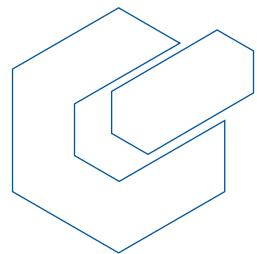




INTEGRIERTES HANDLUNGSKONZEPT
INNENSTADT DUISBURG – IHI 2022

Lebenswerte Innenstadt





INTEGRIERTES HANDLUNGSKONZEPT INNENSTADT DUISBURG – IHI 2022

Amt für Stadtentwicklung und Projektmanagement

INHALTSVERZEICHNIS

A	STANDORTBESTIMMUNG	6
A 1	Rahmenbedingungen für die Entwicklung der Innenstadt	6
A 1.1	Stadtentwicklungsprojekte in Duisburg – Impulse und Effekte für die Innenstadt	6
A 1.2	Einbettung der Innenstadtentwicklung in die gesamtstädtischen Zielsetzungen	7
A 1.3	Konzentration auf die Innenstadt – Wandel der Innenstadtstrategie	8
A 1.4	Auswirkungen der Corona-Pandemie auf die Innenstadtentwicklung	10
A 2	Masterplan Innenstadt und Integriertes Handlungskonzept Innenstadt (IHI)	11
A 2.1	Umsetzung des IHI 2013 auf Basis des Masterplans Innenstadt	11
A 2.2	Integriertes Handlungskonzept Innenstadt (IHI 2022)	14
A 3	Handlungserfordernisse	17
A 3.1	Handlungsfelder	17
A 3.2	Schwerpunktträume	39
A 4	Ziele	54
B	MASSNAHMEN	55
C	UMSETZUNG UND FINANZEN	99
C 1	Finanzierung und Priorisierung	99
C 2	Umsetzung und Evaluation	99
QUELLENVERZEICHNIS		104
ABBILDUNGSVERZEICHNIS		105
IMPRESSUM		105

A STANDORTBESTIMMUNG

A 1 RAHMENBEDINGUNGEN FÜR DIE ENTWICKLUNG DER INNENSTADT

A 1.1 STADTENTWICKLUNGSPROJEKTE IN DUISBURG – IMPULSE UND EFFEKTE FÜR DIE INNENSTADT

Die Duisburger Stadtentwicklung ist aktuell von einer Reihe wegweisender Projekte geprägt. Sie werden zukünftig die Entwicklung des Wohn- und Wirtschaftsstandortes nachhaltig verändern und der Stadt neue Chancen eröffnen, um sich im regionalen und überregionalen Umfeld neu zu definieren und zu positionieren.

Das Spektrum der Vorhaben und neuen Entwicklungen ist breit gefächert:

⌚ Wie wollen wir morgen leben? Diese Frage soll die *Internationale Gartenausstellung* (IGA) 2027 in der Metropole Ruhr als identitätsstiftendes Großereignis mit internationaler Strahlkraft beantworten. Die Stadt Duisburg ist mit dem Zukunftsgarten *RheinPark* ein zentraler Standort der IGA. Der *RheinPark* in Hochfeld wird erweitert und klimagerecht fortentwickelt. *Rheinufer*, *Rheinpark* und der Ortsteil Hochfeld werden durch qualitätsvolle Freiräume bis an den Rand der Innenstadt vernetzt.

⌚ Durch öffentliche und private Investitionen wird ebenfalls in Hochfeld *Rheinort* entstehen – ein hochwertiges, gemischt genutztes Stadtquartier auf rund 27,5 ha mit ca. 1.500 Wohneinheiten, Büros, Schulen, Kitas und Einzelhandel.

⌚ Im Kontext der *IGA 2027* ist auch das Projekt *Urbane Zukunft Ruhr* des *Initiativkreises Ruhr GmbH* einzuordnen. Die Stadtteilentwicklung in Hochfeld soll eine Blaupause für die Region werden. Ziel ist die Verbesserung der Lebensverhältnisse in den drei Aktionsfeldern „Bildung & Soziales“, „Wohnen & Öffentlicher Raum“ sowie „Neue Mobilität“.

⌚ Die Unternehmen *Haniel*, *greenzero.me*, *HeimatERBE* und die Stadt Duisburg haben das Projekt *Urban Zero - Ruhrort wird enkelfähig* aufgesetzt. Ziel ist es, das Stadtquartier Ruhrort bis Ende 2029 zum ersten umweltneutralen Quartier der Welt zu machen und so ein Best Practice für *Enkelfähigkeit* im urbanen Raum zu schaffen.

⌚ Duisburg wird eines von bundesweit drei Wasserstoffzentren. Auf dem Gelände der Hüttenwerke *Krupp Mannesmann GmbH* (HKM) entsteht ein Wasserstoff-Campus. Erster Baustein ist das Technologie- und Innovationszentrum Wasserstoff, das ab 2024 seinen Betrieb aufnehmen soll.

⌚ In Kooperation mit internationalen Partnern entsteht mit dem *Gateway-Terminal* im Duisburger Hafen ein Modellprojekt für die Zukunft der Logistik – dort wird das größte und modernste Containerterminal im europäischen Hinterland gebaut.

⌚ Die fertiggestellte Umgehungsstraße in Meiderich und die geplanten Querspannen in Hamborn und Walsum werden Stadtquartiere im Norden von Wirtschaftsverkehren entlasten.

Entlang einer Entwicklungsachse von der Duisburger Sechs-Seen-Platte bis zur Innenstadt entstehen zudem auf insgesamt 120 ha ehemaligen Bahnländern drei neue Zukunftsquartiere in der Stadt im Zuge einer Brownfieldentwicklung:

⌚ Das Wohnquartier *6 Seen Wedau* unmittelbar an der Duisburger Sechs-Seen-Platte ist mit 60 ha Fläche eine der größten Wohnbauflächenentwicklungen in Nordrhein-Westfalen. Hier entsteht ein wasserresilienter und klimafreundlicher Stadtteil mit hoher Freizeitqualität und einem breiten Spektrum an Wohnformen und -typen mit insgesamt mehr als 3.000 Wohneinheiten. Die Erschließung und Vermarktung des Wohnquartiers hat bereits begonnen.

⌚ Unmittelbar angrenzend an das Wohnquartier *6 Seen Wedau* entsteht das *Technologiequartier Wedau-Nord*. Ziel dieser Entwicklung ist die Verknüpfung von Stadtentwicklung, Wissenschaft und Wirtschaft in enger räumlicher Vernetzung mit den Themen Sport und Freizeit in einem neuen Innovationsraum. Es erfolgt ein stufenweiser Ausbau von Forschungs- und Lernorten für Bedarfe der Universität Duisburg-Essen. Hier entsteht neuer Raum für bis zu 12.000 Studierende. Zusätzlich entstehen Flächen für technologieaffine Unternehmen. Das Quartier umfasst 30 ha Fläche.

Duisburger Stadtentwicklung ist von wegweisenden Projekten geprägt

Drei neue Zukunftsquartiere mit Anbindung an die Innenstadt entstehen

- Die für die Innenstadt bedeutendste Entwicklung findet auf dem Areal des ehemaligen Güterbahnhofes unmittelbar südlich der Innenstadt statt. Unter dem Projektnamen *Duisburger Dünen* wird ein urbanes, gemischt genutztes Cityquartier mit Strahlkraft entstehen, das die Innenstadtentwicklung ergänzen wird. Hier entsteht neuer Lebens- und Arbeitsraum für rund 13.000 Bewohner*innen und Beschäftigte. Durch das Projekt wird absehbar die Kaufkraft und Mantelbevölkerung der Innenstadt gestärkt.

Starke Impulse für die Innenstadt

Einige der angesprochenen Maßnahmen haben durch ihre räumliche Verzahnung mit dem Stadtzentrum unmittelbare Auswirkung auf die Innenstadt, insbesondere die Projektierung des Stadtquartiers *Duisburger Dünen* und die unterschiedlichen Vorhaben im Stadtteil Hochfeld. Weitere Entwicklungen, wie die Entstehung eines neuen Stadtteils im Rahmen des Vorhabens *6 Seen Wedau* und des angrenzenden *Technologiequartiers Wedau-Nord*, werden die Innenstadt durch sekundäre Effekte indirekt, aber ebenso nachhaltig betreffen.

Vor dem Hintergrund der Vielzahl und der Dimensionen dieser Vorhaben und Entwicklungen kommt der Duisburger Innenstadt als Herz der Stadt, zentraler Ankunfts- und Visitenkarte für Bewohner*innen und Besucher*innen eine besondere Bedeutung zu. Für die Stadt Duisburg hat es daher eine besondere Priorität, die Innenstadt weiter und konsequent zu einem „lebenswerten Ort“ auszubauen, mit lebendiger Atmosphäre und vielfältigen Angeboten und besonderen Qualitäten.

Besondere Bedeutung
der Innenstadt als
Herz der Stadt

A 1.2 EINBETTUNG DER INNENSTADTENTWICKLUNG IN DIE GESAMTSTÄDTISCHEN ZIELSETZUNGEN

Die Innenstadtentwicklung ist im Kontext der gesamtstädtischen Zielsetzungen und Konzepte einzurichten. Diese übergeordneten, strategischen Zielsetzungen für die perspektivische Entwicklung der Stadt Duisburg setzen politisch beschlossene Leitplanken. Als Weichenstellungen sind sie für die Ziele und Maßnahmen der Innenstadtentwicklung relevant und finden im Rahmen des vorliegenden Integrierten Handlungskonzeptes (IHI 2022) für die Duisburger Innenstadt entsprechende Berücksichtigung.

Den Rahmen für die Gesamtstadt setzt die Stadtentwicklungsstrategie Duisburg 2027. Für die städtischen Teilräume werden in Form von Teilräumlichen Strategiekonzepten Handlungsschwerpunkte und Ziele konkretisiert. Die strategische Agenda hat einen Zeitraum von 15 bis 20 Jahren im Blick und bildet damit für die gesamtstädtische Entwicklung Duisburgs eine langfristige Handlungsperspektive und Prioritätensetzung. Für den Handlungsschwerpunkt Innenstadt ist mit der Entwicklung „innovativer Stadträume“ und der Umsetzung des Masterplans Innenstadt ein Leitfaden definiert.

Der Masterplan Digitales Duisburg definiert die wesentlichen Rahmenbedingungen für die weitere Planung und Konkretisierung der Entwicklung Duisburgs zur Smart City. Auf Basis dieses Masterplanes sollen innovative, digitale Anwendungen geschaffen und forciert werden, die zu einer Steigerung der Lebensqualität sowie der wirtschaftlichen Attraktivität und Nachhaltigkeit führen. Für die Innenstadtentwicklung ergeben sich besondere Schnittstellen bei den Themen Mobilität und Infrastruktur.

Aussagen der
übergeordneten
Konzepte für die
Innenstadt fließen
in das IHI 2022 ein

Im Dialog zwischen Stadt und Vertreter*innen aus Wirtschaft und Gesellschaft ist der Masterplan Wirtschaft für Duisburg entstanden. Mit diesem Masterplan wird aufgezeigt, wie zukünftig die Potentiale des Wirtschaftsstandortes Duisburgs ausgebaut, gefördert und kommuniziert werden können. Der Masterplan fokussiert Strategien zu einer Optimierung der Standortbedingungen mit dem Ziel, den Wirtschaftsstandort Duisburg im Wettbewerb stärker zu positionieren. Eine lebendige, identifikationsstiftende Innenstadt mit einem guten Angebot an Freizeit-, Kultur- und Gastronomieangeboten, Dienstleistungen sowie attraktiven öffentlichen Räumen wird dabei als ein zentraler Standortfaktor definiert.

Weitere Weichenstellungen für Ziele und Maßnahmen im Rahmen der Innenstadtentwicklung ergeben sich aus dem aktuell in der Bearbeitung befindlichen Mobilitätskonzept für die Stadt Duisburg.

Das neue Klimakonzept für die Stadt befindet sich in der Abschlussphase und wird ebenfalls weitere wichtige Inputs für die Ausgestaltung der Maßnahmen für die Innenstadt beisteuern.

Bereits seit 2019 werden im Rahmen des Einzelhandels- und Zentrenkonzeptes (EHZK 2019) wesentliche Weichenstellungen für eine Konzentration auf die Innenstadt vorgenommen.

A 1.3 KONZENTRATION AUF DIE INNENSTADT – WANDEL DER INNENSTADTSTRATEGIE

Strategie der
Einzelhandelsgroß-
projekte außerhalb
der Innenstadt
aufgegeben – neue
Strategie zur
Konsolidierung
eingeleitet

Die Strategien zur Innenstadtentwicklung in Duisburg waren in den letzten zwei Dekaden stark beeinflusst von den allgemeinen Entwicklungstendenzen des Einzelhandels und der starken regionalen Standortkonkurrenz im westlichen Ruhrgebiet. So wurden zunächst Strategien und Planungen verfolgt, um die oberzentrale Bedeutung der Stadt Duisburg als Einzelhandelsstandort wiederzuerlangen bzw. auszubauen. Die auf der innenstadtnahen ehemaligen Güterbahnhofsfläche südlich des Hauptbahnhofes verfolgten Projektplanungen (Einkaufszentrum *Multi Casa*, Ansiedlung eines Möbelhauses der *Krieger-Gruppe, Designer-Outlet-Center*) zielten darauf ab, durch eine regionale Strahlkraft die Einzelhandelsfunktionen Duisburgs wieder zu stärken. Mit dem gleichen Ziel wurden die Planungen zu einem *Factory-Outlet-Center* in Hamborn/Marxloh verfolgt. Letztlich wurden diese Großprojekte nicht realisiert. Als Folge dieser Planungen resultierten lange Phasen der Unsicherheit für die weitere Einzelhandelsentwicklung in der Duisburger Innenstadt. Die Innenstadtentwicklung war infolgedessen durch einen erheblichen Investitionsstau sowie einen spürbaren Attraktivitätsverlust der Haupthandelslage gekennzeichnet.

Schwerpunkt der
Einzelhandels-
entwicklung
auf der mittleren
Königstraße

Mit dem Planungsstop zum Einkaufszentrum *Multi Casa* und dem Beschluss des Masterplans Innenstadt (2007) wurde für die Innenstadt eine Strategie zur Konsolidierung der Innenstadtfunktionen eingeleitet. Der zusammen mit den relevanten Innenstadtakteuren finanzierte und abgestimmte Masterplan des Büros *Lord Norman Foster*, London, definierte fortan als informelles Planungsinstrument die Entwicklung der Duisburger Innenstadt. Durch eine zielgerichtete Weiterentwicklung der Stärken und Definition der Entwicklungsschwerpunkte in den Funktionen Einzelhandel, Dienstleistung und innerstädtisches Wohnen wurde der Innenstadtentwicklung eine langfristige Perspektive gegeben, um neues Vertrauen im Sinne einer Planungs- und Investitionssicherheit aufzubauen. Dazu sollte sich die Innenstadt im Bereich der Königstraße und ihrer Nebenlagen zum lokalen Konzentrationspunkt für den Einzelhandel entwickeln. Das Integrierte Handlungskonzept Innenstadt (IHI 2013) wurde auf Grundlage der Ziele des Masterplans erarbeitet und beschlossen. Die im Rahmen des IHI 2013 umgesetzten Maßnahmen (s. Kap. 2.1) konnten bereits deutlich zu einer Stabilisierung und Weiterentwicklung der Duisburger Innenstadt beitragen und haben private Investitionen in Höhe von ca. 300 Mio. € flankiert und gestärkt. Beispiele hierfür sind die Entwicklungen rund um den Hauptbahnhof wie das Bürogebäude *Mercator One*, das *IC-Hotel* und das *LANUV* oder auch erste erfolgte Umnutzungen und Revitalisierungen in der Altstadt. Durch die Realisierung der innerstädtischen Einkaufszentren *Forum, CityPalais* und *Königsgalerie* konnten die bestehenden Einzelhandelslagen der Innenstadt mit einem großen und qualitativ hochwertigen Einzelhandelsangebot ergänzt und gestärkt werden. Die innerstädtischen Standortsynergien wurden hierdurch ausgebaut und weiterentwickelt. Die Einzelhandelsentwicklung verlagerte sich damit zunehmend auf die Königstraße, hier insbesondere auf den Bereich am König-Heinrich-Platz.



Abb. 1
Duisburger Dünen
Quelle: CKSA

Mit dem Ankauf der rund 30 Hektar großen Güterbahnhofsfläche direkt südlich des Hauptbahnhofes durch die GEBAG Flächenentwicklungsgesellschaft mbH wurde zudem eine Entwicklung eingeleitet, die die weitere Entwicklung der Innenstadt funktional und städtebaulich sichern und flankieren wird. Das Konzept *Duisburger Dünen* sieht ein zentral gelegenes, grünes, dichtes und durchmischtetes Quartier vor.

Die Einzelhandelsfunktionen werden sich auf die Deckung des täglichen Bedarfs der künftig in diesem Quartier wohnenden und arbeitenden Menschen beschränken.

Zur weiteren Konsolidierung der Innenstadt wurde das Einzelhandels- und Zentrenkonzept fortgeschrieben und vom Rat der Stadt am 01.07.2019 als städtebauliches Entwicklungskonzept beschlossen.

Das EHZK 2019 setzt für die Weiterentwicklung der Duisburger Innenstadt wesentliche Rahmenbedingungen. So sieht die beschlossene Zentrenhierarchie nun die Duisburger Innenstadt als einziges Hauptzentrum vor, zuvor war Hamborn-Marxloh ebenfalls Hauptzentrum, und konzentriert damit die Einzelhandelsentwicklung auf die Innenstadt. Zudem wurde der zentrale Versorgungsbereich der Innenstadt deutlich eingekürzt. Vor allem große Teile der Altstadt und die durch Wohnen und Dienstleistungsnutzungen geprägten Bereiche südlich der Friedrich-Wilhelm-Straße sind nicht mehr Bestandteil des zentralen Versorgungsbereiches Innenstadt.

Einzelhandels- und
Zentrenkonzept 2019
kürzt den zentralen
Versorgungsbereich
Innenstadt deutlich ein

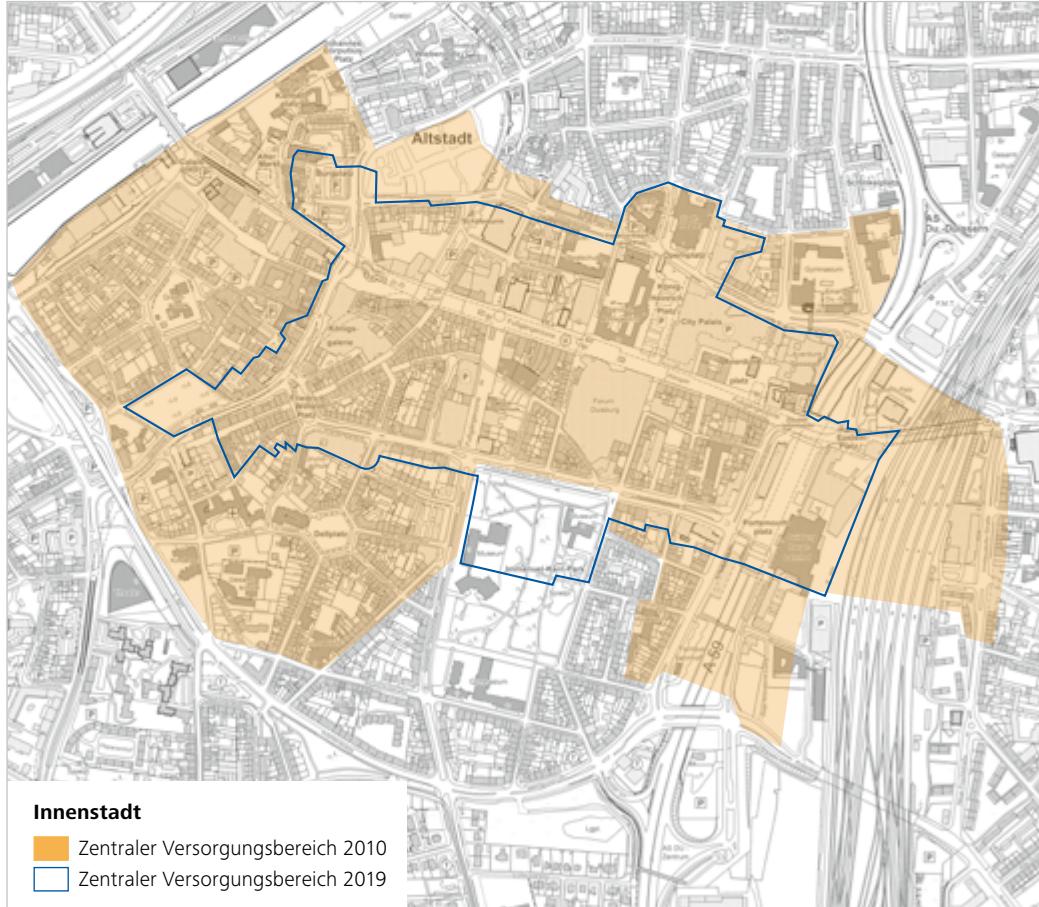


Abb. 2
Zentrale Versorgungsbereiche 2010
und 2019
Quelle: Stadt Duisburg

Hierdurch wurde die Innenstadt deutlich kompakter und stärker am Einzelhandelsangebot und seinen realistischen Entwicklungsmöglichkeiten orientiert abgegrenzt. In der Konsequenz erfordert dieser Schritt zugleich, dass die verbleibende Handelslage funktional und städtebaulich gestärkt wird und insbesondere die ehemaligen Handelslagen entsprechend ihrer Eignung weiterentwickelt werden, um die Innenstadt insgesamt zu einem lebenswerten Ort zu entwickeln. Dieses Ziel vor Augen muss der bereits durch den Masterplan Innenstadt eingeschlagene Weg zur Stärkung des Öffentlichen Nahverkehrs, des Rad- und Fußverkehrs sowie die Stärkung der Wohnfunktion in der Innenstadt konsequent fortgeführt werden und die Voraussetzungen für ein vielfältiges Nutzungsspektrum verbessert werden. Ebenso müssen Aspekte wie Klimaschutz und Klimaresilienz sowie die Themen Gestaltung, Ambiente und Atmosphäre als wichtige Merkmale für eine attraktive Duisburger Innenstadt noch stärker berücksichtigt werden.

A 1.4 AUSWIRKUNGEN DER CORONA-PANDEMIE AUF DIE INNENSTADTENTWICKLUNG

Innenstädte von den Auswirkungen der Pandemie besonders betroffen

Die Corona-Pandemie hat in den letzten zwei Jahren fast alle Lebensbereiche berührt und zu tiefgreifenden Veränderungen geführt sowie Prozesse beschleunigt. Im stadträumlichen Gefüge waren und sind die Innenstädte im besonderen Maße von den Auswirkungen betroffen. Viele Funktionen, welche die Innenstadt zu einem multifunktionalen, lebendigen Ort machen und zur Identifikation beitragen, haben unter den Beschränkungen gelitten.

Durch die unterschiedlichen Einschränkungen im Laufe der Pandemie hat insbesondere der stationäre Einzelhandel weiter an Bedeutung gegenüber dem Online-Handel verloren und die Umsatzverteilungen haben sich weiter in Richtung des Online-Handels verstärkt (vgl. HDE2021: 3ff.). Für die Innenstädte ist somit neben einem weiteren Rückgang der Einzelhandelsflächen und einem Rückgang der Angebotsvielfalt auch mit einer erhöhten Anzahl an Leerständen zu rechnen.

Daneben haben aber auch weitere Bereiche, die für eine Lebendigkeit und Attraktivität der Innenstadt sorgen, teils erhebliche Einbußen erlitten. Neben der Gastronomie sind hier die Bereiche Tourismus, Kultur und die Veranstaltungsbranche zu nennen. Der Wegfall der diversen Angebote und der Rückgang der Besucher*innen hat auch hier die Innenstädte im besonderen Maße getroffen.

Auch der Arbeitsalltag hat sich in vielen Bereichen gewandelt. Dies hat durch die Zunahme des Homeoffice möglicherweise Auswirkungen auf den Bedarf an Büroarbeitsflächen und auch Wegeketten. Zugleich konnte hierdurch auch die Digitalisierung in vielen Branchen vorangetrieben werden.

Durch die Zunahme von Homeoffice hat gleichzeitig auch die Bedeutung von wohnortnahmen Angeboten, insbesondere auch von öffentlichen Räumen, die Erholungsmöglichkeiten bieten und als Orte der Kommunikation dienen, zugenommen.

Teilnahme am Sofortprogramm zur Stärkung unserer Innenstädte

Für die Duisburger Innenstadt ergeben sich hieraus neben vielfältigen Herausforderungen auch weiterhin gewisse Unsicherheiten, da die Auswirkungen der o. g. Aspekte auf die Entwicklungen der nächsten Jahre noch nicht abschließend beurteilt werden können. Mit der Teilnahme am *Sofortprogramm zur Stärkung unserer Innenstädte und Zentren in Nordrhein-Westfalen* wurden zudem erste Maßnahmen begonnen, um die Auswirkungen zu mildern.

Die Pandemie hat deutlich gemacht, dass die in Duisburg verfolgte Strategie einer Konzentration des Einzelhandels und die Entwicklung einer lebenswerten Innenstadt den richtigen Weg aufzeigt. Vor diesem Hintergrund sind ein weiteres integriertes Handeln und ein Fortsetzen des Innenstadtumbaus erforderlich. Für die Umsetzung dieser Strategie kann an die bereits umgesetzten Maßnahmen zur Stärkung der Innenstadt und die Ziele des Masterplanes Innenstadt angeknüpft werden, um eine lebenswerte Innenstadt zu gestalten.

A 2 MASTERPLAN INNENSTADT UND INTEGRIERTES HANDLUNGSKONZEPT INNENSTADT (IHI)

A 2.1 UMSETZUNG DES IHI 2013 AUF BASIS DES MASTERPLANS INNENSTADT

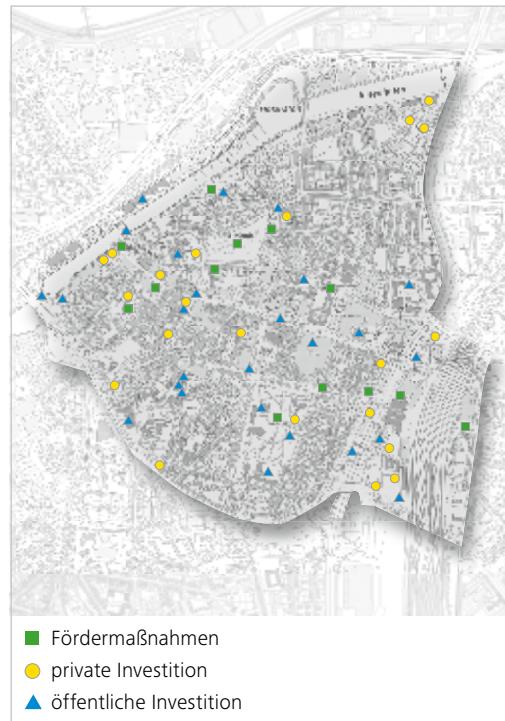


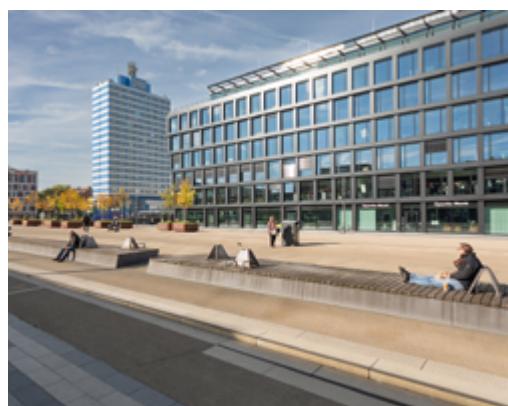
Abb. 3
Masterplan Innenstadt
Quelle:
Foster + Partners

Abb. 4
Umgesetzte
Maßnahmen im
Rahmen IHI 2013
Quelle: Stadt Duisburg

Masterplan bleibt
Leitlinie für die Innen-
stadtentwicklung

Die Innenstadt Duisburgs und Ihre Akteure stehen in den kommenden Jahren vor wichtigen Herausforderungen, um den Funktionswandel des Zentrums der Stadt weiter positiv zu gestalten. Als Leitbild hält der Masterplan Innenstadt mit seinen Kernthemen Nachverdichtung, Aufwertung öffentlicher Räume und nachhaltige Mobilität seit 2007 stand und auf dieser Basis wurde bereits an wesentlichen Stellen im Stadtraum eine gelungene Optimierung von Nutzungsstrukturen und Funktionen herbeigeführt. Das folgende Kapitel soll einen Überblick über das bereits Erreichte und noch bestehende Defizite geben.

Die Ziele des Masterplans Innenstadt wurden zuletzt 2013 in das Integrierte Handlungskonzept (IHI) überführt und die Maßnahmen erfolgreich umgesetzt. Mit dem Ansatz, Synergien von privaten und öffentlichen Investitionen zu bündeln, sind unter Beteiligung der Öffentlichkeit hochwertige Stadträume neu entstanden und vorhandene Orte qualitätsvoll aufgewertet worden. Die wesentliche Finanzierungsquelle für die Innenstadt auf der öffentlichen Seite besteht in der Städtebauförderung des Bundes und des Landes NRW aus dem Programm *Aktive Stadt- und Ortsteilzentren bzw. Lebendige Zentren*.



Erfolgreiche Bünde-
lung von privaten
und öffentlichen
Investitorinnen

Abb. 5
Mercator One und
IC Hotel am
Portsmouthplatz
Quelle: Gensheimer

Mit dem Vertrauen in den Masterplan, das IHI und in die öffentlichen Investitionen konnten auch zentrale private Investitionen angestoßen, abgesichert und flankiert werden.

Der Schwerpunkt der Aktivitäten lag im Umfeld des Hauptbahnhofes. Mit der Planung, Gestaltung und Herstellung des neu entstandenen Portsmouthplatzes wurde durch die Zurücknahme von Verkehrsflächen für den motorisierten Individualverkehr (MIV), der Überdeckelung der A59 sowie neuen Hochba-

Neues, attraktives
Bahnhofsumfeld
als Entree in
die Innenstadt



Abb. 6
Portsmouthplatz und
Mercatorstraße
Quelle: Gensheimer

ten aus dem entlegenen Zugang der Innenstadt eine attraktive Adresse. Hierfür wurde das umfassende Beteiligungsverfahren Charrette durchgeführt, um Funktionen zu diskutieren, neu zu platzieren und Gestaltungselemente zu verabreden. Durch die Verbindung der Fördermaßnahmen (Portsmouthplatz, Mercatorstraße, Osteingang) mit den zahlreichen weiteren privaten und öffentlichen Investitionen (u. a. *Mercator One*, *IC-Hotel*) konnten die Funktionen in diesem Bereich grundlegend neu organisiert werden und ein sehr ansprechendes Entrée für Duisburg realisiert werden. Abgerundet wird diese Entwicklung durch die nun beginnende ca. 260 Mio. Euro umfassende Investition der Deutschen Bahn für den Umbau und die Modernisierung der Gleishalle des Duisburger Hauptbahnhofes.

**Mobilität – gerechte
Verteilung des
Straßenraums und
ganzheitlicher
Umgang mit dem
ruhenden Verkehr
steht an**

Besondere Relevanz für die Innenstadtbesucher*innen und Bewohner*innen hat die Nahmobilität. Mehrere Straßenumbaumaßnahmen wurden so umgesetzt, dass der öffentliche Verkehr (ÖV) und der Rad- und Fußgängerverkehr gestärkt werden, wie beim neuen Boulevard auf der Friedrich-Wilhelm-Straße und der Mercatorstraße. Bei allen Straßenmaßnahmen wurde insbesondere der ruhende Verkehr vielfach und kontrovers diskutiert. Diese Thematik muss für die Innenstadt ganzheitlich gedacht und angegangen werden, um Synergien zu finden sowie Ziele zu verabreden. Nur so kann auch bei allen weiteren Maßnahmen und Investitionen eine einheitliche, angemessene Vorgehensweise für diesen Baustein des Mobilitätsbedarfs erzielt werden.

**Neue Wohnbau-
flächen mit
historischen Bezügen,
Burgplatz als Poten-
tialfläche angehen**

Zur Stärkung der Innenstadt als Wohnstandort kann nun eine zentrale 2,5 ha große Fläche umgenutzt werden. Die Baureifmachung des ehemaligen Schul- und künftigen Wohnstandortes Mercatorviertel ist mit Hilfe der Finanzierung durch die Städtebauförderung gelungen. Nach dem Rückbau und auf Basis der erforschten herausragenden archäologischen Befunde konnte die städtebauliche Planung so angepasst werden, dass die Umsetzbarkeit dieses innerstädtischen neuen Wohnquartiers gesichert ist. In direkter Nachbarschaft bietet der Burgplatz eine weitere Chance für Nachverdichtung und das Sichtbarmachen von Stadtgeschichte im Rahmen der Stadtreparatur im Übergang zwischen Handelslage und Altstadt.

**Neuausrichtung
der Altstadt**

Die Kernfunktion 'Einzelhandel' der Innenstadt wurde mit dem Einzelhandels- und Zentrenkonzept 2019 erneut beleuchtet. Durch das Verkleinern des zentralen Versorgungsbereiches steht insbesondere die Altstadt vor einer immensen Herausforderung. Das Altstadtmanagement hat in den vergangenen Jahren vor Ort bereits wichtige Netzwerkarbeit und Kommunikation geleistet, so dass Leerstände gemindert und erste Projekte angestoßen werden konnten. Mit dem Verfügungsfonds konnten mit finanzieller Unterstützung kleinere Projekte verantwortungsvoll mit Bürger*innen umgesetzt werden. Auch die Aufwertung des Calaisplatzes als Übergang zwischen Altstadt und Innenhafen, mit zwei neuen

privaten Investitionen am Wasser, ist ein wichtiger Baustein für die Altstadt. Doch den gravierenden Funktionsverlusten, der städtebaulichen Struktur mit Großimmobilien und der Eigentumssituation steht bisher noch keine verbindliche und gelebte Neuausrichtung entgegen. Um dies anzugehen, wurde ein Rahmenplan für die Altstadt erarbeitet und politisch beschlossen (s. Kap. 3.2.2).

Neben der Versorgungsfunktion mit Handelsangeboten, Gastronomie oder Dienstleistungen wird die Innenstadt durch zahlreiche Veranstaltungen belebt. Um die Sicherheit der Fußgängerzone zu steigern, wurde in der Duisburger Innenstadt ein System aus 139 feststehenden und 16 versenkbar hydraulicen Pollern installiert. Zusätzlich wertet die Investition in einen neuen Straßenbelag der Königstraße das Stadtbild auf. Gleichzeitig ist und wird die Innenstadt zunehmend als Wohnstandort gestärkt mit daraus folgenden Anforderungen an ein gesundes und klimagerechtes Wohnumfeld, Naherholungsangebote und Mobilität. So spielen bei dem Ziel, Investitionen in die Innenstadt zu locken und im Sinne der kompakten Stadt die Nachverdichtung zu stärken, insbesondere auch die Grünstruktur und der Freiraum eine wesentliche Rolle für die Zukunftsfähigkeit der Innenstadt. Mit der Erneuerung des Kantparks, dem wichtigen Grün- und Freiraum sowie Kulturstandort mit zwei Museen, wurde dieser zentrale Stadtpark für eine breite Öffentlichkeit wieder zugänglich gemacht. Die Planung fand als konkurrenzloses Werkstattverfahren unter Beteiligung der Öffentlichkeit, der Anwohnern*innen, der Museen, der Schule und auch der Initiative Kants Gärtner statt. Hervorgegangen ist ein Entwurf, der die Ränder des Kantparks öffnet und bespielbar macht, den wichtigen Übergang vom Kantpark in die Innenstadt neu definiert und die Qualitäten maßvoll im Bestand wieder hervorbringt. Während das im Kantpark beheimatete Lehmbruckmuseum mit Hilfe der Denkmalförderung saniert wurde, bedarf das Gebäude der Cubus Kunsthalle weiterhin einer Fassadenaufwertung und Öffnung der Gastronomie in den Park hinein.

Die weitreichendere Aufgabe, die Innenstadt den Klimaverhältnissen und Extremereignissen anzupassen, steht insbesondere in einem hoch verdichten Raum wie der Innenstadt als Daueraufgabe an. Die Umsetzung des Straßenbaumkonzeptes hat gezeigt, dass auch kleinere Maßnahmen in der Innenstadt aufgrund zahlreicher Rahmenbedingungen, wie u. a. Leitungen, Zu- und Ausfahrten usw. in der Umsetzung sehr aufwendig sein können. Trotz der erheblichen Schwierigkeiten und Verzögerungen sollen möglichst viele Standorte realisiert werden. Aufgrund der Vorteile, die insbesondere Begrünungen im Straßenraum bieten, müssen weitere Wege und Möglichkeiten für Verbesserungen gesucht und gefunden werden.

Mit der Umsetzung des IHI 2013 wurden gute Erfahrungen mit der einzelmaßnahmenbezogenen Beteiligung der Öffentlichkeit gemacht, so konnten jeweils akteurs- und betroffenenbezogen entsprechende Planverfahren gewählt werden, um die Belange aufzunehmen. Darüber hinaus spielen weitere Quellen wie die Passantenbefragung, das Citymonitoring oder Veranstaltungen wie der Innenstadtdialog eine wichtige Rolle, um Bedarfe, Themen und Aufgaben zu erfassen. Das Citymanagement als einwichtiger Akteur, Bindeglied und Multiplikator wird derzeit neu aufge-



Abb. 7
Sport im Kantpark
Quelle: Gensheimer

Kantpark wurde
aufgewertet



Klimaresiliente
Innenstadt weiterhin
Aufgabe

Beteiligung und
privates Engagement

Abb. 8
Beteiligung Kuhlenwall
Quelle: Stadt Duisburg.

stellt. Die Bürgerstiftung, die Initiative Kants Gärtner und viele weitere Akteure sind wichtige Partner*innen für eine funktionierende, lebendige und vielfältige Innenstadt. Das Engagement der Bevölkerung gilt es weiter und breiter zu aktivieren, um mehr Verantwortung und Teilhabe für das, was eine lebenswerte Innenstadt ausmacht, zu generieren.

A 2.2 INTEGRIERTES HANDLUNGSKONZEPT INNENSTADT (IHI 2022)



Abb. 9
Stadtumbaugebiet
Duisburg Innenstadt
Quelle: Stadt Duisburg

Das Integrierte Handlungskonzept für die Duisburger Innenstadt 2022 zeigt als strategisches Planungsinstrument die Handlungserfordernisse für die Innenstadtentwicklung. Es bildet den Rahmen, der durch die übergeordneten Zielsetzungen für die Innenstadt abgesteckt wurde und konkretisiert Ziele auf einer operativen Ebene. Es setzt dort an, wo funktionale Mängel durch konkrete Maßnahmen verbessert und bestehende Stärken und Potentiale zu einer Aufwertung genutzt werden können. Anknüpfend an die Erfolge des IHI 2013 sollen auch weiterhin private und öffentliche Investitionen so verknüpft werden, dass die bestehenden Handlungsspielräume effektiv und konsequent für die Innenstadtentwicklung genutzt werden können. Als Ziel- und Maßnahmenprogramm ist es so angelegt, dass eine Umsetzung in den kommenden Jahren realisierbar ist.

Die Gebietskulisse für das Integrierte Handlungskonzept Innenstadt wurde

vom Rat der Stadt am 12. Dezember 2011 als Stadtumbaugebiet Duisburg Innenstadt verabschiedet und entspricht dem Bereich des Masterplan Innenstadt.

Neben dem Masterplan Innenstadt und den gesamtstädtischen Zielsetzungen bilden die Informationen aus verschiedenen Beteiligungen der vergangenen Jahre die Grundlage für die Erarbeitung des Integrierten Handlungskonzeptes:

Im Zuge der Umsetzung des IHI 2013 wurden jeweils zum Tag der Städtebauförderung und den Beteiligungen der Einzelmaßnahmen unterschiedliche Veranstaltungsformate durchgeführt, die in Einzelgesprächen auch Feedback zu weiteren Themen der Innenstadtentwicklung ergaben.

Evaluationsworkshops zur Umsetzung des IHI 2013 wurden mit Schlüsselakteuren durchgeführt.

Eine größere Veranstaltungsreihe inklusive Arbeitsgruppen ist im Rahmen der Diskussionen um das *Designer Outlet Center (DOC)* auf der Fläche am Alten Güterbahnhof entstanden. Auf Initiative der Stadt und des Citymanagements wurde der Innenstadtdialog mit den Akteuren der Innenstadt und den Eigentümer*innen ins Leben gerufen. Hieraus entstanden Arbeitsgruppen zu den Themen „Innenstadtorientierte Stadtentwicklung“, „Events und Feste“, „Ambiente und Erscheinungsbild“, „Ausbau Handels- und Dienstleistungsangebot“ sowie „Innenstadtmarketing und Digitalisierung“. In diesen Arbeitsgruppen wurden themenspezifische Handlungserfordernisse und erste Maßnahmen entwickelt. Als Ergebnis der Dialogtermine über die Zukunft und die Ausrichtung der Innenstadt sowie der Arbeitsgruppen wurde der *Pakt für die Innenstadt* geschlossen.

Anschließend an den Innenstadtdialog fand im Sommer 2021 ein Workshop zum Thema „Innenstadt nach Corona“ statt, dessen Ergebnisse ebenfalls in die Erstellung des IHI 2022 einfließen (s. Abb. 10).

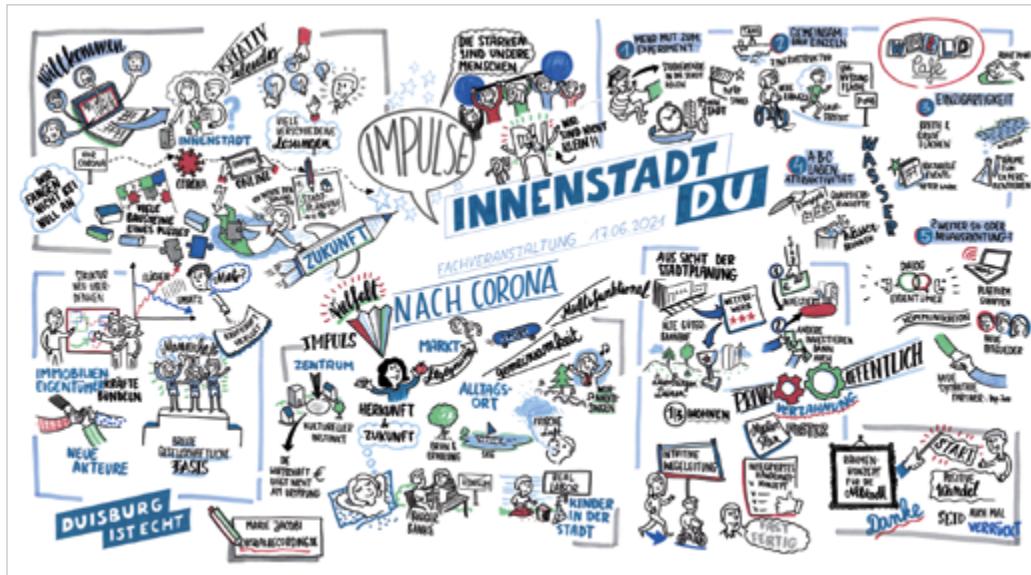


Abb. 10
Dokumentation
der Veranstaltung
Innenstadt nach Corona
Quelle: Jacobi,
Duisburg Kontor

Die Ergebnisse der im Rahmen des EHZK 2019 durchgef hrten Passantenbefragung und die Passantenfrequenzzählung liefern wichtige Informationen für die Innenstadtentwicklung.

Zur Vorbereitung des IHI 2022 wurde für die Altstadt ein Rahmenplan unter breiter Beteiligung der Öffentlichkeit und der Schlüsselakteure sowie des Beirates für Stadtgestaltung (BEST) erarbeitet. Neben Experteninterviews gab es ein dreiwöchiges Voting über die städtische Homepage und eine digitale Abendveranstaltung.

Darüber hinaus soll aufgrund der guten Erfahrungen im Rahmen der Umsetzung des IHI 2013 auch in diesem Handlungskonzept die Beteiligung verstärkt auf Ebene der Maßnahmen erfolgen. Die Erfahrungen zeigen, dass gerade auf dieser, für Bürger*innen bereits konkret wahrnehmbaren Planungsebene, die wertvollsten Hinweise aus der Öffentlichkeit zu erwarten sind.

Beteiligung auf Maßnahmenebene

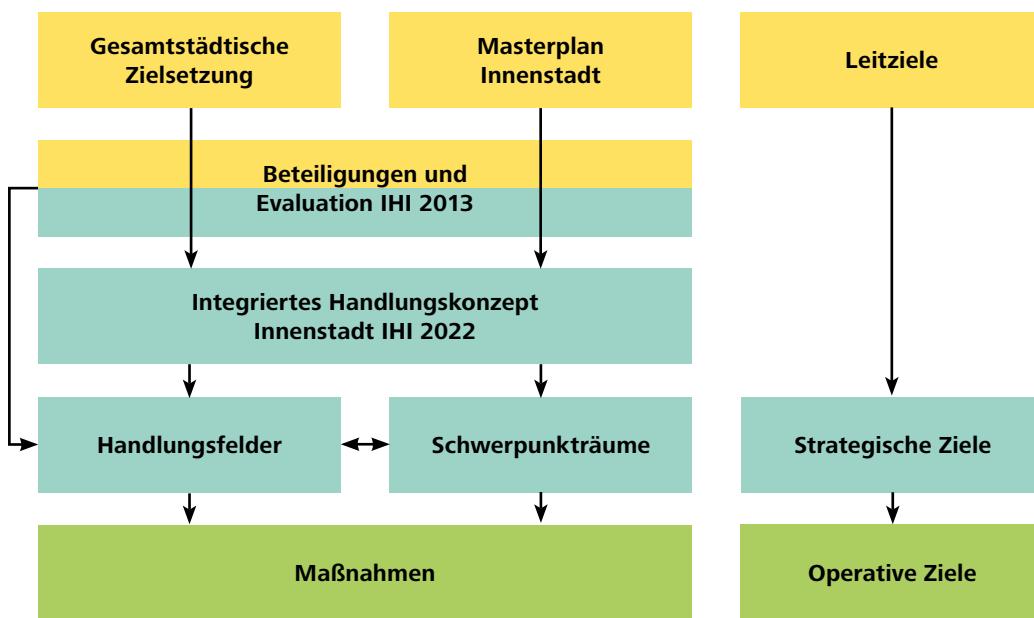


Abb. 11
Aufbau des IHI 2022
Quelle: Stadt Duisburg

In der Struktur baut das IHI 2022 auf den Leitzielen der gesamtstädtischen Konzepte und des Masterplanes Innenstadt auf. Es folgt eine zweistufige Analyse der Handlungserfordernisse und Ableitung der strategischen Ziele. Hierbei werden sowohl die Erkenntnisse aus der Umsetzung des IHI 2013 als auch die Informationen der Beteiligungen berücksichtigt.

Die erste Analysestufe bilden die für die Innenstadtentwicklung relevanten Handlungsfelder (s. Kap. 3.1). Die in dieser thematischen Betrachtungsebene herausgearbeiteten Handlungserfordernisse werden in einer weiteren Stufe auf die räumliche Ebene übertragen (s. Kap. 3.2), um die Schwerpunktträume aufzuzeigen, die einen besonderen Erneuerungsbedarf aufweisen.

Bei der Verknüpfung der thematischen und räumlichen Betrachtungsebenen kristallisieren sich die Schwerpunktträume Handelslage und Altstadt sowie die räumlich übergreifenden Schwerpunktthemen Klima, Umwelt und Grün sowie Mobilität heraus, innerhalb derer auf operativer Zielebene konkrete Maßnahmen (s. Kap. B) erarbeitet werden.

A 3 HANDLUNGSERFORDERNISSE

A 3.1 HANDLUNGSFELDER

A 3.1.1 SITUATION DES EINZELHANDELS IN DER INNENSTADT UND ENTWICKLUNGSPERSPEKTIVEN

Die Entwicklungen am Einzelhandelsstandort Innenstadt führten dazu, eine Strategie zur Konsolidierung der Innenstadt einzuleiten (s. Kap.1.3). Diese Strategie wurde auch mit der Fortschreibung des EHZK 2019 flankiert. Im Rahmen der Erhebungen zum EHZK 2019 wurde die Einzelhandelssituation in Duisburg im Jahr 2017 erhoben, zudem wurde eine Passantenfrequenzzählung sowie eine Passantenbefragung in der Innenstadt durchgeführt. Die Ergebnisse geben wichtige Hinweise zur Situation des Einzelhandels in der Duisburger Innenstadt und seiner Entwicklungsperspektiven.

Die einzelhandelsbezogene Kaufkraft ist in Duisburg vergleichsweise schwach ausgeprägt. Die Duisburger verfügen mit 5.963 € pro Kopf oder einem Indexwert von 87,2 % über deutlich weniger Kaufkraft als der Bundesdurchschnitt (100 %) oder der NRW-Durchschnitt mit 6.805 € bzw. 99,5 % (vgl. Niederrheinische IHK Duisburg · Wesel · Kleve zu Duisburg 2019). Dies dämpft die Investitionsbereitschaft in Einzelhandelsimmobilien und erschwert die Ansiedlung hochpreisiger Angebote.

Die Gesamtbindungsquote in der Stadt Duisburg ist mit 93 % gegenüber 2008 (rd. 103 %) deutlich gesunken. Demzufolge sind per Saldo deutliche Kaufkraftabflüsse zu verzeichnen, sodass die Ausstrahlung der Stadt Duisburg in das Umland gering ist (vgl. EHZK 2019: 44ff.). Diese Entwicklung führt unter anderem auf die regionale Wettbewerbssituation im Einzelhandel zurück, da Duisburg in einer starken Konkurrenzsituation mit den Nachbarstädten Düsseldorf und Essen sowie den strukturprägenden Einkaufszentren in Oberhausen (*Westfield Centro*) und Mülheim an der Ruhr (*Rhein-Ruhr-Zentrum*) agiert. Im Rahmen der in der Duisburger Innenstadt durchgeföhrten Passantenbefragung im Jahr 2018 gaben rund 30 % der Passanten an, regelmäßig in Oberhausen einzukaufen (vgl. ebd.: 42). Infolge dieser starken regionalen Konkurrenz und den dadurch einhergehenden Kaufkraftabflüssen zu Gunsten umliegender Nachbarstädte ist seither die Wettbewerbssituation im westlichen Ruhrgebiet, insbesondere für die Duisburger Innenstadt, angespannt. Der größte Anteil der Besucher*innen der Duisburger Innenstadt mit 83,9 % stammt nach den Ergebnissen der Passantenbefragung aus Duisburg und davon ein hoher Anteil aus dem Stadtbezirk Mitte (vgl. ebd.:38). Die Strahlkraft der Duisburger Innenstadt reicht demnach wenig über das Stadtgebiet Duisburgs hinaus. Demzufolge übt die Innenstadt im Wesentlichen nur eine Versorgungsfunktion für die Gesamtstadt und hier besonders für den Bezirk Stadtmitte aus.

Ebenfalls führt die Entwicklung im Online-Handel durch den Verlust der Angebotsvielfalt im stationären Handel in Verbindung mit einer geringen Kundenfrequenz zu einem zunehmenden Bedeutungsverlust der Innenstadt. Es ist absehbar, dass die Corona-Pandemie diese Entwicklungen beschleunigt und gefestigt hat.

Die nachstehende Tabelle zeigt die Veränderungen der Bestandsstrukturen des Einzelhandels in der Duisburger City zwischen 2008 und 2017.

	2017	2008
Betriebe	301	383
Verkaufsfläche (m ²)	101.675	111.050
Nahrungs-/Genussmittel	6 %	4 %
Sonstiger kurzfristiger Bedarf	7 %	8 %
Mittelfristiger Bedarf	72 %	74 %
Langfristiger Bedarf	15 %	14 %

In der Duisburger City befanden sich 2017 insgesamt 301 Einzelhandelsbetriebe mit einer Verkaufsfläche von 101.675 m², was bezogen auf die Einwohnerzahl als unterdurchschnittlich zu bewerten ist. In der Innenstadt sind insgesamt nur 14 % der Verkaufsflächen des Stadtgebietes angesiedelt.

Die Kaufkraft in Duisburg ist niedriger als der Bundesdurchschnitt

Duisburg verzeichnet deutliche Kaufkraft-abflüsse

Die Duisburger Innenstadt übt im Wesentlichen nur eine Versorgungsfunktion für die Gesamtstadt aus

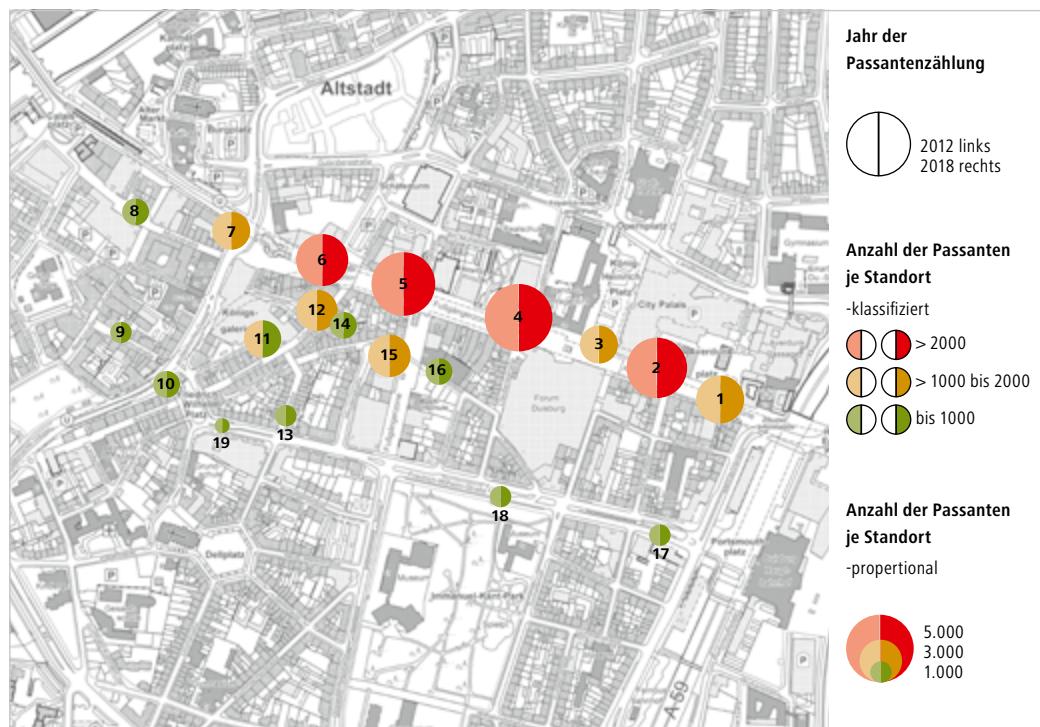
Abb. 12
Angebots situation
Hauptzentrum
Innenstadt
Quelle: EHZK 2019

Dieser Wert ist im Vergleich zu anderen Oberzentren eher niedrig. In den vergangenen Jahren kam es insbesondere zu einer Abnahme der Anzahl an Fachgeschäften. Diese Tendenz trifft in Duisburg auf einen Immobilienbestand, der diesen Anforderungen in vielen Fällen nicht mehr gerecht wird und Investitionen in Modernisierung und Zusammenlegung von insbesondere erdgeschossigen Verkaufsflächen erfordern würde.

Der Schwerpunkt des Einzelhandelsangebots in der Innenstadt konzentriert sich auf den mittelfristigen Bedarf, z. B. Bekleidung und Schuhe. Angebote des kurz- und langfristigen Bedarfes sind dagegen weniger stark vertreten. Durch die Eröffnung der innerstädtischen Einkaufszentren *Forum*, *Königsgalerie* und *City-Palais* konzentriert sich der Einzelhandelsbesatz in der Duisburger Innenstadt im Wesentlichen auf den zentralen Bereich zwischen der Königstraße und der Friedrich-Wilhelm-Straße. Hier ist der größte Verkaufsflächenanteil, welcher, anders als in anderen Oberzentren der Region, hauptsächlich in den Erdgeschossen verortet ist. Die Königstraße ist durch eine geringere Fluktuation der Einzelhandelsbetriebe als in den angrenzenden Lagebereichen gekennzeichnet.

Die derzeitig wahrgenommenen Lauflagen der Duisburger Innenstadt zeichnen sich durch große Distanzen bei einer im Vergleich zu anderen Oberzentren geringen Besatzdichte aus. Zwischen Hauptbahnhof und Calaisplatz beträgt die Distanz über 1.000 Meter, dabei trennt die Steinsche Gasse die Lagen in der Altstadt von der Hauptlauflage Königstraße/Kuhtor ab. Die Königstraße als Hauptlage ist zudem im Wesentlichen nur auf ihrer Südseite von Einzelhandelsnutzungen geprägt. Hinzu kommen Laufwege innerhalb der Einkaufszentren *CityPalais*, *Averdunk-Centrum*, *Forum* und *Königsgalerie* sowie durch den Sonnenwall und die Düsseldorfer Straße. Bezogen auf das präsentierte Angebot ist das Gesamtnetz der Einkaufslagen in Duisburg deutlich zu lang.

Das *Forum* übt eine wesentliche Magnetfunktion für den Einzelhandel aus. Viele Einzelhandelsbetriebe, die zuvor in der Fußgängerzone angesiedelt waren, sind ins *Forum* gezogen („Staubsaugereffekt“ z. B. Verlagerung C&A und H&M aus der Münzstraße ins Forum). Damit werden zunehmend Frequenzen aus den öffentlichen Räumen als Binnenfrequenzen in das Zentrum gelenkt. Diese Frequenzen bündeln sich dementsprechend zentral um die und innerhalb der Einkaufszentren. Diese Einschätzung belegen auch die heute schon allgemein sinkenden und zu den Rändern hin besonders stark abnehmenden Passantenfrequenzen deutlich, wie die nachfolgende Grafik zeigt.



Die Lauflage der Duisburger Innenstadt ist durch große Distanzen gekennzeichnet

„Staubsaugereffekt“ der Einkaufszentren: Angebote und Frequenzen verlagern sich in die Zentren

Abb. 13
Vergleich der Durchschnittswerte der Passantenfrequenzzählungen 2012 und 2018
Quelle: Stadt Duisburg
nach Dr. Donato Acocella 2018

Aus der Passantenfrequenzzählung geht hervor, dass das höchste Besucheraufkommen weiterhin auf der Königstraße und dem Kuhtor stattfindet. Danach folgen vergleichsweise hohe Werte auf der Düsseldorfer Straße, dem oberen Sonnenwall und der östlichen Münzstraße. In den übrigen Bereichen

liegen die Passantenfrequenzen zum Teil deutlich darunter. Mit Ausnahme einzelner Zählstandorte wurden im Vergleich zu 2012 und auch zu früheren Zählungen insgesamt geringere Passantenfrequenzen in der Duisburger Innenstadt gemessen. Dies betrifft auch die hochfrequentierten Bereiche der Königstraße, die u. a. auch mit der Eröffnung des *Forums Duisburg* einen marklichen Entwicklungsschub erfahren haben.

Im Rahmen der 2018 durchgeföhrten Befragung wurden Passant*innen u. a. nach ihrer Motivation befragt, die Duisburger Innenstadt aufzusuchen sowie um eine Einschätzung zu den Stärken und Schwächen der Innenstadt gebeten. Wesentliche Gründe in der Duisburger Innenstadt einzukaufen waren die Nähe zum Wohnort, die gute Erreichbarkeit und die kurzen Wege. Der Wochenmarkt und die Absicht, den Einkauf in der Innenstadt auch mit dem Aufsuchen gastronomischer Angebote zu verbinden, wurden ebenfalls häufiger genannt. Zu den weiteren positiv bewerteten Merkmalen der Duisburger Innenstadt zählten die Anbindung mit dem ÖPNV, der Wochenmarkt, das Angebot an Gastronomie und Cafés sowie Dienstleistungen. Insbesondere Haushalte ohne PKW und weniger mobile Bevölkerungsgruppen profitieren von den gut erreichbaren Angeboten in der Innenstadt. Dagegen bewerteten die Passant*innen die Aufenthaltsqualität, die Parkraumsituation, das Stadtbild (hier insbesondere die Sauberkeit von Grünanlagen, Straßenraum und Fassaden/Gebäuden) sowie unzureichende Sicherheit und die Familienfreundlichkeit negativ. Es wird insbesondere auch ein Defizit im Angebot an öffentlichen Grünflächen und Kinderspielplätzen gesehen.

Wesentliche Gründe für den Einkauf in der Innenstadt:
Nähe zum Wohnort,
Gastronomie- und
Dienstleistungsangebote, Wochenmarkt

Ladenlokalleerstände sind weiterhin ein Problem der Duisburger Innenstadt. Es ist zu erkennen, dass insbesondere kleinere Geschäfte oder ehemalige Kauf- und Warenhäuser vom Leerstand betroffen sind. Die Nachnutzung dieser Immobilien wird häufig durch nicht mehr marktgängige Ladengrößen oder durch die Lage erschwert. Das *Averdunk Centrum* kann aufgrund zahlreicher Leerstände, trotz seiner Lage am Eingang der Königstraße, einem angeschlossenen Parkhaus und der Nähe zum Hauptbahnhof, eine solche Magnetfunktion derzeit nicht erfüllen. Die *Tonhallenpassage* an der Friedrich-Wilhelm-Straße/Tonhallenstraße ist ebenfalls durch Leerstände geprägt. Für die *Königsgalerie* ist ein ähnlicher Wandel zu beobachten und auch der Bestand des Warenhauses *Galeria Karstadt-Kaufhof* an der Düsseldorfer Straße erscheint mittel- bis langfristig nicht gesichert.

Leerstände weiterhin ein Problem in der Duisburger Innenstadt

Da es für die Attraktivität der Innenstadt von hoher Bedeutung ist, die Anzahl der Leerstände zu reduzieren und neuen Nutzungen eine Chance in der Innenstadt zu geben, nimmt die Stadt Duisburg in enger Kooperation mit dem Citymanagement und der *Duisburg Business & Innovation (DBI)* am *Sofortprogramm zur Stärkung unserer Innenstädte und Zentren in Nordrhein-Westfalen* teil. Neben dem Verfügungsfonds Anmietung, der es ermöglicht, zu einer reduzierten Miete Ladenlokale anzumieten, sollen über den Gewerbeimmobilienberater Eigentümer*innen stärker eingebunden werden.

Auch die Duisburger Altstadt ist seit vielen Jahren erheblichen negativen Veränderungen ausgesetzt. Sie war über Jahrzehnte mit ca. 45.000 m² Verkaufsfläche durch die räumliche Konzentration zahlreicher Kauf- und Warenhäuser wie *Priel* (später *Boecker*), *C&A*, *P&C*, *Quelle* (später *Sinn Leffers*), *Oeben & Thoben* oder *Uni Polster* einer der größten Textilhandelsschwerpunkte im westlichen Ruhrgebiet. Diese ursprüngliche Funktion der Altstadt als Standort des großflächigen Einzelhandels ging weitestgehend verloren. Infolgedessen hat sich der Einzelhandelsschwerpunkt auf die Königstraße verlagert. Ein „Gesundschrumpfen“ bzw. Einziehen der Einzelhandelslagen, wie es das EHZK 2019 durch die Herausnahme wesentlicher Teile der Altstadt aus dem zentralen Versorgungsbereich vorgenommen hat, ist erforderlich, um das Einzelhandelsangebot räumlich zu stabilisieren und einer Perforierung der Innenstadt entgegenzuwirken. Insbesondere die teilweise leerstehenden oder untergenutzten Großimmobilien stellen ein Problem für die zukünftige Entwicklung der Altstadt dar.

Funktion der Altstadt als Standort des großflächigen Einzelhandels ging weitestgehend verloren

Handlungserfordernisse

Entsprechend der Vorgaben des Zentrenkonzeptes sollten die nachhaltig weiterzuentwickelnden Einzelhandelslagen in der Duisburger Innenstadt u. a. durch städtebauliche Aufwertung konsolidiert werden. Ziel muss es dabei sein, die realistisch verbleibenden Potentiale der Einzelhandelsentwicklung durch Konzentration der Einzelhandelsflächen in den geeigneten Lagen zu stärken und weiterzuentwickeln, um damit Leerstände in diesem Bereich zu reduzieren und die Synergieeffekte einer dicht besetzten Laufage zu sichern. In diesem Zusammenhang ist auch über das Sofortprogramm hinaus eine Ansprache der Eigentümer*innen und ein Leerstandsmanagement erforderlich.

Konsolidierung der Einzelhandelslagen erforderlich

**Flankierung der
Umstrukturierung
der ehemaligen
Einzelhandelslagen
ermöglichen neue
Nutzungen**

Die Umstrukturierung der ehemaligen Einzelhandelslagen, insbesondere des Altstadtquartiers, muss städtebaulich und funktional weiter flankiert werden. Ziel ist es hier Entwicklungsperspektiven außerhalb des Einzelhandels z. B. im Bereich der Dienstleistungen, der Kultur und des Wohnens zu fördern und damit die Potentiale dieser Quartiere als Teil der Innenstadtentwicklung zu nutzen.

Sowohl bei der Stärkung der verbleibenden als auch der Umstrukturierung der ehemaligen Einzelhandelslagen sollten die vorhandenen städtebaulichen und strukturellen Ausgangsbedingungen und Alleinstellungsmerkmale optimal weiterentwickelt werden.

Es ist erforderlich, die Entwicklung der Duisburger Innenstadt an die bestehenden Entwicklungstendenzen des Einzelhandels anzupassen. Die Sicherung bzw. Wiedererlangung der oberzentralen Bedeutung der Duisburger Innenstadt als Einzelhandelsstandort wird daher in dem gegebenen starken regionalen Konkurrenzfeld nur mit einer an die Duisburger Entwicklungspotentiale angepassten Strategie zu erreichen sein. Daher sollte neben der Konsolidierung der Einzelhandelsfunktionen zugleich die Entwicklung der Duisburger Innenstadt im Sinne eines urbanen, multifunktionalen Arbeits- und Wohnquartiers stärker in den Fokus gestellt werden. Die öffentlichen Räume sollten als "Bühne" des öffentlichen Lebens weiter qualifiziert werden und eine Bespielung durch Gastronomie, Kultur, Märkte und Events unterstützen.

A 3.1.2 ENTWICKLUNG UND PERSPEKTIVEN IM BÜRO- UND DIENSTLEISTUNGSMARKT

Die Innenstadt ist aufgrund ihrer guten Erreichbarkeit, einer hohen Nutzungsmischung und einem breiten Angebotsspektrum unterschiedlicher Flächen ein attraktiver Standort für Büroflächen. Gleichzeitig stellt der Büromarkt neben dem Einzelhandel eine wichtige Funktion dar, welche durch Arbeitskräfte und Besucher*innen wichtige Frequenzen bringt.

Der Büromarkt in Duisburg ist weiterhin durch eine vergleichsweise niedrige Leerstandsquote gekennzeichnet, liegt jedoch erstmals seit Jahren wieder über 3 %. Nachdem die Leerstandsquote bis auf 2 % abgesunken war, hat sich die Angebotsreserve mittlerweile etwas erholt und lag nach 2,4 % in 2019 im Jahr 2021 bei 3,2 %. Dies entspricht stadtweit in etwa 71.500 m² verfügbarer Bürofläche (vgl. CUBION Immobilien AG 2022:81).

Dieser Anstieg ist grundsätzlich positiv zu beurteilen. Hierbei muss jedoch berücksichtigt werden, dass diese Flächen teils alte, nicht mehr marktgängige Strukturen aufweisen und so die für einen funktionierenden Markt erforderliche verfügbare Fläche mit einer höherwertigen Qualität weiter eingeschränkt wird.

Positiv zu verzeichnen ist, dass der Flächenumsatz (Summe der Neuvermietungen, Verkäufe und neu errichteten Flächen) 2020 für die gesamte Stadt deutlich über dem 10-Jahresmittel lag und Duisburg damit einer der wenigen B-Standorte ist, der im Zuge der Pandemie sogar noch ein Umsatzplus verzeichnete (vgl. DBI 2021: 6f.). Diese positiven Tendenzen setzten sich auch im Jahr 2021 fort (vgl. CUBION Immobilien AG 2022:80).

Im Segment des Büromarktes wird in der Immobilienbranche in der Innenstadt zwischen dem Innenhafen und dem Citykern differenziert. Nachdem der Schwerpunkt der Entwicklung und Vermarktung in der Vergangenheit überwiegend im Innenhafen lag, hat sich dieser in den letzten Jahren in den Citykern verschoben. So wurden auch 2021 wieder die meisten Flächen im Citykern vermietet. Nachdem der Citykern 2020 bereits einen Anteil von 35% verzeichneten konnte, entfiel auf diese Büromarktzone im Jahr 2021 ein Anteil von 50 %. Der Anteil des Innenhafens an den gesamtstädtischen Vermietungen schwankt in den letzten Jahren stark. Nach 8 % im Jahr 2019 entfiel in 2020 ein relativer Anteil von 31 % und im Jahr 2021 ein Anteil von 11 % auf die Lage am Wasser (vgl. CUBION Immobilien AG 2021:61, CUBION Immobilien AG 2022:73).

Die positive Entwicklung der Innenstadt der letzten Jahre ist unter anderem auf die Neubauten und die damit zusammenhängenden Vermarktungen im Bahnhofsumfeld (u.a. LANUV, Mercator One, Hochschule für Polizei und öffentliche Verwaltung Nordrhein-Westfalen) zurückzuführen. Hinzu kommen aber auch Umnutzungen und Neubauten in der Altstadt (u.a. Digitalkontor).

Mittelfristig wird durch die innenstadtnahen Entwicklungsflächen der *Duisburger Dünen* und des *Rheinparks* ein großes Angebot weiterer neuer und moderner Büroflächen entstehen.

Leerstandsanstieg auf niedrigem Niveau

Positive Entwicklung trotz Pandemie

Innenstadt mit höchstem Vermietungsanteil

Abb. 14
Mercator One
Quelle:
Stadt Duisburg



Innenstadtnahe Entwicklungsflächen

Abb. 15
Digitalkontor und Hotel
Quelle:
Stadt Duisburg



Diese stellen zwar einerseits eine Konkurrenz zu Flächenangeboten und potentiellen Entwicklungen in der Innenstadt dar, können jedoch insgesamt durch ihre Ausstrahlungskraft und das große, überregionale Potential auch eine besondere Chance für die Innenstadt darstellen. Es ist davon auszugehen, dass die positiven Effekte durch die Stärkung der Bedeutung Duisburgs im Segment der Büroarbeitsplätze überwiegen werden.

Innenstadt
weiterhin guter
Standort, Altstadt
bietet Perspektiven

Bis zur Vermarktungsreife der genannten Entwicklungen können in den nächsten Jahren in der Innenstadt weiter wichtige Impulse durch Projekte wie den in Entwicklung befindlichen Torhäusern an der Düsseldorfer Straße, der Entwicklung an der Steinschen Gasse und Umnutzungen in der Altstadt gegeben werden. Die Umstrukturierung und Umnutzung bestehender (ehem. Einzelhandels-) Immobilien in Kombination mit energetischen Verbesserungen bietet, auch im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung, eine gute Möglichkeit zur Verbesserung der Angebotssituation. Zudem kann die Innenstadt auch darüber hinaus durch die gute Verkehrsanbindung im MIV und ÖV, die hohe Dichte an öffentlichen und privaten Angeboten und eine hohe Nutzungsmischung punkten.

Positive Aussichten
trotz Ungewissheit

Zwar bleibt die Marktlage in Anbetracht der Coronakrise und deren Auswirkungen auf den Flächenbedarf weiterhin mit Unsicherheiten behaftet, die Tendenzen des Flächenumsatzes lassen jedoch vermuten, dass die Auswirkungen geringer ausfallen als zunächst erwartet. Für Duisburg und die Innenstadt ist aufgrund des großen Nachholbedarfs in Bezug auf den Büromarkt und die je nach Branche unterschiedlichen Perspektiven für die Zeit nach der Pandemie auch weiterhin mit einem Anstieg des Flächenbedarfes zu rechnen.

Handlungserfordernisse

Rahmenbedingungen
für eine höhere
Nutzungsmischung
schaffen

Hieraus ergibt sich für die Innenstadt in den nächsten Jahren die Möglichkeit weitere Flächen für Büro-/Dienstleistungsnutzungen zu etablieren. Insbesondere für Bereiche, die ihre Funktion als Handelslage weitestgehend verloren haben, bietet dies eine gute Möglichkeit für eine anzustrebende höhere Nutzungsvielfalt. Neben den herzustellenden (planungsrechtlichen) Rahmenbedingungen für eine höhere Nutzungsmischung kommt in diesen Bereichen der Einbindung der Eigentümer*innen eine besondere Bedeutung zu.

Darüber hinaus müssen weitere Aspekte für eine positive Entwicklung des Büromarktes in der Innenstadt wesentlich verbessert werden. Hierzu gehört eine ansprechende Gestaltung der öffentlichen Räume mit Möglichkeiten zur Erholung. Anknüpfend an die gute Erreichbarkeit der Innenstadt im MIV und ÖV bietet der Ausbau und die Verbesserung der Verbindung der innerstädtischen Quartiere einen wichtigen Ansatzpunkt.

A 3.1.3 KULTUR UND TOURISMUS

Die Innenstadt nimmt, neben den Schwerpunkten der gesamtstädtischen touristischen Vermarktung Industriekultur, Hafen und Wasser sowie fahrradtouristischen Angeboten, eine wichtige Rolle für die Gesamtstadt und auch darüber hinaus ein. Sie bietet Erlebnisse, stiftet Identität, lädt zum Verweilen ein und trägt zum Wohlbefinden bei. Kultur ist als Standortfaktor ein wichtiger Beitrag für den ökonomischen Erfolg einer Stadt.

Insbesondere durch den Strukturwandel im Einzelhandel sind Kultur und andere Freizeitangebote in der Innenstadt zunehmend ein wesentlicher Grund, um die Innenstadt aufzusuchen. Ergänzend werden dann auch weitere Angebote wie Gastronomie oder Erledigungen wahrgenommen und Menschen verbringen Zeit in der Innenstadt. Kultur ermöglicht, neben relevanten Sozial-, Bildungs- oder Freizeitangeboten, Begegnungen von Menschen sowie Teilhabe, sie prägt die Stadtgesellschaft und macht die Stadt interessant und lebendig.

In der Duisburger Innenstadt finden sich neben den etablierten Kulturoren und Kulturangeboten auch Initiativen aus der Stadtgesellschaft, wie *Kants Garten*, die *Bürgerstiftung* oder das *soziokulturelle Zentrum*. Dieses Engagement leistet gestaltende Impulse für das Kulturleben und die Entwicklung der Innenstadt.

Die Innenstadt bietet ein breit gefächertes Angebot an kulturellen und touristischen Angeboten und ist insgesamt sehr gut aufgestellt. Neben der Hochkultur mit der *Oper am Rhein*, dem *Lehmbruckmuseum*, dem Museum *Küppersmühle* und *DKM* bieten Veranstaltungsorte wie die *Mercatorhalle* oder das *Theater am Mariendorf (TAM)* ergänzende Angebote. Die Veranstaltungsorte mit ihren zum Teil bedeutenden Architekturen sind in weiten Teilen gut in die Innenstadt eingebettet, gut erreichbar und korrespondieren mit ihrem Umfeld.

Der König-Heinrich-Platz mit seinen schwebenden Gärten setzt die Oper vor Kopf des Platzes in Szene. Der vorgelagerte verkehrsberuhigte Bereich entschleunigt den Kfz-Verkehr und erleichtert das Queren für die Fußgänger*innen. Für die am König-Heinrich-Platz liegende *Liebfrauenkirche* ist durch den Umbau zur Kultuskirche mit Unterstützung von Städtebaufördermitteln ein neuer Raum für Kultur gelungen und etabliert. Sie bietet Raum für Ausstellungen, Diskussion oder Beteiligungen.



Breit gefächertes Angebot an kulturellen und touristischen Angeboten

Veranstaltungsorte gut in die Innenstadt eingebettet

Abb. 16
König-Heinrich-Platz
Quelle: Stadt Duisburg

Das *Lehmbruck-Museum* und die *Cubus Kunsthalle* haben mit dem Umbau des Kantparks und der großzügigen Promenade zur Friedrich-Wilhelm-Straße eine wesentliche Aufwertung für den Museumsstandort erlangt.

Der Innenhafen erhält durch die Erweiterung des Museums *Küppersmühle* einen baulichen Abschluss des Hafenbeckens und bietet mit einer Aussichtsplattform auf den Silos einen markanten Anziehungspunkt.

Für das am Rande der Innenstadt liegende *Theater am Mariendorf* konnte die fußläufige Anbindung unter dem Autobahnzubringer deutlich verbessert werden. Eine städtebauliche Anbindung kann erst mit dem Umbau des Knotenpunktes Mariendorf gelingen. Die Kunstabakademie hat sich für diesen Ort interessiert, um mit dem Ansatz Phase 0 der Baukultur NRW diesen Ort in die Diskussion zu bringen.

Weitere etablierte kulturelle Angebote, wie die Kinolandschaft mit einem Multiplex am Ostausgang des Bahnhofs sowie einem Programmkinosaal am Dellplatz, tragen ebenso zur Vielfalt bei, wie das inmitten der Einkaufslage liegende Casino im *Citypalais*, auch als touristische Attraktion. Der Innenhafen bietet mit der Anlegestelle für Hafenrundfahrten am Calaisplatz einen besonderen Blick auf die Stadt vom Wasser aus. Auch die Marina bietet sich als Ausgangspunkt für vom Wasser an kommende Gäste an.



Abb. 17
Veranstaltung auf dem
König-Heinrich-Platz
Quelle: Stadt Duisburg

Neben den Kulturbauten ist auch der öffentliche Raum dauerhafter Ausstellungsplatz für Kunst. Neben Skulpturen im Kantpark, Kunst in den U-Bahnhöfen sind hier auch die Brunnen auf der Königstraße zu nennen. Zudem ist der öffentliche Raum der Innenstadt aber auch Bühne für zahlreiche Open-Air-Veranstaltungen wie Sportevents, Brauchtumsfeste, gastronomische Veranstaltungen, aber auch für politische Kundgebungen, Kleinkunst, Konzerte oder Märkte u. a. organisiert durch *Duisburg Kontor*. Ein Großteil der Veranstaltungen findet im fußläufigen Bereich der Innenstadt auf der Königstraße und auch im Innenhafen statt. Der neu geschaffene Ports-mouthplatz ergänzt die Stadt mit Möglichkeiten für eine Bespielung im Übergang zum Hauptbahnhof. Im Spätsommer stellt das Kulturfestival *Platzhirsch* den Dellplatz in den Mittelpunkt und erweitert das Angebot um zeitgenössische Kunst und Musik.

Die öffentlichen Räume der Innenstadt fungieren als Bühne für zahlreiche Open-Air-Veranstaltungen



Abb. 18
3. Haniel Klassik
Open Air
Quelle: Stadt Duisburg

Durch ein großes und diverses Angebot kann zunehmend Publikum in die Innenstadt gezogen und die Innenstadt belebt werden. Bis zum Beginn der Corona-Pandemie sind die Übernachtungszahlen im Zeitraum von 2015 bis 2019 um über 100.000 bis auf ein Maximum von 570.934 gestiegen. Aufgrund der Einschränkungen durch die Corona-Pandemie wurde diese positive Entwicklung zunächst gestoppt. Um den Tourismus dennoch zu stabilisieren, hat *Duisburg Kontor* während der Pandemie erfolgreich eine Reihe von Maß-

nahmen für die Zielgruppe der Tagesbesucher*innen umgesetzt. Dazu gehören auch verstärkt Aktivitäten, die die Innenstadt betreffen, wie z. B. Vertriebsaktivitäten im Bereich Kultur und Museen, Herausstellung der Angebote der Gastronomie und Kunst im öffentlichen Raum im neuen City-Guide.

Neben den touristischen und publikumsanziehenden Ansätzen für die Innenstadt spielt zunehmend auch das Angebot und die Teilhabe im Sinne einer Alltagskultur für die Bewohner*innen der Innenstadt und der benachbarten Quartiere eine wesentliche Rolle. Dabei wird bürgerschaftliches Engagement aktiviert, um z. B. Stadt mitzugestalten, auf Missstände aufmerksam zu machen oder sich Räume anzueignen.

Die Initiative *Kants Garten* trägt beispielsweise mit niederschwelligen Angeboten und Gärtner*innen auf vielfältige Weise zur Zugänglichkeit des Kantparks und zu einer lebendigen Stadtgesellschaft bei und engagiert sich auch über den Kantpark hinaus für die Innenstadt.

Die Altstadt konnte durch das Engagement des Quartiersbüros als Raum für diverse Kulturveranstaltungen etabliert werden. Leerstehende Ladenlokale wurden im Rahmen des Projektes *KiS – Kunst im Schau-fenster* in der City sowie im Altstadtquartier von Duisburger Künstlern bespielt.

Die Kunst- und Kulturreihe *Duisburger Akzente* bespielt jährlich im Frühjahr wechselnd auch für die Stadtentwicklung relevante Orte in der Innenstadt, wie die leergezogenen Schulgebäude auf dem künftigen Mercatorviertel oder Räume in der Altstadt.

Niederschwellige Teilhabe am kulturellen Leben sind auch über Kunst im öffentlichen Raum gegeben. Die *Cubus Kunsthalle*, als Verein betrieben, bietet insbesondere Duisburger Künstler*innen einen Kunst- und Austauschort. Eine Vielzahl an städtisch geförderten Ateliers unterstützt die Freie Szene.

Vielfältige Angebote und bürgerschaftliches Engagement

Mit diesen umfangreichen Angeboten ist die Innenstadt bereits gut aufgestellt und erhält mit dem *soziokulturellen Zentrum am Stapeltor* seit 2020 ein wichtiges Angebot für die Alternativ-Kultur, das auch vor dem Hintergrund des Universitätsstandorts Duisburg und als nicht-kommerzieller Nachbarschaftsort eine bedeutende Rolle spielt. Das Stapeltor versteht sich als Ort der Begegnung für Nachbarschaft und Kultur-interessierte und als Teil einer gemeinwohlorientierten Quartiersentwicklung, der zur Belebung der Innenstadt und konkret als Ort der bürgerschaftlichen Teilhabe an Stadtentwicklungsprozessen beitragen soll. Die Lücke der Angebote für eine jüngere Zielgruppe der 14-35-Jährigen soll so weiter gefüllt werden. Das soziokulturelle Zentrum befindet sich in einer Entwicklungsphase und wird von *Initiative ergreifen* des Landes NRW begleitet. Erweiterungsmöglichkeiten des Bestandes werden intensiv mit allen Beteiligten erörtert und geprüft.

Insgesamt besteht für Duisburg ein breit angelegter Kommunikationsprozess zwischen Kulturbeteiligten, der durch den Kulturentwicklungsplan 2016 in Gang gesetzt wurde, um in den Austausch zu gehen und Strukturen kontinuierlich zu verbessern. Auch gilt es an Konfliktlösungen beispielsweise in Bezug auf lärmintensive Veranstaltungen oder fehlende Räumen weiterzu-arbeiten.



Abb. 19 und 20
Soziokulturelles
Zentrum Stapeltor
Quelle: Trenn



Das Stapeltor
versteht sich als Ort
der Begegnung für
Nachbarschaft und
Kultur-Interessierte

Handlungserfordernisse

Kulturangebote brauchen Orte mit guter Erreichbarkeit, öffentliche Räume als Veranstaltungsorte, aber auch ansprechende Empfangssituationen und Aufenthaltsbereiche. Hier bestehen an einigen Standorten konkret noch Handlungserfordernisse, wie im Bereich des *Stadtfensters*. Mit der Zusammenführung der Volkshochschule, der Stadtbibliothek und dem Medienzentrum im *Stadtfenster* ist ein neuer und moderner Bildungsstandort entstanden. Im Übergangsbereich zwischen der Altstadt und der Haupthandelslage liegend bildet die Steinsche Gasse unmittelbar vor dem Eingang noch eine starke Barriere.

Grundsätzlich sind bei allen Planungen und Veränderungen im öffentlichen Raum die Bespielbarkeit und Nutzung für Kultur und Veranstaltungen zu berücksichtigen und sicherzustellen. Gleichzeitig soll auch in den öffentlichen Räumen ausreichend Raum i. S. der Teilhabe ohne Konsum und Eintritt



Abb. 21
Bauernmarkt auf
der Königstraße
Quelle: Stadt Duisburg

**Multifunktionale
und alltagstaugliche
öffentliche Räume**

ent- und bestehen bleiben. Der öffentliche Raum soll im Sinne der Multifunktionalität sowohl für Veranstaltungen nutzbar sein, als auch freizeit- und alltagstauglich bleiben.

Auch Planungsansätze bzw. Orte zum Experimentieren sollen punktuell beleuchtet werden. Veränderungen im Innenstadtgefüge wie Leerstände, nicht (mehr) funktionierende Räume oder Umstrukturierungen eröffnen auch neue Spielräume, die interessant für und durch Kultur werden können. Vernetzung, Offenheit und Mut sind erforderlich, um Menschen, Ideen und Räume zusammen zu bringen, neue Möglichkeiten in Angriff zu nehmen und Übergänge in neue Nutzungen zu gestalten. Schnittstellen zwischen Stadtentwicklung und Kultur wie Leerstände oder Räume im Umbruch müssen erkannt und kommuniziert werden, um diese Orte auch für Kultur zugänglich zu machen. Netzwerke sollen genutzt und ausgebaut, Kooperationen initiiert werden.

Die bestehenden Initiativen und das Engagement sollen weiter unterstützt und eingebunden werden, um Synergien zu nutzen, die Innenstadt als wertvollen Kulturstandort zu sichern und weiterzuentwickeln, um sie noch lebendiger und lebenswerter zu machen. Das *soziokulturelle Zentrum Stapeltor* wird weiter durch *Initiative ergreifen* begleitet und eine Projektqualifizierung unterstützt. Geprüft wird die Erweiterung der quartiersbezogenen und gemeinwohlorientierten Nutzung sowie die Finanzierung und Fördermöglichkeiten.

Bestehende Initiativen fördern und das Engagement weiter unterstützen

Zusätzlich kann über den weiteren Ausbau der touristischen Angebote und eine verbesserte Positionierung der Stadt Duisburg als Tagungs- und Kongressstandort eine Belebung der Innenstadt erreicht werden, um an die positiven Entwicklungen vor der Pandemie anzuschließen.

A 3.1.4 KILMA, UMWELT UND GRÜN

Eine bessere Nutzbarkeit, die Erweiterung und die Qualifizierung von Grünflächen und Grünwegeverbindungen mit hoher Aufenthaltsqualität für die Anwohner*innen der Innenstadt, aber auch für die Besucher*innen, war der Schwerpunkt der Innenstadtentwicklung der letzten Jahre in diesem Themenbereich. In diesem Zuge wurden Projekte wie der Klostergarten, die Umgestaltung des Kantparks und der Umbau des Kuhlenwalls als Grünwegeverbindung zwischen Handelslage und Innenhafen angestoßen und umgesetzt.

Zusätzlich wird mit der weiteren Umsetzung des Straßenbaumkonzeptes eine wichtige Komponente aufgegriffen, um auch die innerstädtischen Wegebeziehungen ansprechender zu gestalten und durch Beschattung eine Verbesserung des Stadtklimas zu erreichen. Auch andere kleinere Maßnahmen, wie beispielsweise die Dachbegrünung von Bushaltestellen, gliedern sich in das Konglomerat ein und liefern in Summe einen wichtigen Beitrag für die Klimaanpassung.

Dennoch bleibt die Innenstadt ein hochverdichteter Raum mit einem hohen Versiegelungsgrad, was insbesondere bei Starkregenereignissen zu Problemen führt. Hinzu kommt, dass Materialien wie Asphalt, Beton, Putz, Glas oder Bitumen, welche vorwiegend in der Innenstadt verbaut sind, sich stark aufheizen, diese Hitze lange speichern und an die Umgebung abgeben, so dass auch die Hitzeentwicklung ein Problem darstellt.

Die verstärkte Gefahr von Extremwetterereignissen wie Hitzeperioden und Starkregen aufgrund des Klimawandels verdeutlicht den weiteren Handlungsbedarf bei den Themen Klimaschutz und Klimawandelanpassung. So wird für Duisburg eine Zunahme der Hitzetage bis 2090 um bis zu 43 Tage auf 74 Tage per anno erwartet (vgl. GREENPASS 2022: 2). Im Rahmen des gesamtstädtischen Klimawandelanpassungskonzeptes wurden daher neben Mobilitätsthemen auch die Handlungsfelder Hitze und Starkregen für die Innenstadt identifiziert.

Da sich Pflanzen im Gegensatz zu den o. g. Materialien nicht aufheizen und sie durch Be- und Verschatzung auch die Aufheizung von Gebäuden und Freiräumen wirksam verhindern, ist eine wirksame Möglichkeit zur Verbesserung der klimatischen Situation in der Innenstadt die Erhöhung des Grünanteils.

Um den Effekt von Begrünungsmaßnahmen in einem ca. 12 ha großen Teilbereich der Duisburger Innenstadt zu untersuchen und Maßnahmen aufzuzeigen, wurde die Firma Greenpass mit Mitteln aus dem Programm *Wasser in der Stadt von morgen* beauftragt. Im Rahmen dieser Untersuchungen wurden Szenarien erstellt, welche unterschiedliche Begrünungsintensitäten mit Dachbegrünungen, Fassadenbegrünungen sowie Baumpflanzungen vorsehen. Aus den Erkenntnissen wurde ein optimiertes Szenario für die klima-optimierte Duisburger Innenstadt erstellt.

Dabei wurden nur realistisch umsetzbare Begrünungen in moderatem Umfang zu einem Computermodell hinzugefügt. Die Ergebnisse zeigen, dass gegenüber dem Status-quo teils erhebliche Potentiale vorhanden sind (s. Abbildung 22).

Zusätzlich befindet sich ein städtisches Tool im Aufbau, das die Bereiche identifiziert, die bei Starkregenereignissen besonders betroffen sind (s. Abbildung 23). Hieraus ergeben sich aktuell insbesondere für die Bereiche am Dellplatz, der Kuhstraße und der Unterstraße Handlungsbedarfe.

Hitze und Starkregen stellen die Hauptprobleme in der Duisburger Innenstadt dar

Begrünungsmaßnahmen tragen einen hohen Anteil zur Lösung der klimatechnischen Probleme bei



Abb. 22
Effekte eines
klimaoptimierten
Szenarios
Quelle: GREENPASS

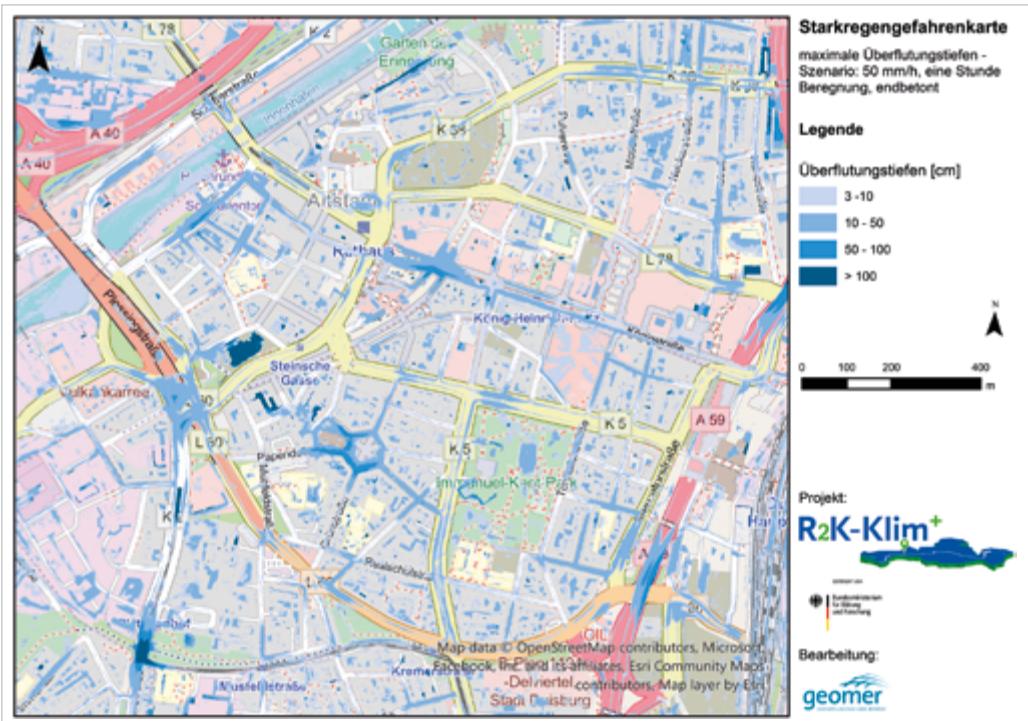


Abb. 23

Starkregenkarte
Quelle: Stadt Duisburg

Anpassungen im
öffentlichen und
privaten Raum
erforderlich

Handlungserfordernisse

Um die Innenstadt zu einem gesünderen und lebenswerteren Ort zu entwickeln, ist es ein wichtiges Ziel, die Auswirkungen von Hitze und Starkregenereignissen zu mildern. Dies führt zu Anpassungsbedarf sowohl im öffentlichen als auch im privaten Raum. Durch eine stärkere Entsiegelung, die Erhöhung des Grünanteils unter anderem durch die Pflanzung weiterer, klimaresilienter Baumarten unter Berücksichtigung des Schwammstadtprinzips, bei welchem das Niederschlagswasser in speziellen Speichern zurückgehalten wird und den Abfluss in Kanäle verringert (vgl. BBSR 2018: 1), können Verbesserungen erzielt werden, wie die Untersuchungen der Firma Greenpass zeigen.

Um eine spürbare Verbesserung für die Innenstadt erreichen zu können, sollen diese Erkenntnisse stärker in die Planungsvorgaben der einzelnen Umbaumaßnahmen einfließen, so dass jede Einzelmaßnahme einen Beitrag leisten kann.

Neben Verbesserungen im öffentlichen Raum, kann auch die Erhöhung der Dach- und Fassadenbegrünung einen Beitrag zur Verbesserung der thermischen Situation bringen. Erste Anreize hierfür schafft ein Förderprogramm der *Wirtschaftsbetriebe Duisburg AöR (WBD)*. Zusätzlich ist vorgesehen, die Bebauungspläne in der Innenstadt so zu ändern, dass sie eine Begrünung der Flachdächer vorschreiben.

Über die klimatischen Aspekte hinaus helfen diese Maßnahmen für ein gesünderes Stadtklima, haben positive Auswirkungen auf die Attraktivität der Innenstadt und dienen der Aufwertung des wohnortnahen Grün- und Freiflächenangebotes. Neben dauerhaften Begrünungen von Flächen können auch Zwischennutzungen zumindest temporäre Verbesserungen bringen.

Auch die Corona-Pandemie hat gezeigt, dass der Bedarf nach Erholung im unmittelbaren Wohnumfeld gestiegen ist, weshalb dem wohnortnahen Grün bei künftigen Planungen ein noch höherer Stellenwert beigemessen werden soll. Dieser Wunsch wurde auch durch die Passantenbefragung im Rahmen des Einzelhandels- und Zentrenkonzeptes bestätigt.

In der Schnittstelle zum Themenbereich Mobilität sollen aber auch die Wegeverbindungen weiterhin im Fokus bleiben. Durch neu gestaltete Straßenquerschnitte können beispielsweise Straßenbäume zu Verbesserungen des Mikroklimas beitragen und auch die Aufenthaltsqualität auf diesen Straßen für alle Verkehrsteilnehmenden verbessern.

A 3.1.5 MOBILITÄT

Für die Innenstadt von hoher Bedeutung ist Mobilität als Voraussetzung für Wachstum, Beschäftigung, Freizeit und für den Wohnstandort. Sie ist ein Grundbedürfnis, im Sinne von Erreichbarkeit, Kontakten und Teilhabe an der Gesellschaft. Zunehmend spielt auch der Gesundheitsaspekt im Sinne von Bewegungsangeboten für die Stadtplanung eine Rolle. Ziel bleibt neben der Sicherung der bereits heute guten stadtweiten und regionalen Erreichbarkeit im IV und ÖV die Stärkung nachhaltiger Mobilitätsformen. Die Stärkung des Fuß- und Radverkehrs muss einen wesentlichen Beitrag zum Klimaschutz leisten. Die Erstellung eines gesamtstädtischen Mobilitätskonzeptes mit allen Verkehrsträgern ist in Bearbeitung.

Für den Kfz-Verkehr besteht ein Ringsystem, Durchgangsverkehre können in der Innenstadt weitestgehend vermieden werden. Von den sogenannten Ringstraßen wurden die Mercatorstraße, Friedrich-Wilhelm-Straße, Kardinal-Galen-Straße im Querschnitt und in der Durchlässigkeit im Sinne einer verbesserten Stadtverträglichkeit angepasst. Der verkehrsberuhigte Bereich am Opernplatz verlangsamt den MIV in diesem Abschnitt und steigert die Aufenthaltsqualität ohne funktionale Einbußen für den fließenden Verkehr. Die Stahlhochbrücke Marientor bis in die Plessingstraße hinein wurde instandgesetzt. In der kommenden Dekade wird an den Defiziten dieses Stadteingangs hinsichtlich der Leistungsfähigkeit, der städtebaulichen Einbindung sowie dem Umgang mit dem Radverkehr weiter gearbeitet.

Durchgangsverkehre können weitestgehend vermieden werden



Abb. 24
Erschließung MIV
Quelle: Stadt Duisburg

Für den ruhenden Verkehr ist die Versorgung der Innenstadt mit Parkplatzangeboten durch öffentliche Stellplatzanlagen sowie durch private Parkplätze und Parkhäuser gegeben. Ein dynamisches Parkleitsystem ist eingerichtet, um Parksuchverkehre weitestgehend zu vermeiden. Eine Parkraumuntersuchung wurde zur Bestands- und Auslastungserfassung in 2021 durchgeführt, um mit den aktuellen Daten eine Gesamtstrategie zum Umgang mit dem ruhenden Verkehr zu entwickeln. Im öffentlichen

Ruhender Verkehr steht in Konkurrenz zu anderen Nutzungen

Raum abgestellte Fahrzeuge stehen in direkter Konkurrenz zur Verbindungsfunction für Zufußgehende und Radfahrende bzw. zu Nutzungen wie Aufenthalt, Bewegung und Kommunikation. Grundsätzlich ist das Angebot öffentlicher Parkplätze eine freiwillige Leistung der Stadt, dabei wird die Nutzung des öffentlichen (Straßen-)Raums aktuell weitestgehend bewirtschaftet. Für Bewohner*innen der Innenstadt sind Parkzonen organisiert und werden nach Bedarf aktualisiert und erweitert. Gleichzeitig werden auch private Flächen, oft Baulücken, zur Vermietung von Parkplätzen angeboten und verhindern so eine anderweitige (höherwertige) bauliche oder freiraumgestalterische Entwicklung.

Für den Warenverkehr wird zunehmend durch Lieferdienste und Onlinehandel auch der Bedarf an Lieferzonen in Wohnquartieren diskutiert und bei Bedarf in die Planungen mit aufgenommen. Für die Citylogistik werden derzeit verschiedene konzeptionelle Ansätze geprüft.

Das ÖPNV-Netz ist flächendeckend insgesamt gut ausgebaut und zentral über den Hauptbahnhof am Rande der Innenstadt angebunden. Ein engmaschiges Netz aus Bus- und Straßenbahn sowie Stadtbahnlinien bietet einen guten Zugang zum ÖPNV. Im Umfeld des Hauptbahnhofes wurden mit der Herstellung des Portsmouthplatzes und Maßnahmen an der Friedrich-Wilhelm-Straße, einer verlagerten Haltestelle in Richtung Hauptbahnhof, der Anlage einer Busspur und dem Vorrang des ÖPNV, deutliche Verbesserungen für den ÖPNV und die Erreichbarkeit erzielt. In unmittelbarer Nähe zum HBF befindet sich der verlagerte Fernbusbahnhof mit einem neuen Servicegebäude und bietet so guten Komfort für die Ergänzung und Verknüpfung des öffentlichen Personenverkehrs.

Im Bahnhofsumfeld wurden wesentliche Verbesserungen erreicht

Erreichbarkeit und Durchlässigkeit für den Radverkehr an vielen Stellen bereits verbessert

Eine ausreichende Erreichbarkeit und Durchlässigkeit der Innenstadt für den Radverkehr ist an vielen Stellen gegeben und verbessert worden. Radfahrstreifen wurden unter anderem an der Landfermannstraße und Kardinal-Galen-Straße angelegt, Einbahnstraßen und die Busspur der Friedrich-Wilhelm-Straße wurden für den Radverkehr geöffnet, die Königstraße bleibt in Schrittgeschwindigkeit befahrbar und es gibt zunehmend Leihangebote im gesamten Innenstadtbereich und darüber hinaus verteilt. Eine bewachte und mit Service versehene Abstellanlage besteht zentral mit der Radstation am Osteingang des Hauptbahnhofes sowie neue überdachte Anlagen am Portsmouthplatz und am Osteingang.



Abb. 25
Radverkehr
Quelle: Stadt Duisburg

Der Radschnellweg soll südlich über die Mercatorstraße angebunden werden und weiter über die Düsseldorfer Straße die Erreichbarkeit der Innenstadt für den Radverkehr deutlich optimieren. Die Innenstadt ist der Stadtbereich, der am intensivsten zu Fuß begangen wird. Diese klimafreundlichste Mobilitätsform wird von allen Bürger*innen genutzt, auch wenn es nur der Weg zur Haltestelle oder zum Parkplatz ist. Die Innenstadt im verkehrsplanerischen Sinne hat zahlreiche Ziele und Aufenthaltsbereiche für Fußgänger*innen und ist als Wohnstandort auch eine Quelle für Fußverkehr. Wesentliche Verbesserungen für die fußläufige Erreichbarkeit der Handelslage und des Hauptbahnhofes sind mit der Herstellung des neuen Portsmouthplatzes entstanden. Auch mit den neuen Fußgängerbrücken in der Verlängerung der Güntherstraße und der Kölner Straße zur Entwicklungsfläche Duisburger Dünen hat das neu entstehende Stadtquartier für den Fuß- und Radverkehr einen guten Anknüpfungspunkt in der Nahtlage zur Innenstadt. Für Ortsunkundige wurde

zudem mit der Erneuerung des Fußgängerleitsystems die Orientierung in der Innenstadt wesentlich verbessert.

An vielen Stellen sind Verkehrsflächen und Regelungen zugunsten der Fußgänger*innen bereits angepasst, wie beim Opernplatz, der Friedrich-Wilhelm-Straße mit breiteren Fußwegen und der Planung am Kuhlenwall, um eine gerechtere Aufteilung und Benutzung des öffentlichen Raumes zu erzielen.

Gerechtere Aufteilung
des Straßenraums
zugunsten des Fuß-
verkehrs konnten
umgesetzt werden

Handlungserfordernis

Handlungsbedarf im Themenfeld Mobilität besteht weiterhin bei der Verbesserung der Nahmobilität als Beitrag zur Verkehrswende. Dabei soll der Fokus auf der Flächengerechtigkeit zwischen den Verkehrsteilnehmer*innen liegen, um den nur einmal zur Verfügung stehenden Raum zukunftsfähig zu nutzen und zu verteilen. Nutzungskonflikte sollen bearbeitet und verbessert werden, dadurch soll eine hohe Aufenthaltsqualität im Vordergrund stehen und Angebote für Bewegung gemacht werden.

Dem Fußverkehr soll ausreichend Raum zur Verfügung gestellt, Konflikte mit anderen Verkehrsträgern reduziert und bestehende Barrieren, wie breite oder stark befahrene Straßenverkehrsflächen, abgebaut und so die fußläufige Erreichbarkeit flächendeckender qualifiziert und gesichert werden. Mit den Erkenntnissen der Parkraumuntersuchung können Möglichkeiten zur Optimierung des Angebotes des ruhenden Verkehrs kontinuierlich in die anstehenden Planungen zur Verbesserung des Fuß- und Radverkehrs einfließen. Im Zuge von erforderlichen Straßenbaumaßnahmen werden im Wasserviertel der ruhende Verkehr und die Begrünung kontinuierlich und zukunftsfähig angepasst.

Im Zuge laufender
Straßenbaumaß-
nahmen werden
Verbesserungen
vorgenommen

Privaten Anbietern von Sharing-Systemen sollen öffentliche Flächen angeboten werden, damit im Sinne eines Pull-Ansatzes alternative Angebote für einen eigenen PKW geschaffen werden. Zur Förderung von E-Mobilität werden zunehmend E-Ladesäulen eingerichtet, Angebote von E-Scootern sind im Innenstadtbereich gegeben, lösen aber auch Regelungsbedarfe für das Abstellen aus.

Das knappe Gut öffentlicher Raum muss stärker so organisiert werden, dass der ruhende Verkehr nicht übermäßig Platz einnimmt, der für andere wichtige Funktionen gebraucht wird. Auch hier kann der Sharing-Ansatz anders weitergedacht werden, indem z.B. Stellplätze temporär für Außengastronomie oder Veranstaltungen genutzt werden. Um den Umweltverbund weiter zu stärken und zu attraktivieren besteht grundsätzlich auch Handlungsbedarf in der Verdichtung der Taktung.

Insbesondere für den Fuß- und Radverkehr gilt es, die Vernetzung zwischen den Quartieren zu verbessern. Die Passantenbefragung hat ergeben, dass ein Großteil der Innenstadtbesucher*innen aus der Innenstadt und dem umgebenden Quartieren kommt. Zudem zeigt der mit einer Haushaltsbefragung 2015 ermittelte Modal Split (s. Abb. 26), dass jede dritte Fahrt mit dem PKW in Duisburg unter 3 km weit ist und somit Potential hat, diese Wege durch andere Verkehrsmittel zu ersetzen, um einen Wandel Richtung klimafreundlicher und lärmreduzierter Mobilität herbeizuführen.

Innenstadtbe-
sucher*innen haben
großes Potential
für den Umstieg auf
klimafreundlichere
Verkehrsmittel

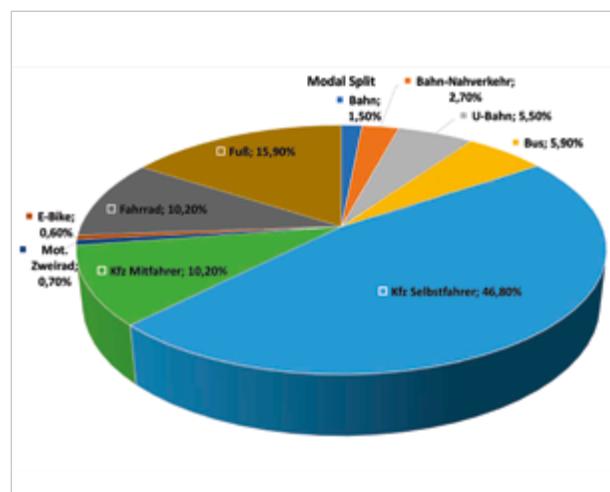


Abb. 26
Modal Split
Gesamtstadt
Quelle: Stadt Duisburg

Auf zwei wichtigen Verbindungen mit dem Innenhafen liegt der Fokus der nächsten Jahre, zum einen eine konsequente attraktive Anbindung für den Fußverkehr zwischen dem neuen Quartier *Duisburger Dün en* und dem Innenhafen und zum anderen die Ost-West-Verbindung vom Kantpark als Kultur-, Freizeit-, und Grünstandort über den Dellplatz und die Altstadt bis zum Innenhafen. Daneben steht die Attraktivierung der Fußgängerzone mit den angrenzenden öffentlichen Räumen als Aufgabe an.

Königstraße
und zwei Fußwege-
verbindungen zum
Innenhafen im Fokus

Für den Radverkehr besteht aktuell insbesondere Handlungsbedarf bei der Erreichbarkeit aus dem südlichen Stadtgebiet. Es gilt, kleinere Lücken der Hauptrouten zu qualifizieren.

.....

**Verkehrslösung
für den Übergang
zwischen Altstadt und
Haupthandelslage
erforderlich**

Die als Barriere wirkenden Straßen um die Altstadt, Steinsche Gasse und Schwanenstraße, trennen wichtige innerstädtische Bereiche. Diese verkehrliche Situation muss auch im Zusammenhang mit der Entwicklung Burgplatz und den Entwicklungen in der Altstadt genauer untersucht werden, um Schlüsse für die verkehrlichen und möglichen baulichen Entwicklungen zu ziehen und die Barrieren, insbesondere für den Fußverkehr, zu minimieren.

A 3.1.6 STÄDTEBAULICHE QUALITÄTEN UND ÖFFENTLICHER RAUM

Die Duisburger Innenstadt prägt durch ihre städtebauliche Gestalt in hohem Maße die Wahrnehmung der Gesamtstadt und besitzt ein ausgeprägtes Identifikationspotential für Duisburg. Neben stadtbildprägenden Bauwerken spielt der öffentliche Raum mit seinen Platzfolgen, Sichtachsen und seiner Ausstattung und Gestaltung eine maßgebliche Rolle für das Stadtbild und trägt zum Wohlbefinden bei. Aufgrund des Bedeutungsverlustes einzelner Funktionen, insbesondere des Einzelhandels, hat der öffentliche Raum eine weiter zunehmende Bedeutung für Kommunikation, Repräsentation, Veranstaltungen oder auch als Aufenthalts- und Wohlfühlort. Der öffentliche Raum bleibt gegenüber den virtuellen Möglichkeiten als physischer Raum weiterhin wichtig zur Adressbildung, für Erlebnisse und zum Austausch. Mehr denn je müssen die Besonderheiten der Duisburger Innenstadt herausgestellt und kommuniziert werden. Ein Großteil der Immobilien ist in privatem Besitz, so dass das Engagement und Investitionen der Eigentümer*innen erforderlich sind, um die Innenstadt insgesamt voranzubringen.

Öffentliche und private Investitionen wie der Umbau von Straßen- und Freiräumen, Neubauten oder die Aktivierung von Leerständen konnten deutlich zu einer Verbesserung der städtebaulichen Qualitäten der Duisburger Innenstadt beitragen. In den Planungsprozessen wurden unterschiedliche Qualifizierungsverfahren wie Wettbewerbe und Beteiligungen genutzt, um maßnahmenbezogen die Qualitäten und Anforderungen einzubringen.

Im Innenhafen sind rund um die Wasserlage die Gestaltung und Qualitäten der privaten Nutzungen und der öffentlichen Räume herausragend gelungen. Die Grachten in den neuen Wohnquartieren dienen der Entwässerung, so dass Ökologie und Gestaltung verbunden sind. Am Hauptbahnhof wurden im Zusammenspiel mit privaten Investitionen wie dem *IC Hotel* und *Mercator One* die öffentlichen Räume Portsmouthplatz mit den angrenzenden Straßenzügen sowie der Osteingang des Hauptbahnhofes neugestaltet, so dass dieser wichtige Stadtzugang als repräsentativer Ort gelungen ist. Der König-Heinrich-Platz, gerahmt von besonderen Bauwerken, mit seinen schwebenden Gärten inmitten der Handelslage liegend, ist einer der belebtesten Stadtplätze mit höchster gestalterischer Qualität.

Die Umsetzung von verschiedenen Maßnahmen haben bereits in bedeutenden Bereichen zum Verständnis der Stadtstrukturen und der Stadtgeschichte beigetragen. Am Kuhlenwall wird die Wegeverbindung entlang der ehemaligen Stadtmauer ablesbar und dabei eine intuitivere Wegeführung von der Handelslage zum Innenhafen angeboten. Bis auf einen letzten Abschnitt an der Unterstraße wurde die Stadtmauer vollständig saniert. Der historische Stadtgrundriss aus dem Ende des Mittelalters soll durch den Neubau des Mercatorviertels wieder erlebbar werden.

Die Qualität des öffentlichen Raums hat hohe Bedeutung für die Innenstadt

Öffentliche und private Investitionen konnten deutlich zu einer Verbesserung der städtebaulichen Qualitäten der Duisburger Innenstadt beitragen

Die historische Stadtstruktur kann bereits besser wahrgenommen werden

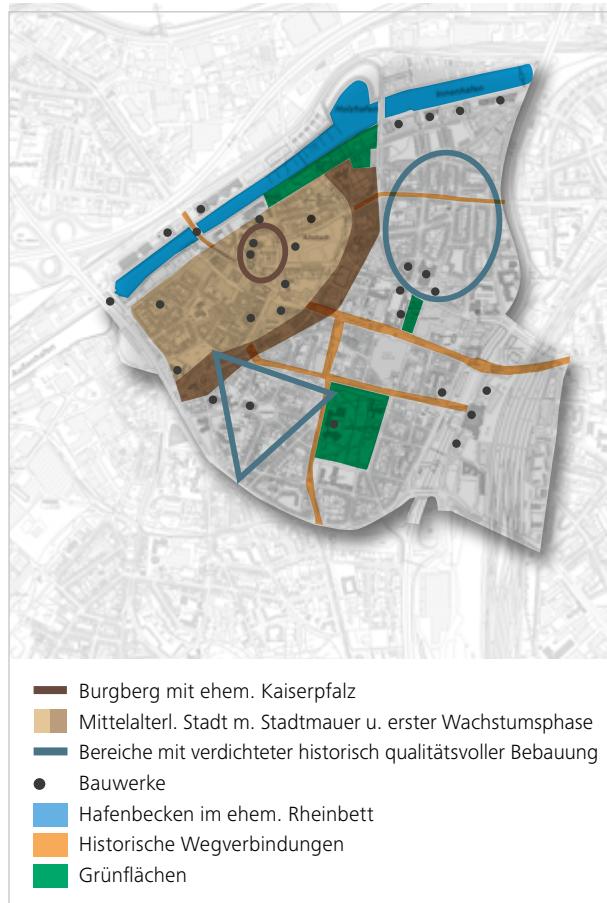


Abb. 27
Bedeutsame stadt-historische Bezüge
Quelle: Stadt Duisburg

Der öffentliche Raum hat konkurrierende Nutzungsansprüche zu bedienen

Handlungserfordernisse

Die Innenstadt weist, insbesondere in der Altstadt, dennoch weiterhin städtebauliche, gestalterische und funktionale Defizite mit Umstrukturierungsbedarfen auf. Sie bietet aber auch weitere Flächenpotentiale für bauliche Entwicklungen (s. Abbildung 28). Für die öffentlichen Räume sind die hohen und vielfach konkurrierenden Nutzungsansprüche eine besondere Herausforderung in den dicht bebauten und intensiv genutzten Bereichen.



Abb. 28

Flächenpotentiale im Zeitraum des IHI 2022
Quelle: Stadt Duisburg

**Umstrukturierungs-
erfordernis für die
Altstadt**

Wesentliche Umstrukturierungen stehen für die Altstadt an. Der Rahmenplan formuliert Maßnahmen zur Anpassung der Nutzungsstrukturen und schlägt Instrumente vor, anhand derer Handlungserfordernisse im öffentlichen und privaten Raum abgeleitet werden können. Für die Umstrukturierung und Aufwertung der ehemaligen Einzelhandelslage Altstadt ist u. a. die Ausarbeitung von Gestaltungsvorgaben bspw. für Fassaden vorgesehen. Zusätzlich sollen private Investitionen durch ein *Haus- und Hofprogramm* flankiert werden. Die öffentlichen Räume müssen in Teilen an die Neuausrichtung der Nutzungen angepasst werden.

**Städtebauliche
Qualität der Kern-
handelslage weiter
verbessern**

Die städtebauliche Qualität der Kernhandelslage muss weiter verbessert werden. Für den Konzentrationsbereich des Einzelhandels an der Königstraße vom Averdunkplatz bis zum Kuhtor bedarf es eines abgestimmten Umgangs mit Gestaltungsaspekten wie Möblierung oder Beleuchtung, um die Aufenthaltsqualität und Adressbildung der Königstraße und ihrer Plätze deutlich zu stärken und Alleinstellungsmerkmale herauszuarbeiten.

Die Keimzelle der Stadt, der Burgplatz, soll erforscht und eine adäquate Nutzung und Gestaltung erfahren, um an das neu entstehende *Mercatorviertel* anzuschließen und der Stadt Duisburg eine historische, identitätsstiftende Fassade wieder neu zu zeigen. Die Stadt hat bereits eine archäologische Untersuchung in Auftrag gegeben, um eine erste Einschätzung zur Befundlage zu erhalten. Im Weiteren muss sensibel mit den historischen Gegebenheiten und den heutigen Anforderungen ein geeigneter Weg gefunden werden, dieses Potential für die Stadt Duisburg bestmöglich zu nutzen.



Adäquate Nutzung
und Gestaltung
des Burgplatzes
erforderlich

Abb. 29
Burgplatz
Quelle: Stadt Duisburg

Städtebauliche Qualität kann auch im Experiment entstehen und gefunden werden. Stadt ist nie fertig gebaut oder gestaltet. Die Qualitäten des öffentlichen Raumes in der Innenstadt sollen auch durch temporäre Nutzungen von Brachflächen oder Plätzen herausgestellt werden. Die Bespielung von Räumen oder mit dem Experimentieren von Nutzungen können Orte anders wahrgenommen und getestet werden. Dabei können auch Bedarfe erkannt, erprobt, verifiziert oder wieder verworfen werden.

Für die Umsetzung baulicher Maßnahmen sollen jeweils geeignete Qualifizierungsformate angewendet werden.

Als wichtiges Querschnittsthema soll neben städtebaulich, funktionalen und gestalterischen Aspekten insbesondere das gesunde Stadtklima im Fokus stehen, um zu einem besseren Schutz vor extremen Wetterereignissen wie Starkregen oder Hitze beizutragen.

A 3.1.7 WOHNEN UND SOZIALES

Innerhalb der Gebietskulisse des IHI sehr unterschiedlich geprägte Wohnlagen

Die Duisburger Innenstadt hat innerhalb der Gebietskulisse des IHI 2022 sehr unterschiedlich geprägte Wohnlagen. In den gründerzeitlich geprägten Bereichen Dell- und Wasserviertel sowie dem Innenhafen besteht der höchste Wohnanteil. In diesen Quartieren gibt es Straßen(-abschnitte), die ausschließlich dem Wohnen dienen. In den handelsgeprägten Lagen an der Königstraße und in den Nebenlagen wird auch in den Obergeschossen gewohnt, auch das *Averdunk Centrum* ist gemischt genutzt. Mit einer Einwohnerdichte von ca. 5.160 EW/km² liegt die City weit über dem gesamtstädtischen Durchschnitt (vgl. Stadt Duisburg 2021).

Mit einem Bevölkerungsanteil von 21,7 % mit 108.584 Einwohner*innen ist der Bezirk Mitte ein bedeutender Wohnstandort. Die drei statistischen Wohnquartiere *City Nord*, *City Süd* und *Innenhafen* liegen innerhalb des Stadtbaugebietes Innenstadt, hier wohnten im Jahr 2021 13.900 Einwohner*innen (vgl. Stadt Duisburg 2021).

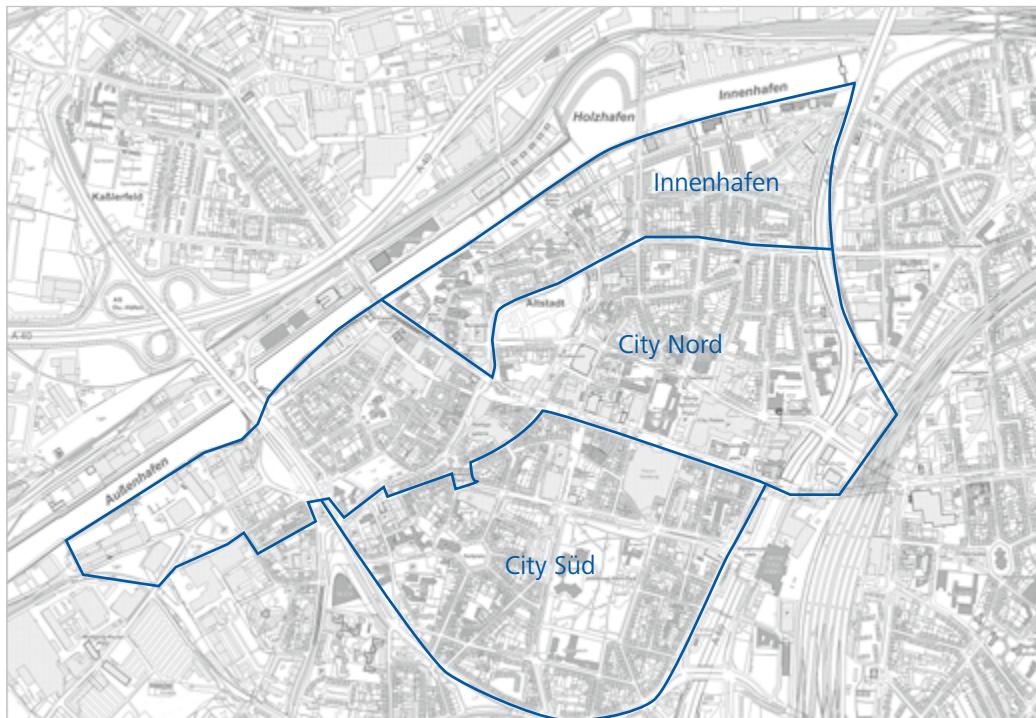


Abb. 30
Statistische
Abgrenzung der
Wohnquartiere
Quelle: Stadt Duisburg

Nach dem Bevölkerungswachstum in Duisburg von 2011-2018 um 4 % und dem anschließenden Verlust um 3 % bleibt, bei einer langfristigen Betrachtung, der durch die negativen Salden der Geburten- und Sterbefälle begründete leicht sinkende Trend bestehen. Diesem Trend kann nur durch Zuzüge entgegengewirkt werden. Hierfür sind entwicklungspolitische Maßnahmen in Form von attraktiven Neubaugebieten unbedingt erforderlich. Dass die Einwohnerzahl dennoch in der jüngsten Vergangenheit konstant blieb, ist auf den Zuzug der nichtdeutschen Bevölkerung zurückzuführen. Die Innenstadt liegt hier nah an dem gesamtstatistischen Trend von Duisburg. Im Vergleich zur Gesamtstadt mit einem durchschnittlichen Anteil von 23 % in 2021 liegt die Innenstadt bei 26 % und bleibt so ein Stadtquartier mit einem überdurchschnittlichen Anteil an ausländischer Bevölkerung. Der Anteil der Haushalte mit Kindern liegt mit 13 % in 2021 unter dem gesamtstädtischen Durchschnitt von 20 %. Gleichzeitig folgt die Innenstadt der gesamtstädtischen Entwicklung einer leichten Zunahme (vgl. Stadt Duisburg 2021). Bei den bestehenden Wohnangeboten besteht in Duisburg insgesamt ein niedriges Preissegment im Mietsektor, was zum einen den Mieter*innen den Zugang zum Wohnungsmarkt erleichtert, zum anderen für Eigentümer*innen ein Marktrisiko ist, welches sich investitionshemmend auswirkt. Viele private Objekte befinden sich in einem sanierungsbedürftigen Zustand. Dies trifft räumlich konzentriert vor allem auf den Bereich der südlichen Altstadt zu. Die Innenstadt liegt mit 6,5 % Leerstandsquote im stadtweiten Durchschnitt. Diese Quote setzt sich aus einem geringen Leerstand im Innenhafen von 4,3 % und höheren Leerständen von 7,1 % und 6,6 % in der City Nord und City Süd zusammen.

Dem leichten Schrumpfungstrend kann nur durch Zuzüge entgegengewirkt werden

Niedriges Preissegment im Mietsektor erleichtert den Zugang zum Wohnungsmarkt, erschwert aber die Investitionsbereitschaft

In den letzten Jahren nahm der Leerstand in der Innenstadt kontinuierlich zu. Vor allem die Qualifizierung und der adäquate Ausbau des Wohnungsbestandes in der *City Nord* und *City Süd* ist aufgrund des durchschnittlich hohen Gebäudealters und der nicht ausreichenden barrierefreien und altersgerechten Ausstattung voranzutreiben. In Duisburg sind mit rund 45 % besonders viele Wohneinheiten aus den 50er bis 60er Jahren auf dem Markt (NRW bei 35 %). Daraus lässt sich auf einen hohen Modernisierungsbedarf schließen (vgl. Stadt Duisburg 2020).

Nicht nur beim durchschnittlichen Mietpreis von 6,47€/qm - dies entspricht ca. der Hälfte der in Düsseldorf realisierbaren Mietpreise - ist Duisburg im bundesweiten Vergleich im letzten Feld, auch beim Durchschnittseinkommen liegt Duisburg weit hinten. Im Jahr 2019 liegt Duisburg im Vergleich mit anderen deutschen Städten in der Skala im unteren Fünftel mit einem Durchschnittseinkommen von 17.741€, die Nachbarstadt Düsseldorf beispielsweise in der höchsten Kategorie mit über 27.000€. Das spiegelt sich auch in einer niedrigen Kaufkraft in Duisburg wider (vgl. Hans-Böckler-Stiftung 2022).

Prägend für die Bevölkerungsstruktur ist zudem der Anteil der Studierenden mit ca. 45.000 Studierenden der Uni Duisburg-Essen (vgl. *FurnishedInside* o.J.). Rund 17.400 Studierende leben am Hochschulort. Der entspannte Wohnungsmarkt bietet Wohngemeinschaften (ca. 13%) gute Möglichkeiten, maßgeblich bleibt das Wohnen bei den Eltern mit 53%, 7 % wohnen in Studierenden-Wohnheimen (vgl. ZEIT Campus 2022). Somit besteht ein hohes Potential an Nachfrage für diese Zielgruppe auch in der Innenstadt, hier liegen jedoch nur wenige spezialisierte Wohnangebote vor.

Trotz der o.g. niedrigen Durchschnittswerte werden insbesondere auch höherwertige Wohnangebote stark nachgefragt, sind aber auf dem Markt noch unterrepräsentiert vorhanden. Die Umnutzung des ehemaligen *St. Vincenz Krankenhauses* zu Wohnen im Dellviertel und das *Mercatorviertel* sind Wohnungsneubauvorhaben inmitten der Innenstadt, die einen wichtigen Beitrag für den Wohnungsmarkt liefern werden. Neubauvorhaben in der Qualität und in dem Maßstab wurden zuletzt in den 1990er Jahren im Innenhafen realisiert. In den letzten Jahren wurde eine kleinere Anzahl an Objekten in der Altstadt durch Umnutzung, aber auch Abriss und Neubau fertiggestellt. Mit der Entwicklung des gemischt genutzten Quartiers *Duisburger Dünen* wird umfangreich Wohnungsneubau in unmittelbarer Nahtlage zur Innenstadt realisiert werden. Die verfügbaren Wohnbaulandpotentiale aus dem FNP-Neuaufstellungsprozess werden für den Planungszeitraum die prognostizierten Bedarfe nicht vollständig decken können, so dass eine Ausrichtung auf eine nachfrageorientierte Weiterentwicklung des Wohnungsbestandes und eine nachhaltige Innenentwicklung weiter erforderlich bleibt.

Die Innenstadt als Wohnstandort gewinnt weiter an Bedeutung. Insbesondere aufgrund der Nutzungsverschiebungen in den Einzelhandelslagen und dem Wunsch nach einer Wohnung in zentraler Lage. Die Stärkung der Innenstadt als Wohnort ist daher eine realistische Option für Nachnutzungen. Neben nachfragegerechtem Wohnraum zählt hierzu auch die Ausstattung mit bedarfsgerechter Infrastruktur. Es gibt also vielfältige Nutzungsmöglichkeiten, um freiwerdende oder leerstehende Räume wieder mit Leben zu füllen und so Innenstädte nachhaltig attraktiv zu gestalten. Die Altstadt bietet hier die größten Potentiale im Bestand oder auch Neubau. Es entsteht daraus aber auch die Anforderung, die Rahmenbedingungen anzupassen, so dass sich die Altstadt stärker zu einem Quartier für urbanes Wohnen entwickeln kann.

Damit die Innenstadt als attraktiver Wohnstandort funktioniert und angenommen wird, müssen vielfältige Ansprüche bedient werden. Für den Wohnstandort Innenstadt spricht seine sehr gute Erreichbarkeit. Hier gibt es jedoch noch Defizite bei der Nahmobilität u. a. hinsichtlich Wegeketten zwischen den Quartieren sowie dem barrierefreiem Ausbau. Es besteht eine gute Einzelhandelsversorgung in allen Bedarfsgruppen sowie vielfältige Bildungsangebote und soziale Einrichtungen. Die Ausstattung

Es besteht hoher Modernisierungsbedarf

Duisburg hat einen hohen Anteil an Studierenden, es liegen jedoch wenige spezialisierte Wohnangebote vor



Abb. 31
Wohnen am Innenhafen
Quelle: Stadt Duisburg

Höherwertige Wohnangebote werden stark nachgefragt

Nachfrageorientierte Weiterentwicklung des Wohnungsbestandes und eine nachhaltige Innenentwicklung erforderlich

Altstadt bietet die größten Potentiale zur Stärkung der Innenstadt als Wohnstandort

Bedarf an Spiel- und Bewegungsangeboten im Wohnumfeld

an Grün- und Freiflächen mit Spielangeboten ist grundsätzlich gegeben, es besteht jedoch Bedarf an Bewegungsangeboten und kleinteiligen Angeboten im unmittelbaren Wohnumfeld. Aus der Passantenbefragung geht hervor, dass u. a. Spielbereiche vermisst werden (s. Kap. 3.1.1). Die öffentlichen Räume bieten hierzu grundsätzlich das Potential. Aufgrund der hohen Flächenkonkurrenz in der Innenstadt geht dies häufig nur zu Lasten anderer Nutzungen, z. B. durch Neuordnung und Reduzierung des ruhenden Verkehrs.

Bestehende Nachbarschaften und Initiativen sichern und stärken

Für die Identifizierung mit dem Wohnstandort ist die Quartiersebene von besonderer Bedeutung. Hier sind Nachbarschaften, Kontakte und Möglichkeiten zum Gestalten, Mitmachen oder Aneignen wesentlich. Mit den Initiativen wie *Kants Gärtner*, Projekten der *Bürgerstiftung* und dem *soziokulturellen Zentrum Stapeltor* sind bereits gute Projekte und Strukturen vorhanden, die es zu sichern und auszubauen gilt.

Weniger attraktiv scheint die Innenstadt als Wohnstandort hinsichtlich der hohen Dichte, Konflikten zwischen Ruhebedarf und Veranstaltungen oder Freizeitlärm, dem höheren Potential sozialer Spannungen, HitzeProblemen oder auch aufgrund des Verkehrslärms. Hier wurde und wird bereits auf verschiedenen Ebenen mit Planungen und Maßnahmen entgegengewirkt, es besteht weiterer Handlungsbedarf.

Handlungserfordernisse

Anreize zur Umstrukturierung, Umbau und Modernisierung im Bestand durch Attraktivierung der öffentlichen Räume

Neben den neu entstehenden Wohnprojekten müssen Anreize für Umstrukturierungen und Umbauten sowie Modernisierung im Bestand geschaffen werden. Um die Altstadt im Strukturwandel auch stärker für das Wohnen zu attraktiveren, müssen hierfür die öffentlichen Räume, unter anderem auch verkehrlich, angepasst werden.

Nahmobilität als wichtiger Wohnungsstandortfaktor

Um die Nahmobilität insgesamt als wichtigen Wohnstandortfaktor zu stärken, müssen Barrieren abgebaut, Wegebeziehungen aufgewertet und der öffentliche Raum an den relevanten Stellen zugunsten der Fußgänger*innen umgestaltet werden. Dabei sollen wohnungsnahe Freiräume, Spiel- und Bewegungsangebote ergänzt und erprobt werden.

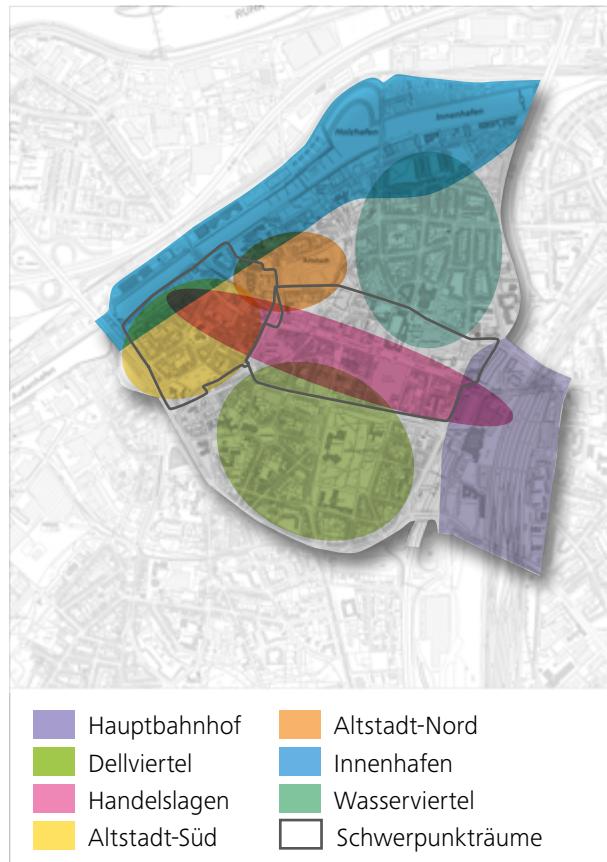
Das Konfliktpotential zwischen Wohnbedarfen und anderen innerstädtischen Aktivitäten muss durch geeignete Maßnahmen gemildert werden. Für die Stärkung von Nachbarschaften, sozialem Engagement und Teilhabe sowie Kultur sind die bestehenden Initiativen und Angebote zu unterstützen und in die Planungsprozesse einzubinden.

A 3.2 SCHWERPUNKTRÄUME

Die Duisburger Innenstadt im Bereich der Gebietskulisse des IHI 2022 ist ein sehr heterogener Raum und besteht aus mehreren Teilaräumen mit unterschiedlichen funktionalen Ausrichtungen. Im Rahmen der Erarbeitung des IHI 2013 wurden die Bereiche mit gleicher bzw. ähnlicher Nutzung als Aktivitätszonen definiert und dargestellt. Diese Aktivitätszonen sind das Bahnhofsumfeld, welches der wesentliche Schwerpunkt der Aktivitäten in den vergangenen Jahren war, die sehr stark durch Wohnen geprägten Wasserviertel und Dellviertel, der ab Mitte der 1990er Jahre entwickelte Gastronomie-, Büro- und Wohnstandort Innenhafen, die inzwischen eingekürzte Handelslage sowie die beiden Aktivitätszonen der historischen Altstadt.

Die Auswertung der Handlungserfordernisse der thematischen Handlungsfelder aus Kapitel 3.1 zeigt, dass diese nicht gleichmäßig über die Aktivitätszonen verteilt sind. Räume wie das Wasserviertel weisen kaum Handlungsbedarfe auf, während sich diese in anderen Räumen bündeln. Dies ist u. a. auf unterschiedliche Strukturveränderungen, die Lage im Stadtgefüge und den Zustand der Immobilien bzw. Funktion der öffentlichen Räume zurückzuführen.

Im Rahmen der Erarbeitung des IHI 2022 wurden mit der Handelslage und der Altstadt zwei Räume identifiziert, in denen es eine hohe Dichte an Defiziten aber auch an Chancen gibt, um mit zielgerichteten Maßnahmen und einer Verknüpfung mit weiteren Investitionen eine erhebliche Verbesserung erreichen zu können. Diese werden im Folgenden näher betrachtet und die thematischen Analyseergebnisse auf einer räumlichen Betrachtungsebene zusammengeführt.



Im IHI 2022 haben sich zwei Schwerpunkträume aus den Aktivitätszonen herauskristallisiert

Abb. 32
Aktivitätszonen und Schwerpunkträume im IHI 2022
Quelle: Stadt Duisburg

A 3.2.1 HANDELSLAGE

Räumliche Einordnung und Ausgangslage

Mit diversen Handlungserfordernissen bildet die Kernhandelslage einen räumlichen Schwerpunkt für das vorliegende IHI 2022. Die Kernhandelslage erstreckt sich entlang der Königstraße vom Portsmouthplatz in der Verlängerung über die Kuhstraße bis zur Steinschen Gasse. Südlich dehnt sich der Handelsbereich bis zur Friedrich-Wilhelm-Straße aus. Die Kernhandelslage erreicht ca. einen Kilometer in der Ost-West-Ausdehnung, ist nahezu vollständig als Fußgängerzone ausgebaut und umfasst entlang der Königstraße eine Folge von Stadtplätzen.

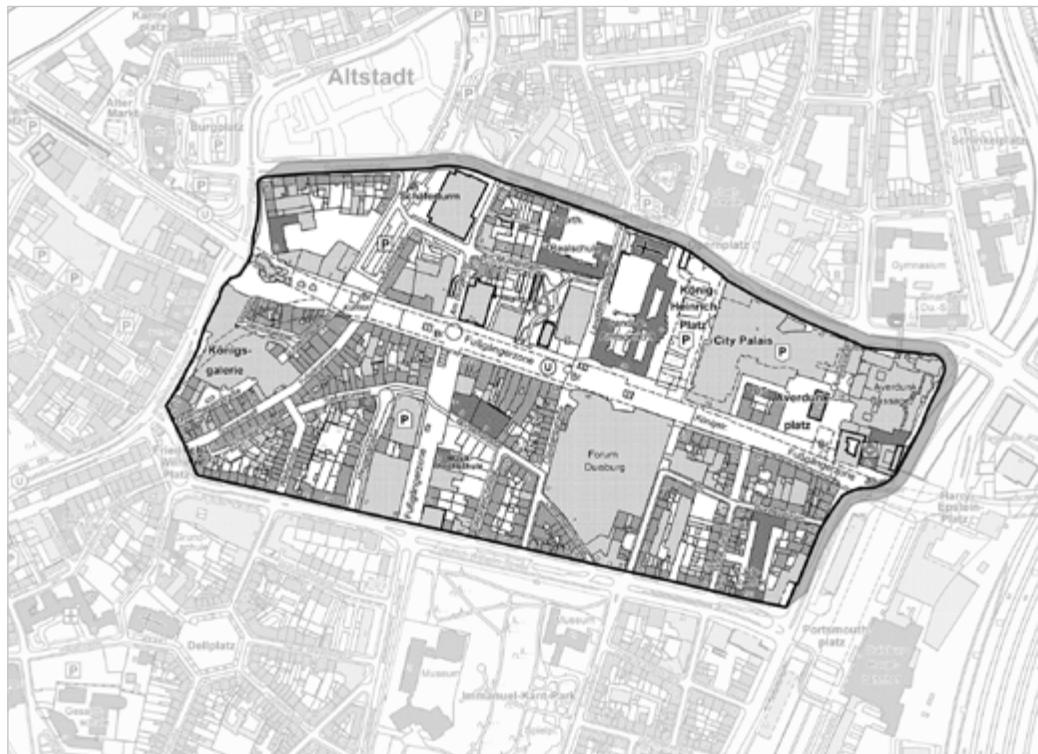


Abb. 33

Schwerpunktraum

Handelslage

Quelle: Stadt Duisburg

Die nördliche Straßenseite der Königstraße ist heute überwiegend durch Großstrukturen und Banken, der südliche Bereich weitestgehend durch Einzelhandelsnutzungen und Gastronomie in den Erdgeschossbereichen der Blockrandbebauung geprägt. Die Fußgängerzone mit den entsprechenden Innenstadtnutzungen dehnt sich in unterschiedlichen Ausprägungen in Richtung Friedrich-Wilhelm-Straße und Altstadt aus. In den Übergängen zwischen Königstraße und Friedrich-Wilhelm-Straße sind die Querstraßen im östlichen Bereich eher durch Baublöcke mit Wohnnutzungen, an der Tonhallenstraße aber auch mit erdgeschossigem kleinteiligen Einzelhandel geprägt. Im mittleren Abschnitt ist dieser Bereich auch Rückseite und Andienung von Großstrukturen wie des *Forums* oder der *Galeria*.

Situation des Einzelhandels

Für die Handelslage bestanden lange Jahre Unsicherheiten durch die Planungen innenstadtrelevanter großflächiger Einkaufszentren auf der ehemaligen Güterbahnhofsfläche, wie die Planungen *MultiCasa* oder die Ansiedlung eines *Designer-Outlet-Centers* (DOC), die final verworfen wurden. Mit dem Ende der Planungen zum Einkaufszentrum *MultiCasa* wurde bereits eine Entwicklung zur Konsolidierung der Duisburger Innenstadt eingeleitet. Infolgedessen gab es mehrere positive Entwicklungen wie die Eröffnung des innerstädtischen Einkaufszentrums *Forum*, das Refurbishment *Königsgalerie* und das *Citypalais*. Sie haben die Einzelhandelsstruktur verändert und die Hauptfrequenzen auf die mittlere Königstraße gelenkt, wo auch die höchsten Passantenfrequenzen erreicht werden. Auf Grundlage dieser Ergebnisse wurde der zentrale Versorgungsbereich Innenstadt (ZVB) verkleinert, um diese Konzentration zu stärken (s. Kap. 3.1.1). Dennoch sind auch innerhalb des ZVB Leerstände, Unternutzungen und Trading-

Konzentration des
EZB auf die mittlere
Königstraße

Down-Prozesse weiterhin ein Problem. Die Einzelhandelsimmobilien weisen hinsichtlich Größe und Zuschnitt oft nicht die am Markt nachgefragten Qualitäten auf. Insbesondere das *Forum* konnte viele Einzelhandelsbetriebe durch Verlagerung innerhalb der Innenstadt an sich binden. Auch in den Einkaufszentren wie der *Königsgalerie* gibt es eine hohe Fluktuation. Insbesondere das *Averdunk Centrum* hat zahlreiche und dauerhafte Leerstände.

Leerstände und
Unternutzungen

Königstraße als zentrales Band der Handelslage

Bis zum Bau der Stadtbahn in den 1980er Jahren war die heutige Königstraße zwischen Kuhtor und dem 1909 errichteten König-Heinrich-Platz als Hauptverkehrsachse ausgebaut, eine vierstreifige Allee mit Straßenbahn. Beidseitig prägten repräsentative Villen das Stadtbild. Mit dem U-Bahnbau wurde die Fußgängerzone eingerichtet und als Brunnenmeile gestaltet. Die Haupthandelslage weist heute insgesamt eine hohe bauliche Dichte auf. Die Baustrukturen und architektonischen Stile sind heterogen. Die in Blockrandbebauung errichteten Gebäude setzen sich überwiegend aus funktionalen Nachkriegsgebäuden sowie verstreuten historischen Bauten aus der Zeit der Jahrhundertwende und des Jugendstils zusammen.



Abb. 34
Königstraße
Quelle: Stadt Duisburg

Daneben finden sich aber auch freistehende Hochhäuser aus den 1960er bis 1980er Jahren bis hin zu modernen innerstädtischen Einkaufszentren. Die Großstrukturen *Averdunk Centrum* im Osten und die *Königsgalerie* im Westen rahmen die Haupthandelslage.

Bestand, Qualitäten und Zustand der Königstraße

Die Königstraße bietet aufgrund des breiten Querschnitts vielfältige Nutzungsmöglichkeiten und Raum für Veranstaltungen oder Außengastronomie. Mit der durchgängigen Baumallee ist ein beschatteter Bereich vorhanden und die Brunnenmeile bietet neben dem Element Wasser auch Identifikationen und Orientierung mit den künstlerisch gestalteten Anlagen. Die Brunnen werden durch Patenschaften in Betrieb gehalten. Inmitten der Aktivitätszonen Hauptbahnhof, Dellviertel, Wasserviertel und Altstadt spielt die Königstraße immer auch eine Rolle in der Verknüpfung dieser innerstädtischen Lagen. Die Königstraße ist für den Radverkehr geöffnet und sichert so ein engmaschiges Netz für diesen Verkehrsträger. Wiederkehrend prägen U-Bahnzugänge und Parkhauszugänge die Königstraße.

Breite der Königstraße mit Brunnenmeile bietet vielfältige Nutzungsmöglichkeiten

Mit dem Einkürzen der ausgedehnten Einkaufslage soll eine Konzentration des Handels erreicht werden. Auf der südlichen Seite der Königstraße ist der Fußgängerbereich mit einer Überdachung für die Fußgänger*innen versehen. Unterbrochen wird dieser Wetterschutz unter anderem im Bereich *Forum* und führt an der Düsseldorfer Straße nur bis zum ehemaligen Standort der Stadtbibliothek. Die gläserne Überdachung in der Vorzone der Ladenlokale bietet zum einen Schutz vor Regen, verhindert aber gleichzeitig den Blick auf die Fassaden und Straßenflucht. Mit städtischen Mitteln wurden die Abschnitte der Königstraße zwischen den Vorzonen der Geschäfte und der Baumallee neu gepflastert, um der Königstraße ein besseres Erscheinungsbild zu geben. Die Königstraße wurde in den 1980er Jahren bei der Einrichtung der Fußgängerzone mit einer einheitlichen Beleuchtung ausgestattet. Mit der Erneuerung am König-Heinrich-Platz wurde ein anderes Leuchtenmodell gewählt, um eine funktionale und gestalterische Anpassung einzuleiten. Die Möblierung ist in den neu gestalteten Randbereichen ebenfalls angepasst, jedoch im Verlauf der Königsstraße nur noch teilweise vorhanden. In Teilen werden von der Gastronomie die Baumscheiben als Sitzelemente mitgestaltet und genutzt. Die Ausstattung des öffentlichen Raumes mit Mobiliar entspricht funktional und gestalterisch nicht mehr den Standards. Anpassungen für Barrierefreiheit werden punktuell im laufenden Betrieb vorgenommen, können aber den Missstand insgesamt nicht beheben. Der Bestand und der Zustand des öffentlichen Raumes, insbesondere der Ausstattung, ist nur in Teilbereichen als zufriedenstellend zu bewerten.

Bestand und Zustand des öffentlichen Raumes nur in Teilbereichen zufriedenstellend

Plätze und Aufweitungen entlang der Königstraße

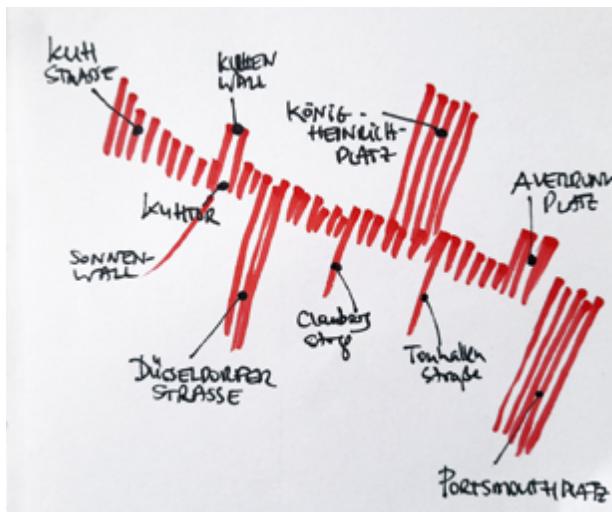


Abb. 35
Fußgängerzone mit Platzfolgen
Quelle: Stadt Duisburg

Entlang der Königstraße reihen sich Plätze und Aufweitungen, die verschiedene Nutzungen, Atmosphären und Identitätspotentiale bieten. Den Auftakt macht der Portsmouthplatz im Übergang zum Hauptbahnhof, gefolgt vom Averdunkplatz.

Dem König-Heinrich-Platz, im Epizentrum mit der größten Ausdehnung bis zur Oper, folgt in südlicher Richtung die Aufweitung an der Düsseldorfer Straße zum Kantpark. Das Kuhtor bildet den Übergang in die historische Altstadt. Anschließend weitet sich die Kuhstraße in Richtung Burgplatz und Münzstraße auf.

Portsmouthplatz

Durch die Überdeckelung der A59 konnte vor dem Hauptbahnhof ein neuer städtischer Platz geschaffen werden, von dem die Wegebeziehungen in die verschiedenen Bereiche der Innenstadt deutlich profitieren. Die Entwicklungen im Bahnhofsumfeld haben sich auf die Handelslage positiv ausgewirkt. Durch die Gestaltung des Portsmouthplatzes mit einer Brunnenanlage, einer langen Bank und neu designten „Mercatorstühlen“ sowie dem Bürogebäude *Mercator One* als wichtige Raumkante wurde eine attraktive Überleitung zum Eingangsbereich der Königstraße geschaffen. Ebenso hat die Innenstadt hier neue Flächen für Veranstaltungen gewonnen.

Abb. 36
Übergang Königstraße/
Portsmouthplatz
Quelle: Gensheimer



Averdunkplatz



Abb. 37
Averdunkplatz
Quelle: Stadt Duisburg

Der Averdunkplatz liegt im Auftakt der Königstraße. Er ist milder genutzt und liegt als Sackgasse etwas zurück. Der Platz hat im hinteren Bereich einen Zugang zum Averdunk Centrum und einen Nebeneingang zum Casino. Das Averdunk Centrum weist einen dauerhaft hohen Leerstand auf und bringt aktuell wenig Frequenzen. Das ehemalige Calderoni-Hochhaus, heute Ruhrtower, wurde in den 1990ern saniert und erhielt eine neue Fassade. Als Begrünung sticht eine großkronige Pappe mit einem großzügigen Sitzelement heraus, ein weiteres Sitzangebot liegt

im hinteren Bereich beim Eingang zum Averdunk Centrum. Der Brunnen von André Volten gestaltet den Auftakt der Brunnenmeile auf der Königstraße. Insgesamt bildet der Averdunkplatz in der derzeitigen Gestaltung keinen adäquaten Auftakt der Königstraße.

Die Umgestaltung des König-Heinrich-Platzes mit der Verkehrsberuhigung des Opernplatzes hat deutlich zur Aufwertung des öffentlichen Raumes als Aufenthaltsraum ohne Konsumzwang beigetragen. Die Neugestaltung des König-Heinrich-Platzes mit den *schwebenden Gärten* bietet einen Aufenthalts- und Freiraum, der an den Randbereichen und auf den Wiesen zum Verweilen, aber auch für Bewegung und zahlreiche Veranstaltungen genutzt wird. Mit den Einkaufszentren *Forum*, dem *Citypalais* mit *Mercatorhalle* und dem *Casino* sowie der *Oper* umfasst der mittlere Bereich der Königstraße zahlreiche Publikumsmagneten. Die Königstraße zählt in diesem Bereich zu den meistfrequentierten öffentlichen Räumen Duisburgs und bildet zusammen mit dem König-Heinrich-Platz das Herz der Innenstadt. Die neu angelegte ebenerdige Brunnenanlage belebt insbesondere im Sommer, bietet Erfrischung und Spielmöglichkeiten und kann ebenso als Veranstaltungsfläche genutzt werden.

Die Tonhallenstraße ist im Übergang bis zur Straße Am Buchenbaum als Fußgängerzone ausgebaut, im weiteren Verlauf im Trennprinzip mit zu schmalen Fußwegen. Hier besteht an der östlichen Straßenseite noch ein dichter Besatz an kleinteiligem Einzelhandel. Im Übergang zur Tonhallenpassage befindet sich noch eine kleine Platzsituation mit einem großkronigen Baum.



Tonhallenstraße und
Claubergstraße

Im ersten Abschnitt ist die Claubergstraße bis zur Börsenstraße als Fußgängerzone ausgebaut und hat einen hohen Anteil an gastronomischem Angebot. Im weiteren Verlauf ist die Claubergstraße im Trennprinzip ausgebaut und führt zentral auf den Kantpark. Über die Börsenstraße besteht ein Nebenlauf zur Königstraße, ausgehend vom westlichen Nebeneingang des *Forums* (Eingang C&A) über den Salvatorweg bis zum Sonnenwall. Im Übergang Claubergstraße – Landgerichtsstraße eröffnet sich ein kleiner Platz vor dem Sparkassengebäude mit dem Brunnen *StadtBild* von Ulf Hegewald.

Die Düsseldorfer Straße wiederum mit breitem Straßenquerschnitt ist als Fußgängerzone angelegt. Sie bindet an der Kreuzung mit der Friedrich-Wilhelm-Straße den Kantpark mit dem Zugang zum Lehmbruckmuseum an. Die Düsseldorfer Straße vernetzt über den Salvatorweg und das durch kleinsteilige Bau- und Nutzungsstrukturen geprägte Wallquartier den fußläufigen Bereich mit der Königsgalerie. Der Neubau der *Torhäuser* an der Kreuzung Düsseldorfer Straße/Börsenstraße als Nachnutzung der ehemaligen Stadtbibliothek und *Volksbank* wird die bauliche Lücke schließen und neue Funktionen an diesen Bereich bringen. Der Standort des Kaufhauses *Galeria* liegt an der Kreuzung mit der Friedrich-Wilhelm-Straße. An der Düsseldorfer Straße wurden vorerst einzelne Einbauten entfernt, um eine bessere Nutzbarkeit für Veranstaltungen und Außengastronomie herzustellen. An der Kreuzung Düsseldorfer Straße und Königstraße prägt der Brunnen *Lifesaver* von Jean Tinguely und Niki de Saint Phalle als ein Markenzeichen von Duisburg.



Düsseldorfer Straße

Abb. 39
Düsseldorfer Straße
Quelle: Uhlen

Kuhtor mit Kuhwall und Sonnenwall

Der Übergang zwischen der historischen Altstadt innerhalb der Stadtbefestigung und der späteren Stadtverweiterung befindet sich am Kuhtor. Der *Schiffsmasken-Brunnen* bietet hier Sitzmöglichkeiten und Wassererlebnis. Mit der Umgestaltung des Kuhlenwalls bis zum Innenhafen wird ein Teil der noch als Parkplatz genutzten Flächen der Fußgängerzone zugeschlagen und so deutlich der Übergang in Richtung Mercatorviertel bis zum Innenhafen gestärkt.

Südlich der Königstraße setzt sich die ehemalige Stadtbefestigung entlang des schmaler ausgebauten Straßenzugs Sonnenwall als Fußgängerzone fort. Mit den benachbarten Straßen des Wallquartiers Salvatorweg und Wallstraße ist der Sonnenwall geprägt durch kleinere Ladenlokale, Gastronomie und inhabergeführten Einzelhandel.

Kuhstraße

Die Kuhstraße wird, in der Verlängerung der Königstraße liegend, ohne Funktionsbruch als Haupthandelslage wahrgenommen. Auch gestalterisch wird die Überdachung fortgesetzt bis zum Zugang der *Königsgalerie*.

Der Stadtraum weitet sich in Richtung Westen deutlich auf und leitet in Richtung Burgplatz und die Münzstraße über. In dieser Aufweitung befinden sich eingeschossige Pavillons, die den U-Bahnzugang integrieren. Die Glasdächer der Pavillons deuten aus der Vogelperspektive ein geschlossenes Baumkronendach an, unterbrechen auf Augenhöhe den weiten Straßenquerschnitt und hängen durch die nach Süden orientierte Nutzung den nördlichen Einzelhandelsbesatz ab. Eine bauliche Fassung fehlt in Richtung Burgplatz. Die Steinsche Gasse, Schwanen- und Poststraße bilden als großdimensionierte Verkehrsflächen optische und funktionale Barrieren. Dieser Bereich ist auch vor dem Hintergrund der Betroffenheit bei Starkregenereignissen in den Blick zu nehmen.



Abb. 40 und 41
Aufweitung Kuhstraße
Quelle: Stadt Duisburg

Atmosphäre und Identifikation müssen gestärkt werden

Handlungserfordernisse

Die Königstraße und ihre angrenzenden öffentlichen Räume und Plätze spielen eine bedeutende Rolle für das Erlebnis Innenstadt, das Wohlfühlen und Herstellen einer Atmosphäre und Identifikation für Besucher*innen und Bewohner*innen. Das Maß an Wiedererkennungsmerkmalen und die Freiheit für Alleinstellungsmerkmale sollte gut ausgelotet und verabredet werden, damit alle Teilaräume mit ihren Potentialen sich voll entfalten können.

Positiv hervorzuheben ist die weitestgehend stabile und ausgewogene Nutzungsvielfalt in der Handelslage. Aktuell besteht eine geringere Fluktuation im Kernbereich der Königstraße. In den vergangenen Jahren konnte die Handelslage durch erste Maßnahmen zur Aufwertung des öffentlichen Raumes teilweise attraktiver gestaltet werden.

Besonderer Handlungsbedarf in den Übergangsbereichen

Besonderer Handlungsbedarf besteht für die Hauptzugangsbereiche der Handelslage, den Übergang zur Altstadt mit Kuhtor und Kuhstraße sowie am gegenüberliegenden Ende am Averdunkplatz und auch an der Düsseldorfer Straße von Süden kommend. Darüber hinaus ist die Gestaltung insgesamt für das „Inventar“ des öffentlichen Raumes in der Kernhandelslage verbindlich zu verabreden. Der Bedarf an Spiel- und Bewegungsangeboten ist erkannt und soll bearbeitet werden.

Die Königstraße weist weiterhin erhebliche gestalterische Defizite im öffentlichen Raum auf. Für die Erhöhung der Aufenthaltsqualität und zur Adressbildung der breiten Königstraße mit ihren Plätzen ist ein einheitliches Gestaltungsbild und Identifikationsmerkmale zu verabreden. Die angrenzenden fußläufig-

gen Bereiche sollen ebenso in diesen Planungsprozess eingebunden werden. Sowohl Gestaltung und Stärkung der Gastronomie als auch nicht kommerzielle Aufenthaltsbereiche sollen dabei berücksichtigt werden. Um dies zu erreichen, soll zuerst ein Gestaltungsrahmen erarbeitet und im Weiteren geeignete Instrumente zur Umsetzung gefunden werden.

Der aktuell minder genutzte und schlecht integrierte Averdunkplatz im Eingangsbereich der Fußgängerzone soll durch kleinere temporär angelegte Maßnahmen besser in den Bereich der Fußgängerzone integriert werden. Im Rahmen der Erarbeitung eines Gestaltungsrahmens für die Handelslage könnte der Averdunkplatz als Experimentierraum Gelegenheit bieten, diese Elemente aber auch Angebote für Bewegung, Spiel und Grün temporär real zu erproben.

Im Fußgängerzonenbereich an der Düsseldorfer Straße entstehen mit den *Torhäusern* auch neue Nutzungen. Die Düsseldorfer Straße soll attraktiver und funktional den Anforderungen der künftigen Nutzungen angepasst werden. Durch die Stärkung von Gastronomie und nicht kommerziellen Aufenthaltsbereichen in Kombination mit Bewegungsangeboten und Begrünung kann auch diesem Fußgängerzonenbereich ein neues Bild gegeben und so der Übergang zum Kantpark gestärkt werden.

Das Kuhtor markiert den historischen Übergang in die Altstadt, dies ist zurzeit städtebaulich-gestalterisch nicht wahrnehmbar. Dieser Bereich wird heute funktional und gestalterisch als Verlängerung der Königstraße wahrgenommen. Zur Stärkung der Ein- bzw. Anbindung des Kuhtors an den Bereich Burgplatz und südliche Altstadt ist eine städtebauliche sowie freiraumplanerische Aufwertung erforderlich. Die vorhandenen Pavillons werden als Ladenlokale genutzt und integrieren den U-Bahnabgang. Aufgrund ihrer Struktur wirken sie wie ein Fremdkörper und verhindern die Integration der angrenzenden Räume.

Die Stärkung des Schwerpunkttraums Handelslage soll durch öffentliche Investitionen positiv vorangetrieben werden, unter Einbeziehung der Verantwortung und Rolle der Eigentümer*innen. Die Aufenthaltsqualität, das Wohlfühlen und die Besonderheiten der Duisburger Handelslage sollen gesteigert werden, um die oberzentrale Funktion Duisburgs auch als Einzelhandelsstandort langfristig zu sichern. Der Fokus liegt dabei zuerst auf der Verabredung eines Gestaltungsrahmens für den öffentlichen Raum und für das Stadtbild prägende private Darstellung der Geschäfte und im Weiteren auf der baulichen Umsetzung in den Bereichen Kuhtor/Kuhstraße, Düsseldorfer Straße und Averdunkplatz.

.....
**Einheitliche
Gestaltungsmerkmale
als Grundlage**

.....
**Experimentierraum
Averdunkplatz**

.....
**Attraktivierung
und Aufwertung
Düsseldorfer Straße**

.....
**Verknüpfung Kuhtor
mit Burgplatz**

A 3.2.2 ALTSTADT

Räumliche Einordnung und Ausgangslage

Der Schwerpunkttraum Altstadt wird im Nordwesten durch den Innenhafen und im Westen durch die Marientorstraße bis zum Kreuzungsbereich mit der Steinschen Gasse begrenzt. Im Südosten umfasst er die Steinsche Gasse und die westliche Kuhstraße. Im Norden schließt er die Bereiche des Burgplatzes und des Alten Marktes bis zum Innenhafen ein. Der Schwerpunkttraum ist ein Teilbereich der historischen Altstadt innerhalb der Stadtmauer. Die gewachsenen Altstadtstrukturen mit einer dichten Bebauung sind infolge von Kriegsschäden und des Wiederaufbaus in weiten Teilen heute jedoch nicht mehr erlebbar. Prägend für die gesamte Altstadt ist der hohe Anteil an untergenutzten oder brachgefallenen Flächen. Die Planungen der Nachkriegszeit mit Gebäudesolitären, breiten Verkehrsschneisen, Brachen und Baulücken prägen heute das heterogene Bild der historischen Duisburger Altstadt.



Abb. 42
Schwerpunkttraum
Altstadt
Quelle: Stadt Duisburg

Die Duisburger Altstadt ist schon seit vielen Jahren erheblichen negativen Veränderungen ausgesetzt. Über Jahrzehnte fungierte sie mit ca. 45.000 m² Verkaufsfläche durch die räumliche Konzentration zahlreicher Kauf- und Warenhäuser (u. a. Priel später Boecker, C&A, P&C, Quelle später Sinn Leffers, Oeben & Thoben, UniPolster) als einer der größten Textilhandelsschwerpunkte im westlichen Ruhrgebiet.

**Erheblicher
Funktionsverlust in
der Altstadt**

Auf Grund diverser Entwicklungen und Konzentrationsprozesse im Einzelhandel kam es in der Vergangenheit zu weitgreifenden Umstrukturierungen (s. Kap 3.1.1). Im Zusammenwirken der allgemeinen Tendenzen im Einzelhandel, der geringen Einzelhandels-Kaufkraft in Duisburg, der zunehmenden Bedeutung des Online-Handels, der Verstärkung der regionalen Standort-Konkurrenz (insbesondere durch das *Westfield CentrO* in Oberhausen), der Verlagerung des Einzelhandelsschwerpunktes zur Königstraße (durch *Forum* und *City-Palais*) verlor die Altstadt zunehmend an Bedeutung als Standort des großflächigen Einzelhandels. Folglich ging für den Altstadtbereich aus diesem Verlagerungsprozess ein erheblicher Funktionsverlust hervor. Es kam zum vollständigen Wegbrechen der Textil- und Warenhäuser in der Altstadt. Folgerichtig wurde mit Beschluss des EHZK 2019 am 01.07.2019 die Abgrenzung des zentralen Versorgungsbereiches Innenstadt eingekürzt und große Bereiche der Altstadt aus dem

zentralen Versorgungsbereich Innenstadt genommen (s. Kap 3.1.1). Trotz zahlreicher Eigentümerwechsel, privater Investitionen und der erfolgreichen Arbeit des eingerichteten Quartiersbüros ist die Altstadt noch von städtebaulichen Missständen geprägt, die eine Neuausrichtung erschweren. Um einen Funktionswandel und die damit einhergehenden planungsrechtlichen und städtebaulichen Aufgaben zu bewältigen sowie Planungs- und Investitionssicherheit zu schaffen, wurde ein Rahmenplan für die Altstadt erstellt.

Der Rahmenplan
Altstadt-Süd soll
Planungssicherheit
schaffen

Rahmenplan Altstadt-Süd

Im Dezember 2020 wurde das Büro *Pesch Partner Architekten Stadtplaner GmbH* in Kooperation mit dem Büro *Junker + Kruse* zur Erstellung eines Rahmenplans für die südliche Altstadt beauftragt. Im Mittelpunkt standen Leitfragen zum zukünftigen Profil der Altstadt, die Verknüpfung mit dem Umfeld und Maßnahmen zur Umstrukturierung im privaten und öffentlichen Raum. Aufbauend auf einer städtebaulichen und funktionalen Analyse sowie einer Bedarfs- und Nachfrageanalyse wurden zunächst drei Entwicklungsszenarien erarbeitet. Dabei bildeten die Szenarien „Auf den Spuren alter Zeiten – Die historisch geprägte Altstadt“, „Ein Ort zum Durchatmen – Grünes Wohnen am Innenhafen“ und „Neues Leben hinter alten Fassaden – Die Altstadt als experimentelles Zukunftslabor“ verschiedene Visionen ab.

Diese wurden im Rahmen einer Online-Beteiligung der Öffentlichkeit vorgestellt. Über eine Webseite hatten die Bürger*innen die Möglichkeit, sich umfassend über die Analyseergebnisse sowie die vorgeschlagenen Entwicklungsszenarien zu informieren und im Anschluss Lob, Kritik und Anregungen zu den einzelnen Themen einzureichen. Insgesamt nahmen rund 360 Personen dieses Angebot an. Ergänzend fand eine öffentliche Online-Veranstaltung statt, in der die Szenarien vorgestellt wurden. Im Anschluss der Veranstaltung gab es die Möglichkeit, sich auszutauschen, Fragen zu stellen und Ideen zur Zukunft des Quartiers vorzutragen. Die Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung sowie der Experteninterviews mit Vertreter*innen der organisierten Öffentlichkeit und der Verwaltung wurden ausgewertet und aus den drei Szenarien ein Zielszenario erstellt. Im Ergebnis stellt das Zielszenario eine Mischung aus dem historisch geprägten und dem wohngeprägten Szenario dar.

Unter Beteiligung der Öffentlichkeit wurde aus drei Szenarien ein Zielszenario für die Altstadt entwickelt

Dieses bildet die Grundlage für den Rahmenplan, welcher durch den Rat der Stadt Duisburg am 25. November 2021 beschlossen wurde. Er stellt als informelle Planung einen Ziel- und Handlungsrahmen für die Altstadt in den kommenden 15-20 Jahren dar.

Aktuelle Situation und Handlungserfordernis

Der Straßenzug Peterstal-Klosterstraße teilt das Untersuchungsgebiet in Quartiere mit jeweils unterschiedlichen Nutzungscharakteren: Westlich des Straßenzugs erstreckt sich ein fast reines Wohnviertel, in dem auch in den Erdgeschossen gewohnt wird. Lediglich vereinzelt finden sich Anbieter aus den Bereichen Gastronomie, Hotellerie und Dienstleistungen. Im Zentrum des Quartiers liegt mit der Gemeinschaftsgrundschule Klosterstraße ein öffentliches Bildungsangebot. Dieses wird ergänzt durch einige weitere öffentliche Einrichtungen, vor allem lokalisiert zwischen Beekstraße und Steinsche Gasse. Östlich des Straßenzugs Peterstal-Klosterstraße liegt der ehemalige Einzelhandelsschwerpunkt der Stadt Duisburg.

Die Angebotsstruktur im derzeitigen Einzelhandelsbesatz in der Altstadt ist heute durch Angebote vorwiegend im Niedrigpreissegment geprägt. Durch den Wegzug der Kauf- und Warenhäuser fehlen wichtige Magnetbetriebe, die sich auf angrenzende Betriebestärkend und stabilisierend auswirken können. Heute prägt ein überwiegend instabiler Einzelhandelsbesatz mit hoher Fluktuation und Trading-down-Tendenzen das Bild.

Überwiegend instabiler Einzelhandelsbesatz



Abb. 43
Münzstraße
Quelle: Stadt Duisburg

Die öffentlichen Räume und Straßen sind weiterhin auf die Bedürfnisse des Handels konzipiert

Die erforderlichen Umstrukturierungen werden derzeit noch durch verschiedene Faktoren erschwert. Die öffentlichen Räume und Straßen sind weiterhin auf die Bedürfnisse des Handels konzipiert. Die Erdgeschosslagen, die zahlreichen Schaufenster, die Straßenquerschnitte und die fehlenden Hauseingänge sind mit anderen Nutzungen (z. B. Wohnen) schwer zu vereinen. Dementsprechend wird die Altstadt trotz des Bedeutungsverlustes als Handelslage weiterhin als Einkaufslage wahrgenommen. Insbesondere entlang der Münzstraße sind weiterhin Einzelhandelsbetriebe mit Nahversorgungs- und zentrenrelevanten Sortimenten angesiedelt. Gleichzeitig sind die verbliebenen Großimmobilien und Kaufhäuser teilweise untergenutzt (*C&A, Uni Polster, teilweise P&C, Sinn Leffers/Knüllermarkt*) und üben nachteilige Effekte auf die Altstadt sowie auf benachbarte Quartiere aus. Die städtebauliche Struktur der Duisburger Altstadt ist geprägt durch den Wiederaufbau nach dem zweiten Weltkrieg und die damit im Zusammenhang stehende Nachkriegsarchitektur. Erhaltenswerte und prägende historische Bauten sind daher nur vereinzelt vorhanden. Unzureichende Gestaltung und Erhaltung der Bauwerke oder die unzureichende städtebauliche Gestaltung zeigen den Aufwertungsbedarf. Neben den Baustrukturen behindert auch das noch geltende Planungsrecht einen möglichen Funktionswandel in der Altstadt. Um im Falle von sich abzeichnenden Entwicklungen, die nicht den Zielen des Rahmenplanes entsprechen, reagieren zu können, wurde am 20.06.2022 eine Vorkaufsrechtssatzung beschlossen.

Umliegende Hauptverkehrsstraßen als massive Barrieren

Die Altstadt ist für die verschiedenen Verkehrsmittel gut angebunden. Gleichzeitig bilden die umliegenden Hauptverkehrsstraßen massive Barrieren, die die Altstadt separieren. So ist auch der Burgplatz durch Schwanenstraße und Steinsche Gasse/Poststraße vom übrigen Stadtraum abgeschnitten. Innerhalb der Altstadt fehlen insbesondere für den Fußverkehr einzelne Verbindungswege, wie in Verlängerung der Kühlungsgasse oder über die vorhandene Brachfläche an der Steinschen Gasse hinweg. Auch die fußläufige Verknüpfung zum Innenhafen ist gegenwärtig im Bereich der Holzhandlung nicht in ausreichender Qualität vorhanden.

Defizite in Quantität und Qualität von Freiräumen

In Bezug auf die Freiräume gibt es Defizite in Quantität und Qualität. Die Altstadt selbst weist ein Defizit an zusammenhängenden, größeren Grün- und Freiräumen auf. Die öffentlichen Räume sind durch einen Mangel an Grünelementen geprägt.

**Einzelhandel zukünftig nur noch als ergänzende Funktion in der Altstadt.
Potential für Wohnangebote und öffentliche Einrichtungen**

Die durchgeführte Bedarfs- und Nachfrageanalyse bestätigt die bereits eingeleitete Strategie zur Konzentration des Einzelhandels. Um den Einzelhandel an der Königstraße konzentrieren zu können, kann und soll er in der Altstadt nur noch eine ergänzende Funktion einnehmen. Stattdessen werden aufgrund der Standortqualitäten sowie des Nachholbedarfs an qualitativ hochwertigen Büroflächen in Duisburg gute Chancen für eine Ausweitung des Büroflächenangebotes gesehen. Ebenso wäre die Gastronomie ein wichtiges Segment und könnte prägend für ein neues Quartier werden.

Vor dem Hintergrund des Bedarfs an nachfrageorientierten, qualitativ höherwertigen Wohnangeboten in der Innenstadt hat auch die Altstadt einen nennenswerten Bedarf an neuen Wohnungen. Umstrukturierungen bieten die Chance, qualitativ zeitgemäße Angebote für urbanes Wohnen zu schaffen, welches verschiedene Zielgruppen anspricht. Voraussetzung hierfür ist eine entsprechende Nutzungsmischung des Quartieres und eine deutliche Aufwertung der Wohnumfeldqualität.

Auch weitere Ansiedlungen öffentlicher, Bildungs- und Sozial- bzw. Gesundheitseinrichtungen sind wegen der zentralen Lage der Altstadt und durch die Vorprägung interessant. Insbesondere Verwaltungs- und Gesundheitsimmobilien könnten die Gebietsentwicklung fördern.

Insgesamt gibt es in Zusammenschau der einzelnen Nutzungen ein gutes Nachfragepotential, an die der Rahmenplan mit seinen Zielsetzungen anknüpft.

Nutzungskonzept Rahmenplan Altstadt-Süd

Anpassung des Nutzungsprofils, behutsame Weiterentwicklung des Stadtbildes und Qualifizierung des öffentlichen Raumes stehen im Fokus

Die Entwicklung der Altstadt soll auf den bestehenden Nutzungen und Strukturen aufbauen und diese an die gegenwärtigen Entwicklungen und Zielausrichtungen anpassen. So steht primär die Anpassung des Nutzungsprofils, die behutsame Weiterentwicklung des Stadtbildes und die Qualifizierung des öffentlichen Raumes im Fokus der Entwicklung.

Bereits heute übernehmen verschiedene Straßenzüge in der Altstadt unterschiedliche Funktionen, die es jedoch nur in Teilen zu sichern und weiter auszubauen gilt. Andere Bereiche bedürfen einer Neuausrichtung, um sich zukunftsfähig aufzustellen. Die ursprünglich große Bedeutung als Einzelhandels-

standort ist aufgrund großer Konkurrenz in den angrenzenden Innenstadtbereichen und in der Region nicht mehr gegeben. Dem Einzelhandel soll auch zukünftig nur noch eine untergeordnete Rolle zukommen, deshalb ist ein weiterer Rückzug aus der Fläche und den Oberschossen notwendig.

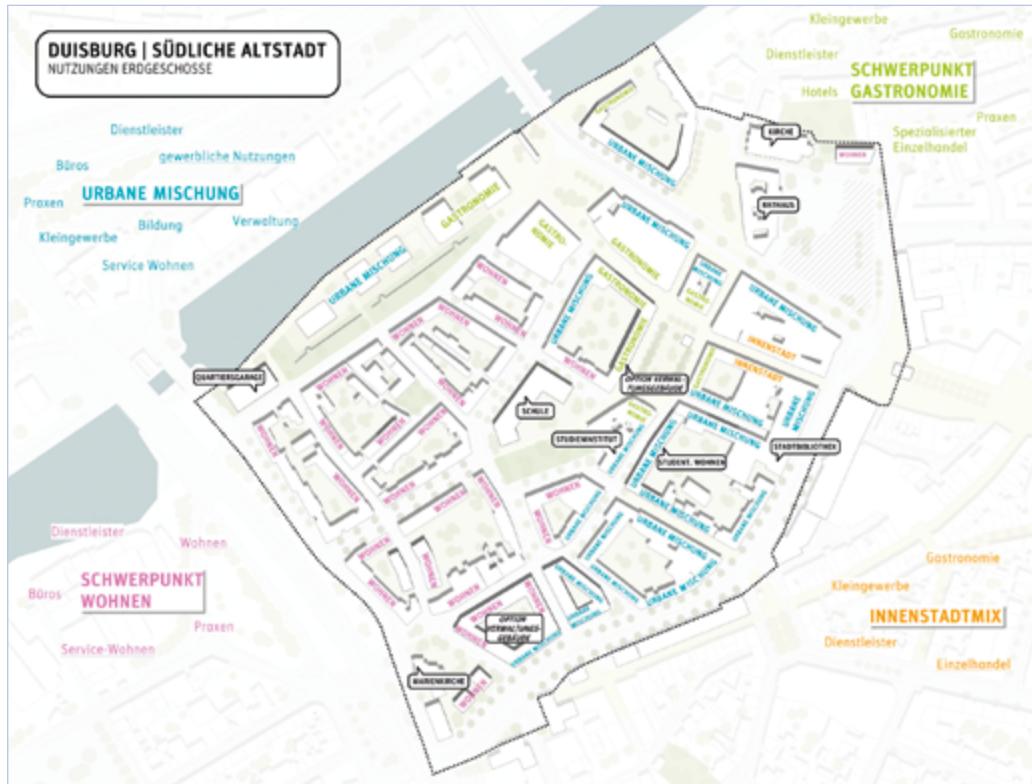


Abb. 44
Nutzungskonzept
Rahmenplan
Altstadt-Süd
Quelle:
Rahmenplan Süd 2021

Die Münzstraße soll trotz dieser Entwicklungen auch weiterhin im östlichen Teilbereich mit einem „Innenstadtmix“ an Nutzungen ein Standort für Einzelhandel und öffentliche Nutzungen sein. Dieser Bereich der Münzstraße im Übergang zur Kuhstraße soll neben Kleingewerbe und Dienstleistern vorwiegend Gastronomiebetriebe sowie kleinteilige Einzelhandelsstrukturen aufnehmen. Der weitere Verlauf der Münzstraße, inklusive des erweiterten Münzplatzes, entwickelt sich als „Schwerpunkt Gastronomie“. Ergänzende Nutzungen umfassen Kleingewerbe, Dienstleister, Hotels, Praxen oder spezialisierten Einzelhandel. Die Münzstraße bildet damit auch zukünftig funktional eine zentrale Verbindungsachse zwischen Innenstadt und Innenhafen. Im Bereich des erweiterten Münzplatzes sowie ebenso im Bereich der neuen Entwicklungsfläche an der Steinsche Gasse bietet sich zusätzlich die Ansiedlung von öffentlichkeitswirksamen Nutzungen, wie städtischen oder universitären Einrichtungen, an.

In den Übergangsbereichen zu den durch Wohnnutzung geprägten Blöcken, die vereinzelt durch Dienstleistung, Büros oder Praxen im Erdgeschoss ergänzt werden können, ist eine „Urbane Mischung“ vorgesehen. Diese umfasst überwiegend gewerbliche Nutzungen ohne spezifische Nutzungszuweisung sowie ergänzend die Möglichkeit für Dienstleistung, Büros, Praxen, Kleingewerbe, Bildungs- oder Verwaltungseinrichtungen sowie Service-Wohnen. Aufgrund der teils stark frequentierten Straßenzüge sind in diesen Bereichen die Erdgeschosszonen nicht als Wohnbereiche auszubauen. Im Bereich des Innenhafens sind Freizeitangebote in den Erdgeschossen zu prüfen, um attraktive Angebote für Bewohner*innen und Besucher*innen zu schaffen.

Die Obergeschosse sollen künftig ein homogeneres Bild aufzeigen. Der westliche Bereich der Altstadt ist ausschließlich dem Wohnen vorbehalten. Lediglich dem Wohnen zugeordnete Services, wie beispielsweise betreute Wohnangebote, sind denkbar. Im östlichen Übergang sowie entlang des Innenhafens sind gemischte Nutzungen anzustreben, die ebenfalls einen Schwerpunkt im Bereich Wohnen aufweisen. Ergänzend sind jedoch ebenso Büros, Praxen, Verwaltungseinrichtungen, Hotels oder Start-Ups möglich. Im Bereich der Beekstraße ist die Option von studentischem Wohnen zu prüfen, um entsprechende Bedarfe zu decken.

Münzstraße mit neuem Münzplatz und mehr Angeboten für Gastronomie

„Urbane Mischung“ in den Übergangsbereichen

Wohnen soll vermehrt stattfinden

Städtebauliches Konzept Rahmenplan Altstadt

Auf Basis des Zielszenarios zielt der Rahmenplan (s. Abb. 45) darauf ab, eine Entwicklung anzustoßen, die sich an den historisch gewachsenen Strukturen orientiert und die Identität des Ortes beachtet. Er zielt auf die Schaffung qualitativer Wohn- und Lebensbedingungen in lebendigen, urbanen Räumen mit Freiraumqualitäten ab.

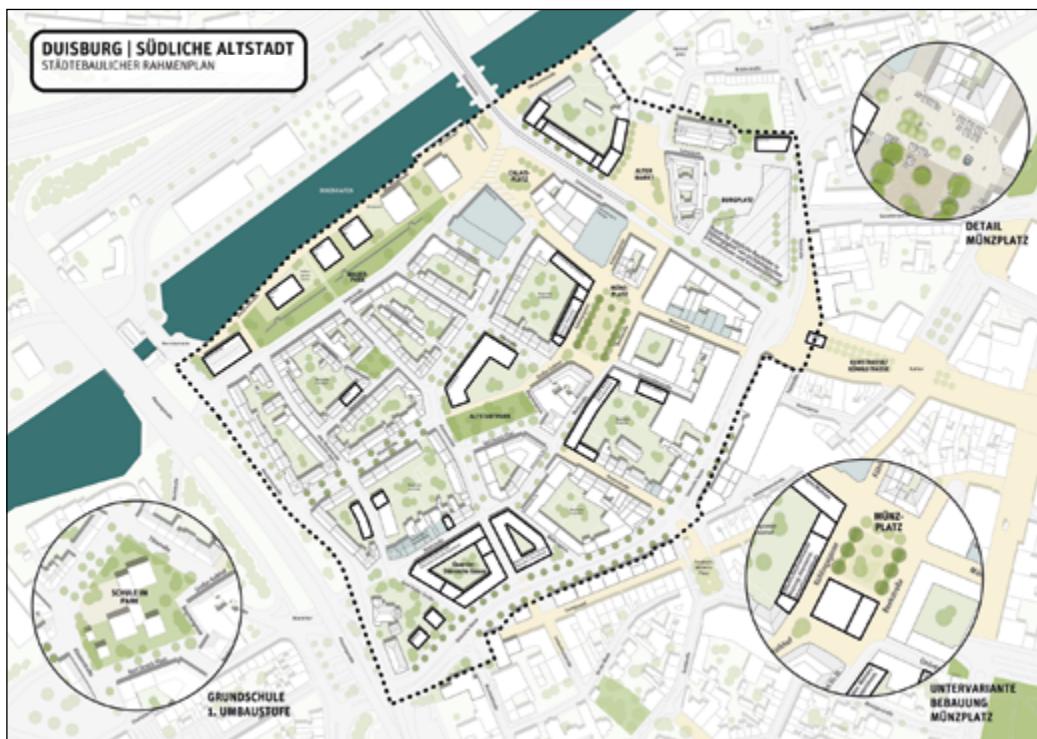


Abb. 45
Rahmenplan
Altstadt-Süd
Quelle: Rahmenplan
Altstadt-Süd 2021

**Umstrukturierung
der Beekstraße
erforderlich**

**Bauliche Entwicklung
auf der Steinschen
Gasse als wichtiger
Baustein der
Neuausrichtung**

Eine große Bedeutung bei der Weiterentwicklung der Altstadt kommt der zentralen Achse, der Münzstraße, zu. Um auf den oben beschriebenen Bedeutungs- und Funktionsverlust zu reagieren, ohne die Bedeutung des Straßenzuges und die wichtige Verbindungsfunktion zwischen Innenhafen und Innenstadt zu reduzieren, ist eine Neuausrichtung der Münzstraße notwendig. Der Münzplatz und der Calaisplatz spannen sich entlang dieser Achse auf und bieten attraktive Verweilmöglichkeiten. Durch den Rückbau der bestehenden Großimmobilie am neu entstehenden Münzplatz (heute Knüllermarkt) wird die städtebauliche Neuordnung des Bereichs und die Wiederherstellung der historischen Verlängerung der Kühlingsgasse ermöglicht. Die neuen Raumkanten der angrenzenden Neubauten schaffen einen großzügigen Freibereich, der aufgrund des aktuell gering und qualitativ unzureichenden Freiraumangebotes eine besondere Bedeutung hat. So soll der Münzplatz als zentraler grüner und urbaner Platz in der Altstadt hergestellt werden. An zentraler Position wird er zukünftig Bewohner*innen und Besucher*innen zum Verweilen einladen. Zur städtebaulichen Qualifizierung der Altstadt sind flächendeckend einzelne Sanierungs- und Umnutzungsprozesse sowie punktuelle Nachverdichtungen anzustoßen. Einen Schwerpunkt bildet die Beekstraße. Neben einer Anpassung des öffentlichen Raumes steht vor allem auch eine Neuausrichtung der Nutzungen und Aufwertung der Gebäude im Fokus. Die Einbindung und Mitwirkung der Eigentümer*innen spielt hier eine wichtige Rolle. Der Rahmenplan bietet eine gute Grundlage für eine zielgerichtete Beratung.

Zusätzlich bietet die nun im Eigentum der GEBAG befindliche Entwicklungsfläche zwischen Beekstraße und Steinsche Gasse eine sehr gute Möglichkeit zur Aufwertung und Neuausrichtung. Die Zielsetzungen sehen eine hochwertige architektonische Gestaltung mit kompakten Baustrukturen und eine publikumsintensive Büronutzung mit z. B. Gastronomie im Erdgeschoss an der Ecke Müllersgasse/Beekstraße vor. Geprüft wird derzeit zudem die Errichtung eines neuen Verwaltungsgebäudes auf der Fläche. Diese Entwicklung kann der Beekstraße eine besondere Funktion als Verknüpfung zwischen dem neuen Verwaltungsgebäude und dem historischen Rathaus geben. Durch die Wiederherstellung des Abschnitts Klosterstraße wird nicht nur die Anbindung des Quartieres verbessert, sondern vor allem auch eine bessere Verbindung zum Dellviertel erreicht.

Ergänzend sollen die Straßen innerhalb und angrenzend an die Altstadt nachhaltig aufgewertet werden. Aufgrund des großen Anteils an Wohnnutzungen sollen insbesondere die Straßenräume in der Altstadt nicht nur als Verkehrsachsen, sondern als Aufenthaltsbereiche und Treffpunkte dienen. Neben den Straßenräumen der inneren Erschließung dienen die umgebenden Straßenzüge Steinsche Gasse und Schwanenstraße der übergeordneten Erschließung. Gegenwärtig bilden sie Zäsuren im Stadtgrundriss und separieren die Altstadt. Um dies zu verbessern, soll eine bessere Verknüpfung der Altstadt mit den angrenzenden Stadträumen, insbesondere für Fußgänger*innen und Fahrradfahrer*innen, erreicht werden. Um dies zu ermöglichen, sind verschiedene Straßenquerschnitte zu prüfen und neue Nutzungsverteilungen zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs anzustreben.

Bessere Verknüpfung der Altstadt mit den angrenzenden Stadträumen, insbesondere für Fußgänger*innen und Fahrradfahrer*innen

Im nördlichen Bereich kommt dem Burgplatz eine besondere Bedeutung für die Verknüpfung der Altstadt mit der Handelslage zu. Die Aufwertung der Keimzelle der Stadt und Einbindung in das Stadtgefüge ist eine zentrale und zugleich komplexe Herausforderung. Der als Parkplatz mindergenutzte und unzureichend gestaltete Platz bietet zusammen mit der Steinschen Gasse und der Kuhstraße hervorragende Chancen, um das Rathaus besser mit der Königstraße zu verbinden. Mögliche Hochbauten können den öffentlichen Raum mit neuen Funktionen beleben. Eine bereits durchgeföhrte archäologische Voruntersuchung soll erste Erkenntnisse über die Befundlage bringen, um daraus abgeleitet die Möglichkeiten besser beurteilen zu können.

Potential Burgplatz

Auf dem Gelände der heutigen Holzhandlung am Innenhafen sollen Punktgebäude die bereits bestehenden Baukörper ergänzen. In diesem Zuge soll auch die Uferpromenade ausgebaut werden. Zusätzliche Erschließungsstiche zwischen den Bauten sollen die Zugänglichkeit zur Wasserlage für die benachbarten Wohnbereiche stärken. Zudem soll mit der neuen Freifläche Mauerpark parallel zum Innenhafen eine Grünfläche für die bestehende Wohnbebauung geschaffen werden. So entstehen wohnorthaue Freiräume, die eine Aneignung der Bewohner*innen ermöglichen. Im Übergang zur Mariantorstraße soll eine neue Quartiersgarage einen städtebaulichen Abschluss schaffen und die erforderlichen Stellplätze am Rand des Quartiers konzentriert unterbringen.

Zugänglichkeit zur Wasserlage stärken

Die Grundschule bleibt als wichtige soziale Infrastruktur und Treffpunkt in der Altstadt erhalten. Die städtebauliche Figur fügt sich heute nur wenig in die bestehenden Strukturen ein und beansprucht viel Fläche. Ein Baustein hin zu einem höheren Grünanteil stellt die Schule im Park dar. Langfristig könnte ein neuer Schulbau entstehen, der sich an den umgebenen Blockstrukturen orientiert, sich besser in das Gesamtgefüge integriert und einen kleinen Altstadtpark ermöglicht.

Langfristig Neubau der Schule mit neuer grüner Quartiersmitte angedacht

Zusammenfassend zeigt der Rahmenplan die maßgeblichen Entwicklungsziele für den Schwerpunkt- raum Altstadt auf, anhand derer Fördermaßnahmen im Rahmen des IHI 2022 abgeleitet werden können. Die im Rahmenplan aufgezeigten Maßnahmen sind von ihrem zeitlichen und finanziellen Umfang auf eine langfristige Umsetzung ausgelegt. Maßnahmen wie unter anderem die Schwanenstraße und der Mauerpark haben eine große Bedeutung für die Altstadt, sind jedoch im Rahmen der Laufzeit des IHI 2022 nicht realisierbar. Dennoch sind die Zielsetzungen des Rahmenplanes bei allen anstehenden Planungen zu berücksichtigen. Insbesondere bei der Überplanung der Holzhandlung ist die Bedeutung der Verknüpfung zwischen Altstadt und Innenhafen und eine entsprechende Durchlässigkeit herzustellen.

Umsetzung erster relevanter, realisierbarer Maßnahmen im Zuge des IHI 2022

Unter Berücksichtigung der größten Defizite und Potentiale sollen im Rahmen des IHI 2022 die zentralen öffentlichen Bereiche um den Münzplatz und die Beekstraße in den Fokus genommen werden. Zur besseren Verknüpfung hat die verkehrliche Neuordnung und insbesondere ein Umbau der Steinschen Gasse sowie die Aufwertung des Burgplatzes eine hohe Bedeutung. Um auch die Eigentümer*innen verstärkt mit in den Umstrukturierungsprozess einzubinden, sollen Anreize geschaffen werden. Ebenso ist aber auch eine Anpassung der planungsrechtlichen Rahmenbedingungen und bei Bedarf die Anwendung des Vorkaufsrechts erforderlich.

Integriertes Handlungskonzept für die Innenstadt

STRATEGISCHE ZIELEBENE

OPERATIVE ZIELEBENE

- 1 | Einzelhandel**
- Potentiale durch Konzentration nutzen
 - Stärkung verbleibender Handelslagen
 - Umstrukturierung ehemaliger Handelslagen

- 1 | Gestaltungsrahmen Handelslage**
- Umstrukturierung ehemaliger Handelslagen
- 2 | Temporäre Bespielung Verdunkplatz**
- Eingang Handelslage stärken
- 3 | Teilumbau und Attraktivierung Königstrasse**
- Stärkung der Aufenthaltsqualität
- 4 | Umbau Düsseldorfer Straße (Fußgängerzone)**
- Eingang Handelslage stärken
- 5 | Umbau Kuhstraße/Kuhtor**
- Eingang Handelslage stärken
- 20 | Spiel- und Bewegungsangebote**
- Erhöhung der innerstädtischen Nutzungsvielfalt
- 21 | Öffentlichkeitsarbeit**

- 2 | Büro- und Dienstleistungsmarkt**
- Entwicklungspotentiale insbesondere in ehemaligen Handelslagen nutzen
 - Arbeitsumfeld verbessern
 - Rahmenbedingungen für die Ansiedlung optimieren

- 8 | Umbau Burgplatz**
- Nachverdichtungspotentiale prüfen
- 9 | Neuausrichtung Münzstraße/Entwicklung Münzplatz**
- Umstrukturierung durch städtebauliche Gestaltung flankieren
- 10 | Neuausrichtung Beekstraße**
- Stärkung Büro- und Dienstleistungsnutzungen
 - Anpassung des Straßenraums an neue Funktionen
- 11 | Erwerb Schlüsselimmobilien Altstadt**
- Entwicklungsmöglichkeiten für neue Nutzungen schaffen
- 12a, b, c | Gestaltung Altstadt**
- Unterstützung sowie Beratung der Eigentümer*innen
 - Flankierung privater Investitionen
- 21 | Öffentlichkeitsarbeit**

- 3 | Kultur und Tourismus**
- Alleinstellungsmerkmale entwickeln
 - Entwicklungspotentiale nutzen
 - Aneignungsmöglichkeiten schaffen

- 1 | Gestaltungsrahmen Handelslage**
- Stärkung Identität und Orientierung
- 3 | Teilumbau und Attraktivierung Königstrasse**
- Bespielung des öffentlichen Raumes
- 4 | Umbau Düsseldorfer Straße (Fußgängerzone)**
- Neuausrichtung für gastronomische Nutzung, Veranstaltungen und Bewegung
 - Anbindung Kantpark und Lehmbrück Museum stärken
- 5 | Umbau Kuhstraße/Kuhtor**
- Realisierung eines Stadtraums mit Aufenthaltsqualität und Aneignungsmöglichkeit
- 8 | Umbau Burgplatz**
- Historischen Kern der Altstadt aufwerten
- 9 | Neuausrichtung Münzstraße/Entwicklung Münzplatz**
- Herausbildung eines urbanen, belebten und grünen Quartiersmittelpunkts
- 21 | Öffentlichkeitsarbeit**

GRÜN UND GERECHT VERNETZT

EIGENE IDENTITÄT UND WIEDERERKENNUNGSWERT

Integriertes Handlungskonzept für die Innenstadt

- 3 | Klima, Umwelt und Grün**
- Anpassung an den Klimawandel
 - Verbesserung der Klimafunktionen
 - Umweltgerechtigkeit verbessern

- 5 | Mobilität**
- Flächengerechtigkeit verbessern
 - Verbesserung der Nahmobilität
 - Vernetzung der innerstädtischen Quartiere
 - Lärminderung

1 | Gestaltungsrahmen Handelslage

- Klimagerechtere Gestaltung

2 | Temporäre Bespielung Averdunkplatz

- Experimentelle Begrünung

3 | Teilumbau und Attraktivierung Königstrasse

- Klimagerechtere Gestaltung

4 | Umbau Düsseldorfer Straße (Fußgängerzone)

- Klimagerechtere Gestaltung

5 | Umbau Kuhstraße/Kuhtor

- Klimagerechtere Gestaltung

6 | Verkehrskonzept Altstadt

- Abwicklung eines verträglichen Stadtverkehrs

8 | Umbau Burgplatz

- Klimagerechtere Gestaltung

9 | Neuausrichtung Münzstraße/ Entwicklung Münzplatz

- Herausbildung eines urbanen, belebten und grünen Quartiersmittelpunkts

12 a, b, c | Gestaltung Altstadt

- Verbesserung der Klimaverträglichkeit bei Planungen und Neubauten
- Erhöhung des Grünanteils

13 | Resiliente Stadträume durch Begrünung

- Verbesserung der Grünwegevernetzung
- Reduzierung von Hitzeinseln
- Verbesserung Versickerungsleistung

14 | Entwicklung und Umsetzung Umweltbildungskonzept

- Stärkung der Umwelt- und Naturbildungsbearbeit
- Außerschulische Lernorte erstellen
- Umweltbildungsinitiativen und -verbände vernetzen

15 | Installation Trinkwasserbrunnen

- Gesundheitsförderung

16 | Verlängerung Holzgracht

- Nachhaltige Niederschlagsentwässerung und Verbesserung Kleinklima

17 | Düsseldorfer Straße (Friedrich-Wilhelm-Straße bis Mercatorstraße)

- Stärkung des Radverkehrs

18 | Qualifizierung der Verbindung „Dünen – Innenhafen“

- Verbesserung Nahmobilität

19 | Qualifizierung der Verbindung „Dellviertel – Altstadt“

- Verbesserung Nahmobilität

21 | Öffentlichkeitsarbeit

6 | Städtebauliche Qualitäten und öffentlicher Raum

- Aufenthaltsqualität verbessern
- Anpassung öffentlicher Raum an vielfältige Ansprüche
- Ablesbarkeit und Alleinstellungsmerkmale stärken
- Anreize für Verbesserungen im privaten Raum schaffen

1 | Gestaltungsrahmen Handelslage

- Aufwertung der städtebaulichen Qualität

2 | Temporäre Bespielung Averdunkplatz

- Temporäre Nutzung des Platzes und Erprobung von Mobilien und Elementen

3 | Teilumbau und Attraktivierung Königstrasse

- Stärkung der Aufenthaltsqualität

4 | Umbau Düsseldorfer Straße (Fußgängerzone)

- Realisierung eines Stadtraums mit Aufenthaltsqualität

5 | Umbau Kuhstraße/Kuhtor

- Stärkung der Übergangsfunktion zwischen Altstadt, Burgplatz und Handelslage
- Realisierung eines Stadtraums mit Aufenthaltsqualität und Aneignungsmöglichkeit

7 | Umbau Steinsche Gasse/Poststraße

- Minderung der Zäsurwirkung, Verbesserung der Querungsmöglichkeiten

18 | Qualifizierung der Verbindung „Dünen – Innenhafen“

- Verbesserung Nahmobilität

19 | Qualifizierung der Verbindung „Dellviertel – Altstadt“

- Verbesserung Nahmobilität

20 | Spiel- und Bewegungsangebote

- Ausbau von Bewegungs- und Sportangeboten

21 | Öffentlichkeitsarbeit

7 | Wohnen und Soziales

- Wohnumfeld aufwerten
- Entwicklungspotentiale insbesondere in ehemaligen Handelslagen nutzen
- Gesunde Wohnumgebung schaffen

9 | Neuausrichtung Münzstraße/Entwicklung Münzplatz

- Umstrukturierung durch städtebauliche Gestaltung flankieren

10 | Neuausrichtung Beekstraße

- Stärkung Wohnen
- Anpassung des Straßenraums an neue Funktionen

11 | Erwerb Schlüsselimmobilien Altstadt

- Entwicklungsmöglichkeiten für neue Nutzungen schaffen

12a, b, c | Gestaltung Altstadt

- Unterstützung sowie Beratung der Eigentümer*innen
- Flankierung privater Investitionen
- Verbesserung des Wohnumfeldes

14 | Entwicklung und Umsetzung Umweltbildungskonzept

- Orte für Begegnung, sozialen Austausch, Teilhabe und Themenvermittlung schaffen

15 | Installation Trinkwasserbrunnen

- Orte für Begegnung, sozialen Austausch und Teilhabe schaffen

16 | Verlängerung Holzgracht

- Wohnstandort stärken

18 | Qualifizierung der Verbindung „Dünen – Innenhafen“

- Aufwertung Wohnumfeld

19 | Qualifizierung der Verbindung „Dellviertel – Altstadt“

- Aufwertung Wohnumfeld

20 | Spiel- und Bewegungsangebote

- Stärkung des Wohnumfeldes

21 | Öffentlichkeitsarbeit

Abb. 46 | Ziele für die Innenstadt | Quelle: Stadt Duisburg

A 4 ZIELE

Die Ziele für die Entwicklung der Innenstadt in den kommenden 5-7 Jahren werden aus dem Masterplan Innenstadt, den Zielsetzungen der gesamtstädtischen Konzepte und aktuellen Herausforderungen abgeleitet.

Anhand dieser Leitziele sind die für die Innenstadtentwicklung relevanten Handlungsfelder Einzelhandel, Büro- und Dienstleistungsmarkt, Kultur und Tourismus, Klima, Umwelt und Grün, Mobilität, städtebauliche Qualitäten und öffentlicher Raum sowie Wohnen und Soziales abgesteckt. Um die Innenstadt zu einem lebenswerten Ort weiterzuentwickeln, wurden die Handlungsbedarfe und strategischen Ziele herausgearbeitet.

Die in der Analyse der Handlungsfelder identifizierten Handlungsbedarfe und Ziele fokussieren sich in der räumlichen Betrachtungsebene in den zwei Schwerpunktbereichen Handelslage und Altstadt. Daneben haben sich auch die zwei Schwerpunktthemen Klima, Umwelt und Grün und Mobilität herauskristallisiert, deren Ziele eine Relevanz für die gesamte Gebietskulisse haben und die sich als Querschnittsthemen in den Zielen der Mehrzahl der Einzelmaßnahmen wiederfinden.

Die strategischen Ziele unter der Fragestellung „Was soll erreicht werden?“ sind in den einzelnen Fördermaßnahmen auf die operative Ebene unter der Fragestellung „Womit soll dies erreicht werden?“ übertragen worden.

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 dieses Handlungskonzeptes in Steckbriefen erfasst. Sie beinhalten neben einer Auflistung der operativen Ziele unter anderem Angaben zur Projektbeschreibung, Priorisierung und die kalkulierten Kosten.

B MASSNAHMEN

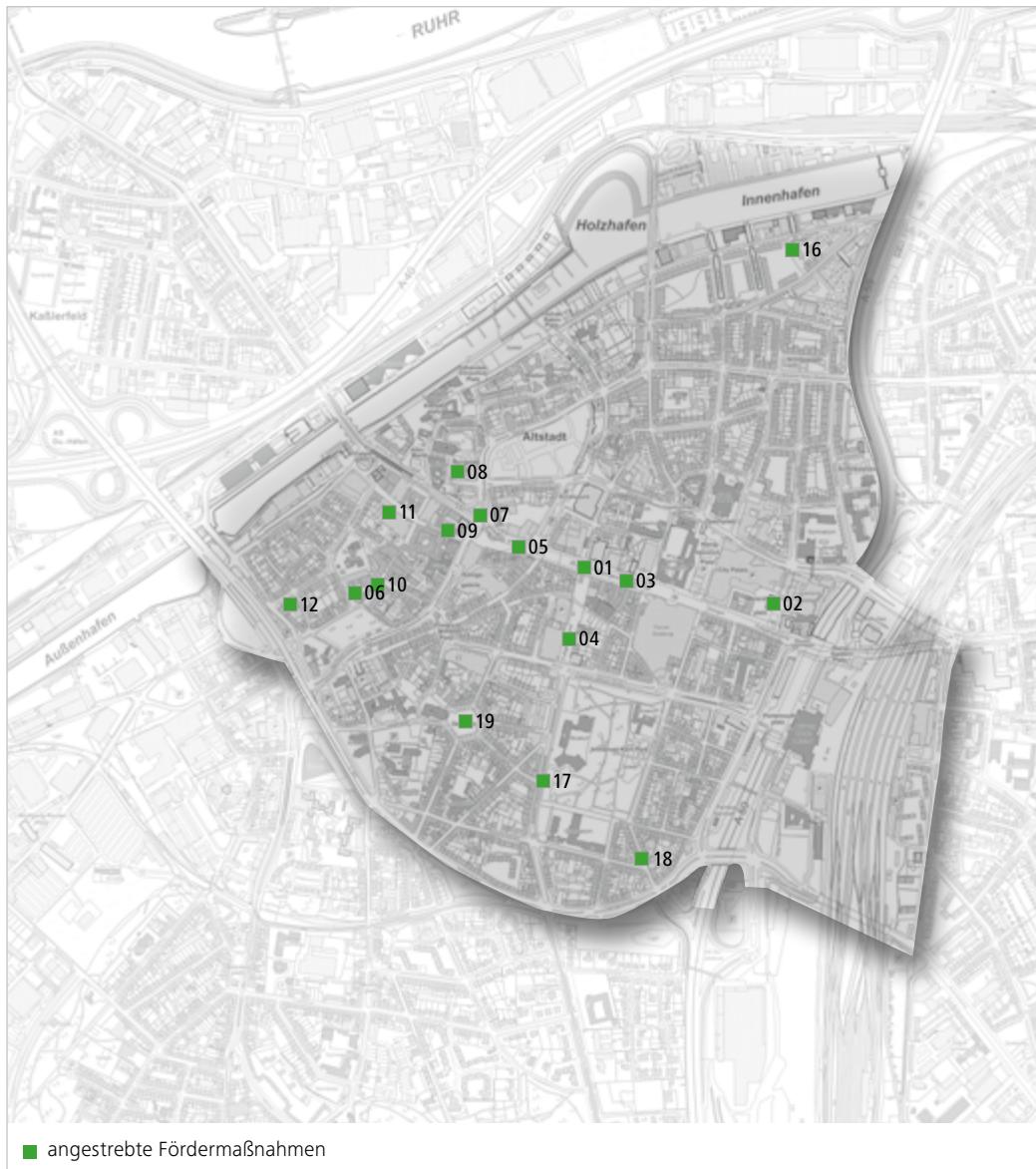


Abb. 47
Angestrebte
Maßnahmen in der
Gebietskulisse
Quelle: Stadt Duisburg

1 GESTALTUNGSRAHMEN HANDELSLAGE

Ziele:

- ⌚ Aufwertung der städtebaulichen Qualität
- ⌚ Klimagerechtere Gestaltung
- ⌚ Stärkung Identität und Orientierung

Priorität A

Handlungsfelder:

- ⌚ Einzelhandel
 - ⌚ Städtebauliche Qualitäten und öffentlicher Raum
 - ⌚ Klima, Umwelt und Grün
 - ⌚ Kultur und Tourismus
-

Projektbeschreibung

Für den Bereich des Schwerpunkttraumes Handelslage entlang der Königstraße vom Averdunkplatz bis zum Kuhtor mit den angrenzenden Stadträumen bedarf es eines abgestimmten Umgangs mit Gestaltungsaspekten wie Möblierung oder Beleuchtung, um die Aufenthaltsqualität und Adressbildung weiter zu stärken, Gemeinsamkeiten und Alleinstellungsmerkmale herauszuarbeiten und die Orientierung zu vereinfachen. Das Stadtbild wird durch die Gestaltung der öffentlichen Räume mit ihrer Ausstattung geprägt, ebenso durch die Funktionen, Angebote und deren Gestaltung im Privaten. Für die Ausgestaltung und Darstellung im öffentlichen Raum sollen verbindliche Vorgaben für zukünftige Maßnahmen mit einer aufeinander abgestimmten Gestaltung entstehen.

Zur Verabredung eines geeigneten Gestaltungsrahmens soll ein moderierter Planungsprozess durch Beteiligungsformate begleitet werden, um die Belange der relevanten Akteure wie des Handels, der Gastronomie sowie Veranstalter*innen einzubinden. Hierzu soll durch eine externe Vergabe eine ge-

stalterische Rahmensetzung entwickelt werden. Bestehende Instrumente wie die Sondernutzungssatzung sollen dabei mitbetrachtet werden. Der Detaillierungsgrad der Vorgaben kann je nach Teil- oder Straßenbereich im Umfang variieren.

Die zu behandelnden gestalterischen Fragestellungen betreffen u. a. die Themenfelder „Ausstattung öffentlicher Räume“ wie Mobiliar, Überdachung oder Beleuchtung sowie „private Darstellungen“ wie Warenpräsentation und Außengastronomie. Übergreifend sollen u. a. die Themen „Orientierung und Begrünung“ eine Rolle spielen.

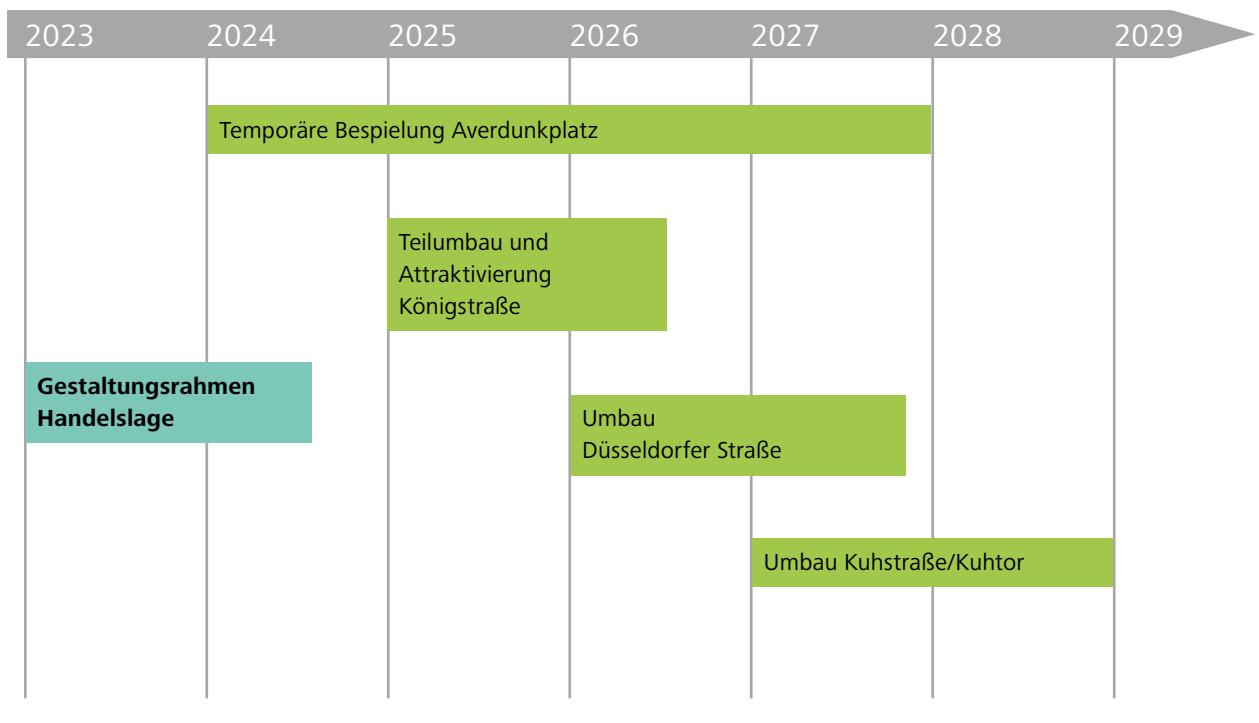
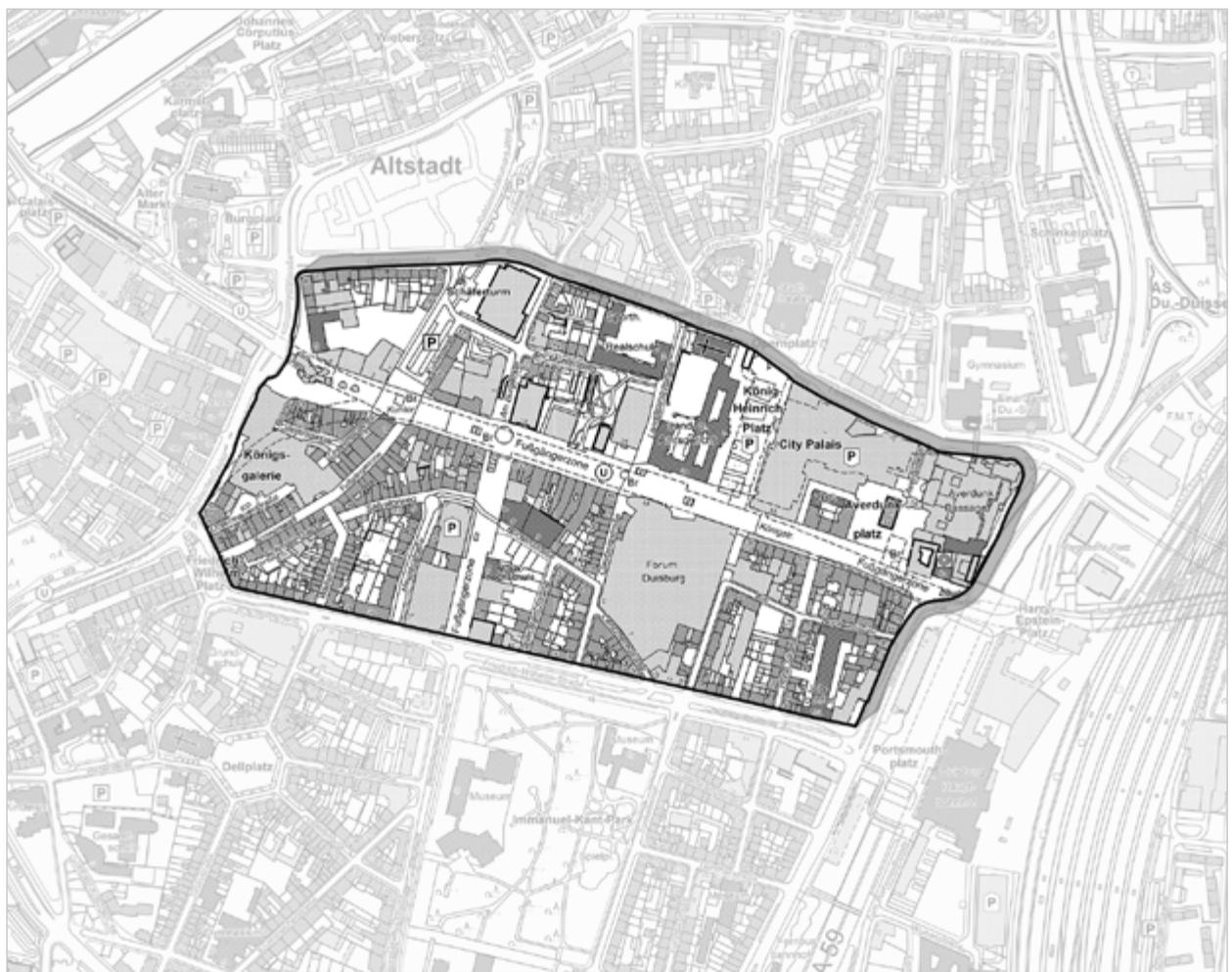
Zur baulichen und gestalterischen Weiterentwicklung des Schwerpunkttraumes Handelslage sind Anpassungen im öffentlichen Raum vorgesehen. Diese sollen überwiegend in den Bereichen der Königstraße, Averdunkplatz, Tonhallenstraße, Kuhtor und Düsseldorfer Straße (Fußgängerzone) stattfinden. Die Ergebnisse des Gestaltungsrahmens Handelslage sollen in die jeweiligen Planungen einfließen und somit eine aufeinander abgestimmte Gestaltung erlangen.

Kosten:

ca. 150.000,- € Gesamtkosten

Partner*innen:

- ⌚ Citymanagement
- ⌚ Duisburg Kontor
- ⌚ Wirtschaftsbetriebe Duisburg (WBD)
- ⌚ Händler*innen
- ⌚ Gastronom*innen



2 TEMPORÄRE BESPIELUNG AVERDUNKPLATZ

Ziele:

- ⌚ Eingang Handelslage stärken
- ⌚ Temporäre Nutzung des Platzes und Erprobung von Mobiliar und Elementen
- ⌚ Experimentelle Begründung

Priorität B

Handlungsfelder:

- ⌚ Einzelhandel
- ⌚ Städtebauliche Qualitäten und öffentlicher Raum
- ⌚ Klima, Umwelt und Grün

Projektbeschreibung

Der aktuell minder genutzte und schlecht integrierte Averdunkplatz, als Tor zur Einkaufslage an der Königstraße platziert, soll durch kleinere Ansätze eine Aufwertung erfahren. Die hohe Leerstandssituation in den Geschäftsbereichen im angrenzenden *Averdunk Centrum* und der Nebeneingang des Spielcasinos tragen nicht zu einer hohen Frequentierung dieses Bereiches bei. Aufgrund der fehlenden Anbindung an die nördliche Innenstadt bildet der Averdunkplatz zudem eine Sackgasse aus. Das denkmalgeschützte Büro- und Geschäftshaus *Mercatorhaus* mit seiner Jugendstilfassade liegt an der Kreuzung zur Königstraße, zentral ragt der *Ruhr-Tower*, das ehemalige *Calderoni* Hochhaus heraus. Prägend wirkt darüber hinaus eine großkronige solitäre Platane mit einer mit Sitzangeboten ausgestatteten Baumscheibe sowie der Brunnen von André Voltzen, im Volksmund *Waschmaschine* genannt. Es bestehen noch wenige weitere Sitzangebote mit kleineren Pflanzflächen vor dem zurückliegenden Eingang des *Averdunk Centrums*. Der gesamte Bereich wird auch bei Stadtfesten oder Veranstaltungen nur selten mit einbezogen.

In der Diskussion um den Gestaltungsrahmen für die Handelslage um die Königstraße (s. Maßnahme 1) soll auch der Averdunkplatz betrachtet werden. In der Randlage der Königstraße könnte er die Gelegenheit bieten, Gestaltungselemente oder Angebote real zu erproben. Als Experimentierraum mit temporären Elementen können Bedarfe und auch Restriktionen aufgedeckt und Nutzungen ausprobiert werden. Denkbar ist auch die Einbindung angrenzender Leerstände bzw. die In- und Outdoorbespielung des Ensembles Averdunkplatz & Averdunk Centrum.

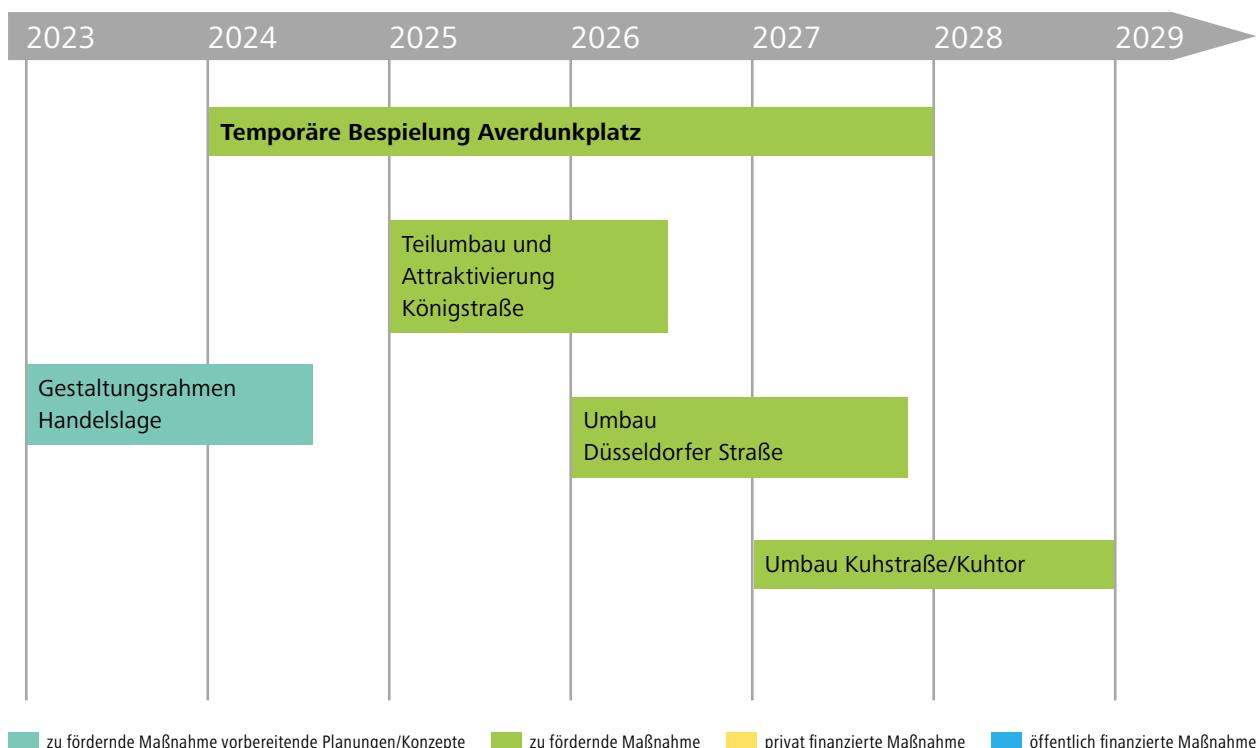
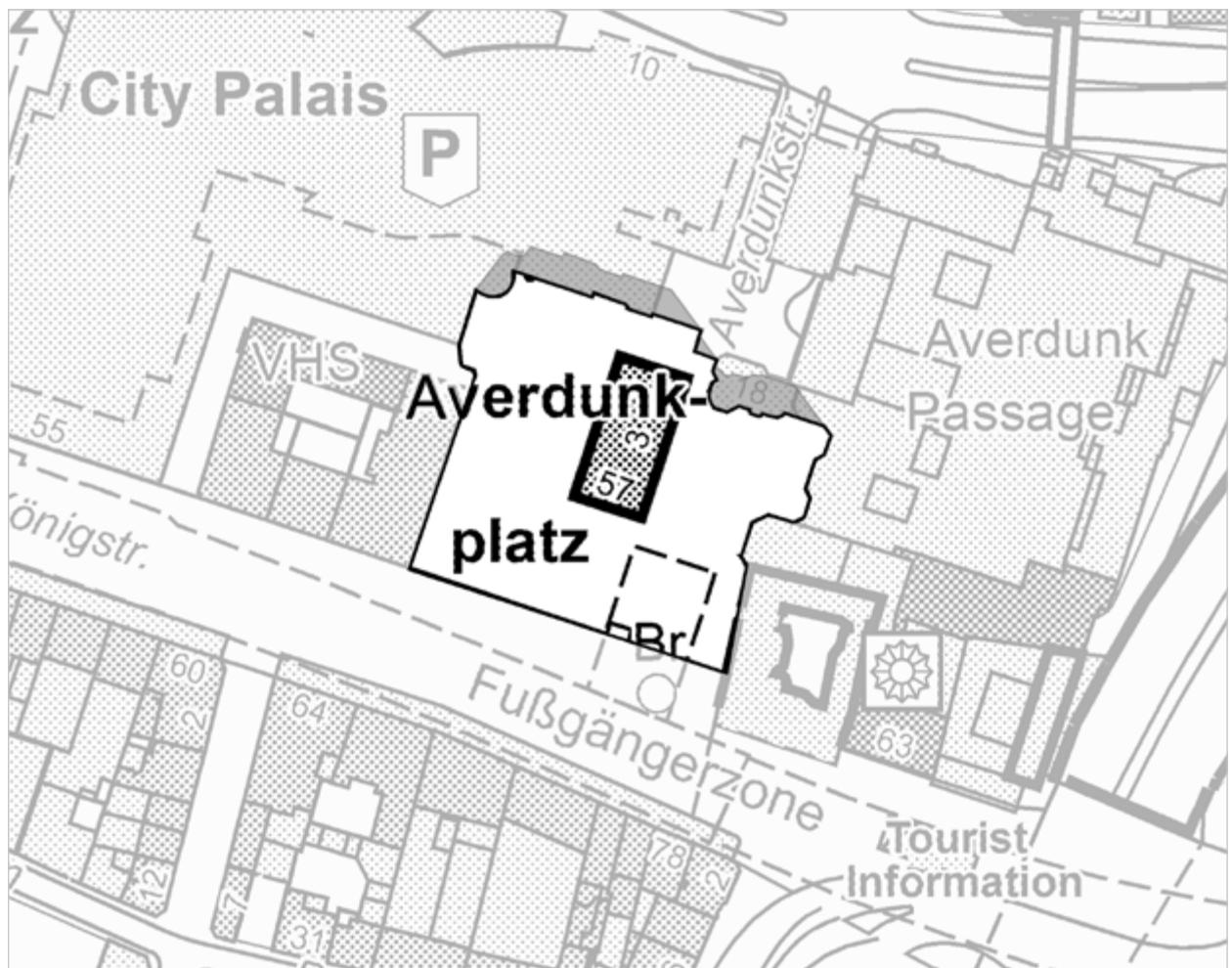
Erste Ideen für eine Bespielung wären bewegungsanregende Angebote mit mobilen Aufenthalts- und Sporelementen, z. B. kinetisches Training oder Parcours. Denkbar sind auch begrünte Sitzmöglichkeiten oder aktivierende bzw. aneigende Strukturen wie *urban gardening* oder kleine Veranstaltungen. Die Anwohner*innen sollen ebenso eingebunden werden wie Geschäftstreibende, Anrainer*innen und weitere Akteure der Innenstadt.

Kosten:

ca. 225.000,- € Gesamtkosten

Partner*innen:

- ⌚ Anwohner*innen
- ⌚ Citymanagement
- ⌚ Duisburg Kontor
- ⌚ Eigentümer*innen



3 TEILUMBAU UND ATTRAKTIVIERUNG KÖNIGSTRASSE

Ziele:

- ⌚ Stärkung der Aufenthaltsqualität
- ⌚ Bespielung des öffentlichen Raumes
- ⌚ Klimagerechtere Gestaltung

Priorität A

Handlungsfelder:

- ⌚ Einzelhandel
 - ⌚ Städtebauliche Qualitäten und öffentlicher Raum
 - ⌚ Klima, Umwelt und Grün
 - ⌚ Kultur und Tourismus
-

Projektbeschreibung

Die städtebaulich-funktionale und gestalterische Weiterentwicklung der Handelslage soll zum einen über bauliche Einzelmaßnahmen in den Übergangsbereichen an der Düsseldorfer Straße, der Kuhstraße und dem Averdunkplatz stattfinden. Um die Aufenthaltsqualität in der Königsstraße selbst zu erhöhen und hier die Fußgängerzone in den am stärksten frequentierten Bereichen zu attraktivieren, sollen die mit dem Gestaltungsrahmen (s. Maßnahme 1) verabredeten Elemente zum Beispiel zur Ausstattung baulich umgesetzt werden.

Mit städtischen Mitteln wurden die Abschnitte der Königstraße zwischen den Vorzonen der Geschäfte und der Baumallee bereits neu gepflastert, um das Erscheinungsbild der Königstraße zu verbessern. Der Bestand an Mobiliar entspricht funktional und gestalterisch nicht den heutigen Standards. Punktuell werden im laufenden Betrieb Anpassungen für eine Barrierefreiheit vorgenommen, diese können den Missstand aber nicht beheben. In den neugestalteten Bereichen

wurde für die Straßenbeleuchtung bereits ein neues Modell gewählt, um eine funktionale und gestalterische Anpassung einzuleiten. Die gläserne Überdachung in der Vorzone der Ladenlokale bietet zum einen Schutz vor Regen, verhindert aber gleichzeitig den Blick auf die Fassaden sowie die Straßenflucht. Grundsätzlich ist die Qualität des öffentlichen Raumes, insbesondere in der Ausstattung, nur in Teilbereichen als zufriedenstellend zu bewerten.

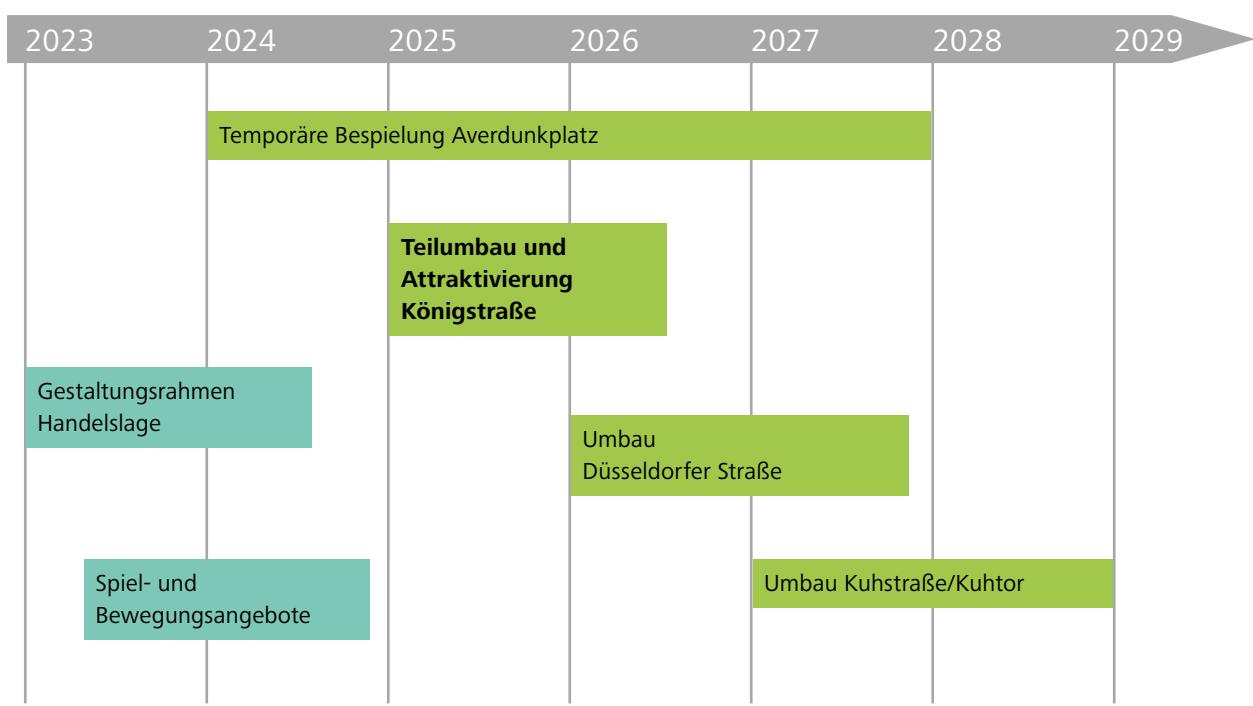
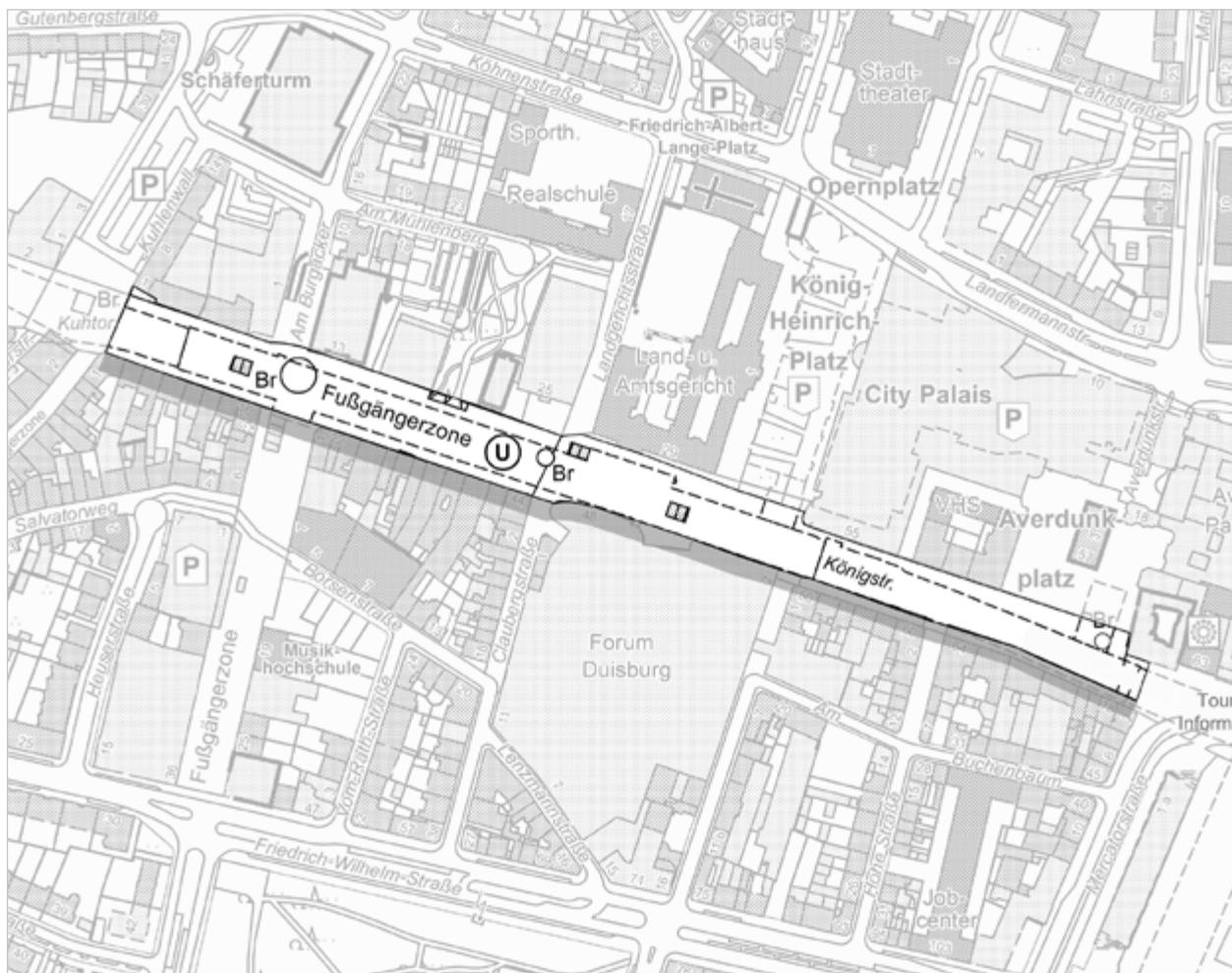
Vorgesehen ist die Umgestaltung und Attraktivierung des Bereiches zwischen Kuhtor und Averdunkplatz. Dies soll in erster Linie auf Grundlage des erstellten Gestaltungsrahmens (u. a. Anpassung der Möblierung, Beleuchtung) umgesetzt werden. In Teilbereichen soll eine Neupflasterung der Vorzonen der Geschäfte, die heute unterhalb der Überdachung liegen, geprüft werden. Ebenso können Ergebnisse aus dem vorlaufenden Planungsprozess zu Spiel- und Bewegungsangeboten (s. Maßnahme 20) in die Umsetzung integriert werden.

Kosten:

ca. 2.300.000,- € Gesamtkosten

Partner*innen:

- ⌚ Citymanagement
 - ⌚ Wirtschaftsbetriebe Duisburg (WBD)
 - ⌚ Händler*innen
 - ⌚ Gastronom*innen
 - ⌚ Veranstalter*innen
 - ⌚ Duisburg Kontor
-



 zu fördernde Maßnahme vorbereitende Planungen/Konzepte zu fördernde Maßnahme privat finanzierte Maßnahme öffentlich finanzierte Maßnahme

4 UMBAU DÜSSELDORFER STRASSE (FUSSGÄNGERZONE)

Ziele:

- ⌚ Realisierung eines Stadtraums mit Aufenthaltsqualität
 - ⌚ Neuausrichtung für gastronomische Nutzung, Veranstaltungen und Bewegung
 - ⌚ Eingang Handelslage stärken
 - ⌚ Anbindung Kantpark und Lehmbruck Museum stärken
 - ⌚ Klimagerechtere Gestaltung
-

Priorität A

Handlungsfelder:

- ⌚ Einzelhandel
 - ⌚ Städtebauliche Qualitäten und öffentlicher Raum
 - ⌚ Klima, Umwelt und Grün
 - ⌚ Kultur und Tourismus
-

Projektbeschreibung

Der als Fußgängerzone ausgebauten Bereich der Düsseldorfer Straße zwischen Friedrich-Wilhelm-Straße und Königstraße ist derzeit durch größere Umbaumaßnahmen im Bereich der ehemaligen Stadtbibliothek geprägt. Hinzu kommt, dass dieser Abschnitt der Düsseldorfer Straße einen wichtigen Übergang zwischen dem Kultur- und Erholungsort Kantpark und der Handelslage bildet.

Der öffentliche Raum soll attraktiviert und funktional den Anforderungen der künftigen Nutzungen angepasst werden. Durch die Stärkung von Gastronomie und nicht kommerziellen Aufenthaltsbereichen in Kombination mit Bewegungsangeboten kann dem breiten Fußgängerzonenbereich ein neues Bild gegeben werden. Durch grüne Inseln, Platz für Außengastronomie sowie Spiel- und Trainingsgeräte für

alle Generationen kann ein gelungener Übergang zwischen dem Kantpark und der Handelslage entstehen. Zusätzlicher Platz für Veranstaltungen soll dabei weiterhin gegeben sein. Hierdurch werden Teile der Nutzungen, welche im Kantpark vertreten sind, auch in den Bereich der Fußgängerzone eingebunden, wodurch ein fließender Übergang der Nutzungen in den Eingangsbereich der Handelslage entsteht. Auf diese Weise werden sowohl Fußgänger*innen als auch Radfahrer*innen, welche aus dem Süden Duisburgs und dem Kantpark kommen, durch einen attraktiveren Stadtraum in die Handelslage gelockt.

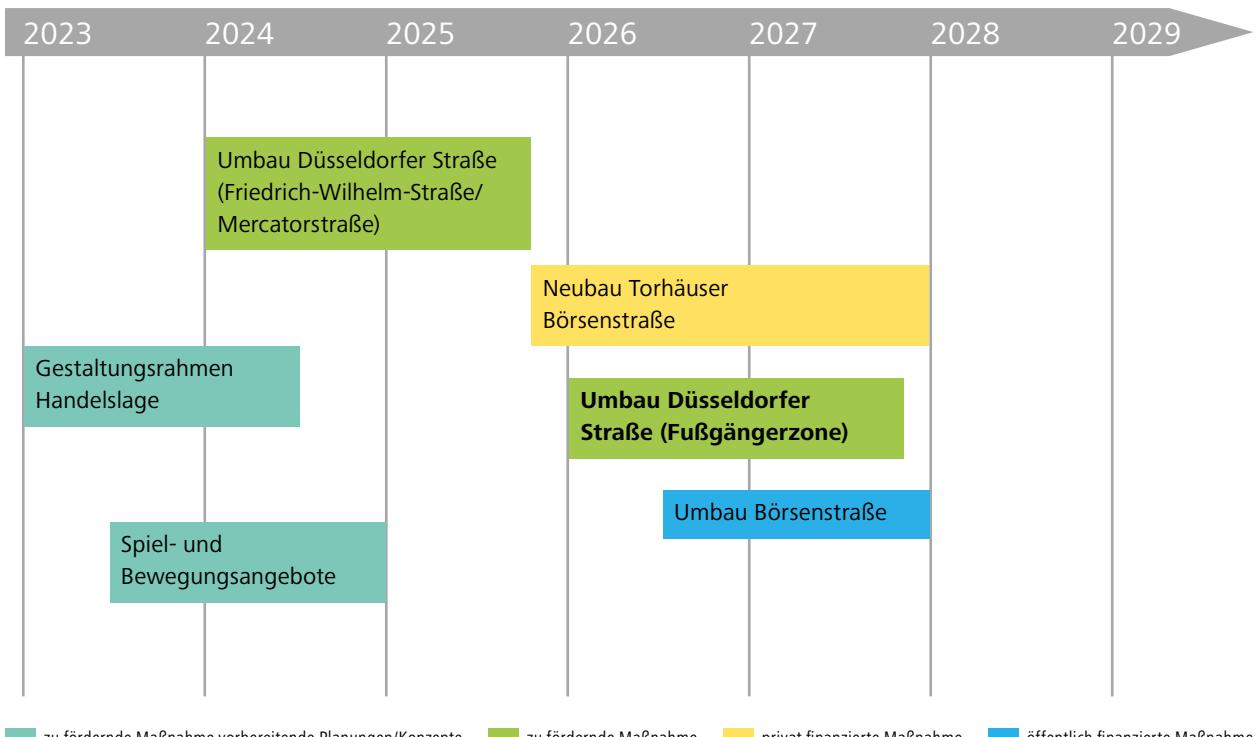
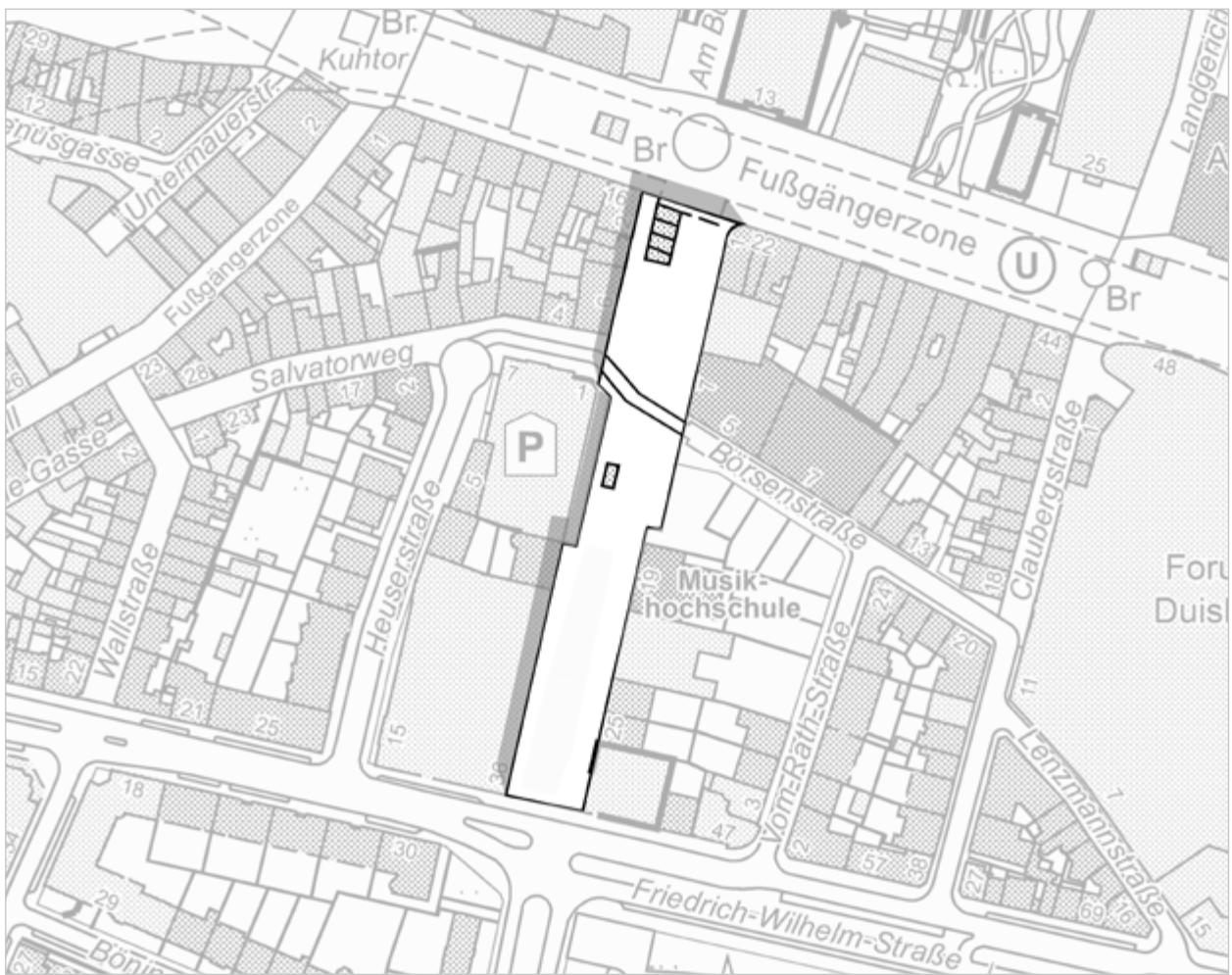
Der Gestaltungsrahmen Handelslage (s. Maßnahme 1) soll auch auf den Bereich der Düsseldorfer Straße übertragen werden.

Kosten:

ca. 2.900.000,- € Gesamtkosten

Partner*innen:

- ⌚ Händler*innen
 - ⌚ Gastronom*innen
 - ⌚ Citymanagement
 - ⌚ Wirtschaftsbetriebe Duisburg (WBD)
-



5 UMBAU KUHSTRASSE/KUHTOR

Ziele:

- ⌚ Stärkung der Übergangsfunktion zwischen Altstadt, Burgplatz und Handelslage
 - ⌚ Eingang Handelslage stärken
 - ⌚ Realisierung eines Stadtraums mit Aufenthaltsqualität und Aneignungsmöglichkeiten
 - ⌚ Klimagerechtere Gestaltung
-

Priorität A

Handlungsfelder:

- ⌚ Einzelhandel
 - ⌚ Städtebauliche Qualitäten und öffentlicher Raum
 - ⌚ Klima, Umwelt und Grün
 - ⌚ Kultur und Tourismus
-

Projektbeschreibung

Die Maßnahme Umbau Kuhstraße/Kuhtor wird durch die Steinsche Gasse im Westen und den Kreuzungsbereich Sonnenwall/Kuhlenwall/Königstraße, der Lage des historischen Kuhtors, begrenzt. Dieser Bereich war Bestandteil der historischen Altstadt innerhalb der Stadtmauer/Wallanlagen. Das Kuhtor ist ein wichtiger Dreh- und Angelpunkt im heutigen Innenstadtgefüge und vermittelt zwischen der Achse Königstraße/Innenhafen und dem Verlauf der historischen Wallanlage Sonnenwall/Kuhlenwall. Der historische Übergang in die befestigte Altstadt ist heute nicht mehr gut ablesbar. Mit der Neugestaltung des Kuhlenwalls wird die Stadtmauerintarsie mit einem linearen Basaltstein nachgezeichnet. Die Kuhstraße ist heute funktional und gestalterisch so ausgeprägt, dass sie als Verlängerung der Königstraße wahrgenommen wird. Dies wird auch gestalterisch unterstützt, indem sich die Überdachung vor den Geschäften zum Zugang *Königsgalerie* fortsetzt.

Verbindungen im Stadtgrundriss zur Altstadt werden durch die stark wirkende Zäsur der vierspurigen Steinschen Gasse unterbrochen und sind heute kaum noch ablesbar. Westlich Richtung Altstadt erweitert sich der Stadtraum, allerdings wird diese Fläche durch die in die Jahre gekommenen Bauwerke der Pavillons verstellt. Innerhalb der Pavillons befindet sich ein U-Bahn-Abgang der Haltestelle Rathaus.

Die Pavillons wirken als Fremdkörper innerhalb der Fußgängerzone. Sie binden die an der Nordseite gelegenen Einzelhandelslagen von den südlichen Lagen ab und stören sowohl die Sichtachse in Richtung Rathaus als auch in die Königstraße. Der Rückbau der Pavillons ist erforderlich. Anschließend bedarf der Bereich um das Kuhtor einer Überarbeitung, um den Zielsetzungen des Rahmenplans Altstadt gerecht zu werden (s. Kap. 3.2.2).

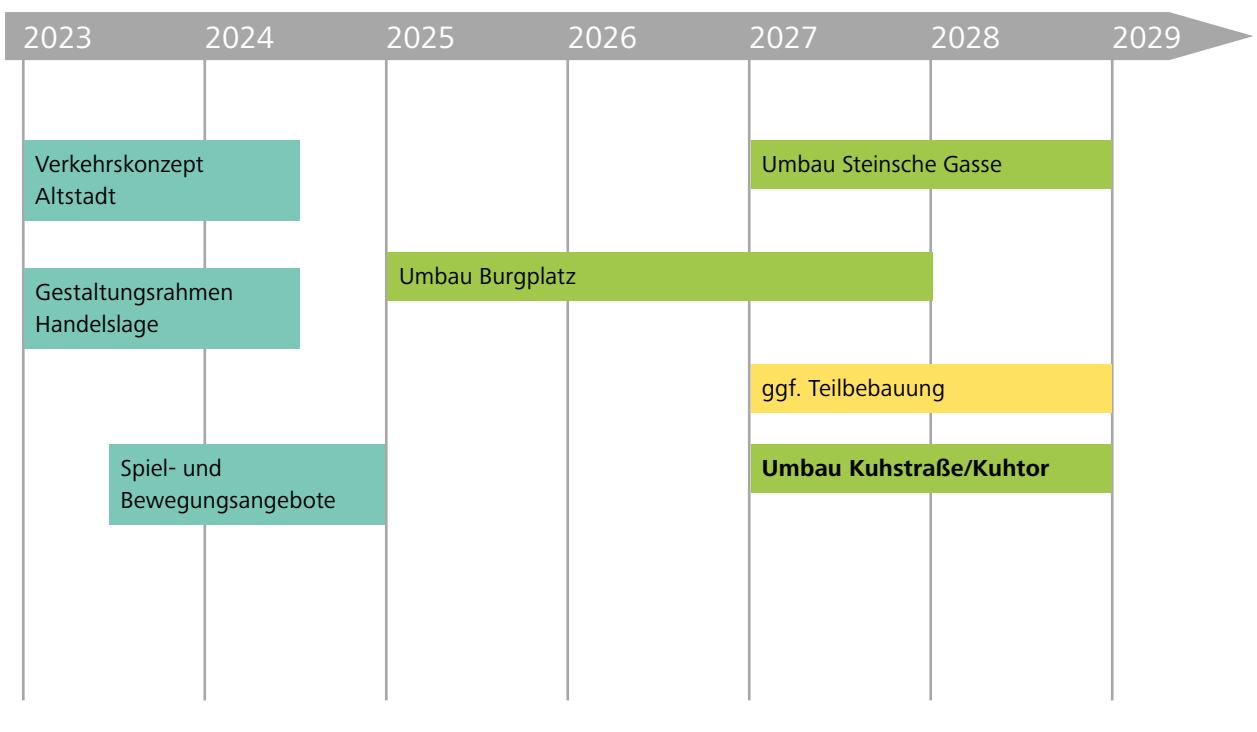
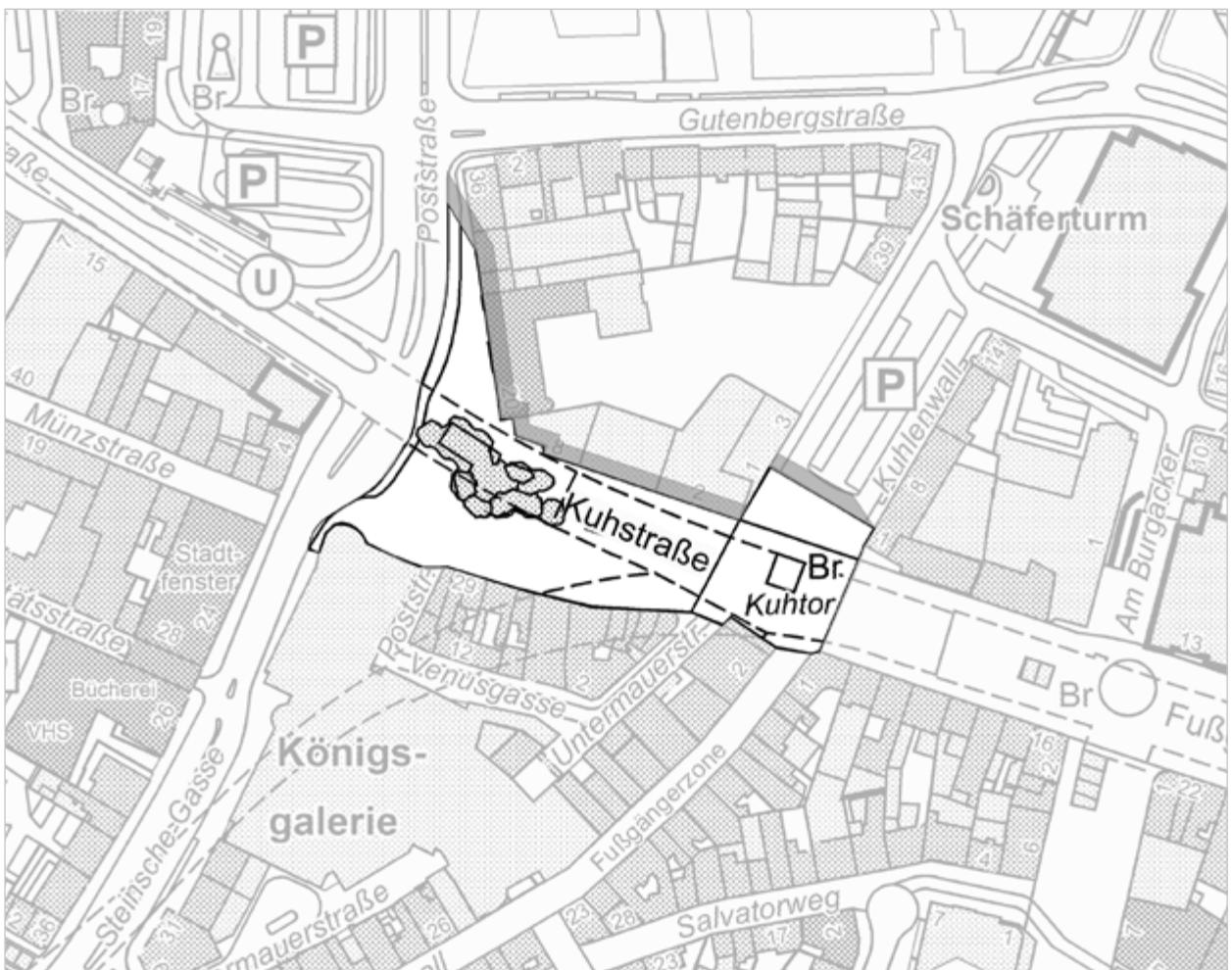
Die Übergänge zwischen Handelslage, Altstadt-Süd und Burgplatz sind zu stärken. Durch einen Rückbau der Pavillons bietet sich die Möglichkeit, einen qualifizierten Stadtraum mit hoher Aufenthaltsqualität und eine städtebauliche Einbindung in die Altstadt und zum Burgplatz zu schaffen. Erste Ideen zur Umgestaltung des Bereichs sollen durch die Ergebnisse des *Schlau-Wettbewerbs* erlangt werden, der in 2022/2023 den Bereich Burgplatz/Steinsche Gasse/Kuhtor bearbeiten wird. Im Anschluss ist zu prüfen, ob ein weiteres Qualifizierungsverfahren angestoßen werden soll. Die freiraumplanerischen und/oder hochbaulichen Optionen der Umgestaltung des Bereichs Kuhstraße/Kuhtor sollen dabei im gesamten Planungsprozess geprüft werden. Ebenfalls sind die Ergebnisse des Gestaltungsrahmens Königstraße und Aspekte aus der Maßnahme Spiel- und Bewegungsangebote mitzuberücksichtigen.

Kosten:

ca. 3.500.000,- € Gesamtkosten

Partner*innen:

- ⌚ Händler*innen
 - ⌚ Gastronom*innen
 - ⌚ Citymanagement
 - ⌚ Wirtschaftsbetriebe Duisburg (WBD)
-



6 VERKEHRSKONZEPT ALTSTADT

Ziele:

- ⌚ Abwicklung eines verträglichen Stadtverkehrs
 - ⌚ Stärkung von Fuß- und Fahrradverkehr
 - ⌚ Steuern von Quartiersparken, Lieferverkehren
-

Priorität A

Handlungsfelder:

- ⌚ Mobilität
 - ⌚ Klima, Umwelt und Grün
-

Projektbeschreibung

Zur Umsetzung des Rahmenplans Altstadt-Süd wird ein Verkehrskonzept benötigt. Zu klären sind dabei vor allem die Punkte Verkehrsführung und -beruhigung im Quartier mit Themen wie Quartiersparken, Lieferverkehr, Fahrradwege und -parken sowie Elektromobilität als auch die verkehrlichen Möglichkeiten zur Ausgestaltung der Randbereiche zum Abbau der Barrierewirkung. Entsprechend des Rahmenplans bilden vor allem der neue Münzplatz, die Beekstraße und die Steinsche Gasse die wesentlichen Schwerpunkte der Untersuchung.

Da der Rahmenplan Altstadt-Süd die Stärkung der Nahmobilität im Quartier vorsieht, ist im Rahmen des Verkehrskonzeptes zu klären, wie der MIV im Altstadt-Quartier insgesamt reduziert werden kann. Hierbei sind die erforderlichen Richtungsverkehre, Querschnitte und ggf. Verkehrsanweisungen zu bestimmen und aufzuzeigen, wie und an welchen Stellen der MIV im Quartier fließt. Auch der Umgang mit ruhendem Verkehr bildet einen wesentlichen Untersuchungsbaustein, insbesondere auf der Beekstraße und auf der Unterstraße. Darüber hinaus ist die Radverkehrsführung im Rahmen des Konzeptes zu untersuchen.

Ein besonderer Fokus liegt auf der Steinschen Gasse. Die zukünftige Verkehrsführung und Ausgestaltung von Knotenpunkten der Steinschen Gasse und der Schwanenstraße sind im Rahmen einer Verkehrssimulation (in Varianten) zu klären. Laut Rahmenplan soll beispielsweise durch die Rücknahme von Fahrspuren die räumliche Zäsur und Barrierefunktion abgemildert werden (s. Maßnahme 7). Mit einer Verkehrssimulation soll die bestmögliche verkehrliche und städtebauliche Lösung für die Nahtstelle zwischen Altstadt und Handelslage vorbereitet werden. Zuletzt ist auch der Übergang von der südlichen Altstadt in Richtung Burgplatz und Alter Markt, unter der Berücksichtigung des Zugangs zur U-Bahn-Station Rathaus und der Rampenanlagen der Stadtbahn im Rahmen des Verkehrskonzeptes zu betrachten.

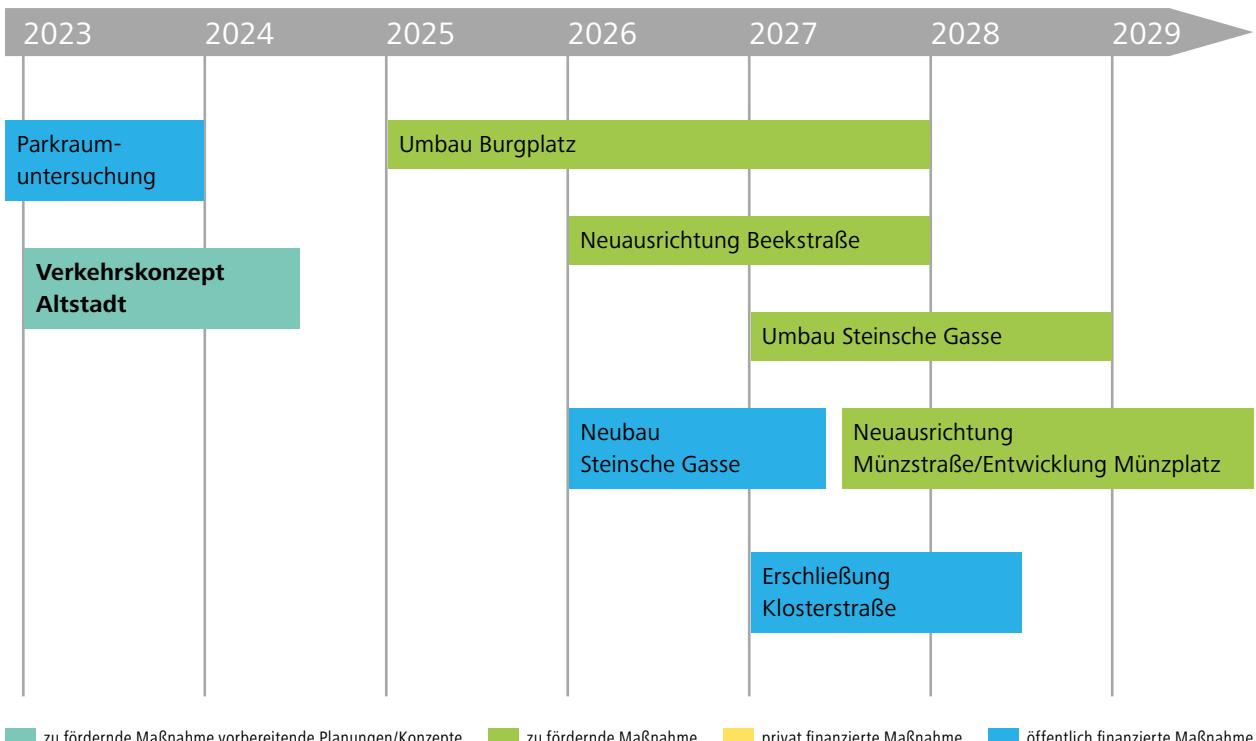
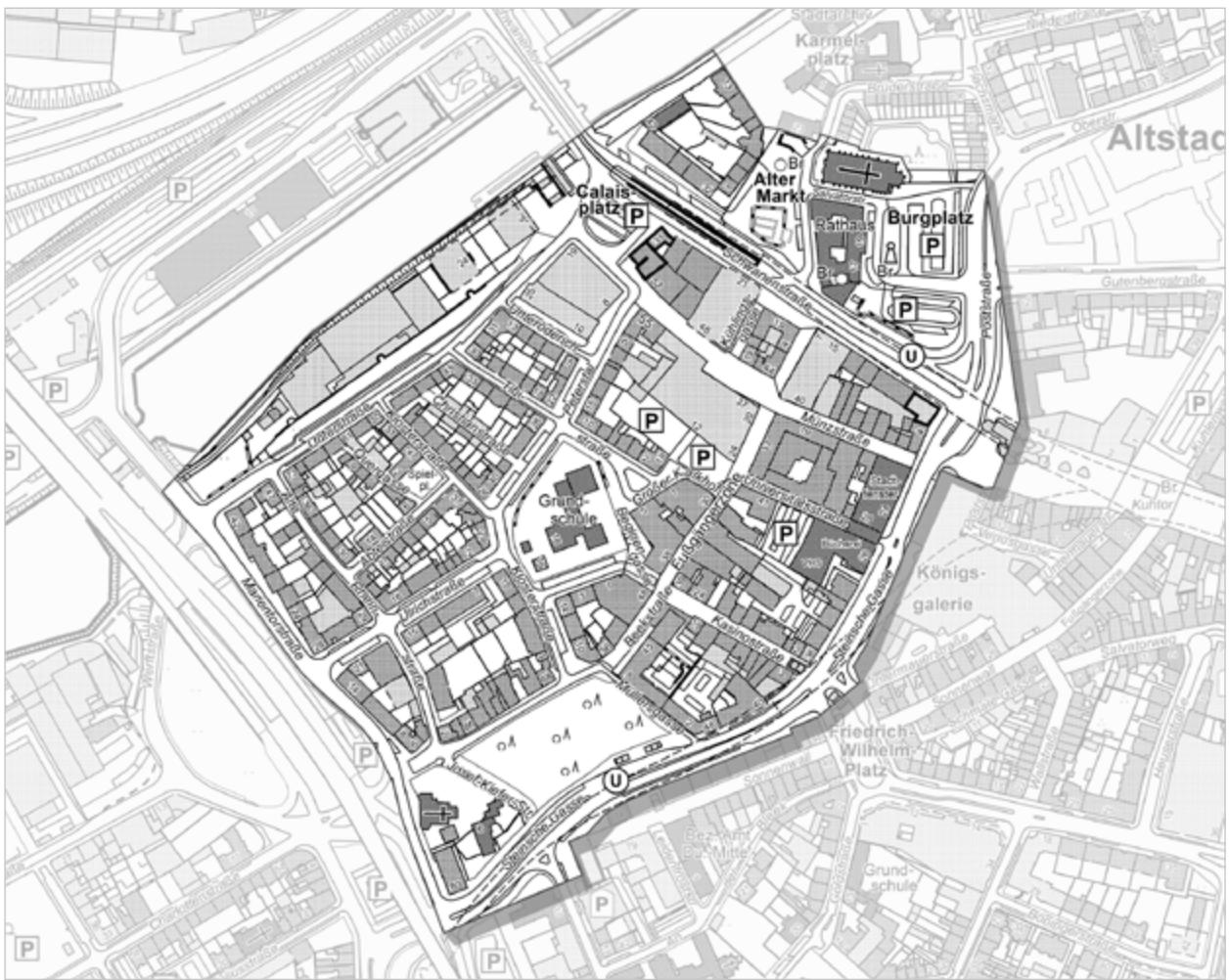
Ein externes Büro soll diese Fragestellungen bearbeiten. Die Erstellung dieses Verkehrskonzeptes für die Altstadt dient zur Vorbereitung der baulichen Maßnahmen (Kuhtor/Kuhstraße, Steinsche Gasse, Münzplatz, Beekstraße, Burgplatz).

Kosten:

ca. 120.000,- € Gesamtkosten

Partner*innen:

- ⌚ Anrainer*innen
 - ⌚ Duisburger Verkehrsgesellschaft (DVG)
 - ⌚ Allgemeiner Deutscher Fahrad-Club (ADFC)
-



7 UMBAU STEINSCHE GASSE/ POSTSTRASSE

Ziele:

- ☛ Stärkung Nahmobilität
- ☛ Minderung der Zäsurwirkung, Verbesserung der Querungsmöglichkeiten
- ☛ Aufwertung Stadtteilgang
- ☛ Reduzierung Lärm

Priorität A

Handlungsfelder:

- ☛ Mobilität
- ☛ Städtebauliche Qualitäten und öffentlicher Raum
- ☛ Klima, Umwelt und Grün

Projektbeschreibung

Die Steinsche Gasse ist eine wichtige innerstädtische Verbindungsachse und verläuft zwischen dem Marientor im Südwesten und dem Burgplatz/der Poststraße im Nordosten. In ihrem Verlauf trennt sie weite Teile des Schwerpunkttraumes Altstadt vom Schwerpunkttraum Handelslage bzw. im südlichen Bereich vom Dellviertel. Aufgrund ihrer Dimension mit vier Fahrspuren und zusätzlichen Aufweitungen in den Kreuzungen, stellt die Steinsche Gasse eine städtebaulich deutliche Zäsur dar. Querungen für Zufußgehende zwischen den Stadträumen, wie zum Beispiel an der Leidenfroststraße – Klosterstraße oder aber im Bereich Burgplatz sind erheblich erschwert und auch die Radverkehrsanlagen entlang der Steinschen Gasse sind nicht adäquat ausgebaut.

Ziel der Maßnahme zum Umbau der Steinschen Gasse ist es daher, die Situation für den Fuß- und Radverkehr zu verbessern und die Zäsurwirkung zwischen den Stadträumen abzubauen, um die Quartiere besser miteinander zu verknüpfen und den Radverkehr zu stärken.

Hierzu soll geprüft werden, wie die Steinsche Gasse umgebaut werden kann. In einer vorgelagerten Untersuchung (s. Maßnahme 6) wird eine verkehrliche Lösung vorbereitet. Die Zielsetzungen des Rahmenplanes Altstadt sehen vor, von derzeit vier auf zwei Fahrspuren für den MIV zu reduzieren und den gewonnenen Straßenraum dem Fuß- und Radverkehr zuzuschlagen. So kann die Anbindung in Richtung Hochfeld und an den geplanten Radschnellweg RS1 verbessert werden. Gleichzeitig sollen die Querungsmöglichkeiten opti-

miert und der Grünanteil im Straßenraum erhöht werden. Hierdurch soll der Umbau dazu beitragen, die Wegebeziehungen zwischen dem Dellviertel und der Handelslage mit der Altstadt und dem Burgplatz zu verbessern.

Der Umbau der Steinschen Gasse und die zu erreichenden Ziele stehen im Zusammenhang mit vielen weiteren Entwicklungen: Im südlichen Bereich ist sie ein Baustein der Verbindung vom Dellplatz über die Wohnbauentwicklung auf dem Gelände des ehem. St. Vincenz Krankenhauses und im weiteren Verlauf der Entwicklungsfläche Steinsche Gasse bis hin zum Innenhafen. Im Zusammenwirken der Flächenentwicklung auf der Brache mit dem Umbau der Steinschen Gasse kann so auch der Innenstadteinang vom Marientor kommand aufgewertet werden.

Im nördlichen Bereich ist der Umbau der Steinschen Gasse zusammen mit der Kuhstraße und dem Burgplatz zu betrachten. Erste Ideen zur Umgestaltung des Bereichs sollen durch die Ergebnisse des *Schlau-Wettbewerbs* erlangt werden, der in 2022/2023 den Bereich Burgplatz/Steinsche Gasse/Kuhstor bearbeiten wird.

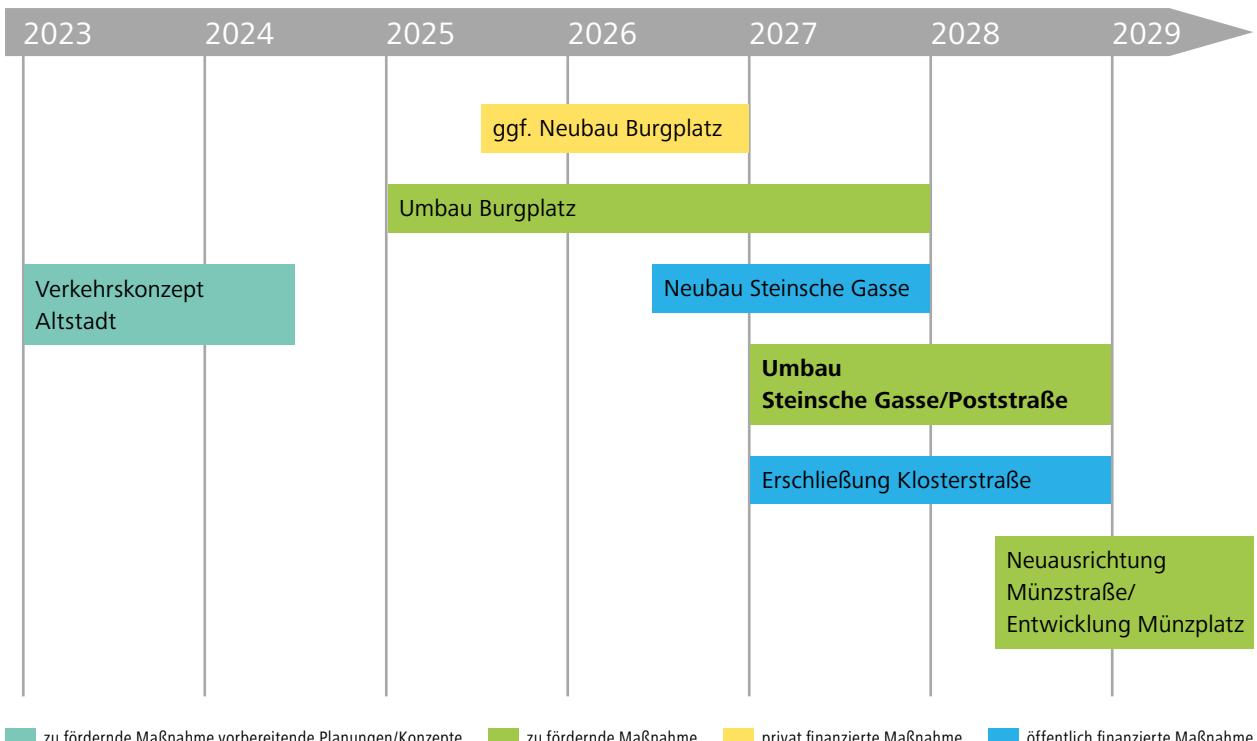
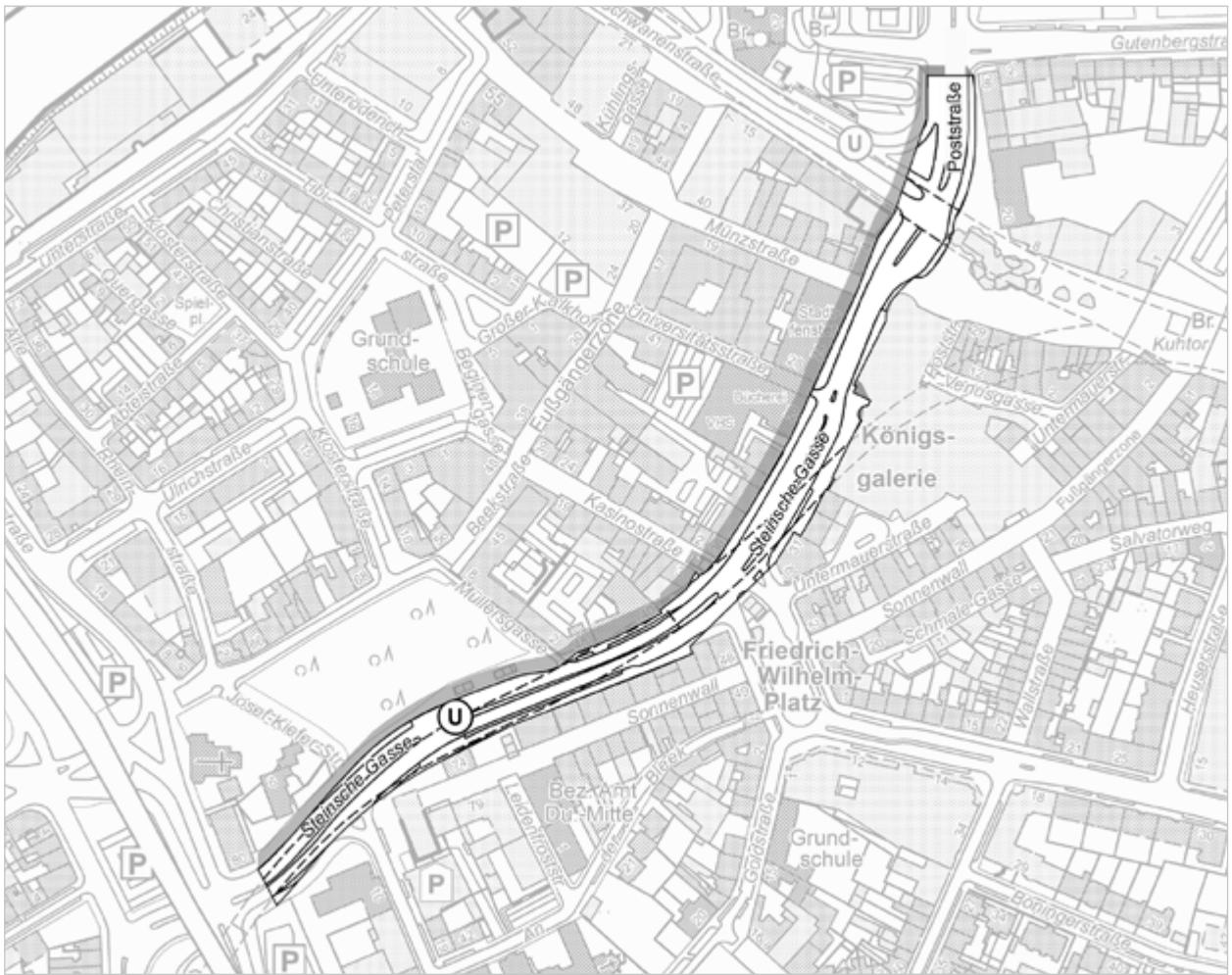
Da die Steinsche Gasse aber auch eine wichtige Verbindung der Innenstadt mit dem südlichen Innenstadtring der Kremerstraße/Marientorstraße, dem Zubringer zur A40 für den MIV, ist, sollen die Auswirkungen, mögliche Restriktionen und Chancen eines Umbaus zuvor im Rahmen des Verkehrskonzeptes Altstadt analysiert werden.

Kosten:

ca. 4.250.000,- € Gesamtkosten

Partner*innen:

- ☛ Duisburger Verkehrsgesellschaft (DVG)
- ☛ Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club (ADFC)
- ☛ Anrainer*innen



8 UMBAU BURGPLATZ

Ziele:

- ⌚ Historischen Kern der Altstadt aufwerten
- ⌚ Nachverdichtungspotential prüfen
- ⌚ Übergangsfunktion zwischen Altstadt, Burgplatz und Handelslage stärken
- ⌚ Klimagerechtere Gestaltung

Priorität A

Handlungsfelder:

- ⌚ Städtebauliche Qualitäten und öffentlicher Raum
- ⌚ Kultur und Tourismus
- ⌚ Klima, Umwelt und Grün
- ⌚ Büro- und Dienstleistungsmarkt

Projektbeschreibung

Der unmittelbar an das Rathaus angrenzende Burgplatz ist die Keimzelle der Stadt und war Standort der früh- bis hochmittelalterlichen Kaiserpfalz. Der Platz wird neben dem Rathaus durch die spätgotische Salvatorkirche geprägt. Aufgrund seiner historischen Bedeutung ist er ein eingetragenes Bodendenkmal. Derzeit wird er seiner Lage und historischen Bedeutung nicht gerecht. Gründe hierfür sind die angrenzenden Verkehrsräume Schwanenstraße und Steinsche Gasse/Poststraße, die ihn von der übrigen Altstadt sowie der Haupthandelslage abschneiden, sowie seine Funktion als Parkplatz.

Ziel der Maßnahme ist daher eine städtebaulich-funktionale Aufwertung und Integration des Burgplatzes in das Stadtraumgefüge. Hierbei sind die Übergänge zwischen Handelslage, Altstadt und Burgplatz zu stärken. Zusammen mit dem Umbau der Steinschen Gasse und der Kuhstraße bietet sich die Möglichkeit einer städtebaulichen Einbindung in die südlich angrenzenden Teile der Altstadt und zur Handelslage. Um diese Ziele erreichen zu können, ist sowohl eine freiraumplanerische Aufwertung des Platzes als auch eine Teilbebauung denkbar.

Um die Rahmenbedingungen besser einschätzen zu können, wurde zur Vorbereitung der Maßnahme eine archäologische Sondierung durchgeführt. In Abhängigkeit dieser Erkenntnisse soll eine Nachverdichtung des Burgplatzes geprüft werden.

Durch eine mögliche Teilbebauung des Burgplatzes soll der historische Kern der Innenstadt wieder besser lesbar werden. Die Nachverdichtung ermöglicht zudem eine Ergänzung des innerstädtischen Angebotes um weitere Funktionen, wie öffentliche, soziale und kulturelle Nutzungen, aber auch Büro-/Dienstleistungsangebote.

In Verbindung mit dem Umbau der Steinschen Gasse und der Kuhstraße ergeben sich neue Möglichkeiten der besseren Verbindung zwischen Handelslage und Altstadt.

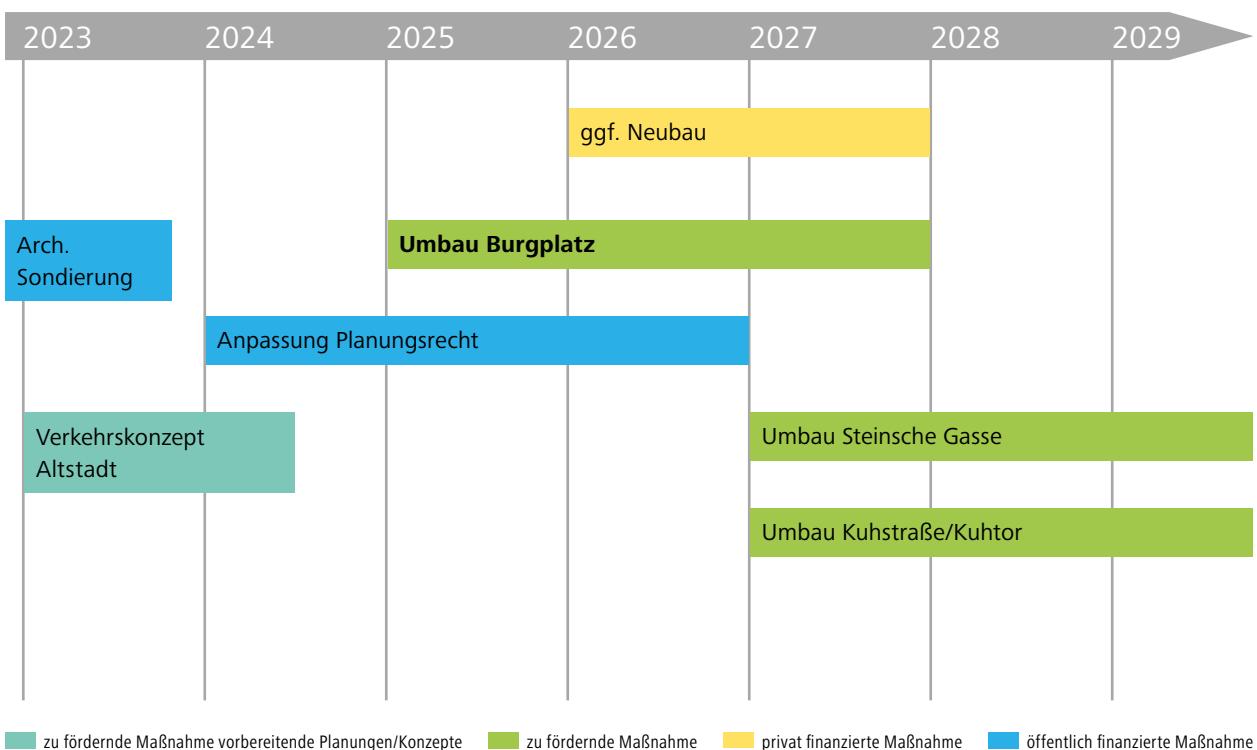
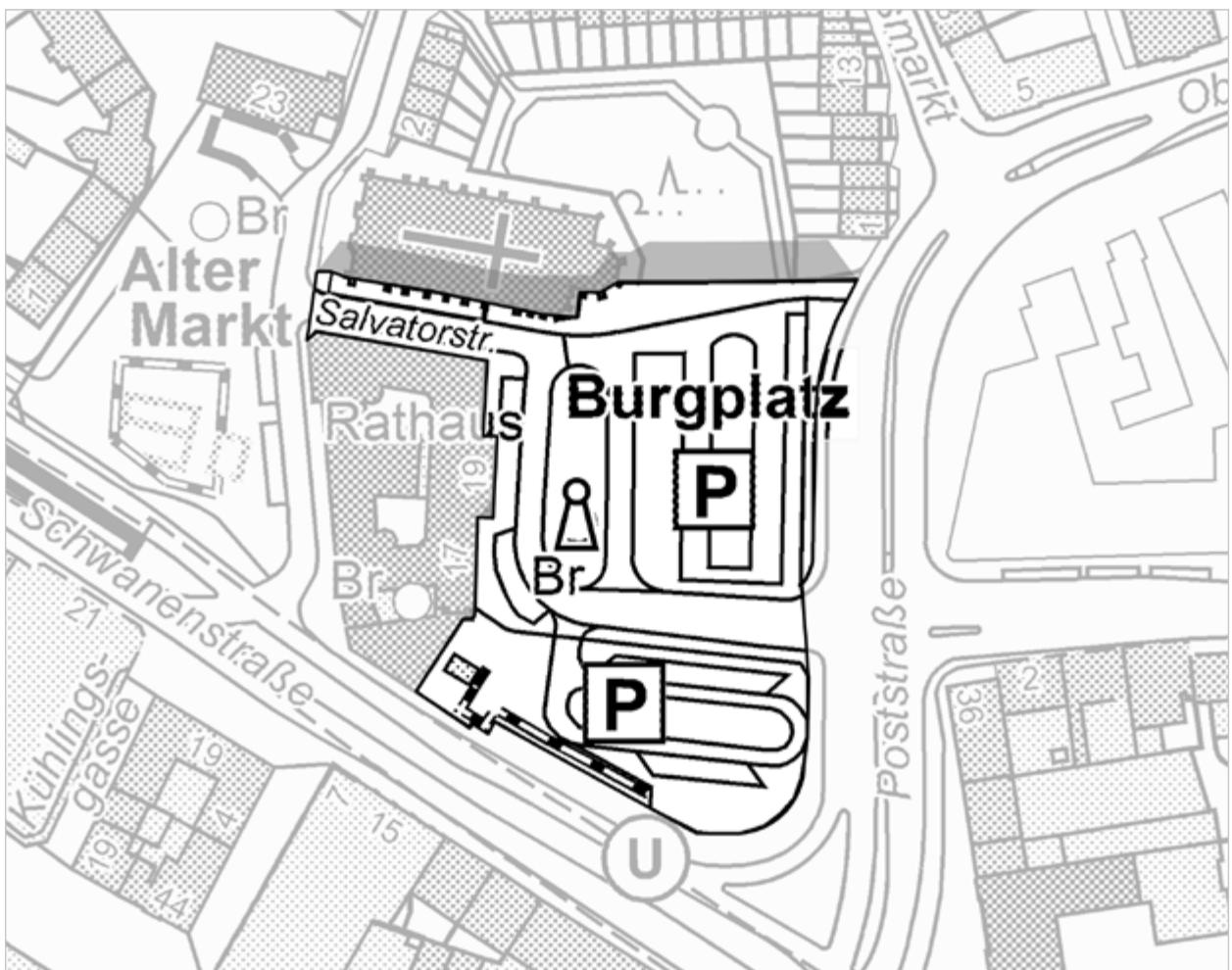
Darüber hinaus soll mit der Gestaltung des öffentlichen Raumes die Aufenthaltsqualität und die Verbindfungsfunktion gefördert werden. Die Gestaltung soll hierbei unter Berücksichtigung der Bedeutung des Platzes im innerstädtischen Gefüge und der Platzfolge *Kuhtor – Burgplatz – Alter Markt* erfolgen. Hierfür muss das Parken reduziert und der Platz für die Bevölkerung erlebbarer werden.

Erste Ideen zur Umgestaltung des Bereichs sollen durch die Ergebnisse des *SchlauN-Wettbewerbs* erlangt werden, der in 2022/2023 den Bereich Burgplatz/Steinsche Gasse/Kuhtor bearbeiten wird. Im Anschluss ist zu prüfen, ob ein weiteres Qualifizierungsverfahren benötigt wird. Die freiraumplanerischen und/oder hochbaulichen Optionen der Umgestaltung des Burgplatzes sollen dabei im gesamten Planungsprozess geprüft werden.

Kosten:

ca. 4.500.000,- € Gesamtkosten

Partner*innen:



9 NEUAUSRICHTUNG MÜNZSTRASSE/ENTWICKLUNG MÜNZPLATZ

Ziele:

- ☛ Umstrukturierung durch städtebauliche Gestaltung flankieren
- ☛ Blickachsen und Wegebeziehungen herstellen und qualifizieren
- ☛ Herausbildung eines urbanen, belebten und grünen Quartiersmittelpunkts

Priorität: A

Handlungsfelder:

- ☛ Büro- und Dienstleistungsmarkt
- ☛ Kultur und Tourismus
- ☛ Wohnen und Soziales
- ☛ Städtebauliche Qualitäten und öffentlicher Raum
- ☛ Klima, Umwelt und Grün

Projektbeschreibung

Die Münzstraße ist die zentrale Quartiersstraße und wesentlicher Kristallisierungspunkt des öffentlichen Lebens im Altstadtquartier. Sie ist Teil der wichtigen Verbindungsachse zwischen der Königstraße und dem Innenhafen. Im Bereich des Münzplatzes liegt sie zudem im Schnittpunkt mit der ebenfalls für das Quartier bedeutenden Beekstraße.

Durch den Rückzug wesentlicher Einzelhandelsnutzungen hat die Münzstraße ihre einst prägende Funktion verloren. Sie ist zurzeit geprägt von Trading-Down-Tendenzen und einer geringen Investitionsbereitschaft der Eigentümer*innen, ausgelöst durch eine große Verunsicherung über die zukünftige Entwicklungsperspektive und Funktion der Altstadt. Insbesondere auch die Ungewissheit und Spekulation über die Entwicklung der auf großflächige Einzelhandelsnutzungen ausgelegten Großimmobilien trägt hierzu bei. Städtebaulich zeigt sich dies durch Gestaltungsdefizite im privaten Raum, hier insbesondere in der Qualität und im Erhaltungszustand der Fassaden. Im öffentlichen Raum entspricht das „städtische Bühnenbild“ dieser in die Jahre gekommenen Fußgängerzone nicht mehr den Ansprüchen einer zukunftsfähigen Nutzungsstruktur. Es fehlt eine zeitgemäße Gestaltung, Aufenthaltsqualität und Grün.

Die Münzstraße hat eine wesentliche Bedeutung bei der Neuorientierung und Umstrukturierung des Altstadtquartiers im Rahmen der Umsetzung des Rahmenplans Altstadt-Süd. Durch ihre Umgestaltung soll die funktionale Neuorientie-

rung der Münzstraße unterstützt und flankiert werden. Neben dem Ansatz, historische Altstadtstrukturen und Atmosphären aufzugreifen und wieder herzustellen, soll auch der Anteil von Grünelementen im öffentlichen Raum erhöht werden. Die Münzstraße wird als qualitätsvoller Stadtraum entwickelt, der durch ein Nutzungsprofil aus Kleingewerbe, Hotels, Gastronomie und Tourismus sowie vereinzeltem, auf das Quartier bezogenen Einzelhandel im Erdgeschoss belebt wird. Unter Einbeziehung der Flächen des heutigen *Knüllermarktes* wird der neue Münzplatz im Schnittpunkt der wesentlichen Quartiersstraßen als neuer Quartiersmittelpunkt – urban, belebt, grün – qualifiziert und städtebaulich, optional auch hochbaulich, neu gefasst. Hierdurch werden Elemente des historischen Altstadtgrundrisses und wichtige historische Blickachsen und Wegebeziehungen wieder hergestellt und erlebbar gemacht. Hierzu werden im Rahmen des Verkehrskonzeptes Optionen für den Radverkehr sowie die Verkehrsführung erarbeitet (s. Maßnahme 6). Zusammen mit dem im Rahmenplan Altstadt perspektivisch vorgesehenen Altstadtpark wird die neue Münzstraße mit dem neuen, grünen und urbanen Münzplatz die Neuorientierung der Altstadt zu einem lebendigen, gemischt genutzten Innenstadtquartier wesentlich voranbringen.

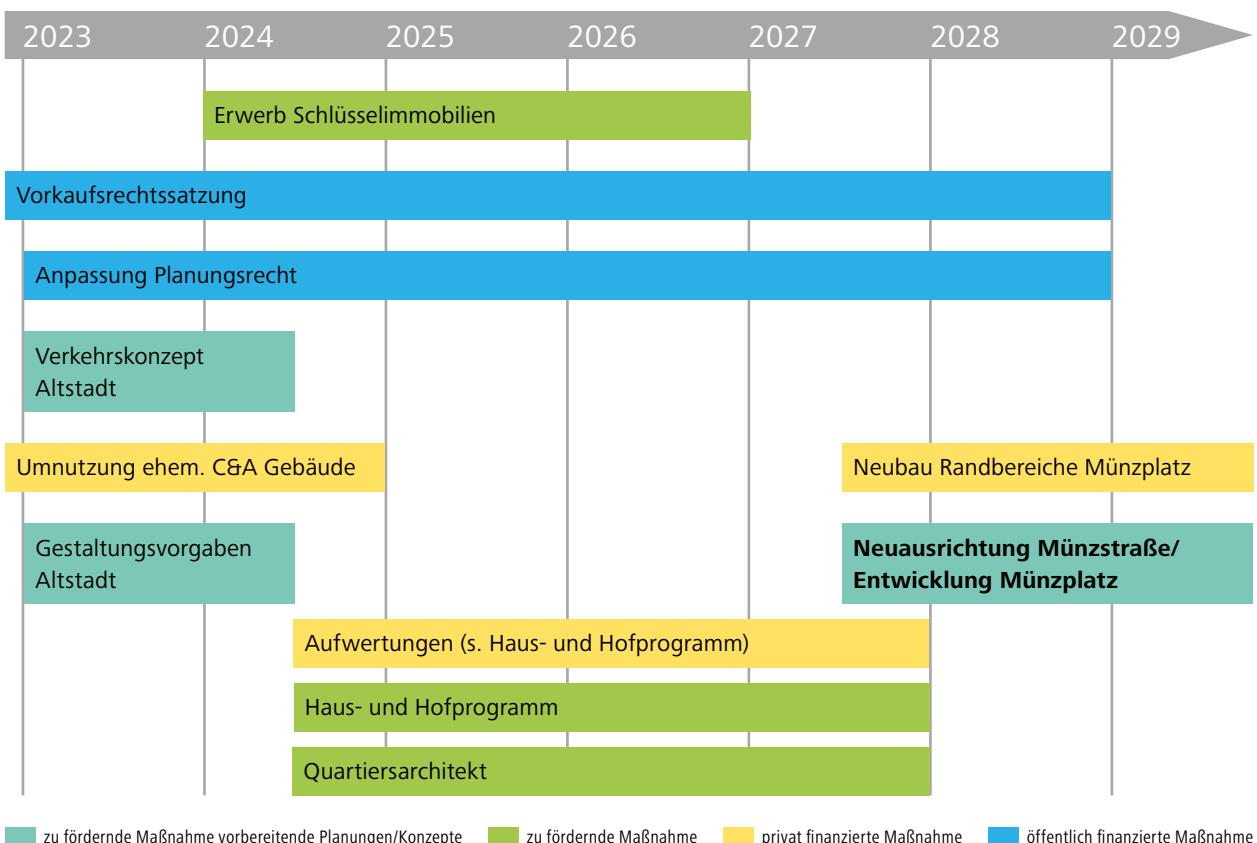
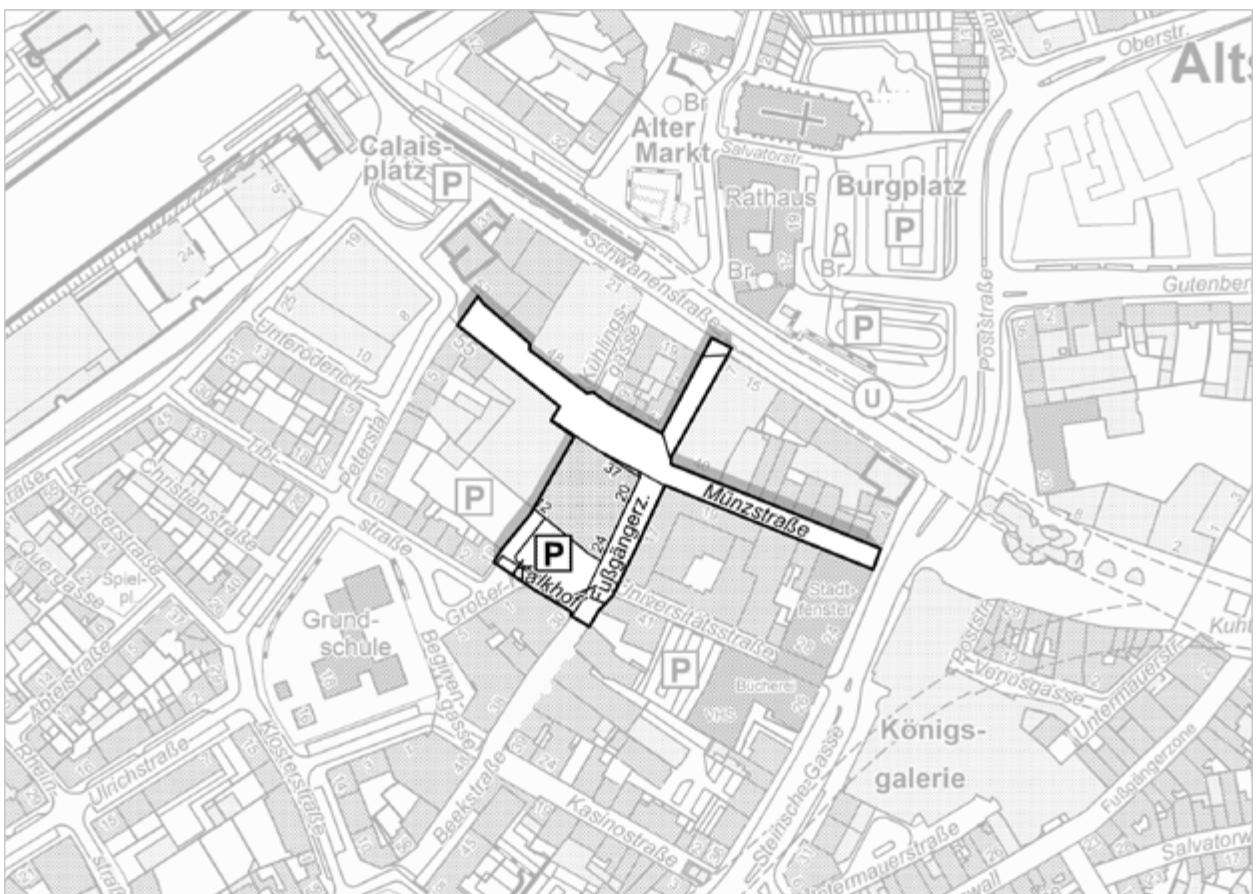
Es ist vorgesehen, diese Maßnahme durch flankierende Anreize zur Nutzungsänderung und Fassadengestaltung im privaten Raum zu unterstützen (s. Maßnahme 12).

Kosten:

ca. 3.400.000,- € Gesamtkosten

Partner*innen:

- ☛ Anrainer*innen
- ☛ Eigentümer*innen
- ☛ Gastronom*innen
- ☛ Schulen



10 NEUAUSRICHTUNG BEEKSTRASSE

Ziele:

- ⌚ Stärkung Wohnen
- ⌚ Stärkung Büro- und Dienstleistungsnutzungen
- ⌚ Anpassung des Straßenraums an neue Funktionen
- ⌚ Verbindungsfunction Beekstraße stärken

Priorität: A

Handlungsfelder:

- ⌚ Büro- und Dienstleistungsmarkt
- ⌚ Wohnen und Soziales
- ⌚ Mobilität
- ⌚ Städtebauliche Qualitäten und öffentlicher Raum

Projektbeschreibung

Die Beekstraße weist einen umfangreichen Umgestaltungsbedarf auf. Der enge Straßenraum ist geprägt durch ruhenden Verkehr, zum Teil beidseitig angeordnet. Die Beekstraße ist als Einbahnstraße von Norden nach Süden ausgewiesen und für den Radverkehr gegenläufig geöffnet. Die Fußgänger*innen teilen sich die verbleibende schmale Fahrgasse mit dem PKW-Verkehr. Der öffentliche Raum ist stark überformt und ist noch gekennzeichnet durch die ehemalige Funktion als Handelslage. Die Oberflächengestaltung entspricht daher gestalterisch nicht mehr dem Standard und der angestrebten Ausrichtung.

Entsprechend der Zielsetzung des Rahmenplans Altstadt-Süd soll durch die Umstrukturierung der Altstadt die Beekstraße eine neue Funktion als Dienstleistungsrückgrat mit einem höheren Wohnanteil bekommen (s. Kap. 3.2.2). Zur städtebaulichen Qualifizierung sind hierzu einzelne Sanierungs- und Umnutzungsprozesse sowie punktuelle Nachverdichtungen anzustoßen. Die bauliche Entwicklung der Steinschen Gasse unterstützt ebenfalls den Umbau der Beekstraße. Diese Aufwertungsprozesse sollen zu einer deutlichen Qualitätssteigerung beitragen und die Verbindungsachse des Quartiers

nachhaltig stärken. Der öffentliche Raum in diesem Straßenzug soll der Neuausrichtung entsprechend angepasst werden.

Im Zuge dieser Maßnahme soll der Abschnitt zwischen der Müllersgasse und der Straße Großer Kalkhof funktional und gestalterisch angepasst werden. Der nördlich angrenzende Bereich soll mit der Maßnahme Münzstraße/ Münzplatz und der südlich angrenzende Abschnitt im Zuge der Erschließung der Entwicklungsfläche Steinsche Gasse angepasst werden.

Höhere Aufenthaltsqualität und ein ansprechendes Wohnumfeld sollen den Straßenraum prägen sowie eine adäquate Verkehrsführung umgesetzt werden. Hierfür soll die vorgeschaltete Verkehrsuntersuchung Altstadt eine Vorgabe machen. Zudem soll eine Straßenbegrünung vorgesehen werden.

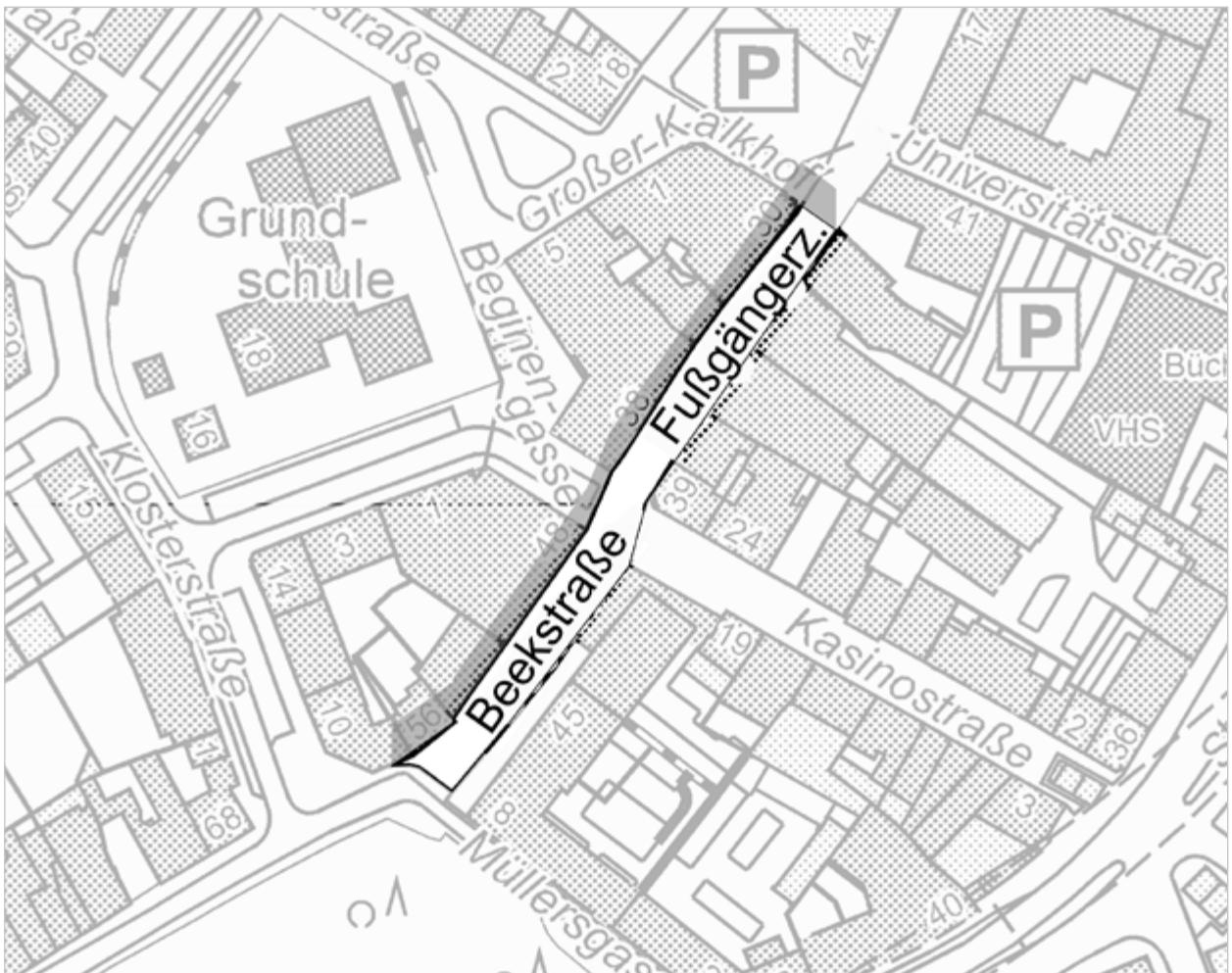
Für die Anpassungen des öffentlichen Raumes werden im Rahmen des Verkehrskonzeptes Optionen für den Radverkehr sowie die Verkehrsführung und der Umgang mit dem ruhenden Verkehr erarbeitet, die den Umstrukturierungsprozess der Beekstraße unterstützen (s. Maßnahme 6).

Kosten:

ca. 685.000,- € Gesamtkosten

Partner*innen:

- ⌚ Eigentümer*innen
- ⌚ Anrainer*innen



11 ERWERB SCHLÜSSELIIMMOBILIEN ALTSTADT

Ziele:

- ☛ Umstrukturierung Altstadt fördern
- ☛ Entwicklungsmöglichkeiten für neue Nutzungen schaffen
- ☛ Städtebauliche Qualitäten sichern

Priorität: A

Handlungsfelder:

- ☛ Städtebauliche Qualitäten und öffentlicher Raum
 - ☛ Büro- und Dienstleistungsmarkt
 - ☛ Wohnen und Soziales
-

Projektbeschreibung

Der Erwerb von Schlüsselimmobilien ist ein wichtiger Baustein, um die Umsetzung der Ziele des Rahmenplans Altstadt sichern zu können und Fehlentwicklungen zu vermeiden. Eine Umstrukturierung der Altstadt kann nur erfolgreich umgesetzt werden, wenn auch die erforderlichen Nutzungen in den Immobilien etabliert werden können. Neben zahlreichen weiteren Bausteinen, wie der Anpassung des Planungsrechtes, Beratung und Unterstützung der Eigentümer*innen bei Umstrukturierungs- und Aufwertungsmaßnahmen, kann der Erwerb von Schlüsselimmobilien-/grundstücken dazu beitragen, die Umstrukturierung der Altstadt zu sichern.

In den vergangenen Jahren gab es in der Altstadt häufigere Eigentümerwechsel. Infolgedessen konnten einerseits neue Nutzungen etabliert werden, die den Zielsetzungen entsprechen und der Altstadt einen positiven Schub gegeben haben. Ebenso gibt es jedoch Entwicklungsabsichten, die den Ziel-

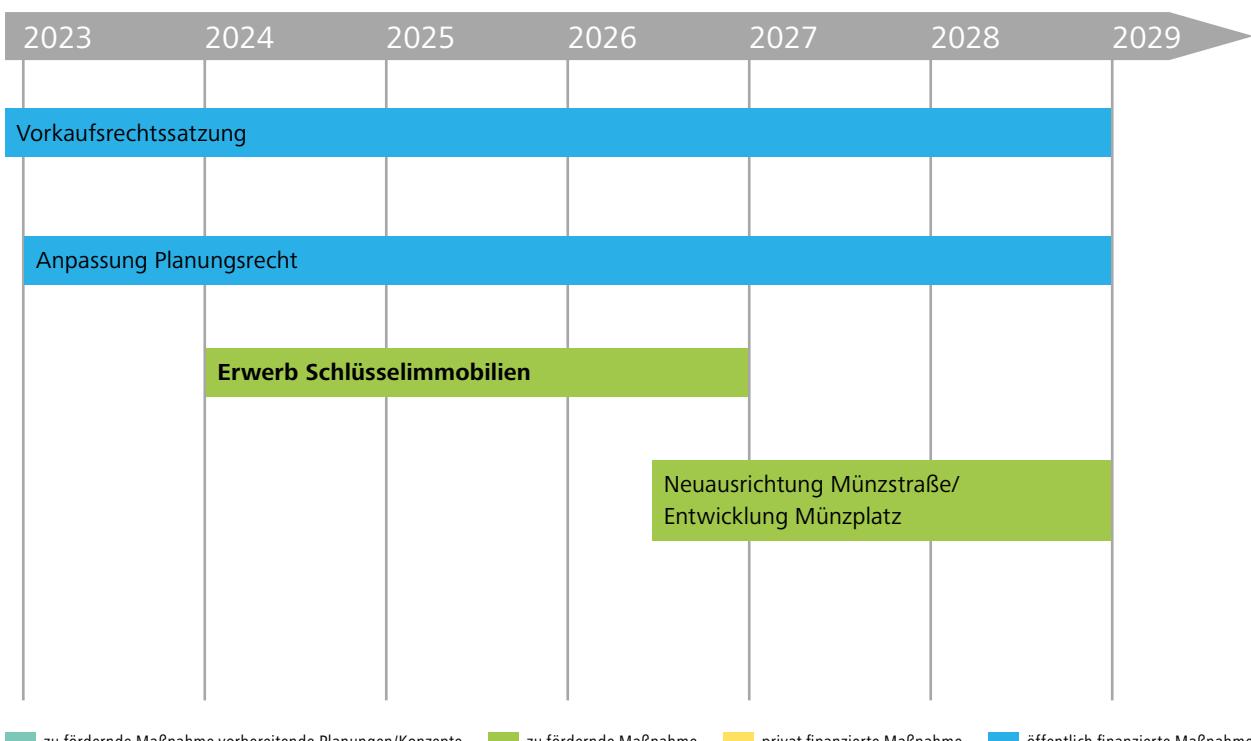
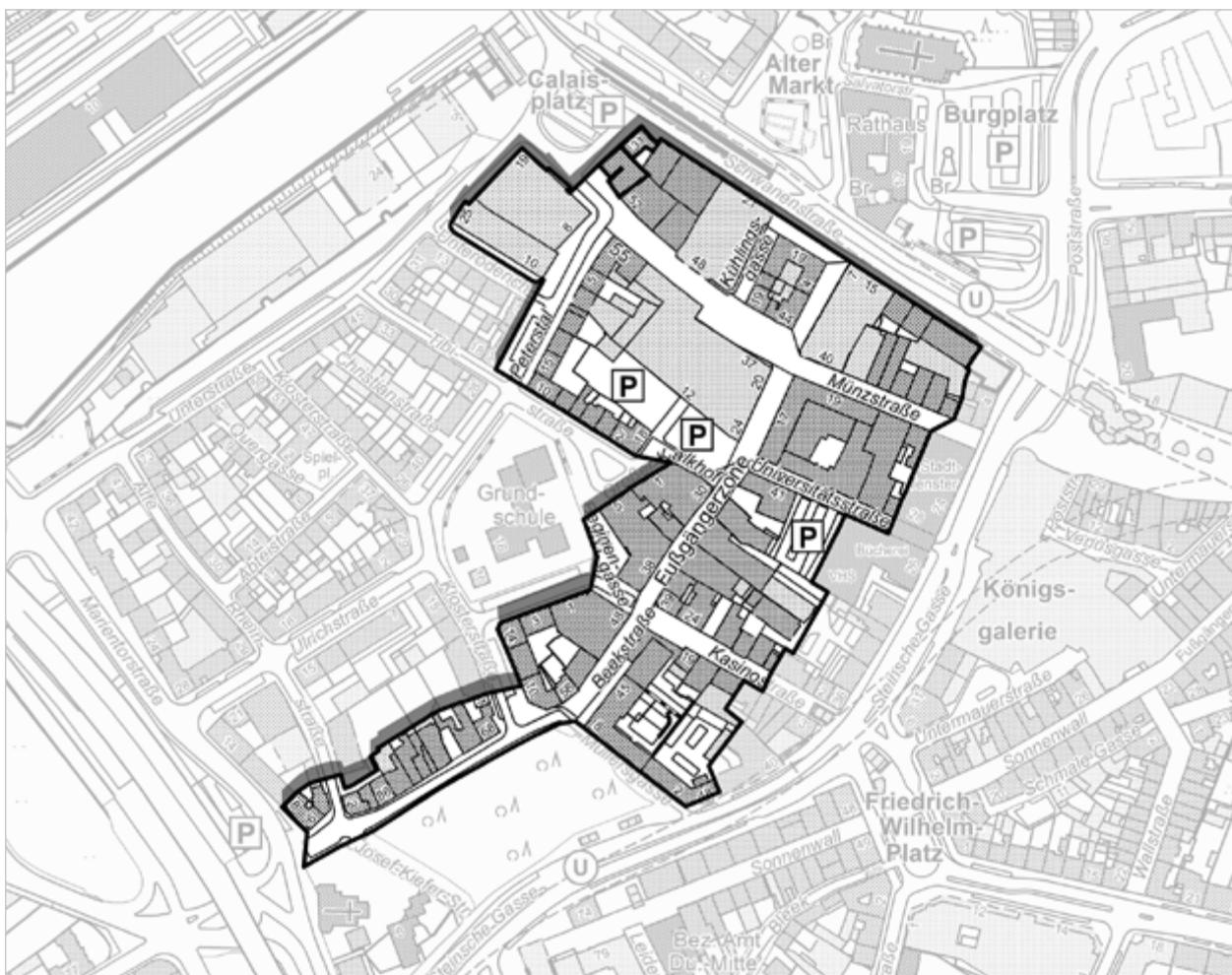
setzungen widersprechen oder Entwicklungsblockaden, wie langfristige Leerstände, Mindernutzungen oder lange angekündigte, doch letztlich nicht realisierte Projekte. Um solchen Fehlentwicklungen oder jahrelangem Stillstand entgegen wirken zu können, sollen einzelne Schlüsselimmobilien bei Bedarf durch die Stadt angekauft werden können.

Als erster Schritt wurde vorbereitend eine Vorkaufsrechtssatzung für den Maßnahmenbereich beschlossen. Das besondere Vorkaufsrecht ermöglicht aufgrund dieser Satzung der Stadt Duisburg, bei Grundstücksverkäufen zwischen verkaugenden Eigentümer*innen und interessierten Dritten anstelle der Dritten die zum Verkauf angebotenen Schlüsselgrundstücke zu erwerben. Dadurch können neue, die gewünschte städtebauliche Entwicklung beeinträchtigende Nutzungen schon in einem sehr frühen Stadium vermieden werden.

Kosten:

ca. 2.000.000,- € Gesamtkosten

Partner*innen:



12 A, B, C) GESTALTUNG ALTSTADT

Der Dreiklang Gestaltungsvorgaben (s. Maßnahme 12 a) Haus- und Hofprogramm (s. Maßnahme 12 b) und Quartiersarchitekt*in (s. Maßnahme 12 c) soll die Umstrukturierung nach den Zielvorgaben des Rahmenplanes der Altstadt unterstützen. Dieses Paket soll die gestalterische Weiterentwicklung des Bereiches anstoßen und sichern.

12 A) GESTALTUNGSVORGABEN ALTSTADT

Ziele:

- ☛ Aufwerten des Erscheinungsbildes des privaten Raumes
- ☛ Erhöhung des Grünanteils

Priorität: A

Handlungsfelder:

- ☛ Städtebauliche Qualitäten und öffentlicher Raum
- ☛ Wohnen und Soziales

Projektbeschreibung

Zur Umstrukturierung der Altstadt nach den Zielvorgaben des Rahmenplans Altstadt bedarf es geeigneter Instrumente zur gestalterischen Aufwertung der Bausubstanz und Mobilisierung von privaten Investitionen. Neben den öffentlichen Räumen prägen insbesondere die Gebäude mit ihren Fassaden und Nutzungen das Stadtbild. Die städtebauliche Struktur der Altstadt ist geprägt durch den Wiederaufbau nach dem zweiten Weltkrieg und die damit im Zusammenhang stehende Nachkriegsarchitektur. Erhaltenswerte und prägende historische Bauten sind daher nur vereinzelt vorhanden und können allein die Idee der Altstadt nicht repräsentieren. Einzelne Immobilien bspw. *Stadtfenster*, Neubauten an der Kasinostraße mit *Alter Druckerei* und *Digitalkontor* sind bereits hergestellt oder saniert worden und bieten damit die Möglichkeit, neue Identifikationspunkte innerhalb der Altstadt zu werden und einen positiven Effekt auf die Umgestaltung zu entfalten.

Der erhaltenswerten und sanierten Bausubstanz steht Bebauung mit deutlichem Aufwertungsbedarf gegenüber. Der Aufwertungsbedarf besteht nicht nur für die Fassaden, sondern auch für die Bau- und Raumstrukturen der Gebäude.

Aufwertungsprozesse bei diesen Immobilien sollen zu einer Aufwertung des gesamten Umfeldes beitragen. Auch energetische Anpassungen und Verbesserungen sollen dabei in den Fokus genommen werden.

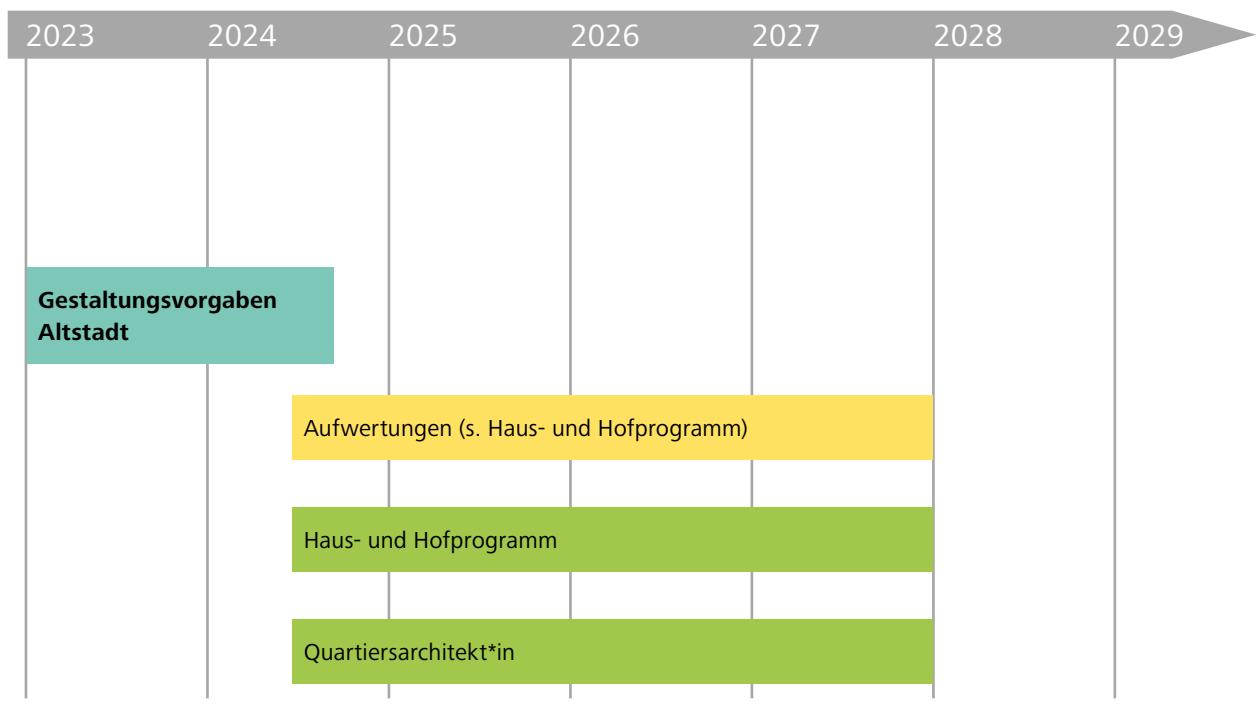
Für die privaten Immobilien soll ein Gestaltungshandbuch oder Gestaltungsleitfaden erarbeitet werden. In dem Quartier, das über weniger "wertvolle" oder historisch bedeutsame Gebäude verfügt, das heterogen strukturiert ist und dabei einen insgesamt hohen Sanierungsbedarf aufweist, ist es wichtig, Beispiele für eine Sanierung und Neugestaltung von Fassaden aufzuführen. Ein Leitfaden soll Eigentümer*innen, potentielle Investor*innen und Nutzer*innen bei Planungen, Antragstellungen bis zur Umsetzung unterstützen, um ein Sanierungsprogramm zu entwickeln oder einen Antrag im Rahmen des einzurichtenden Haus- und Hofprogrammes zu stellen. Aus den Gestaltungsvorgaben sollen die Richtlinien für das Haus- und Hofprogramm erarbeitet werden als Grundlage für die Maßnahme 12b. Dadurch sollen private Investitionen mobilisiert werden und ein attraktives Stadtbild mit funktionalen Gebäuden entstehen.

Kosten:

ca. 120.000,- € Gesamtkosten

Partner*innen:

- ☛ Eigentümer*innen



12 B) HAUS- UND HOFPROGRAMM

Ziele:

- ⌚ Städtebauliche und gestalterische Aufwertung der Altstadt
 - ⌚ Steigerung der Aufenthaltsqualität
 - ⌚ Verbesserung des Wohnumfeldes
 - ⌚ Verbesserung der Klimaverträglichkeit bei Planungen und Neubauten
-

Priorität: A

Handlungsfelder:

- ⌚ Städtebauliche Qualitäten und öffentlicher Raum
 - ⌚ Wohnen und Soziales
 - ⌚ Büro- und Dienstleistungsmarkt
 - ⌚ Klima, Umwelt und Grün
-

Projektbeschreibung

Durch das Haus- und Hofprogramm sollen Eigentümer*innen durch Förderung von Investitionen zur Aufwertung ihrer Immobilien motiviert und nach Genehmigung finanziell unterstützt werden. Insgesamt wird so eine sichtbare und ganzheitliche Verbesserung des Straßenbildes angestrebt.

Neben der rein gestalterischen Aufwertung der Fassaden sollen ebenso die Begrünung von Dächern, Fassaden und Mauern, einschließlich notwendiger Aufwuchshilfen, gefördert werden. Zusammen mit der Entsiegelung und Begrünung bspw. von Innenhofflächen kann so ein wertvoller Beitrag zum Klimaschutz, zur Erhöhung des Grünanteils in der Altstadt und Aufwertung des Wohnumfeldes geleistet werden.

Für die Umsetzung eines Haus- und Hofprogramms sind vor dessen Anwendung Richtlinien (s. Maßnahme 12 a) zu erstellen. Dort werden Regeln festgehalten, die für eine Inanspruchnahme von Fördergeldern zu befolgen sind. Die Richtlinien sollen von einem externen Planungsbüro erarbeitet und von den politischen Gremien der Stadt beschlossen werden. Neben den Richtlinien für das Haus- und Hofprogramm soll ein Handbuch anhand von Beispielen und Empfehlungen veranschaulichen, wie Verbesserungen erreicht werden können. Das Haus- und Hofprogramm soll parallel mit der Maßnahme 12 c in die Umsetzung gehen.

Kosten:

ca. 400.000,- € Gesamtkosten

Partner*innen:

- ⌚ Eigentümer*innen

12 C) QUARTIERSARCHITEKT*IN

Ziele:

- ⌚ Unterstützung sowie Beratung der Eigentümer*innen
- ⌚ Flankierung privater Investitionen

Priorität: A

Handlungsfelder:

- ⌚ Städtebauliche Qualitäten und öffentlicher Raum
 - ⌚ Wohnen und Soziales
 - ⌚ Büro- und Dienstleistungsmarkt
 - ⌚ Klima, Umwelt und Grün
-

Projektbeschreibung

Für die Sicherung und Qualifizierung des Gebäudebestandes sollen Eigentümer*innen sowohl Beratungs- als auch Förderangebote durch einen Quartiersarchitekten oder eine Quartiersarchitektin zur Verfügung gestellt werden.

Neben der Beratung zum Haus- und Hofprogramm sollen Eigentümer*innen auch bei baulichen und gestalterischen Fragen unterstützt und beraten werden, um die Gebäudebestände neuen Nutzungen zuzuführen bzw. aktuellen Anforderungen anzupassen.

Kosten:

ca. 250.000,- € Gesamtkosten

Partner*innen:

- ⌚ Eigentümer*innen

13 RESILIENTE STADTRÄUME DURCH BEGRÜNUNG

Ziele:

- ☛ Verbesserung der Grünwegevernetzung
 - ☛ Reduzierung von Hitzeinseln
 - ☛ Verbesserung Versickerungsleistung
 - ☛ Städtebauliche Aufwertung
-

Priorität A

Handlungsfelder:

- ☛ Städtebauliche Qualitäten und öffentlicher Raum
 - ☛ Klima, Umwelt und Grün
 - ☛ Mobilität
-

Projektbeschreibung

Auf der Grundlage des Baumkatasters der Stadt Duisburg hat die Untere Naturschutzbörde in Zusammenarbeit mit der Grünunterhaltung und einem externen Planungsbüro ein Konzept zur Erweiterung und stetigen Erneuerung des Straßenbaumbestandes erstellt. Das Straßenbaumkonzept beinhaltet eine Bewertung des Straßenraumes aus gestalterischer und funktionaler Sicht (räumliche Gliederung) und eine Bewertung des gesundheitlichen Zustandes der vorhandenen Bäume. Im Ergebnis werden Handlungsbedarfe für die Begrünung der öffentlichen Räume dargestellt und eine Priorisierung für die zeitliche Umsetzung 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. Durch den gezielten Einsatz von Baumrigolen kann zudem das Regenwasser genutzt, gezielt versickert und dem Grundwasser zugeführt werden.

In der Innenstadt gibt es viele Straßenzüge, die entweder überhaupt nicht begrünt sind oder einen schadhaften Baumbestand aufweisen. Auf Grund des hohen Grades der Versiegelung kommt es zur Bildung von Hitzeinseln und einem hohen Oberflächenabfluss bei Starkregenereignissen. Daraus

wiederum ergibt sich eine sehr niedrige Verdunstungsrate, welche sich nachteilig auf das Klima und die Grundwassernbildung auswirkt. Aus dem wenig ansprechenden Stadtbild wiederum ergibt sich eine geringe Aufenthaltsqualität für Anwohner*innen, Fußgänger*innen und Radfahrer*innen.

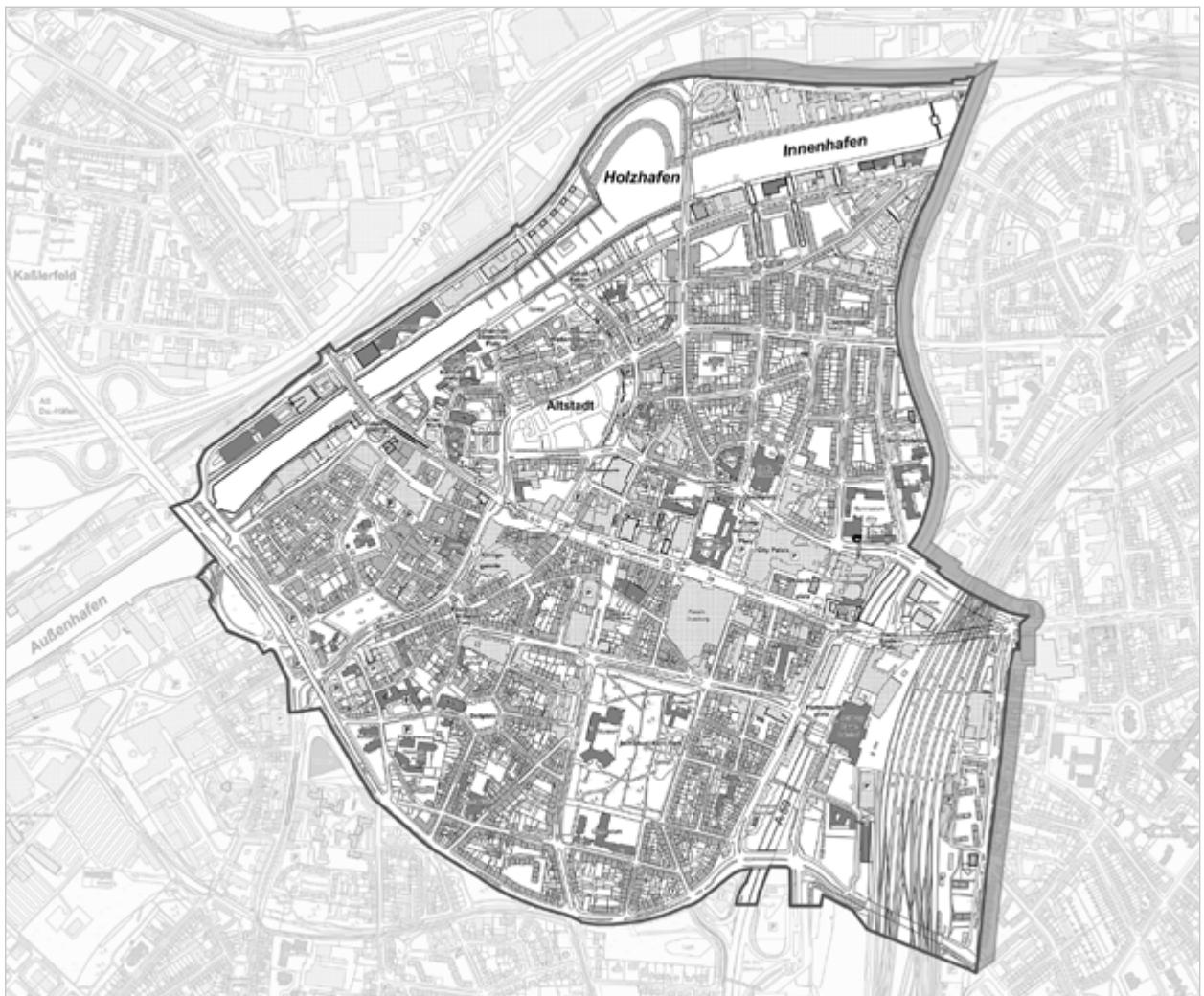
Um die definierten Ziele zu erreichen, sollen Straßen begrünt, Grünräume vernetzt und Straßenräume städtebaulich gestaltet werden. Außerdem soll durch die Neugestaltung der Straßenräume die Belastung durch den MIV verringert werden. Hierzu sollen über 50 neue Straßenbäume in der Innenstadt gepflanzt werden. Ungefähr die Hälfte der neuen Baumstandorte soll mit Straßenbaumrigolen realisiert werden.

Die Baumrigolen dienen hier als eine Art unterirdisches Wasserbecken, in das ganzjährig das Regenwasser der Verkehrsflächen fließt. Baumrigolen speichern in einem zwölf Kubikmeter großen Pflanzraum unter dem Baum das Regenwasser der Straßen und versorgen die Bäume in Trockenzeiten mit Flüssigkeit. Die Bäume werden durch diese Art der Bewässerung widerstandsfähiger und gestärkt, spenden mehr Schatten und Verdunstungskühle. Zudem machen sie die Stadt, nach dem Prinzip der Schwammstadt, sicherer gegen Überflutungen bei Starkregen, da das Regenwasser bei Starkregenereignissen erst verzögert in das Kanalnetz einläuft.

Kosten:

ca. 1.700.000,- € Gesamtkosten

Partner*innen:



14 ENTWICKLUNG UND UMSETZUNG UMWELTBILDUNGSKONZEPT

Ziele:

- ☛ Stärkung der Umwelt- und Naturbildungsarbeit
 - ☛ Außerschulische Lernorte erstellen
 - ☛ Umweltbildungsinitsiativen und -verbände vernetzen
 - ☛ Orte für Begegnung, sozialen Austausch, Teilhabe und Themenvermittlung schaffen
-

Priorität A

Handlungsfelder:

- ☛ Klima, Umwelt und Grün
 - ☛ Wohnen und Soziales
-

Projektbeschreibung

Unsere Gesellschaft ist in den letzten Jahrzehnten einem intensiven Wandel unterworfen. Neue Medien nehmen innerhalb kürzester Zeit einen großen Teil unserer Freizeit in Anspruch. Stadtstrukturen werden nachverdichtet und das naturnahe Leben entfernt sich stetig von den Stadtbewohnenden. Vor allem Kinder und Jugendliche, die in Städten aufwachsen, entfremden sich von der Natur, sofern sie keiner Familie, Schule oder Initiative angehören, die sich nachhaltig im Bereich naturbildender Themen engagieren.

Mit dem geplanten Umweltbildungskonzept soll das Umweltbewusstsein interessierter Bürger*innen aller sozialen und kulturellen Herkünfte gestärkt werden.

In Abstimmung mit den relevanten Akteur*innen soll ein Umweltbildungskonzept entstehen, das den Bürger*innen naturnahe Themen einfach, übersichtlich und auch digital vermittelt.

Für die Darstellung und Vermittlung der Inhalte sollen an verschiedenen Orten in der Innenstadt eine Abfolge von Stationen entstehen, die als innerstädtischer Umweltbildungspfad wahrgenommen werden.

Die Gestaltung der einzelnen Stationen soll in stadtinterner und interdisziplinärer Zusammenarbeit erarbeitet werden und die jeweiligen Themengebiete optisch aufgreifen.

Mögliche Themen (u. a.):

- ☛ Auswirkung versiegelter Flächen auf das städtische Klima
- ☛ Infotafeln über heimische Flora und Fauna
- ☛ Umweltrallye
- ☛ Vogelstimmen

Die Stationen sollen unterschiedlich ausgestattet werden, z. B. mit Spielgeräten, Untersuchungsstationen oder Zugang zu sonst nicht zugänglichen Orten bieten (Dachflächen, Imkerreien). Der Fokus steht immer auf einem niederschwelligen Angebot, das auch Kinder- und Jugendliche anspricht.

Die Umweltbildung ist ein Prozess, der darauf hinzielt, das Umweltbewusstsein und die Umweltvorsorge in der Gesellschaft zu fördern, Probleme zu erkennen, zu analysieren und Wissen, Fähigkeiten und Fertigkeiten, Haltungen und die Motivation zu entwickeln, um individuell und kollektiv bestehende Probleme anzugehen und wenn möglich weitere zukünftig zu vermeiden.

Im Plangebiet des Integrierten Handlungskonzeptes Innenstadt sollen ca. 8 Stationen zur Umweltbildung entstehen.

Kosten:

ca. 570.000,- € Gesamtkosten

Partner*innen:

- ☛ Umweltverbände
 - ☛ Schulen
-



- Potentielle Stationen des Umweltbildungskonzeptes

15 INSTALLATION TRINKWASSERBRUNNEN

Ziele:

- ⌚ Gesundheitsförderung
- ⌚ Steigerung der Aufenthaltsqualität
- ⌚ Orte für Begegnung, sozialen Austausch und Teilhabe schaffen

Priorität: A

Handlungsfelder:

- ⌚ Städtebauliche Qualitäten und öffentlicher Raum
- ⌚ Klima, Umwelt und Grün
- ⌚ Wohnen und Soziales

Projektbeschreibung

Durch den Klimawandel werden langanhaltende Hitzeperioden auch in Duisburg immer häufiger auftreten. Diese großen Hitzewellen mit hohen Umgebungs- und Raumtemperaturen von über 30 °C bringen eine hohe körperliche Belastung für Bürger*innen mit sich. Das Trinken von Wasser kann diese Belastung minimieren. Die Verpackung von Wasser in Einwegflaschen führt jedoch zu erhöhtem Müllaufkommen im öffentlichen Raum. Zudem produziert die Getränkelogistik klimaschädliches CO₂, sodass die Auswirkungen des Klimawandels dadurch verstärkt werden können. Zudem hat das Leitungswasser Trinkwasserqualität.

Trinkwasserbrunnen sind frei zugängliche, auf öffentlichen Plätzen installierte und an das öffentliche Leitungsnetz angeschlossene Wasserspender, aus denen stets frisches, kühles und qualitativ hochwertiges Trinkwasser entnommen werden kann. An gut frequentierten Plätzen oder beliebten touristischen Zielen liefern sie kostenfreies Wasser für alle Bürger*innen.

ger*innen. Das trägt dazu bei, die Wertschätzung für dieses hochwertige Lebensmittel im Alltag weiter zu steigern und die Hitzebelastung von Bürger*innen zu mildern. Die Zugänglichkeit der Wasserspender im öffentlichen Raum sorgt dafür, dass Erwachsene, Kinder und auch Tiere gleichermaßen mit kostenfreiem frischem Trinkwasser versorgt werden. Dies trägt einen großen Beitrag zur Umweltgerechtigkeit bei.

Trinkbrunnen sind ein Beitrag zur Verminderung von klimaschädlichem CO₂ durch das Einsparen von Emissionen aus der Getränkelogistik und zur Vermeidung von Plastikabfällen aus (Einweg-)Flaschen für Mineral- oder Tafelwasser.

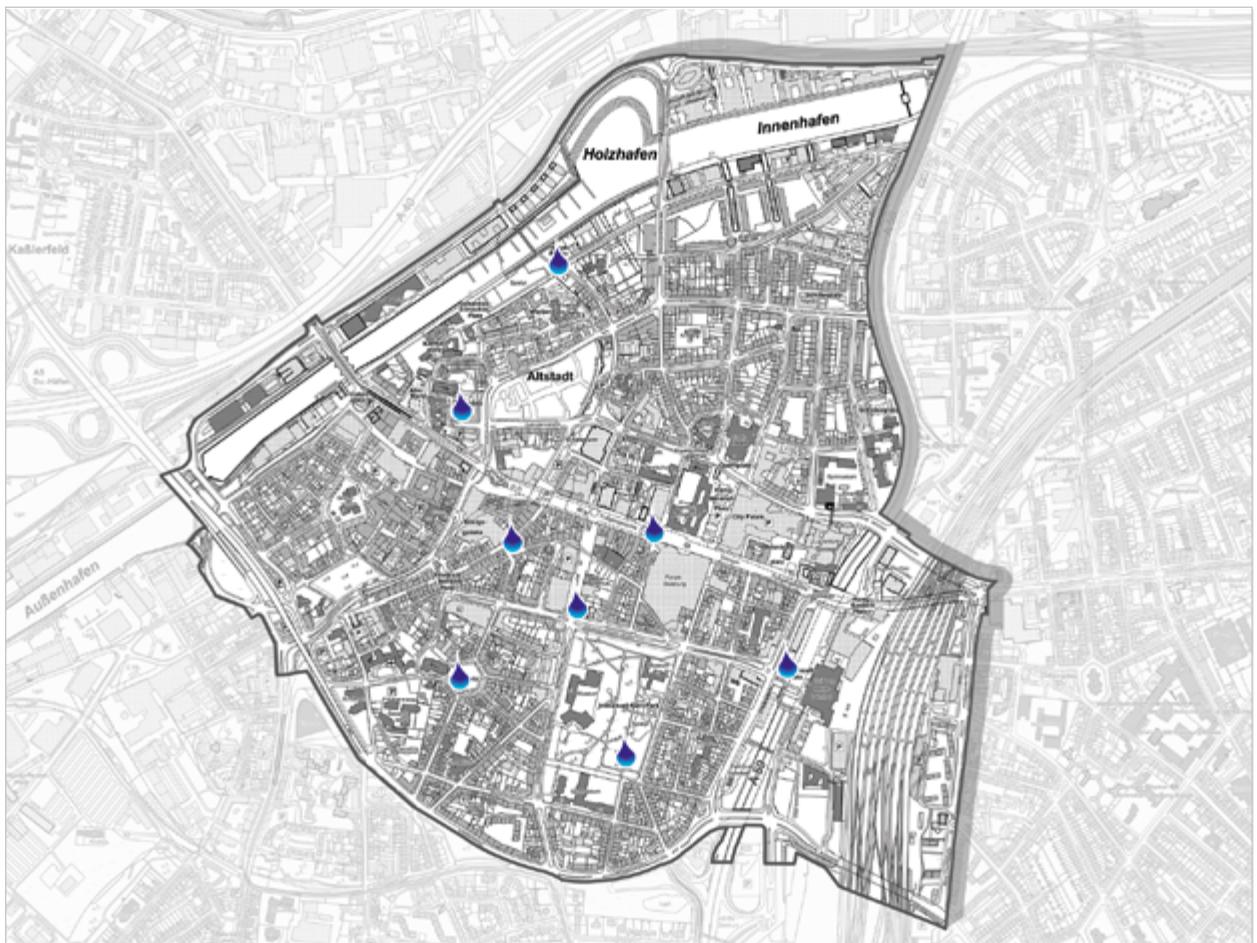
Im Plangebiet des Integrierten Handlungskonzeptes Innenstadt sollen ca. 8 Standorte mit Trinkwasserbrunnen ausgestattet werden. Diese sollen dem direkten, barrierefreien Verzehr von Trinkwasser vor Ort für Menschen und Tiere (Hundenapf) dienen.

Kosten:

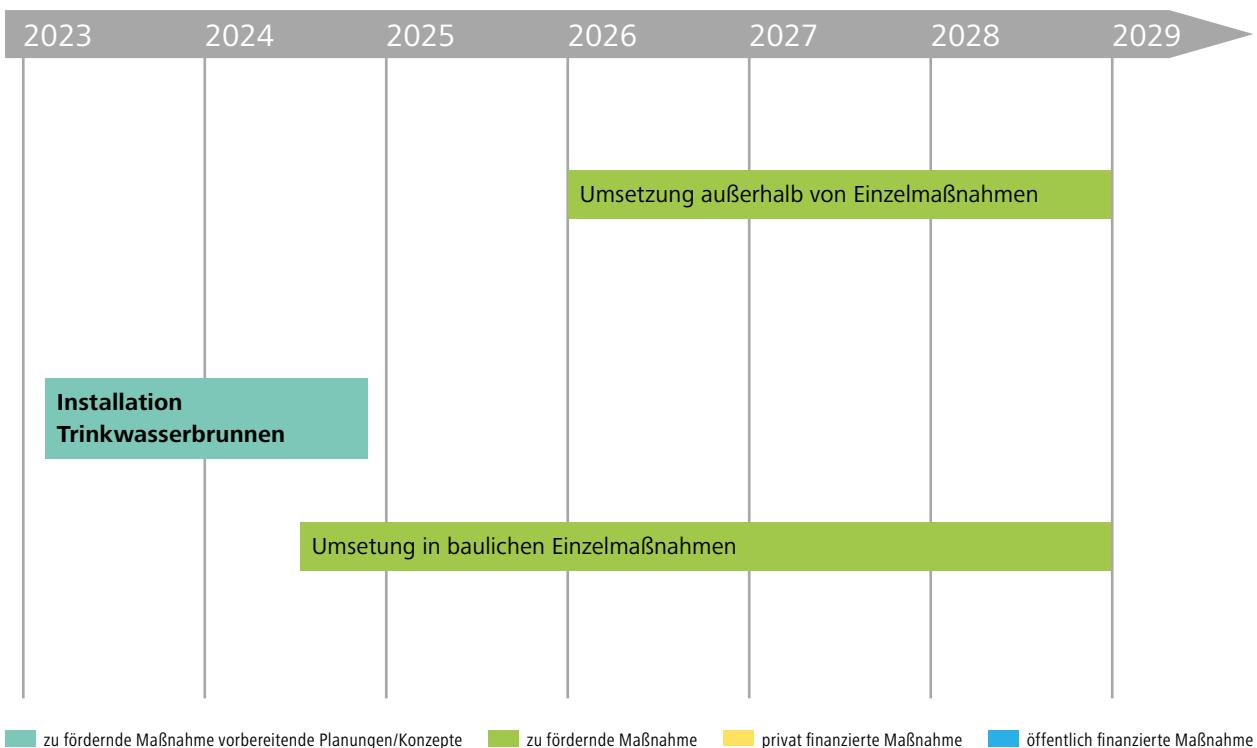
ca. 470.000,- € Gesamtkosten

Partner*innen:

- ⌚ Wirtschaftsbetriebe (WBD)
- ⌚ Stadtwerke Duisburg AG



◆ Mögliche Stationen für Trinkwasserbrunnen



16 VERLÄNGERUNG HOLZGRACHT

Ziele:

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

Priorität B

Handlungsfelder:

- ⌚ Städtebauliche Qualitäten und öffentlicher Raum
- ⌚ Wohnen und Soziales
- ⌚ Klima, Umwelt und Grün
- ⌚ Mobilität

Projektbeschreibung:

Ein Ziel der Innenhafen-Revitalisierung ist die Verzahnung des Innenhafen mit dem angrenzenden Wohnquartier Wasserviertel sowie mit dem Schwerpunkttraum Handelslage. 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. Ein erster Baustein, die westliche Wohnbauentwicklung, befindet sich derzeit in Realisierung.

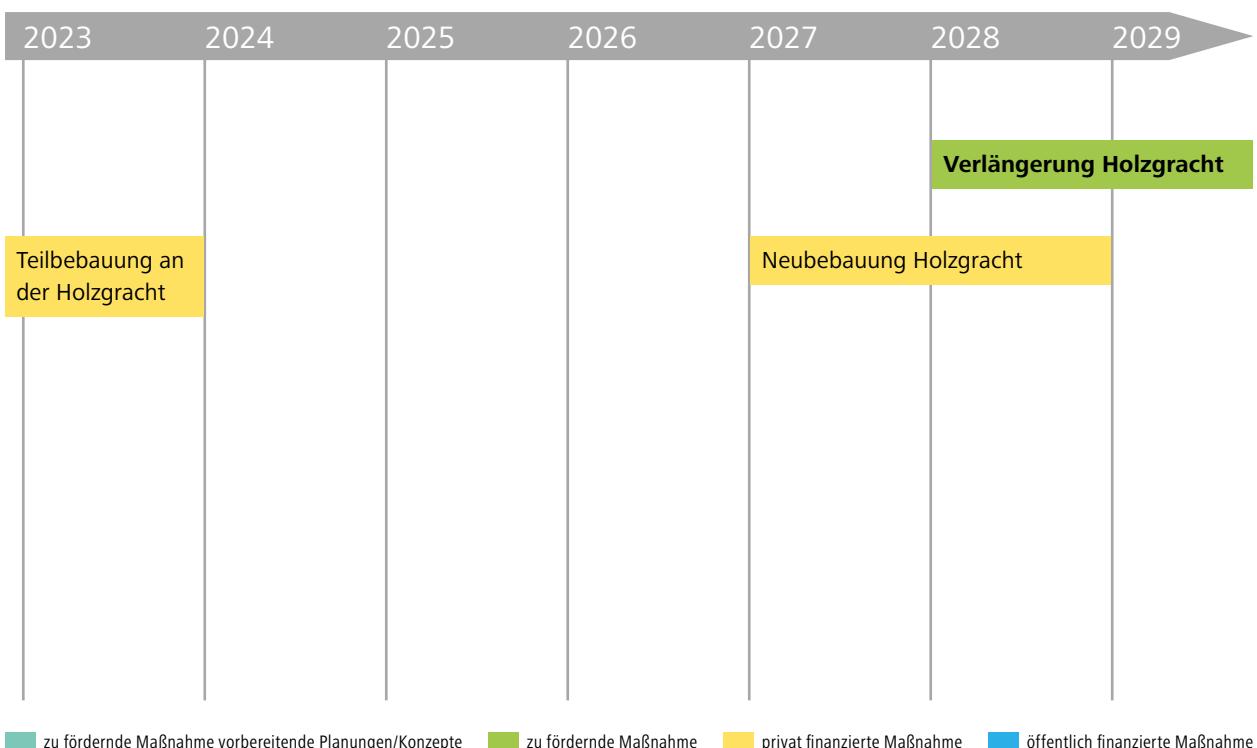
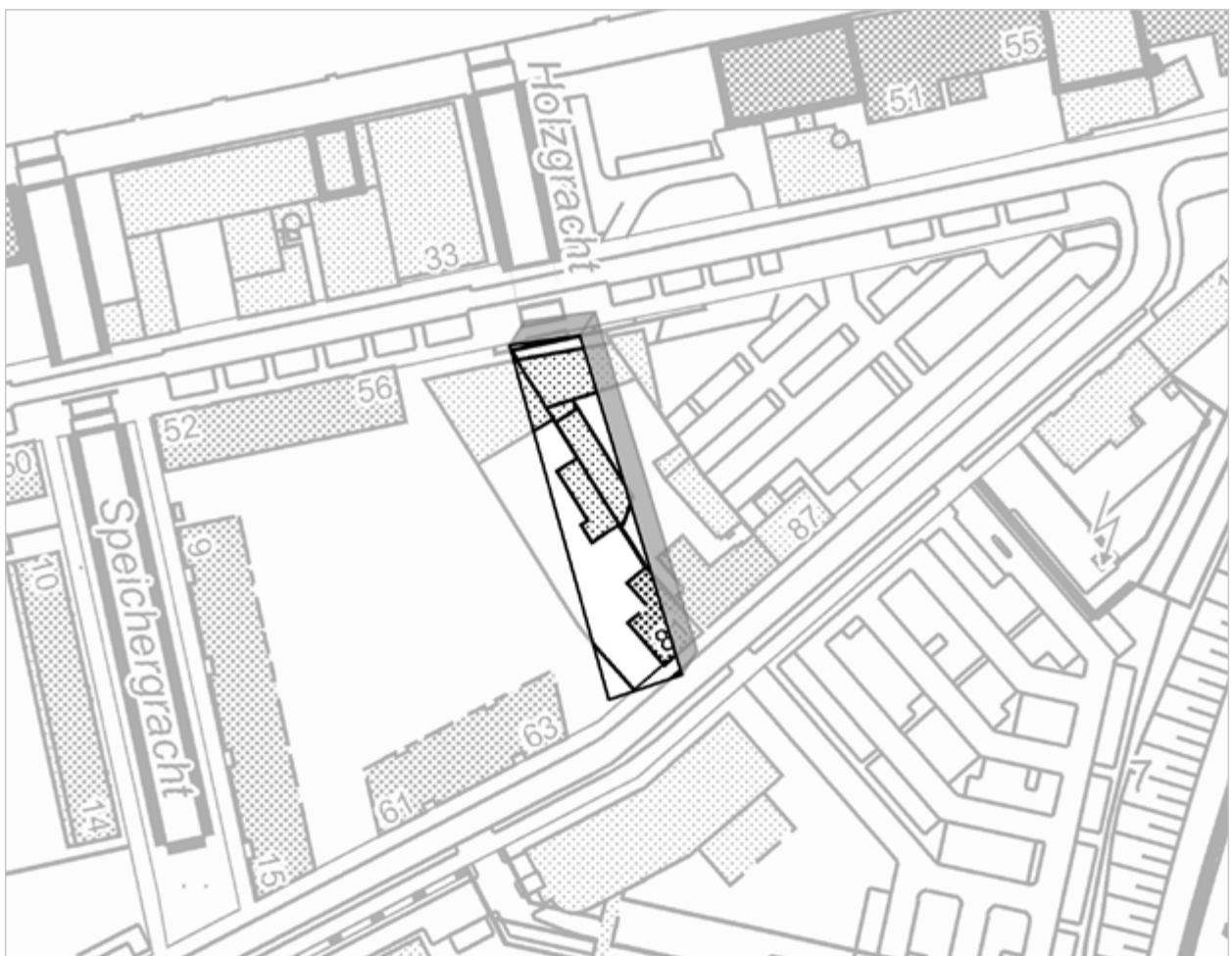
Eine Umsetzung in der ursprünglich vollenfänglichen Ausdehnung der Gracht scheint aus eigentumsrechtlichen Gründen nicht herstellbar. Daher ist es vorgesehen, im nördlichen Abschnitt die Gracht zu realisieren und im weiteren Verlauf eine Fuß- und Radwegeverbindung anzuschließen, um eine durchgehende Verbindung an der Holzgracht umsetzen zu können.

Kosten:

ca. 1.000.000,- € Gesamtkosten

Partner*innen:

- ⌚ Wirtschaftsbetriebe (WBD)



17 UMBAU DÜSSELDORFER STRASSE (FRIEDRICH-WILHELM-STRASSE BIS MERCATORSTRASSE)

Ziele:

- ⌚ Minderung der Zäsurwirkung
 - ⌚ Verbesserung der Querungsmöglichkeiten für den Fußverkehr
 - ⌚ Stärkung des Radverkehrs
 - ⌚ Aufwertung Innenstadteingang
-

Priorität A

Handlungsfelder:

- ⌚ Mobilität
 - ⌚ Städtebauliche Qualitäten und öffentlicher Raum
 - ⌚ Klima, Umwelt und Grün
-

Projektbeschreibung

Die Düsseldorfer Straße ist die südliche Einfahrtsstraße zur Innenstadt zwischen der Friedrich-Wilhelm-Straße und der Mercatorstraße. Sie weist einen breiten Straßenquerschnitt mit der ehemaligen Straßenbahntrasse im eigenen Gleiskörper auf. Sie ist weitestgehend zweispurig und abschnittsweise vierspurig ausgebaut und auf der Mittelachse begrünt. Aus südlicher Richtung ist die Straße bis zur Kreuzung mit der Realschulstraße beidseitig baulich gefasst. Im weiteren Verlauf prägt der Kantpark östlich die Düsseldorfer Straße als grüner Rücken mit dem Lehmbruck Museum und dem Steinbart-Gymnasium. Die westliche Seite ist durchgehend bebaut, geprägt von Nachkriegsgebäuden mit wenig verbliebener gründerzeitlicher Bebauung und dient fast ausschließlich dem Wohnen.

Die Zäsurwirkung des ca. 550 m langen Straßenzugs wird verstärkt durch die mittig angeordneten Parkplätze. Das Queren ist punktuell nur an wenigen Stellen barrierefrei möglich.

Es ist durchgehend eine streckenbezogene Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h angeordnet. Dennoch gehört der Straßenzug zum Vorbehaltungsnetz. Das Straßennetz der umliegenden Wohnquartiere besteht aus Tempo-30-Zonen.

Vielfältige Wegebeziehungen bestehen zwischen dem wohn-dominierten Bereich mit Gastronomie- und Kulturangeboten um den Dellplatz westlich der Düsseldorfer Straße und dem

Bereich östlich der Düsseldorfer Straße mit dem Kantpark, den Museen, dem Steinbart-Gymnasium und weiter in Richtung Hauptbahnhof oder Neudorf. Auch der Übergang in den fußläufigen Bereich der Düsseldorfer Straße muss gesondert betrachtet werden.

Der Radverkehr wird in nördliche Richtung auf einem für den Radverkehr frei gegebenen Gehweg geführt, bis kurz vor der Friedrich-Wilhelm-Straße, wo aufgrund der Abbiegespuren eine Ausleitung auf die Fahrbahn erfolgt. In südliche Richtung wird der Radverkehr auf der Fahrbahn geführt, wobei in einem kurzen Abschnitt zwischen Böningerstraße und Krummacherstraße ein nicht benutzungspflichtiger Radweg besteht. Die Düsseldorfer Straße bündelt großräumig das Radverkehrsaufkommen zwischen der Innenstadt und dem südlichen Bereich der Stadt. Trotz der ungenügenden Qualität des radverkehrsbezogenen Angebots besteht ein hohes Aufkommen, welches die Verbindungsfunction unterstreicht. Der Radschnellweg RS1 soll entlang des Straßenzugs Mercator-/Kremer- und Plessingstraße geführt werden.

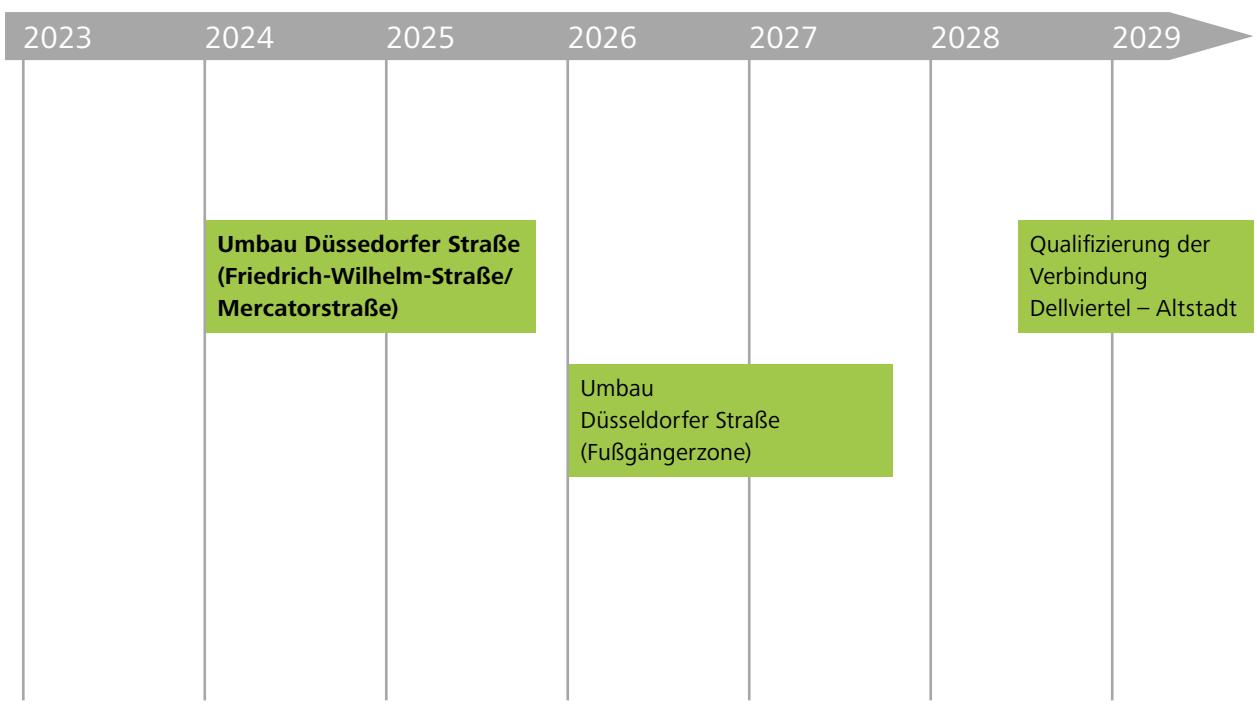
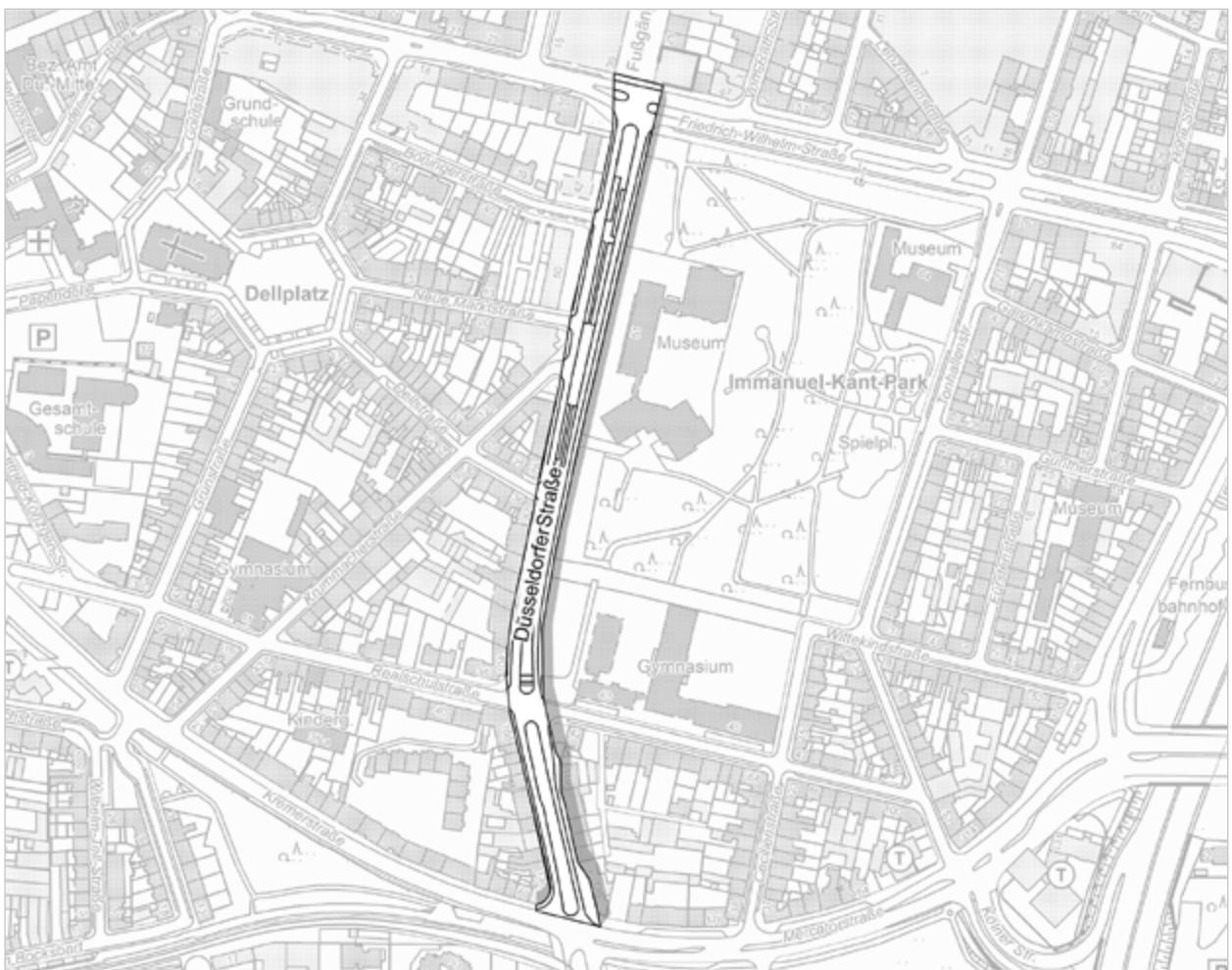
Der Fuß- und Radverkehr auf dieser wichtigen Route in die Innenstadt soll gestärkt und die Querungsmöglichkeiten verbessert werden. Dabei sollen auch Begrünungsmaßnahmen vorgenommen werden.

Kosten:

ca. 4.500.000,- € Gesamtkosten

Partner*innen:

- ⌚ Duisburger Verkehrsgesellschaft (DVG)
 - ⌚ Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club (ADFC)
 - ⌚ Schule
 - ⌚ Anrainer*innen
-



18 QUALIFIZIERUNG DER VERBINDUNG „DÜNEN – INNENHAFEN“

Ziele:

- ⌚ Funktionale, attraktive und ablesbare Wegeverbindung zwischen den Stadträumen
- ⌚ Verbesserung Nahmobilität
- ⌚ Aufwertung Innenstadteingang
- ⌚ Aufwertung Wohnumfeld

Priorität A

Handlungsfelder:

- ⌚ Mobilität
- ⌚ Wohnen und Soziales
- ⌚ Klima, Umwelt und Grün
- ⌚ Städtebauliche Qualitäten und öffentlicher Raum

Produktbeschreibung

Die Fußwege in der Innenstadt sollen für die Verbindung zwischen dem neuen Stadtquartier *Duisburger Dünen* über die zentrale Handelslage hinweg mit dem Innenhafen verbessert werden, so dass diese besser nutzbar und ablesbar sind sowie Konflikte zwischen den Verkehrsteilnehmer*innen weiter reduziert werden. Im Übergang des fußläufigen Bereiches am König-Heinrich-Platz wurde mit dem Ausbau des Opernplatzes für Zufußgehende die lineare Querungsmöglichkeit spürbar verbessert. Von hier aus bestehen im Wasserviertel attraktive Gehwege in Richtung Hansegracht. Die Querung an der Kreuzung an der Kardinal-Galen-Straße wird durch die Aufweitung der Fußwege sicherer gestaltet. Die Angrerstraße ist als verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen. Die Verkehrsberuhigung wird durch versetzt angeordnetes Parken unterstützt. Zufußgehende dürfen die gesamte Straßenbreite nutzen.

Von der Fußgängerzone in Richtung Dellviertel weist das Angebot für Fußgänger*innen mehr Konflikte auf. Die Tonhallenstraße ist ab der Kreuzung mit der Straße Am Buchenbaum im Trennprinzip ausgebaut und die Gehwege sehr schmal, zusätzlich durch Pfosten und Straßenlaternen verengt. Es kommt häufig zu Ausweichbedarf auf die Straßenflächen, wenn Fußgänger*innen sich begegnen. Im Straßenraum wird beidseitig geparkt und es gibt Andienungsverkehre für den Einzelhandel. Gleichzeitig prägt hier noch eine Vielzahl an kleineren Geschäften das Straßenbild bis zur Kreuzung mit der Friedrich-Wilhelm-Straße. Dadurch gibt es neben der Verbindungsfunction von der Einkaufslage in Richtung Dellviertel auch noch gezielten Publikumsverkehr der Ladenlokale. Der Straßenabschnitt ist eine Einbahnstraße, die aufgrund der geringen Fahrgassenbreite nicht für den gegenläufigen Radverkehr freigegeben ist. Im weiteren Verlauf der Tonhallenstraße prägt auf der westlichen Seite der Kantpark

mit den Spielangeboten und *Kants Garten*, auf der östlichen Seite eine geschlossene, mehrgeschossige Wohnbebauung das Straßenbild. Die Verkehrsflächen haben einen breiteren Straßenquerschnitt und es wird beidseitig geparkt. Im weiteren Verlauf geht die Tonhallenstraße in die Kölner Straße über und ist hier mit der Fuß- und Fahrradbrücke über die A59 die direkte und kürzeste Wegeverbindung zum neuen Stadtquartier *Duisburger Dünen*.

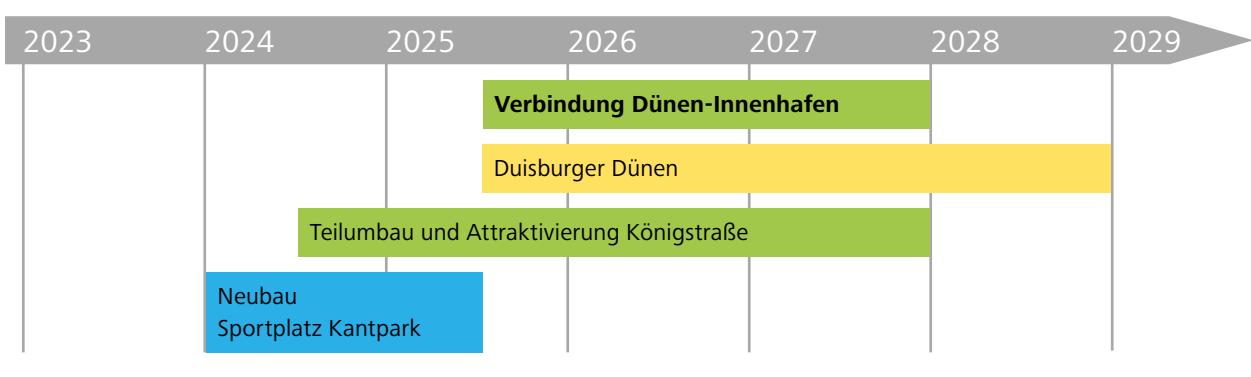
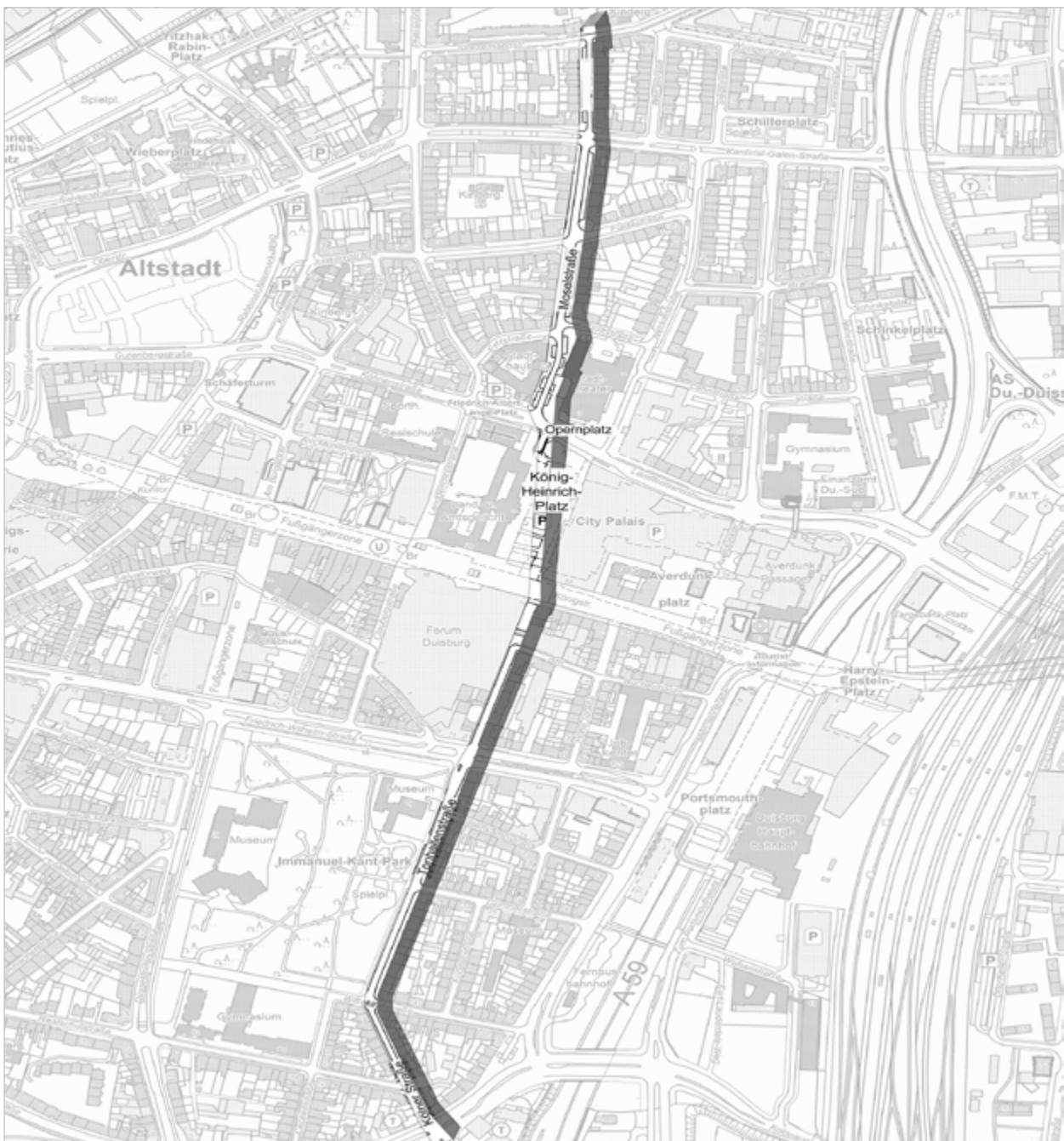
Die vorhandenen Gehwege in der Kölner Straße werden auf der Ostseite durch angeordnetes, einhüftiges Gehwegparken stark eingeengt. Am westlichen Fahrbahnrand sind abschnittsweise wenige Baumscheiben vorhanden. Dazwischen kann geparkt werden. Die Kölner Straße ist in Richtung Norden als Einbahnstraße ausgewiesen und für den gegenläufigen Radverkehr freigegeben. Die Kölner Straße ist als Auftakt und wesentliche direkte Anbindung an die Angebote der Innenstadt wie Kantpark oder auch die weiterführenden Schulen der bedeutendste Abschnitt zur funktionalen und städtebaulichen Anbindung des neuen Stadtquartiers *Duisburger Dünen*. Hier besteht erheblicher Handlungsbedarf, um die Nahmobilität, insbesondere den distanzempfindlichen Fußverkehr zwischen der Innenstadt und den *Duisburger Dünen*, zu attraktiveren und sicher zu gestalten. Der bauliche Schwerpunkt dieser Fördermaßnahme soll demnach auf dem Bereich der Kölner Straße liegen. Hierfür soll die Verbesserung für den Fußgängerverkehr z. B. durch die Verbreiterung der Gehwege, die Umorganisation des ruhenden Verkehrs und andere Optionen geprüft werden, um die Ablesbarkeit und Funktionalität zu stärken. Für die weiteren Abschnitte sollen kleinere Ansätze zur Verbesserung der Situation geprüft werden, deren Umsetzung punktuell geschehen soll.

Kosten:

ca. 900.000,- € Gesamtkosten

Partner*innen:

- ⌚ Anrainer*innen
- ⌚ Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club (ADFC)



19 QUALIFIZIERUNG DER VERBINDUNG „DELLVIERTEL – ALTSTADT“

Ziele:

- ⌚ Funktionale, attraktive und ablesbare Wegeverbindung zwischen den Stadträumen
- ⌚ Verbesserung Nahmobilität
- ⌚ Aufwertung Wohnumfeld

Priorität B

Handlungsfelder:

- ⌚ Mobilität
- ⌚ Wohnen und Soziales
- ⌚ Klima, Umwelt und Grün

Projektbeschreibung:

Die Fußwege in der Innenstadt sollen für die Verbindung zwischen dem Dellviertel und der Altstadt verbessert werden, so dass diese besser nutzbar und ablesbar sind sowie Konflikte zwischen den Verkehrsteilnehmer*innen reduziert werden. Diese Route soll den Kantpark mit der Altstadt bis zum Innenhafen verbinden.

Ausgehend vom Kantpark führt die Route über die Düsseldorfer Straße entlang der Neue Marktstraße direkt zum Dellplatz als zentralem Platz im Dellviertel. Die Düsseldorfer Straße stellt hierbei eine erste Barriere dar, welche mit dem Umbau (s. Maßnahme 17) abgebaut werden soll.

Der Dellplatz spielt für kulturelle Veranstaltungen eine wichtige Rolle. Unabhängig von Veranstaltungen wirkt dieser Platz jedoch veraltet, mit vereinzelten Skulpturen, wenigen Sitzmöglichkeiten und geringer Aufenthaltsqualität. Rund um die Mitte des Platzes wird geparkt. Die Potentiale sind aufgrund der ansässigen Lokale und der motivierten Wohnbevölkerung sehr groß. Aus diesem Grund soll an dieser Stelle der erste bauliche Schwerpunkt entlang der Route liegen, um die Aufenthaltsqualität und Möglichkeiten der Aneignung zu steigern.

Fortgeführt wird die Route zwischen der Kirche St. Joseph und verschiedenen Kultur- und Gastronomiestätten über das Gelände des ehemaligen *St. Vincenz Krankenhauses*. Das Gelände des Krankenhauses wird in den kommenden Jahren für Wohnen umgenutzt und neu gestaltet. Im Zuge dessen soll eine Fußegeverbindung zwischen dem Dellplatz und der Leidenfroststraße entwickelt werden.

Auf der Mitte der Leidenfroststraße beginnt die Fußgängerzone. Der Kreuzungsbereich mit dem Sonnenwall und der Steinschen Gasse stellt eine wichtige Verknüpfung sowohl in Richtung Handelslage als auch in Richtung Altstadt dar.

Der Bereich wird jedoch gestalterisch und funktional dieser Bedeutung nicht gerecht, weshalb sich hier der zweite bauliche Schwerpunkt befindet.

Im weiteren Verlauf setzt sich die Route über die Steinsche Gasse fort. Die hier auftretende Zäsurwirkung soll durch den Umbau (s. Maßnahme 7) behoben werden. Eine wichtige Bedeutung für die Route hat die Reaktivierung der Klosterstraße zwischen Beekstraße und Steinsche Gasse im Zuge der Entwicklung der dortigen Brachfläche.

Während die Klosterstraße im weiteren Verlauf zunächst durch einen sehr breiten, stark von PKW dominierten Straßenquerschnitt geprägt ist, wird der Straßenquerschnitt in Richtung Innenhafen jedoch sehr schmal. Die Gehwege sind niveaugleich mit der Fahrbahn ausgebildet und werden durch vereinzelte Poller von der Fahrbahn abgegrenzt. Die Klosterstraße mündet in einen begrünten Bereich an der Unterstraße. Die Durchwegung zum Innenhafen ist derzeit noch durch eine gewerbliche Nutzung verbaut. Im Zuge der Planungen zur Nachnutzung soll eine Durchlässigkeit erreicht werden, um die Route bis an den Innenhafen zu führen.

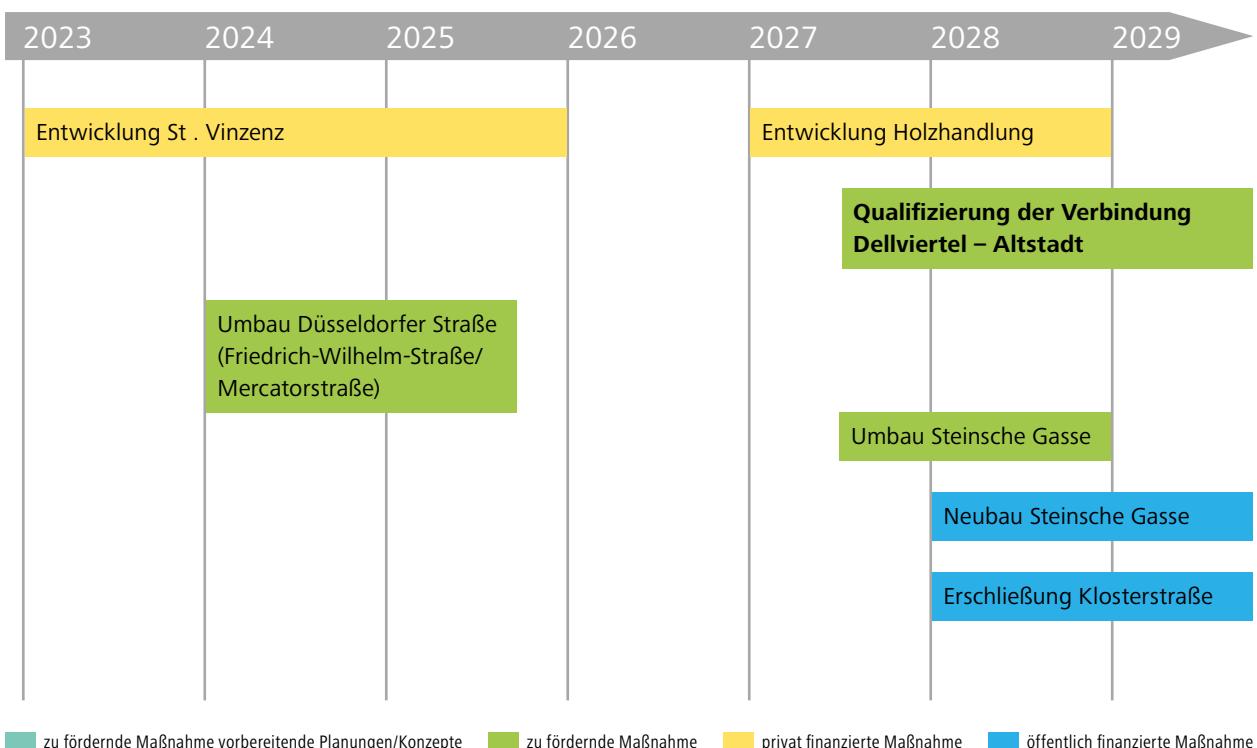
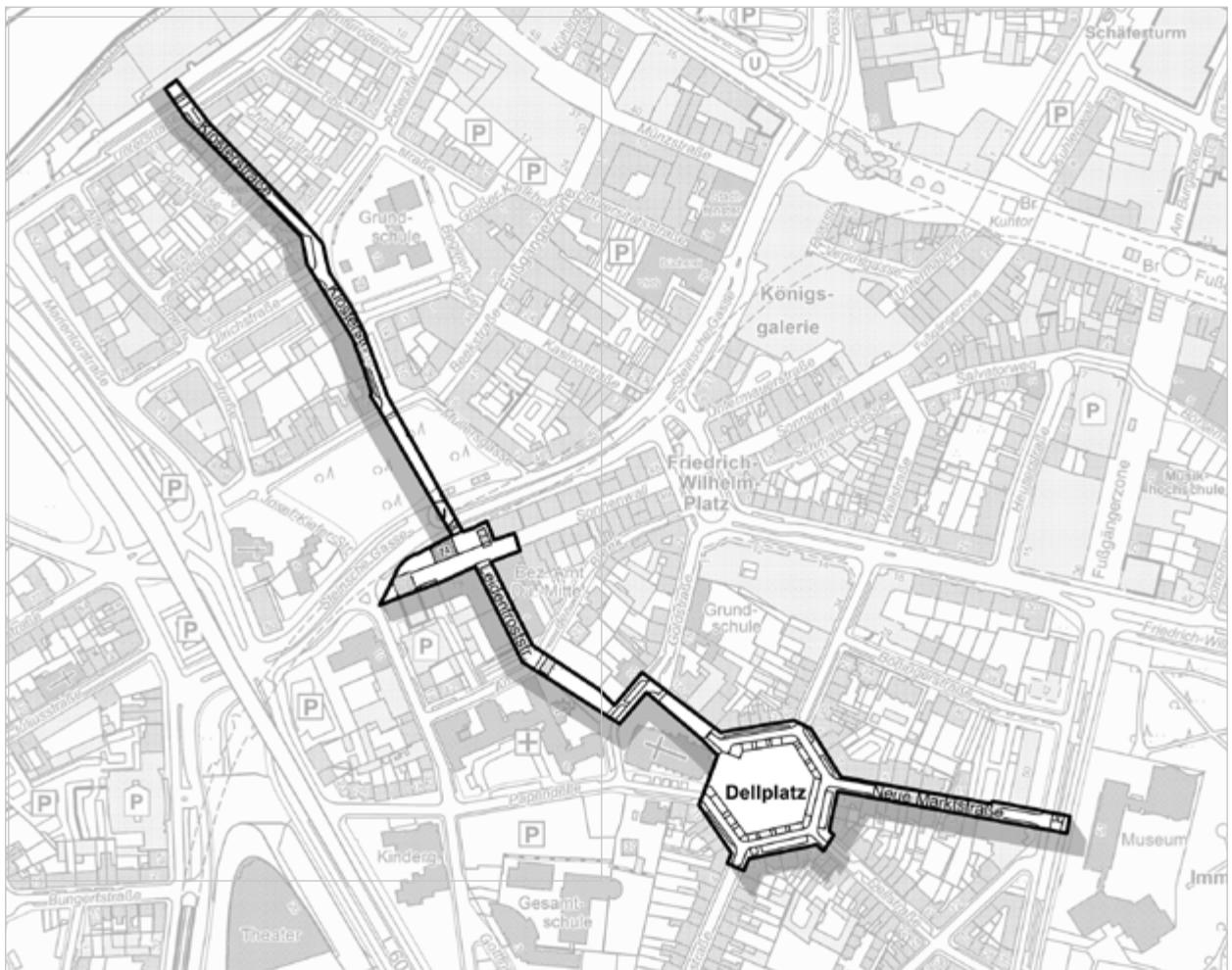
Die Route vom Dellviertel in die Altstadt ist sehr divers. Sie geht vom Kantpark aus, durch stark verdichtete Wohnviertel mit gastronomischen und kulturellen Einrichtungen, führt über noch nicht begehbarer Flächen über Bereiche der weniger belebten Fußgängerzone, hinein in die Altstadt bis zukünftig an den Innenhafen. Sie ist derzeit von Barrieren und nicht begehbarer Flächen durchschnitten und weist vereinzelt Bereiche mit hohem Entwicklungspotential auf. Die baulichen Schwerpunkte der Förderung sollen auf den Bereichen Dellplatz und Leidenfroststraße/Unterer Sonnenwall liegen.

Kosten:

ca. 950.000,- € Gesamtkosten

Partner*innen:

- ⌚ Anwohner*innen
- ⌚ Gastronom*innen
- ⌚ Entwickler*innen



20 SPIEL- UND BEWEGUNGSANGEBOTE

Ziele:

- ⌚ Stärkung des Wohnumfeldes
- ⌚ Erhöhung der innerstädtischen Nutzungsvielfalt
- ⌚ Ausbau von Bewegungs- und Sportangeboten

Priorität: B

Handlungsfelder:

- ⌚ Wohnen und Soziales
 - ⌚ Einzelhandel
 - ⌚ Mobilität
-

Projektbeschreibung

Mit der Maßnahme sollen niederschwellige Bewegungsangebote für die gesamte Bevölkerung geschaffen werden. Dies gilt für Besucher*innen wie für Bewohner*innen. Die Innenstadt ist ein altersübergreifendes Quartier, welches Spiel- und Bewegungsangebote für alle Altersgruppen benötigt. Mit der Umgestaltung des Käptarks und dem Bau der Skateanlage am Portsmouthplatz konnten bereits Räume für Spiel und Bewegung geschaffen werden. So auch das Wasserelement auf dem König-Heinrich-Platz. Bisher sind attraktive Spiel- und Bewegungsangebote für alle Altersgruppen in der Innenstadt unterrepräsentiert. Erste Ideen für den Ausbau von Spiel und Sport in der Innenstadt sind u. a. aufgemalte Angebote in der Fußgängerzone, punktuelle Spielflächen mit kleineren Geräten, eine Laufstrecke zwischen Innenhafen und Fußgängerzone Königstraße mit bspw. bewegungsanregendem Mobiliar, eine regelmäßige Bespielung des Averdunkplatzes mit mobilen

Modulen für bspw. Parcours. Die Anforderungen und Rahmenbedingungen u. a. der Händler*innen, Gastronomen*innen und Veranstalter*innen aber auch hinsichtlich des Lärms und Flächenverfügbarkeit sind bei der Planung zu beachten.

Zur Ermittlung des Bedarfes sowie Verortung geeigneter Standorte und Zielgruppen soll ein Konzept durch ein externes Planungsbüro erarbeitet werden. Das Konzept soll das Thema „Spielen und Bewegen“ für alle Altersgruppen aufgreifen sowie innovativ und kreativ beleuchten. Dazu soll unter Beteiligung der Bürger*innen ein Entwurf von u. a. miteinander in Verbindung stehenden Angeboten erarbeitet und räumlich verortet werden.

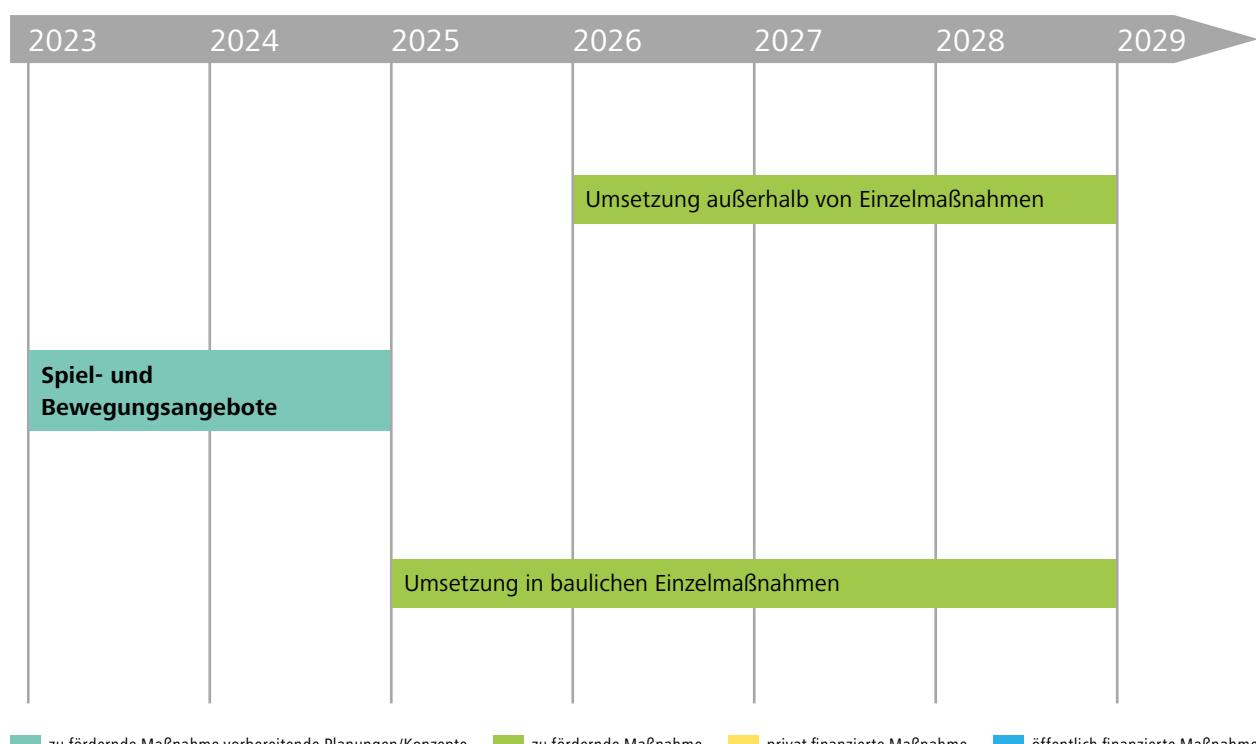
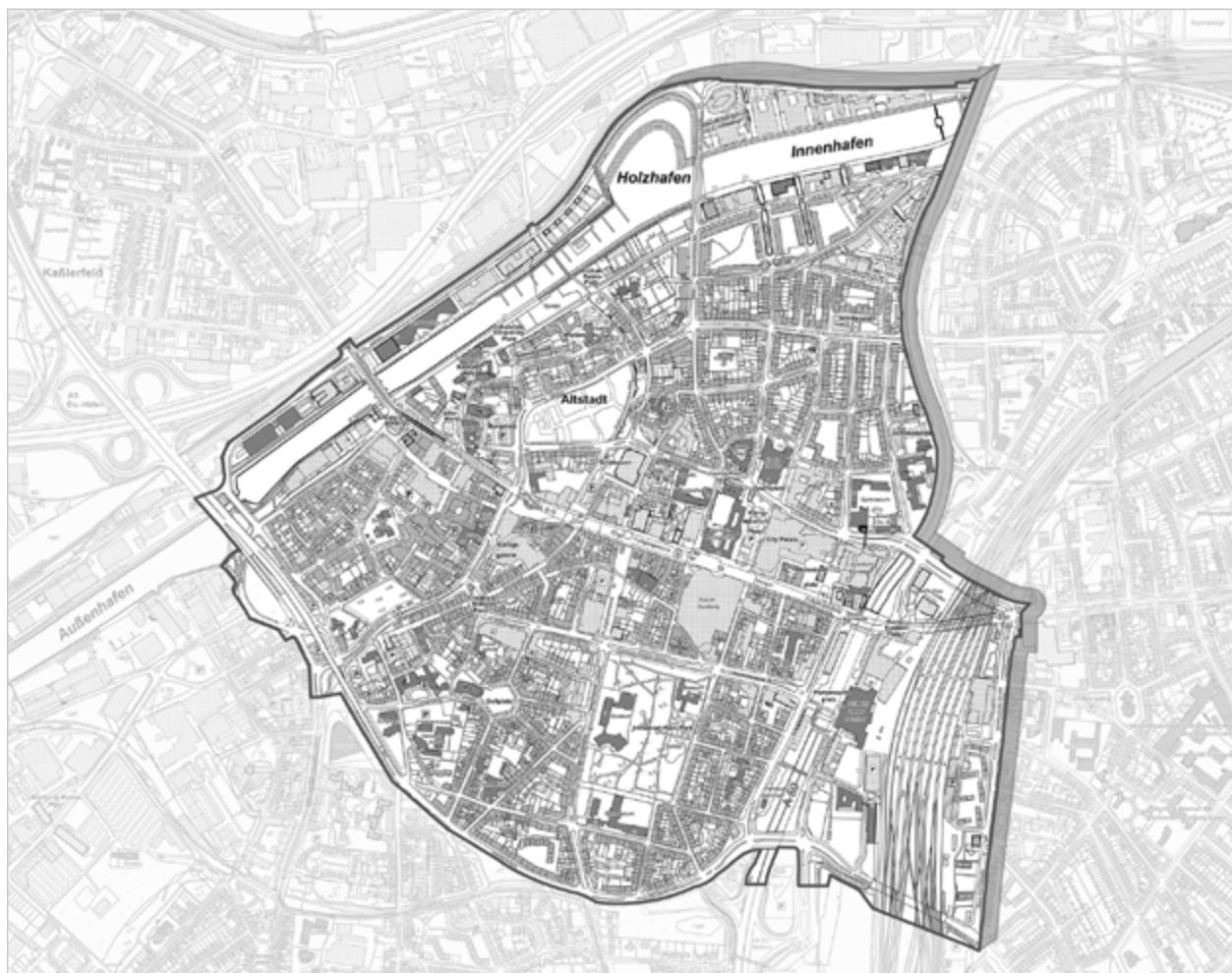
Die bauliche Umsetzung soll punktuell umgesetzt bzw. in geplanten Umbaubereichen als Vorgaben in den Planungsprozess eingespeist und realisiert werden.

Kosten:

ca. 110.000,- € Gesamtkosten

Partner*innen:

- ⌚ Wirtschaftsbetriebe Duisburg (WBD)
 - ⌚ Stadtsportbund
 - ⌚ Vereine
 - ⌚ Fitnessstudios und Dienstleister*innen
 - ⌚ Duisburg Kontor
-



21 ÖFFENTLICHKEITSARBEIT

Ziele:

- ☛ Information
- ☛ Beteiligung
- ☛ Evaluation

Priorität A

Handlungsfelder:

- ☛ Einzelhandel
 - ☛ Büro- und Dienstleistungsmarkt
 - ☛ Kultur und Tourismus
 - ☛ Klima, Umwelt und Grün
 - ☛ Mobilität
 - ☛ Städtebauliche Qualitäten und öffentlicher Raum
 - ☛ Wohnen und Soziales
-

Projektbeschreibung

Die Fördermaßnahme Öffentlichkeitsarbeit dient der kontinuierlichen Information und Beteiligung einer breiten Öffentlichkeit im Rahmen der Umsetzung des Integrierten Handlungskonzeptes Innenstadt und der Einzelmaßnahmen. Daneben beinhaltet sie die Dokumentation und Evaluation des Handlungskonzeptes.

Fester Baustein der Öffentlichkeitsarbeit soll der jährlich im Frühjahr stattfindende bundesweite Tag der Städtebauförderung sein. Dieser Tag soll zur Information über die Ziele, Maßnahmen und Projekte der Städtebauförderung dienen. Aktuelle, projektbezogene Informationen, Beteiligungen, Projektpräsentationen sowie Eröffnungsfestivitäten sind Bestandteil und sollen mit dem Umsetzungsfortschritt und in Abhän-

gigkeit der Bewilligungen umgesetzt werden. Neben Veranstaltungen wie Baustellenführungen zu den Einzelmaßnahmen soll auch die Innenstadtentwicklung in der Gesamtschau kommuniziert werden.

Die Umsetzung der Gesamtmaßnahme und der Einzelmaßnahmen sollen nicht nur am Tag der Städtebauförderung vorgestellt werden, sondern benötigen eine ganzjährige öffentlichkeitswirksame Begleitung. Hierzu zählen sowohl frühzeitige und vorbereitende Beteiligungen als auch die frühzeitige Information der Anrainer*innen und Anwohner*innen vor Baubeginn durch Veranstaltungen oder Medien bis hin zu Abschlusspräsentationen und Eröffnungen.

Kosten:

ca. 40.000,- € Gesamtkosten

Partner*innen:

C UMSETZUNG UND FINANZEN

C 1 FINANZIERUNG UND PRIORISIERUNG

Mit dem Beitrag der Städtebauförderung und den weiteren öffentlichen Maßnahmen sollen private Investitionen angestoßen und flankiert werden, so dass für den Standort Innenstadt möglichst gute Synergieeffekte für eine lebenswerte Innenstadt erzielt werden.

Aus den Erfahrungen der Umsetzung des IHI 2013 ist der Umfang der Einzelmaßnahmen des IHI 2022 so gewählt, dass er finanziell und personell innerhalb der vorgesehenen Laufzeit umgesetzt werden kann. Die durch die Stadt Duisburg zu tragenden Eigenanteile der geplanten Fördermaßnahmen des IHI 2022 sind in der mittelfristigen Haushaltsplanung dargestellt.

Die Maßnahmenübersicht in Abb. 49 gibt einen Überblick der privaten und öffentlichen Maßnahmen sowie den angestrebten Fördermaßnahmen innerhalb der Gebietskulisse soweit diese verortbar sind. In der Abb. 50 werden tabellarisch über die Finanzierungsart hinaus die Investitionssummen sowie die angestrebten Umsetzungszeiträume der Maßnahmen dargestellt.

Die angestrebten Fördermaßnahmen des Integrierten Handlungskonzeptes Innenstadt werden hinsichtlich ihrer Bedeutung für die Zielerreichung in die Prioritäten A und B unterteilt.

Die Maßnahmen, die durch ihre Umsetzung die zentralen Impulse und Effekte für die Aufwertung und Sicherung der Funktionsfähigkeit der Innenstadt realisieren und an den primären Handlungserfordernissen ansetzen, werden mit Priorität A versehen. Hierbei handelt es sich um Maßnahmen, deren Wirkung auf die angrenzenden Bereiche und die Profilbildung der Innenstadt ausstrahlt. Die mit Priorität B versehenen Maßnahmen stehen für die Vernetzung und Verstärkung der unter Priorität A eingeordneten Maßnahmen. Hierbei handelt es sich um Maßnahmen, die wichtig sind, um die Verbindung der unterschiedlichen Funktionsräume der Innenstadt zu stärken. Alle Maßnahmen beinhalten wichtige klimabezogene Ziele und liefern einen Beitrag für eine resiliente Innenstadt.

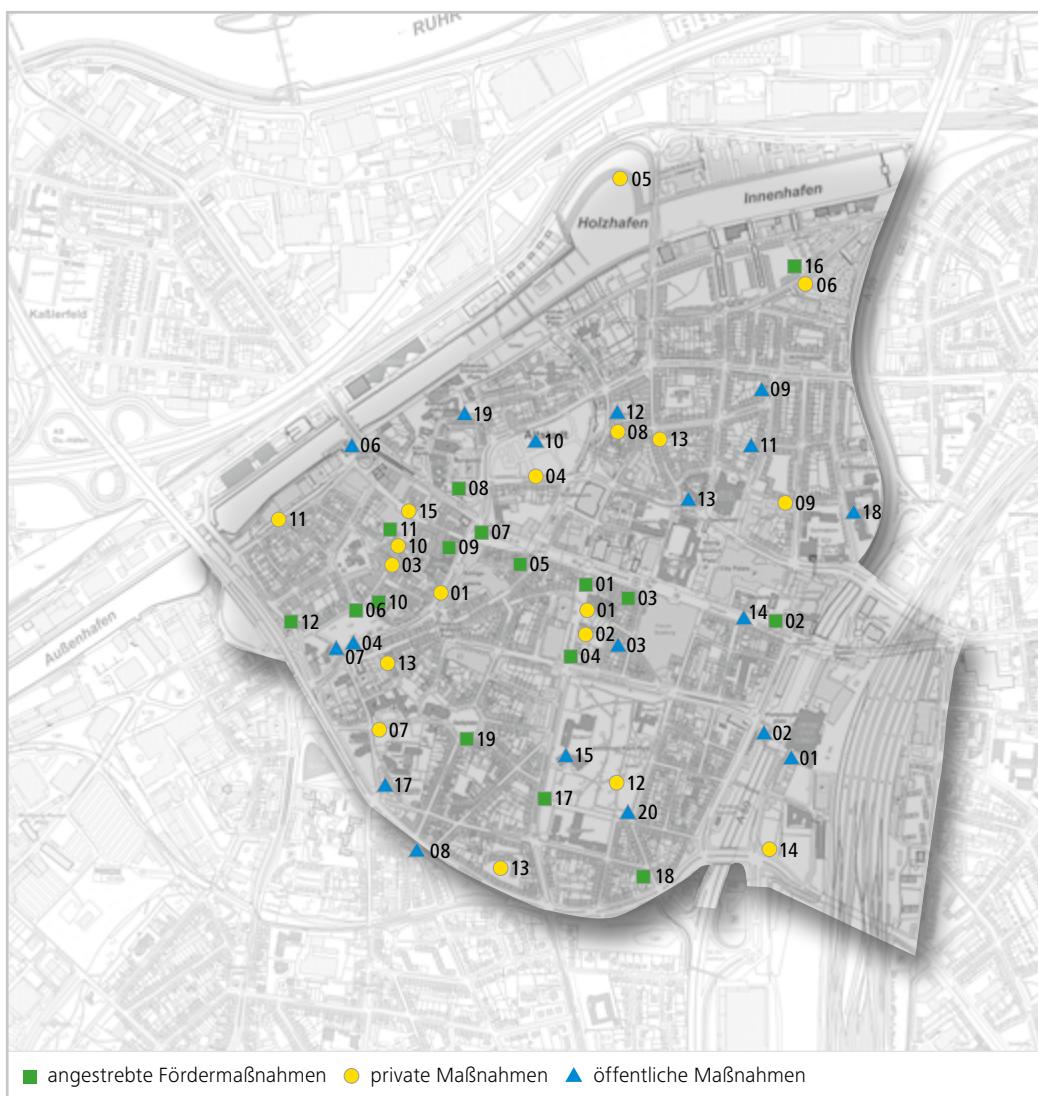
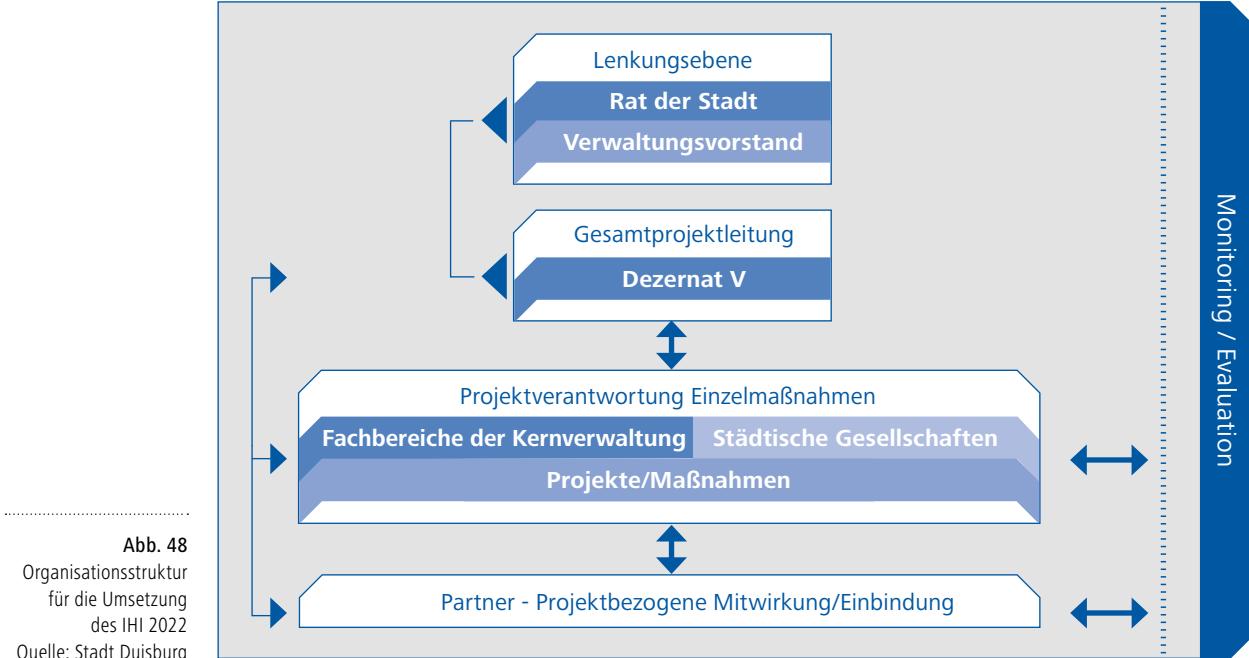
Um die Ziele des IHI vollumfänglich zu erreichen, ist die Umsetzung des gesamten Maßnahmenpaketes notwendig. Ein hohes Maß der Zielerreichung bleibt sichergestellt, wenn die Maßnahmen mit Priorität A umgesetzt werden können.

Neben den geplanten Fördermaßnahmen tragen zahlreiche weitere öffentliche und private Maßnahmen in der Gebietskulisse zur Zielerreichung bei (s. Abb. 49).

C 2 UMSETZUNG UND EVALUATION

Die Umsetzung des IHI 2022 wird innerhalb der Stadtverwaltung federführend durch das Dezernat für Stadtentwicklung, Mobilität und Sport vorgenommen, die entsprechend verantwortlichen und relevanten Stellen werden intensiv in die Planungsprozesse weiter einbezogen. Für die Einzelmaßnahmen werden Beschlüsse durch den Rat der Stadt herbeigeführt und beim Fördergeber eingereicht.

Während der Umsetzung des IHI 2022 soll 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 das Vorgehen schwächen. Sie bietet damit Eingriffsmöglichkeiten innerhalb der Umsetzungsphase und die Möglichkeit bei Bedarf entgegenzusteuern. Nach den Erfahrungen des IHI 2013 (u.a. Innenstadtdialog, Passantenbefragung) bietet insbesondere ein Stimmungsbild von Besucher*innen, Bürger*innen, Händler*innen usw. gute Erkenntnisse über die Zielerreichung. Weitere Möglichkeiten bestehen unter anderen beim jährlich stattfindenden Tag der Städtebauförderung. Hierfür sollen gezielt Formate genutzt und entwickelt werden, die eine gute Möglichkeit zur Vertiefung der Erkenntnisse der Innenstadtentwicklung bieten.



ÜBERSICHT INTEGRIERTES HANDLUNGSKONZEPT INNENSTADT DUISBURG 2022

STAND JULI 2022

	Angestrebte Fördermaßnahmen	Priorität	Antragsjahr der Maßnahmen						Finanzierung		Gesamtkosten in Euro
			2023	2024	2025	2026	2027	2028	Kommunal	Fördermittel	
1	Gestaltungsrahmen Handelslage	A	X						✓	✓	150.000
2	Temporäre Bespielung Averdunkplatz	B			X				✓	✓	225.000
3	Teilumbau und Attraktivierung Königstraße	A			X				✓	✓	2.300.000
4	Umbau Düsseldorfer Straße (Fußgängerzone)	A				X			✓	✓	2.900.000
5	Umbau Kuhstraße/ Kuhtor	A					X		✓	✓	3.500.000
6	Verkehrskonzept Altstadt	A	X				X		✓	✓	120.000
7	Umbau Steinsche Gasse/ Poststraße	A					X		✓	✓	4.250.000
8	Umbau Burgplatz	A						X	✓	✓	4.500.000
9	Neuausrichtung Münzstraße/ Entwicklung Münzplatz	A						X	✓	✓	3.400.000
10	Neuausrichtung Beekstraße	A					X		✓	✓	685.000
11	Erwerb Schlüsselimmobilien Altstadt	A		X		X			✓	✓	2.000.000
12	Gestaltung Altstadt										
a)	Gestaltungsvorgaben Altstadt	A		X					✓	✓	120.000
b)	Haus- und Hofprogramm			X					✓	✓	400.000
c)	Quartiersarchitekt*in			X					✓	✓	250.000
13	Resiliente Stadträume durch Begrünung	A			X				✓	✓	1.700.000
14	Entwicklung und Umsetzung Umweltbildungskonzept	A			X				✓	✓	570.000
15	Installation Trinkwasserbrunnen	A			X				✓	✓	470.000
16	Verlängerung Holzgracht	B				X			✓	✓	1.000.000
17	Umbau Düsseldorfer Straße (Fri-Wi-Str.-Mercatorstr.)	A		X					✓	✓	4.500.000
18	Qualifizierung der Verbindung „Dünen – Innenhafen“	A				X			✓	✓	900.000
19	Qualifizierung der Verbindung „Dellviertel – Altstadt“	B					X		✓	✓	950.000
20	Spiel- und Bewegungsangebote	B				X			✓	✓	110.000
21	Öffentlichkeitsarbeit	A		X	X	X	X		✓	✓	40.000
Σ											35.040.000
	öffentliche Maßnahmen in der Förderkulisse	zielrelevant	Dauer der Maßnahmen						Finanzierung		Gesamtkosten in Euro
			2023	2024	2025	2026	2027	2028	Kommunal	Fördermittel	
1	Bahnsteigüberdachung (DB)		X	X	X	X					150.000.000
2	Kunst im öffentlichen Raum Bahnhofplatz		X						✓		300.000
3	Umbau Börsenstraße	✓			X				✓		k.A.
4	Klosterstraße	✓			X				✓		k.A.
5	Sanierung Stadtmauer	✓			X				✓	X	600.000
6	Sanierung Hubbrücke Schwanentor			X					✓		6.000.000
7	Neubau Steinsche Gasse	✓					X		✓		k.A.
8	Radschnellweg RS1	✓							✓		k.A.
9	Kardinal-Galen-Straße	✓		X					✓		1.700.000
10	Oberstraße	✓							✓		k.A.
11	Anpassung Straßenzüge Wasserviertel	✓	X	X	X	X	X	X	✓		k.A.
12	Soziokulturelles Zentrum	✓	X	X	X	X	X	X	✓	X	k.A.
13	Dach- und Fassadensanierung Stadthaus			X					✓		820.000
14	Ausbau Fortbildungszentrum Königstraße			X					✓		350.000
15	Sanierung Museum Lehmbruck	✓	X						✓		545.000
16	Sanierung Stadttheater				X				✓		7.700.000
17	Sanierung und Erweiterung Gesamtschule Gottfried-Koenigsen				X				✓		3.025.000
18	Ersatzneubau Landermann Gymnasium								✓		9.000.000
19	Sanierung Stadtarchiv Karmelplatz			X					✓		330.000
20	Sportplatz im Kantpark - Steinbartgymnasium	✓	X						✓		400.000
21	Sofortprogramm Innenstadt	✓	X						✓	X	216.000
Σ											156.900.000
	Weitere private Maßnahmen in der Förderkulisse		Dauer der Maßnahmen						Finanzierung		Gesamtkosten in Euro
			2023	2024	2025	2026	2027	2028	Kommunal	Fördermittel	
1	Neubau ehemalige Stadtbibliothek			X	X						50.000.000
2	Neubau Volksbank			X	X						50.000.000
3	Beekstraße Unipoalter Umnutzung		X								k.A.
4	Mercatorviertel		X	X	X	X					k.A.
5	Neubau am Holzhafen			X							k.A.
6	Baufenster Holzgracht					X	X				k.A.
7	St. Vincenz-Quartier		X	X							k.A.
8	Soziokulturelles Zentrum		X	X	X	X	X	X	X	X	k.A.
9	Nachnutzung und Neubau Lahnstr./Mainstr.		X								k.A.
10	Umbau und Aufstockung Wohnnutzung Münzstr./Beekstr.		X	X							k.A.
11	Nachnutzung ehemalige Holzhandlung					X	X				k.A.
12	Kants Gärtnerei		X	X	X	X	X	X	X	X	k.A.
13	AWO Pulverweg		X								k.A.
14	Neubau Quartier 1 Duisburger Freiheit Nord		X	X							k.A.
15	Umnutzung ehemaliges C&A Gebäude		X								k.A.
Σ											k.A.

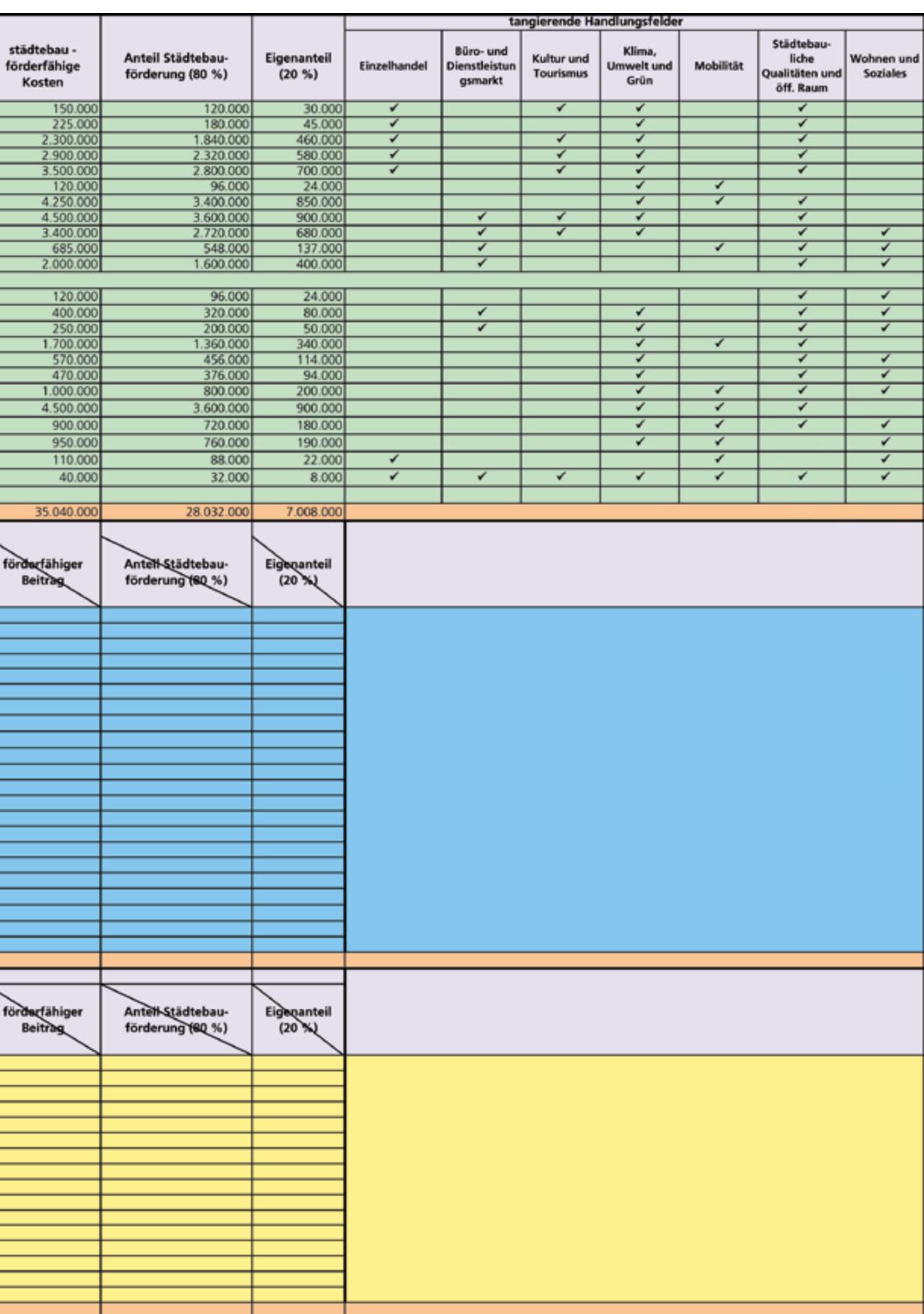


Abb. 50
Maßnahmenübersicht
des IHI 2022
Quelle: Stadt Duisburg

QUELLENVERZEICHNIS

BBSR [Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung] 2018:

Starkregeneinflüsse auf die bauliche Infrastruktur. 1. Auflage. Bonn

CKSA Christoph Kohl Stadtplaner Architekten und Fugmann Janotta und Partner mbH 2021:

Duisburger Dünen

CUBION Immobilien AG 2021:

Büromarkt Ruhrgebiet 2020/2021. Bochum Dortmund Duisburg Essen, Mülheim an der Ruhr

DBI [Duisburg Business & Innovation GmbH] 2021:

Duisburg Immobilienmarkt 2021, Halbjahresbericht, Duisburg

EHZK 2019, Dr. Donato Acocella 2019:

Einzelhandels- und Zentrenkonzept der Stadt Duisburg. Fortschreibung 2019, Dortmund/Lörrach.

Abgerufen von https://www.duisburg.de/microsites/pbv/planen_bauen/einzelhandels-und-zentrenkonzept.php

Foster + Partners 2007:

Masterplan Innenstadt

FurnishedInside o.J.:

Studenten. Anzahl an Studenten der Städte in NRW mit Karte Wintersemester 2017/18.

Abgerufen von <https://www.furnishedinside.com/mein-nrw/studenten-nrw>

Gensheimer, Martin

GREENPASS 2022:

GEMEINSAM in die klimafitte Zukunft: Infoheft

Hans-Böckler-Stiftung 2022:

WSI-Verteilungsmonitor. Einkommen im regionalen Vergleich. Abgerufen von <https://www.boeckler.de/de/context.htm?page=wsi/einkommen-14582-einkommen-im-regionalen-vergleich-40420.htm>

HDE [Handelsverband Deutschland e. V.] 2021:

Online Monitor 2021

Jacobi, Marie

Niederrheinische IHK Duisburg · Wesel · Kleve zu Duisburg 2019:

Einzelhandelskennzahlen. Abgerufen von <https://www.ihk.de/niederrhein/hauptnavigation/wirtschaftsstandort/daten-und-fakten2/einzelhandelskennzahlen/einzelhandelskennzahlen-4157104>

Passantenfrequenzzählung 2018, Dr. Donato Acocella 2018:

Passantenfrequenzzählung 2018 Innenstadt Duisburg mit Vergleich zur Passantenfrequenzzählung 2012, Dortmund/Lörrach

Rahmenplan Altstadt-Süd, Pesch Partner Architekten Stadtplaner GmbH u. Junker+Kruse 2021:

Stadt Duisburg. Rahmenplan Altstadt-Süd, Dortmund/Duisburg. Abgerufen von https://www.duisburg.de/microsites/pbv/planen_bauen/rahmenplan-altstadt/rahmenplan-altstadt.php

Stadt Duisburg [Stabsstelle für Wahlen und Informationslogistik] 2020:

DU-STATIS. Städtisches Informationssystem

Stadt Duisburg [Stabsstelle für Wahlen und Informationslogistik] 2021:

DU-STATIS. Städtisches Informationssystem

Stadt Duisburg:

Köppen, Uwe

Trenn, Ellen

Uhlen, Bernd

Zeit CAMPUS 2022:

Hochschulort. Studieren in Duisburg.

Abgerufen von https://ranking.zeit.de/che/de/ort/51?utm_referrer=https%3A%2F%2Franking.zeit.de%2F

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abb. 1	Duisburger Dünen	8
Abb. 2	Zentrale Versorgungsbereiche 2010 und 2019	9
Abb. 3	Masterplan Innenstadt	11
Abb. 4	Umgesetzte Maßnahmen im Rahmen IHI 2013	11
Abb. 5	Mercator One und IC Hotel am Portsmouthplatz	11
Abb. 6	Portsmouthplatz und Mercatorstraße	12
Abb. 7	Sport im Kantpark	13
Abb. 8	Beteiligung Kuhlenwall	13
Abb. 9	Stadtumbaugebiet Duisburg Innenstadt	14
Abb. 10	Dokumentation der Veranstaltung Innenstadt nach Corona	15
Abb. 11	Aufbau des IHI 2022	15
Abb. 12	Angebotssituation Hauptzentrum Innenstadt	17
Abb. 13	Vergleich der Durchschnittswerte der Passantenfrequenzzählungen 2012 und 2018	18
Abb. 14	Mercator One	21
Abb. 15	Digitalkontor und Hotel	21
Abb. 16	König-Heinrich-Platz	23
Abb. 17	Veranstaltung auf dem König-Heinrich-Platz	24
Abb. 18	3. Haniel Klassik Open Air	24
Abb. 19 und 20	Soziokulturelles Zentrum Stapeltor	25
Abb. 21	Bauernmarkt auf der Königstraße	25
Abb. 22	Effekte eines klimaoptimierten Szenarios	27
Abb. 23	Starkregenkarte	28
Abb. 24	Erschließung MIV	29
Abb. 25	Radverkehr	30
Abb. 26	Modal Split Gesamtstadt	31
Abb. 27	Bedeutsame stadhistorische Bezüge	33
Abb. 28	Flächenpotentiale im Zeitraum des IHI 2022	34
Abb. 29	Burgplatz	35
Abb. 30	Statistische Abgrenzung der Wohnquartiere	36
Abb. 31	Wohnen am Innenhafen	37
Abb. 32	Aktivitätszonen und Schwerpunkträume im IHI 2022	39
Abb. 33	Schwerpunkttraum Handelslage	40
Abb. 34	Königstraße	41
Abb. 35	Fußgängerzone mit Platzfolgen	42
Abb. 36	Übergang Königstraße/ Portsmouthplatz	42
Abb. 37	Averdunkplatz	42
Abb. 38	Tonhallenstraße	43
Abb. 39	Düsseldorfer Straße	43
Abb. 40 und 41	Aufweitung Kuhstraße	44
Abb. 42	Schwerpunkttraum Altstadt	46
Abb. 43	Münzstraße	47
Abb. 44	Nutzungskonzept Rahmenplan Altstadt-Süd	49
Abb. 45	Rahmenplan Altstadt-Süd	50
Abb. 46	Ziele für die Innenstadt	52/53
Abb. 47	Angestrebte Maßnahmen in der Gebietskulisse	55
Abb. 48	Organisationsstruktur für die Umsetzung des IHI 2022	99
Abb. 49	Maßnahmen und Investitionen in der Gebietskulisse	100
Abb. 50	Maßnahmenübersicht IHI 2022	101/102

IMPRESSUM

Integriertes Handlungskonzept Innenstadt 2022

Federführung

Dezernat für Stadtentwicklung, Mobilität und Sport
Beigeordneter Martin Linne

Konzeption | Texte | Redaktion

Amt für Stadtentwicklung und Projektmanagement

Herausgeber

Stadt Duisburg

Der Oberbürgermeister

Sören Link

Amt für Stadtentwicklung und Projektmanagement

Friedrich-Albert-Lange-Platz 7

47051 Duisburg

Gestaltung

Stadt Duisburg

Amt für Innovation, Organisation und Zentrale Services

Stabsstelle für Koordinierung und Öffentlichkeitsarbeit

Am Sonnenwall 85

47051 Duisburg

Druck

Stadt Duisburg

Amt für Innovation, Organisation und Zentrale Services

Druckcenter

Leidenfroststraße 6

47051 Duisburg

Kontakt

Call Duisburg

Telefon +49 (0) 203 94000

