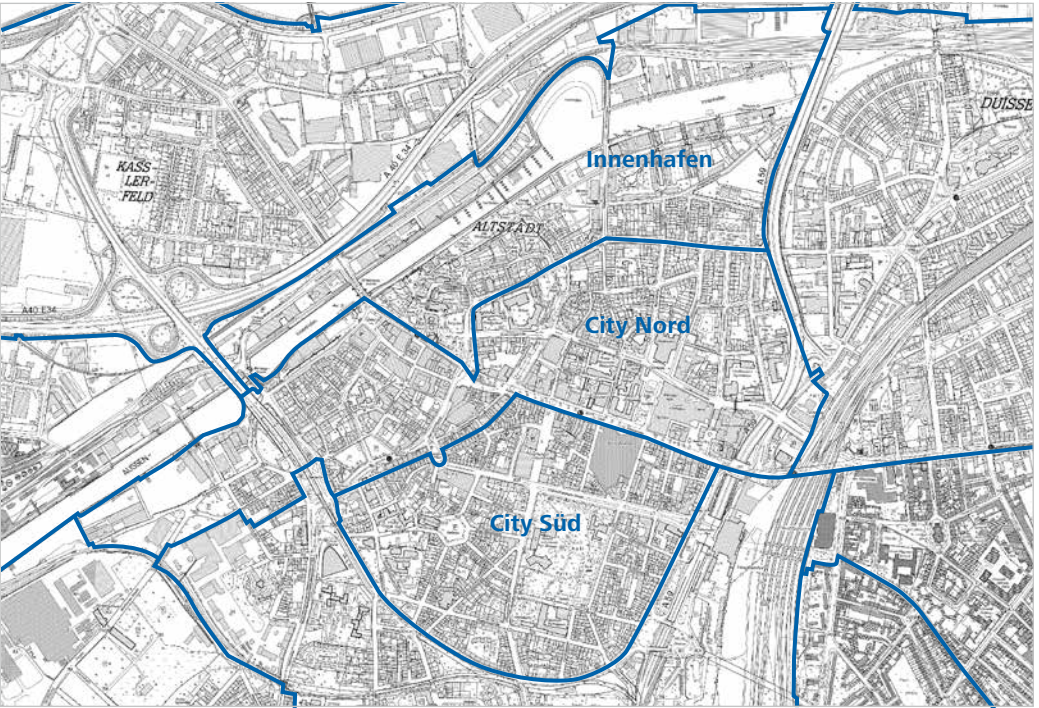


Abb.14
Statistische Abgrenzung
der Wohnquartiere
Quelle: Stadt Duisburg

Stärken des
Kulturstandortes

Profilieren von
Lagen

Vitales Wirt-
schafts- und Kul-
turleben stärken
und profilieren

Verbesserung
der Wohnumfeld-
qualität

(City Nord: Ø ca. 4,60 Euro/qm) und etablierte soziale Netzwerke unterstützen diese Entwicklung, deren soziale und ethnische Segregationsauswirkungen in den betreffenden Quartieren bereits zu beobachten ist. Im Jahr 2012 hatten 15,9% der Duisburger Einwohner ausländische Wurzeln und 34,1% eine Zuwanderungsgeschichte. In der Innenstadt ist ein überdurchschnittlicher Ausländeranteil mit 18,8% vorhanden. Unterschiede zu beiden Aspekten lassen sich zwischen dem Innenhafen und der City Nord und Süd darstellen. Analog zur Fluktuation weisen die Daten auch auf Segregationstendenzen hin. In Duisburg lag mit 32.396 Arbeitslosen (SGB-II und SGB-III) im März 2013 der Anteil der Arbeitslosigkeit bei ca. 10%. In der Innenstadt waren zum gleichen Zeitpunkt 972 Personen arbeitslos gemeldet, was ebenfalls einer Quote von 10% entspricht. Für die Quartiersarbeit ist vor allem die Jugendarbeitslosigkeit – Arbeitslose der 15- bis u. 25-Jährigen – von Bedeutung, die im Jahr 2012 stadtweit bei 4,6% lag. Mit 10,7% besaß wiederum die City Nord den höchsten Anteil im Gegensatz zur City Süd mit 3,7% und dem Innenhafen mit nur 1,1%. In der Innenstadt zeigt sich, bis auf den Innenhafen mit 11,5%, ein überdurchschnittlicher Anteil an Kinderarmut (Nichterwerbsfähige SGB-II Empfänger in der Altersgruppe der unter 15-jährigen) von 38,2% und 30,1% in City Nord und City Süd.

Abb. 15
Sozialräumliche
Indikatoren

Quelle: Stadt Duisburg

Die hervorgehobenen
Zahlen machen auf beson-
ders hohe Abweichungen
vom stadtweiten Durch-
schnitt aufmerksam

INDIKATOREN	Duisburg	Innenstadt	City Nord	City Süd	Innenhafen
Bevölkerungsentwicklung 2000-2012	- 5,2	- 0,2	- 4,6	- 3,5	20,6
Fluktuation in 2011	8,9	16,4	19,8	16,0	9,9
Zuzüge von Ausländern in v.H. der Zuzüge insgesamt in 2011	47,0	42,4	47,1	43,9	13,4
Ausländeranteil in 2011	15,9	18,8	21,0	20,9	9,5
Migrantenanteile in 2010	34,1	38,4	41,3	41,3	25,7
Arbeitslose 15- bis u. 25-Jährige In v.H. der 15- bis unter 25-Jährigen (auf 100) in 2012	4,6	6,3	10,7	3,7	1,1
Nichterwerbsfähige SGB II – Empfänger in v.H. der unter 15-Jährigen in 2011	28,7	30,6	38,2	30,1	11,5
Anteil der leerstehenden Wohnungen an den Haus- halten im Quartier in 2012	4,9	5,1	6,4	5,1	2,1
Single-Haushalte in v.H. in 2012	44,4	61,1	58,9	65,3	55,4
Haushalte mit Kinder in v.H. in 2012	19,6	12,2	14,2	10,4	12,2

Aufwertung
des Wohnungs-
bestandes

Lösungen, um diese Entwicklung zu beeinflussen, sind jenseits von wohnungswirtschaftlichen Ansätzen bei arbeitsmarktpolitischen Projekten zu suchen. Durch neuen geförderten Wohnungsbau lässt sich jedoch über wohnungswirtschaftliche Ansätze geringverdienenden Haushalten ein vergleichsweise qualitativ hochwertiger Wohnraum anbieten. Dabei können unterschiedliche Finanzierungsmodelle mit 100%iger Förderung oder mit Mischkalkulationen mit privaten Investments zum Tragen kommen.

In Duisburg standen im Jahr 2012 ca. 12.000 Wohnungen leer. Dies entspricht einem Wohnungsleerstand von 4,9%. Die Innenstadt liegt mit 5,1% im stadtweiten Durchschnitt, der sich zusammensetzt aus einem geringen Leerstand im Innenhafen von 2,1% und mehr als doppelt so hohen Leerständen von 6,4% und 5,1% in der City Nord und City Süd. Eine Aufwertung des Wohnungsangebotes und des Umfeldes in diesen beiden Quartieren ist notwendig, damit eine weitere Zunahme insbesondere des strukturellen Wohnungsleerstandes von sechs Monaten und länger verhindert werden kann. Vor allem die Qualifizierung und der adäquate Ausbau des anzutreffenden Wohnungsbestandes in der City Nord und City Süd ist aufgrund des durchschnittlich hohen Gebäudealters und der nicht ausreichenden

barrierenfreien und altersgerechten Ausstattung voranzutreiben. Neuer Wohnungsbau sowie sanierte Wohnungsbestände im Bereich der Innenstadt weisen eine hohe Nachfrage auf.

Zur Attraktivierung des innerstädtischen Wohnungsbestandes ist gemäß den wohnungspolitischen Leitzielen des Sozialberichts 2010 „Kommunales Handlungskonzept WohnVision Duisburg“ die Schaffung vielfältiger Wohnungsangebote und die Aufwertung des Wohnungsbestandes zielgruppenorientiert voranzutreiben. Dabei ist bei dem Ausbau innerstädtischer Wohnquartiere das Augenmerk auf vielfältige Wohnungsangebote im Mietwohnungsbau und zur qualitätsorientierten Eigentumsbildung für junge Familien, Single-Haushalte sowie für ältere Menschen und Menschen mit Behinderungen zu legen. Die Schaffung von barrierearmem und barrierefreiem Wohnraum wird dabei einen wichtigen Aspekt der Bestandsentwicklung darstellen. Die Zielgruppe der Singles ist überdurchschnittlich hoch in der Innenstadt, auch aufgrund des Universitätsstandortes, vertreten. Der Anteil an Alleinerziehenden hingegen ist mit Hinblick auf die Gesamtstadt geringer. Dennoch sind hier attraktive Wohnungsangebote auch mit kleineren Zuschnitten anzudenken. Weitere Ansätze, wie Loftwohnungen, gemeinschaftsorientierte Wohn- und Baugruppenprojekte, Town-Houses sind unter der aktiven Beteiligung kooperationswilliger Wohnungsunternehmen und Privaten anzuvisieren und mit den bestehenden wohnungswirtschaftlichen Akteursnetzwerken, wie WoLeDu und den Haus- und Grundstückseigentümervereinen, voranzubringen.

Die Kooperationsgemeinschaft Wohnen und Leben in Duisburg, kurz WoLeDu, hatte ihren Ursprung im Jahr 2002. Heute zählen insgesamt 38 Unternehmen zu den Kooperationspartnern mit 26 Wohnungsunternehmen, 4 Haus- und Grundeigentümervereine, 2 Mietervereine sowie 6 wohnungsnahe Dienstleistungsunternehmen. WoLeDu verfolgt das Ziel, Duisburg als attraktiven Wohn- und Lebensraum zu etablieren. Durch ein abgestimmtes und gemeinsames Handeln sollen Defizite auf dem Wohnungsmarkt abgebaut und Entwicklungspotenziale nachhaltig genutzt werden. Dies soll insbesondere durch eine frühzeitige und wechselseitige Information über geplante Entwicklungsmaßnahmen und Projekte, ein gemeinsames Auftreten und Standortmarketing unter der Marke WoLeDu sowie über die Ausweitung der Netzwerkstruktur und Kooperationen geschehen.

Im Rahmen der „WohnVision Duisburg“ wurde die Kooperation mit den privaten Immobilieneigentümerinnen und Immobilieneigentümern als eine Handlungsempfehlung erarbeitet. Der Aufbau von Kooperationen und Netzwerken zielt auf die Kontaktaufnahme mit den Wohnungseigentümerinnen und Wohnungseigentümern im Quartier zum Aktivieren der Potentiale des bürgerschaftlichen Engagements ab. Dadurch sollen die Bereitschaft zum gemeinschaftlichen Handeln, zur Stabilisierung und Belebung der Nachbarschaft gestärkt und Partizipationsmöglichkeiten zur Quartiersaufwertung eröffnet werden.

Um eine größere Anzahl möglichst schon organisierter Eigentümerinnen und Eigentümer zu erreichen, wollen die Stadt Duisburg und die Haus- und Grundeigentümervereine in Duisburg kooperieren und in Zukunft Ideen zur Aktivierung von Einzeleigentümerinnen und -eigentümern partnerschaftlich entwickeln und umsetzen. Mit den drei Haus- und Grundeigentümervereinen sowie dem Verein der Haus- und Grundeigentümer Groß-Duisburg e.V. wurde eine Kooperationsvereinbarung vorbereitet. Ziel der Kooperation ist es, gemeinsame Veranstaltungen und Projekte durchzuführen, darunter die Gründung eines „DBI-Netzwerkes für Duisburg zur Information & Beratung von privaten Immobilienbesitzern“. Das Duisburger Beratungsnetzwerk DBI möchte den Immobilienbesitzerinnen und -besitzern einen Überblick über die Fülle an Informationen, Beratungsangeboten und Förderprogrammen rund um die Einzelimmobilie und deren Bedeutung für die Quartiersentwicklung samt Ansprechpartnerinnen und -partnern bieten.

Herausstechendes Merkmal für die Innenstadt ist die grundsätzlich positivere Bevölkerungsentwicklung im Gegensatz zur Gesamtstadt. Anhand der Indikatoren wird für das statistische Wohnquartier City Nord der höchste Handlungsbedarf deutlich. Die City Süd weist ähnliche Tendenzen auf, der Innenhafen hingegen positioniert sich überdurchschnittlich positiv. Die Qualifizierung und der adäquate Ausbau des Wohnungsbestandes in der City Nord und City Süd ist aufgrund des durchschnittlich hohen Gebäudealters und der Überiegend nicht ausreichenden barrierenfreien und altersgerechten Ausstattung voranzutreiben. In den innerstädtischen Wohnquartieren sind darüber hinaus vielfältige Wohnungsangebote im Mietwohnungsbau und zur qualitätsorientierten Eigentumsbildung zu schaffen und das Wohnumfeld entsprechend aufzuwerten. Die Innenstadt bietet entsprechende Potentiale für Wohnungsneubau und Attraktivierung des Wohnumfeldes, die in der Umsetzung des IHI angegangen werden sollen.

Ausbau innerstädtischer Wohnquartiere

Schaffung vielfältiger Wohnungsangebote

Innerstädtisches Wohnen attraktivieren und ausbauen

A 2.4 Mobilität

Auf Grundlage des Masterplans Innenstadt hat die Planersocietät ein Verkehrskonzept für die Duisburger Innenstadt erstellt. Das Innenstadtverkehrskonzept ist dabei als Rahmenplan mit den langfristigen Zielen zur Verbesserung der Verkehrssituation in der Duisburger Innenstadt zu verstehen. Während der Masterplan Innenstadt die groben Ziele für den Verkehr benennt und erste Maßnahmen skizziert, wurden im Rahmen des Konzeptes gestalterische Fragen konkretisiert und die Verkehrsauswirkungen der geplanten Nutzungsergänzungen analysiert. Zudem wurde eine Grundkonzeption für die Verkehrsführung erarbeitet und neue Wege zu einer nachhaltigen Mobilität aufgezeigt. Das Hauptziel ist eine nachhaltige, urbane Mobilität, bei der die Verkehrsmittel des Umweltverbunds – Busse und Bahnen sowie Rad- und Fußverkehr – im Mittelpunkt stehen. Wege zur Erreichung dieses Ziels sind dabei vor allem die Reduzierung von Durchgangsverkehren und die Stärkung nachhaltiger Mobilitätsformen. Das Konzept beschreibt folgende fünf Säulen für eine nachhaltige Mobilität: Ein Kfz-Verkehr, der verträglich und integrierend in die Innenstadt eingebunden wird, Nahmobilität mit neuen Qualitäten und Komfortnetzen für Fußgänger und Radfahrer, ÖPNV-Förderung mit einem Ausbau und einer besseren Vernetzung und Vernetzung von Bussen und Bahnen, ein maßvolles Parkplatzangebot, das gut organisiert an den Innenstadträndern den Kfz-Verkehr abfängt und verträglich abwickelt und zu guter letzt auch eine Mobilitätskultur, die unterstützend wirkt und mit „weichen“ begleitenden Maßnahmen die „neuen“ Wege vermarktet und kommuniziert. Vor allem im Bereich der Stärkung der nachhaltigen Mobilität wurden bereits erste Maßnahmen umgesetzt.

Optimierung der Verkehrsfunktionen

Abb. 16
Haupterschließung der Duisburger Innenstadt
Quelle: Stadt Duisburg



Die Duisburger Innenstadt ist mit den Bundesautobahnen A40 und A59 und drei Anschlussstellen in direkter Nähe zur Innenstadt sehr gut an das übergeordnete Straßennetz angebunden. Zusammen mit der Verbindung Plessingstraße/Kremerstraße bilden die Autobahnen einen gut ausgebauten äußeren Ring. Die innere Erschließung der Innenstadt erfolgt über radialartig verlaufende Hauptverkehrsstraßen, die größtenteils in einen ringförmigen Straßenzug um den Haupteinkaufsbereich der Innenstadt münden. Sowohl die Mercatorstraße am Hauptbahnhof als auch die Steinsche Gasse sind Verkehrsachsen, die mit ihren derzeit hohen Kfz-Belastungen und den z.T. überdimensionierten Fahrbahnflächen den Innenstadtbereich stark einschnüren. Da sie auch wichtige Innenstadtbereiche durchschneiden, wie am Hauptbahnhof, an der Münzstraße und am Innenhafen, müssen sie nicht nur wichtigen verkehrlichen, sondern auch besonderen städtebaulichen Ansprüchen genügen (vgl. Innenstadtverkehrskonzept).

Bei der Straßenraumqualität zeigt sich ein sehr heterogenes Bild. Positiv stechen die wassernahen Bereiche um den zentralen und östlichen Innenhafen, Teile des Wasser- und Dellviertels sowie die Königstraße rund um den neugestalteten König-Heinrich-Platz hervor. In den Wohnvierteln der Innenstadt finden sich insbesondere im gründerzeitlich geprägten Wasserviertel attraktive Straßenräume mit großzügigen Gehwegen und attraktivem Baumbestand. Die meisten Hauptverkehrsstraßen besitzen dagegen nahezu durchweg eine geringe bis sehr geringe Aufenthaltsqualität. Neben der häufig baumlosen Gestaltung sowie Lärm- und Luftbelastungen sind es auch die teils extremen Missverhältnisse in den räumlichen Proportionen, die zu der negativen Bewertung beitragen. Das überwiegend anzutreffende Verhältnis zwischen Fahrbahn und Seitenraum beträgt an den Hauptverkehrsstraßen etwa 75:25 %, d.h. die Fahrbahnflächen für den motorisierten Verkehr sind ca. drei mal so breit wie die Flächen für Fußgänger und ggf. Radfahrer. Als positiv gelten im Rahmen der städtebaulichen Bemessung Werte von etwa 40:60 %. So sollte ein Grundprinzip darin bestehen, Verkehrsräume und v.a. Knotenpunkte auf ihr verkehrlich notwendiges Mindestmaß zu beschränken und mit den neu gewonnen Bereichen den außenliegenden Fußgängerbereichen mehr Platz und Aufenthaltsqualitäten zu gewähren (vgl. Innenstadtverkehrskonzept). Diese Defizite werden unter anderem im Straßenbaumkonzept aufgegriffen, welches eine Verbesserung der Gestaltungsqualität der Straßenräume durch Erhöhung des Grünanteils vorsieht.

Eine wesentliche Herausforderung für das Verkehrsnetz der Innenstadt stellt der erforderliche Umbau des Marientor dar. Dieser Verkehrsknotenpunkt hat eine hohe Bedeutung für den Logistikstandort Duisburg und als Stadteingang der Innenstadt – und damit eine in der möglichen Straßenraumgestaltung schwierige Doppelfunktion. Für die notwendigen Umbaumaßnahmen muss daher ein verkehrlich tragfähiger, städtebaulich vertretbarer und vor allem finanzierbarer Entwurf erarbeitet werden. Eine Lösung steht derzeit noch aus. Vor dem Hintergrund der Auswirkungen auf die übrigen Straßen werden neue Lösungen erarbeitet, um eine Überlastung des umliegenden Verkehrsnetzes zu vermeiden. Die zukünftige verkehrliche Umgestaltung des Bereiches der Schwanenstraße/Steinschen Gasse/Poststraße muss sich in seiner Leistungsfähigkeit entsprechend anpassen.

Mit dem Umbau der Mercatorstraße wird ein weiterer zentraler Punkt der verkehrlichen Neuregelung in Angriff genommen, der durch ein lineares Querungsband und eine Reduzierung um je eine Fahrspur pro Richtung charakterisiert ist. Die Reduzierung der Fahrstreifen wird erst nach Fertigstellung der Anschlussstelle Duisburg-Zentrum vorgenommen. Im Hinblick auf die Reduzierung der Verkehrsfläche wird durch die Einrichtung einer Busschleuse eine Bevorzugung der Buslinien erreicht. Dies ist angesichts der Fahrspurreduzierung von besonderer Bedeutung, um dem Ziel der besonderen Förderung des ÖPNVs zu entsprechen.

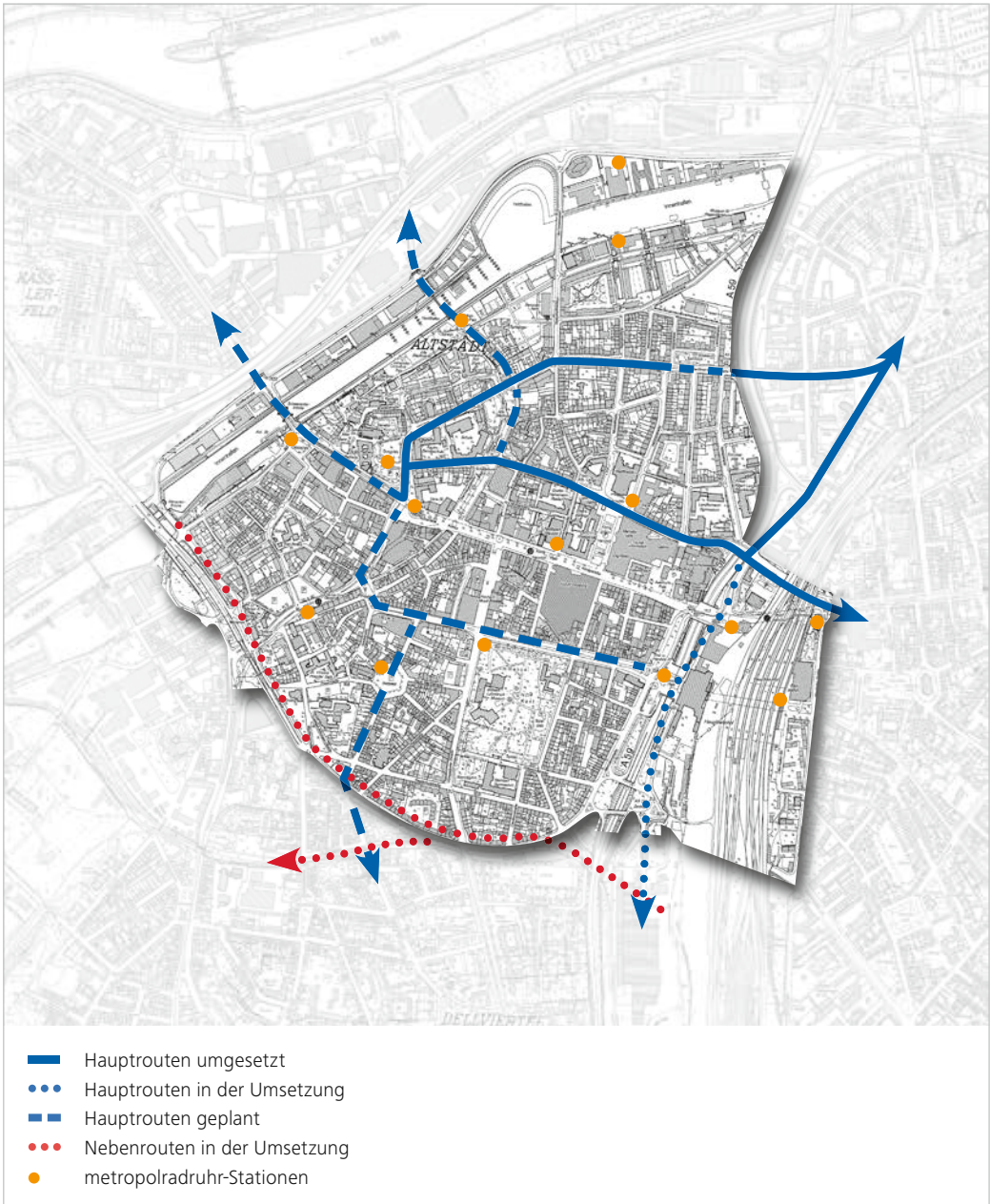
Die Duisburger Innenstadt ist als Teil des Rhein-Ruhr-Raums in ein dichtes Geflecht von Linien der öffentlichen Verkehrsmittel eingebunden. Der Busverkehr übernimmt die Feinerschließung der Quartiere und erschließt den Wachstumsbereich rund um den Innenhafen. Die Buslinien erschließen darüber hinaus die südlich der City gelegenen Stadtteile und vor allem das linksrheinische Stadtgebiet und die dort angrenzenden Kommunen. Die Straßen- und Stadtbahnlinien erschließen den Einkaufsbereich um die Königstraße und die rechtsrheinisch gelegenen Stadtteile Duisburgs. Darüber hinaus bestehen auch stadtübergreifende Stadt-/Straßenbahn-Linien bis nach Düsseldorf oder Mülheim. Die Duisburger Innenstadt hat eine gute Erreichbarkeit, da sie aus nahezu allen Stadtteilen ohne Umstieg erreicht werden kann. Insgesamt wird durch die Maßnahmen im Umfeld des Hauptbahnhofes die Verknüpfungsfunktion in der Duisburger Innenstadt gestärkt.

Für den motorisierten Individualverkehr (MIV) wurde ein dynamisches Parkleitsystem für die Duisburger Innenstadt in Betrieb genommen. Das Ziel des Parkleitsystems ist es, den Parksuchverkehr zu reduzieren. Durch die Hinweisschilder des Parkleitsystems kann der Autofahrer schnell und zielorientiert eine Parkmöglichkeit finden. In das System sind 16 Parkhäuser und ein Parkplatz mit insgesamt rund 5.000 Parkplätzen eingebunden. In den an die Handelslage angrenzenden Wohngebieten wurde ein großräumiges Bewohnerparksystem eingerichtet.

Im Bereich der nachhaltigen Mobilität wurde bereits mit der Ergänzung von Radverkehrsanlagen auf den innerstädtischen Straßen begonnen, um die Lücken im Netz zu schließen und attraktive Routen für den schnell fahrenden, die Innenstadt querenden Fahrradverkehr zu schaffen. Hierdurch wurde bereits eine Verbesserung für die nachhaltige Mobilität erreicht. Ziel ist es, insgesamt drei Nord-Süd und drei Ost-West Verbindungen für Radfahrende im Bereich der Duisburger Innenstadt auszubauen. Derzeit sind bereits die Ost-West Verbindungen über die Landfermannstraße und in weiten Teilen über die Kardinal-Galen-Straße realisiert. Die aufgrund ihrer Breite und den heutigen Fußgängerfrequenzen für den Radverkehr geöffnete Fußgängerzone Königstraße, soll künftig vor allem dem Ziel- und Quellverkehr dienen. Durch die Entwicklung der „Duisburger Freiheit“ und die Gestaltung des Bahnhofsplatzes inklusive der geplanten Radwegeverbindung wird eine wichtige Nord-Süd Verbindung qualifiziert und eine Verbindung an den „Grünen Ring“ hergestellt.

Verbesserung und Attraktivierung der Fuß- und Radwegeverbindungen

Abb. 17
Radrouten
Quelle: Stadt Duisburg



Ein weiterer Baustein ist die Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr in der Innenstadt und die Ausschilderung der städtischen Velorouten als Ergänzung zum Landesradverkehrsnetz, die derzeit geprüft und vorbereitet wird. In den letzten Jahren konnte zudem der Ausbau des Mietradsystems „metropolradruhr“ vorangetrieben werden. Inzwischen gibt es an 30 Stationen im Stadtgebiet Fahrräder zu mieten. In Kombination mit Tickets des VRR stellt das „metropolradruhr“ eine ideale Ergänzung zum Stadtverkehr dar. Um die Ziele, Stärkung des Radverkehrs und Ausbau des Anteils am Gesamtverkehr verkehrspolitisch, zu untermauern, ist Duisburg seit 2009 Mitglied in der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen e.V.. Mit der Anschaffung von Diensträdern für Dienstfahrten im Stadtgebiet zeigt die Stadt Duisburg aktiv eine Alternative zum MIV auf und nimmt eine Vorbildfunktion für eine neue Mobilitätskultur ein.

Ein wesentliches Defizit in der Duisburger Innenstadt stellt die mangelnde Orientierung der zu Fuß Gehenden dar. Der gebaute Raum weist oftmals keine ausreichenden Orientierungspunkte auf. In Duisburg wird dies besonders am Beispiel der Wegebeziehungen zwischen den Ausgangspunkten Hauptbahnhof, der Handelslage und dem Innenhafen als Ziel deutlich. Das eigentlich als Ergänzung und Unterstützung dienende Leitsystem ist in seinen Zielpunkten nicht mehr aktuell und nur noch in Fragmenten vorhanden und wird somit den Anforderungen an eine durchgehende Wegweisung nicht mehr gerecht. Als Ergänzung wurden daher in den letzten Jahren vermehrt weitere Hinweisschilder installiert. Diese Vielzahl und Heterogenität der angebrachten Hinweisschilder führt zu einer negativen Prägung des öffentlichen Raumes. Zur Verbesserung würde ein einheitliches und durchgängiges Fußgängerleitsystem als Ergänzung zu der gebauten städtebaulichen Wegweisung führen, welches die Besucherinnen und Besucher der Duisburger Innenstadt zu den vielfältigen Zielen und Angeboten leitet und eine gute Orientierung zwischen den unterschiedlichen Zonen der Innenstadt schafft. Die mittelfristige Realisierung eines durchgängigen Fußgängerleitsystems wird geprüft. Aufgrund zurückliegender Planungen gibt es bereits eine Konzeption mit Quell- und Zielpunkten sowie Standorten für ein Fußgängerleitsystem, dessen Umsetzung derzeit nicht finanzierbar ist. Kurzfristig werden Verbesserungen im Rahmen der anstehenden Maßnahmen, zum Beispiel durch Optimierung der baulichen Orientierung erreicht. Dabei sind auch die Anforderungen an Barrierefreiheit sowohl im Hinblick auf Familienfreundlichkeit, als auch für ältere Menschen zukünftig verstärkt zu beachten.

Insgesamt konnten in den letzten Jahren zur Stärkung der nachhaltigen Mobilität, vor allem im Radverkehr, bereits einige Maßnahmen umgesetzt und Erfolge verzeichnet werden. Weitere Verbesserungen diesbezüglich werden durch die geplante Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr und laufende Baumaßnahmen erreicht. Der durch das Innenstadtverkehrskonzept vorgestellte konzeptionelle Ansatz muss den aktuellen Entwicklungen angepasst und Detaillösungen entwickelt werden. Zentral ist hierbei die Neugestaltung des Marientors. Mit dem Umbau der A 59 und der Umgestaltung der Mercatorstraße sowie der Verlegung des Fernbusbahnhofes werden aktuell wichtige Weichenstellungen vorgenommen.

Qualifizierung von zentralen Wegeverbindungen und Barrierefreiheit verbessern

Verbesserung der Verkehrsfunktionen und der Nahmobilität

A 2.5 Klima und Umwelt

Gerade in baulich verdichteten Stadträumen, wie es Innenstädte sind und sein sollen, sind Freiräume und Grünelemente wichtige Merkmale, um eine hohe Nutzungsqualität und Attraktivität der Zentren zu sichern und das Stadtklima zu verbessern. Der Masterplan Innenstadt sieht die Aufwertung öffentlicher Räume durch z.B. Begrünung des Straßenraums sowie verbesserte Grünanbindungen vor (s. Abb 18).

Ein Ziel ist die Verbindung der vorhandenen innerstädtischen Frei- und Grünflächen sowie die Verknüpfung mit den umliegenden Bereichen. Ein wichtiger Handlungsbedarf im Innenstadtbereich besteht am Bahnhofplatz, dem Verknüpfungsbereich zwischen Handelslage, Hauptbahnhof und „Duisburger Freiheit“. Hier soll auch die Innenstadt gemäß des Leitbildes „Grüner Ring“ über ein Netz von Grünflächen mit dem RheinPark verbunden werden (s. Abb. 19).

Daneben haben die Hauptverbindung von der Handelslage zum Innenhafen entlang der Stadtmauer sowie die Qualifizierung der Einbindung des Kantparks als innerstädtisch bedeutsame Grün- und Freifläche eine herausragende Bedeutung. Die verbleibenden Lücken der Wegeverbindungen um das Hafenbecken im Innenhafen gilt es zuschließen.

Für die Innenstadt sollen stadtklimatische Verbesserungen erzielt werden. Die Klimanalyse der Stadt Duisburg 2010 zeigt die unterschiedlichen Klimatope für den Innenstadtbereich (s. Abb. 20). Insbesondere die Wasserflächen des Innenhafens und der Kantpark sind wertvolle Klimaoasen, die dämpfenden Einfluss auf die Lufttemperatur haben und innerstädtische Kaltluftproduzenten sind. Die am östlichen Stadtkern verlaufende Luftleitbahn entlang der Verkehrsstrasse verhindert zudem eine räumliche Ausweitung und ein Zusammenwachsen der innerstädtischen Wärmeinsel mit angrenzenden Belastungsbereichen im Stadtteil Neudorf. Da die klimatischen Vorteile dieser Freiflächen ohne bedeutende Wirkung bleiben, gilt es, neben der Sicherung und Verbesserung der Qualität, insbesondere die Zugänglichkeit und Verknüpfung zu stärken. Das Klima der Innenstadt ist weitestgehend geprägt durch dichte und hochverdichtete städtische Bebauung, die ausgeprägte Wärmeinseln mit eingeschränkten Austauschbedingungen verursacht. Die Wohnlagen Dellviertel, Wasserviertel, Innenhafen und Altstadt-Nord sind mäßig belastete Gebiete, die Haupthandelslage bis in den südlichen Altstadtbereich weist die höchsten Belastungen auf. Ziel ist es, vor allem in diesen hochbelasteten Bereichen, klimatische Verbesserungen, z.B. durch Begrünung und entsprechenden Luftaustausch, zu erzielen.

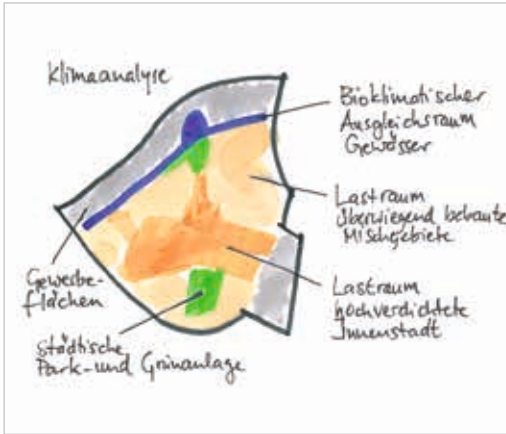


Abb. 20
Klimatope
Quelle: Stadt Duisburg



Verbesserung
der innerstädtischen
Grünwege-
vernetzung

Verbesserung der
Klimafunktionen

Die auszubauenden Grünstrukturen, wie beispielsweise durch die Umgestaltung des König-Heinrich-Platzes oder den Bau der Grünfläche und Grachten im Innenhafen bereits erfolgt, sollen die Attraktivität der City verbessern und die Aufenthaltsqualität und damit auch die Wohnumfeldqualität steigern. Die zentrale innerstädtische Grünfläche Kantpark weist Problemlagen auf. Zur Behebung der Fehlfunktionen, Sicherung der klimatischen Funktion und der künftigen Entwicklung der Parkanlage befasst sich künftig eine an den Beirat für Stadtgestaltung (BEST) angegliederte Arbeitsgruppe.

Für die Straßenräume werden im Straßenbaumkonzept „Duisburger Straßenbäume – Konzept zur Erweiterung und stetigen Erneuerung des Bestandes 2012“ Handlungsbedarfe für die Begrünung der öffentlichen Räume dargestellt und eine Priorisierung vorgenommen. Straßenbäume sind für die Ökologie, Stadtgestaltung und das Wohlbefinden der Menschen bedeutend, sie führen zur Verbesserung der Umweltqualität und des Stadtklimas. Straßenbäume binden z.B. Feinstaub, senken die Temperatur und erhöhen die Luftfeuchtigkeit. Das Straßenbaumkonzept gibt, bezogen auf das Gesamtbild von Straßen, Handlungsempfehlungen aus gestalterischer und funktionaler Sicht. Für alle rot markierten Straßenzüge in der Abb. 21 wird ein kurzfristiger Handlungsbedarf für Straßenbäume festgestellt.



Sicherung innerstädtischer Grünflächen

Abb. 21
Auszug Straßenbaumkonzept
Quelle: Stadt Duisburg

Relevant für die Straßenräume in der Innenstadt sind darüber hinaus Maßnahmen, die in der Lärmaktionsplanung zum Schutz der Wohnbevölkerung vorgeschlagen werden. Die Duisburger Innenstadt liegt im „Teilaktionsplan für den Bezirk Mitte“ zur Lärminderung nach der EG-Umgebungs-lärmrichtlinie. Es befinden sich mehrere Lärmbelastungsschwerpunkte im Geltungsbereich des Integrierten Handlungskonzeptes Innenstadt (s. Abb. 22). Es bestehen aktuell weder verpflichtende Gesetzgebung, noch Finanzierungsmöglichkeiten zur Umsetzung der konkreten Maßnahmenvorschläge zur Lärminderung, daher sollen bei anstehenden Maßnahmen Synergien genutzt werden, indem die Zielsetzungen des Lärmaktionsplans eingebunden werden. Bei der Planung und Umsetzung dieser Maßnahmen wird geprüft, wie lärmindernde Maßnahmen eingebracht werden können. Einige dieser Abschnitte stellen ebenfalls Luftbelastungsschwerpunkte dar. Hier sind die im Luftreinhalteplan für Duisburg 2011 benannten verkehrlichen und sonstigen Maßnahmen zu prüfen, um die Belastungen durch Luftschadstoffe zu mindern.

Lärminderung

Ziele im Rahmen des Integrierten Handlungskonzeptes sind insbesondere, die wichtigen Grünverbindungen in der Innenstadt zu verbessern und die Grün- und Freiflächen zu qualifizieren und zu sichern. In der baulich hoch verdichteten Innenstadt sollen die Erreichbarkeit der bedeutsamen innerstädtischen Freiflächen sowie die Klima- und Lärmbelastungen vor allem in den Wohnlagen verbessert werden. Die Mängel der zentralen Verbindungsachsen vom Hauptbahnhof über die Handelslage bis zum Innenhafen sollen behoben werden.



Abb. 22
Lärmbelastungs-
schwerpunkte
Quelle: Stadt Duisburg



Abb. 23
Plakat DuisburgerIdeen
Quelle: Stadt Duisburg

A 2.6 Beteiligung und Kooperation

Ein integrierter Handlungsansatz zielt auch darauf ab, eine Vielzahl der Akteurinnen und Akteure in der Stadt, wie die Bevölkerung, Investorinnen und Investoren, Unternehmen, Verwaltung und Politik in die Gestaltung der Stadt einzubeziehen. Ziel ist es, das Bewusstsein für Stadtentwicklung zu schärfen und durch vertrauensvollen und fairen Umgang miteinander Ressourcen und Engagement freizusetzen. Neben öffentlichen Veranstaltungen und offenen Angeboten zur Mitwirkung, sollen auch Kooperationen den Stadtentwicklungsprozess befördern. Dabei sollen explizit bereits vorhandene Engagements und Initiativen aufgegriffen und neues Engagement initiiert werden.

Duisburg betritt dabei neue Wege der Beteiligung: „Wie wollen wir in Zukunft wohnen und arbeiten?“ wird als Leitfrage an die Stadtgesellschaft im Prozess 2027 gestellt. Die frühe und dialogorientierte Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger, zeitgleich zur Erarbeitung städtischer Konzepte und die selbstständige Organi-

Einbindung rele-
vanter Akteure aus
Stadtgesellschaft
und Wirtschaft

sation von Bürgerforen in den Stadtbezirken stellen einen solchen Ansatz dar. Auf Stadtbezirksebene werden Workshops zu Teilräumlichen Strategiekonzepten durchgeführt. Diese dienen als öffentliche Plattform für eine konstruktive Diskussion der erarbeiteten räumlichen Entwicklungsperspektiven für Wohnen, Wirtschaft, Freiraum und Umwelt sowie möglicher Alternativlösungen für einzelne Flächennutzungen. Dabei wurden zielgruppenspezifische Beteiligungen vorgenommen.

Die vom Rat der Stadt verabschiedeten Leitlinien der Interkulturellen Urbanität, die in enger Kooperation des Projektes 2027 und dem Referat für Integration erarbeitet wurden, behandeln die Herausforderungen, die durch die unterschiedlichen Lebensstile und den Austausch innerhalb der Bevölkerung bestehen. Eine weitere Querschnittsaufgabe ist die Umsetzung der Geschlechtergerechtigkeit in der Stadtplanung bzw. -entwicklung. So wird mit der Strategie Gender Mainstreaming in der Stadt Duisburg der durch Geschlechterdifferenzierung in der gesellschaftlichen Wirklichkeit resultierende politische Handlungsbedarf angegangen. Die sozial und kulturell geprägten Geschlechterrollen von Frauen und Männern werden auch in der Stadtentwicklung betrachtet. Darüber hinaus nimmt der Seniorenbeirat der Stadt als Vertretungsorgan erfolgreich die Interessen der älteren Mitbürgerinnen und Mitbürger wahr. Durch den Beirat für Menschen mit Behinderung werden Projekte und Maßnahmen auf die unterschiedlichen Belange geprüft.

Als öffentlicher Belang ist das Prinzip des Gender Mainstreaming in der Stadtplanung zu berücksichtigen. Unter dem Begriff Gender wird das Geschlecht als gesellschaftliche Strukturierungskategorie betrachtet. Die sich hieraus ergebenden spezifischen Lebenssituationen mit unterschiedlichen Bedürfnissen sollen „chancengleich“ behandelt werden. Ziel ist es, Chancengleichheit in der Stadtentwicklung und Städtebaupolitik herzustellen, so dass Räume gleichberechtigt durch Mädchen und Jungen, Jugendliche, Frauen und Männer genutzt werden können und dadurch eine gleichberechtigte Teilhabe an ihnen entsteht. Eine geschlechtersensible Stadtplanung bezieht sich unter anderem auf die „Vereinbarkeit von Erwerbs- und Versorgungsarbeit“, Mobilität, Freiraumangebot, Wohnen und Sicherheit sowie Partizipation insbesondere im Rahmen des Planungsprozesses. Daraus lassen sich folgende Kriterien für die städtebauliche Entwicklung des Integrierten Handlungskonzeptes für die Innenstadt ableiten:

Unter Gender-Gesichtspunkten ist die Funktionsfähigkeit der Zentren, als zentrales Anliegen des Integrierten Handlungskonzeptes Innenstadt, ein wichtiges Ziel. Die räumlichen Bedürfnisse von Frauen sind u.a. aufgrund der Koordinierung von Erwerbs- und Versorgungsarbeit, z.B. hinsichtlich Wegeketten und ÖPNV-Nutzung, distanzempfindlicher. Gleiches gilt für Männer, wenn Sie diese „Rolle“ erfüllen. Daher ist die Sicherung einer wohnortnahen Versorgung und ein vielfältiges Angebot aus kulturellen, sozialen

und öffentlichen Einrichtungen in den Zentren im Sinne der „Stadt der kurzen Wege“ zu sichern ein wichtiger Beitrag zur Chancengleichheit in der Stadtplanung. Bereits bei der Erarbeitung des Masterplans Innenstadt, der den Rahmen für das vorliegende IHI abbildet, wurden Genderbelange intensiv diskutiert und Forderungen formuliert. Die Umsetzung des Katalogs der „Frauenforderungen/Empfehlungen an eine nachhaltige Innenstadtentwicklung in Duisburg“ ist Querschnittsaufgabe der Verwaltung und erfolgt in Kooperation mit dem Referat für Gleichstellung und Frauenbelange/Frauenbüro.

„Interkulturelle Urbanität“ ist eins von sechs strategischen Leitzielen der Stadt Duisburg im Rahmen von Duisburg 2027. Was „Interkulturelle Urbanität“ genau bedeutet und wie dieses Leitziel anzusteuern ist, das beschreiben die Leitlinien, die vom Referat für Integration und dem Projektteam Duisburg 2027 erarbeitet und vom Rat der Stadt beschlossen wurden. Mit der Etablierung von Ansprechpartnern für interkulturelle Belange (AfIB) wird das Thema Vielfalt im jeweiligen Arbeitsbereich verankert und der Blick im Verwaltungsalltag geschärft. Als Multiplikatorinnen und Multiplikatoren sollen sie Informationen in ihren jeweiligen Fachbereich hineinbringen, die Umsetzung der städtischen „Leitlinien der interkulturellen Urbanität“ begleiten und Bedarfe aus der alltäglichen Verwaltungspraxis ermitteln. Dabei stehen sie in regelmäßigem Kontakt zum Referat für Integration, das den Prozess steuert. Bei der Umsetzung des Handlungskonzeptes wird insbesondere beim Altstadtmanagement das Potential des interkulturellen Mehrwerts eine wichtige Rolle spielen. Der Anteil an Existenzgründungen durch Menschen mit Zuwanderungsgeschichte wächst insbesondere im Bereich der personenorientierten Dienstleistungen und birgt auch weiterhin großes Potential. Hiervon sollen auch die innerstädtischen Lagen, insbesondere die Altstadt, profitieren.

Diese relevanten Querschnittsbelange sind strukturell in der Stadt verankert und finden auch Berücksichtigung in den Planungsprozessen sowie bei der Umsetzung des Integrierten Handlungskonzeptes.

Die städtische Veranstaltungsreihe „Stadtentwicklung im Dialog“, die aktuelle Themen der Stadtentwicklung zur Debatte stellt, kann genutzt werden, um die Umsetzung des Integrierten Handlungskonzeptes Innenstadt diskursiv zu begleiten. Auch für die Umgestaltung des Bahnhofplatzes wurde zum Thema „Ein Platz für alle!? - Neue Verkehrskonzepte für die Stadt“ dieses etablierte Diskussionsforum genutzt.

Neben der Gesellschaft für Wirtschaftsförderung, die Unternehmen in verschiedenen Phasen und mit Experten und Netzwerken unterstützt, vermittelt das Genehmigungsportal InvestSupport zielorientiert zwischen Investoren und der Behörde zur Beschleunigung von Abstimmungsprozessen und Erhöhung der Sicherheit von Standortentscheidungen.

Auch auf der operativen Ebene werden Beteiligungsformate initiiert. Für das bedeutende Projekt Bahnhofplatz, dem Entree der Stadt Duisburg, führte die Stadtverwaltung einen breit angelegten Beteiligungsprozess im Rahmen einer „Charrette“ durch. Durch dieses gemeinsame Diskutieren und Planen mit der Bevölkerung und den relevanten Akteuren vor Ort, die mediale Präsentation und Öffentlichkeitsarbeit wird dabei ein hohes Maß an Transparenz erreicht.

Transparenz im Prozess



Abb. 24
Logo Charrette
Quelle: Stadt Duisburg

Abb. 25
Beteiligungsverfahren
Bahnhofplatz
Quelle: Stadt Duisburg



tt.Wohnzimmer – Duisburger Tapetenwechsel“ von 2009, im Rahmen von „Ab in die Mitte! Die City-Offensive NRW“ ist ein gelungenes Beispiel für die Kooperationsbereitschaft in der Innenstadt. In Kooperation mit Gewerbetreibenden und Anrainern wurde, unter anderem mit neuen temporären Sitzelementen, ein wirkungsvoller Beitrag im öffentlichen Raum hervorgebracht und eine emotionale Bindung der Bevölkerung an die neue Innenstadt und den Prozess der Umsetzung des Masterplans Innenstadt bewirkt.

Für kleinräumige Lagen gibt es diverse informelle Kooperationsansätze. Das Standort Marketing Innenhafen bietet durch regelmäßig stattfindende Treffen der Anrainer Austausch- und Kooperationsmöglichkeiten an. Der Versuch der Überführung der informellen Kooperationen am Sonnenwall in eine formelle Immobilien und Standortgemeinschaft – ISG Sonnenwall – konnte jedoch nicht erfolgreich zum Abschluss gebracht werden.

Für die Stadt ist die Kooperationsgemeinschaft Wohnen und Leben in Duisburg – WoLeDu – bestehend aus Wohnungsunternehmen, Haus- und Grundeigentümervereinen sowie Mietervereinen und wohnungsnahen Dienstleistungsunternehmen ein wichtiger Partner. Sie verfolgt das Ziel, durch abgestimmtes Handeln Duisburg als attraktiven Wohn- und Lebensraum zu etablieren. Dabei ist ein gemeinsames Auftreten und Standortmarketing unter der Marke WoLeDu sowie die Ausweitung der Netzwerkstruktur und Kooperationen bereits geschehen.

Um eine größere Anzahl möglichst schon organisierter Eigentümerinnen und Eigentümer zu erreichen, beabsichtigen die Stadt Duisburg und die Haus- und Grundeigentümervereine zu kooperieren und in Zukunft Ideen zur Aktivierung von Einzeleigentümerinnen und -eigentümern partnerschaftlich zu entwickeln und umzusetzen.

Aktuell sind neue Initiativen in der Stadtgesellschaft entstanden, die Ideen, Engagement und Ressourcen mitbringen und die künftige Entwicklung der Innenstadt verantwortlich mitgestalten wollen. Im Rahmen des Integrierten Handlungskonzeptes werden Initiativen für den Wiederaufbau des Mercatorhauses, die Aufwertung des Kantparks und die Gründung einer „Rockakademie“ aufgegriffen.

Das Integrierte Handlungskonzept greift die vorhandenen Kooperationen und Initiativen auf und führt mit einer Innenstadtkonferenz ein neues Instrument zur Steuerung der Innenstadtentwicklung ein. Mit der Einbindung der Stadtgesellschaft in die Planungsprozesse und einem transparenten Vorgehen bei den Entscheidungen soll eine gute Stadtplanungskultur und eine hohe Identifikation der Duisburger Bevölkerung mit ihrer Stadt entstehen.

Neben den verschiedenen Beteiligungsansätzen in Planungsprozessen bestehen Strukturen, die weitere Kooperationen befördern.

Die Duisburg Marketing Gesellschaft (DMG) bildet zusammen mit der GFW Duisburg sowie Institutionen und der Privatwirtschaft eine Public-Private-Partnership für die Innenstadtentwicklung. Gemeinsam werden Konzepte und Maßnahmen entwickelt, um die Attraktivität der Innenstadt zu stärken. Zentrale Säulen sind der Verein City-Management Duisburg und der City-Manager. Konkret wird z.B. im von der IHK und der GFW Duisburg getragenen Projekt Flächenrecherche-System FREE ein Angebot für Einzelhandel und Dienstleister gemacht, zur Unterstützung bei der Recherche und der Vermittlung von gewerblichen Immobilien. Das Projekt „Sta(d)

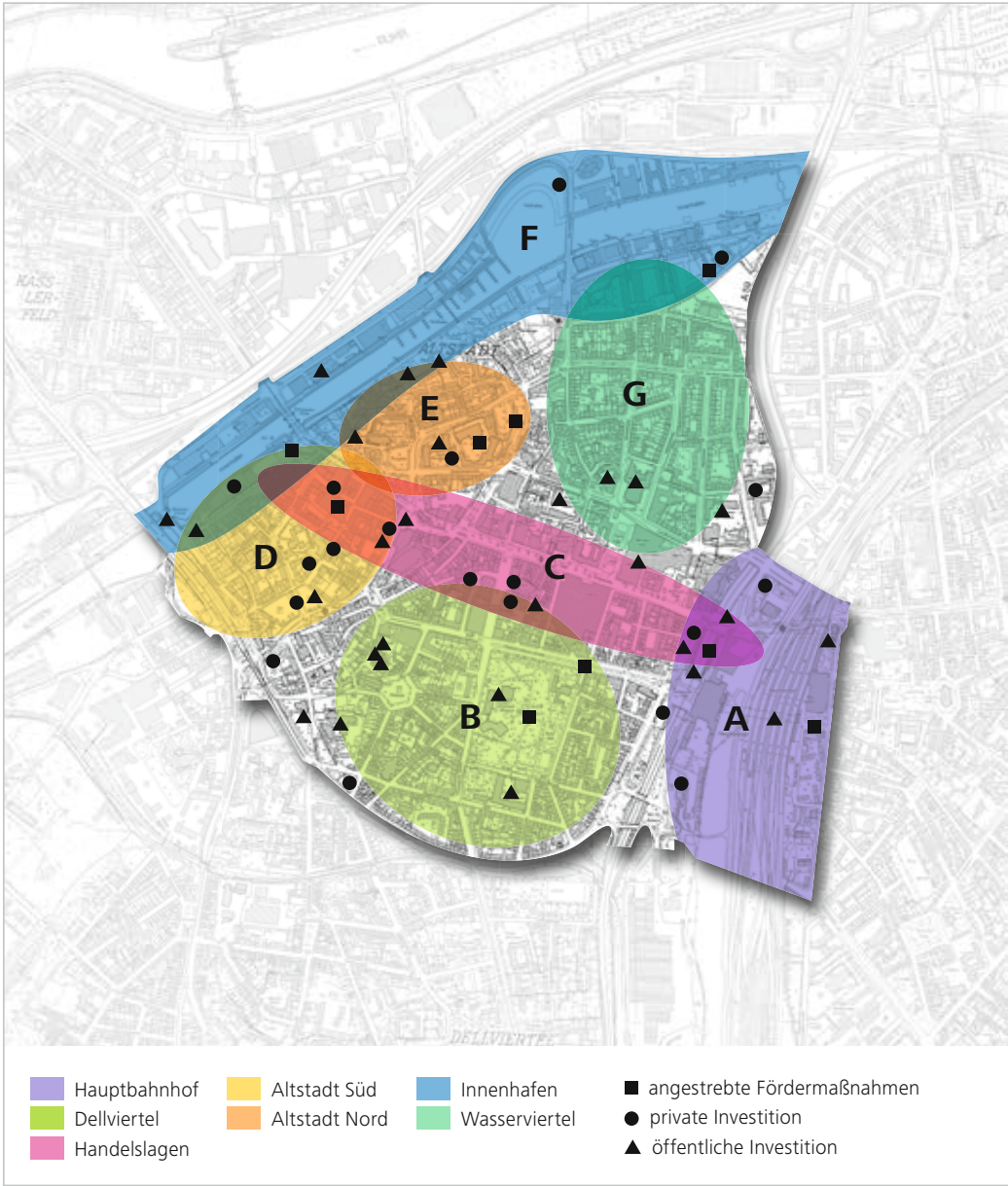
Abb. 26
Neue Sitzbänke im
Sta(d)tt.Wohnzimmer
Quelle: Stadt Duisburg

Kooperationen stärken

Initiativen aufgreifen

Einbindung der Stadtgesellschaft und Förderung von Kooperationen

A 3 Aktivitätszonen



A 3.1 Aktivitätszone A | Hauptbahnhof und Umfeld

Die Aktivitätszone Hauptbahnhof bildet den östlichen Rand der Gebietskulisse des Integrierten Handlungs-konzepts Innenstadt. Sie umfasst einen Bereich zwischen Mercatorstraße, Landfermannstraße, Neudorfer Straße/Neue Fruchtstraße und Koloniestraße. Westlich der Mercatorstraße schließt sich die Handelslage der Duisburger Innenstadt an. Als große Straßenzüge und innerstädtische Entwicklungsachsen führen die Königstraße als Fußgängerzone sowie die Straßenzüge Friedrich-Wilhelm-Straße und Landfermannstraße von Westen auf den Entwicklungsbereich Hauptbahnhof zu. Östlich der Neudorfer Straße schließen sich die innenstadtnahen Wohnquartiere der Stadtteile Neudorf und Duissern an, südlich der Koloniestraße das in Entwicklung befindliche Areal des ehemaligen Güterbahnhofgeländes, der „Duisburger Freiheit“.



Abb. 28
Hauptbahnhof und Umfeld
Quelle: Hans Blosssey

Die Bedeutung dieser Aktivitätszone wird im Wesentlichen bestimmt durch ihre verknüpfenden und verkehrlichen Funktionen. Der Duisburger Hauptbahnhof stellt mit seinen bedeutenden Nahverkehrs- und Fernbahn-Verbindungen einen wichtigen Schienenverkehrsknotenpunkt dar. Er wird von rund 700 Zügen täglich angefahren und von bis zu 100.000 Reisenden erreicht. Der Flughafen Düsseldorf International ist in wenigen Minuten zu erreichen. Zudem ist der Hauptbahnhof mit seinen zahlreichen innerstädtischen U-Bahn- sowie Buslinien zentraler Verknüpfungspunkt im innerstädtischen ÖPNV-Netz sowie zentraler Haltepunkt der Fernreisebusse. Die den Bereich (unter)querende Stadtautobahn A 59 mit der zur Zeit im Ausbau befindlichen Anschlussstelle Duisburg-Zentrum bindet den Hauptbahnhofs-bereich an das Bundesfernstraßennetz an. Die Mercatorstraße schließlich bildet die östliche Nord-Süd-Querung im innerstädtischen Hauptverkehrsstraßennetz. Durch diese verkehrlichen Funktionen wird ein Ort höchster Erreichbarkeit für die Stadt Duisburg sowie für die Region definiert.

Zugleich ist der Bereich wichtiges Vernetzungselement im System der innerstädtischen Rad- und Fuß-wegebeziehungen. Er verbindet die westlich des Bahnhofs gelegenen Innenstadtbereiche mit den öst-lich des Bahnhofs gelegenen Wohnquartieren Duissern und Neudorf. Über den Bahnhofsplatz und die südlich angrenzende Entwicklungsfläche „Duisburger Freiheit“ soll die Innenstadt an das Grünwege-system „Grüner Ring“ angebunden werden, das die Innenstadt an die Grün- und Freiräume am Rhein und im Ortsteil Wedau anbinden soll (Rheinpark im Ortsteil Hochfeld, Sportpark Wedau).

Der Hauptbahnhof stellt den wichtigsten Eingangsbereich, die Visitenkarte für die Stadt und die Regi-on dar. Damit ist die städtebauliche Qualität und Funktionalität des Bereiches von hoher Bedeutung für die Entwicklung des unmittelbaren Umfelds, der Duisburger Innenstadt sowie für die Entwicklung Duisburgs als Oberzentrum der Region Niederrhein als Einzelhandels- und Dienstleistungsstandort.

Bedeutender Ver-
kehrsknotenpunkt
Hauptbahnhof

Verknüpfungs-
element wichtiger
Fuß- und Radwe-
geverbindungen

Entree und Visiten-
karte in Stadt und
Region

Die Aktivitätszone weist erhebliche städtebauliche und funktionale Defizite auf

Insbesondere die Gestaltung des Bahnhofsplatzes wird zur Zeit dieser Bedeutung des Ortes nicht gerecht. Die fertiggestellte Überdeckelung der A 59 ist als neuer innerstädtischer Platz nicht gestaltet, dementsprechend bietet er weder Gestalt- noch Aufenthaltsqualität und weist derzeit erhebliche städtebauliche und funktionale Defizite auf. Dem Platz fehlen ihn begrenzende und strukturierende Raumkanten und eine gestalterische Integration der Funktionen des Platzes, wie z.B. Repräsentation, Verknüpfung, Aufenthalt, Zu- und Abfahrt, Parken. Die Angebote und Funktionen im westlichen Hauptbahnhofsumfeld bleiben hinsichtlich Vielfalt und Qualität im Bereich Einzelhandel und Dienstleistungen hinter den Möglichkeiten zurück, die dieser zentrale Ort höchster Erreichbarkeit bietet. Die räumliche Nähe zur Innenstadt und zur Königstraße wird städtebaulich nicht deutlich und ist nicht wahrnehmbar. Dem Fußgänger, der den Bahnhof in Richtung Innenstadt verlässt, wird zur Zeit keine Orientierung gegeben, in welche funktionalen Stadträume der Duisburger Innenstadt der Bahnhofsplatz führt. Zudem ist die vierspurige Mercatorstraße eine städtebauliche Zäsur, hierdurch kann dieser Stadtraum seine zentrale Verbindungsfunktion nur unzureichend erfüllen. Mit dem neu geschaffenen Bahnhofsplatz und dem geplanten Rückbau der überdimensionierten Verkehrsflächen entsteht Nachverdichtungspotential, welches die Entwicklungen der fehlenden Qualitäten ermöglicht.

Auch der Bereich auf der Ostseite des Bahnhofes wird zur Zeit seiner funktionalen und städtebaulichen Bedeutung als zentraler Verkehrsknotenpunkt sowie Eingangsbereich vom und in den Stadtteil Neudorf nicht gerecht. Insbesondere das Bahnhofsdach selbst prägt durch den Gebäudezustand negativ. Die Gestaltung des Vorplatzbereiches sowie die Organisation seiner Verkehrsfunktionen weist zur Zeit erhebliche Defizite auf. Ihm fehlt eine attraktive Gestaltung sowie Aufenthaltsqualität. Zudem wird die Nutzungsdichte und –struktur der Bebauung dem Standort nicht gerecht. Dadurch hat dieser Bereich zur Zeit eher den Charakter eines „Hintereingangs“, statt zweiter Haupteingang zum Bahnhof und Tor zum Stadtteil Neudorf zu sein. Die untergenutzten Flächen an der Otto-Keller-Straße, an der Ecke Kolonie-/Neue Fruchtstraße sowie die als Angstraum wahrgenommene Grünfläche südlich der Verknüpfungshalle stellen Entwicklungsflächen dar.

Die oben geschilderte Bedeutung der Aktivitätszone in Verbindung mit den derzeitigen Defiziten, aber vor allem auch Potentialen, führt zu folgenden Handlungserfordernissen:

Handlungserfordernisse

- Sicherstellung einer Gestaltqualität, die der Bedeutung der Bahnhofsbereiche als Entree in Stadt und Region gerecht wird.
- Gewährleistung der Verkehrsfunktionen für Stadt und Region als Knotenpunkt des innerstädtischen, regionalen, nationalen und internationalen ÖV. Aufwertung des Bereichs als Schlüsselraum zur Verbesserung des Modal-Splits und zur Verbesserung der Bedingungen für die Förderung nachhaltiger Mobilitätsformen.
- Sicherung und Unterstützung der innerstädtischen Verbindungs- und Verknüpfungsfunktionen.
- Schaffung einer städtebaulich selbsterklärenden Orientierung in die Funktionsräume der Duisburger Innenstadt und die angrenzenden Quartiere.
- Einbindung in das innerstädtische Grünnetzsystem.
- Nutzung der Lagevorteile dieses Bereiches (Erreichbarkeit, Zentralität, Repräsentativität) durch entsprechende Nutzungen mit entsprechender städtebaulicher Qualität und Nutzungsdichte.

Zentrale Maßnahme zur Erreichung der Ziele in der Aktivitätszone Hauptbahnhof ist die Gestaltung des Bahnhofsplatzes. Mit ihr wird eine wesentliche städtebauliche Aufwertung des Bereichs als Visitenkarte für die Stadt und die Region erreicht. Durch die Gestaltung des Platzes werden die Verbindungen vom Hauptbahnhof in die Bereiche der Innenstadt verbessert sowie eine Optimierung der Verknüpfung der Verkehrsträger (Fernverkehr, ÖPNV, MIV, Rad- und Fußgängerverkehr) erreicht. Zugleich erfolgt eine Einbindung in das innerstädtische Grünwegesystem. Der Gestaltungsentwurf hierzu wurde in einem breit angelegten Beteiligungsprozess erarbeitet.

Die Überdeckelung der A 59 und der hierdurch neu entstandene Stadtraum ermöglichen die Erschließung von neuen Entwicklungsflächen für zwei private Investitionen. Durch den Bau eines Hotels an der Südseite und dem Bau eines Büro- und Dienstleistungsgebäudes mit Einzelhandels- und Gastronomie-nutzung im zentralen Platzbereich wird diese Maßnahme flankiert. Durch diese Vorhaben erhält der neu entstehende Platz seine strukturierenden und begrenzenden Raumkanten. Darüber hinaus wird der Bahnhofsbereich durch die vorgesehenen Nutzungen entsprechend seiner Lagepotentiale funktional optimal aufgewertet. Zur Realisierung dieser beiden Bauvorhaben im Platzbereich sind vorbereitend die Verlagerung des Fernreisebusbahnhofs im Bereich des Baufelds des Hotels und der Umbau der

Mercatorstraße im Bau Feld des Büro- und Dienstleistungsgebäudes nötig. Mit dem Umbau der Mercatorstraße im Bereich zwischen Friedrich-Wilhelm-Straße und Saarstraße von heute vier auf zwei Fahrspuren kann das für den Bau des Büro- und Dienstleistungsgebäudes erforderliche Bau Feld freigelegt werden. Zugleich wird hierdurch die Querungsmöglichkeit vom Hauptbahnhof in Richtung Königstraße und Friedrich-Wilhelm-Straße verbessert. Durch einen Radfahrstreifen werden die Bedingungen für den Radverkehr optimiert.

Durch die Verlagerung des Fernbusbahnhofs an einen Standort auf der Ostseite des Bahnhofs zwischen dem U-Bahn-Zugang und dem UCI-Parkhaus werden die Bedingungen für den Halt von Fernreisebussen wesentlich verbessert. Dieser wird durch seine Lage zur Verknüpfungshalle eine optimale Verknüpfung zum ÖPNV aufweisen. Insbesondere für die Neudorfer Seite des Hauptbahnhofs prägend und diese aufwertend wird der geplante Neubau der Bahnsteig-Überdachung sein. Hierdurch wird nicht nur die Aufenthalts- und Gestaltqualität innerhalb des Bahnhofs nachhaltig verbessert, sondern zudem die städtebauliche Situation im Bereich des Neudorfer Zugangs zum Hauptbahnhof wesentlich aufgewertet. Diese städtebaulich-funktionale Aufwertung des Bahnhofsgebäudes soll durch die Umgestaltung des Hauptbahnhof Osteingang flankiert werden. Dabei soll dieser Platz als „Tor“ in den Stadtteil Neudorf aufgewertet werden. Hierbei soll die Aufenthaltsqualität dieses Bereichs verbessert und die Verkehrsfunktionen einschließlich der Verknüpfung zum neu entstehenden Fernbusbahnhof optimiert werden.

Im etwa 5 ha großen Entwicklungsbereich „Duisburger Freiheit“ (Nord) südlich des Hauptbahnhofs bis zur Koloniestraße ist die Realisierung von standortadäquaten hochwertigen Büro- und Dienstleistungsnutzungen vorgesehen. Ergänzend und diese Nutzungen unterstützend sollen hier zudem Handels-, Gastronomie-, Freizeit- und Kulturnutzungen möglich sein. Entlang der Bahntrasse sind Parkhäuser für diese Nutzungen sowie ein öffentliches Park- and Ride-Parkhaus vorgesehen. Darüber hinaus wird die bedeutende Nord-Süd-Verbindung für den Fuß- und Radverkehr gesichert, der innerhalb einer Grünfläche durch das Entwicklungsgebiet verläuft und am Bahnhofsplatz die Anbindung an die Handelslage schafft.

Mit den oben dargestellten Maßnahmen wird dieser Schlüsselraum der Duisburger Innenstadt in die Lage versetzt, die an ihn gestellten städtebaulichen und funktionalen Anforderungen nachhaltig zu erfüllen. Die Maßnahmen werden nicht nur die Entwicklung dieses Teilraums, sondern darüber hinaus die funktionale und städtebauliche Entwicklung des Oberzentrums Duisburg als Einzelhandels- und Dienstleistungszentrum der Region nachhaltig positiv unterstützen. Dabei spielt die Gestaltung und funktionale Einbindung des Bahnhofsplatzes eine zentrale Rolle.

Die Gestaltung des Bahnhofsplatzes ist die wesentliche städtebauliche Maßnahme zur Aufwertung des Bereichs

Der östliche Bereich des Hauptbahnhofs soll eine städtebauliche und funktionale Aufwertung erfahren

Südlich des Hauptbahnhofs ist die „Duisburger Freiheit“ die bedeutende Entwicklungsfläche

A 3.2 Aktivitätszone B | Dellviertel

Die Aktivitätszone umfasst im Wesentlichen das gründerzeitliche Wohnquartier um den Dellplatz sowie den Kantpark als zentrale innerstädtische öffentliche Grünfläche mit der umgebenden Wohnbebauung. Die Friedrich-Wilhelm-Straße als nördliche Begrenzung verläuft als zentrale Achse vom Friedrich-Wilhelm-Platz auf den Hauptbahnhof zu. Hier besteht an der Düsseldorfer Straße eine wichtige Schnittstelle mit der Handelslage. Der Innenstadtring wird im Rahmen der Entwicklung „Grüner Ring“ für den Fuß- und Radverkehr aufgewertet (s. Abb. 19, S.28) und grenzt die Aktivitätszone Dellviertel im südlichen Bereich ab.

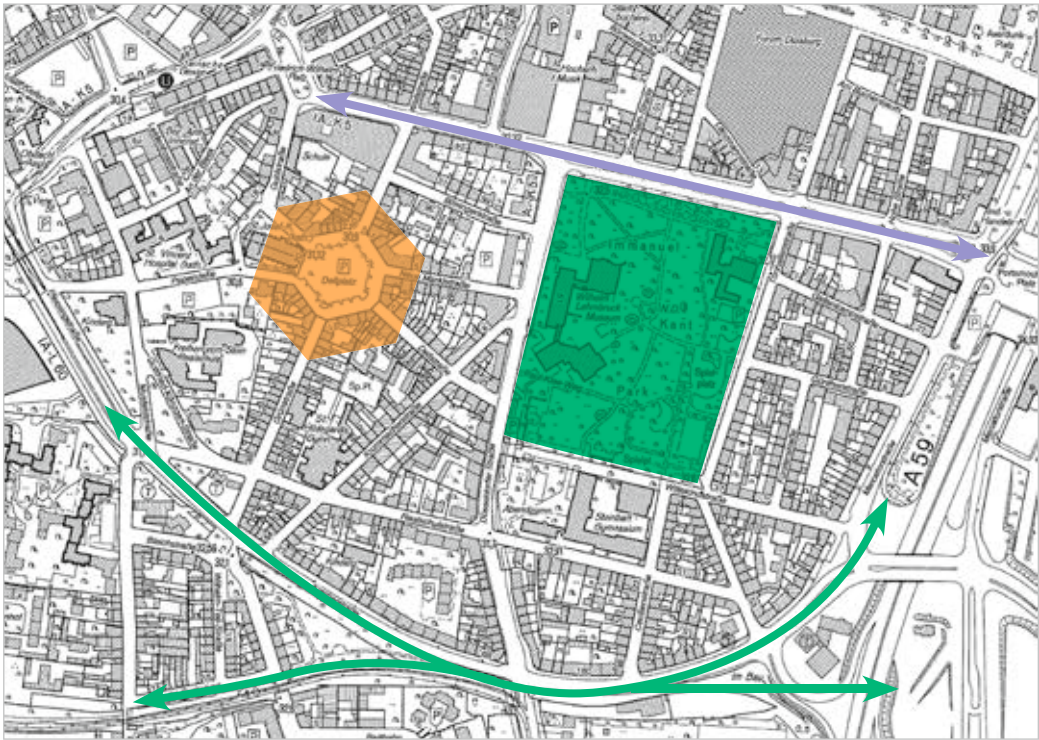


Abb. 29
Dellviertel
Quelle: Stadt Duisburg

an der Düsseldorfer Straße sind defizitär. Die Zugänglichkeit des Parks ist nicht für alle gesellschaftlichen Gruppen gegeben, da die Parkanlage teilweise als Angstraum wahrgenommen und gemieden wird. Die Gestaltung und Ausstattung des Kantparks entspricht nicht mehr den aktuellen Nutzungsansprüchen der Besucherinnen und Besucher. Dementsprechend ist die Funktion als innerstädtischer Erholungsort nicht erfüllt. Zudem wirkt sich die aktuelle Situation des Parks nicht positiv auf die Adressbildung des Museums aus. Zur Zeit setzen sich verstärkt auch private Initiativen für die Umgestaltung des Kantparks ein. Um den Park entsprechend seiner Erfordernisse und Potentiale zu entwickeln, ist eine Planung und Umgestaltung mit den relevanten Akteuren erforderlich. Dabei soll auch die derzeit mangelhafte Schnittstelle zur Fußgängerzone aufgewertet werden.

Die Friedrich-Wilhelm-Straße als zentrale Achse bildet die relevante Anbindung des Lehmbruckmuseums an den Hauptbahnhof. Es bestehen gestalterische Defizite sowie funktionale Mängel insbesondere für den Radverkehr. Ebenfalls sind die Umsetzung von Maßnahmen der Lärmaktionsplanung sowie des Straßenbaumkonzeptes hier erforderlich. Der Leitgedanke eines Boulevards aus dem Masterplan Innenstadt wurde im Beteiligungsprozess zum Bahnhofplatz bestätigt. Im Zusammenhang mit der Gestaltung des Bahnhofplatzes und dem Umbau des Kantparks wird der Umbau der Friedrich-Wilhelm-Straße als flankierende Maßnahme erforderlich, um die relevanten Innenstadträume zu verbinden.

Ziel ist es, das Dellviertel als lebendiges und intaktes Wohnquartier zu sichern und zu stärken sowie Potentiale zur Nachverdichtung zu nutzen. Der Kantpark muss entsprechend seiner Erfordernisse umgestaltet und qualifiziert an den Hauptbahnhof und die Handelslage angebunden werden.

Der Kantpark ist städtischer Frei- und Kulturraum mit funktionalen Defiziten

Die Friedrich-Wilhelm-Straße soll als Boulevard die wichtigen Stadträume verbinden

Das Dellviertel ist guter und belebter Wohnstandort mit Potential

Durch die unmittelbare Nähe zur Haupthandelslage und zum Hauptbahnhof ist das Dellviertel ein sehr gut geeigneter Wohnstandort. Durch die zusammenhängende bauliche Struktur der gründerzeitlichen Stadterweiterung um den Dellplatz ist eine hohe städtebauliche Qualität mit einer Vielzahl an stadthistorisch bedeutsamer Architektur gegeben (s. Abb. 10, S.16). Defizite bestehen lediglich bei der Straßenraumbegrünung einzelner Straßenzüge. Das Wohnquartier Dellviertel ist ein lebendiges Quartier, da es durch eine hohe Dichte an sozialer Infrastruktur sowie kulturellen und gastronomischen Angeboten gute Lebensqualität bietet. Insbesondere am Dellplatz sind diese Angebote konzentriert und weiter ausbaufähig. Neben dem Filmforum, das die Erweiterung um einen dritten Kinosaal plant, sind insbesondere das Lehmbruckmuseum und das Museum DKM die kulturellen Magnete im Quartier.

Im Fall der anstehenden Verlagerung des St.-Vincenz-Hospitals entsteht mittelfristig ein Entwicklungspotential für Wohnen, durch die Umnutzung des Krankenhauses mit den gegenüberliegenden Parkplätzen an der Pappendelle. Hier kann, wie im Masterplan Innenstadt vorgesehen, eine städtebauliche Fassung der Eingangssituation durch Nachverdichtung für Wohnen entstehen. Kurzfristige Entwicklungen stehen an durch die Erweiterungsabsichten der Kindertagesstätte an der Musfeldstrasse, einen Sporthallen-Neubau der Gesamtschule sowie den Neubau des ADAC auf einem ehemaligen Tankstellengrundstück. Durch Straßenraumbegrünung soll die Wohnumfeldqualität des Dellviertels zusätzlich verbessert werden.

Der Kantpark ist die zentrale innerstädtische Parkanlage, die als Wohnumfeldqualität, aber vor allem auch durch das herausragende Lehmbruckmuseum über die Stadtgrenzen hinaus hohe Bedeutung hat. Die Anbindung des innerstädtischen Kultur- und Freiraums an den Hauptbahnhof und die Haupthandelslage

A 3.3 Aktivitätszone C | Handelslage

Die Aktivitätszone der maßgeblichen innerstädtischen Handelslage erstreckt sich entlang der Königstraße bis zur südlich begrenzenden Friedrich-Wilhelm-Straße, entlang der Düsseldorfer Straße, des Sonnenwalls bis einschließlich der Münzstraße. Die Handelslage erreicht ca. einen Kilometer in der Ost-West-Ausdehnung und ist nahezu vollständig als Fußgängerzone ausgebaut. Überschneidungen und Anknüpfungspunkte mit anderen Aktivitätszonen ergeben sich westlich mit der Münzstraße, welche zur Aktivitätszone Altstadt-Süd gehört und auch Einzelhandelsfunktionen bedient, südlich durch die Überleitung der Düsseldorfer Straße zum Kantpark in die Aktivitätszone Dellviertel und östlich mit der Aktivitätszone Hauptbahnhof.

Typisch für die zentrale Lage ist die ausgewogene dichte Nutzungsmischung, geprägt durch Einzelhandel, Dienstleistung, Gastronomie, öffentliche Einrichtungen und der ergänzenden Wohnfunktion in den oberen Etagen. Der bauliche Bestand präsentiert sich in der gesamten Handelslage sehr heterogen aus vereinzelt Arrangements von Jugendstilgebäuden über funktionale Nachkriegsgebäude, teilweise mit Sanierungsbedarf, bis hin zu modernen innerstädtischen Einkaufszentren mit Ansätzen von High-Tech-Architektur. Der Bestand und der Zustand des öffentlichen Raumes ist als zufriedenstellend zu bewerten, in einigen Bereichen bleibt die Wirkung von privaten Investitionen abzuwarten.

Die Handelslage wurde in den vergangenen Jahren durch mehrere Entwicklungen neu geprägt. Die Eröffnung der innerstädtischen Einkaufszentren Forum, Königsgalerie und CityPalais haben die Einzelhandelsstruktur verändert und die Hauptfrequenzen auf die mittlere Königstraße gelenkt, wo auch die höchsten Passantenfrequenzen erreicht werden. Die Umgestaltung des König-Heinrich-Platzes mit der Verkehrsberuhigung des Opernplatzes hat deutlich zur Aufwertung des öffentlichen Raumes beigetragen.

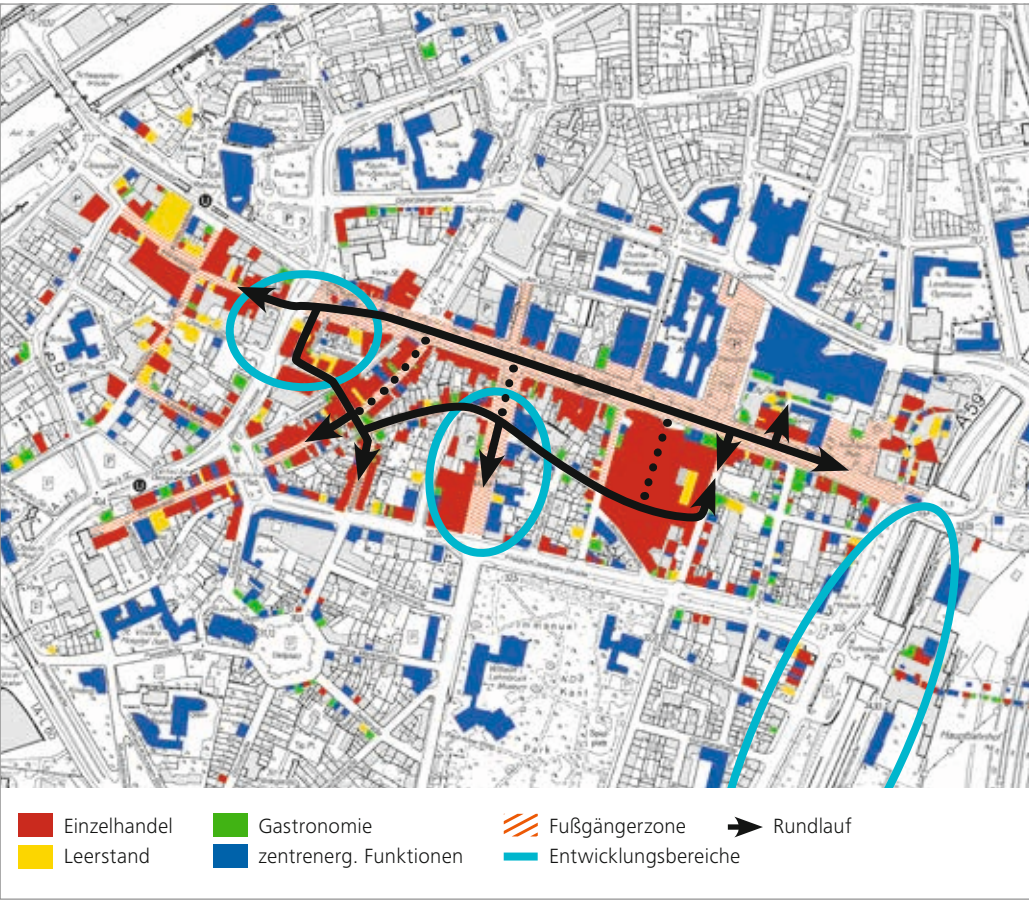
Innerhalb des City-Monitorings wurden 2012 die Nutzungen im zentralen Versorgungsbereich Innenstadt erhoben. Darauf aufbauend wurden gutachterliche Bewertungen und Handlungsempfehlungen für den innerstädtischen Einzelhandel formuliert. Seit der letzten Erhebung für das Einzelhandels- und Zentrenkonzept im Sommer 2008 konnte die innerstädtische Verkaufsfläche um 13.000 m² vergrößert werden. Es konnten 70 Einzelhandelsbetriebe durch die Ansiedlung der Einkaufszentren gewonnen werden und weitere 24 zentrenergänzende Funktionen (v.a. einzelhandelsnahe Dienstleister, Gastronomiebetriebe) angesiedelt werden. Trotz des Gewinns an Verkaufsfläche macht die Abb. 30 deutlich, dass, bezogen auf die Einwohnerzahl, Duisburg im regionalen Vergleich eine weiterhin unterdurchschnittliche innerstädtische Verkaufsflächenausstattung aufweist.

Stadt	VKF Innenstadt in m²	VKF Innenstadt in m²/ Einwohnerinnen u. Einwohner
Duisburg	107.500	0,22
Bochum	100.300	0,27
Dortmund*	204.900	0,35
Essen	218.200	0,38
Krefeld	89.300	0,38
Moers	60.600	0,58
Mülheim an der Ruhr	41.500	0,25
Oberhausen	40.200	0,19

Die Schwächen der Handelslage werden v.a. deutlich bei der Betrachtung der Zentralitätskennziffer und der eindimensionalen räumlichen Ausdehnung. Die Einzelhandelszentralität der Stadt Duisburg konnte in den vergangenen Jahren zwar auf 103 % deutlich erhöht werden (2001 noch bei 93 %), diese entspricht aber weiterhin nicht einer oberzentralen Versorgungsfunktion, welche ca. 120 % betragen sollte. Die Kaufkraft der Duisburger Bevölkerung ist mit 93 % im deutschlandweiten Vergleich unterdurchschnittlich. Zusätzlich haben viele potentielle Kundinnen und Kunden der Duisburger Innenstadt ihre Einkaufsroutinen auf Konkurrenzstandorte in der Region ausgerichtet. Die Ausdehnung der Königstraße mit Verlängerung über Kuhtor und Kuhstraße erreicht ca. 800 m, mit der Münzstraße wird

eine Ausdehnung von ca. 1.100 m erreicht. Da sich der Einzelhandelshauptbesatz mit den Magnetbetrieben eindimensional an der Südseite der Königstraße bis hin zur Kuhstraße befindet, müssen Kundinnen und Kunden derzeit weite Entfernungen und doppelte Wege während ihres Einkaufs zurücklegen. Auch die Überleitung vom Hauptbahnhof in die Handelslage, für Anreisende und Bewohnerinnen und Bewohner des Stadtteils Neudorf, ist bisher nicht attraktiv gestaltet und ausgebaut.

Positiv hervorzuheben ist die stabile und ausgewogene Nutzungsvielfalt in der Handelslage. In den vergangenen Jahren konnte die Handelslage durch Aufwertung des öffentlichen Raumes und ein erweitertes Einzelhandelsangebot attraktiviert werden, was durch eine geringe Fluktuation im Kernbereich bestätigt wird. Durch den Ausbau des Radwegenetzes und die Einrichtung eines Parkleitsystems wurde die Innenstadt in den vergangenen Jahren für alle Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer besser erreichbar. Ein besonderes Entwicklungspotential ergibt sich aktuell durch die hohe Bereitschaft privater Investoren in die Handelslage zu investieren, dabei sind drei Entwicklungsbereiche hervorzuheben (s. Abb. 31).



Am Eingangsbereich der Münzstraße entsteht das Stadtfenster, in das die Stadtbibliothek mit Teilen der Volkshochschule verlagert wird. Mit der Inbetriebnahme des Gebäudes, voraussichtlich im Sommer 2014, geht eine deutliche städtebauliche Attraktivierung des Eingangsbereiches der Münzstraße einher. Zusätzlich werden derzeit, in der dem Stadtfenster gegenüberliegenden Königsgalerie weitere Ladenlokale gefüllt, womit das Einkaufszentrum an Frequenz gewinnen wird. Weitere Projekte, wie der Bau des Marientor-Carrees an der Steinschen Gasse und die Eröffnung des Landesarchivs am Schwanentor lassen, für den westlichen Bereich der Handelslage eine zusätzliche Belebung erwarten.

Das 1954 gebaute Europa Haus an der Düsseldorfer Straße, in dem derzeit die Stadtbibliothek untergebracht ist, ist in einem baulich schlechten Zustand und soll einem Neubau mit innerstadtspezifischer Einzelhandelsnutzung weichen. Der gegenüberliegende Gebäudekomplex an der Börsenstraße Ecke Düsseldorfer Straße ist Eigentum der Volksbank Rhein-Ruhr und soll ebenfalls neu gebaut werden. Die Börsenstraße, welche derzeit zum großen Teil unter baulichen und funktionalen Mängeln leidet, soll

Die Handelslage konnte in den vergangenen Jahren deutlich aufgewertet werden

Abb. 30 Anteil der innerstädtischen Verkaufsfläche im Vergleich Quelle: Stadt Duisburg * inkl. Thier-Galerie

Die Handelslage birgt weitere Potentiale

Abb. 31 Entwicklung der Einzelhandelslage Quelle: Stadt Duisburg

Entwicklungen werden hauptsächlich von privaten Investoren getragen

in diesem Zuge erneuert werden. Die Neubebauung des Bereichs an der Düsseldorfer Straße und der Börsenstraße wird neue städtebauliche Akzente mit wichtigen Frequenzbringern setzen und kann die Einzelhandelslage deutlich aufwerten.

Auch die Entwicklungen im Hauptbahnhofsumfeld werden sich auf die Handelslage auswirken. Durch die Gestaltung des Bahnhofsplatzes wird eine attraktive Überleitung zum Eingangsbereich der Königstraße geschaffen. Im nördlichen Bereich der „Duisburger Freiheit“, zwischen Koloniestraße und Karl-Lehr-Straße, soll ein Büro- und Dienstleistungskomplex entstehen. Einzelhandel soll dort nur untergeordnet, kleinteilig und auf die Versorgung des Bahnhofsumfeldes ausgerichtet ermöglicht werden. Südlich der Karl-Lehr-Straße wird im Bereich der „Duisburger Freiheit“ der Bau eines Möbeleinrichtungszentrums mit Lager und Logistikzentrum vorbereitet, da das Sortiment Möbel in Duisburg für eine oberzentrale Ausrichtung stadtweit unterrepräsentiert ist. Trotz eines hohen Anteils Randsortimente an der Verkaufsfläche, wird nicht von schädigenden Auswirkungen auf den zentralen Versorgungsbereich Innenstadt ausgegangen. Durch die Gesamtentwicklung im Bereich des Bahnhofes ist ebenfalls eine zusätzliche Frequenz für die Handelslage zu erwarten.

Ein Rundlauf soll etabliert werden

Die aktuelle Entwicklungsstrategie der Stadt ist es, einen kompakten Rundlauf in der Handelslage zu etablieren, der in viele Richtungen durchlässig ist. Dazu müssen die verbindenden Lauflagen mit anziehenden Magnetbetrieben gestärkt und aufgewertet werden. Die Königstraße mit Verlängerung über Kuhtor und Kuhstraße bildet eine Achse, auf der die beiden innerstädtischen Einkaufszentren Forum und Königsgalerie herausragende einzelhandelsbezogene Pole bilden. Beide Einkaufszentren haben eine rückwärtige Ausdehnung, die es ermöglicht, einen attraktiven Parallellauf zur Königsstraße zu etablieren. Als Bindeglieder kommen dabei der Börsenstraße und dem Salvatorweg mit der Wallstraße und dem Sonnenwall besondere Bedeutung zu. Der Stärkung und Entwicklung dieses Rundlaufes dienen v.a. die Projekte an der Düsseldorfer Straße und der Bereich um die Königsgalerie. Im Neubau des aufzugebenden Stadtbibliothekgebäudes soll großflächig das Leitsortiment Bekleidung angesiedelt werden. Auch im Stadtfenster soll untergeordnet Verkaufsfläche entstehen, und entlang der Börsenstraße entstehen ebenfalls Flächenpotentiale zur Verdichtung der Handelslage.

Der Rundlauf soll den Kunden ein größeres Angebot auf kurzem Wege bieten (s. Abb. 31). Weiterhin soll die Handelslage und der Innenhafen an Schnittstellen wie der Unterstraße und dem Kuhlenwall verknüpft werden. Die Anbindung an den Hauptbahnhof wird über die Gestaltung des Bahnhofplatzes und die Umsetzung von Maßnahmen des Straßenbaumkonzeptes gestärkt.

In den vergangenen Jahren konnte die zentrale Handelslage bereits deutlich attraktiviert und gestärkt werden. Die Entwicklung wird weiterhin v.a. durch private Investitionen positiv voran getrieben. Im Zusammenhang mit weiteren Maßnahmen und Entwicklungen soll die Kundenbindung und die innerstädtische Kaufkraft gesteigert werden, um die oberzentrale Funktion Duisburgs, auch als Einzelhandelsstandort, langfristig zu sichern. Fokus hat dabei die Stärkung des Rundlaufes und flankierend die Anbindung an den Hauptbahnhof und den Innenhafen.

A 3.4 Aktivitätszone D | Altstadt-Süd

Die Altstadt im Sinne der mittelalterlichen Stadt innerhalb der Stadtmauer (s. Abb. 10, S. 16) wird im Nord-Westen durch den Innenhafen und im Westen durch die Marientorstraße bis zum Kreuzungsbereich mit der Steinschen Gasse begrenzt. Im Osten bildet der ringförmige Straßenverlauf entlang der ehemaligen Stadtmauer mit dem Sonnenwall, dem Kuhtor, dem Kuhlenwall und dem Springwall die Grenze. Die gewachsenen Altstadtstrukturen sind in Folge von Kriegsschäden und des Wiederaufbaus in weiten Teilen heute nicht mehr erlebbar. Prägend für die gesamte Altstadt ist der hohe Anteil an untergenutzten oder brachgefallenen Flächen. Vor den Kriegszerstörungen war die Altstadt dicht bebaut. Die Planungen der Nachkriegszeit mit Gebäudesolitären, breiten Verkehrsschneisen, zurückgebliebenen Brachen und Baulücken prägen heute das heterogene Bild der historischen Duisburger Altstadt.



Abb. 32
Duisburger Altstadt 1926
Quelle: Stadt Duisburg

Insbesondere durch die Querung der Schwanenstraße wird die historische Altstadt in einen südlichen und einen nördlichen Teilbereich gegliedert. Neben dieser gravierenden städtebaulichen Zäsur gibt es auch deutliche funktionale Unterschiede, so dass die Bereiche für die weitere Betrachtung in die zwei Aktivitätszonen Altstadt-Süd und Altstadt-Nord gegliedert werden.

Der südliche Altstadtbereich zwischen Schwanenstraße und Marientorstraße stellte vor dem zweiten Weltkrieg die Hauptlage des Einzelhandels dar. Mittlerweile gliedert sich die Altstadt-Süd aufgrund einer funktionalen Vielfalt in verschiedene Teilbereiche (s. Abb. 33).

Die Münzstraße, früher das Zentrum des Handels in Duisburg, stellt mittlerweile nur noch die Verlängerung der Haupteinkaufslage der Duisburger Innenstadt, ohne eine eindeutige Profilbildung, dar. Besonders der Fortzug der großen Textilwarenhäuser hat für die Münzstraße, aber auch die Beekstraße und Kasinostraße, zu einem starken Funktionsverlust und Trading-Down geführt.

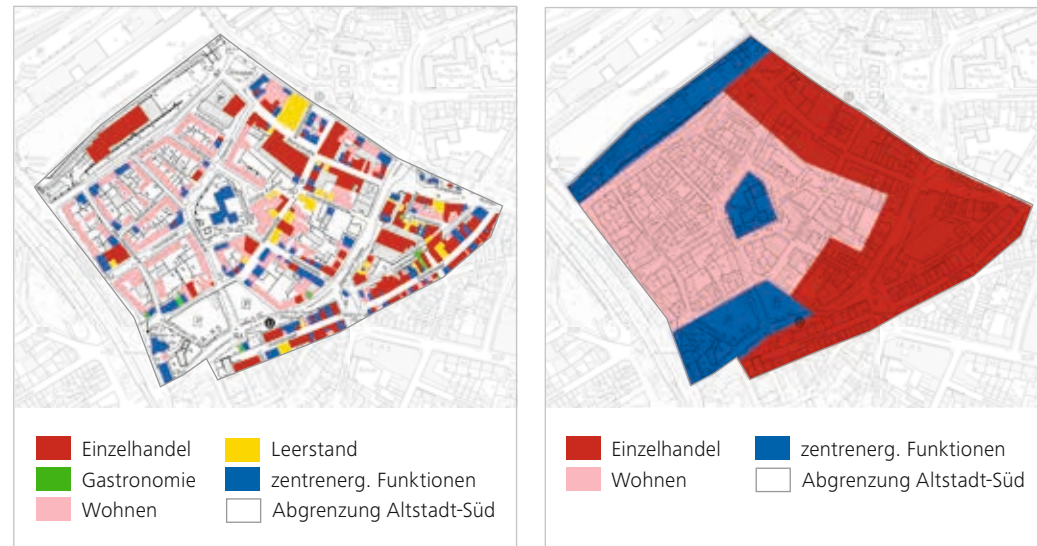
Durch den Bau des Stadtfensters am Übergang von der Königstraße in die Münzstraße, als Standort für die Stadtbibliothek und die Volkshochschule mit ergänzendem Einzelhandel, sind positive Effekte für

Städtebauliche und funktionale Trennung der Altstadt

Funktionsverlust und Trading-Down

Abb. 33
Nutzungen Altstadt-Süd
Quelle: Stadt Duisburg

Abb. 34
Zukünftige Funktions-
bereiche Altstadt-Süd
Quelle: Stadt Duisburg



die Münzstraße als Standort für Handel und Kultur zu erwarten. Obwohl ein Geschäft dem Stadtfenster weichen musste, blieb der Betreiber an dem Standort und hat ein leerstehendes Kaufhaus umgenutzt, so konnte ein wichtiger Frequenzbringer bereits auf der Münzstraße gehalten werden.

Der Bereich um die Beekstraße und Kasinostraße weist dagegen kaum noch Einzelhandelsnutzungen auf. Während sich in der Kasinostraße Gastronomie und Vergnügungsstätten konzentrieren, weist die Beekstraße vermehrt Mindernutzungen und Leerstände auf. In den letzten Jahren ist eine stetige Zunahme des Funktionsverlustes zu erkennen, so dass nicht mehr nur die ehemaligen Ladenlokale in den Erdgeschossen, sondern auch gesamte (Büro-)Gebäude von Leerständen betroffen sind (s. Abb.33). Die Straßenzüge westlich der Beekstraße werden durch Wohnnutzung geprägt. Städtebaulich ist der Bereich überwiegend durch eine wenig ansprechende Architektur der Nachkriegszeit geprägt. Sowohl die Gebäude, wie auch der Straßenraum besitzen keine ansprechende Gestaltungsqualität und sind zum Teil defizitär. Der südwestliche Bereich der Wohnbebauung wird zudem durch die hohen Verkehrsbelastungen der nahegelegenen Marientorstraße negativ beeinflusst. Ein strukturelles Defizit ist die schlechte Anbindung an den Innenhafen, der derzeit noch durch einen großflächigen Gewerbebetrieb von der Wohnnutzung getrennt ist. Da die Altstadt-Süd außer dem Bereich entlang der Stadtmauer an der Unterstraße einen geringen Anteil Grünflächen aufweist, ist eine gute Anbindung an die vorhandenen Freiraumqualitäten des Innenhafens von besonderer Bedeutung. Die städtebaulichen Defizite des Wohnstandortes spiegeln sich auch in den Leerstandszahlen und sozialräumlichen Indikatoren wieder. Im Quartiersmonitoring zeigt das Wohnquartier, in dem die Aktivitätszone liegt, gegenüber den anderen Wohnquartieren in der Gebietskulisse signifikante Abweichungen (s. Abb. 15, S. 22). Bei einer Betrachtung der vorhandenen Daten für den Bereich der Altstadt-Süd verstärken sich diese Anzeichen. Die brachliegende Fläche des ehemaligen Parkplatzes zwischen Steinsche Gasse und Beekstraße prägt derzeit den südlichen Eingang zur Altstadt negativ. Durch die Entwicklung des Projektes Marientor-Carree, einem Ärztezentrum und altengerechten Wohnungen, wird sich dieser südwestliche Eingangsbereich in Kürze positiv entwickeln.

Insgesamt ist für die Aktivitätszone Altstadt-Süd eine Anpassung der Funktionen und zielgerichtete Weiterentwicklung der Stärken anzustreben, um den zahlreich vorhandenen Missständen entgegenzuwirken. Durch eine zielgerichtete Entwicklung sollen die Potentiale der Altstadt-Süd als Ergänzung der Handelslage und innerstädtischer Wohnstandort genutzt werden (s. Abb. 34). Primäres Ziel für die Revitalisierung der Münzstraße ist die Herausbildung eines eigenen Profils mit Nischenbranchen aus den Bereichen der Kreativ- und Kulturwirtschaft oder auch der Migrantenökonomie. Durch eine eindeutige Profilierung in Ergänzung zum vorhandenen Angebot in der Handelslage sollen in Kooperation mit den Eigentümern weitere Angebote geschaffen und neue Zielgruppen angesprochen werden. Darüber hinaus gibt es eine private Initiative zur Entwicklung einer „Rockakademie“, einem Proberaumzentrum für Duisburger Bands mit weiteren ergänzenden Nutzungen wie z.B. Gastronomie, Seminarräume, Tonstudio, Musikgeschäfte und Veranstaltungsbereich.

Für den Bereich um die Beekstraße ist dagegen eine Neuorientierung als Wohnstandort vorgesehen. Vor dem Hintergrund der hohen Leerstandsquoten und einer geringen Nachfrage nach Einzelhandels- und Büroflächen an diesem Standort sowie einem Bedarf nach einem breiteren Wohnungsangebot in der Altstadt-Süd, sollen leerstehende Handels-/Büroimmobilien in Wohnungen umgenutzt werden. Hier kann an bereits vorhandene private Initiativen angeknüpft werden.

Weitere Impulse für die südliche Altstadt können auch durch die Entwicklung von Büroflächen zwischen der Unterstraße und dem Innenhafen gesetzt werden. Hierdurch wird die Zäsur zwischen der Altstadt und dem Innenhafen abgebaut und die Flächen aufgewertet. Diese Entwicklung bietet, zur Stärkung der Wohnqualität im gesamten Bereich der Altstadt-Süd, die Möglichkeit der Herstellung einer direkten und hochwertigen Anbindung aus dem Quartier über die Entwicklungsflächen an den Innenhafen.

Die Revitalisierung der Altstadt-Süd ist nur unter Anpassung der Funktionen in den Teilbereichen zu erreichen. Die hieraus resultierenden Aufgaben sollen durch die Einrichtung eines Altstadtmanagements gebündelt werden.

Die privaten Investitionen an den Flanken der Altstadt am Marientor-Carree und der Unterstraße werden durch neue Nutzer und Bewohner zu einer stärkeren Belebung der Altstadt-Süd und somit auch zu einer Stärkung der Funktionen der angrenzenden Bereiche führen. Flankierend soll durch den Umbau und die Gestaltung der Unterstraße/Schwanenstraße die Altstadt-Süd besser an den Innenhafen angebunden werden.

Beekstraße
als Wohnstandort
stärken

Schlechte
Anbindung an den
Innenhafen

Herausbildung
eines eigenen
Profils für
die Münzstraße

A 3.5 Aktivitätszone E | Altstadt-Nord

Die Aktivitätszone Altstadt-Nord liegt zwischen der Schwanenstraße, Kuhstraße, Kuhtor im Südwesten, der Obermauerstraße, dem Kühlenwall und dem Springwall im Osten und dem Innenhafen im Norden. Hier befindet sich im Bereich der ehemaligen Kaiserpfalz aus dem 10. Jahrhundert mit dem Burgplatz, dem Rathaus und der Salvatorkirche das historische Zentrum der Stadt (s. Abb. 10, S. 16). Mit dem Dreigiebelhaus befindet sich zudem das älteste Wohnhaus Duisburgs in der Altstadt-Nord. Funktional stellt sich diese Aktivitätszone neben den öffentlichen Nutzungen rund um das Rathaus im Wesentlichen als innerstädtisches Wohnquartier und wichtige Verknüpfung zwischen der Königstraße und dem Innenhafen dar.

Abb. 35
Altstadt-Nord mit
Flächenpotential Mercator-
quartier und Verbindungs-
achse Kühlenwall
Quelle: Stadt Duisburg



Die Altstadt-Nord
ist ein guter
Wohnstandort

Durch die unmittelbare Nähe zur Haupthandelslage, die gute Erreichbarkeit mit allen Verkehrsmitteln und die Nähe zum Innenhafen ist die Altstadt-Nord ein gut geeigneter und funktional intakter Wohnstandort. Bei der zukünftigen Entwicklung der Altstadt-Nord soll diese Funktion unter Berücksichtigung der vorhandenen Flächenpotentiale weiter gestärkt werden. Durch die Entwicklung neuer Wohnbauflächen sollen nicht nur zusätzliche Wohneinheiten entstehen, sondern vor allem auch ein breiteres Angebot innerstädtischer moderner Wohnformen geschaffen werden.

Das ungenutzte, östlich des Burgplatzes gelegene Schulzentrum an der Gutenbergstraße zwischen der Poststraße und dem Kühlenwall stellt das derzeit wichtigste großflächige Entwicklungspotential für eine notwendige bauliche Verdichtung und Neustrukturierung innerstädtischer Nutzungen in der Altstadt-Nord dar. Mit Aufgabe der öffentlichen Nutzung bietet die Fläche eine einmalige Möglichkeit zur

Entwicklung eines neuen Wohnquartiers in der Innenstadt auf Grundlage des Masterplanes Innenstadt. In einem städtebaulichen Wettbewerb wurden hierzu bereits die planerischen Grundlagen für eine Bebauung des Areals erarbeitet. Bei den anschließenden vorbereitenden archäologischen Untersuchungen wurden die Fundamente des Hauses von Gerhard Mercator entdeckt. Mit diesem bundesweit bedeutenden historischen Fund entsteht unter breitem bürgerschaftlichem Engagement das Ziel, das Mercatorhaus an seinem ursprünglichen Standort zu rekonstruieren. Die vorhandenen Wettbewerbsergebnisse lassen sich unter diesen Bedingungen nicht umsetzen, daher ist eine neue Konzeption unter Beachtung aller denkmalrechtlich relevanter Aspekte nötig. Die zweite größere Potentialfläche der Altstadt-Nord ist der Burgplatz, der derzeit als Parkplatz genutzt wird. Im Masterplan Innenstadt wurde angedacht, den Bereich um das Rathaus und die Schwanenstraße mit einer geänderten Verkehrsführung und einer Überbauung des Burgplatzes großräumig umzuplanen. Aufgrund der geplanten Entwicklung im unmittelbar angrenzenden Mercatorquartier wird eine Entwicklung im Zeitraum des Integrierten Handlungskonzeptes als nicht realisierbar eingeschätzt.

Als wesentliches Bindeglied zwischen der Handelslage und dem Innenhafen definiert der Masterplan Innenstadt die Achse Kuhtor-Kühlenwall-Springwall entlang der historischen Stadtmauer als zentrale Verknüpfungsachse zwischen der Einkaufslage und dem Innenhafen. Diese Verbindung ist jedoch derzeit im Stadtraum nicht ablesbar und eine durchgehende, qualitativ ansprechende Gestaltung fehlt. Mit der Entwicklung des Mercatorquartiers wächst die Bedeutung der Achse Kühlenwall, da sie zugleich wichtigste Verbindung für Fußgänger und Radfahrer zwischen dem neuen Quartier auf der einen Seite, und den Zielen Innenhafen und Handelslage auf der anderen Seite ist. Ziel ist es daher, diese Verbindung zu reaktivieren und attraktivieren und so die Altstadt mit ihren historischen Elementen wieder erlebbar zu machen. Der mittelalterlichen Stadtmauer kommt dabei eine besondere Rolle zu. In diesem Zusammenhang wird und wurde das Baudenkmal Stadtmauer in mehreren Bauabschnitten saniert und mit Mitteln aus dem Denkmalprogramm des Landes gefördert. Im Bereich des Schäferturms konnte darüber hinaus 2011 im Zuge des Umbaus des Kühlenwall-Karrees in Kooperation mit der Sparkasse Duisburg ein erster Teilbereich des Kühlenwalls aufgewertet werden.

Die Altstadt-Nord weist gute Strukturen als Standort für öffentliche Nutzungen und Wohnen auf. Die vorhandene Potentialfläche bietet mit der Entwicklung des Mercatorquartiers und der Rekonstruktion des Mercatorhauses die einmalige Möglichkeit zur weiteren Stärkung der Altstadt-Nord als innerstädtischen Wohnstandort unter Berücksichtigung der historischen Bezüge. Flankierend hierzu ist eine Qualifizierung der Verbindungsachse Kühlenwall, zur Verbesserung der Anbindung des Mercatorquartiers wie auch der Verknüpfung des Innenhafens mit der Handelslage anzustreben.



Das Mercator-
quartier soll als
Wohnstandort
entwickelt werden

Abb. 36
Fundamente Mercatorhaus
Quelle: Stadt Duisburg

Der Kühlenwall soll
als Bindeglied zwischen
Innenhafen
und Handelslage
entwickelt werden

A 3.6 Aktivitätszone F | Innenhafen

Die Aktivitätszone umfasst im Wesentlichen den bebauten Uferbereich des Innenhafens von der A 59 im Osten bis zum Marientor im Westen. Nördlich begrenzt die Schifferstraße und südlich die Unterstraße in der Verlängerung bis zur Stresemannstraße die Aktivitätszone.

Der Strukturwandel des Innenhafens ist weitestgehend abgeschlossen

Der Innenhafen mit seinen markanten und stadtbildprägenden Mühlen- und Speichergebäuden war einst größter europäischer Getreideumschlagsplatz. Für die Bevölkerung war dieser innenstadtnahe Bereich jedoch immer isoliert. Nachdem der Hafen seine wirtschaftliche Funktion verloren hatte, wurde er 1989 als IBA-Projekt aufgenommen. Im Jahr 1995 erfolgte der Sanierungsbeschluss, wonach das 90 Hektar große Areal entwickelt werden konnte. Nur mit der Unterstützung durch Landesmittel konnte diese erfolgreiche Entwicklung umgesetzt und ein Verhältnis 1:10 von öffentlichen zu privaten Investitionen generiert werden. Der zügige Strukturwandel des Innenhafens durch Umnutzungen und Neubauten zu einem europaweit einmaligen multifunktionalen Dienstleistungszentrum mit einer Mischung aus Büro-, Dienstleistungs-, Freizeit-, Gastronomie- und Wohnnutzungen ist weitestgehend abgeschlossen.

Bei der Entwicklung wurden die Geschichte des Hafenareals und die Wasserflächen als besondere Qualitätsmerkmale thematisch eingebunden. So konnten bei der Herstellung der Uferpromenade die hafentypischen Anlagen erhalten werden. Die hochwertige Gestaltqualität des gesamten Areals wird auch durch die Denkmalpflege gesichert. Zur Verbindung der beiden Ufer wurde eine neue Fußgängerbrücke errichtet. Aktuell wird am Schwanentor das Landesarchiv mit dem dort vorgelagerten Teilstück der Uferpromenade fertiggestellt. Der bis zum Holzhafen verbliebene schiffbare Bereich des Innenhafens wird für den Sportboothafen Marina genutzt, eine Anlegestelle befindet sich am Calaisplatz. Durch den Wohnungsbau an der Speicher- und Hansegracht zwischen Wasserviertel und Innenhafen konnte der Wohnanteil im Bereich des Innenhafens mit modernen Wohnangeboten deutlich erhöht werden. Der Garten der Erinnerung konnte als hochwertige Grün- und Freifläche gestaltet werden und ist heute ein beliebter Erholungsbereich. Der Innenhafen erfüllt darüber hinaus mit dem Sperrwerkbau am Marientor die Aufgabe des Hochwasserschutzes, welche auch zukünftig gesichert werden muss.



Abb. 37
Luftbild Innenhafen
Quelle: Hans Blossy



Abb.38
Speichergracht am
Innenhafen
Quelle: Stadt Duisburg

Ziel ist der Abschluss der Entwicklung durch die Anbindung an die Innenstadt, der Lückenschluss der Uferpromenade und die Schaffung weiterer Wohnangebote. Handlungsbedarf besteht noch an einer engeren Verzahnung des Innenhafens mit den Innenstadtbereichen, wie der Altstadt und der Handelslage, um die positive Wirkung der Innenhafenentwicklung für die weiteren Innenstadtlagen zu nutzen. Insbesondere bestehen Defizite an den Schnittstellen Kühlenwall und an der Unterstraße, an denen sich städtebauliche Entwicklungen abzeichnen.

Handlungsbedarf besteht an der engeren Verzahnung des Innenhafens und der Innenstadtbereiche

Weiterhin ist die Uferpromenade noch nicht durchgängig umgesetzt, was vereinzelte Bereiche von der Fußgängerfrequenz isoliert. Für die Herstellung einer durchgängig hochwertigen Uferpromenade sind noch zwei Lückenschlüsse im Bereich des künftigen Eurogate und der Unterstraße am südöstlichen Ende erforderlich. Das Baufeld des Eurogates ist eine der letzten Potentialflächen an der Wasserlage, für welche die Vermarktung erneut aufgenommen werden soll. Erst mit einer Entwicklung des Baufeldes kann die Promenade auf dem bereits vorhandenen treppenartigen Fundament umgesetzt werden. Die Baufelder der Holzhandlung entlang der Unterstraße befinden sich durch einen privaten Investor in der Entwicklung.

Potentialflächen an der Wasserlage

An der geplanten Verlängerung der Holzgracht sieht der Masterplan Innenstadt weitere Wohnungsangebote vor. Durch die Verlängerung der Gracht soll zum einen der hochwertige Wohnstandort weiter gestärkt werden und zum anderen auch in diesem Bereich eine nachhaltige Niederschlagsentwässerung erfolgen mit einer zusätzlichen Verbesserung des Kleinklimas. Weiterhin sind im Innenhafen auch Nutzungen für Wohnen und Arbeiten auf den Wasserflächen denkbar.

Neuer Wohnungsbau an der Holzgracht

Der zügige Strukturwandel des Innenhafens war ein wichtiger Meilenstein für eine dienstleistungsorientierte Neuausrichtung der Stadt Duisburg. Die Leitgedanken des Masterplans Innenstadt konnten in diesem Bereich bereits zum großen Teil umgesetzt werden. Um die Entwicklung des Innenhafens abzuschließen, soll in den nächsten Jahren der Lückenschluss der Uferpromenade erfolgen, weitere Wohnangebote geschaffen und die Anbindung an die Innenstadt verbessert werden.

A 3.7 Aktivitätszone G | Wasserviertel

Das Wasserviertel ist ein beliebter Wohnstandort

Die Aktivitätszone umfasst im Wesentlichen die gründerzeitliche Stadterweiterung nördlich der Landfermannstraße zwischen der A 59 im Osten, dem Wohnungsneubau an der Stresemannstraße im Norden und dem Kühlenwall im Westen.

Die Kardinal-Galen-Straße und Landfermannstraße sind die wichtigen Haupteerschließungen des Quartiers in Ost-West-Richtung. Die nördlich und südlich gelegenen Wohnblöcke sind weitestgehend verkehrsberuhigt ausgebaut. Das Wasserviertel stellt, wie auch das Dellviertel, einen städtebaulichen Zu-

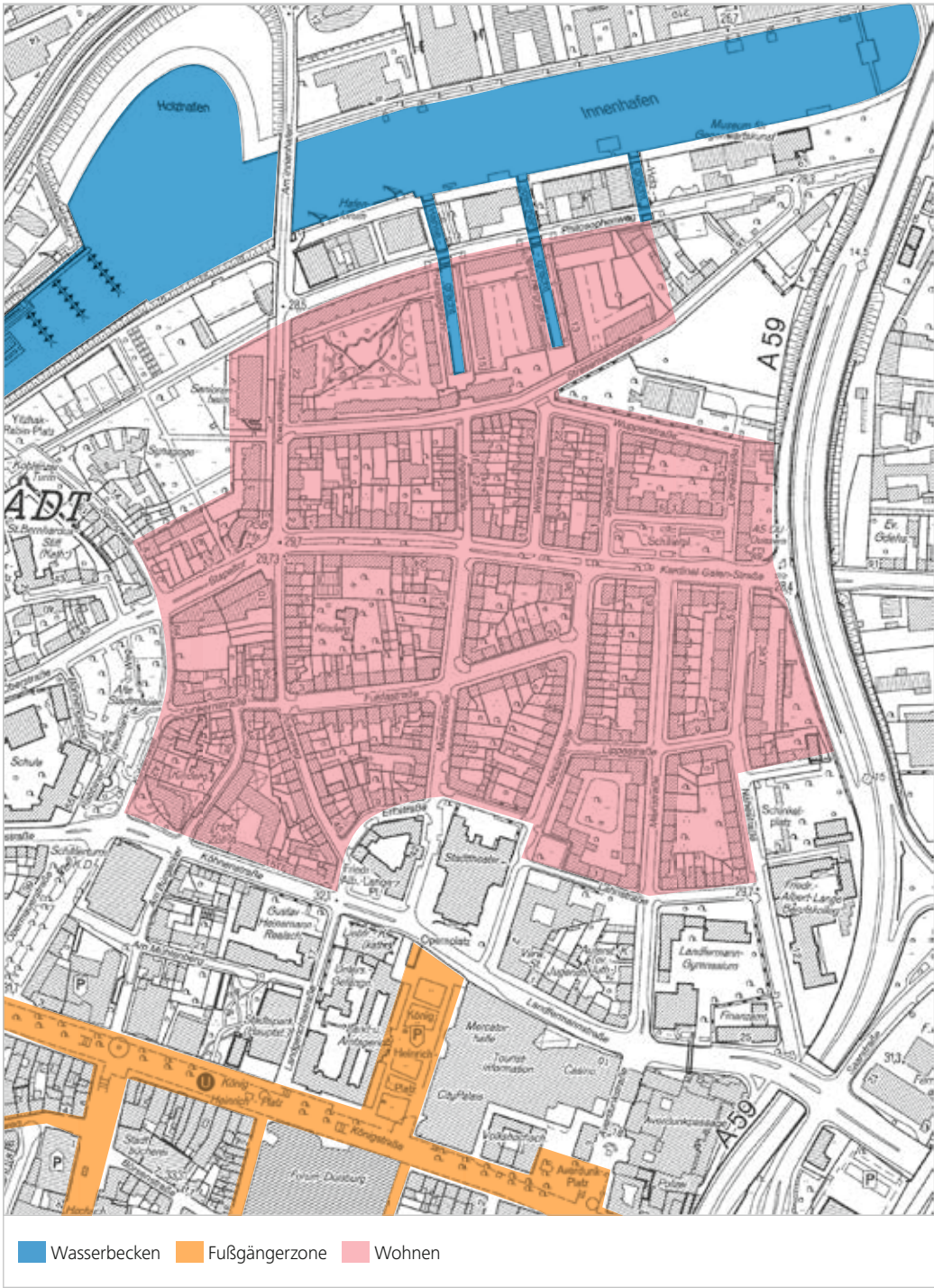


Abb. 39
Wohnen im Wasserviertel zwischen Innenhafen und Fußgängerzone
Quelle: Stadt Duisburg

sammenhang von geschichtlicher Bedeutung mit zum Teil herausragender Architektur dar. Insgesamt ist der Gebäudezustand gut erhalten und es gibt zahlreiche private Investitionen, beispielsweise durch Fassadensanierungen aber auch Umnutzungen ehemals gewerblicher Nutzungen in neue Wohnangebote. Die positiven Entwicklungen lassen sich auch im wohnungswirtschaftlichen Quartiersmonitoring ablesen (s. Abb. 15, S. 22).

Das Wasserviertel als Wohnstandort mit seinen gastronomischen und kulturellen Angeboten liegt zwischen der Haupthandelslage und dem Innenhafen. Die fußläufige Verbindung aus dem Innenhafen in Richtung Königstraße ist städtebaulich ablesbar und funktioniert entlang der Grachten. Eine klare Lenkung in Gegenrichtung, vom Bereich König-Heinrich-Platz zum Innenhafen fehlt. Eine Wegweisung sollte vor allem für Nicht-Ortskundige zur Orientierung gegeben werden. Durch zunehmende außergastronomische Angebote sind erste Verbesserungen der Wahrnehmbarkeit und Nutzung dieser Wegerichtung zu erkennen.

Zahlreiche private Investitionen im Wasserviertel

Verbesserung der Orientierung zwischen Innenstadt-bereichen



Abb. 40
Wasserviertel mit Außengastronomie und Fassadenaufwertung
Quelle: Stadt Duisburg

Das wichtigste Entwicklungspotential innerhalb dieser Aktivitätszone besteht westlich der A 59 durch die Verlagerung des Berufsschulkollegs in den Bereich Nahestraße / Schinkelplatz. Eine Umnutzung des Gebäudes mit einer baulichen Ergänzung für Wohnbebauung oder Mischung aus Wohnbebauung und Dienstleistung wird derzeit seitens der Stadt mit Priorität verfolgt.

Umnutzungspotential am Schinkelplatz

Das Wasserviertel ist ein zentrales und intaktes Wohnviertel. Der wichtigste Impuls in dieser Aktivitätszone ist die Entwicklung am Schinkelplatz. Darüber hinaus besteht insgesamt geringer Handlungsbedarf. Die Verbesserung der Orientierung von der Handelslagen in Richtung Innenhafen ist erforderlich. Insgesamt soll das Wasserviertel mit seinen städtebaulichen Qualitäten gesichert werden.

Integriertes Handlungskonzept für die Innenstadt

STRATEGISCHE ZIELEBENE	<p>1 Stadtgestaltung und öffentlicher Raum</p> <p>Aufwertung des öffentlichen Raumes und der Stadtgestalt/Beseitigung von Fehlfunktionen durch:</p> <ul style="list-style-type: none">• verbessern von Aufenthalts- und Gestaltungsqualität• funktionale Optimierung• Reaktivierung von Brachflächen• Entwicklung historischer Bezüge• Reduzierung von Verkehrsflächen• Schaffung identitätsstiftender Orte	<p>2 Wirtschaft und Kultur</p> <p>Vitales Wirtschafts- und Kulturleben stärken und profilieren durch:</p> <ul style="list-style-type: none">• profilieren von Lagen• stärken und konzentrieren der Handelslage• stärken des Dienstleistungsstandortes• stärken des Kulturstandortes• Tourismus stärken• Stärkung interkultureller Ökonomie und Kultur	<p>3 Wohnen und Soziales</p> <p>Innerstädtisches Wohnen attraktivieren und ausbauen durch:</p> <ul style="list-style-type: none">• Ausbau neuer innerstädtischer Wohnquartiere• Verbesserung der Wohnumfeldqualität• Schaffung vielfältiger Wohnangebote• Aufwertung des Wohnungsbestandes
	<p>A1 Gestaltung Bahnhofszplatz</p> <ul style="list-style-type: none">• Städtebauliche Aufwertung• Herstellung eines repräsentativen Eingangsbereichs für die Innenstadt• Schaffung von Aufenthalts- und Gestaltungsqualität im Platzbereich <p>A2 Planung und Umbau HBF-Osteingang</p> <ul style="list-style-type: none">• Aufwertung des öffentlichen Raumes in Verbindung mit den öffentlichen Investitionen• Trading-Down-Prozesse aufhalten <p>B1 Umbau und Gestaltung Friedrich-Wilhelm-Straße</p> <ul style="list-style-type: none">• Gestalterische Aufwertung und Begrünung der Hauptachse zum HBF <p>B2 Planung und Umbau Kantpark</p> <ul style="list-style-type: none">• Nutzerorientierte Anpassung zur Steigerung der Wohnumfeldqualität• Erhöhung der Adressbildung Lehmbruckmuseum <p>D2 Umbau und Gestaltung Unter- und Schwanenstraße</p> <ul style="list-style-type: none">• Stadtmauer/Stadtgeschichte erlebbar machen• Aufwertung des Bereiches Unterstraße in Verbindung mit den privaten Investitionen <p>E1 Entwicklung Mercatorquartier und Mercatorhaus</p> <ul style="list-style-type: none">• Nachnutzung brachliegender/untergenutzter Potentialflächen• Entwicklung historischer Bezüge, Identitätsstiftung und Baukultur <p>E2 Umbau Achse Kuhlenwall</p> <ul style="list-style-type: none">• Aufwertung öffentlicher Raum• Stadtmauer / Stadtgeschichte erlebbar machen <p>F1 Verlängerung Holzgracht</p> <ul style="list-style-type: none">• Verzahnung Innenhafen, Wasserviertel, Handelslagen <p>A-G1 Umsetzung Straßenbaumkonzept</p> <ul style="list-style-type: none">• Aufwertung öffentlicher Raum	<p>A1 Gestaltung Bahnhofszplatz</p> <ul style="list-style-type: none">• funktionale Aufwertung <p>A2 Planung und Umbau HBF-Ost-Eingang</p> <ul style="list-style-type: none">• Stärken des Handels <p>B2 Planung und Umbau Kantpark</p> <ul style="list-style-type: none">• Stärkung der Anbindungen des innerstädtischen Kultur- und Freiraums an die Handelslage Düsseldorfer- und Königstraße und den Hauptbahnhof <p>D1 Altstadtmanagement</p> <ul style="list-style-type: none">• Stärkung des Einzelhandels, der Dienstleistung und der Kultur im Quartier der Münzstraße	<p>B2 Planung und Umbau Kantpark</p> <ul style="list-style-type: none">• Nutzerorientierte Anpassung zur Steigerung der Wohnumfeldqualität• Sicherung der Zugänglichkeit für breite Bevölkerung <p>D1 Altstadtmanagement</p> <ul style="list-style-type: none">• Stärkung der Wohnfunktion im Bereich Beekstraße / Kasinostraße <p>E1 Entwicklung Mercatorquartier und Mercatorhaus</p> <ul style="list-style-type: none">• Stärkung der Innenstadt als Wohnstandort durch ein neues Stadtquartier <p>F1 Verlängerung Holzgracht</p> <ul style="list-style-type: none">• Wohnstandort stärken

Integriertes Handlungskonzept für die Innenstadt

<p>4 Mobilität</p> <p>Verbesserung der Verkehrsfunktionen und der Nahmobilität durch:</p> <ul style="list-style-type: none">• Qualifizierung von zentralen Wegeverbindungen• Optimierung der Verkehrsfunktionen• Verbesserung und Attraktivierung der Fuß- Radwegeverbindungen• Barrierefreiheit verbessern	<p>5 Klima und Umwelt</p> <p>Verbinden und qualifizieren von Grünstrukturen durch:</p> <ul style="list-style-type: none">• Verbesserung der innerstädtischen Grünwebervernetzung• Sicherung innerstädtischer Grünflächen• Verbesserung der Klimafunktionen• Lärminderung	<p>6 Beteiligung und Kooperation</p> <p>Querschnittsaufgabe</p> <p>Einbindung der Stadtgesellschaft und Förderung von Kooperationen durch:</p> <ul style="list-style-type: none">• Einbindung relevanter Akteure aus Stadtgesellschaft und Wirtschaft• Kooperationen stärken• Initiativen aufgreifen• Prozesse transparent machen• Kontrolle der Zielerreichung
<p>A1 Gestaltung Bahnhofszplatz</p> <ul style="list-style-type: none">• Verbesserung der Wegeverbindung vom Hauptbahnhof in die Innenstadt, Integration des Entwicklungsbereichs „Duisburger Freiheit“ <p>A2 Planung und Umbau HBF-Ost-Eingang</p> <ul style="list-style-type: none">• Optimierung der Verkehrsfunktion mit Anbindung des Fernbusbahnhofs <p>B1 Umbau und Gestaltung Friedrich-Wilhelm-Straße</p> <ul style="list-style-type: none">• Stärkung der Anbindung des innerstädtischen Kultur- und Freiraums Kantparks an den HBF• Verbesserung Nahmobilität <p>D2 Umbau und Gestaltung Unter- und Schwanenstraße</p> <ul style="list-style-type: none">• Qualifizierung der Wegeverbindung zwischen der südlichen Altstadt und dem Innenhafen <p>E2 Umbau Achse Kuhlenwall</p> <ul style="list-style-type: none">• Herstellen der Funktionsfähigkeit der Verbindung der Haupthandelslage an den Innenhafen• Verbesserung Nahmobilität <p>F1 Verlängerung Holzgracht</p> <ul style="list-style-type: none">• Attraktivierung Fuß- und Radwegeverbindung	<p>A1 Gestaltung Bahnhofszplatz</p> <ul style="list-style-type: none">• Verbesserung der innerstädtischen Grünwebervernetzung <p>B1 Umbau und Gestaltung Friedrich-Wilhelm-Straße</p> <ul style="list-style-type: none">• Umsetzung der Lärminderungsplanung <p>B2 Planung und Umbau Kantpark</p> <ul style="list-style-type: none">• Sicherung der innerstädtischen Grünfläche mit klimatischen Funktionen <p>E2 Umbau Achse Kuhlenwall</p> <ul style="list-style-type: none">• Verbesserung der städtischen Grünwebervernetzung <p>F1 Verlängerung Holzgracht</p> <ul style="list-style-type: none">• Nachhaltige Niederschlagsentwässerung und Verbesserung Kleinklima <p>A-G1 Umsetzung Straßenbaumkonzept</p> <ul style="list-style-type: none">• Schaffen von Grünverbindungen• Verbesserung der Klimafunktionen	<p>A2 Planung und Umbau HBF-Ost-Eingang</p> <ul style="list-style-type: none">• Mitwirkung der Stadtgesellschaft <p>B2 Planung und Umbau Kantpark</p> <ul style="list-style-type: none">• Nutzerorientierte Anpassung des Kantparks zur Steigerung der Wohnumfeldqualität, unter Mitwirkung der Öffentlichkeit <p>D1 Altstadtmanagement</p> <ul style="list-style-type: none">• Entwicklung geeigneter Maßnahmen zur Umsetzung in Kooperation mit Eigentümern und Nutzern <p>E1 Entwicklung Mercatorquartier und Mercatorhaus</p> <ul style="list-style-type: none">• Einbindung von Wirtschaft und Stadtgesellschaft <p>A-G2 Evaluation</p> <ul style="list-style-type: none">• Frühzeitiges Erkennen von Abweichungen, um zielgerichtet umzusteuern• Einbindung der relevanten Akteure• Evaluation der Zielerreichung

Abb. 41
Ziele für die Innenstadt
Quelle: Stadt Duisburg

A 4 Ziele für die Innenstadt

Die Ziele für die Entwicklung der Innenstadt werden von den Leitzielen des Masterplans Innenstadt und der strategischen Ebene bis zur operativen Ebene abgeleitet (s. Abb. 41). Anhand der Leitziele des Masterplans Innenstadt wurden sechs Handlungsfelder abgesteckt. Innerhalb dieser Handlungsfelder wurden die strategischen Ziele herausgearbeitet, mit denen die Optimierung der Nutzungsstrukturen und Funktionen erreicht werden soll.

Auf der Stategischen Ebene werden Oberziele (Was soll erreicht werden?) gesetzt und durch Unterziele (Wie soll es erreicht werden?) konkretisiert. Diese strategische Ebene wird in der räumlichen Betrachtung der Aktivitätszonen auf die operative Ebene (Womit soll dies erreicht werden?) übertragen.

Alle angestrebten Fördermaßnahmen sind Mehrzielprojekte und bündeln eine Anzahl von operativen Zielen, die den verschiedenen Handlungsfeldern zugeordnet sind. Die Fördermaßnahmen sollen in Verbindung mit den weiteren öffentlichen und privaten Investitionen die relevanten Impulse für die Innenstadtentwicklung geben.

Die angestrebten Fördermaßnahmen werden im folgenden Teil B in Steckbriefen erfasst. Sie beinhalten eine Auflistung der operativen Ziele, der Priorisierung und Zuordnung zu den jeweils relevanten Handlungsfeldern, einer Projektbeschreibung, die Kosten, Projektpartnerinnen und -partner, einen Lageplan und ein Zeit- und Abhängigkeitsschema. Die Maßnahmen haben derzeit einen Planungsstand, der erst innerhalb des Antragsverfahrens in den weiteren Schritten konkretisiert werden kann.

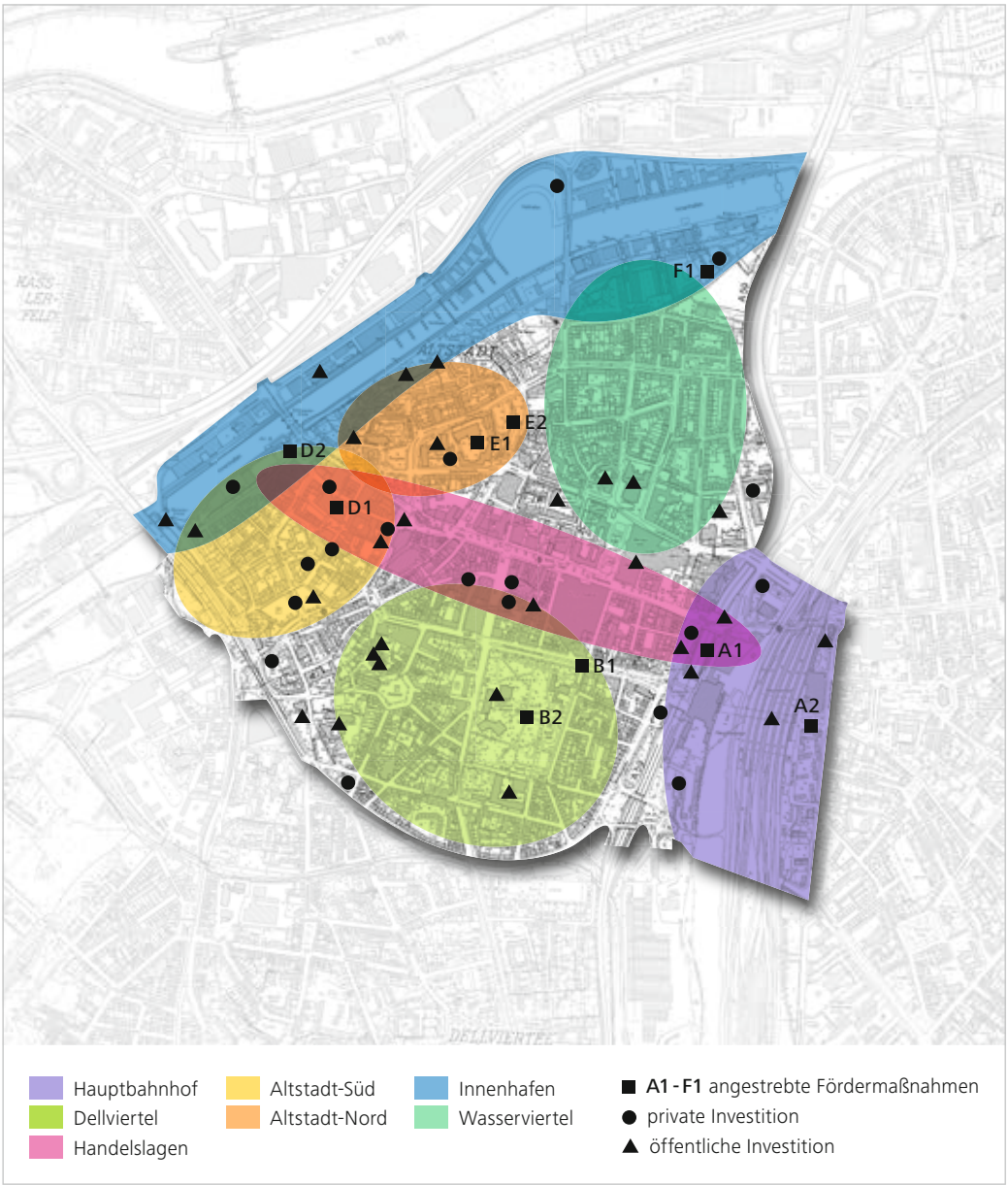


Abb. 42
Aktivitätszonen mit Maßnahmen und Investitionen in der Gebietskulisse

Ziele

- Städtebauliche und funktionale Aufwertung des westlichen Bahnhofumfelds
- Herstellung eines repräsentativen Eingangsbereichs für die Innenstadt
- Schaffung von Aufenthalts- und Gestaltungsqualität im Platzbereich
- Verbesserung der Wegeverbindung vom Hauptbahnhof in die Innenstadt, Integration des Entwicklungsbereichs „Duisburger Freiheit“
- Verbesserung der innerstädtischen Grünwegevernetzung

Projektbeschreibung

Ziel der Gestaltung des Bahnhofsplatzes ist es, das westliche Bahnhofsumfeld durch Schaffung eines repräsentativen Eingangsbereichs für die Innenstadt städtebaulich aufzuwerten. Durch eine qualitätsvolle Gestaltung soll eine der Bedeutung des Ortes entsprechende Aufenthalts- und Gestaltungsqualität im Platzbereich geschaffen werden. Die Wegebeziehungen in die Innenstadt sollen städtebaulich verdeutlicht werden. Die Funktionen des Platzes als zentraler Verknüpfungsort innerstädtischer Wegebeziehungen und Grünverbindungen sollen gestärkt und eine städtebauliche Integration des Entwicklungsbereichs „Duisburger Freiheit“ südlich des Hauptbahnhofs erreicht werden.

Mit der Gestaltung des Bahnhofsplatzes soll eine Duisburg spezifische Identität des Ortes erreicht werden. Darum wurde zur Erarbeitung des Gestaltungsentwurfs ein konsequent öffentliches und transparentes Beteiligungsverfahren gewählt. Der Gestaltungsentwurf wurde unter größtmöglicher Beteiligung der Öffentlichkeit im Rahmen eines fünftägigen Charretteverfahrens mit vorlaufender zweitägiger Leitbildwerkstatt erarbeitet.

Basierend auf dem aus dem Beteiligungsverfahren hervorgegangenen Gestaltungsentwurf wird eine Förderung für die Ausführungsplanung und die bauliche Umsetzung angestrebt.

Kosten

ca. 6,6 Mio € Gesamtkosten

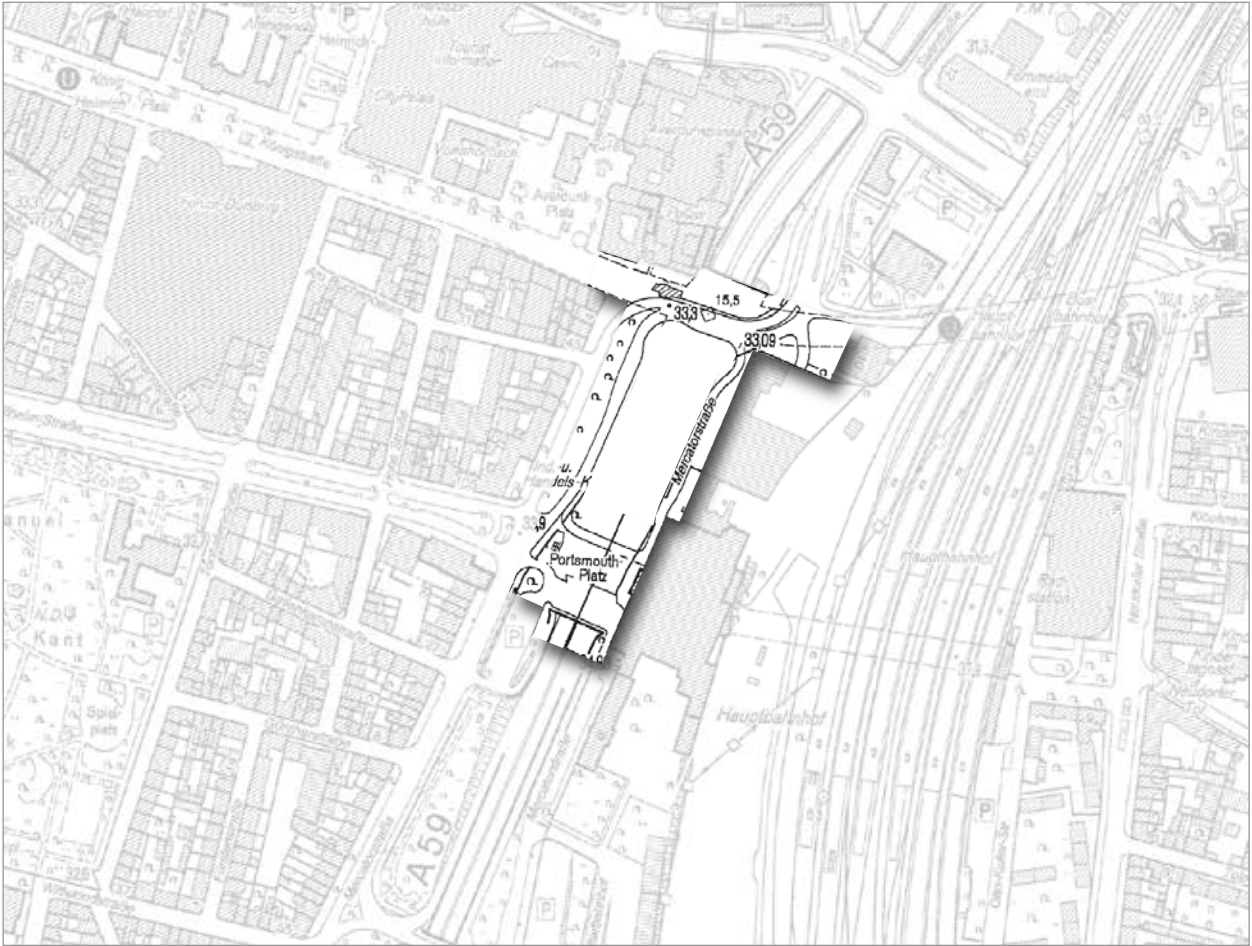
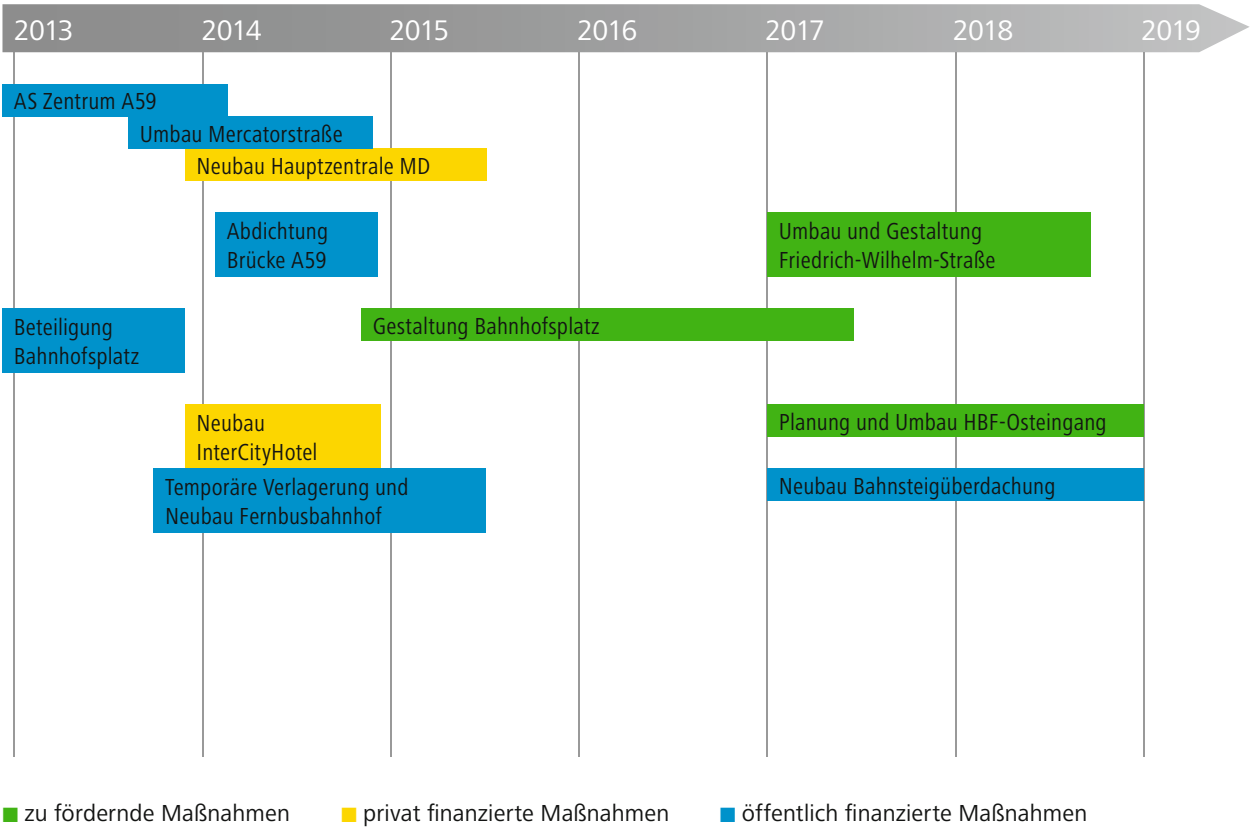
Priorität A

Handlungsfelder

- Stadtgestaltung und öffentlicher Raum
- Wirtschaft und Kultur
- Mobilität
- Beteiligung und Kooperation
- Klima und Umwelt

Partner

—



A2 | PLANUNG UND UMBAU HAUPTBAHNHOF-OSTEINGANG

Ziele

- Optimierung der Verkehrsfunktion mit Anbindung des Fernbusbahnhofs
- Aufwertung des öffentlichen Raumes in Verbindung mit den öffentlichen Investitionen
- Trading-Down-Prozesse am Platz aufhalten
- Stärkung des Handels
- Mitwirkung der Stadtgesellschaft

Priorität A

Handlungsfelder

- Stadtgestaltung und öffentlicher Raum
- Wirtschaft und Kultur
- Mobilität
- Beteiligung und Kooperation

Projektbeschreibung

Investitionen in den Hauptbahnhofs-bereich werden in den folgenden Jahren verstärkt die Westseite neu prägen aber auch den Osteingang des Hauptbahnhofs flankieren, wie bspw. die hochwertige Erneuerung der Bahnsteigüberdachung und die Verlagerung des Fernbusbahnhofs. Derzeit hat der Osteingang den Charakter eines Hintereingangs, er wirkt städtebaulich ungeordnet und die Verknüpfungsfunktionen weisen Defizite auf. Um den Trading-Down-Prozess in dem Bereich aufzuhalten, wurde bereits auf Grundlage des Vergnügungsstättenkonzeptes ein Aufstellungsbeschluss für den Bebauungsplan Nr. 1183 zur Steuerung von Vergnügungsstätten gefasst.

Um den Osteingang mit Bezug auf die öffentlichen Investitionstätigkeiten aufzuwerten, soll innerhalb dieser Maßnahme eine Konzeption erstellt werden mit anschließender Umsetzung. Gestalterisch sollen Ideen aus dem Beteiligungsprozess des Bahnhofsplatzes auf der Westseite aufgegriffen werden. Der Umbau soll durch ein vorgeschaltetes geeignetes Beteiligungsverfahren mit der Stadtgesellschaft abgestimmt werden. Dabei soll dieser Platz als „Tor“ in den Stadtteil Neudorf aufgewertet werden. Insbesondere sollen die Verkehrsfunktionen optimiert mit einer Verknüpfung zum neu entstehenden Fernbusbahnhof und die Aufenthaltsqualität verbessert werden.

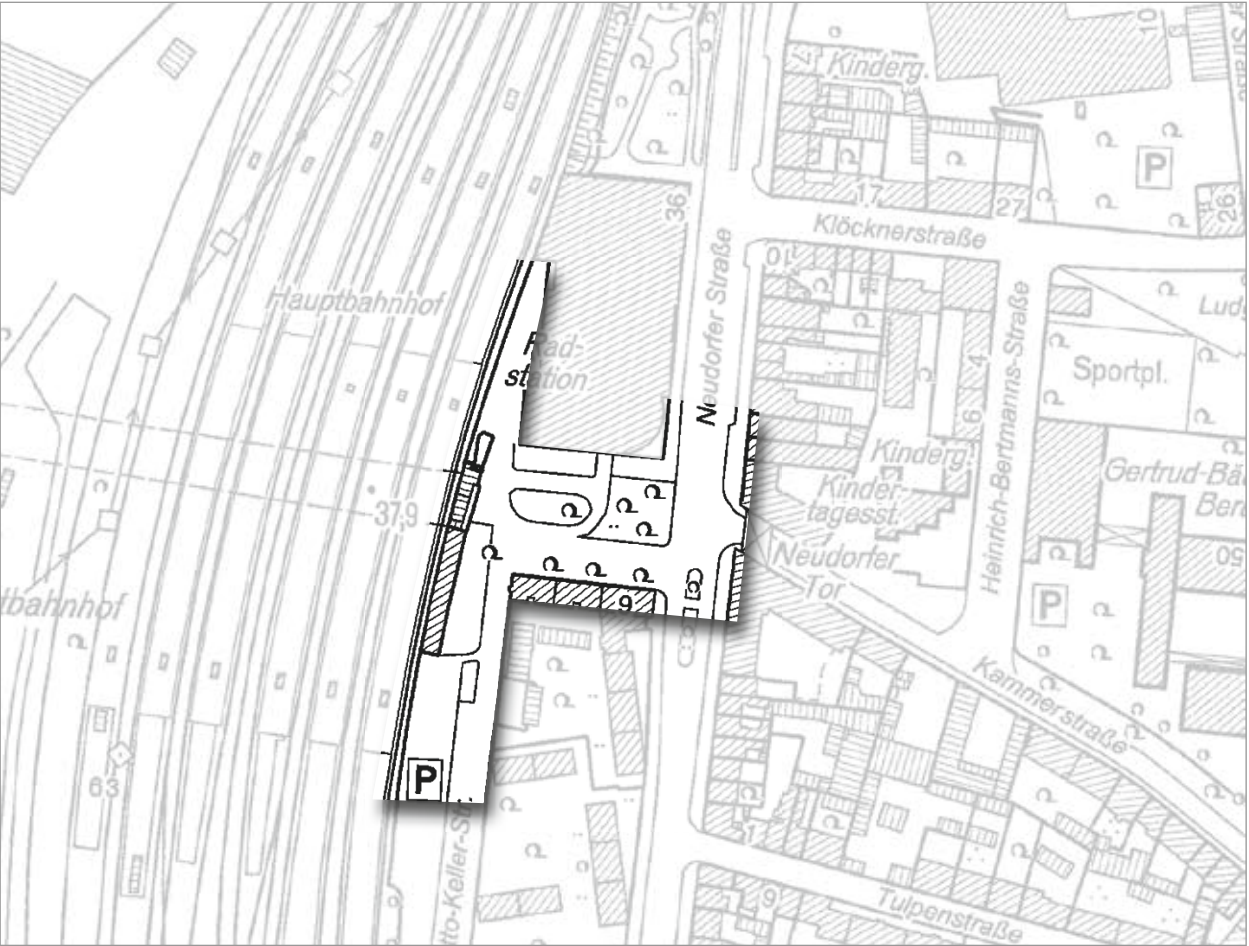
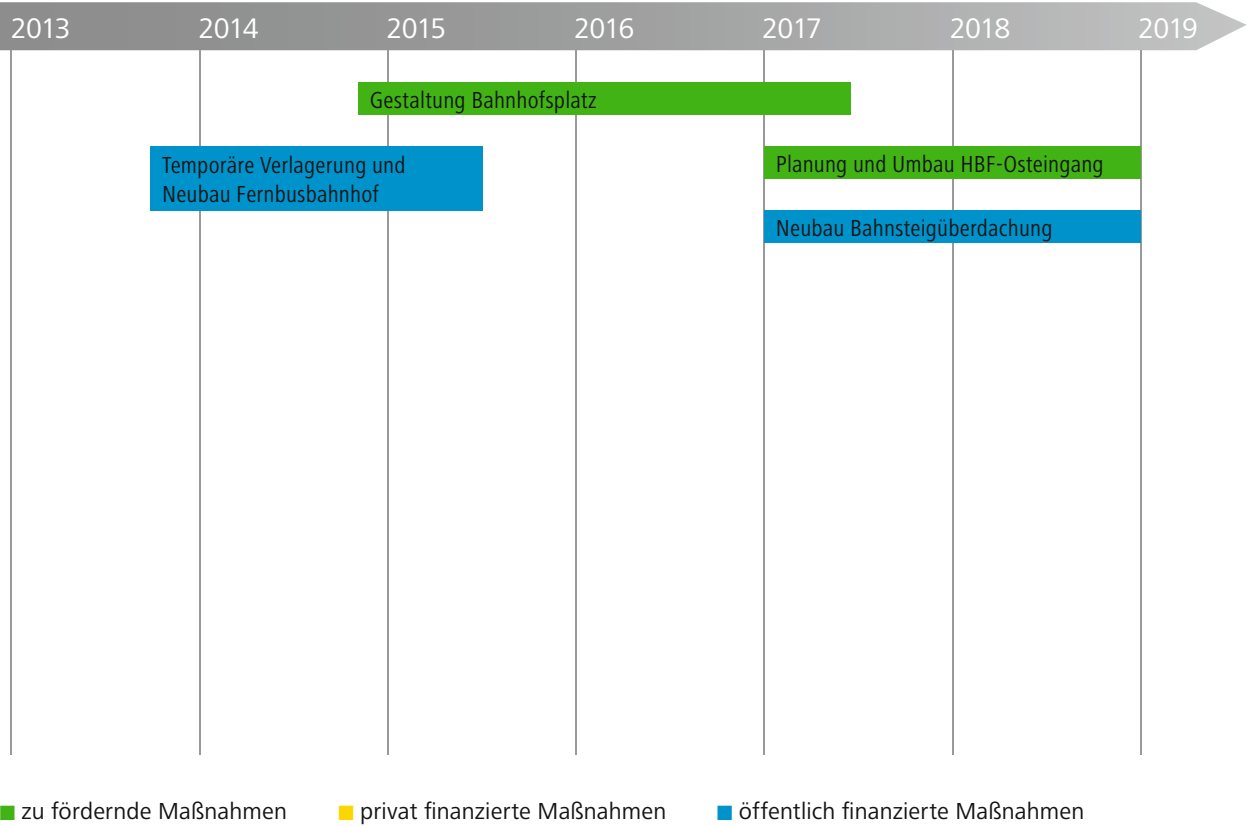
Kosten

ca. 2 Mio € Gesamtkosten

Moderation, Konzeption, Ausbauplanung,
Bauliche und Gestalterische Umsetzung

Partner

Anrainer



B1 | UMBAU UND GESTALTUNG FRIEDRICH-WILHELM-STRASSE

Ziele

- Stärkung der Anbindung des innerstädtischen Kultur- und Freiraums Kantpark an den HBF
- Verbesserung Nahmobilität (Fuß- und Radverkehr)
- Gestalterische Aufwertung und Begrünung der Hauptachse des HBF
- Umsetzung der Lärminderungsplanung

Priorität B

Handlungsfelder

- Stadtgestaltung und öffentlicher Raum
- Mobilität
- Klima und Umwelt

Projektbeschreibung

Die Friedrich-Wilhelm-Straße ist die Hauptachse vom Hauptbahnhof ausgehend bis zum Friedrich-Wilhelm-Platz. Parallel verlaufend zur Königstraße, der Haupthandelslage, ist die Friedrich-Wilhelm-Straße die zentrale Verbindung, Verkehrsachse und öffentlicher Raum mit funktionalen und gestalterischen Mängeln. Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Bahnhofplatz wurde für die Friedrich-Wilhelm-Straße, wie im Masterplan Innenstadt empfohlen, der Leitgedanke des Boulevards herausgearbeitet. Der Straßenquerschnitt mit dem breiten Mittelstreifen und den Parkständen bietet Potential für eine Umgestaltung und Neuordnung der Verkehre, insbesondere zur Attraktivierung der Radverkehrsführung. Eine Entwurfs- und Ausbauplanung wird hierfür vorgenommen.

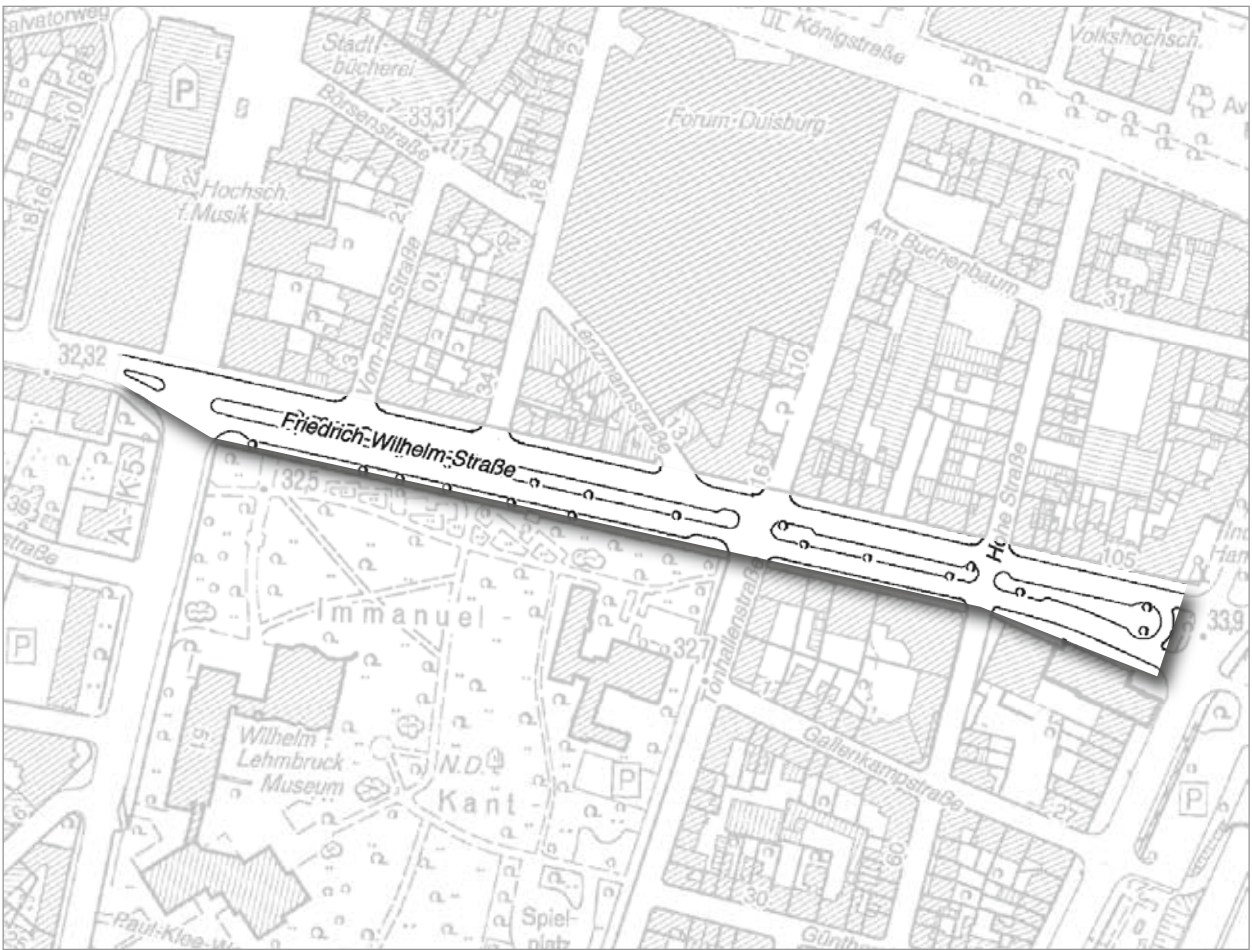
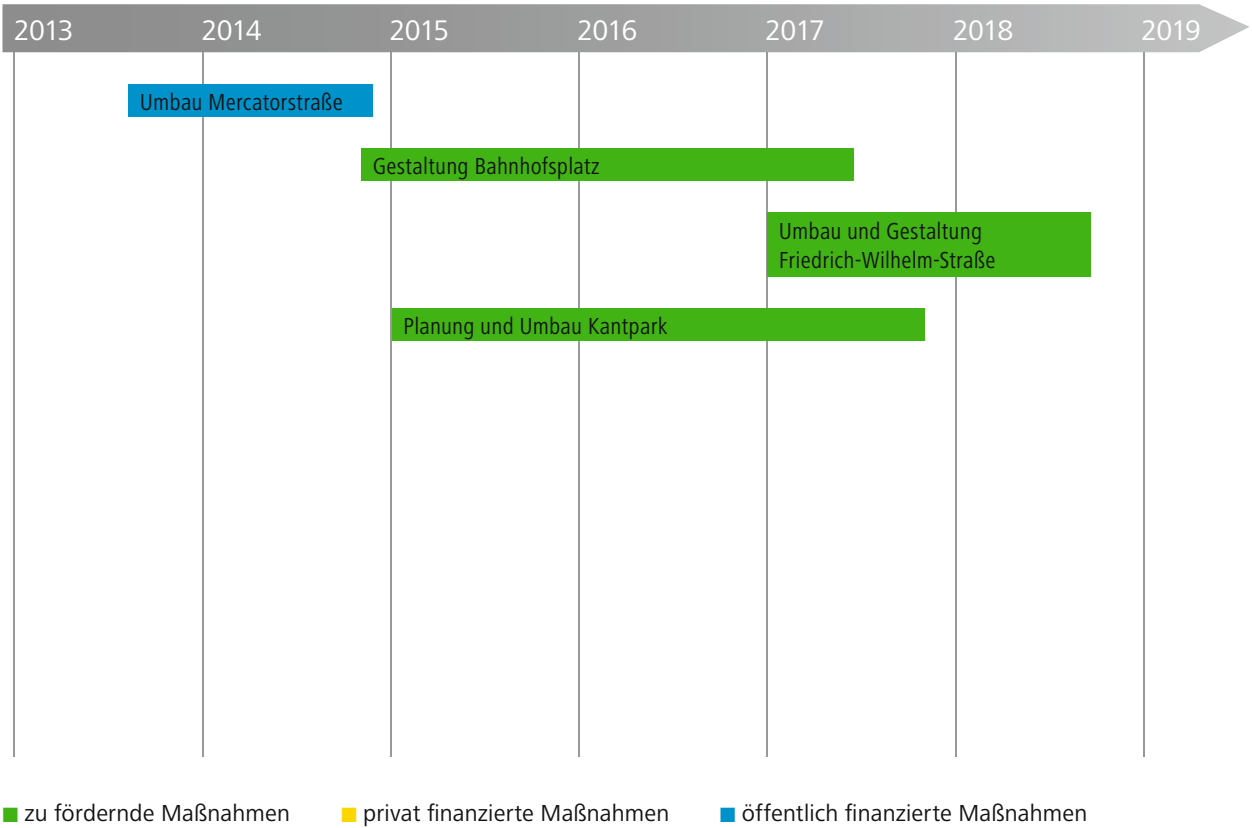
In der Lärmaktionsplanung stehen folgende Optionen für Lärminderungen auf der Friedrich-Wilhelm-Straße zur Prüfung an: Geschwindigkeitsreduzierung als Erstmaßnahme, Sanierung der Fahrbahn, Umbau der Haltestellen zu Haltekaps, Umbau der äußeren Fahrspuren in eine Busspur mit der Freigabe für Radverkehr. Darüber hinaus ist beabsichtigt, die Fußwege im nördlichen Bereich zu verbreitern und den Boulevardcharakter, wie im Straßenbaumkonzept empfohlen, durch Baumpflanzungen in den Parkstände, zu stärken. Die gestalterische und künstlerische Aufwertung mit Wegweisung zum Lehmbruckmuseum soll Bestandteil des Umbaus sein. Vor diesem Hintergrund soll die Kombination mit anderen förderrelevanten Programmen berücksichtigt werden.

Kosten

- ca. 1,5 Mio € Gesamtkosten
- ca. 800.000 € Planung und Umbau Verkehrsflächen
- ca. 700.000 € Planung und Umbau/Begrünung Boulevard

Partner

- BEST (Runder Tisch Kantpark)
- Anrainer



Ziele

- Stärkung der Anbindungen des innerstädtischen Kultur- und Freiraums an die Handelslage Düsseldorfer Straße/ Königstraße und den Hauptbahnhof
- Nutzerorientierte Anpassung des Kantparks zur Steigerung der Wohnumfeldqualität, Erhöhung der Adressbildung Lehmbruckmuseum, Sicherung der Zugänglichkeit für breite Bevölkerung unter Mitwirkung der Öffentlichkeit
- Sicherung der innerstädtischen Grünfläche mit klimatischen Funktionen

Priorität A

Handlungsfelder

- Stadtgestaltung und öffentlicher Raum
- Wirtschaft und Kultur
- Wohnen und Soziales
- Klima und Umwelt
- Beteiligung und Kooperation

Projektbeschreibung

Der Kantpark mit dem bedeutenden Lehmbruckmuseum ist ein wichtiger Kulturstandort und eine zentrale innerstädtische Parkanlage, die als Wohnumfeldqualität, aber auch über die Innenstadt hinaus hohe Bedeutung hat. Die Gestaltung und Ausstattung der Parkanlage entspricht nicht mehr den aktuellen Nutzungsansprüchen der Besucherinnen und Besucher. Neben sozialen Problemlagen kann der Park die Funktion eines für eine breite Öffentlichkeit zugänglichen Erholungsraums nicht mehr gewährleisten. Dieser bedeutende Freiraum und Kulturstandort bleibt weit hinter seinen Potentialen zurück.

Konzepte für die Parkgestaltung in Verbindung mit dem Museumsbau sind vorhanden und es bestehen diverse Ideen und Ergebnisse aus einem Wettbewerb zur Gestaltung des Parks aus den letzten Jahren. Jedoch ist es bis heute nicht zu einer akzeptierten Umsetzung gekommen.

Neben privaten Initiativen (u.a. Beetpatenschaften, Konzept für eine Bestandsaufnahme) hat der Gestaltungsbeirat für Stadtgestaltung (BEST) einen ressortübergreifenden Arbeitskreis Kantpark „Runder Tisch Kantpark“ eingerichtet, der in einer ersten Sitzung auch die sozialen Fragen thematisiert hat.

Die Stadt beabsichtigt auf Grundlage der vorhandenen Planungen und Strukturen durch moderierte Werkstattverfahren zu einer akzeptierten Umgestaltung zu gelangen. Eine erforderliche Moderation eines Werkstattverfahrens zur Planung und der Umbau sollen gefördert werden. Ein weiterer Förderzugang über den Programmbereich Bildende Kunst ist angedacht.

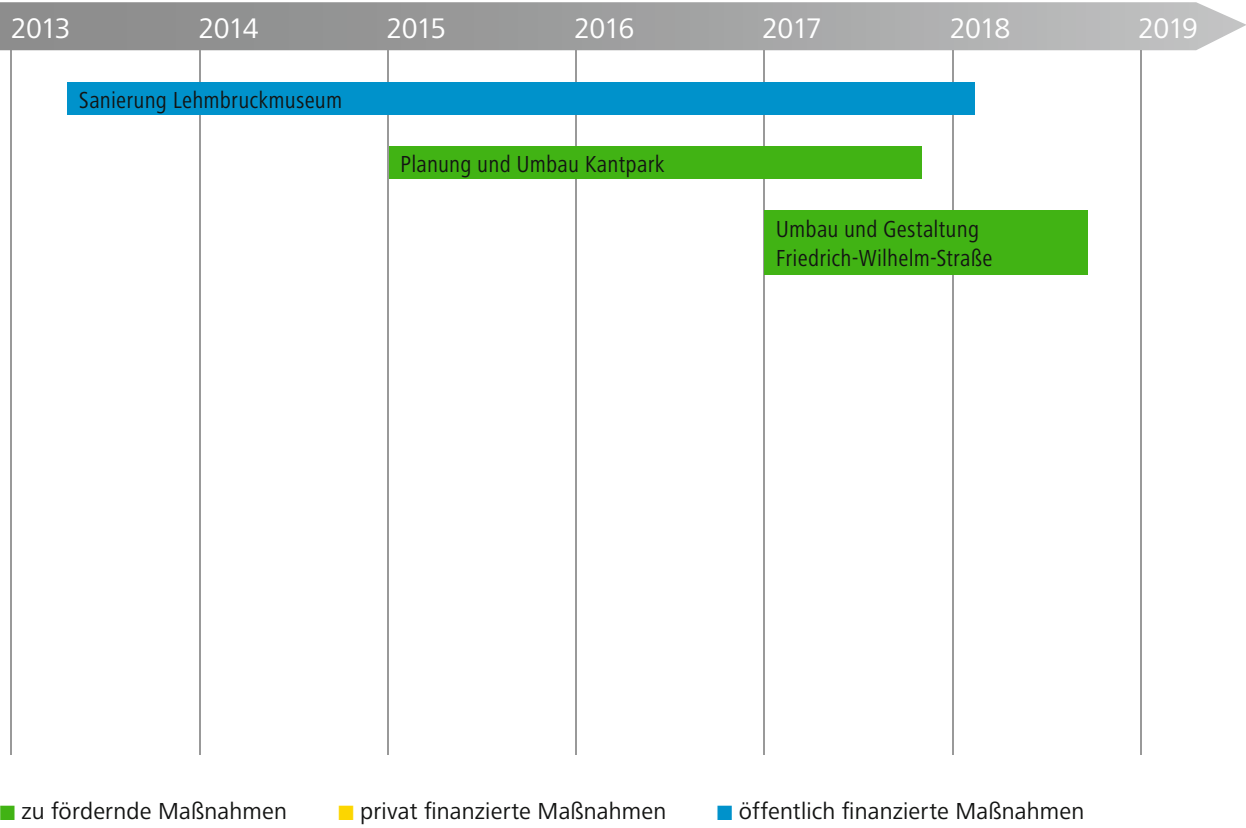
Im Kantpark wurden für Grünwegeausbau (Bindung bis 2014) und im Bereich Cubus Kunsthalle (Bindung bis 2019) Fördermaßnahmen umgesetzt. Im Verfahren wird geprüft, ob eine Anpassung der Bereiche erforderlich wird.

Kosten

- ca. 1,5 Mio € Gesamtkosten
- ca. 100.000 € Planung und Moderation
- ca. 1,5 Mio € Umbau

Partner

- BEST (Runder Tisch Kantpark)
- Anrainer
- Initiativen



Ziele

- Stärkung der Wohnfunktion im Bereich Beekstraße/ Kasinostraße
- Stärkung des Einzelhandels, der Dienstleistung und der Kultur im Quartier der Münzstraße
- Entwicklung geeigneter Maßnahmen zur Umsetzung in Kooperation mit Eigentümern und Nutzern

Projektbeschreibung

Im Rahmen des Altstadtmanagements werden gemeinsam mit den Akteuren aus dem Quartier Altstadt-Süd zwei Hauptziele verfolgt. Es sollen konzeptionelle Ansätze und konkrete Maßnahmen zur Stärkung des Handels- und Dienstleistungsstandortes im Bereich der Münzstraße sowie der Wohnfunktion im Bereich der Beekstraße entwickelt werden. Hierzu soll eine Quartiersmanagerin oder ein Quartiersmanager für einen Zeitraum von vier Jahren als Ansprechpartnerin bzw. -partner und Initiatorin bzw. Initiator vor Ort aktiv sein.

Durch das Altstadtmanagement soll ein Revitalisierungskonzept erarbeitet und umgesetzt werden, welches alle Entwicklungen im Bereich der Altstadt-Süd in einen Gesamtzusammenhang bringt sowie inhaltlich und zeitlich bündelt.

Ziel ist die Revitalisierung des Quartiers Münzstraße durch die Entwicklung von Nischenbereichen und -branchen, zum Beispiel der Migranten- und der Kulturwirtschaft. Zur Profilbildung der Handels- und Dienstleistungsentwicklung, insbesondere auch der Kreativwirtschaft im Quartier Münzstraße, soll das Altstadtmanagement diese Entwicklung im Rahmen eines Leerstands- und Clustermanagements gezielt unterstützen. Das Aufgabenfeld umfasst, in Zusammenarbeit mit dem Citymanagement und der Gesellschaft für Wirtschaftsförderung Duisburg mbH (GFW), die Vermittlung und den Kontaktaufbau zwischen Eigentümerinnen und Eigentümern und in das Profil passenden Nutzerinnen und Nutzern.

Zur Unterstützung der Ansätze einer stärkeren Wohnentwicklung, unter anderem durch die Umnutzung von Geschäfts-

Priorität A

Handlungsfelder

- Wirtschaft und Kultur
- Wohnen und Soziales
- Beteiligung und Kooperation

gebäuden in Wohnhäuser im Bereich um die Beekstraße, soll der Aufbau von Eigentümernetzwerken innerhalb des Quartiers initiiert und eine Anknüpfung an die bestehende Kooperation mit der Wohnungswirtschaft hergestellt werden. Zudem soll er Eigentümerinnen und Eigentümer über Nutzungsmöglichkeiten ihrer Immobilie und Fördermittelzugänge beraten. Hieraus sollen konkrete Umnutzungsprojekte entwickelt werden, die primär durch Private umgesetzt werden. Darüber hinaus sind zur Stärkung des Wohnstandortes Maßnahmen zur Profilierung und Standortaufwertung (z.B. Haus- und Hofförderung) denkbar.

Zur Finanzierung von Maßnahmen im Quartier ist die Einrichtung eines Verfügungsfonds vorgesehen. Die Aquisierung der privaten Mittel soll über das Altstadtmanagement geschehen.

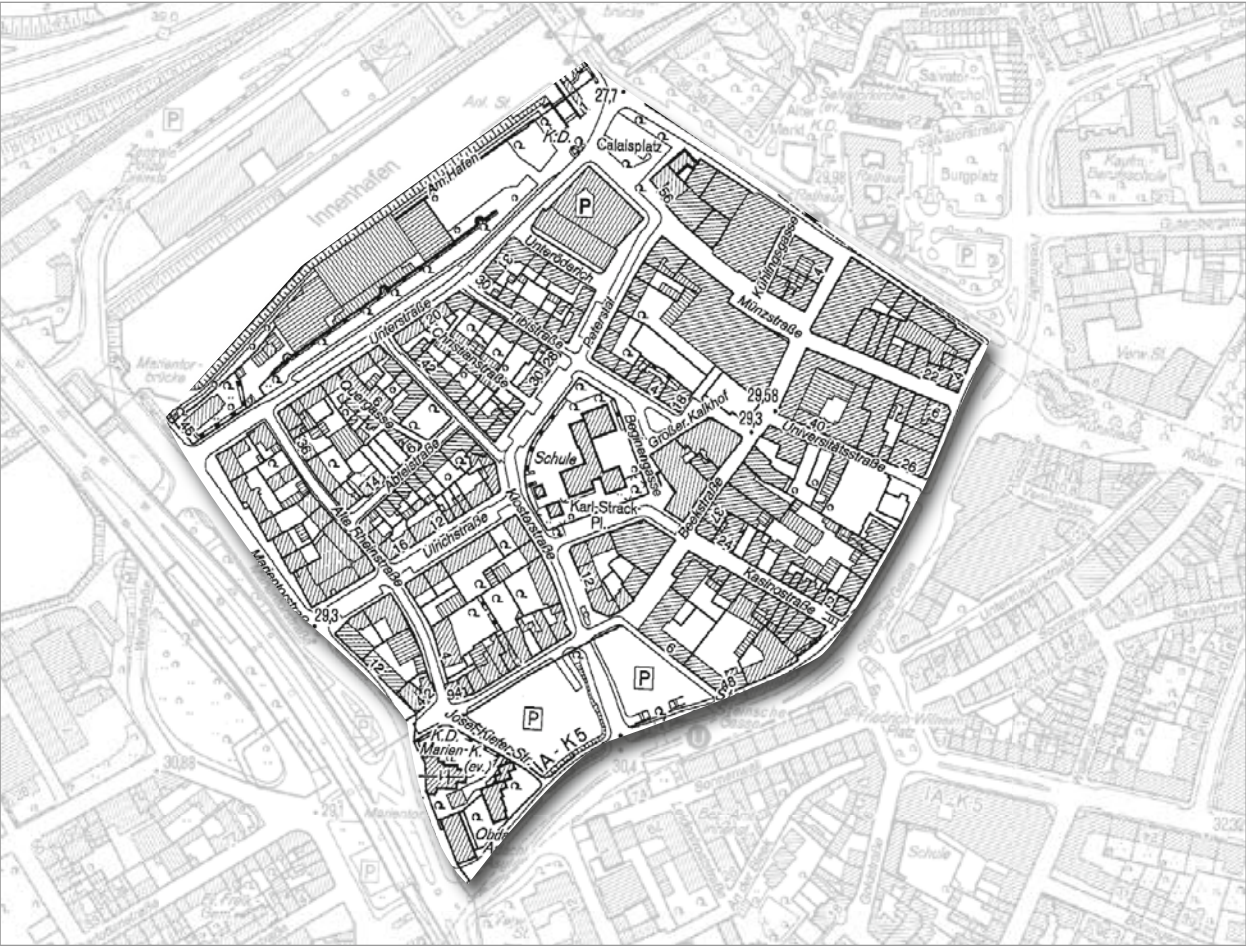
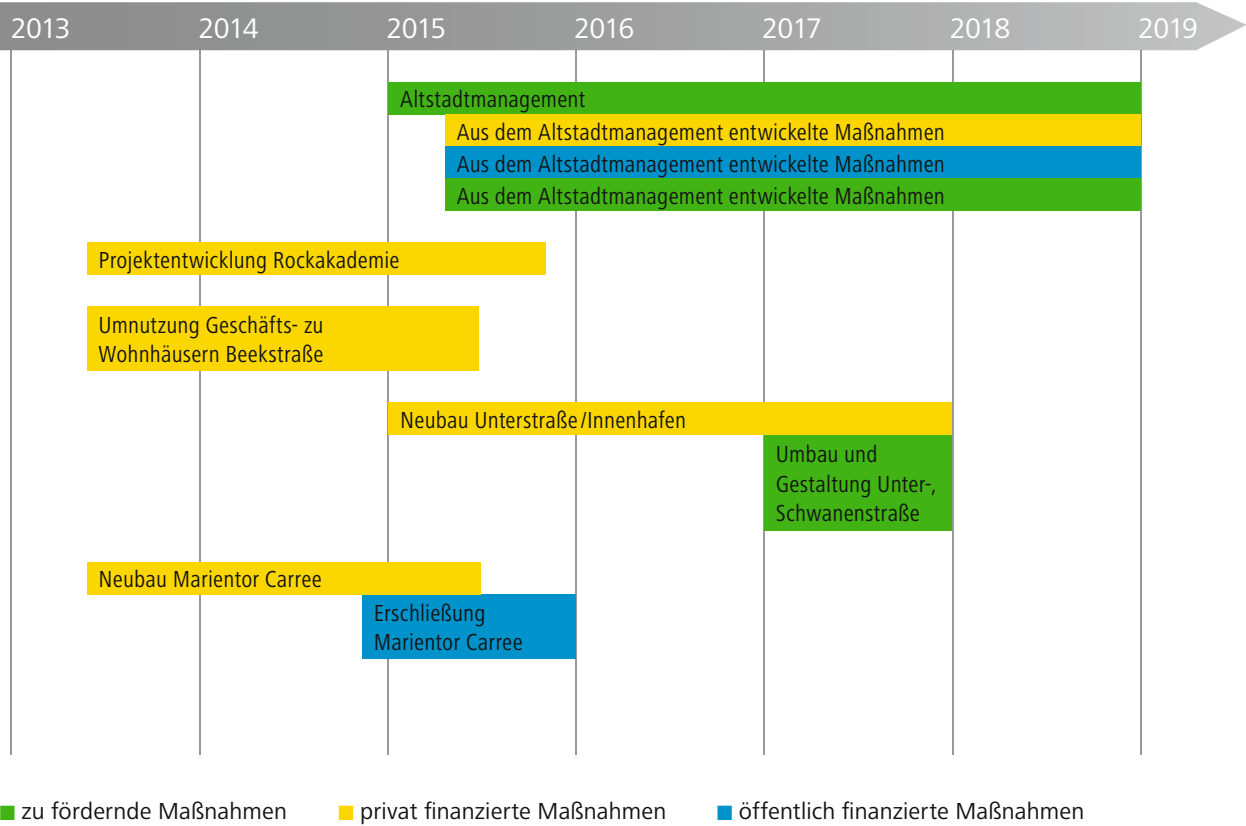
Um die o.g. Ziele erreichen zu können, ist es notwendig im Rahmen des Altstadtmanagements die entsprechenden Ressourcen der GFW und des Citymanagements einzubinden. Um entsprechende Synergieeffekte in Bezug auf die Kontakte (u.a. Kreativwirtschaft) und Organisation nutzen zu können, soll die Stelle des Altstadtmanagements für die Dauer des Projektes bei der GFW neu eingerichtet werden und mit dem Citymanagement eng kooperieren, um eine gute Vernetzung mit den Entwicklungen in der übrigen Innenstadt zu gewährleisten.

Kosten

ca. 560.000 €	Gesamtkosten
330.000 €	Personal
110.000 €	Sachkosten
120.000 €	Verfügungsfond

Partner

- Eigentümerinnen und Eigentümer
- IHK
- Netzwerk Wohnungswirtschaft
- GFW Duisburg



D2 | UMBAU UND GESTALTUNG UNTER-, SCHWANENSTRASSE

Ziele

- Qualifizierung der Wegeverbindung zwischen der südlichen Altstadt und dem Innenhafen
- Stadtmauer/Stadtgeschichte erlebbar machen
- Aufwertung des Bereiches Unterstraße in Verbindung mit den privaten Investitionen

Priorität B

Handlungsfelder

- Stadtgestaltung und öffentlicher Raum
- Mobilität

Projektbeschreibung

Ein wesentliches Ziel des Masterplans ist die Anbindung der südlichen Altstadt an den Innenhafen. Aktuell hat das Wohnquartier der südlichen Altstadt wenig Grünflächen, zeitgleich wird der nahe gelegene Innenhafen mit seinen Freizeit- und Erholungsbereichen durch städtebauliche Zäsuren nicht wahrgenommen. Ein Grünbereich entlang der Stadtmauer und der Calaisplatz mit dem Steiger Schwanentor (eine Schiffsanlegestelle) konnten bereits durch Fördermaßnahmen ansprechend gestaltet werden (Bindung bis 2019 und 2020), das direkte Umfeld steht jedoch im deutlichen Kontrast dazu.

Mit der Maßnahme soll die Wegeverbindung über die Schwanenstraße aufgewertet und der öffentliche Raum der Unterstraße, nach Umsetzung der privaten Projektentwicklung, baulich angepasst werden. Weiterhin sollen Zugänge zu den Wasserflächen des Innenhafens geschaffen und verbessert werden. Der Stadtmauer, als historische Raumkante, soll dabei eine besondere Bedeutung zukommen.

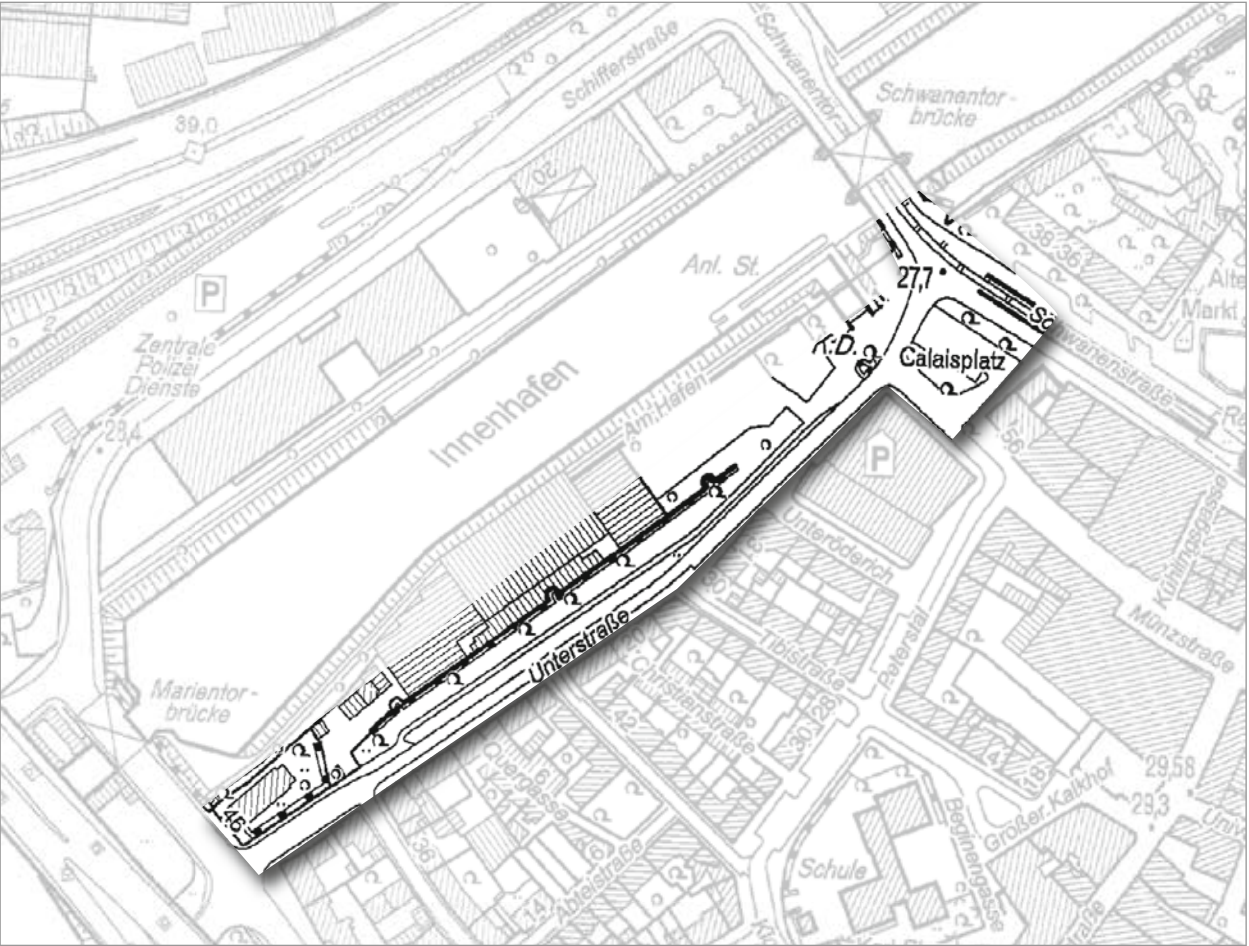
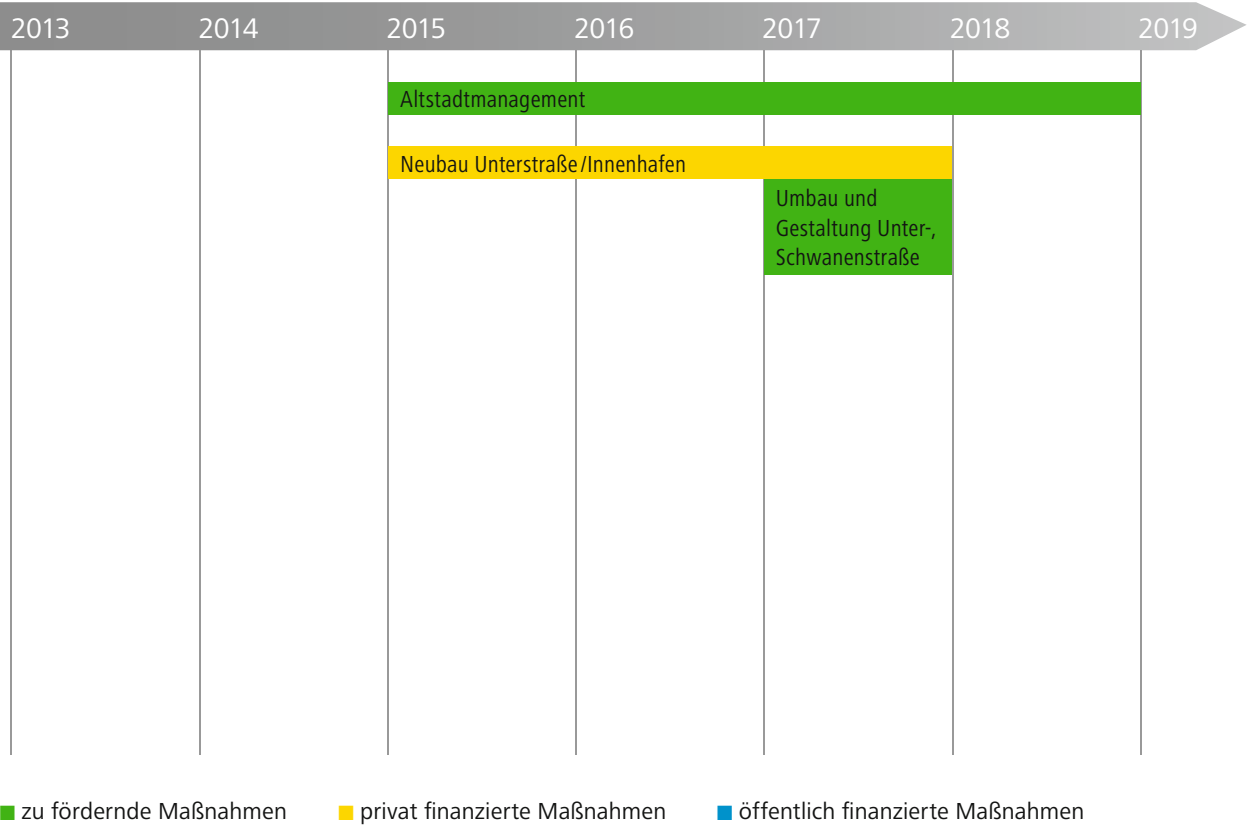
Zwischen Marientor und Schwanentor ist die Entwicklung des Innenhafens zu einem Bürostandort noch nicht abgeschlossen. Der Entwicklungsbereich befindet sich über einen privaten Investor in der Vorbereitung und soll funktional für Büro-, Gastronomie- und Dienstleistungsnutzungen entwickelt werden. Innerhalb der Baufelder sollen Querungen eine direkte Anbindung an die Innenhafenpromenade ermöglichen.

Kosten

ca. 1,2 Mio € Gesamtkosten – Planung und Bau

Partner

- Anrainer
- Altstadtmanagement
- Private Investoren



Ziele

- Stärkung der Duisburger Innenstadt als Wohnstandort durch ein neues Stadtquartier
- Nachnutzung brachliegender/untergenutzter Potentialflächen
- Entwicklung historischer Bezüge, Identitätsstiftung und Baukultur
- Einbindung von Wirtschaft und Stadtgesellschaft

Projektbeschreibung

Der Masterplan für die Duisburger Innenstadt steckt bereits den Rahmen für die Entwicklung des teilweise brachliegenden Areal ab: ein neues innerstädtisches Quartier für zeitgemäßes und generationenübergreifendes Wohnen. Zur Entwicklung des Areals und zur Umsetzung der zentralen Zielsetzung für die Profilierung der Innenstadt als Wohnstandort, hatte die Stadt bereits einen kooperativen städtebaulichen Planungswettbewerb durchgeführt. Daran anknüpfend wurde eine Voruntersuchung zur Sondierung der vermuteten Bodendenkmäler durchgeführt und Ende Januar 2013 abgeschlossen. Die bedeutenden Ergebnisse der Grabungen, insbesondere die einmaligen und umfangreich erhaltenen, hochqualitativen Baureste des Mercatorhauses und seiner Nachbarhäuser, lassen eine Bebauung unter vollständiger Beseitigung des archäologischen Erbes nicht mehr zu. Vor dem Hintergrund der bundesweit bedeutenden Befundlage besteht die Notwendigkeit, ein komplett neues Planungs-, Entwicklungs- und Vermarktungskonzept für das Areal zu erarbeiten, das die historischen Grundlagen einbezieht.

Eine Rentierlichkeit der neu zu konzipierenden Maßnahme ist im Hinblick auf die Erlöserwartungen, die denkmalbezogenen Mehraufwendungen und die bilanzierten Werte nicht darstellbar.

Parallel zu dieser Entwicklung formiert sich eine breit angelegte Initiative aus der Stadtgesellschaft, um die Idee eines Wiederaufbaus des Mercatorhauses und des unmittelbar

Priorität A

Handlungsfelder

- Stadtgestaltung und öffentlicher Raum
- Wohnen und Soziales
- Beteiligung und Kooperation

angrenzenden städtebaulichen Ensembles aufzugreifen, in eine konkrete Projektstruktur zu bringen und über bürgerschaftliches Engagement zu finanzieren.

Das Areal ist ein Schlüsselgrundstück für das innerstädtische Wohnen. Ziel ist die Baureifmachung der Fläche und ihre Entwicklung zu einem modernen und innovativen Wohnstandort. Die Freilegung des Grundstücks ist unter den gegebenen Rahmenbedingungen ein wichtiger und erforderlicher Zwischenschritt, um Klarheit über die konkreten Nutzungsmöglichkeiten zu bekommen. Art und Umfang der über- und unterirdischen Bebaubarkeit, der Erschließung sowie der bestehenden Optionen für die Entwicklung und Nutzung der historisch bedeutsamen Fundstelle des Mercatorhauses sind in diesem Zusammenhang zu ermitteln. Nach einem Abriss der aufstehenden Gebäude können die archäologischen, planerischen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen für die Entwicklung konkret beschrieben werden. Auf dieser Grundlage wäre die weitere Planung anzugehen und zu gestalten, ebenso wie die Akquisition und Einbindung von Entwicklungspartnern (private und öffentlich, bzw. gemeinnützig tätige Partner).

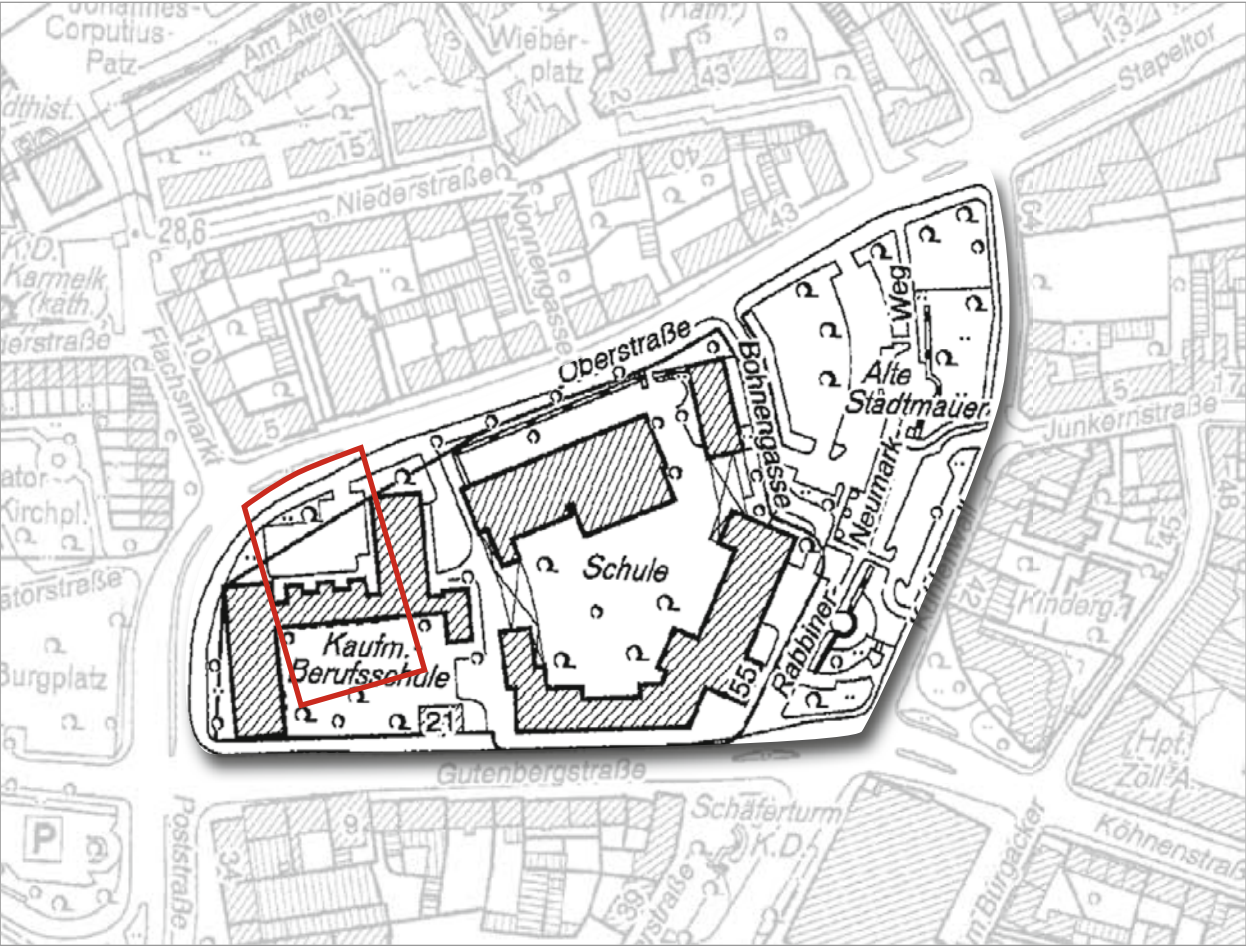
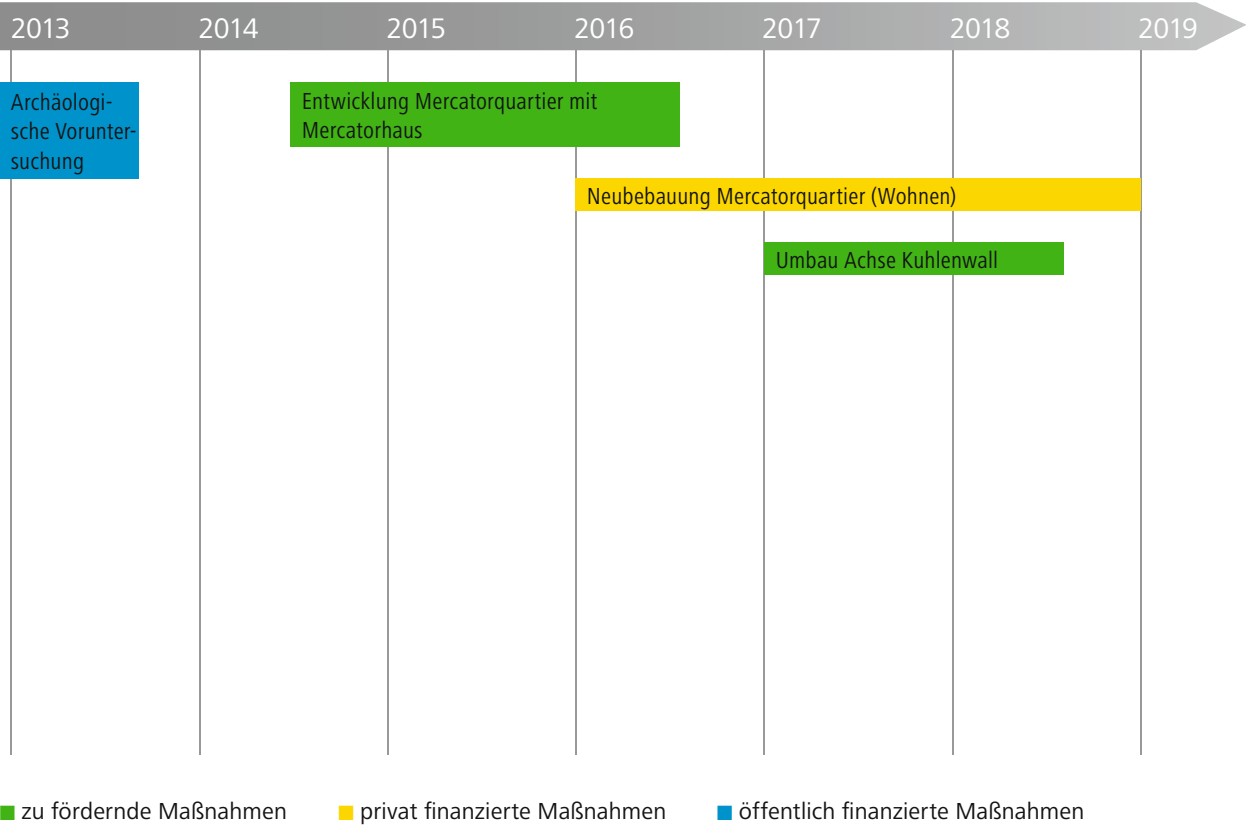
Die erforderlichen Schritte und Optionen im Rahmen der relevanten Förderzugänge müssen im weiteren Prozess im Detail mit der Bezirksregierung Düsseldorf und dem Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr abgestimmt werden.

Kosten

- ca. 3,1 Mio € Gesamtkosten
- ca. 150.000 € Konzeptentwicklung/Wettbewerbsverfahren
- ca. 1,84 Mio € Abriss der aufstehenden Gebäude/Baureifmachung
- ca. 1,1 Mio € Archäologische Erkundung/denkmalrechtliche Sicherung

Partner

Der Kreis des „Initiativplan Duisburg“ sowie weitere Akteure aus der Duisburger Stadtgesellschaft und Wirtschaft unterstützen die Rekonstruktion des Mercatorhauses



Ziele

- Herstellen der Funktionsfähigkeit der Verbindung der Haupthandelslage an den Innenhafen
- Verbesserung Nahmobilität (Fuß- und Radverkehr)
- Aufwertung öffentlicher Raum
- Stadtgeschichte erlebbar machen (Stadtmauer)
- Verbesserung der städtischen Grünwebernnetzungen

Priorität A

Handlungsfelder

- Stadtgestaltung und öffentlicher Raum
- Mobilität
- Klima und Umwelt

Projektbeschreibung

Die zentrale fußläufige Verbindung der Handelslage mit dem Innenhafen über den Verlauf der ehemaligen Stadtmauer ist derzeit im Stadtraum nicht durchgängig ablesbar. Durch erste Umbaumaßnahmen, wie der Umgestaltung des Kuhlenwall-Karrees, wurde ein Teilabschnitt am Schäferturm in Verbindung mit einem privaten Investment bereits realisiert. Die Funktionsfähigkeit der Fußwegeverbindung ist insbesondere vom Schäferturm in Richtung Innenhafen nicht gegeben.

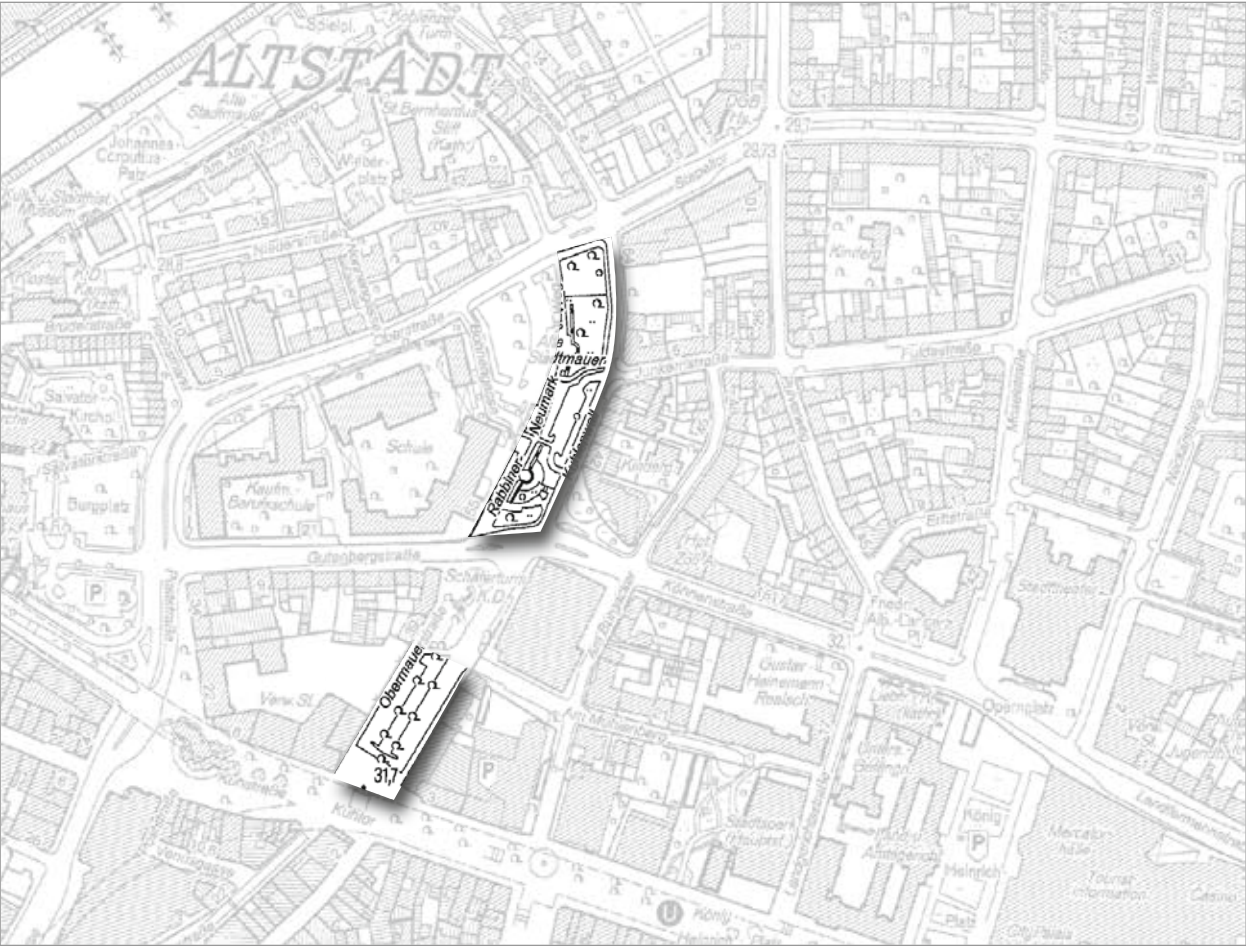
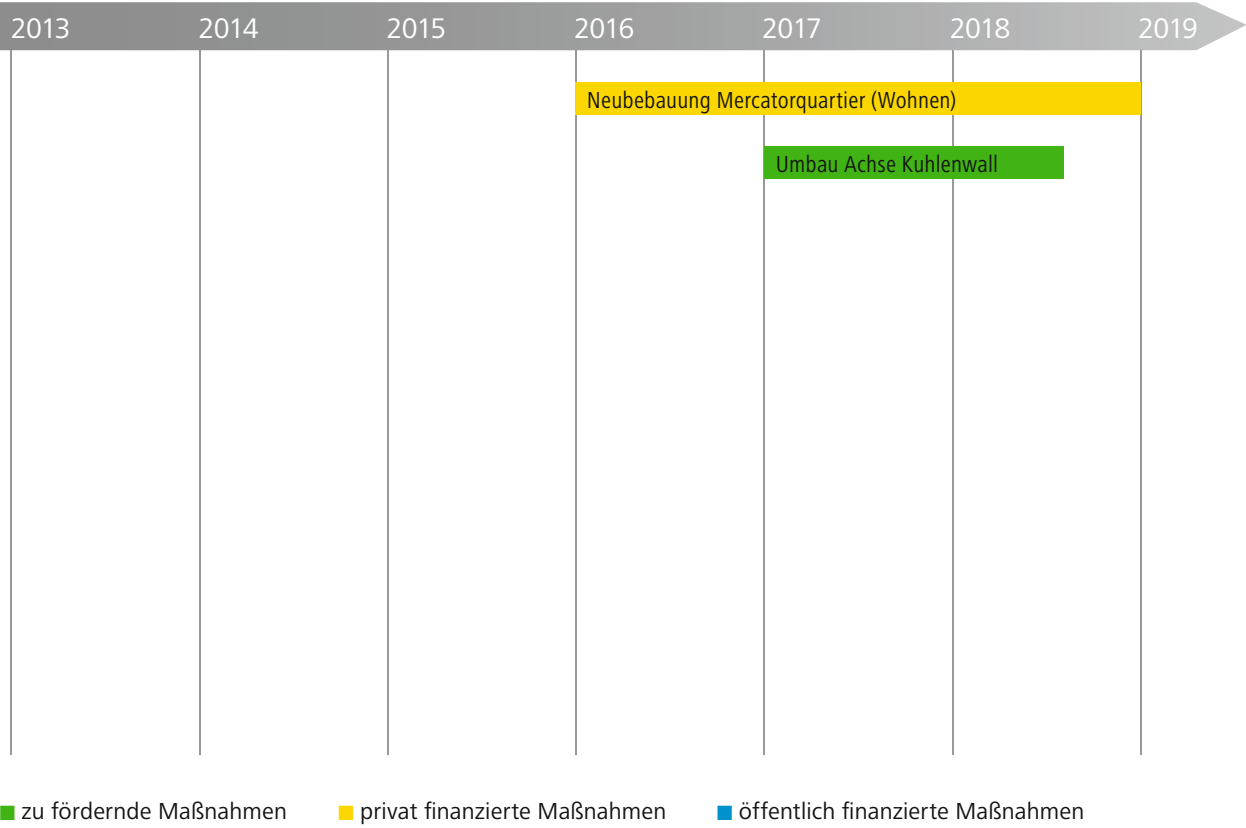
In Verbindung mit der Verlagerung des Schulzentrums an der Gutenbergstraße und der geplanten Neubebauung für Wohnungsbau im sogenannten Mercatorquartier soll der unmittelbar angrenzende Teilabschnitt der Wegeverbindung zwischen Innenhafen und Handelslage attraktiv aufgewertet und somit die Funktionsfähigkeit wieder hergestellt werden. Dabei soll auch der Übergang von der Königstraße zum Kuhlenwall aufgewertet und betont werden. Die Anschlussstelle im Bereich an der Kuhstraße/ Königstraße wurde 1987 gefördert und befindet sich nicht mehr in der Zweckbindung.

Kosten

- ca. 970.000 € Gesamtkosten
- ca. 270.000 € Umbau Fußwegeverbindung
- ca. 700.000 € Planung und Umbau Verkehrsflächen

Partner

—



F1 | VERLÄNGERUNG HOLZGRACHT

Ziele

- Verzahnung Innenhafen, Wasserviertel, Handelslagen
- Attraktivierung Fuß- und Radwegeverbindung
- Wohnstandort stärken
- Nachhaltige Niederschlagsentwässerung und Verbesserung Kleinklima

Priorität B

Handlungsfelder

- Stadtgestaltung und öffentlicher Raum
- Wohnen und Soziales
- Klima und Umwelt
- Mobilität

Projektbeschreibung

Ein Ziel der Innenhafen-Revitalisierung ist die Verzahnung des Innenhafens mit dem angrenzenden Wohnquartier Wasserviertel und der Handelslagen der Innenstadt. Südlich des Philosophenweges entsteht neuer Geschosswohnungsbau entlang von neuen Grachten. Die Grachten stellen eine attraktive öffentliche Wegeverbindung dar und dienen gleichzeitig der Niederschlagsentwässerung. Umgesetzt wurden bisher Speichergracht und Hansegracht mit dem angrenzenden Wohnungsbau.

Die östlich gelegene Holzgracht mit dem entsprechenden Wohnungsbau konnte aus eigentumsrechtlichen Gründen bisher nicht vollständig umgesetzt werden. Die Stadt steht in Kaufverhandlung mit den Eigentümern.

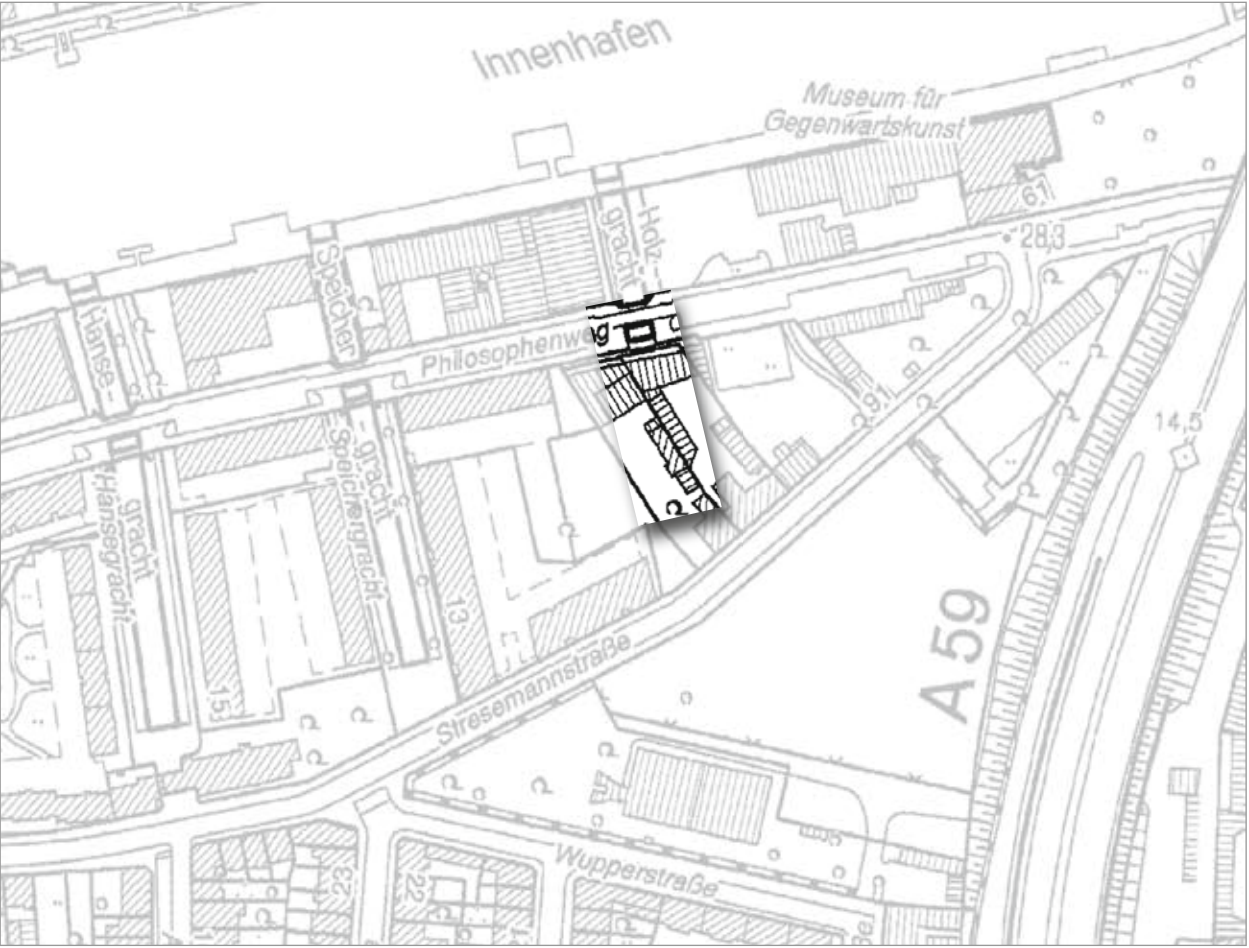
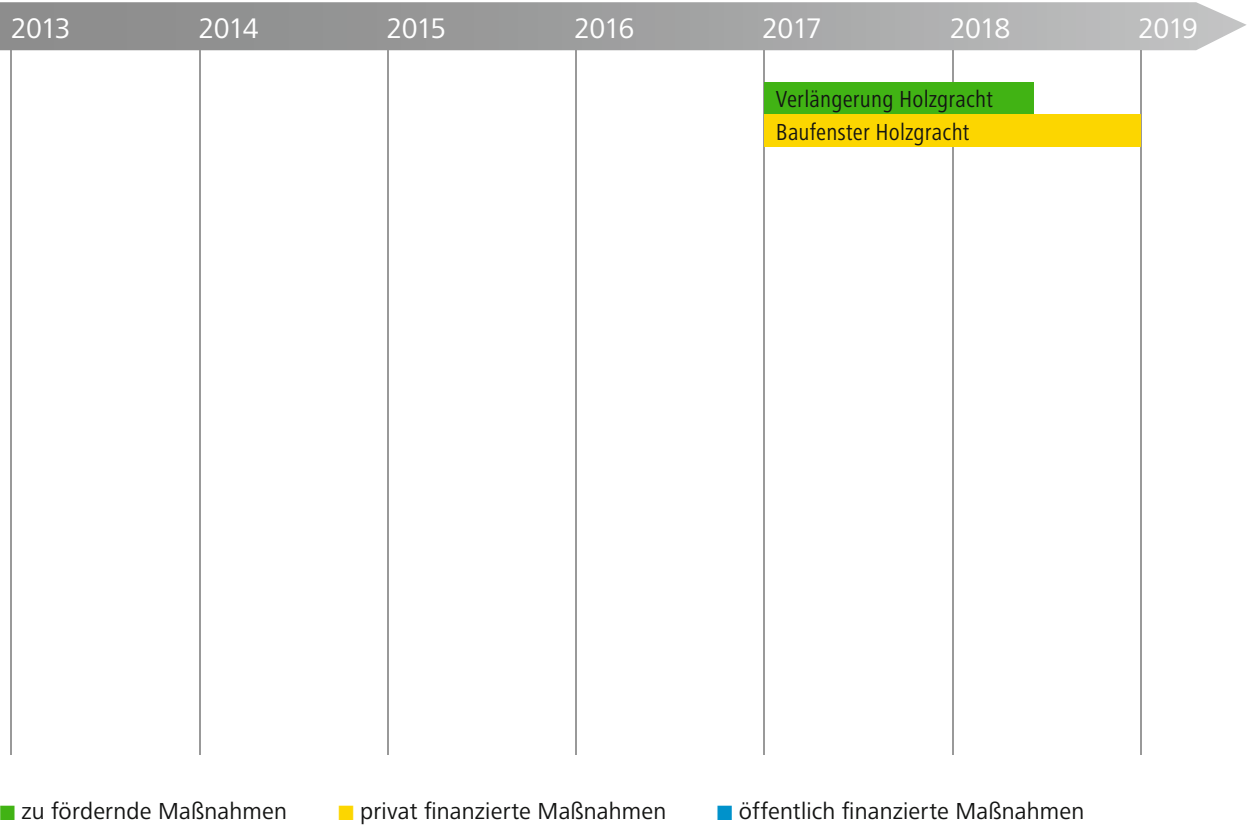
Die Verlängerung der Holzgracht soll analog zu den bereits realisierten Grachten in einer Breite von 10 Metern mit beidseitiger Uferpromenade von jeweils 5 Metern realisiert werden. Die Gracht dient der Aufnahme von Niederschlagswasser des angrenzenden Areals über ein Rohrmuldensystem.

Kosten

ca. 970.000 € Gesamtkosten – Planung und Bau

Partner

–



Ziele

- Aufwertung öffentlicher Raum
- Schaffen von Grünverbindungen
- Verbesserung der Klimafunktionen

Priorität B

Handlungsfelder

- Stadtgestaltung und öffentlicher Raum
- Klima und Umwelt

Projektbeschreibung

Auf Grundlage des Baumkatasters der Stadt Duisburg hat das Büro Danielzik & Leuchter ein stadtweites Konzept zur Erweiterung und stetigen Erneuerung des Baumbestandes erstellt. Es gibt Handlungsempfehlungen für perspektivische Erneuerung des Baumbestandes einschließlich Art und Umfang der Pflanzmaßnahme sowie deren zeitliche Priorität.

Im Rahmen der Leitbildwerkstatt zum Bahnhofplatz wurde für die Vernetzung des Bahnhofs mit der Innenstadt der bildhafte Begriff des „Leiterprinzips“ festgelegt. Die Königstraße sowie die Friedrich-Wilhelm-Straße sind Hauptachsen, die zum Bahnhofplatz führen. Hohe Straße, Tonhallenstraße, Claubergstraße oder Düsseldorf Straße verbinden die beiden Hauptachsen miteinander. Hierauf basierend wurden zur Umsetzung des Straßenbaumkonzeptes vorrangig Straßenzüge ausgewählt, die zum einen das Leiterkonzept unterstützen, als auch im Straßenbaumkonzept mit kurzfristigem Handlungsbedarf belegt sind. Daraus ergeben sich Baumpflanzungen für folgende Straßen und Straßenabschnitte: Averdunkplatz, Hohe Straße, Am Buchenbaum, Claubergstraße, Vom-Rath-Straße, Börsenstraße, Dellplatz, Wallstraße, Neue Marktstraße, Goldstraße, Sonnenwall, Untermauerstraße.

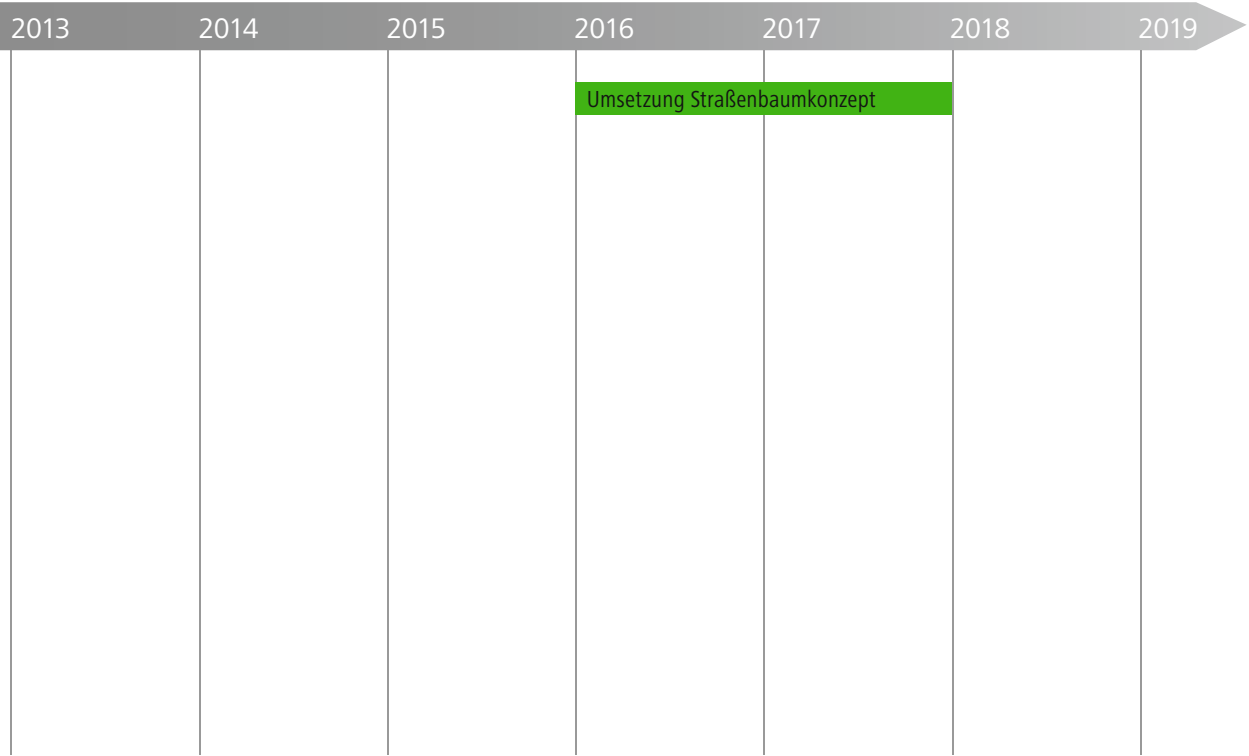
In weiteren Maßnahmen kommen die Empfehlungen des Straßenbaumkonzeptes ebenfalls zur Umsetzung, wie beim Umbau Kuhlenwall, der Gestaltung des Bahnhofplatzes und dem Umbau der Friedrich-Wilhelm-Straße.

Kosten

ca. 300.000 € Gesamtkosten

Partner

—



■ zu fördernde Maßnahmen ■ privat finanzierte Maßnahmen ■ öffentlich finanzierte Maßnahmen



Ziele

- Evaluation der Zielerreichung
- Frühzeitiges Erkennen von Abweichungen, um zielgerichtet umzusteuern
- Einbindung der relevanten Akteure

Priorität A

Handlungsfelder

- Beteiligung und Kooperation

Projektbeschreibung

Im Rahmen der Evaluation soll während der Umsetzung des Integrierten Handlungskonzeptes fortlaufend eine Überprüfung der aufgestellten Ziele erfolgen. Unter anderem wird die Prozessevaluation im Rahmen einer jährlich stattfindenden Innenstadtkonferenz mit allen relevanten Akteuren der Innenstadt durchgeführt.

Zur Unterstützung der Prozessevaluation soll ein externes Büro beauftragt werden, welches während der Laufzeit des Integrierten Handlungskonzeptes drei Evaluationsworkshops im Rahmen der Innenstadtkonferenz durchführt und die Ergebnisse dokumentiert. In diesen Workshops soll der Grad der Zielerreichung überprüft werden, um eine zielgerichtete (Um-)Steuerung zu ermöglichen.

Weiterhin soll das City-Monitoring für den Einzelhandelsbestand der Duisburger Innenstadt durch ein externes Büro fortgeschrieben werden. Innerhalb dieser Untersuchung sollen die Handlungsempfehlungen unter Einbezug der Ergebnisse des bereits 2012 erfolgten City-Monitorings und der Einzelhandelsvollerhebung aus dem Jahr 2008 aktualisiert werden.

Kosten

- ca. 27.000 € Gesamtkosten
- ca. 12.000 € 3 Evaluationsworkshops
- ca. 15.000 € Fortschreibung des City-Monitorings

Partner

Innenstadtkonferenz

C UMSETZUNG UND FINANZEN

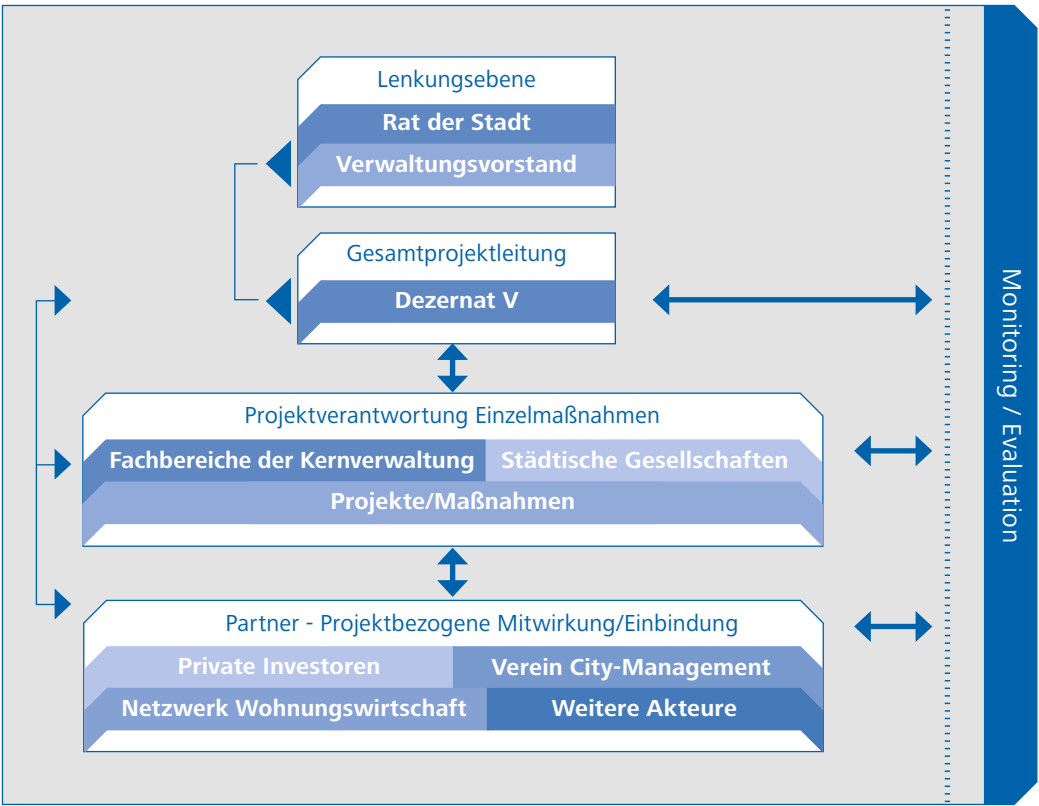
C 1 UMSETZUNG

C 1.1 Projektstruktur

Die Begleitung des Innenstadtentwicklungsprozesses und die Umsetzung des Masterplans Innenstadt wurde in den zurückliegenden Jahren von der Innenstadt Duisburg Entwicklungsgesellschaft mbH (IDE), einer städtischen Tochtergesellschaft, als Managementaufgabe durchgeführt. Die Gesellschaft wurde zum 31.12.2012 aufgelöst. Die Aufgabe der IDE, die Entwicklung der Duisburger Innenstadt im Rahmen eines integrierten Handlungskonzeptes zu beschreiben und auf dieser Basis die Rahmenplanung des Büros Foster + Partners auf die Maßnahmenebene herunterzubrechen und in eine operative Umsetzung zu bringen, wird zukünftig vom Stadtentwicklungsdezernat wahrgenommen. Konzeption, Koordination der Umsetzung und Finanzierung des IHI sind nunmehr Aufgaben, die verantwortlich vom Stadtentwicklungsdezernat als Teil der Kernverwaltung getragen werden (s. Abb. 43).

Gesamtprojekt-
leitung

Abb. 43
Organisationsstruktur für
die Umsetzung des IHI
Quelle: Stadt Duisburg



Lenkungebene

Projektverantwortung bei Einzel-
maßnahmen

Die Lenkungebene wird durch den Rat der Stadt und seine zuständigen Gremien sowie den Verwaltungsvorstand gebildet. Sie entscheidet über das Gesamtkonzept, die Prioritäten und ggf. erforderliche Veränderungen im Zuge des Umsetzungsprozesses.

Die Projektverantwortung für die Einzelmaßnahmen liegt in den jeweils zuständigen Ämtern der Fachverwaltung und bei den eingebundenen städtischen Gesellschaften. Gesellschaften wie das Immobilienmanagement Duisburg (IMD), die Gesellschaft für Wirtschaftsförderung Duisburg mbH (GFW Duisburg) und die Duisburg Marketing GmbH (DMG) mit dem CityManagement flankieren das IHI und unterstützen es durch die Umsetzung von Einzelmaßnahmen.

Projektbezogen gibt es darüber hinaus Kooperationen mit den vorhandenen Netzwerken sowie das Zusammenwirken mit privaten Investoren und Initiativen aus der Stadtgesellschaft. Auf der Ebene der operativen Umsetzung werden im Rahmen der projektbezogenen Mitwirkung die jeweils relevanten

Querschnittsbelange, wie das Prinzip Gender Mainstreaming oder Interkulturelle Urbanität einbezogen. Eine breite Beteiligung der relevanten Akteurinnen und Akteure in der Planung ist insbesondere im Zuge der exponierten Maßnahmen im IHI vorgesehen, wie bei der Planung des Bahnhofsplatzes bereits geschehen. Entsprechende Beteiligungsprozesse sind beim Umbau des Ost-Eingangs des Duisburger Hauptbahnhofes, der Umgestaltung des Kantparks und der Entwicklung des Mercatorquartiers vorgesehen.

Um den Erfolg der angestrebten Maßnahmen und des gesamten Prozesses bewerten und ggf. steuernd eingreifen zu können, wird prozessbegleitend eine Evaluation bzw. ein Monitoring durchgeführt.

Partner/projektbe-
zogene Mitwir-
kung der Partner

Evaluation und
Monitoring

C 1.2 Zielerreichung

Prioritäten

Die angestrebten Fördermaßnahmen des Integrierten Handlungskonzeptes Innenstadt werden hinsichtlich ihrer Bedeutung für die Zielerreichung in zwei Prioritäten unterteilt (s. Abb 44). Die Maßnahmen, die durch ihre Umsetzung die zentralen Impulse und Effekte für die Aufwertung der Innenstadt realisieren und an den primären Handlungserfordernissen ansetzen, werden mit Priorität A versehen. Hierbei handelt es sich um „solitäre“ Maßnahmen, deren Wirkung auf die angrenzenden Bereiche und die Profilbildung der Innenstadt ausstrahlt. Die Maßnahmen werden mit Priorität B versehen, die für die Vernetzung und Verstärkung der unter Priorität A eingeordneten Maßnahmen stehen. Hierbei handelt es sich um Maßnahmen die wichtig sind, um die unterschiedlichen Funktionsräume der Innenstadt zu verbinden.

Um die Ziele des IHI zu erreichen, ist die Umsetzung des gesamten Maßnahmenpaketes notwendig. Jedoch ist auch ein hohes Maß der Zielerreichung sichergestellt, wenn nur die Maßnahmen mit Priorität A umgesetzt werden können.

Neben den Fördermaßnahmen tragen zahlreiche weitere öffentliche und private Maßnahmen in der Gebietskulisse zur Zielerreichung bei (s. Abb. 46). Die Prioritäten der Einzelmaßnahmen werden auf gesamtstädtischer Ebene jährlich vom Rat der Stadt Duisburg beschlossen.

Nummer der Maßnahme	Name der Fördermaßnahme	Priorität
A1	Gestaltung Bahnhofsplatz	A
A2	Planung und Umbau HBF-Osteingang	A
B1	Umbau und Gestaltung Friedrich-Wilhelm-Straße	B
B2	Planung und Umbau Kantpark	A
D1	Altstadtmanagement	A
D2	Umbau und Gestaltung Unter- und Schwanenstraße	B
E1	Entwicklung Mercatorquartier und Mercatorhaus	A
E2	Umbau Achse Kuhlenwall	A
F1	Verlängerung Holzgracht	B
A - G1	Umsetzung Straßenbaumkonzept	B
A - G2	Evaluation	A

Abb. 44:
Die Fördermaßnahmen mit
Prioritäten
Quelle: Stadt Duisburg

Die Evaluation dient einer zielorientierten Prozesssteuerung

Evaluation

Im Rahmen der Evaluation soll während der Umsetzung des IHI fortlaufend geprüft werden, ob der Prozess den Zielvorstellungen folgt. Die Evaluation soll aufzeigen, welche Ziele bereits erreicht werden konnten, ob die Strategien wirken oder ob Hemmnisse den Prozess schwächen. Sie bietet damit Eingriffsmöglichkeiten innerhalb der Umsetzungsphase.

Die Prozessevaluation ist abzugrenzen von der Projektevaluation, welche die Zielerreichung der einzelnen Fördermaßnahmen bewertet. Die Projektevaluation bezieht sich damit auf die operative Ebene und kann bevorzugt mit quantitativen Indikatoren bewertet werden. So kann zum Beispiel der Erfolg der Fördermaßnahme „Umsetzung des Straßenbaumkonzeptes“ anhand der Anzahl der gepflanzten Bäume bemessen werden. Diese Indikatoren werden innerhalb der Konkretisierungsphase und der Antragstellung der Maßnahmen detailliert erarbeitet. Aus der Projektevaluation fließen die Ergebnisaussagen in die Prozessevaluation ein.

Da alle Fördermaßnahmen Mehrzielprojekte sind (s. Abb. 47), muss der Evaluationsprozess auch darstellen, ob die Ausrichtung auf mehrere Ziele wirksam ist.

Die Prozessevaluation erfolgt auf der strategischen Zielebene der Handlungsfelder

Innerhalb der Prozessevaluation wird die Erreichung der strategischen Ziele bewertet. Um die Erfolge auf dieser Ebene messbar zu machen, dienen erste Indikatoren (s. Abb. 45), welche verstärkt qualitative Aussagen zulassen. So soll z.B. die „Verbesserung der Aufenthalts- und Gestaltungsqualität“ mit Hilfe eines Stimmungsbildes aus Befragungen ermittelt werden. Zur Unterstützung der Evaluation soll ein externes Büro beauftragt werden, welches während der Laufzeit des IHI drei Evaluationsworkshops durchführt. Das Büro soll die Indikatoren auf der Ebene der strategischen Zielerreichung auch durch Erfahrungswerte vervollständigen. Dabei sollen die Indikatoren den folgenden Ansprüchen genügen:

- Sie müssen Aussagekraft bezüglich dem Grad der Zielerreichung haben,
- sollen verständlich sein und mit einer nachvollziehbaren Messmethode erhoben werden,
- verfügbar oder mit geringem Aufwand zu erheben sein.
- Der Kostenaufwand für Erhebung, Pflege und Fortschreibung muss überschaubar sein,
- das Indikatorenset muss eine überschaubare Größe haben und
- sie sollen fortschreibbar sein.

Für die Bewertung der Zielerreichung auf strategischer Ebene soll auf bereits vorhandene Instrumente, wie das City-Monitoring und das wohnungswirtschaftliche Quartiersmonitoring zurückgegriffen werden.

Das City-Monitoring für den Einzelhandelsbestand der Duisburger Innenstadt soll innerhalb des IHI durch ein externes Büro fortgeschrieben werden. Durch diese Aktualisierung sollen die Handlungsempfehlungen unter Einbezug der Ergebnisse des bereits 2012 erfolgten City-Monitorings und der Einzelhandelsvollerhebung aus dem Jahr 2008 aktualisiert werden. Das City-Monitoring lässt insbesondere Aussagen zur Bewertung der Entwicklung der Handelslage, der Revitalisierung Altstadt-Süd und des Innenhafens zu.

Die Daten aus dem wohnungswirtschaftlichen Quartiersmonitoring dienen dem Erkennen von Trends und Veränderungen über sozial- und wohnungswirtschaftliche Indikatoren und können ebenfalls zur Bewertung der Auswirkung von Maßnahmen herangezogen werden. Eine Relevanz für die Evaluation haben auch die Netzwerke der Wohnungswirtschaft (WoLeDu und Kooperation mit Haus- & Grund) und die entstehenden Netzwerke im Altstadtmanagement. Der Austausch und eine enge Zusammenarbeit sind hilfreich, um Auswirkungen von Maßnahmen frühzeitig zu erkennen, aktuelle Entwicklungen berücksichtigen zu können und qualitative Einschätzungen zu Entwicklungen des Wohnungsmarktes zu erhalten.

Als neues Instrument zur Evaluation soll die Innenstadtkonferenz als Plattform zum Dialog eingerichtet werden. Im Rahmen einer jährlich stattfindenden Veranstaltung werden der Status der Umsetzung des Integrierten Handlungskonzeptes vorgestellt und flankierende Schritte abgestimmt. In diesem Rahmen sollen ebenfalls neue Entwicklungen aus den Fachbereichen mit Auswirkungen auf die Umsetzung des IHI zusammengetragen werden. Teilnehmerinnen und Teilnehmer sollen neben den an der Umsetzung beteiligten Dienststellen und Gesellschaften vor allem die weiteren Innenstadtakteurinnen und -akteure sein, wie die IHK, der Einzelhandelsverband und der Verein CityManagement. Die jährlich stattfindende Innenstadtkonferenz wird dreimal um einen Evaluationsworkshop erweitert, der durch ein externes Büro begleitet und dokumentiert wird. In diesen Workshops soll der Grad der Zielerreichung überprüft werden, um die Sicherung der angestrebten Ziele innerhalb der Projektzeiträume zu gewährleisten.

Durchführung und Dokumentation von drei Evaluationsworkshops durch ein externes Büro

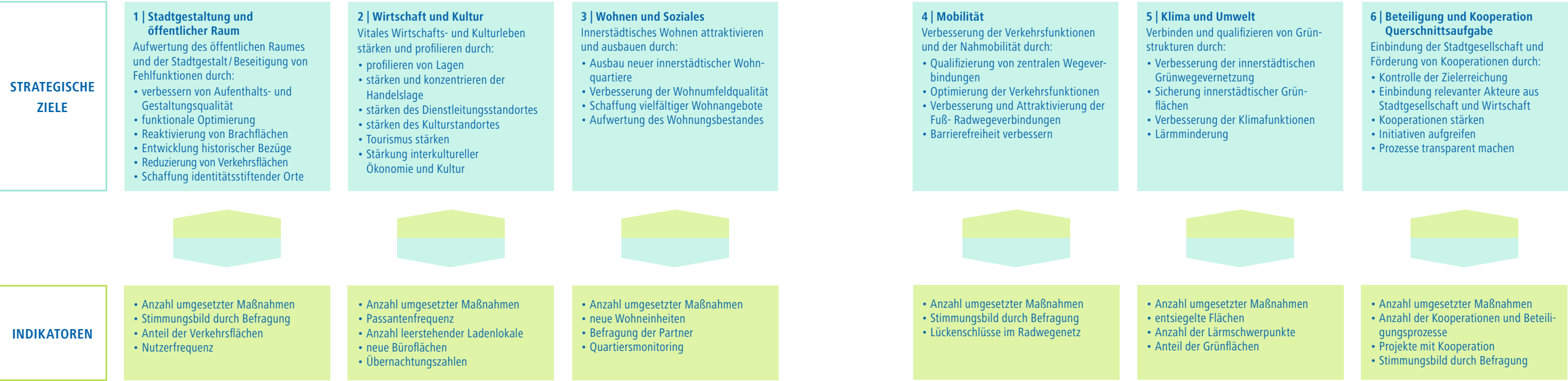
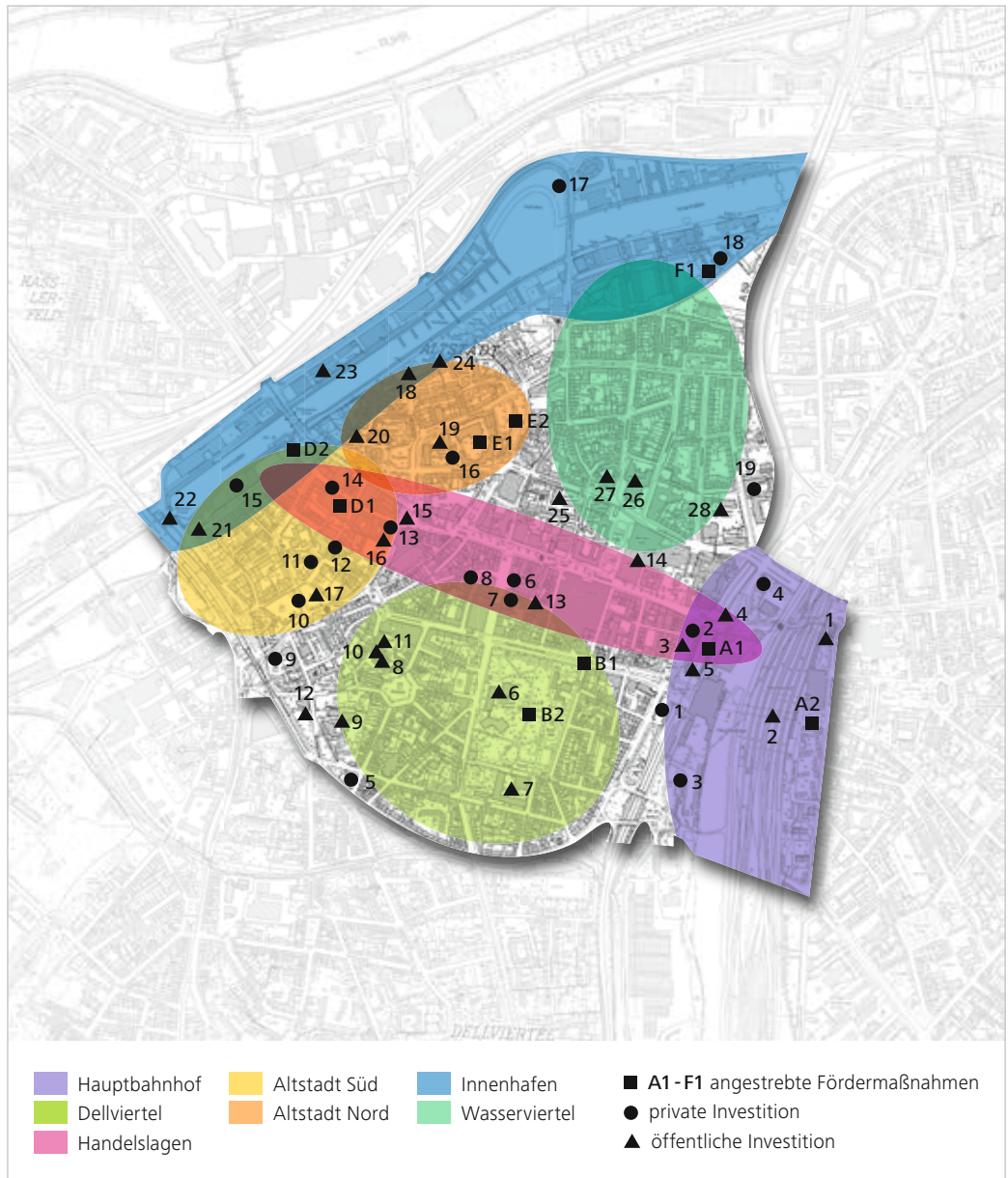


Abb. 45 Indikatoren des IHI Quelle: Stadt Duisburg

C 2 FINANZIELLE AUSWIRKUNGEN

Die durch die Stadt Duisburg zu tragenden Eigenanteile des IHI sind in der mittelfristigen Haushaltsplanung und im Haushaltskonsolidierungsplan dargestellt.

Die Abb. 46 gibt einen Überblick über die privaten und öffentlichen Maßnahmen sowie den angestrebten Fördermaßnahmen innerhalb der Gebietskulisse. In der Abb. 47 werden über die Finanzierungsart hinaus die Investitionssummen und die voraussichtlichen Umsetzungszeiträume der Maßnahmen dargestellt.



ID	angestrebte Fördermaßnahmen	Priorität	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Finanzierung			Gesamtkosten in Euro	förderfähiger Beitrag	Anteil Städtebau-förderung (80 %)	Eigenanteil (20 %)	weitere Kosten Stadt	weitere Fördermittel	tangierende Handlungsfelder						Aktivitäts-zone*
									privat	öffentlich	Förder-mittel							Stadtgestaltung und öffentlicher Raum	Wirtschaft und Kultur	Wohnen und Soziales	Mobilität	Klima und Umwelt	Mitwirkung und Kooperation	
	ISG Sonnenwall (nachrichtlich) - bereits gefördert	Konzept/Beratung							x			74.400							✓					C
	Umgestaltung Liebfrauenkirche (nachrichtlich) - bereits gefördert	Planung/Umbau	x							x	x	1.107.500			k.A.				✓	✓				C
A1	Gestaltung Bahnhofplatz	Planung/Umbau	A	x	x	x	x			x	x	6.650.000	6.650.000	5.320.000	1.330.000			✓	✓		✓	✓		A
A2	Planung und Umbau HBF-Osteingang	Planung/Konzept	A					x			x	100.000	100.000	80.000	20.000			✓	✓					A
	Umbau							x			x	2.000.000	2.000.000	1.600.000	400.000									
B1	Umbau und Gestaltung Friedrich-Wilhelm-Straße	Planung/Umbau Verkehrsflächen	B					x	x		x	800.000	800.000	640.000	160.000			✓			✓			B
	Planung/Umbau/Begrünung Boulevard							x	x			700.000	700.000	560.000	140.000									
B2	Planung und Umbau Kantpark	Planung	A		x						x	100.000	100.000	80.000	20.000			✓	✓			✓		B
	Umbau				x	x					x	1.400.000	1.400.000	1.120.000	280.000									
D1	Altstadtmanagement	Personal	A			x	x	x	x		x	330.000	330.000	264.000	66.000				✓				✓	D
	Sachkosten				x	x	x	x			x	110.000	110.000	88.000	22.000									
	Verfügungsfond (+ priv. Anteil)				x	x	x	x			x	120.000	120.000	96.000	24.000									
D2	Umbau und Gestaltung Unter- und Schwanenstraße	Planung/Umbau	B					x	x		x	1.200.000	1.200.000	960.000	240.000			✓			✓			D
E1	Entwicklung Mercatorquartier und Mercatorhaus	Städtebaul. Wettbewerb/Konzeptentw.	A				x				x	150.000	150.000	120.000	30.000			✓		✓		✓		E
	archäologische Untersuchung/Begl.				x	x						1.100.000	1.100.000	715.000	385.000									
	Baureifmachung (Abriss, Entsorg. etc.)				x							1.840.000	1.840.000	1.472.000	368.000									
	Erschließung Areal					x					x	noch k.A.	0	0	0									
E2	Umbau Achse Kuhlenwall	Umbau Fußwegeverbindung	A					x	x		x	270.000	270.000	216.000	54.000			✓			✓	✓		E
	Planung/Umbau Verkehrsflächen							x	x		x	700.000	700.000	560.000	140.000									
F1	Verlängerung Holzgracht	Planung	B					x			x	100.000	100.000	80.000	20.000			✓			✓	✓		F
	Bau							x			x	700.000	700.000	560.000	140.000									
A-G1	Umsetzung Straßenbaumkonzept	Bau/Pflanzungen	B				x	x			x	300.000	300.000	240.000	60.000			✓				✓		A-G
A-G2	Evaluation	Durchführung von Evaluationsworkshops	A				x	x	x		x	12.000	12.000	9.600	2.400							✓	✓	A-G
	City-Monitoring							x				15.000	15.000	12.000	3.000									
Σ												19.878.900	18.697.000	14.792.600	3.904.400	0	0	✓ zeigen die Zielausrichtung der Projekte						
ID	privat finanzierte Maßnahmen		2013	2014	2015	2016	2017	2018	Finanzierung			Gesamtkosten in Euro	förderfähiger Beitrag	Anteil Städtebau-förderung (80 %)	Eigenanteil (20 %)	weitere Kosten Stadt	weitere Fördermittel	tangierende Handlungsfelder						Aktivitäts-zone*
									privat	öffentlich	Förder-mittel							Stadtgestaltung und öffentlicher Raum	Wirtschaft und Kultur	Wohnen und Soziales	Mobilität	Klima und Umwelt	Mitwirkung und Kooperation	
1	InterCityHotel		x	x							x	8.000.000						✓						A
2	Neubau Hauptzentrale MD		x	x							x	30.000.000						✓						A
3	Nord-Quartier „Duisburger Freiheit“		x	x	x	x	x	x			x	140.000.000						✓						A
4	Neubau Saarstraße		x	x								20.000.000						✓						A
5	Neubau ADAC Kremerstraße		x									5.000.000						✓						B
6	Neubau ehemalige Stadtbibliothek			x	x						x	25.000.000						✓	✓	✓				C
7	Neubau Volksbank			x	x						x	30.000.000						✓	✓					C
8	Arztelhaus Salvatorweg			x							x	1.500.000						✓	✓		✓			C
9	Hotelprojekt Steinsche Gasse										x	8.000.000						✓	✓		✓			C
10	Marientor-Carree: Ärztehaus, Pflege, Wohnen		x	x							x	22.000.000						✓	✓					D
11	Beekstraße Umnutzung EH – Immobilie in Wohnen		x									noch k.A.						✓	✓	✓				D
12	Beekstraße Unipolster Umnutzung EH – Immob. altengerechtes Wohnen			x							x	noch k.A.						✓	✓	✓				D
13	Stadtfenster		x	x							x	20.000.000						✓	✓	✓				D
14	Rockakademie			x	x	x					x	150.000						✓	✓				✓	A-G
15	Neubau Unterstrasse/Innenhafen			x	x							noch k.A.						✓	✓		✓			D
16	Mercatorquartier (Wohnen)							x	x			noch k.A.						✓	✓		✓			E
17	Entwicklung Eurogate						x	x	x			noch k.A.						✓	✓					F
18	Baufenster Holzgracht							x	x			noch k.A.						✓	✓		✓	✓		F
19	Umnutzung ehemalige Berufsschule am „Schinkelplatz“					x	x				x	noch k.A.						✓	✓					G
Σ												309.650.000	0	0	0	0	0	✓ zeigen die Zielausrichtung der Projekte						
ID	öffentlich finanzierte Maßnahmen	ziel-relevant	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Finanzierung			Gesamtkosten in Euro	förderfähiger Beitrag	Anteil Städtebau-förderung (80 %)	Eigenanteil (20 %)	weitere Kosten Stadt	weitere Fördermittel	tangierende Handlungsfelder						Aktivitäts-zone*
									privat	öffentlich	Förder-mittel							Stadtgestaltung und öffentlicher Raum	Wirtschaft und Kultur	Wohnen und Soziales	Mobilität	Klima und Umwelt	Mitwirkung und Kooperation	
1	Neubau Fernbusbahnhof			x	x							1.700.000						✓			✓			A
2	Bahnsteigüberdachung (DB)	✓					x	x				120.000.000						✓						A
3	Umbau Mercatorstraße	✓	x	x	x							2.544.000									✓			A
4	Abdichtung Brücke Königstraße			x								340.000									✓			A
5	Kunst im öffentlichen Raum Bahnhofplatz	✓		x	x						x	300.000						✓						A
6	Sanierung Lehmbruck-Museum (IMD)	✓	x	x	x	x					x	3.970.000					400.000	✓	✓					B
7	Erweiterung Neubau Steinbartgymnasium (IMD)	✓	x	x								1.200.000							✓					B
8	Machbarkeit Erweiterung Filmforum (IMD)	✓	x									20.000							✓					B
9	Sporthalle Neubau Globus Gesamtschule am Dellplatz (IMD)					x					x	4.850.000							✓		✓			B
10	denkmalger. Sanierung Fassade Künstlerhaus Goldstraße (IMD)		x									130.000						✓	✓					B
11	Fassadensanierung Schule Goldstraße (IMD)				x							500.000						✓	✓					B
12	Bau Kita Musfeldstraße (IMD)		x	x							x	2.760.000								✓				B
13	Umbau Börsenstraße	✓									x	noch k.A.							✓			✓		C
14	Mercatorhalle Brandschutz (IMD)	✓	x					x				2.500.000							✓					C
15	Umbau Steinsche Gasse (Bereich Stadtfenster)			x								noch k.A.									✓			D
16	Umgzug/Ausstattung Stadtfenster (IMD)	✓		x								7.400.000						✓	✓	✓				D
17	Erschließung Marientor Karree	✓		x	x						x	750.000						✓			✓			D
18	Sanierung Stadtmauer	✓	x	x	x						x	600.000				300.000	300.000	✓						A-G
19	Archäologische Untersuchung Mercator Quartier (IMD)	✓	x								x	330.000						✓	✓					E
20	Sanierung Verwaltungsgebäude Alter Markt (IMD)						x				x	2.500.000						✓	✓	✓				E
21	Abriss Haus am Hafen (IMD)	✓	x									50.000						✓	✓					F
22	Sanierung Sperrwehr Marientor										x	noch k.A.						✓	✓		✓			F
23	Bau Landesarchiv (Land NRW)	✓	x								x	178.000.000						✓	✓					F
24	Bau Apothekergarten	✓					x				x	150.000										✓		F
25	Landgerichtstraße E-Sanierung Sporthalle (IMD)						x				x	850.000									✓			C
26	Sanierung Stadttheater (IMD)																							

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abb. 1 Teilräumliches Strategiekonzept (Ausschnitt Innenstadt) | Quelle: Stadt Duisburg [07](#) | **Abb. 2** Masterplan Duisburg-Innenstadt | Quelle: Foster + Partners, London 2007 [08](#) | **Abb. 3** Stadtbaugebiet Duisburg-Innenstadt gemäß § 171b Abs. 1 Baugesetzbuch | Quelle: Stadt Duisburg [08](#) | **Abb. 4** Leitziele des Masterplans Innenstadt | Quelle: Stadt Duisburg [09](#) | **Abb. 5** Zweckbindungen aus der Städtebauförderung | Quelle: Stadt Duisburg [11](#) | **Abb. 6** Nutzungsverteilung in der Innenstadt | Quelle: Foster + Partners, London 2007 [13](#) | **Abb. 7** Aktivitätszonen im Integrierten Handlungskonzept | Quelle: Stadt Duisburg [13](#) | **Abb. 8** Aufbau des Integrierten Handlungskonzeptes | Quelle: Stadt Duisburg [13](#) | **Abb. 9** Fördermaßnahmen und Investitionen in der Gebietskulisse | Quelle: Stadt Duisburg [14](#) | **Abb. 10** Bedeutsame Bezüge zur Stadtgeschichte | Quelle: Stadt Duisburg [16](#) | **Abb. 11** Flächenpotential im Zeitraum des IHI | Quelle Stadt Duisburg [17](#) | **Abb. 12** Bürogebäude im Innenhafen | Quelle: Stadt Duisburg [18](#) | **Abb. 13** Erhebung City-Monitoring 2012 | Quelle: Stadt Duisburg [19](#) | **Abb. 14** Statistische Abgrenzung der Wohnquartiere | Quelle: Stadt Duisburg [21](#) | **Abb. 15** Sozialräumliche Indikatoren | Quelle: Stadt Duisburg [22](#) | **Abb. 16** Haupterschließung der Duisburger Innenstadt | Quelle: Stadt Duisburg [24](#) | **Abb. 17** Radrouten | Quelle: Stadt Duisburg [26](#) | **Abb. 18** Wichtige Grünverbindungen | Quelle: Foster + Partners, London 2007 [28](#) | **Abb. 19** Grüner Ring | Quelle: Stadt Duisburg [28](#) | **Abb. 20** Klimatope | Quelle: Stadt Duisburg [28](#) | **Abb. 21** Auszug Straßenbaumkonzept | Quelle: Stadt Duisburg [29](#) | **Abb. 22** Lärmbelastungsschwerpunkte | Quelle: Stadt Duisburg [30](#) | **Abb. 23** Plakat DuisbürgerIdeen | Quelle: Stadt Duisburg [31](#) | **Abb. 24** Logo Charrette | Quelle: Stadt Duisburg [32](#) | **Abb. 25** Beteiligungsverfahren Bahnhofsplatz | Quelle: Stadt Duisburg [32](#) | **Abb. 26** Neue Sitzbänke im Sta(d)tt Wohnzimmer | Quelle: Stadt Duisburg [33](#) | **Abb. 27** Aktivitätszonen im Integrierten Handlungskonzept mit Maßnahmen und Investitionen in der Gebietskulisse | Quelle: Stadt Duisburg [34](#) | **Abb. 28** Hauptbahnhof und Umfeld | Quelle: Hans Blossey [35](#) | **Abb. 29** Dellviertel | Quelle: Stadt Duisburg [38](#) | **Abb. 30** Anteil der innerstädtischen Verkaufsfläche im Vergleich | Quelle: Stadt Duisburg [40](#) | **Abb. 31** Entwicklung der Einzelhandelslage | Quelle: Stadt Duisburg [42](#) | **Abb. 32** Duisburger Altstadt 1926 | Quelle: Stadt Duisburg [43](#) | **Abb. 33** Nutzungen Altstadt-Süd | Quelle: Stadt Duisburg [44](#) | **Abb. 34** Zukünftige Funktionsbereiche Altstadt-Süd | Quelle: Stadt Duisburg [44](#) | **Abb. 35** Altstadt-Nord mit Flächenpotential Mercatorquartier und Verbindungsachse Kuhlenwall | Quelle: Stadt Duisburg [46](#) | **Abb. 36** Fundamente Mercatorhaus | Quelle: Stadt Duisburg [47](#) | **Abb. 37** Innenhafen | Quelle: Hans Blossey [48](#) | **Abb. 38** Speichergracht am Innenhafen | Quelle: Stadt Duisburg [49](#) | **Abb. 39** Wohnen im Wasserviertel zwischen Innenhafen und Fußgängerzone | Quelle: Stadt Duisburg [50](#) | **Abb. 40** Wasserviertel | Quelle: Stadt Duisburg [51](#) | **Abb. 41** Ziele für die Innenstadt | Quelle: Stadt Duisburg

[52](#) und [53](#) | **Abb. 42** Aktivitätszonen mit Maßnahmen und Investitionen in der Gebietskulisse | Quelle: Stadt Duisburg [55](#) | **Abb. 43** Organisationsstruktur für die Umsetzung des IHI | Quelle: Stadt Duisburg [78](#) | **Abb. 44** Die Fördermaßnahme mit Prioritäten | Quelle: Stadt Duisburg [79](#) | **Abb. 45** Indikatoren des IHI | Quelle: Stadt Duisburg [80](#) und [81](#) | **Abb. 46** Aktivitätszonen mit Maßnahmen und Investitionen in der Gebietskulisse | Quelle: Stadt Duisburg [82](#) | **Abb. 47** Maßnahmenübersicht des IHI [83](#)

IMPRESSUM

Integriertes Handlungskonzept Innenstadt

Federführung
Stadtentwicklungsdezernat
Beigeordneter Carsten Tum

Konzeption | Texte | Redaktion
Stabstelle Strategische Stadtentwicklung,
Amt für Stadtentwicklung und Projektmanagement

Beteiligte
Dezernat für Finanzen, Beteiligungen und Europaangelegenheiten
Dezernat für Familie, Bildung, Kultur
Dezernat für Arbeit, Soziales, Sport und Personal
Dezernat für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz
Referat für Gleichstellung und Frauenbelange
Immobilien-Management Duisburg
EG DU Entwicklungsgesellschaft Duisburg mbH
Gesellschaft für Wirtschaftsförderung
Niederrheinische Industrie- und Handelskammer

Herausgeber
Stadt Duisburg
Der Oberbürgermeister
Sören Link
Amt für Stadtentwicklung und Projektmanagement
Friedrich-Albert-Lange-Platz 7
47051 Duisburg
www.duisburg.de

Lektorat
Petra Schröder, Duisburg Marketing GmbH

Gestaltung
Melanie Berens, Nicole Darms, Duisburg Marketing GmbH

Druck
Wohlfeld & Wirtz GmbH u. Co. KG

Kontakt
Call Duisburg Tel. +49 (0) 203 94000