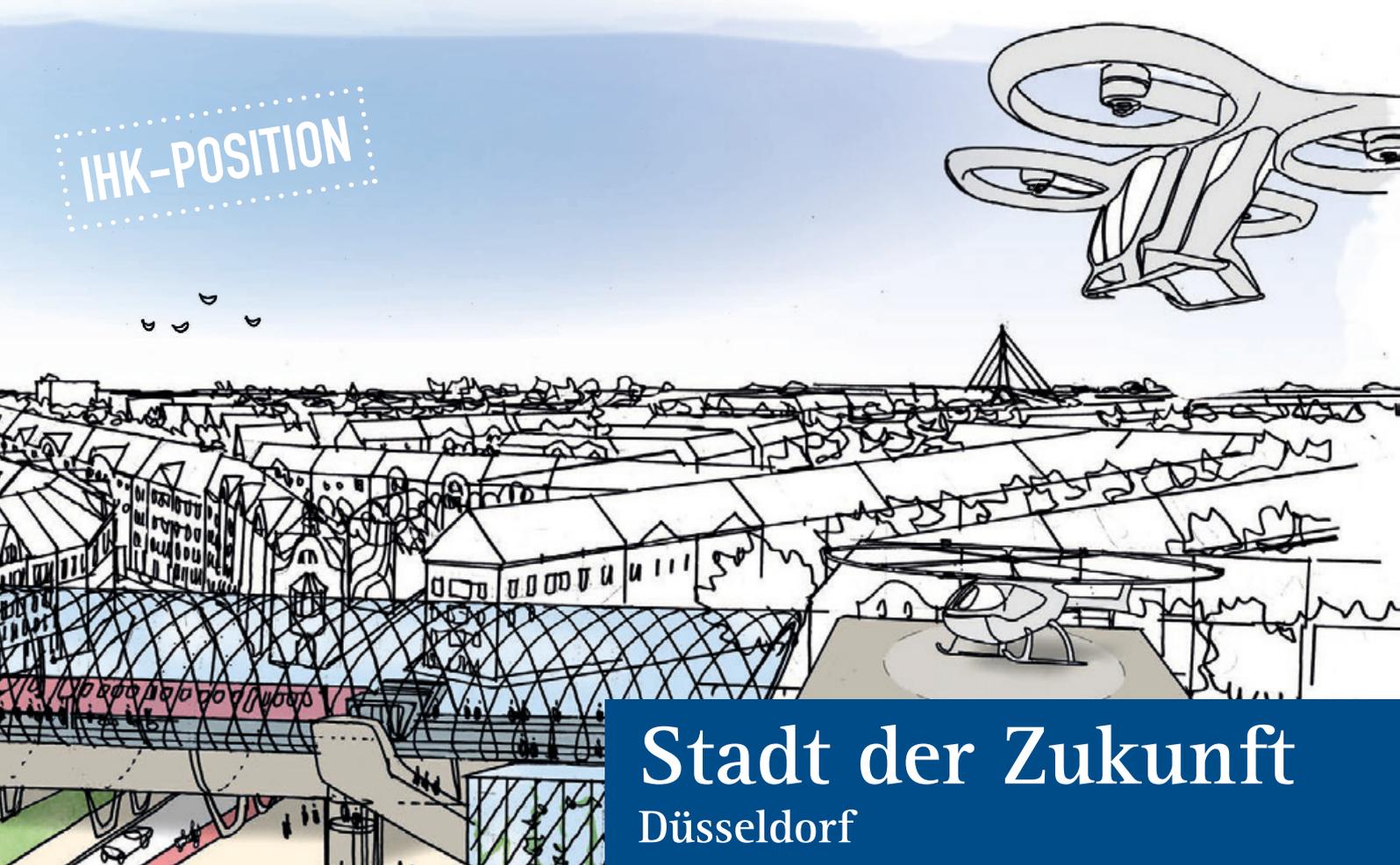


IHK-POSITION



Stadt der Zukunft Düsseldorf

Positionspapier

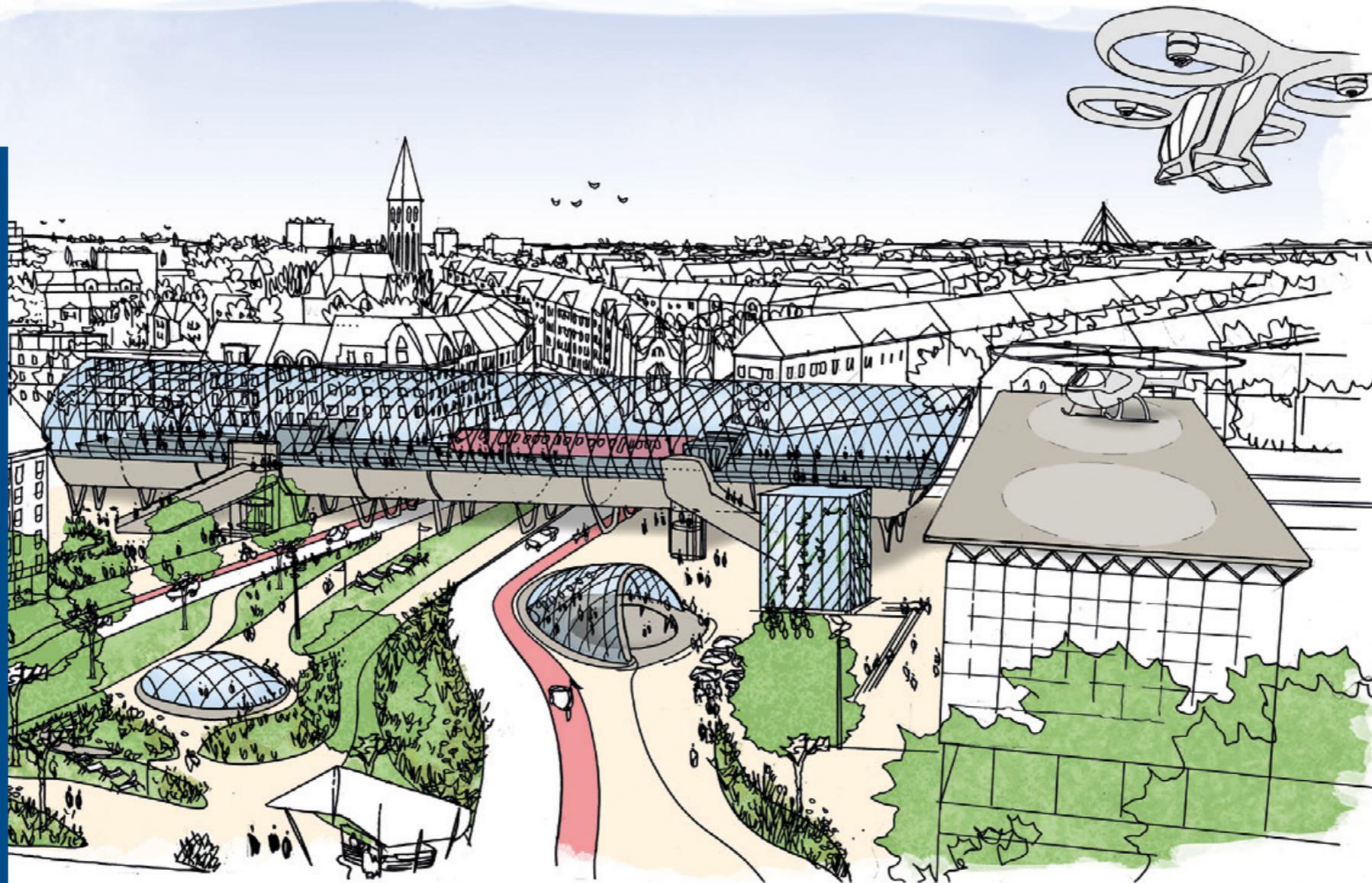
IHK Düsseldorf

AUF EINEN BLICK

Die Städte im Bezirk der Industrie- und Handelskammer zu Düsseldorf unterliegen einem tiefgreifenden Wandel, der viele Bereiche des städtischen Lebens und Wirtschaftens betrifft. Getrieben von Megatrends wie der Digitalisierung, dem Klimawandel, der Urbanisierung, dem Wandel in Gesellschaftsstrukturen oder Konzepten von New Work kommt es zu Weiterentwicklungen und Umstrukturierungen in großen Teilen der Wirtschaft. Dies wirkt sich unmittelbar auf städtebauliche Strukturen aus. Die Corona-Pandemie hat diese Entwicklungen beschleunigt. Dinge, die vorher nicht vorstellbar waren, sind eingetreten. Vorauszusagen, wie es – auch mit den Städten – weitergeht, wird schwieriger.

Die IHK hat deshalb gemeinsam mit ihren Ehrenamtlichen weiteren Experten im Juni 2021 einen Prozess gestartet, im Rahmen dessen Handlungsansätze entwickelt wurden, um dem Ziel der resilienten Stadt möglichst nahe zu kommen. Im Fokus steht dabei nicht die eine Stadt, sondern stellvertretend zwei Stadttypen: Düsseldorf, die Großstadt mit ihren Quartieren und Langenfeld, stellvertretend für die zehn Mittelzentren im IHK-Bezirk.

Im Fokus des von hoher Geschwindigkeit geprägten Prozesses stehen übergeordnete Themen mit Wirtschaftsbezug wie **Versorgung** (ab Seite 6), **Produktion** (ab Seite 14), **Mobilität** (ab Seite 18) und **Wohnen** (ab Seite 24), die unter Beachtung von Querschnittsthemen wie Digitalisierung und Klimawandel in von Co-Working bestimmten Workshops erarbeitet und diskutiert wurden. Hieraus wurden erste Ideen für die Stadt der Zukunft abgeleitet.



EINORDNUNG

Urbane Resilienz

Städte müssen heute nicht nur intelligent, grün und menschenfreundlich sein, sondern vor allem eins: resilient. Eine belastbare städtische Zukunft erfordert die Bewältigung von Herausforderungen und die Schaffung von Lösungen auf ortsbezogene, integrierte, integrative, risikobewusste und zukunftsorientierte Weise. Das gilt für Metropolen wie Düsseldorf genauso wie für Mittelzentren wie Langenfeld. Dabei reagiert die urbane beziehungsweise städtische Resilienz – abgesehen von Corona – auf Megatrends wie den Klimawandel, die Urbanisierung und die Digitalisierung.

Ad hoc lässt der Begriff urbane Resilienz an große Infrastrukturprojekte denken, die eine Stadt „stärker machen“. Doch Resilienz umfasst nicht nur die Fähigkeit, sich anzupassen und sich von Krisen zu erholen, standzuhalten und zu wachsen, unabhängig davon, welchen ökologischen, sozialen, ökonomischen und technischen Belastungen und akuten Schocks eine Stadt ausgesetzt ist. Es geht dabei auch darum, in allen Bereichen grundsätzlich lernfähiger und damit wandlungsfähiger zu werden.

Deshalb geht es nicht (nur) um die großen Maßnahmen. Um den einen „großen Wurf“. Ganzheitliche Strategien für Resilienz verknüpfen mehrere kleine Lösungen zu einem zusammenhängenden Ganzen. Ein guter Plan für urbane Resilienz basiert auf einem multidisziplinären Ansatz. Dabei liegt es nah, von Beginn an öffentlich-private Partnerschaften mitzudenken, im Rahmen derer neue Ansätze entwickelt werden. Eine Stadt, die zusammenarbeitet, ist stärker. Unabhängig von ihrer Größe oder raumordnerischen Kategorisierung.

Sieben Schlüsselbereiche

Resilienz bei der Stadtplanung umfasst sieben Schlüsselbereiche, die bei der Erarbeitung der ersten Ergebnisse berücksichtigt wurden und als Grundlage beziehungsweise Leitlinien der Überlegungen dienen.

1. MEHR KOOPERATION UND KOMMUNIKATION

Hier geht es um die Steigerung der Kooperationsfähigkeit und die Verbesserung der Kommunikation zwischen allen an Veränderungsprozessen beteiligten Personen, Institutionen, Einrichtungen und Sektoren, um diese zu beschleunigen und zu flexibilisieren.

3. MEHR WANDLUNGSFÄHIGKEIT VON VERKEHRSRÄUMEN UND FAHRZEUGEN

Hier geht es um die Steigerung der Multifunktionalität von Verkehrswegen und Fahrzeugen sowie der Kombinationsfähigkeit von Verkehrsarten, um die städtische Mobilität klimaneutral zu verbessern und zu flexibilisieren.

5. MEHR GEMEINSCHAFTSÖKONOMIE UND GEMEINSCHAFTSEIGENTUM

Hier geht es um die materielle, organisatorische und ideelle Förderung von kooperativen Eigentumsformen in allen Lebensbereichen, um durch gemeinschaftliche Nutzung die soziale und ökologische Produktivität zu steigern und gerechter zu machen.

7. WENIGER FLÄCHEN- UND RESSOURCENVERBRAUCH

Hier geht es um die Steigerung der städtischen Resilienz durch Verbrauchsreduzierung und Effizienzsteigerung zur Reduktion des CO₂-Ausstoßes.

2. MEHR WANDLUNGSFÄHIGKEIT VON GEBÄUDEN UND INFRASTRUKTUR

Hier geht es um die Steigerung der Multifunktionalität und Hybridität von Gebäuden und baulichen wie technischen Infrastrukturen zum Zweck ihrer verbesserten Anpassungsfähigkeit an neue Situationen und Bedürfnisse.

4. MEHR URBAINE MISCHUNG UND VERDICHTUNG

Hier geht es um eine stärkere Nutzungsmischung und räumliche Verdichtung, um die Vielfalt und die räumliche Erreichbarkeit klimaneutral zu steigern und die soziale Aufenthaltsqualität zu vergrößern.

6. WENIGER BÜROKRATIE UND MEHR DEREGULIERUNG

Hier geht es um die Steigerung der organisatorischen und verfahrensorientierten Flexibilität der städtischen Verwaltung sowie die Reduzierung und Vereinfachung von Vorschriften um Veränderungsprozesse zu beschleunigen.

Methodische Leitlinien

Die von den Workshop-Teilnehmern erarbeiteten Prototypen sollten die folgenden drei Funktionen erfüllen:



SCHLÜSSELFUNKTION

Das heißt, sie sollten im jeweiligen Resilienzfeld einen wesentlichen Beitrag zur Veränderung leisten, der zugleich bezüglich der Resilienzsteigerung positive Auswirkungen auf andere Resilienzfelder zu erzeugen in der Lage ist.



VORBILDFUNKTION

Das heißt, sie sollten positive Identifikation bei den davon Betroffenen auslösen, und sie so zur Unterstützung und – sofern die Kompetenzen vorhanden sind – auch zum dauerhaften Mitmachen und Mitlernen motivieren.



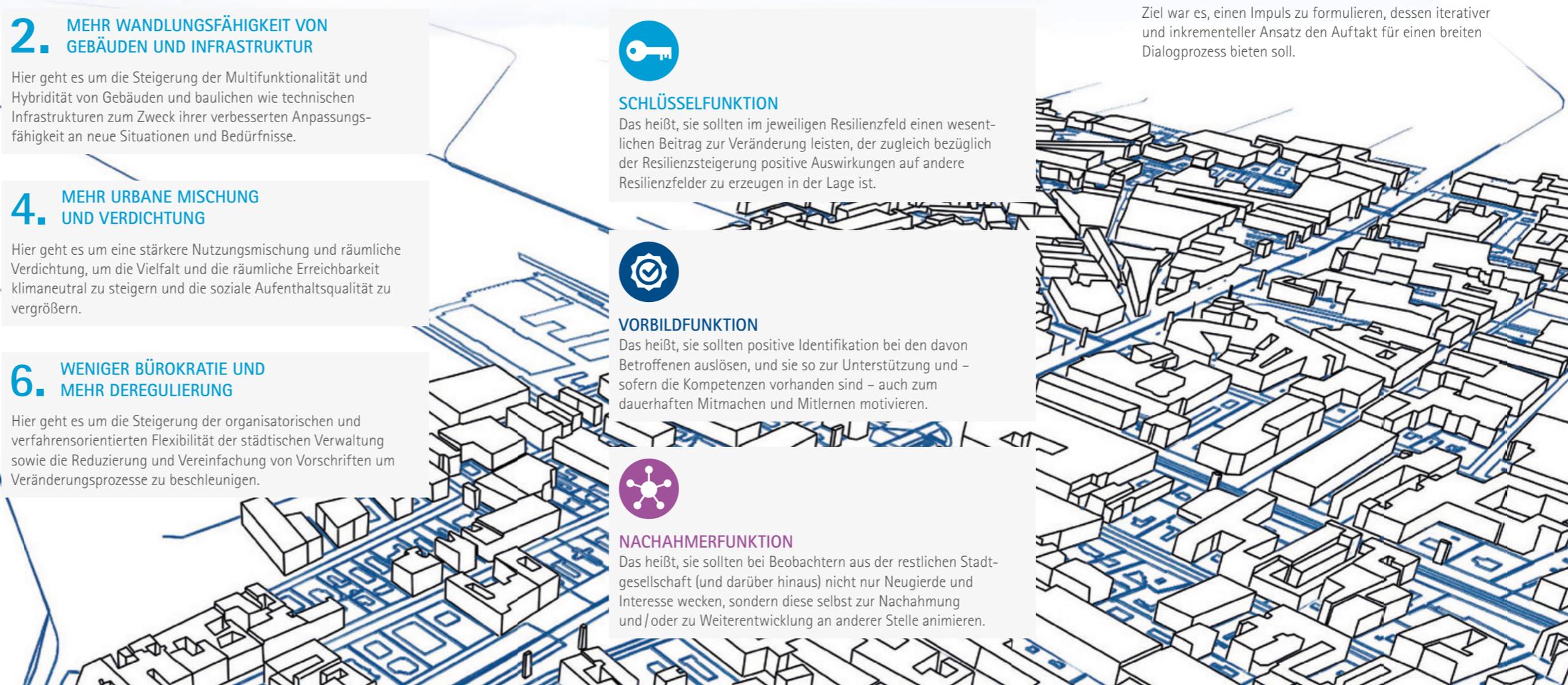
NACHAHMERFUNKTION

Das heißt, sie sollten bei Beobachtern aus der restlichen Stadtgesellschaft (und darüber hinaus) nicht nur Neugierde und Interesse wecken, sondern diese selbst zur Nachahmung und / oder zu Weiterentwicklung an anderer Stelle animieren.

Auswertung und Ergebnisse

Die im Folgenden dargestellten Ergebnisse des bisherigen Beteiligungsverfahrens und die daraus abgeleiteten Handlungsempfehlungen erheben weder den Anspruch auf Vollständigkeit noch sind sie abschließend.

Ziel war es, einen Impuls zu formulieren, dessen iterativer und inkrementeller Ansatz den Auftakt für einen breiten Dialogprozess bieten soll.



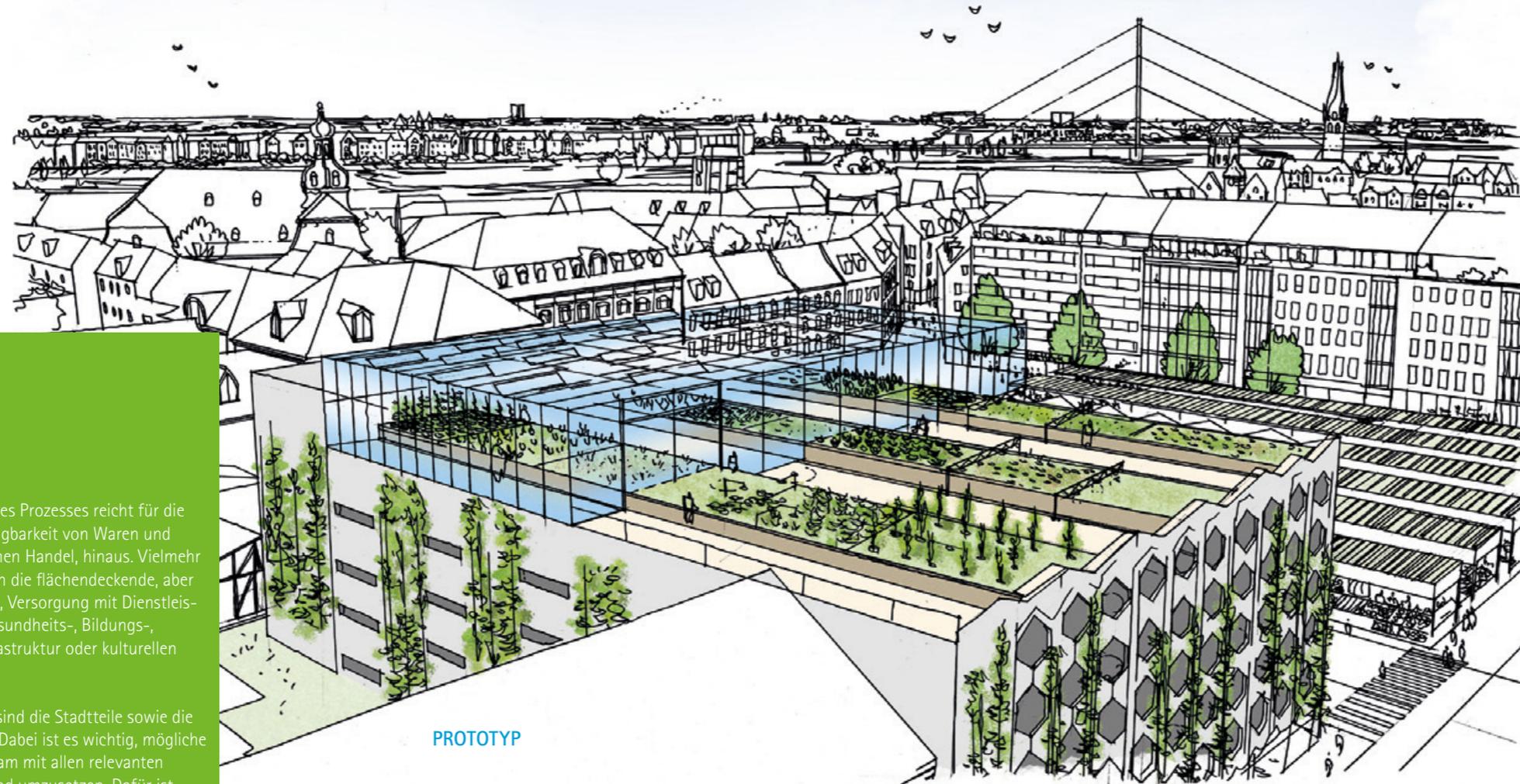
VERSORGUNG

Gesamtbild

Versorgung im Sinne dieses Prozesses reicht für die Wirtschaft über die Verfügbarkeit von Waren und Gütern, also den klassischen Handel, hinaus. Vielmehr ist unter dem Aspekt auch die flächendeckende, aber zumindest sichergestellte, Versorgung mit Dienstleistungen, Gastronomie, Gesundheits-, Bildungs-, Verkehrs- und Digitalinfrastruktur oder kulturellen Angeboten zu verstehen.

Räumliche Bezugsebene sind die Stadtteile sowie die Düsseldorfer Innenstadt. Dabei ist es wichtig, mögliche Lösungsansätze gemeinsam mit allen relevanten Akteuren zu erarbeiten und umzusetzen. Dafür ist die Bildung und Pflege quartiersbezogener Netzwerke unerlässlich; die übliche Bürgerbeteiligung reicht nicht aus.

Thematische Ansatzpunkte sieht die Wirtschaft insbesondere in den Bereichen Aufenthaltsqualität und Erlebnis, Stadteilkommunikation und -kooperation sowie der Behördenarbeit und Kooperation mit der Wirtschaft. Hier gilt es, „Experimentierräume“ zu schaffen, um pragmatisch und unbürokratisch mögliche Lösungsansätze zu testen und – wenn erfolgreich – einzuführen.



PROTOTYP

Stadtteil- und Quartierspromotoren

Die Projektidee umfasst die flächendeckende Etablierung von Promotoren für Düsseldorfs Stadtteile und Quartiere. Sie sind Mittler und Brückenkopf zwischen der Stadtverwaltung und Stadtpolitik sowie den Initiativen und Aktivisten vor Ort. Sie sind Lotse und Unterstützer für die Belange und Interessen der Stadtteil- und Quartiersentwicklung. Sie agieren in enger Abstimmung mit, aber unabhängig von der Verwaltung beziehungsweise sind dieser nicht „unterstellt“ oder dort formal verortet.

Die Promotoren schließen damit eine bestehende Lücke der integrierten Stadtteilentwicklung, indem sie hauptamtlich Stadtteilvernetzung im Kontext gesellschaftlicher Projekte in den Bereichen Aufenthaltsqualität, Begrünung, Kultur, Handel et cetera vorantreiben – gemeinsam mit den Interessengruppen und den Bürgerinnen und Bürgern. Die Finanzierung der Promotoren könnte beispielsweise über die Mittel des Verfügungsfonds erfolgen.

Urban Gardening: Erschließt in der City neue Flächen, optimiert Gebäudenutzungen und schafft Grün sowie Lebens- und Aufenthaltsqualität. Zudem rücken die nachhaltige Produktion und die Verbesserung des Stadtklimas in den Fokus.



SCHLÜSSELFUNKTION

Im Schlüsselbereich Kooperation und Kommunikation wird durch den Prototyp eine wesentliche Verbesserung vorgenommen, die sich positiv auf die Schlüsselbereiche urbane Mischung und Verdichtung sowie Bürokratieabbau und Deregulierung auswirken kann.



VORBILDFUNKTION

Das Projekt wird die positive Identifikation von Bewohnern und /oder Unternehmern mit ihrem Standort stärken und durch konkrete Erfolge Menschen zum Mitmachen motivieren.



NACHAHMERFUNKTION

Das Projekt kann in anderen Stadtteilen motivieren, ähnliche Projekte anzustoßen.



Förderung von Aufenthaltsqualität und Erlebnis

Die Stadt grüner gestalten:

Zu den wesentlichen Qualitätsmerkmalen der Stadt von Morgen zählt das Stadtgrün. Dieses wirkt sich auf die Lebens- und Aufenthaltsqualität sowie auf Klimaschutz und Nachhaltigkeit ein aus. Möglichkeiten zur Inszenierung von Pflanzen gibt es zahlreiche. So bieten sich der öffentliche Raum (zum Beispiel Parkanlagen) und der Straßenraum an, um Verweilqualitäten zu schaffen. Immobilienneubauten können mittels grüner Fassadengestaltung optisch attraktiver und ökologischer gestaltet werden.

Zudem können bei Hochhäusern öffentlich begehbar Stadtgärten neue Park-, Verweil- und Arbeitsräume in Obergeschossen oder auch Dachbegrünungen mitgedacht werden. Bei privaten Flächen bieten Grün- und Rasenflächen statt einer Bodenversiegelung Potenziale. Die Stadt kann diese Punkte ansatzweise regulieren, insbesondere aber Anreize schaffen, um dem Anspruch der Klimaneutralität 2035 näher zu kommen. Der jüngst vereinbarte Klimapakt zwischen der Landeshauptstadt und der Wirtschaft bietet Ansatzpunkte, um diese Aspekte zu diskutieren und in Angriff zu nehmen.

Urban Gardening schmackhaft machen:

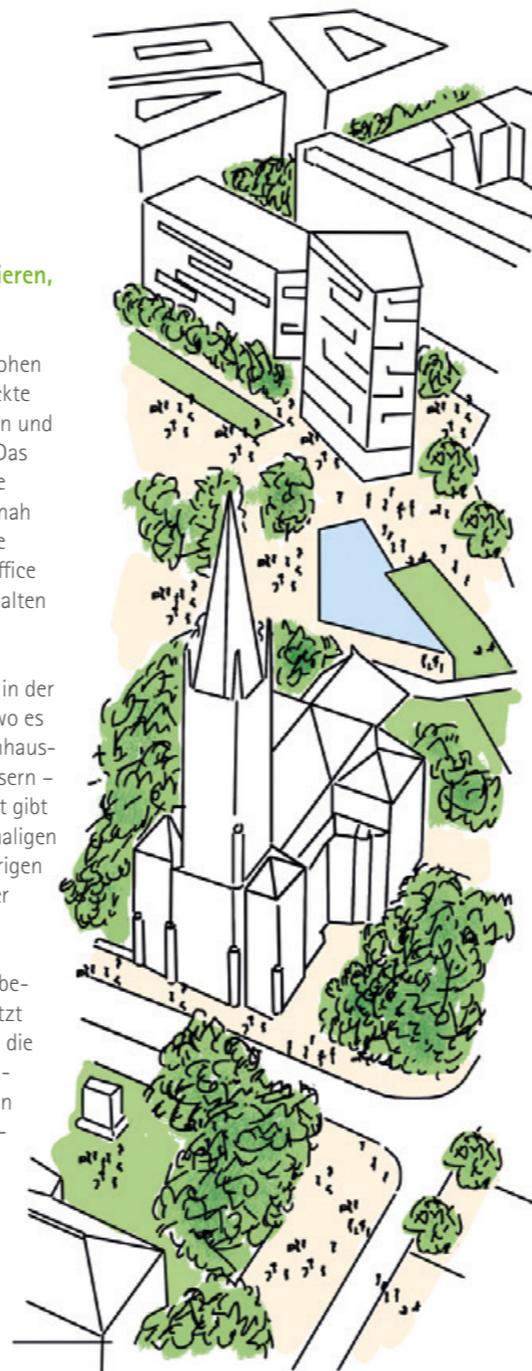
Als spezielle Form des Stadtgrüns bietet sich der Ausbau von Urban Gardening an, der eng mit dem Aspekt Produktion verschnitten ist. Geeignete Flächen finden sich beispielsweise auf Flachdächern oder teilweise an Fassaden. Einen besonderen Reiz böte eine Vernetzung mit der Start-up-Szene: So wäre ein „Urban-Gardening-Gründungscenter“ ein Prototyp ganz im Sinne einer auf Resilienz ausgerichteten Stadtentwicklung.

Zusätzliche Flächen mobilisieren – Brachflächen aktivieren, Potenziale identifizieren, Streben nach oben:

Die Düsseldorfer Stadtentwicklung ist – sowohl im Gewerbe- als auch im Wohnsektor – durch einen hohen Flächendruck gekennzeichnet. Daher gilt es, versteckte oder vernachlässigte Flächenpotenziale aufzudecken und ökonomisch und wirtschaftsfreundlich zu nutzen. Das gilt für seit längerer Zeit brachliegende Flächen (wie beispielsweise an der Theodorstraße) sowie für zeitnah potenziell verfügbare Flächen (beispielsweise solche die durch den Trend zu New Work und zum Homeoffice nicht länger für ihre ursprüngliche Nutzung vorgehalten werden müssen, etwa im Bürosektor).

Darüber hinaus gilt es, in geeigneten Arealen, auch in der Innenstadt, verstärkt in die Höhe zu streben: Dort wo es die Suchräume und Vorgaben des städtischen Hochhausrahmenplans zulassen, sollte der Bau von Hochhäusern – auch in großer Dimension – forciert werden. Derzeit gibt es Diskussionen dazu bei der Entwicklung der ehemaligen Kaufhof-Immobilie am Wehrhahn sowie dem bisherigen und auch potenziell künftigen Opernstandort an der Heinrich-Heine-Allee.

Zusätzlich sollten neue Räume durch Aufstockung bestehender Gebäude erschlossen werden. Nicht zuletzt bestehen Potenziale zur Flächenerschließung durch die Überdeckung von Verkehrsinfrastruktur, wie Bahntrassen oder Hauptverkehrsstraßen. Denkbar sind an solchen Standorten insbesondere Büro- und Wohnnutzungen.



Quartiererneuerung weiter vorantreiben:

Düsseldorf ist in den letzten Jahren durch umfassende Baumaßnahmen geprägt. Auch wenn damit erhebliche Belastungen für die lokale Wirtschaft verbunden waren und sind, tragen die Entwicklungen erheblich dazu bei, die Stadt zukunftsfähig aufzustellen und resilient zu gestalten. Die Erneuerung der Quartiere muss weiter vorangetrieben werden. Besonders dringend ist das in Vierteln, in denen Veränderungen schon seit Jahren angekündigt, aber noch nicht zur Umsetzung gekommen sind, wie in der Friedrichstraße. Zudem sind neue Standorte in Angriff zu nehmen, wie der Bolker Stern, der dringend einer Aufwertung bedarf.

Sauberkeit und Sicherheit gewährleisten:

Nur wenn bei der Nutzung des öffentlichen Raums Sauberkeit und Sicherheit gewährleistet sind, zieht er Menschen an. Kampagnen wie die „Stadtsauberkeitsoffensive“, „Unsere Stadt. Unsere Ufer. Unsere Verantwortung.“, „RhineCleanUp“ oder der „Dreck-weg-Tag“ sind gute Ansätze, die städtische und Bürgerverantwortung beim Thema Sauberkeit verknüpfen und der Umwelt zugutekommen. Diese sind fortzuführen.

Darüber hinaus gilt es, gerade in zentralen Bereichen, Sicherheit zu gewährleisten. Dazu trägt die Sichtbarkeit von Sicherheitspersonal bei. Hier sollte die Stadt auch über die in der Altstadt bereits gezeigte Präsenz von Polizei und Ordnungsdienst hinaus das Sicherheitsgefühl der Nutzer des öffentlichen Raums verbessern, beispielsweise im Bahnhofsumfeld. Dabei kann auch eine stärkere Video-Überwachung auf öffentlichen Plätzen zielführend sein.

Relaunch des Städtetourismus nach der Pandemie initiieren:

Die Landeshauptstadt war vor der Corona-Pandemie ein attraktives Ziel für Städtetouristen und Messegäste. Vor dem Hintergrund, dass gegebenenfalls auch künftig pandemiebedingt oder aufgrund fortgeschrittener Digitalisierung zahlreiche Messe- und Kongressgäste sowie auch Fernreisende ausbleiben, müssen neue Strategien entwickelt werden, um den Standort Düsseldorf zu vermarkten.

Konkrete und aktuelle Beispiele, um die Stadt zu inszenieren sind die Oper – die aus Sicht der Wirtschaft in der Innenstadt liegen sollte. Eine entsprechende Kampagne sollte einerseits auf die Region (Tages- und Wochenendgäste) und andererseits auf das internationale Publikum (zahlungskräftige Shopping-, Kultur- und Sightseeing-Touristen) ausgerichtet sein.

Eventflächen und Events schaffen und der Kunst Platz einräumen:

Events werden künftig stärker als bisher für die Attraktivität der Städte stehen. Dafür braucht es einerseits geeignete Flächen. Politik und Verwaltung müssen weiterhin Rahmenbedingungen für solche Nutzungen schaffen und Flächen für permanente oder zeitlich begrenzte Eventnutzungen (beispielsweise die Eisbahn auf dem Corneliusplatz oder das Riesenrad auf dem Burgplatz) anbieten sowie diese durch unbürokratische Genehmigungsverfahren nutzbar machen. Dabei sollten auch weitere Räume in die Überlegungen einbezogen werden, beispielsweise durch Pop-up-Nutzungen. So gibt es bei Anliegern der Schadowstraße nach wie vor Interesse an einem Foodtruck-Festival. Darüber hinaus setzt die Wirtschaft bei der Attraktivierung des Raums auf den Einsatz von Kunst. Das kann durch fest installierte

Kunstwerke im öffentlichen wie im privaten Raum erfolgen. Denkbar sind aber auch temporäre Installationen oder Inszenierungen, ähnlich der bereits erfolgten Illuminationen in der Mühlenstraße am alten Gericht oder durch die Lichtinstallation am Rheinturm, der in das Umland strahlte. Für solche Kunst-Events sind besondere Orte wie der Medienhafen, der Kö-Graben oder die zahlreichen Schlösser und Parks der Stadt geeignet.



Verweilzonen weiterentwickeln:

Zu den neuen Qualitäten von Stadtvierteln werden verstärkt attraktive Verweilzonen zählen, die den Bedürfnissen moderner Lebensstile und des mobilen Arbeitens gerecht werden. Diese können sowohl im öffentlichen als auch im privaten oder institutionellen Raum verortet sein. Düsseldorf hat bereits zahlreiche solcher Räume, beispielsweise die Freitreppe am Burgplatz, die Stadtstrände oder das begrünte Schrägdach am Kö-Bogen II.

Auch außerhalb der Innenstadt gibt es solche Bereiche. Bestehende Verweilzonen müssen sichergestellt und neue entwickelt werden. Merkmale wie Sitzgelegenheiten, Grün oder kostenloses WLAN sind relevante Ausstattungsmerkmale. Dabei ist auch öffentlicher Raum in Gebäuden, in Passagen, Museen oder semiöffentlicher Raum in Lokalen und Gaststätten einzubeziehen. Die Betreiber dieser Lokationen sind im eigenen Interesse gefordert, sich für entsprechende Konzepte (zum Beispiel Stadtgärten, Workspaces in Shoppingcentern, deren Foodcourts oder Bibliotheken) zu öffnen.

Gemischte Gebäudenutzungen vorantreiben:

Verschiedene Nutzungen innerhalb einer Immobilie machen diese robuster und verhindern, dass bei verringerter Nachfrage einer dominanten oder ausschließlichen Nutzung die gesamte Immobilie brachfällt und einen Wertverlust erfährt. Bislang sind Mischnutzungen traditionell vor allem in Form gemischt genutzter Einzelhandels- und Dienstleistungs- beziehungsweise Büronutzungen vorzufinden. Künftig sollten – speziell bei Hochhäusern – auch Wohn-, Kultur- und Logistiktutzungen in das Portfolio aufgenommen werden. Dies kann ein Schritt sein, der Flächenknappheit in Düsseldorf entgegenzuwirken und einen unnötigen Flächenverbrauch inklusive Bodenversiegelung an anderer Stelle zu vermeiden.



Förderung der Stadtteilkommunikation und -kooperation sowie räumliche Vernetzung

Citymanagement etablieren:

Um die Wirtschaft enger mit der Stadtpolitik und -verwaltung zu verzahnen und um die Aufgaben der Düsseldorfer Innenstadtentwicklung zu koordinieren, bedarf es eines institutionalisierten Citymanagements. Das gilt insbesondere im Zuge anstehender pandemiebedingter Neu- und Umstrukturierungen. Ein Citymanagement kann insbesondere Querschnittsthemen, die alle Innenstadtquartiere betreffen, bearbeiten. Dazu zählen die Themenfelder Leerstandsmanagement, Citylogistik, Baustellenmanagement oder Sauberkeit und Sicherheit.

Um diese Aufgaben umzusetzen, bedarf es einer eigenen Geschäftsstelle und eines Budgets und somit einer Finanzierung. Derzeit gibt es Fördermittel des Landes für das Zentrenmanagement, die auch für die Stadt Düsseldorf bewilligt wurden. Sie sollten für ein Citymanagement eingesetzt werden. Mit bereits bestehenden Organisationsstrukturen und eigenem Netzwerk bietet sich das Forum Stadt-Marketing als Anknüpfungspunkt an.

Kümmerer für die Quartiere ins Leben rufen:

Analog zu einem Citymanagement fordert die Wirtschaft unabhängige Stadtteilmanager als Schnittstelle zwischen den in den Stadtteilen ansässigen Gewerbetreibenden der Stadtteilgesellschaft sowie Politik und Verwaltung (siehe Prototyp zum Kapitel Versorgung auf Seite 6).

„Allianz der Wirtschaft“ gründen:

Um lokale Wirtschaftsthemen künftig strukturierter und in Abstimmung relevanter Akteure zu begleiten und zu bearbeiten, schlägt die IHK einen institutionalisierten Jour fixe der Wirtschaft mit Stadt, HWK Düsseldorf, IHK Düsseldorf sowie dem Industriekreis Düsseldorf vor. Diese Klammer kann sich um aktuell relevante Ansiedlungs- und Umnutzungsfragen, Mobilitätsthemen, die Aktivitäten der gemeinsamen Mobilitätspartnerschaft oder des jüngst gegründeten Klimapakts kümmern. Denkbar ist eine Weiterentwicklung in Richtung einer Düsseldorfer Wirtschafts/Standort GmbH (siehe Prototyp Produktion auf Seite 14).

Rheinboulevard verfestigen:

Die IHK fordert mit dem Forum Stadt-Marketing seit längerer Zeit, den Gedanken des Rheinboulevards mit Leben zu füllen. Ansatz ist, dass dieser die drei individuellen Quartiere der City (Königsallee, Schadowstraße, Altstadt) verbindet, da diese hinsichtlich ihrer Angebote und in der Außenwahrnehmung bislang für sich stehen.

Für die Achse vom Wehrhahn im Osten über die Schadowstraße, die Königsallee und die Flinger Straße bis zum Rhein sollten einheitliche Gestaltungselemente sowie eine gemeinsame Vermarktungsstrategie ange-dacht werden. Dabei gilt es auch, die Entrees der Stadt zu berücksichtigen.



Versorgungssicherheit garantieren

Immobilien Eigentümer vernetzen und (gesetzliche) Immobilien- und Standortgemeinschaften (ISG) gründen:

Die Vernetzung von Immobilieneigentümern ist künftig von noch stärkerer Bedeutung, um Quartiere zukunftsfähig und resilient aufzustellen. Sie prägen durch Immobiliengestaltung sowie die eigene Nutzung beziehungsweise Vermietung wesentlich das Stadtbild und den Nutzungsmix. Je enger der Austausch unter den Eigentümern sowie mit den lokalen Gewerbetreibenden, Anwohnern sowie der Politik und Verwaltung ist, desto besser kann ein Quartier im Standortwettbewerb positioniert werden. Ansatzpunkte bieten einheitliche Fassadengestaltung und Möblierung, die gemeinsame Finanzierung von Sicherheitsdiensten sowie eine koordinierte Standortvermarktung. In Düsseldorf gibt es bereits die ISG Graf-Adolf-Straße, in der die Vereinsmitgliedschaft freiwillig ist.

Laut dem Gesetz über Immobilien- und Standortgemeinschaften gibt es in Nordrhein-Westfalen die Möglichkeit, Immobilieneigentümer eines per Satzung abgegrenzten Areals unter bestimmten rechtlichen Voraussetzungen zu einem ISG-Beitritt zu verpflichten. Die ISG Graf-Adolf-Straße möchte diesen Weg beschreiten und verlässt sich auf die zugesagte Unterstützung der Stadt und der IHK. Weitere ISGs in der City (beispielsweise entlang des Rheinboulevards) sowie in den Stadtteilen sollten angestrebt werden.

Großmarkt in der Stadt erhalten und neu aufstellen:

Der Stadtrat hat die Auflösung des Großmarktgeländes für Obst, Gemüse und Lebensmittel an der Ulmenstraße beschlossen. Damit bricht für zahlreiche Marktbesucher und Gastronomen eine wichtige Bezugsquelle weg; für die Markthändler gar die Existenzgrundlage.

Unter Umständen weichen die bisherigen Einkäufer künftig auf alternative Optionen im Umland oder den Niederlanden aus. Das widerspricht dem Gedanken einer nachhaltigen Stadtentwicklung. Daher plädiert die Wirtschaft dafür, eine geeignete Fläche im Stadtgebiet zu suchen, um einem modern ausgerichteten und gestalteten Großmarkt Platz zu bieten.



Optimierte Behördenarbeit und Kooperation mit der Wirtschaft

Verwaltung digitalisieren und beschleunigen:

Wenn es um Betriebsansiedlungen oder -erweiterungen sowie die Lebensqualität in Kommunen geht, werden diese sich künftig immer stärker daran messen lassen müssen, wie kundenfreundlich, schnell und digital ihre Prozesse sind und somit die Bedürfnisse der Betriebe und Einwohner bedient werden können. Denn Behördengänge kosten Zeit und Ressourcen. Entsprechende Angebote tragen zu schnelleren und unbürokratischen Genehmigungsverfahren bei.

Eine konsequente Umsetzung der Vorgaben des Onlinezugangsgesetzes ist dabei unerlässlich. Darüber hinaus bietet die Idee einer Smart City erhebliches Potenzial für Stadtentwicklung, Verkehr und Digitalisierung des Standorts. Die Wirtschaft sieht hier noch Handlungsbedarf, auch bei bereits begonnenen Prozessen. Insbesondere Baugenehmigungsverfahren, Gewerbe- und abmeldungen sowie Kfz-Zulassungen sollten gemeinsam mit Land und Bund digitalisiert oder – wenn bereits geschehen – technisch optimiert, mit entsprechend qualifiziertem Personal hinterlegt und breit beworben werden.

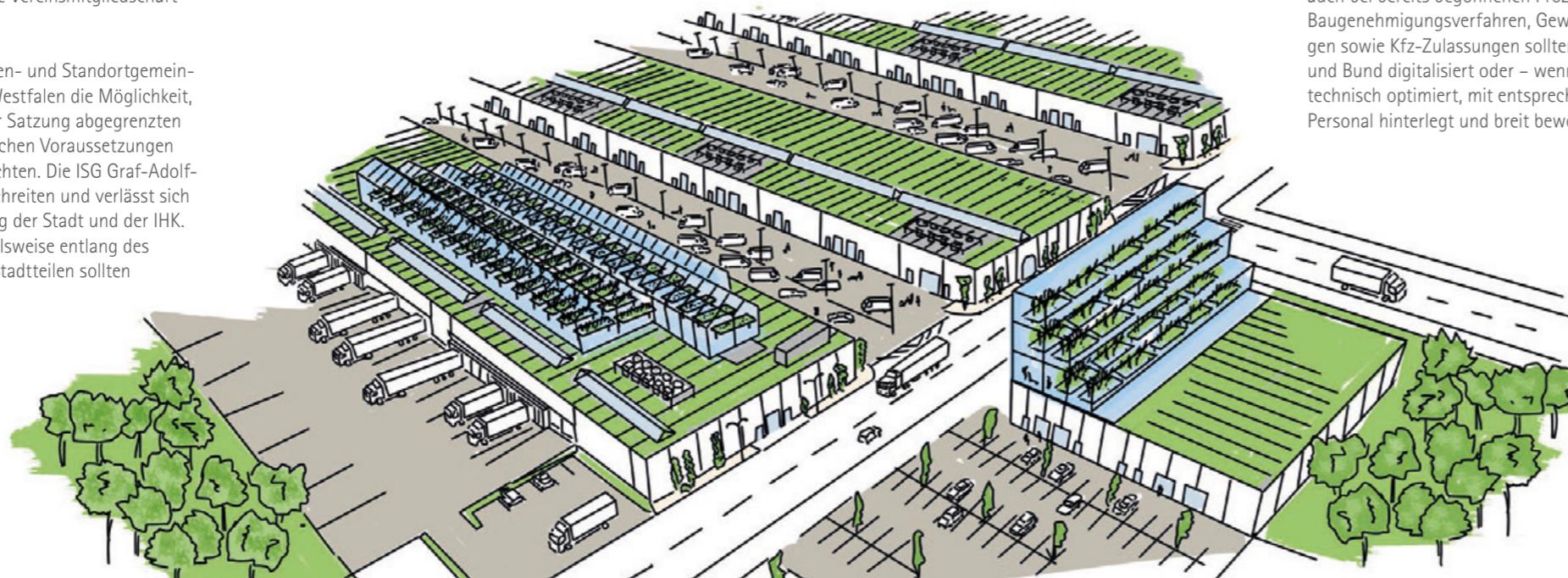
Offene Datenkultur:

Die Stadt ist durchzogen von unzähligen Datenströmen, die von ebenso vielen Akteuren generiert werden. Diese Daten bieten enormes Potenzial, werden aber kaum genutzt, geschweige denn verknüpft, um neue Mehrwerte für die Wirtschaft, die Stadt und die Einwohner zu generieren.

Es sind somit gemeinsame Datenbanken zu schaffen, die von den unterschiedlichen Nutzern angereichert und im Sinne einer offenen Datenkultur – in datenschutzrechtlich vertretbarer Form – für jedermann nutzbar gemacht werden. Die Verknüpfung bietet unter anderem Potenziale im Bereich der Verkehrssteuerung und Routenplanung oder einer offenen Kommunikation der Stadt mit ihren Bürgern, etwa über eine städtische Verwaltungsplattform, über die Bürger beispielsweise daran erinnert werden, dass ihr Ausweis abläuft und sie direkt einen Termin im Bürgerbüro vorgeschlagen bekommen.

Städtische Ämter mit Wirtschaftskompetenz ausstatten:

Die städtischen Ämter fokussieren sich sinnvollerweise auf ihre Fachthemen und -gebiete. Wirtschaftliche Interessen bleiben dabei jedoch häufig außen vor. Sowohl für die Stadt als auch für die Wirtschaft wäre es hilfreich, bereits im Vorfeld von Planungen, der Erarbeitung von Beschlussvorlagen oder politischen Diskussionen mögliche Interessenkonflikte sowie Synergien auszuloten. Dafür bedarf es expliziter Wirtschaftskompetenz in den Ämtern, um solche Verknüpfungen früh zu erkennen und mit der Wirtschaft abzustimmen; gegebenenfalls im Zuge einer „Allianz der Wirtschaft“ (siehe oben). Ein gutes Beispiel ist die im Amt für Verkehrsmanagement geschaffene Stelle für Wirtschaftsverkehr.



PRODUKTION

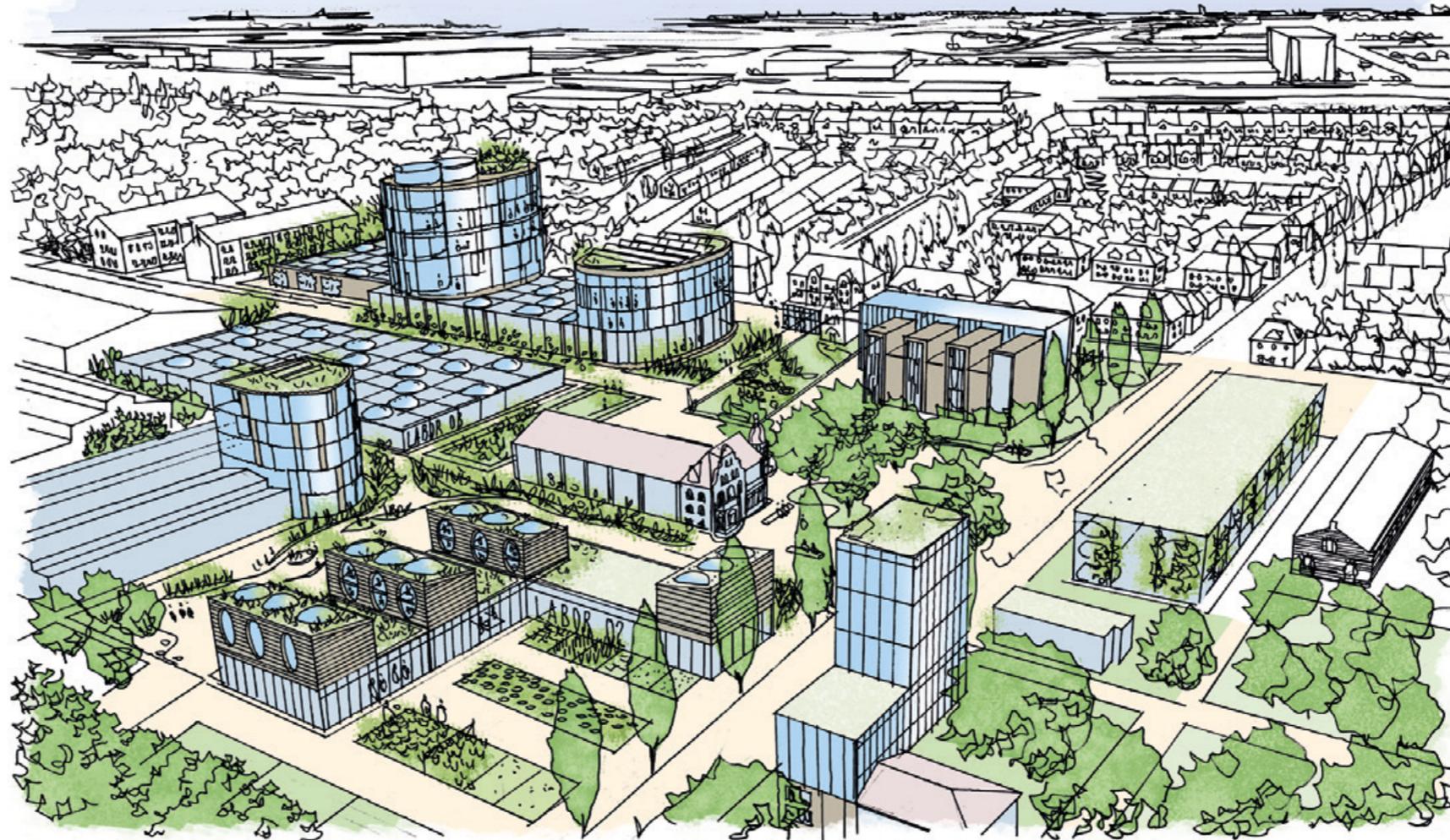
Gesamtbild

Die Wirtschaft wünscht sich eine Stadt, in der Unternehmen ihre Produktivität steigern, geeignete Flächen nutzen, ihren Unternehmergeist erweitern und mit ökologischen Anliegen verbinden können. Die Produktivität des Unternehmens soll dabei auch der Gesamtproduktivität der Stadt dienen und auf den Klimaschutz und sparsamen Flächenverbrauch einzahlen.

Das setzt voraus, dass Politik und Verwaltung umgekehrt den Unternehmensgeist in ihre „Governance“ aufnehmen und mit der materiellen Infrastruktur und den gesetzlichen Regelungen die Produktivitätssteigerung möglich machen. Dabei ist sowohl die soziale als auch die ökologische Verantwortung der Wirtschaft als auch die Veränderungsbereitschaft in Politik und Verwaltung gefragt.

Eine verbesserte räumliche Erreichbarkeit und die Möglichkeit räumlicher Annäherung und Durchmischung von Gewerbe und Wohngebieten bietet dabei die entscheidenden Potenziale, die Logistik zu verbessern und die betriebliche Wandlungsfähigkeit zu stärken. Nutzungsumwandlung und Nutzungsmischung stärken zugleich die Produktivität der Stadt als Ganzes.

Klimapark: Die Wirtschaft wünscht Prototypen innovativer Industrie- und Gewerbegebiete. Diese setzen auf gestapelte Nutzungen und in den einzelnen Gebäuden auf einen Mix aus Logistik, Produktion, Verwaltung und ergänzenden Nutzungen. Großen Stellenwert nehmen dabei die Energiegewinnung vor Ort und der grüne Charakter ein.



PROTOTYP

„Made in Düsseldorf“ – Gründung einer Düsseldorfer Wirtschafts/Standort GmbH

Der Projektvorschlag beinhaltet die Gründung einer Düsseldorfer Wirtschafts/Standort GmbH, welche die Regionalisierung der Produktions- und Wertschöpfungsketten in Düsseldorf als auch deren Vermarktung zur Aufgabe hat. Denkbar ist sie als privat-öffentliche Gesellschaft oder als 100-prozentige Tochter der städtischen Wirtschaftsförderung. Sie widmet sich der konzeptionellen und inhaltlichen Ausgestaltung des Labels „Made in Düsseldorf“.

Und das über die Stadtgrenzen hinaus. Dabei integriert sie alle an der Düsseldorfer Wertschöpfung beteiligten Branchen und Cluster. Führt zusammen, schafft eine „Community“ und entwickelt neue Impulse für Start Up und Scale Up entlang der Wertschöpfungskette und ist der Klimaneutralität verpflichtet. Sie trägt somit unmittelbar zur Widerstandsfähigkeit der resilienten Stadt Düsseldorf bei.

FUNKTIONSBEWERTUNG DES PROTOTYP



SCHLÜSSELFUNKTION

Dieses Projekt wäre ein wesentlicher Impuls für den Schlüsselbereich Kooperation und Kommunikation und hat zugleich positive Auswirkungen auf die Schlüsselbereiche Ressourcen- und Flächenverbrauch sowie urbane Mischung und Verdichtung.



VORBILDFUNKTION

Die Identifikation mit der Stadt Düsseldorf wird bei den Unternehmen verstärkt und regt zum Mitmachen an, was wiederum die lokalen Kunden einbindet.



NACHAHMERFUNKTION

Bei diesem Projekt ist die Nachahmerfunktion von der Natur der Sache her eingeschränkt beziehungsweise bezieht sie sich auf andere Städte, die zugleich potenzielle Mitbewerber sind.



Gewerbe- und Industrie- flächenentwicklung

Gesunden Mix schaffen – Entwicklungsperspektiven für das Gewerbe bieten, Industrieflächen vorhalten, kein Mix ins Unermessliche:

Die Düsseldorfer Wirtschaft setzt bei der künftigen städtischen Flächenpolitik auf einen stärkeren Nutzungsmix. Unter anderem, um beispielsweise wenig emittierenden Betrieben Ansiedlungs- und Entwicklungsmöglichkeiten in zentralen Lagen zu ermöglichen. Explizit nicht gewünscht ist der Ansatz „Mix to the max“, der im städtischen Entwicklungskonzept „Raumwerk D“ diskutiert wird. Das insbesondere vor dem Hintergrund der Zielsetzung des Masterplans Industrie, der bei der weiteren Entwicklung zu beachten und zu befolgen ist, um die wenigen verbleibenden Industriestandorte in ihrer Entwicklungsfähigkeit nicht zu beeinträchtigen, sondern zu stärken.

Nachbarn ins Boot holen – interkommunale Gewerbegebiete etablieren:

Wie in vielen wirtschaftlich relevanten Bereichen, gilt es auch in der Flächenpolitik, den Schulterschluss mit den Nachbarn zu suchen. In Düsseldorf ist das insbesondere vor dem Hintergrund des vorherrschenden Flächendrucks wichtig. So bieten gemeinsam mit den Nachbarn eingerichtete Gewerbegebiete die Möglichkeit, Unternehmen anzusiedeln, für die es in der einzelnen Kommune gegebenenfalls keine Flächen gibt.

Dadurch wird die Resilienz der Stadt gestärkt, ebenso durch den Umstand, dass notwendige Verkehrs- oder Dateninfrastruktur nur einmal eingerichtet werden muss. In der Konsequenz werden Flächen und Ressourcen geschont. Wohl wissend, dass es sich um ein komplexes und politisches Thema handelt, empfiehlt die IHK der Landeshauptstadt entsprechende Möglichkeiten intensiver auszuloten.

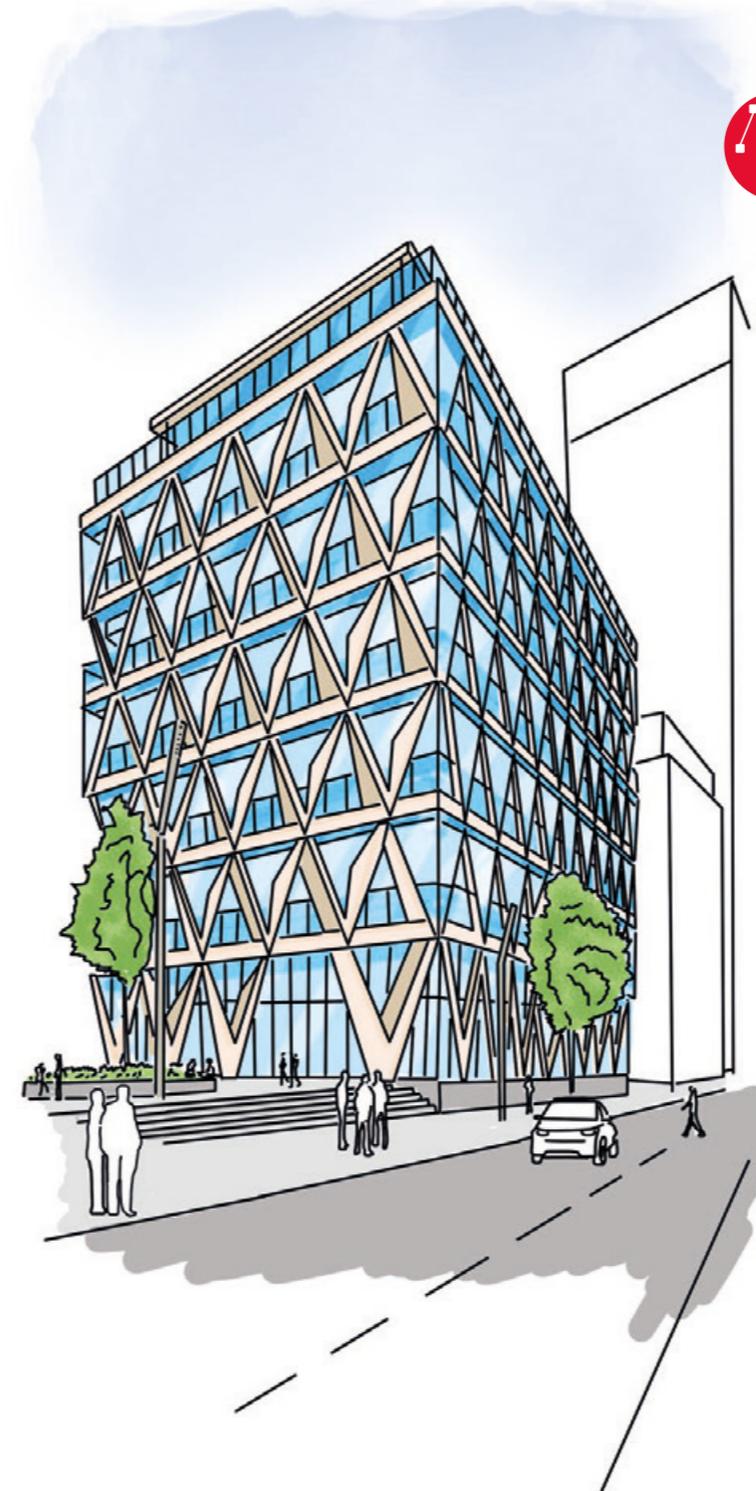
Steigerung der Flächeneffizienz durch Stapelung gewerblicher Nutzungen:

Der Flächendruck in der Landeshauptstadt verpflichtet dazu, neue Lösungen für effizienteren Flächenverbrauch zu finden. Wesentlicher Ansatzpunkt ist die vertikale Stapelung. Diese führt nicht nur zu einer optimierten Nutzung von Flächen, sondern bietet zudem die Chance, klassische Gewerbegebiete attraktiver zu gestalten und somit lebendiger für Unternehmen und Angestellte zu machen.

Denkbar ist in gestapelten Immobilien ein Nutzungsmix aus Logistik, Produktion, Handwerk, Verwaltung sowie ergänzenden Angeboten bis zu Kindertageseinrichtungen oder Sport- und Gastronomieangeboten, der idealerweise auch die Produktionsabläufe optimiert. Die IHK ist gerne bereit, gemeinsam mit der Stadt und Gewerbe- sowie Industrieunternehmen geeignete Standorte hierfür zu suchen.

Rundumversorgung für die Beschäftigten:

Nicht nur große Bürokomplexe oder Dienstleistungsbetriebe können sich durch ergänzende Serviceangebote profilieren. Auch in Gewerbegebieten ab einer bestimmten Größenordnung sollten Serviceeinrichtungen wie Kinderbetreuungen, Lkw-Servicestationen, Erholung und Mittagsversorgung etabliert werden, um den Bedürfnissen der im Gebiet Arbeitenden gerecht zu werden und zusätzliche Anreize für die Arbeit vor Ort sowie für ansiedlungswillige Unternehmen zu schaffen. Speziell größere interkommunale Gewerbegebiete bieten sich hierfür an.



Innovative Immobilien-gestaltung

Grüne Gewerbegebiete mit Vorbildcharakter entwickeln:

Um dem von der Landeshauptstadt selbst definierten Anspruch der Klimaneutralität bis zum Jahr 2035 gerecht zu werden, bieten auch Gewerbeimmobilien Möglichkeiten über die Optimierung von Produktionsabläufen hinaus. Diese reichen von bestimmten Vorgaben für nachhaltiges Bauen über Dach- und Fassadenbegrünungen bis zur Produktion von Lebensmitteln, also Urban Gardening, auf Flachdächern. Da Betriebe durch entsprechende Vorgaben belastet werden, ist eine enge Abstimmung mit der Wirtschaft notwendig, um Ansätze, welche sinnvoll erscheinen. Ziel muss es sein, ökologische und ökonomische Interessen im Sinne der resilienten Stadt zu vereinen.

Photovoltaik und Mikrowindkraft für innerstädtische Energiegewinnung einsetzen:

Gewerbegebiete bieten viele Optionen, um einen Beitrag zur innerstädtischen Energiegewinnung zu leisten. So können vor allem Flachdächer mit Photovoltaikanlagen ausgestattet werden. Durch das Land NRW wird dieses Thema derzeit vorangetrieben. Bei Unterbreitung entsprechender Anreize von Bund, Land und Stadt ist zu prüfen, inwieweit die Düsseldorfer Unternehmen dazu bereit sind.

Darüber hinaus gibt es derzeit Entwicklungen im Bereich der Mikrowindkraftanlagen und des Solarasphalts. Bei Letzterem werden Straßen mit speziellem Photovoltaik-Asphalt ausgestattet. Sofern diese Entwicklungen ausgereift und verkehrlich so belastbar sind, dass sie auch in Gewerbegebieten einsetzbar sind, sollte geprüft werden, inwieweit die Technik in Düsseldorf zum Einsatz kommen kann. Gerade Gewerbeflächen mit hohem Verkehrsflächenanteil auf städtischen Flächen bieten sich dafür grundsätzlich an.

MOBILITÄT

Gesamtbild

Grundsätzlich wird im Stadtraum für eine Abkehr von der Dominanz des Pkw hin zu mehr Gleichberechtigung aller Verkehrsmittel und Verkehrsarten plädiert. Angestrebt ist die intelligente und umweltschonende Kombination aller Verkehrsträger mit dem Ziel, die Mobilität in der Stadt zu steigern, weil nur so die Gesamtproduktivität der Stadt gewährleistet und verbessert werden kann.

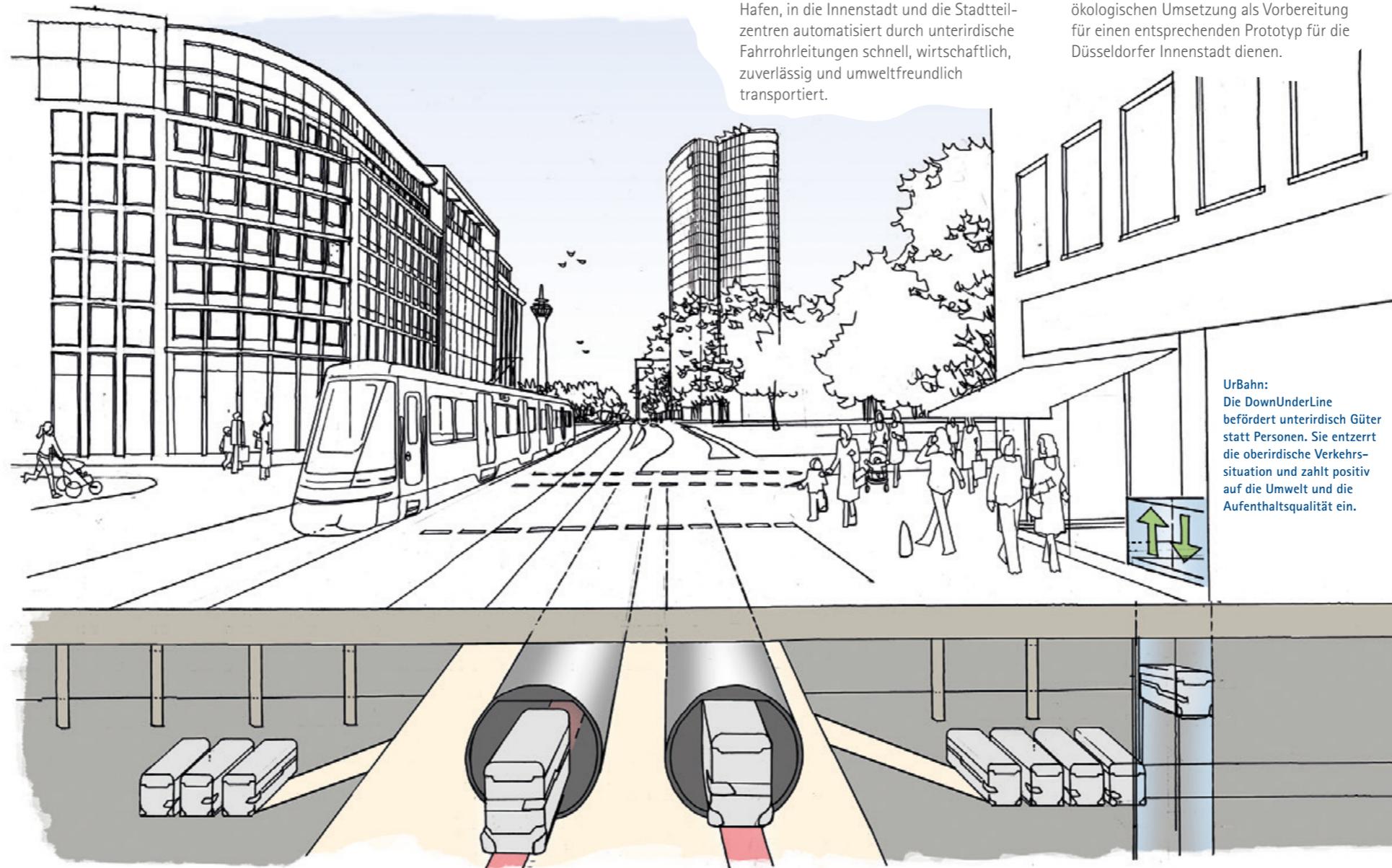
Die Gleichberechtigung von Auto, ÖPNV, Fahrrad und Fußverkehr bedeutet unter der Maßgabe der CO₂-Minderung und der städtischen Flächenknappheit vor allem eine Stärkung des ÖPNV sowie des Fahrrads und des Fußverkehrs sowie die Mengenreduzierung und Antriebsveränderung des Automobils. Zugleich ist die Erprobung neuer Verkehrsmittel mit geringem Flächenanspruch und hoher räumlicher Flexibilität und Anpassungsfähigkeit (E-Scooter, Kleinstwagen, Drohnen, Seilbahnen und so weiter) geboten.

Für die Versorgung und Produktion ist der Lastenverkehr von besonderer Bedeutung. Seine flächen- und umweltschonende Neuorganisation ist die besondere Aufgabe der Wirtschaft. Der damit verbundene Wandel in der Logistik, bei Fahrzeugen und Transporttechnik beinhaltet auch die Wandlungsfähigkeit der Fahrzeuge selbst. Insgesamt gilt es dabei, den Lastenverkehr effizienter und leiser zu machen.

Im Gesamtsystem gedacht, kann die Menge der Fahrzeuge aller Verkehrsarten nur dadurch gesenkt werden, dass sie durch künstliche Intelligenz und Digitalisierung optimal abgerufen, genutzt und kombiniert werden. Selbstfahrende Fahrzeuge auf der Straße, in der Luft und auf dem Wasser, sollten deswegen mittel- und langfristig zum Entwicklungsziel städtischer Mobilität werden.

PROTOTYP

DownUnderLine: unterirdische Güterversorgung



Der Projektvorschlag umfasst ein automatisiertes unterirdisches, ringförmiges Transportsystem in die und aus der Stadt. Palettierte Güter werden von Verteilerstationen in der Peripherie Düsseldorfs, zum Beispiel im Hafen, in die Innenstadt und die Stadtteilzentren automatisiert durch unterirdische Fahrrohrleitungen schnell, wirtschaftlich, zuverlässig und umweltfreundlich transportiert.

Als Vorbild dienen Projekte in unterschiedlichen Stadien, wie CargoCap, Cargo sous terrain, CityRing oder Smart City Loop. Gefördert durch die öffentliche Hand könnte eine Untersuchung zur ökonomischen und ökologischen Umsetzung als Vorbereitung für einen entsprechenden Prototyp für die Düsseldorfer Innenstadt dienen.

FUNKTIONSBEWERTUNG DES PROTOTYP



SCHLÜSSELFUNKTION

Das Projekt kann zu einer wesentlichen Verbesserung im Schlüsselbereich Wandlungsfähigkeit von Verkehrsräumen und Fahrzeugen führen und hat erhebliche Verbesserungen im Schlüsselbereich Flächen- und Ressourcenverbrauch zur Folge.



VORBILDFUNKTION

Dieses visionäre Projekt schafft neue Zukunftsaussichten, die auch bei den Bewohnern Düsseldorfs eine hohe Identifikation hervorrufen können. Mitmachen können Bewohner ideell, finanziell oder als Kunde.



NACHAHMERFUNKTION

Die Nachahmerfunktion kann hier sehr groß sein, weil die Stadt Düsseldorf sich bei diesem Projekt als Pionier verhält. Die Aufmerksamkeit und Neugierde bei anderen Städten – auch weltweit – könnten groß sein.



Optimierung des Personenverkehrs

Hauptbahnhof Bilk:

Ein zweiter Hauptbahnhof sollte der Bahnhof Bilk werden, um für Pendler aus dem Linksrheinischen das Tor zur Stadt zu sein. Er wird aktuell zum Regionalhalt aufgewertet und die Wehrhahn-Linie hält bereits in der Nähe. Auch ein Fahrradparkhaus und eine Mobilstation sind geplant. Die Wehrhahn-Linie sollte perspektivisch verlängert und die U-Bahn-Station unterirdisch in den Bahnhof

integriert werden, um den Umstieg zu optimieren. Darüber hinaus sollten neue Verbindungen nach Düsseldorf und speziell nach Bilk die Anbindung der Landeshauptstadt an das Umland verbessern. Ein Beispiel ist die Idee des Niederrheinexpresses, der von Xanten über Moers und Krefeld-Linn nach Bilk führen soll und für den nahezu keine infrastrukturellen Maßnahmen notwendig sind.

Hauptbahnhof Bilk:

Das Areal um den Bilk Bahnhof ist einer der urbanen Hotspots und Eingangstor für Pkw- und Bahnfahrer in die City. Er wird zum zweiten wichtigen Mobilitäts-Hub neben dem Hauptbahnhof. Richtung Süden wird die unterirdische Trasse der Wehrhahn-Linie verlängert und direkt mit dem Regionalbahngleis verbunden.

Mobilität verbinden:

Um ein langfristig tragfähiges Verkehrssystem zu erhalten, muss es gute Alternativen und Ergänzungen zum motorisierten Individualverkehr (MIV) geben. Das Rückgrat dabei ist ein guter ÖPNV mit engem Takt, hoher Qualität und dichtem Netz. Ergänzt werden muss er durch Systeme für die Feinverteilung als Mikromobilität und Sharing, wie man sie bereits in Düsseldorf antrifft. Damit das System Hand in Hand funktioniert, müssen die unterschiedlichen Stationen besser verknüpft werden. Dazu bieten sich Stadtbahnstationen ebenso an wie P+R-Plätze, Parkhäuser und Quartiersgaragen. Die Arbeit der städtischen Tochter Connected Mobility Düsseldorf GmbH ist hier zu verstetigen. Darüber hinaus sind Buchungssysteme zu etablieren, die den Kunden in jeder Hinsicht eine einfache und unterbrechungsfreie Reise ermöglichen.

Teamwork mit der Region:

Düsseldorf kann ohne sein Umland nicht zukunftsfest werden. Daher ist die Zusammenarbeit mit dem Umland insbesondere beim Verkehr zu suchen. Verlagerungen lassen sich vor allem durch attraktive ÖPNV-Verbindungen, P+R und Kooperationen beim Güterverkehr erzielen. Co-Working-Spaces in der Region können ebenso wie gute Voraussetzungen für Homeoffice-Möglichkeiten in den Umlandkommunen dabei helfen, Verkehr zu vermeiden.

Auf dem Weg zur Fahrradstadt:

Durch seine Größe und seine Topografie bringt Düsseldorf optimale Voraussetzungen für eine Fahrradstadt mit. Vorrangig im nachgelagerten Netz beziehungsweise in Tempo-30-Straßen sollte die Radinfrastruktur ausgebaut werden. Das vermeidet Konflikte zwischen den Verkehrsteilnehmern und schafft attraktive Verbindungen innerhalb der Stadt. Ins Umland ist der Ausbau von Radschnellwegen wichtig, um Pendler und Touristen schnelle Wege in die Stadt zu ermöglichen. Beispiele sind der Radschnellweg von Monheim über Düsseldorf nach Neuss sowie Verbindungen nach Krefeld, Duisburg oder Mettmann, die es zu planen gilt.

Elektrisch fliegen:

Es klingt nach Zukunftsmusik, wird aber von einigen Unternehmen schon systematisch verfolgt: Flugtaxi. Der Düsseldorfer Flughafen arbeitet mit einem Hersteller zusammen, am Kennedydamm entsteht ein Gebäude mit entsprechendem Landeplatz und auch die Taxiwirtschaft beschäftigt sich ernsthaft mit dem Ansatz. Im Zusammenspiel von Wirtschaft, Verwaltung und Gesetzgebung sollten die entsprechenden Rahmenbedingungen vorangetrieben werden, um Düsseldorf zum Leuchtturm für Flugtaxi zu machen.



Optimierung des Güterverkehrs

Mehr Effizienz durch Bündelung:

Damit das zu erwartende Wachstum der Warensendungen sowohl im B2B- als auch im B2C-Bereich nicht zu einem proportionalen Wachstum der Liefervorgänge und Fahrzeugbewegungen führt und die Stadt langfristig versorgt werden kann, sind Liefervorgänge weiter zu bündeln. Ein Ansatz sind dabei sogenannte White-Label-Lösungen, bei denen ein Kurier-, Express- und Paketdienstleister (KEP) die Zustellung für andere KEP auf der letzten Meile übernimmt. Das kann durch Kooperation der existierenden Anbieter oder durch Dritte erfolgen. Der bestehende Arbeitskreis KEP-Logistik bei der Landeshauptstadt kann eine koordinierende Funktion dabei übernehmen und etwa Zustellbezirke definieren.

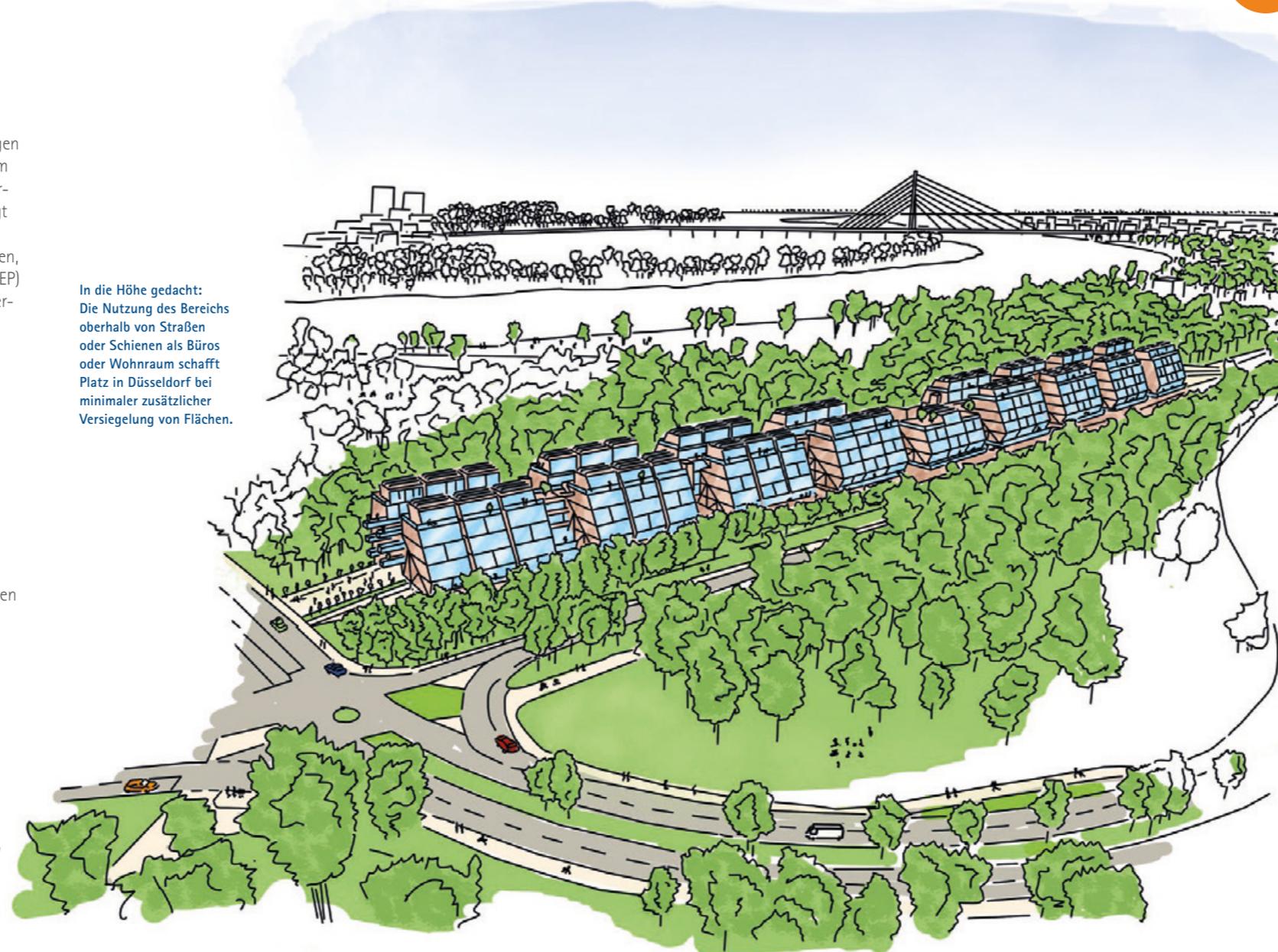
Anreize setzen:

Um Klimaneutralität auch im Güterverkehr zu erzielen, sind Lieferfahrzeuge mit alternativen Antrieben inzwischen verfügbar. Gerade im Schwerverkehr besteht aber noch enormer Nachholbedarf. Der Einsatz solcher Fahrzeuge kann durch die Stadt incentiviert werden, indem die Innenstadt oder einzelne Quartiere in gewissen Zeitfenstern beziehungsweise gantztägig nur noch mit nachhaltigen Fahrzeugen beliefert werden dürfen. Die Funktionsfähigkeit der Wirtschafts- und Produktionsprozesse sollte dabei allerdings nicht außer Acht gelassen werden.

„Shoppen statt Schleppen“:

Die Verbindung zwischen Güter- und Personenverkehr findet beim stationären Einkauf statt. Indem eine gute Erreichbarkeit mit dem ÖPNV, auch in Kombination mit P+R, mit effizienten Lieferdiensten kombiniert wird, lässt sich MIV in zentralen Bereichen einsparen. Die eingekauften Produkte werden entweder zum P+R oder direkt nach Hause geliefert.

In die Höhe gedacht:
Die Nutzung des Bereichs oberhalb von Straßen oder Schienen als Büros oder Wohnraum schafft Platz in Düsseldorf bei minimaler zusätzlicher Versiegelung von Flächen.



Infrastruktur

Infrastruktur an das Klima anpassen:

Die Starkregenereignisse des Sommers haben die Empfindlichkeit der Infrastruktur gegenüber Wetter und Klima zutage gefördert. Bei Neubau und Erhaltung ist darauf zu achten, dass auch diese Bauwerke den klimatischen Veränderungen angepasst werden. Für Gewässerbrücken bedeutet das etwa größere Spannweiten, um mehr Platz für Wasser zu bieten. Für Straßen und Schienen sind andere Beläge und Weichen zu nutzen, die höheren und niedrigeren Temperaturen standhalten. Dabei kann man sich an Erfahrungen aus dem Ausland orientieren, da dort zum Teil extremere Temperaturen herrschen.

Ladeinfrastruktur optimieren:

Größtes Hemmnis der Elektromobilität aus Sicht potenzieller Nutzer ist die fehlende Ladeinfrastruktur. Hier müssen Stadt und Privatwirtschaft gemeinsam ein besseres Angebot schaffen. Begrenzt im öffentlichen Raum, verstärkt bei Arbeitgebern, in Parkhäusern, an Supermärkten, Restaurants und Tankstellen. Gewerbe- und Industriegebiete, die bislang zu wenig als potenzielle Standorte betrachtet wurden, sollten mehr in den Fokus geraten. Die Energie sollte dezentral über Photovoltaik (etwa auf Produktions- und Lagerhallen) und Windkraft (auch in kleinerem Maßstab auf Firmengeländen oder an Gebäuden) gemeinschaftlich mit Bürgern und Unternehmen erzeugt werden.

WOHNEN

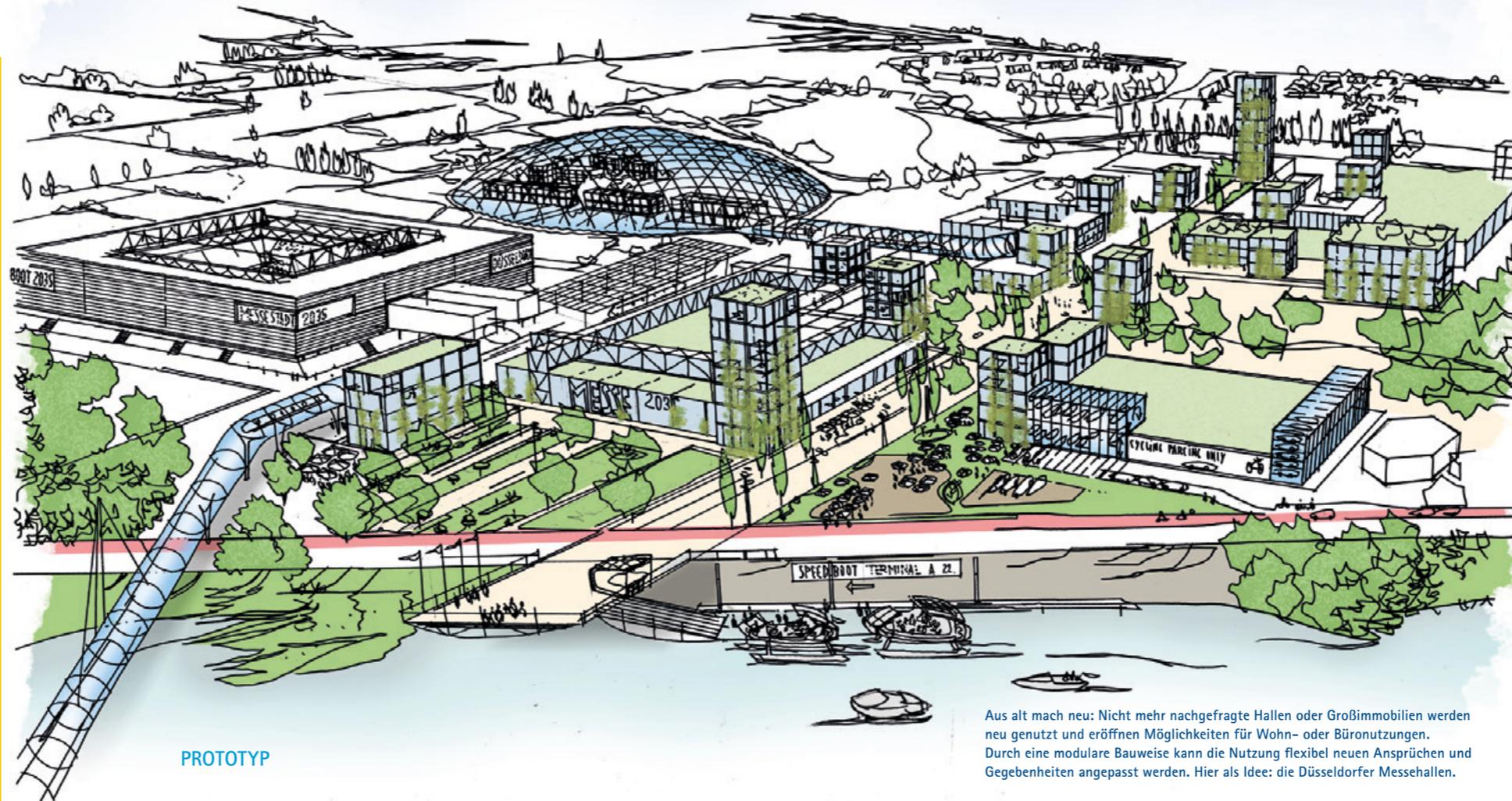
Gesamtbild

Insgesamt wird für ein inklusives urbanes Wohnkonzept plädiert, das alle Bevölkerungsschichten, Altersgruppen, Lebensformen und Ethnien umfasst, das in Höhe und Dichte ein familienfreundliches Neben- und Übereinander ermöglicht. Die Wohnung selbst wird dabei als Grund-sicherheit und der Grad der Wohn- und Wohnumfeld-qualität als entscheidend für die urbane Lebensqualität wahrgenommen.

Die Spekulation mit Wohnungen zu reinen Profitzwecken wird kritisch gesehen, weil auch für die städtische Wirtschaft ausreichender und vor allem für alle Stadtbürger bezahlbarer Wohnraum dafür sorgt, dass möglichst viele Arbeitskräfte in zumutbarer Nähe zu den Arbeitsorten leben. Gemeinschaftliches beziehungsweise genossenschaftliches Wohneigentum und gemeinwohlorientierte Wohnungswirtschaft sind deswegen wichtige Teile der gesamtstädtischen Produktivität.

Dazu gehört auch die Wandlungsfähigkeit von Wohngebäuden und Wohnquartieren, um sich den Veränderungen der Wohnbedürfnisse und der veränderten Arbeitsorganisation anpassen zu können. Dies schließt nicht nur die Veränderung von Familien- und Berufsverhältnissen über die Lebenszeit ein, sondern auch die zeitweise oder dauerhafte räumliche Integration von Wohnen und Arbeiten.

Als Aufgabe der Stadtverwaltung und der Politik wird angesehen, diese Wandlungsfähigkeit durch Abbau von Verfahrens- und Baurestriktionen zu erleichtern und durch Pilotbauvorhaben vor allem im Bereich des sozialen, genossenschaftlichen Wohnungsbaus vorbildhaft zu fördern. Es geht wirtschaftlich darum, die Produktivität des Wohnungssektors nicht nur durch den innovativen Neubau, sondern vor allem durch die Wandlungsfähigkeit im Bestand zu steigern.



PROTOTYP

Wandelbares Stadtquartier in der Messehalle

Der Projektvorschlag umfasst die Umgestaltung einer Messehalle in ein prototypisches Lebensquartier der Zukunft, in dem neue und mit dem sich wandelnden Bedarf wachsende Raumangebote für Wohnen, Produktion und Dienstleistung sowie Büros durch modulare Bauweise wechsel-

Aus alt mach neu: Nicht mehr nachgefragte Hallen oder Großimmobilien werden neu genutzt und eröffnen Möglichkeiten für Wohn- oder Büronutzungen. Durch eine modulare Bauweise kann die Nutzung flexibel neuen Ansprüchen und Gegebenheiten angepasst werden. Hier als Idee: die Düsseldorfer Messehallen.

seitig austauschbar integriert sind. Ausgerichtet an den Bedürfnissen von New Work und Möglichkeiten generationsübergreifender und integrativer Lebensräume. Mit einem Eigentumskonzept à la Exporo.

Bei der Exporo-Finanzierung schließen sich viele Investoren über eine Plattform zusammen, um gemeinsam Immobilienprojekte mitzufinanzieren und aus den Projekterlösen

eine attraktive Rendite zu erzielen. Das Projekt ist zugleich ein Prototyp für die Entschlackung von bauordnungs- und gewerberechtlichen Vorgaben als auch für die Beschleunigung von Genehmigungs- und Umwidmungsverfahren.

Das Projekt sorgt – ganz im Sinne der wandlungsfähigen Stadt – für eine agile Stadtentwicklung.

FUNKTIONSBEWERTUNG DES PROTOTYP



SCHLÜSSELFUNKTION

Das Projekt leitet als Prototyp wesentliche Veränderungen im Schlüsselbereich Wandlungsfähigkeit von Gebäuden und Infrastruktur ein und bietet zugleich im Schlüsselbereich urbane Mischung und Verdichtung neue Perspektiven sozialer, wirtschaftlicher und kultureller Diversität und Kooperation.



VORBILDFUNKTION

Das Identifikationspotenzial ist hier erst einmal auf kreative Vorreiter und soziokulturelle Visionäre begrenzt, kann aber auf die Aufmerksamkeit und Neugierde von „Durchschnitts-Düsseldorfern“ setzen.



NACHAHMERFUNKTION

Auch die Nachahmerfunktion ist bei diesem Projekt jenseits der räumlichen Möglichkeiten auf kreative Vorreiter und soziokulturelle Visionäre begrenzt. Teillösungen des Projekts werden sicher auch in anderen Quartieren übernommen.



Bedarfsgerechter Wohnraum

Eigentumsbildung fördern:

Um Wohnkosten perspektivisch zu senken und gleichzeitig einen Baustein zur Altersvorsorge beizutragen, sollte mehr direkte Wohnungsteilhabe durch Gemeinschaftseigentum sowie mehr indirekte Wohnungseigentumsbildung durch Teilinvestments (zum Beispiel Exporo) gefördert werden.

Wohnraum für Fachkräfte schaffen:

Dazu braucht es Engagement der Kommune beim Kauf und bei der Entwicklung von Wohnbauflächen, um Wohnungsbau zeitnah zu realisieren und langjährige Brachflächen – wie im Glasmacherviertel – zu vermeiden. Für Auszubildende sollten gesonderte Wohnprojekte auf kommunalen Flächen geschaffen werden. Unternehmen sollten dabei unterstützt werden, Wohnraum für Mitarbeiter zu schaffen, zum Beispiel in Form von Genossenschaftsmodellen oder Erbpacht auf städtischen Grundstücken.

Anreize für Wohnungstausch setzen:

Bestandsmieten sind häufig niedriger als Neumieten. In der Folge nutzen häufig ältere Menschen große, relativ günstige Wohnungen und junge Familien haben allenfalls Zugriff auf – oft moderne – kleinere und teurere Wohnungen. Der Bedarf ist häufig umgekehrt. Die Stadt hat deshalb bereits ein Tauschverfahren eingerichtet, das angesichts geringer Nutzungszahlen noch optimiert werden sollte, gegebenenfalls unter Setzung finanzieller Anreize.

Wohnen und Verkehr zusammen denken:

Wohnen sollte primär entlang der (Stadt-)Bahninfrastruktur und der Bahnhöfe ausgeweitet werden, um Anreize zur ÖPNV-Nutzung zu setzen. Darüber hinaus ist bei Wohnbauprojekten die verkehrliche Erschließung (inklusive ÖPNV) zu berücksichtigen.

Baurecht erleichtern:

Um schnell auf Nachfrageänderungen wie steigenden Wohnraumbedarf, alternative Wohnkonzepte, sich ändernde Gewohnheiten oder Bedarfe reagieren zu können, muss sich das Baurecht wandeln. Antrags- und Umwidmungsverfahren sind zu vereinfachen und zu kürzen. Grunderwerbsteuern bei Eigentümerwechseln sind zu senken.

Impressum

Herausgeber	Industrie- und Handelskammer zu Düsseldorf Ernst-Schneider-Platz 1 40212 Düsseldorf ☎ 0211 3557-0		
Redaktion	Thomas Vieten ☎ 0211 3557-270 @ Thomas.Vieten@duesseldorf.ihk.de	Marion Hörsken ☎ 0211 3557-265 @ Marion.Hörsken@duesseldorf.ihk.de	Sven Schulte ☎ 0211 3557-234 @ Sven.Schulte@duesseldorf.ihk.de
Gestaltung	360 Grad® Design, Krefeld		
Bildnachweise	Titelseite, S. 2/3, 6/7, 14/15, 18/19, 20/21, 24/25: ISR Innovative Stadt- und Raumplanung GmbH; S. 4/5: tostphoto (Adobe Stock), Montage – 360 Grad® Design; S. 8, 9, 10, 12/13, 17: 360 Grad® Design; S. 23: Projektidee – Urban Living & Working GmbH/StructureLab, Illustration – 360 Grad® Design		
Stand	April 2022		

Alle Rechte liegen beim Herausgeber. Ein Nachdruck – auch auszugsweise – ist nur mit ausdrücklicher schriftlicher Genehmigung des Herausgebers gestattet.

