

Raumwerk D Auswertung Online-Beteiligung Vier Raumbilder und Thesen

Zeitraum der Beteiligung: 20. März 2020 bis 14. Juni 2020

Kapitel A

Die Phase 1 des Raumwerk D-Prozesses ist abgeschlossen und die vier Planungsteams haben ihre Raumbilder abgegeben. Eine große Bandbreite an Ideen für die zukünftige Düsseldorfer Stadtentwicklung ist dabei präsentiert worden. Bevor nun der nächste Schritt – die Erstellung des strategischen Zielbildes für Düsseldorf – folgt, werden die Düsseldorferinnen und Düsseldorfer gebeten, dem Raumwerk D-Team Anregungen für die weitere Bearbeitung mitzugeben. Hierfür konnten bis zum 14. Juni 2020 auf der Projekt-Internetseite Meinungen mitgeteilt werden.

Es wird gefragt, welche Ansätze und Ideen aus den Entwürfen weiter gedacht werden sollten und welche Aspekte noch nicht ausreichend berücksichtigt werden. Darüber hinaus können dem Raumwerk D-Team allgemeine Hinweise für den Prozess und die Erstellung des strategischen Zielbildes mitgegeben werden. Welche Auswirkungen die Coronakrise auf das Raumwerk D haben könnte, steht ebenfalls zur Frage. Viele Themen müssen diesbezüglich unter neuen Vorzeichen diskutiert werden.

Kapitel B

Um anschließend noch gezielter diskutieren zu können, welche Ansätze bei der Erstellung des strategischen Zielbildes weiter verfolgt werden sollten, sind 28 Thesen entwickelt worden. Diese sind durch die Auseinandersetzung mit den zentralen Überlegungen und Ideen der vier Raumbilder durch das Raumwerk D-Team abgeleitet worden. Die Teilnehmenden können rückmelden, ob sie die jeweiligen Thesen unterstützen, Anpassungsbedarfe sehen oder sie sogar ablehnen.

A

Auswertung der übergeordneten Fragestellungen zu den vier Raumbildern

- Welche Ansätze und Ideen aus den vier Raumbildern sollten weitergedacht werden?
- Was ist bisher in den Raumbildern noch nicht berücksichtigt worden?
- Was wollen Sie dem Raumwerk-D-Team für den weiteren Prozess noch mitgeben?
- Welche Auswirkungen wird die Coronakrise auf das Raumwerk D haben?

Welche Ansätze und Ideen aus den vier Raumbildern sollten weitergedacht werden?

Anzahl der Beiträge insgesamt: 74 (die meisten Kommentare enthielten mehrere einzelne Aspekte, insgesamt über 200)

Besonders zwei Themen werden bei der Frage nach den weiter zu verfolgenden Ansätzen aus den vier Raumbildern genannt: **Grün- und Freiräume** und die **Offenlegung der Düssel** beziehungsweise die Idee eines „Düsselrings“ (Entwurf von dem Team Reicher Hase).

Die Fülle an Konzepten und Überlegungen zu **Grün- und Freiräume** sowie zu klimatischen Themen hat viele Teilnehmenden überzeugt. Die Vorschläge der Teams zur Stärkung naturnaher Grünerholungsgebiete bis hin zum Ausbau des straßenbegleitenden Grüns (z.B. bei den „Cool streets“) finden großen Anklang.

Die **Düssel** freizulegen und zugänglich zu machen, befürworten viele der Befragten. In diesem Zusammenhang ist auch der „Düsselring“ als Projekt des Teams Reicher Hase genannt worden. Die Menschen identifizieren sich mit „ihrem“ Fluss und wollen die Qualitäten als Landschafts-, Wasser, Erlebnis- und Erholungsraum nutzen.

Weiterhin gibt es mehrere zustimmende Kommentare zu dem Vorschlag der **Bahntrassenüberdeckung**, dem damit verbundenen Abbau von Barrieren und dessen Nutzung als Grünraum.

Eine **autofreie Innenstadt** ist ebenfalls für viele Teilnehmende vorstellbar. Allgemein konnten die nachhaltigen Mobilitätskonzepte der Planungsteams punkten.

Auch die **Radschnellwege** und der Ausbau des Fuß- und Radwegenetzes insgesamt sowie das Thema **Hochhäuser** sind mehrfach positiv erwähnt worden.

Weitere für gut befundene Themen sind die Ideen zum Reisholzer Hafen, die Mobility-Hubs und die Boulevards des Teams berchtoldkrass.

Was ist bisher in den Raumbildern noch nicht berücksichtigt worden?

Anzahl der Beiträge insgesamt: 60

Zu der Frage nach den bisher noch nicht ausreichend berücksichtigten Themen in den vier Raumbildern gibt es insgesamt 60 Rückmeldungen. Diese beziehen sich vor allem auf die Themen **Hochhäuser** (12 Anmerkungen) und **Mobilität** (11 Anregungen). Außerdem sind für die Befragten **Grün- und Freiräume, Klima** und **soziale Aspekte**, wie Kinderbetreuung und Schulen, noch nicht ausreichend berücksichtigte Bereiche (mit jeweils vier bis fünf Beiträgen).

Auch wenn bereits Entwürfe (z.B. des Teams Must) die **Hochhausentwicklung** thematisieren, so sollte diese nach Meinung der Teilnehmenden noch weiter in den Fokus rücken und die Realisierung schneller vonstatten gehen.

Etwas differenzierter äußern sich die Befragten im Bereich **Mobilität**: Es wird noch einmal die Relevanz des Radverkehrs und des Ausbaus von Radschnellwegen betont. Außerdem müssen die ÖV-Anbindungen, gerade auch für Pendelnde, noch besser in die gesamtstädtische Entwicklung eingebunden werden. Jedoch empfinden einige den Autoverkehr sowie die Parkmöglichkeiten in den Entwürfen zu wenig berücksichtigt. Darunter könnte zum Beispiel die Innenstadt leiden. Auch fehle es an Konzepten für Lieferverkehre und -dienste.

Beim Thema **Wohnen** sind den Beitragenden bezahlbarer Wohnraum, alternative und altersgerechte Wohnformen für das Raumwerk wichtig.

Windschneisen und die Reduktion der Temperatur im Sommer sowie die Gewinnung regenerativer Energien sind nach Meinung der Düsseldorferinnen und Düsseldorfer im Bereich **Klima** noch nicht ausreichend mitgedacht.

Der Erhalt bestehender **grüner Flächen** und Bäume sollte nach Auffassung der Beteiligten noch offensichtlicher in den Arbeiten der Teams dargestellt werden.

Mehrere Äußerungen sind auch zu **sozialen Aspekten** genannt worden: Die Bedürfnisse von Kindern und Familien (wie sichere Straßen und Bürgersteige), Grünflächen und öffentliche Räume sowie die Ausstattung und Gestaltung von Schulen und Kitas sollten einen größeren Stellenwert einnehmen.

Weitere Einzelnennungen sind: Veränderungen durch Corona (wie beispielsweise das häufigere Arbeiten im Homeoffice), Entwicklungen in der Innenstadt, das Alleinstellungsmerkmal Düsseldorfs und geschützte Bereiche für Kleingärten.

Was wollen sie dem Raumwerk D-Team für den weiteren Prozess noch mitgeben?

Anzahl der Beiträge insgesamt: 81

Der Rücklauf der Beiträge der Beteiligten ist umfangreich, mit vielen unterschiedlichen genannten Themen und teilweise auch sehr ausführlichen Anmerkungen. Auffallend oft ist das Thema **Großprojekte**, meist explizit **Hochhäuser** (39 Nennungen) erwähnt worden. Die Kommentierenden wünschen sich, dass Hochhausbauten oder auch andere spektakuläre Projekte vermehrt in Betracht gezogen und umgesetzt werden. Dafür werden unterschiedliche Begründungen geliefert: Großprojekte erhöhen laut der Verfassenden die Strahlkraft, Attraktivität und Lebensqualität Düsseldorfs und steigern das „Metropol-Gefühl“. Auch Flächenmangel wird als Grund für eine Entwicklung in die Höhe aufgeführt.

Weitere Themen, die von mehreren Teilnehmenden aufgeführt wurden, beinhalten Grünflächen und Klimaschutz, die Verkehrswende, den Umgang mit Büroflächen, als auch die Rolle der Verwaltung und der stadtplanerischen Praxis in der Stadtentwicklung.

Die Befragten wünschen sich **Grüne Orte** der Erholung, zur Verbesserung des Stadtklimas, als Teil eines Radmobilitätsnetzes und im Sinne des Bestandschutzes der Natur (z.B. Baumbestand). Klimaschutzaspekte werden meist mit dem Wunsch nach mehr Grün verknüpft.

Zu Mobilitätsthemen bzw. der Verkehrswende gibt es differierende Beiträge. Hier wird sich zwecks Sicherheit eine stärkere **Trennung von Verkehrsteilnehmenden im Straßenraum** gewünscht. Auch Pendlerinnen und Pendlern sollten Anreize geboten werden, die den Umstieg vom MIV auf den ÖV fördern.

In Bezug auf Bürogebäude wird kritisiert, dass hier der vorhandene **Leerstand** ignoriert wird und dass

durch die Corona-Pandemie dezentrale Arbeitsorte gefördert werden müssen. Von einigen wird die aktuelle stadtplanerische Praxis kritisiert. Diese bleibe hinter den Zielen, die in den Entwürfen oder den Thesen auftauchen, weit zurück. Es wird bemängelt, dass **bestehende Planwerke** noch nicht ausreichend in die Planungsprozesse einbezogen wurden. Es wird außerdem darauf hingewiesen, dass Instrumente, die die Verwaltung einsetzen könnte, nicht genutzt werden.

Weitere inhaltliche Punkte, die jeweils von ein bis zwei Beitragsverfassenden genannt werden, beziehen sich unter anderem auf die Kultur- und Vereinslandschaft in Düsseldorf, den Umgang mit Gewerbe- und Industrieflächen, Nutzungsmischung, Dezentralisierung und spezifische Standorte in der Stadt, wie Innenstadt oder den Flughafen, die Messe und den Hafen.

Von mehreren Mitmachenden wird die Online-Beteiligung selbst kommentiert. Hier gibt es einerseits Lob für den bisherigen Prozess und die Möglichkeit der Partizipation, aber auch Kritik und Verbesserungsvorschläge, wie eine breitere Bewerbung für die **Beteiligungsmöglichkeiten** (beispielsweise Benutzung über das Smartphone). Mehrere Verfassenden wünschen sich für die nächsten Schritte im Prozess **konkretere Aussagen und Konzepte**. Der Hauptkritikpunkt an der Umfrage betrifft die Sprache. Es wird kritisiert, dass die Raumbilder (Fach-) Sprache verwenden, die mitunter nicht für alle Bürgerinnen und Bürger verständlich ist. Damit eine breite Masse der Bevölkerung die Chance hat, sich zu beteiligen, sollte **einfache Sprache verwendet werden und Fachbegriffe erklärt werden**.

Welche Auswirkungen wird die Coronakrise auf das Raumwerk D haben?

Anzahl der Beiträge insgesamt: 29

Es wird in den 29 Beiträgen auf mehrere unterschiedliche Themen eingegangen.

Häufig taucht die Frage auf, wie wir zukünftig **arbeiten**. Einige Kommentierende erwarten einen höheren Bedarf an Bürofläche, da Einzelbüros durch die Pandemie wieder an Wichtigkeit gewinnen. In diesem Zusammenhang werden auch hier Hochhäuser als erstrebenswerte Entwicklung genannt. Andere sehen die Zukunft der Arbeitswelt eher dezentral, in der **Homeoffice** wichtig bleiben wird.

Eine stärkere Dezentralisierung sehen mehrere Beteiligte auch in weiteren Lebensaspekten: So wird positiv bewertet, dass Menschen die Möglichkeiten und Vorteile von **lokalen, nahen Versorgungsstrukturen** wiederentdecken und wertschätzen.

Es wird auch die Bedeutung des **lokalen Umfelds**, des Quartiers, hervorgehoben. Mehrere betonen in diesem Zusammenhang die Wichtigkeit von **öffentlichen Räumen**, insbesondere Grünräume als Rückzugs- und Erholungsmöglichkeit. Zwei Mal wird angemerkt, dass mit Bezug auf das allgegenwärtige Ziel der Nachverdichtung, neu hinterfragt werden muss, wie Flächen und Freiräume zukünftig genutzt werden.

Auch Aspekte der **Mobilität** werden aufgeworfen. Zwei Kommentierende befürworten die Ruhe in den Straßen und erhoffen sich auch für eine Zeit nach der Pandemie weniger Autoverkehr. Ein Beitragender kritisiert die Platzverteilung im Straßenraum. Durch die Corona-Situation wird deutlich, wie wenig Platz auf den Gehwegen vorhanden ist.

B

**Auswertung der
28 Thesen zum
Raumwerk D**

Auf den kommenden Seiten erfolgt eine Auswertung der Thesen. Wie bereits zu Beginn beschrieben sind diese durch die Auseinandersetzung mit den zentralen Überlegungen der vier Raumbilder durch das Raumwerk D-Team abgeleitet worden. Sie sind in der Online-Beteiligung den aus der Phase 0 entwickelten fünf Themencluster zugeordnet: grünes und umweltgerechtes Düsseldorf, urbanes und charakterstarkes Düsseldorf, aktives und mobiles Düsseldorf, produktives und kreatives Düsseldorf sowie integratives und schlaues Düsseldorf. Die Teilnehmenden konnten anklicken, ob sie die These unterstützen, mit Anpassungen unterstützen, kritisch sehen oder gar ablehnen. Eine Kommentierung ist ebenfalls möglich gewesen – die wesentlichen Aussagen dazu, finden sich auf den folgenden Seiten.

Wie wichtigsten Erkenntnisse aus der Auswertung aller Thesen

- ⊕ Besonders viel Zustimmung gibt es für die folgenden Aussagen:
 - **Kleinteilige öffentliche Räume** in der Vorstadt und die **Grünstrukturen** in den Quartieren sollen qualitativ hochwertig entwickelt werden. (Thesen Seite 38 und Seite 19)
 - die **Düssel** erlebbar und zugänglich gestalten (These Seite 17)
 - Zugang zu **Wohnraum** und **Mobilitätsangeboten** für alle Bevölkerungsgruppen ermöglichen (These Seite 37)
- ⊕ Folgende These wurde am häufigsten diskutiert: „Düsseldorf braucht große **Projekte mit Strahlkraft...**“ Etwa 80 Prozent der Teilnehmenden unterstützen diese Einschätzung.
- ⊖ Dass die **Kernstadt** nur noch wenig Spielraum für Veränderungen bietet, wird von den Düsseldorferinnen und Düsseldorfern anders bewertet: Für die Innenstadt wird durchaus Entwicklungsbedarf festgestellt.
- ⊖ Ebenfalls kritisch betrachtet: „Die Perspektiven und Strategien zur flächenintensiven **Haften-, Messe- und Flughafentwicklung** müssen ausgelotet werden.“
- ⊕ Die Idee der **Überdeckung** von Bahnlinien ist sehr gut angekommen.
- ⊕ In den vielen Kommentaren zu ganz unterschiedlichen Thesen taucht immer wieder der Wunsch nach einer Stärkung des **Fuß- und Fahrradverkehrs** auf.
- ⊕ **Nachverdichtung** wird als wichtiges Thema erkannt und von der Hälfte der Befragten befürwortet. Aber es wird immer wieder darauf hingewiesen, dass das **WIE** und **WIE VIEL** entscheidend sei.
- ⊕ Positiv sind auch die Thesen zu einem leistungsstarken, **intelligenten ÖV-Netz**, einer weitestgehend verkehrsberuhigten und **autofreien Innenstadt** und **Umstiegshubs** aufgenommen worden.
- ⊖ Insgesamt sind die Themen **Kunst, Kultur** und **Bildung** nach Meinung der Beteiligten in den Thesen zu kurz gekommen.

Zahlen und Fakten

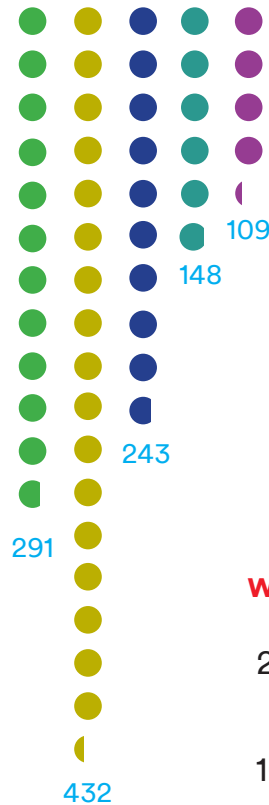
- Grünes und umweltgerechtes Düsseldorf
- Urbanes und charakterstarkes Düsseldorf
- Aktives und mobiles Düsseldorf
- Kreatives und produktives Düsseldorf
- Integratives und schlaues Düsseldorf

□ 25 Stück
 □ 25 Stück

Für welche Leitthemen gibt es die meisten Bewertungen?



Für welchen Leitthemen gibt es die meisten Kommentare?



Wo gibt es die meisten Kommentare?

- 212 Düsseldorf braucht große Projekte mit Strahlkraft, um mit anderen Städten der Region sowie international mithalten zu können.
- 109 Zentral gelegene Bahnlinien sollen überdeckelt und als grüne, multifunktionale Räume ausgebaut werden, so dass Barrieren in der Stadt besser überwunden werden können.

Wo gibt es die wenigsten Kommentare?

- 16 Mithilfe grüner, städtischer, produktiver und kooperativer Verhältnisse können innovative und kreative Bevölkerungsschichten an Standorte gebunden werden.
- 12 Neben den großen Grünzügen und den kleinen Parks in der Kernstadt müssen auch die kleinteiligen öffentlichen Räume in der Vorstadt qualitativ hochwertig und gut zugänglich entwickelt werden.

Zahlen und Fakten

Für welche Thesen gibt es die größte Zustimmung?

„Unterstütze ich“ & „Unterstütze ich mit Anpassungen“ in %

- 100 % Neben den großen Grünzügen und den kleinen Parks in der Kernstadt müssen auch die kleinteiligen öffentlichen Räume in der Vorstadt qualitativ hochwertig und gut zugänglich entwickelt werden.
- 97,6 % Die Düssel soll weitestgehend offen gelegt und im Stadtraum erlebbar gemacht werden, um die Kernstadt mit der Vorstadt näher zusammen zu bringen und den öffentlichen Raum weiter aufzuwerten.
- 96,7 % Kleinteilige, dezentrale und klimawirksame Grünstrukturen müssen sowohl in Quartieren mit Gründefiziten als auch an Orten mit urbanen Hitzeinseln gestärkt und miteinander vernetzt werden.
- 96,1 % Der Zugang zu Wohnraum sowie zu Mobilitätsangeboten muss für alle Bevölkerungsgruppen im gesamten Stadtgebiet im Sinne einer nachhaltigen Stadtentwicklung gewährleistet sein.

Welche Thesen werden kritisch gesehen?

„Sehe ich kritisch“ & „Lehne ich ab“ in %

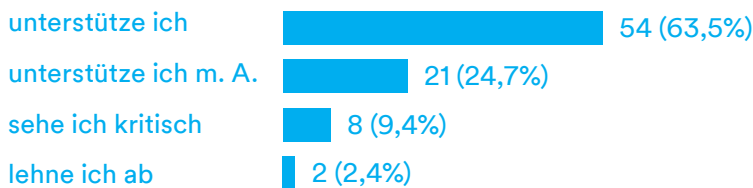
- 56,1 % Die Kernstadt Düsseldorfs bietet nur noch wenig Spielraum für Veränderung, deswegen muss der Fokus bei der Entwicklung der Stadt auf andere Bereiche gelegt werden.
- 43,9 % Perspektiven und Strategien zur flächenintensiven Hafen-, Messe- und Flughafenenwicklung müssen ausgelotet werden.
- 28,0 % Industriegebiete müssen geschützt und als wichtiger Bestandteil in der Stadtentwicklung entsprechend berücksichtigt werden. Auch die Wirtschaft muss ihren Beitrag zur Bewältigung der aktuellen Herausforderung leisten, so müssen innovative Alternativen mitgedacht werden, um eine zukunftssichere Aufstellung zu gewährleisten.
- 27,5 % Nachverdichtung erfolgt auch in den äußeren Stadtteilen vorrangig an multifunktionalen Verkehrsknotenpunkten entlang städtischer Boulevards.

Grünes und umweltgerechtes Düsseldorf

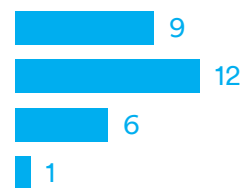
Freiräume müssen unterschiedlichste Aufgaben erfüllen: Erlebnis-, Freizeit-, Erholungsfunktion, Klimaanpassung, Versorgungsfunktion aber auch als Rückgrat für ein neues Mobilitätsnetz. Deshalb wird die Multikodierung bzw. Mehrfachnutzung dieser Flächen immer wichtiger.

Anzahl der Beiträge insgesamt: 85

**Wie wird die These von den Teilnehmenden eingeschätzt?
Anzahl und Verteilung der Antwortmöglichkeiten:**



Anzahl der Kommentare pro Antwortmöglichkeit (insgesamt 28)



**Was ist den Teilnehmenden wichtig?
Auswertung der Kommentare**

Die Rückmeldungen zu dieser These fallen sehr positiv aus: Fast zwei Drittel der Befragten unterstützen die Aussage uneingeschränkt. In den Kommentaren wird besonders auf den zweiten Teil der These, also die **Mehrfachnutzungen von Freiräumen**, eingegangen. Die Beiträge beziehen sich hierbei vor allem auf die Aspekte **Mobilität und Umweltschutz**. Bedenken gibt es hinsichtlich der **Überfrachtung der Freiräume** durch Mehrfachnutzungen.

Unterstütze ich

In den Beiträgen kommt der Wunsch nach einer **Trennung von MIV sowie Fahrrad- und Fußwegen** zu Tage, da der Autoverkehr in Bezug auf die Lärm- und Luftverhältnisse als störend wahrgenommen wird. Außerdem wird die Bedeutung von Freiräumen als nicht versiegelte Flächen und als Orte der Erholung und Begegnung betont.

Unterstütze ich mit Anpassungen

Die Beitragsverfassenden befürworten die Mehrfachnutzung von Freiräumen als Ansatz, sehen jedoch eine Kombination von **zu vielen Funktionen** als kritisch und potenziell kontraproduktiv. Hier wird auch angemerkt, dass es grüne Freiräume geben muss, die sich positiv auf das Stadtklima auswirken.

Sehe ich kritisch

In den Anmerkungen wird besonders auf das Wort **„frei“ in Freiräumen** hingewiesen. Diese Flächen sollten möglichst unbespielt sein und vor Funktionsüberladung geschützt werden. Die Räume müssen insbesondere der Erholung und Regeneration dienen.

Lehne ich ab

Hier gibt es nur eine Anmerkung, die betont, dass sich die alte Flächenverteilung bewährt hat.

Grünes und umweltgerechtes Düsseldorf

Das Bergische Land und die Rheinauen sollen stärker miteinander verknüpft und Teil eines regionalen Grünnetzes werden.

Anzahl der Beiträge insgesamt: 92

**Wie wird die These von den Teilnehmenden eingeschätzt?
Anzahl und Verteilung der Antwortmöglichkeiten:**

Anzahl der Kommentare pro Antwortmöglichkeit (insgesamt 24)

unterstütze ich	76 (82,6%)	14
unterstütze ich m. A.	15 (16,3%)	10
sehe ich kritisch	0 (0%)	0
lehne ich ab	1 (1,1%)	0

Alle Kommentargebenden unterstützen die These entweder komplett oder mit Anpassungen. In einem grünen verbindenden Netz wird viel **Potenzial für unterschiedliche Funktionen** gesehen. Teilweise können sich Verfasser:innen noch nicht konkret vorstellen, wie solche Verbindungen aussehen könnten und wünschen sich weitere **konkretere Informationen**.

Unterstütze ich

Die Beteiligten sehen in einer Verbindung der Naturräume viel Potenzial, die **Lebensqualität** in Düsseldorf zu steigern. Es wird betont, wie wichtig der einfache Zugang zu grünen Orten der Naherholung für die Menschen ist. Die Vision, dass die Stadt von einem grünen Netz durchzogen ist, wird als erstrebenswert angesehen. Es wird sich gewünscht, dass ein solches Netz außerdem **Radwege** beinhaltet. Zwei Kommentatoren können sich auch vorstellen, dass ein Grünnetz eine **lokale Lebensmittelversorgung** ermöglicht. Ein Beitrag sieht Potenzial darin das Bergische Land als **Tourismus-Standort** mit Naherholungsangeboten zu fördern.

Unterstütze ich mit Anpassungen

Die Beitragsverfassenden wünschen sich mehr und konkretere Informationen zu den Einflüssen, die eine stärkere Vernetzung der Landschaftsräume

auf die Stadt haben würde und **wie solche Verbindungen konkret aussehen** könnten. In zwei Kommentaren wird zu Bedenken gegeben, dass gewachsene und bestehende Stadtstrukturen den grünen Verbindungen im Weg stehen könnten und solche Situationen mit Umsicht behandelt werden sollen. Ein Beitrag befürchtet, dass durch eine grüne Vernetzung Verkehrsraum wegfällt und lehnt dies ab.

Sehe ich kritisch

Unter dieser Bewertung der These wurden keine Kommentare abgegeben.

Lehne ich ab

Unter dieser Bewertung der These wurden keine Kommentare abgegeben.

Grünes und umweltgerechtes Düsseldorf

Die Düssel soll weitestgehend offen gelegt und im Stadtraum erlebbar gemacht werden, um die Kernstadt mit der Vorstadt näher zusammen zu bringen und den öffentlichen Raum weiter aufzuwerten.

Anzahl der Beiträge insgesamt: 250

Wie wird die These von den Teilnehmenden eingeschätzt?
Anzahl und Verteilung der Antwortmöglichkeiten:

Antwortmöglichkeit	Anzahl	Prozent	Anzahl der Kommentare pro Antwortmöglichkeit (insgesamt 101)
unterstütze ich	91		91
unterstütze ich m. A.	7	(2,8%)	4
sehe ich kritisch	6	(2,4%)	6
lehne ich ab	0	(0%)	0

Über 90 Prozent der Teilnehmenden haben mit „unterstütze ich“ abgestimmt. Der Zuspruch in den Kommentaren zeugt von großer Begeisterung. Ein solches Projekt wird als **großer Mehrwert** gesehen und in den Beiträgen direkt mit Ausgestaltungsmöglichkeiten weitergedacht.

Unterstütze ich

Fast alle Teilnehmerinnen und Teilnehmer sehen die Freilegung der Düssel als Bereicherung und **attraktive Aufwertung** für Düsseldorf. Einige Male wird auch Wasser als allgemein wichtiger Aspekt für eine lebenswerte Stadt genannt. Von vielen Verfassenden wird sich explizit die (schnelle) **Umsetzung** der These erhofft. Mehrmals wird darauf hingewiesen, dass die Düssel Namensgeberin der Stadt ist, ein solches Projekt also besondere Bedeutung habe. Viele Teilnehmende entwickeln spezifische Vorstellungen, wie die Düssel sich in das **Stadtbild einfügen** kann. Mehrfach wird sich eine **naturnahe Gestaltung**, z.B. als Renaturierung oder grün gestaltete Flusslandschaft gewünscht. Andere heben die Möglichkeit hervor, entlang der Düssel **Fuß- und Radverkehr** zu stärken. Von zwei Kommentargebenden wird das Potenzial einer erlebbareren Düssel als Tourismus-Attraktion beschrieben, ein anderer Kommentar sieht eine Offenlegung als Chance, die Nachbarschaft zu beleben.

Unterstütze ich mit Anpassungen

Drei der vier Beitragsverfassenden wünschen sich, dass bestehende Strukturen, wie die **gewachsene Bausubstanz sowie Bestandsbäume berücksichtigt** werden sollen. Ein Beitrag erhofft sich genaue Untersuchungen dazu, wie eine Offenlegung der Düssel das Stadtklima beeinflussen würde.

Sehe ich kritisch

Drei Kommentare bemessen der These eine niedrige Priorität zu, da die **Kosten hoch** sind und der **Nutzen eher gering**. Außerdem sei durch das hohe Verkehrsaufkommen fraglich, ob die angestrebten Qualitäten erreicht werden können. In einer Antwort wird befürchtet, dass eine Offenlegung der Düssel den Hofgarten negativ beeinflussen würde.

Lehne ich ab

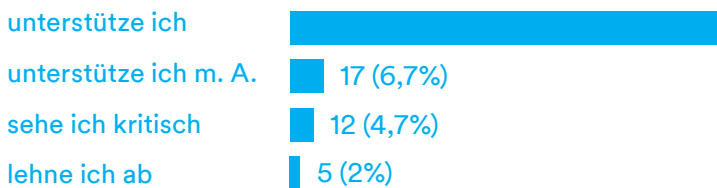
Unter dieser Bewertung der These wurden keine Kommentare abgegeben.

Grünes und umweltgerechtes Düsseldorf

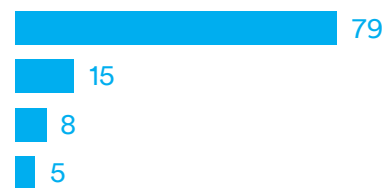
Zentral gelegene Bahnlinien sollen überdeckelt und als grüne, multifunktionale Räume ausgebaut werden, so dass Barrieren in der Stadt besser überwunden werden können und Frischluftschneisen freigehalten werden.

Anzahl der Beiträge insgesamt: 259

**Wie wird die These von den Teilnehmenden eingeschätzt?
Anzahl und Verteilung der Antwortmöglichkeiten:**



Anzahl der Kommentare pro Antwortmöglichkeit (insgesamt 109)



Sehr große Unterstützung erfährt auch diese These. Im Vordergrund steht der **Wunsch nach grünem Raum** auf einer potenziellen Überdeckung. Darüber hinaus formulieren die Beitragsverfassenden viele unterschiedliche Vorstellungen, wie der Raum zusätzlich genutzt werden könnte. Kritik gibt es bezüglich des **Kosten-Nutzen-Verhältnisses**, insbesondere mit Verweis auf ebenfalls störende Verkehrsstraßen.

Unterstütze ich

Viele der Befragten bekräftigen in den Kommentaren noch einmal ihre Unterstützung der These und würdigen sie als gute Idee. In den Beiträgen wird sich auch direkt die **Umsetzung** von Überdeckelungen gewünscht. Fast alle Befragten erhoffen sich davon, Raum für eine **großzügige Grünfläche** oder Parkanlage. Mehrere stellen sich die Parks im Zusammenhang mit Hochhausbebauung vor. Andere sehen einen möglichen Fokus eher beim Schaffen von **Wohnraum**. In diesem Zusammenhang wird mehrmals der bestehende Entwurf des Olympia-Dorfes erwähnt. Einige Beitragsverfassende wünschen sich, dass an diese Planung angeknüpft wird. Manche wünschen sich eine bessere Vernetzung der Stadtteile durch **Rad- und Fußverkehrswege**. Wieder andere betonen das Potenzial für den Lärmschutz oder benennen konkrete

Standorte in der Stadt, an denen eine Überdeckung für sie besonders wünschenswert ist.

Unterstütze ich mit Anpassungen

Von mehreren Teilnehmenden wird gewünscht, dass Überdeckelungen nicht nur für Bahnlinien sondern **auch für Autobahnen und große Verkehrsstraßen** in Betracht gezogen werden. Einige stellen in Frage, ob der potenzielle Nutzen den Kosten gerecht wird und fordern daher teilweise eine andere Prioritätensetzung.

Sehe ich kritisch

Von den Verfassenden werden vor allem die Kosten und der **große Projektumfang** im Vergleich zum Nutzen kritisch gesehen. Andere, weniger kostenintensive Maßnahmen werden bevorzugt.

Lehne ich ab

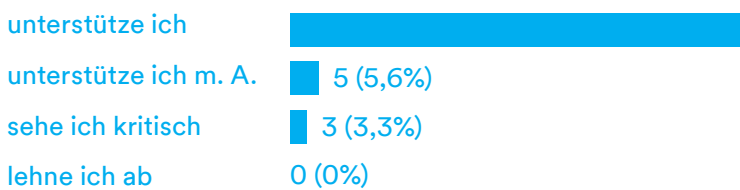
Hier werden je Beitrag unterschiedliche Kritikpunkte genannt: darunter die hohen potenziellen Kosten, dass die Stadt für Bahnfahrende unerlebbar wird und dass nicht in Betracht gezogen wird, stattdessen besser Autostraßen zu überdecken.

Grünes und umweltgerechtes Düsseldorf

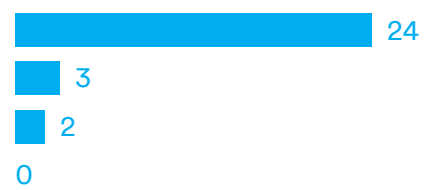
Kleinteilige, dezentrale und klimawirksame Grünstrukturen müssen sowohl in Quartieren mit Gründefiziten als auch an Orten mit urbanen Hitzeinseln gestärkt und miteinander vernetzt werden.

Anzahl der Beiträge insgesamt: 90

Wie wird die These von den Teilnehmenden eingeschätzt?
Anzahl und Verteilung der Antwortmöglichkeiten:



Anzahl der Kommentare pro Antwortmöglichkeit (insgesamt 29)



Insgesamt gibt es viel Zuspruch für diese These, vier Fünftel der Beiträge stammen von Teilnehmenden die „unterstütze ich“ gewählt haben. Ein Bedarf nach **mehr grünen Orten** in der Stadt lässt sich aus fast allen Kommentaren ableiten. Hier wird auch durch kleinere Maßnahmen (Bepflanzung usw.) Potenzial gesehen, die **Aufenthaltsqualität** in der Stadt zu verbessern.

Unterstütze ich

Viele Beitragsverfassende untermalen noch einmal ihre Unterstützung für die These. Die Ausführungen formulieren das Anliegen, mehr **Grün und Natur in die Stadt** zu holen, z.B. durch mehr Bepflanzung oder Entsiegelung von Flächen. Einige Kommentatoren benennen **Dachbegrünung** als eine Möglichkeit, die verfolgt oder laut einer Antwort Pflicht für Neubauten sein sollte. Es wird mehrmals erwähnt, wie wichtig grüne Orte für die **Lebensqualität** sind. Zwei Mal wird kritisiert, wie aktuell mit bestehenden Naturflächen umgegangen wird und fordern den Schutz solcher Orte.

Unterstütze ich mit Anpassungen

Hier werden drei Kommentare abgegeben, die jeweils einen anderen Kritikpunkt haben. Ein Beitragender unterstützt zwar das Schaffen von vielen inselartigen Grünräumen, hält die **Vernetzung**

dieser aber für nebensächlich. Eine andere Antwort weist drauf hin, dass noch viel **Potenzial für Begrünung in Hinterhöfen** besteht.

Sehe ich kritisch

Ein Beitragender kritisiert die **Kosten im Vergleich zum Nutzen**, ein anderer stellt den **Mehrwert** von kleinen Grünstrukturen insgesamt in Frage.

Lehne ich ab

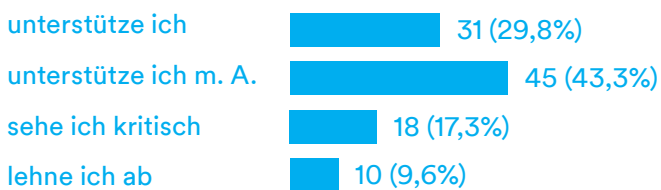
Unter dieser Bewertung der These wurden keine Kommentare abgegeben.

Urbanes und charakterstarkes Düsseldorf

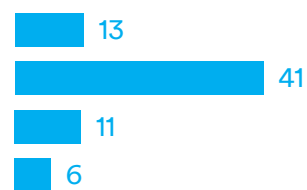
Düsseldorf kann sich nur im Bestand entwickeln. Vor allem das Stadtgebiet zwischen Kernstadt und dörflichem Stadtrand bietet große Potenziale zur Entwicklung, Qualifizierung und Nachverdichtung.

Anzahl der Beiträge insgesamt: 104

Wie wird die These von den Teilnehmenden eingeschätzt?
Anzahl und Verteilung der Antwortmöglichkeiten:



Anzahl der Kommentare pro Antwortmöglichkeit (insgesamt 71)



Die Antworten auf die These sind sehr divers. Viele Beitragsverfassende stören sich daran, die **Orte für potenzielle Entwicklung einzugrenzen**. Sie sehen ganz Düsseldorf als Möglichkeitsraum für kreative Weiterentwicklung. Aufstockung als auch Hochhausbau ist für viele besonders interessant. Bedenken werden zum **Einfluss von Nachverdichtung auf Grün- und Freiflächen** sowie auf den dörflichen Charakter von Quartieren genannt.

Unterstütze ich

Die Kommentatoren **befürworten eine Entwicklung** des Stadtgebiets zwischen Kernstadt und dörflichem Stadtrand und finden es schade, dass dieser Raum in der Vergangenheit nicht genug Aufmerksamkeit erhalten hat. Trotzdem müsse beim Thema Nachverdichtung und Qualifizierung genau geschaut werden, wie eine **behutsame Realisierung** aussehen kann.

Unterstütze ich mit Anpassungen

Die meisten Antworten **unterstützen eine Weiterentwicklung im Bestand**, sehen die **Entwicklungspotenziale von Düsseldorf jedoch auch in vielen weiteren Bereichen** der Stadt. Kernstadt, Stadtrand sowie Freiflächen bieten diverse Möglichkeiten, die alle gleichermaßen mitgedacht werden sollen. In den Kommentaren wird sich ein kreativer Umgang mit dem Bestand gewünscht. Als Möglichkeiten der Weiterentwicklung wird oft die **Aufstockung von Bestand** als auch die **Planung**

von Hochhäusern genannt. Einige Ausführungen sehen gerade das **Schaffen von Wohnraum** als wichtigen Teil von Nachverdichtung. Entwicklungsprojekte sollen einerseits die **Identität** und Charaktereigenschaften von Quartieren wahren und andererseits nicht auf Kosten von Grünflächen und erholsamen Freiräumen entstehen. In zwei Kommentaren wird bemerkt, dass **Industrie- und Gewerbeflächen** in einer Weiterentwicklung nicht vernachlässigt werden sollten.

Sehe ich kritisch

Teilnehmende fordern, dass Nachverdichtung behutsam betrieben wird. Grün- und Freiflächen sollen für **Frischlufzufuhr** und **Erholung** Priorität haben. Entgegen der These sieht ein Teilnehmender gerade im Zentrum besonders viel Veränderungsbedarf.

Lehne ich ab

Hier wird gefordert, dass Nachverdichtung nicht zu Lasten von Frei- und Grünräumen geschehen darf und der Dorfcharakter von Randbezirken erhalten werden soll.

Urbanes und charakterstarkes Düsseldorf

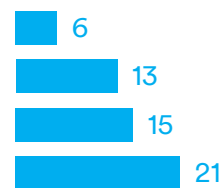
Die Kernstadt Düsseldorfs bietet nur noch wenig Spielraum für Veränderung, deswegen muss der Fokus bei der Entwicklung der Stadt auf andere Bereiche gelegt werden.

Anzahl der Beiträge insgesamt: 82

**Wie wird die These von den Teilnehmenden eingeschätzt?
Anzahl und Verteilung der Antwortmöglichkeiten:**



Anzahl der Kommentare pro Antwortmöglichkeit (insgesamt 55)



Über die Hälfte der Befragten sieht diese These kritisch oder lehnt sie ab. In der Kernstadt, dem Motor Düsseldorfs, wird noch viel **Potenzial zur Weiterentwicklung** gesehen: Aufstockung von Gebäuden und Nachverdichtung, Aufwertung des Hauptbahnhofs sowie eine autofreie Entwicklung werden beispielsweise genannt.

Unterstütze ich

Die Antworten bewerten die These als zutreffend und sehen mehr Spielraum für Entwicklung in anderen Stadtgebieten. Ein Kommentator sieht das Schaffen von mehr Grünflächen in der Kernstadt als einziges Veränderungspotenzial.

Unterstütze ich mit Anpassungen

In den Kommentaren wird betont, dass die Kernstadt nicht außer Acht gelassen werden soll. Auch hier wird noch viel Potenzial für Veränderung gesehen. **Hochhäuser** werden vereinzelt von Beitragsverfassenden als Entwicklungsmöglichkeit genannt. Bezogen auf eine potenzielle Entwicklung anderer Stadtbereiche, wird gewünscht, dass die Charaktere von Bezirken erhalten bleiben.

Sehe ich kritisch

Die meisten Beitragsverfassenden sehen entgegen der These auch in der Kernstadt noch viel Entwick-

lungspotenzial und -bedarf. Als ein Ansatzpunkt wird z.B. der **Straßenraum** genannt. Hier wird der aktuelle Fokus auf den Autoverkehr kritisiert und sich mehr **Straßenraum für andere Verkehrsteilnehmende** gewünscht. Ein weiterer Vorschlag ist das Reduzieren von **Leerstand**. Stattdessen sollte **Wohnen** dort wieder mehr ermöglicht werden.

Lehne ich ab

Potenzial für Veränderungen besteht in allen Teilen von Düsseldorf. Die Kernstadt dürfe nicht vernachlässigt werden – so sieht es ein Großteil der Befragten. Als mögliche Aspekte der Entwicklung werden viele unterschiedliche Themen genannt. Zwei Kommentare kritisieren beispielsweise, dass dem Auto zu viel Platz eingeräumt wird.

Urbanes und charakterstarkes Düsseldorf

Düsseldorf braucht große Projekte mit Strahlkraft, um mit anderen Städten der Region sowie international mithalten zu können.

Anzahl der Beiträge insgesamt: 298

**Wie wird die These von den Teilnehmenden eingeschätzt?
Anzahl und Verteilung der Antwortmöglichkeiten:**

Antwortmöglichkeit	Anzahl	Prozent	Anzahl der Kommentare pro Antwortmöglichkeit (insgesamt 212)
unterstütze ich	233	(78,2%)	170
unterstütze ich m. A.	12	(4%)	11
sehe ich kritisch	29	(9,7%)	17
lehne ich ab	24	(8,1%)	14

Fast 80 Prozent der Rückmeldungen befürworten die These und bekräftigen ihre Unterstützung vor allen durch Vorschläge für mögliche „Projekte mit Strahlkraft“. Hauptwunsch der Beitragsverfassenden ist dabei das **Bauen von Hochhäusern**. Kritische Kommentare stellen in Frage, welchen **Mehrwert** Großprojekte für die Stadtbewohnerinnen und Stadtbewohner haben und ob regionale Konkurrenz der richtige Ansatz ist.

Unterstütze ich

Ein Großteil der Kommentare beinhalten den Wunsch, Großprojekte in Form von **Hochhäusern** umzusetzen oder die **Skyline** Düsseldorfs attraktiver zu machen. Auch der Flächenmangel innerhalb der Stadt wird teilweise als Begründung für die Notwendigkeit von Hochhausprojekten aufgeführt. In vielen Ausführungen werden bereits konkrete Visionen zu Nutzung, Höhen von Hochhäusern und Standorten geäußert, wie z.B. am Rheinufer und entlang städtischer Boulevards. In einigen Antworten werden auch **Alleen, Plätze und Parkanlagen** als potenzielle Großprojekte genannt. Zwei Kommentatoren wünschen sich die Umsetzung der Düsseldorffreilegung als Beispiel für ein „Projekt mit Strahlkraft“.

Unterstütze ich mit Anpassungen

Die Projekte sollen **ökologisch und ökonomisch nachhaltig** sein. Die Sinnhaftigkeit von Großprojekten wird von zwei Beitragenden mit Verweis auf den Kö-Bogen angezweifelt. Einige Beiträge liefern unterschiedliche Beispiele für nachhaltige Projekte. In drei Antworten wird die **Verkehrswende** als ein solches großes Projekt benannt.

Sehe ich kritisch

Es wird der Mehrwert von „großen Projekten mit Strahlkraft“ hinterfragt. Wünschenswert wären stattdessen **kleinere, konkretere Projekte**, die die Lebensqualität fördern und ökologisch nachhaltig sind. Durch diese Qualitäten sollten sich die Strahlkraft und Attraktivität von Düsseldorf weiterentwickeln. Die Befragten wünschen sich außerdem mehr Kooperation in der Region statt Konkurrenzdenken.

Lehne ich ab

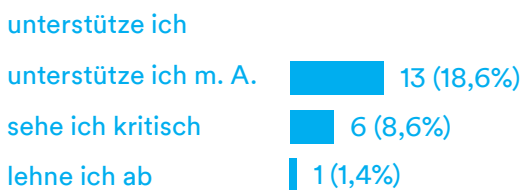
Die Kommentatorinnen und Kommentatoren halten den **Fokus der These auf Konkurrenz und Wettbewerb** für wenig zielführend. Es werden stattdessen Projekte gefordert, die aktiv die Menschen in Düsseldorf in den Mittelpunkt nehmen und auch ökologische Faktoren beachten.

Urbanes und charakterstarkes Düsseldorf

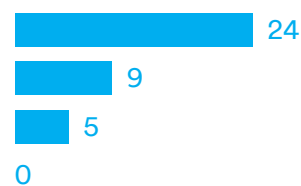
Eine regionale Wohnraumstrategie ist notwendig, um dem Wachstumsdrang gerecht zu werden und bezahlbaren Wohnraum für alle herzustellen.

Anzahl der Beiträge insgesamt: 70

Wie wird die These von den Teilnehmenden eingeschätzt?
Anzahl und Verteilung der Antwortmöglichkeiten:



Anzahl der Kommentare pro Antwortmöglichkeit (insgesamt 38)



Auch für diese These gibt es große Zustimmung. Am Wichtigsten ist den Kommentatorinnen und Kommentatoren der **Zugang zu bezahlbarem Wohnraum**. Im Detail erwähnen unterschiedliche Beitragende verschiedene unterschiedliche Probleme der aktuellen **Wohnungssituation** und wünschen sich teilweise ein stärkeres Auftreten der Politik.

Unterstütze ich

Das Hauptanliegen in den unterstützenden Antworten ist der Zugang zu bezahlbarem Wohnraum. Dort wird die **Politik in der Verantwortung** gesehen, Wohnkosten zu beeinflussen und zu steuern. Es werden in mehreren Kommentaren **politische Instrumente** wie z.B. eine Mietpreisdeckelung aufgeführt, von denen mehr Gebrauch gemacht werden soll. Außerdem solle Rücksicht auf **ältere Generationen** genommen werden und eine Wohnstrategie auch an das Mobilitätskonzept gekoppelt sein. Zwei Mal wird angeregt, etwas aktiv gegen Leerstand zu unternehmen.

Unterstütze ich mit Anpassungen

Die Beteiligten führen jeweils verschiedene Aspekte auf, die sie bedeutend für eine Wohnraumstrategie halten: Darunter ist der Wunsch nach mehr **sozialer oder auch funktionaler Vermischung**

vertreten, aber auch eine Reduzierung von Leerstand und das Mitdenken von **regionaler Infrastruktur**. Zwei Kommentatoren wünschen sich qualitative Wohnbebauung, die auch „schön anzusehen“ ist.

Sehe ich kritisch

Die Beitragsverfassenden beklagen sich über die aktuelle Wohnraumsituation und haben **kein Vertrauen** darin, dass eine neue Strategie die Probleme lösen werden.

Lehne ich ab

Unter dieser Bewertung der These wurden keine Kommentare abgegeben.

Urbanes und charakterstarkes Düsseldorf

Nachverdichtung erfolgt auch in den äußeren Stadtteilen vorrangig an multifunktionalen Verkehrsknotenpunkten entlang städtischer Boulevards.

Anzahl der Beiträge insgesamt: 66

**Wie wird die These von den Teilnehmenden eingeschätzt?
Anzahl und Verteilung der Antwortmöglichkeiten:**

unterstütze ich		32 (48,5%)
unterstütze ich m. A.		16 (24,2%)
sehe ich kritisch		14 (21,2%)
lehne ich ab		4 (6,1%)

Anzahl der Kommentare pro Antwortmöglichkeit (insgesamt 35)

unterstütze ich		14
unterstütze ich m. A.		9
sehe ich kritisch		9
lehne ich ab		3

In den Antworten finden sich viele unterschiedliche Aspekte bezüglich Nachverdichtung: Auf der einen Seite werden sich große Projekte gewünscht, auf der anderen Seite vor den Effekten einer unbeachteten Nachverdichtung gewarnt.

Unterstütze ich

Die Beitragsverfassenden befürworten eine **Nachverdichtung an Knotenpunkten** und entlang von **Einfahrtsschneisen**. Auch hier können sich einige Hochhäuser vorstellen und liefern Beispiele, an welchen Orten sie konkret eine Nachverdichtung für sinnvoll halten (z.B. Mörsenbroich). Zwei Teilnehmende sehen eine **bessere Anbindung und Nutzung des ÖPNV** als wichtigen Bestandteil von Nachverdichtung.

Unterstütze ich mit Anpassungen

Der Fokus der Nachverdichtung sollte auf **Wohnbebauung** liegen oder laut einer anderen Meinung eher auf **Gewerbe und Handwerk** – die **Quartierscharaktere** sollen dabei aber erhalten bleiben. Zwei Antworten beziehen sich auf die Effekte von Nachverdichtung auf **bestehende Infrastruktur** und befürchten eine Überlastung. In einer Bemerkung wird sich zudem erhofft, mehr **funktionale Mischung** in den Quartieren zu schaffen.

Sehe ich kritisch

Auch hier werden unterschiedliche Bedenken aufgeführt, die sich teilweise mit denen unter „unterstütze ich mit Anpassungen“ decken. Zwei Kommentatoren wünschen sich ein Umdenken in der Verkehrsplanung, hin zu weniger stark befahrenen Straßen und neuen Verkehrswegen, z.B. für den Radverkehr. Ein Beitrag fordert, auch gewachsene Stadtstrukturen zu berücksichtigen.

Lehne ich ab

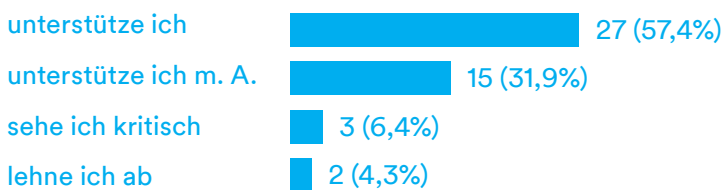
Die Teilnehmenden betonen die Wichtigkeit von **Frei- und Grünflächen**, welche einer Nachverdichtung nicht zu Opfer fallen sollten. Ein Kommentar wünscht sich, dass gewerbliche Flächen auch für die private Nutzung freigegeben werden.

Urbanes und charakterstarkes Düsseldorf

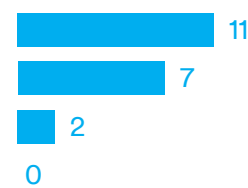
An die Siedlungsentwicklung muss klimatisch innovativ (z.B. dreifache Innenentwicklung) und vorausschauend (Flächenflexibilität) herangegangen werden.

Anzahl der Beiträge insgesamt: 47

Wie wird die These von den Teilnehmenden eingeschätzt?
Anzahl und Verteilung der Antwortmöglichkeiten:



Anzahl der Kommentare pro Antwortmöglichkeit (insgesamt 20)



Viele sind der Meinung, dass Düsseldorf noch großes **Potenzial hat, klimatisch innovativer** zu werden. Allerdings haben auch einige Beteiligte Fragen zu den Fachbegriffen gestellt und sich eine **verständlichere Formulierung** gewünscht.

Unterstütze ich

Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer befürworten die These und sehen viel Bedarf an **klimatisch innovativer Entwicklung**. Folgende Ideen werden dargestellt: Verbesserung des Stadtklimas allgemein, Umsetzung von Dachbegrünung, umweltfreundliche Energieproduktion auch auf lokaler Ebene durch Solaranlagen und die Reduzierung von Autos im Stadtgebiet sowie ein Fokus auf kürzere Wege für die Versorgung.

Unterstütze ich mit Anpassungen

Die Beteiligten wünschen sich in Bezug auf eine klimatisch-innovative Entwicklung verschiedene Dinge: Ein Kommentator hofft z.B. auf mehr **Flächenflexibilität** bei der Erdgeschoss-Nutzung von Wohnraum, ein anderer betont, dass Maßnahmen wirklich **klimatisch nachhaltig** sein sollen (Hier werden die Umweltpuren als Negativbeispiel aufgeführt.).

Sehe ich kritisch

Für „Normalbürgerinnen und Normalbürger“ sei diese These nicht verständlich genug formuliert.

Lehne ich ab

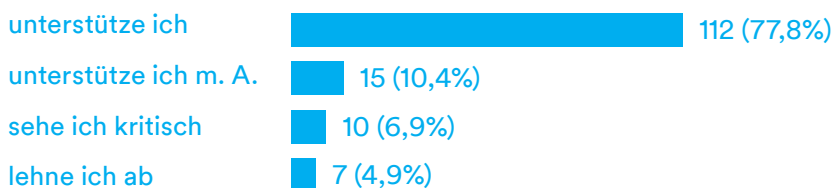
Unter dieser Bewertung der These wurden keine Kommentare abgegeben.

Aktives und mobiles Düsseldorf

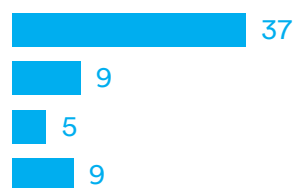
Die Innenstadt muss weitestgehend verkehrsberuhigt und autofrei werden.

Anzahl der Beiträge insgesamt: 144

Wie wird die These von den Teilnehmenden eingeschätzt?
Anzahl und Verteilung der Antwortmöglichkeiten:



Anzahl der Kommentare pro Antwortmöglichkeit (insgesamt 60)



Ein großer Teil der Befragten befürwortet eine Reduzierung des Autoverkehrs in der Innenstadt und sehen darin eine **Bereicherung** für Düsseldorf. Bedenken werden vor allem zur Zugänglichkeit geäußert, einerseits für **Menschen aus der Region** oder aber für Menschen mit eingeschränkter Mobilität. Der Ausbau von **alternativen Mobilitätsmöglichkeiten** wird begrüßt.

Unterstütze ich

Drei Viertel der Teilnehmerinnen und Teilnehmer sehen eine potenzielle Umsetzung einer autofreien Innenstadt als Bereicherung für die **Lebensqualität** in Düsseldorf. Die Kommentare verweisen auch auf die dadurch entstehende Notwendigkeit, **andere Arten der Mobilität massiv auszubauen**, wie **Fahrradinfrastruktur** und insbesondere den **ÖPNV**. Weitere Ideen sind **Park&Ride-Optionen** oder die **Ausweitung** des autofreien Bereichs auch über die Innenstadt hinaus.

Unterstütze ich mit Anpassungen

Die Antworten sympathisieren mit der These, wünschen sich aber, dass alle davon betroffenen **Akteurinnen und Akteure mitbedacht** werden. Es werden Bedenken bezüglich des **Zugangs** der Anwohnerinnen und Anwohnern und der **Kundschaft** zu Geschäften geäußert. Mindestens eine

Reduzierung des MIVs sehen jedoch die meisten Teilnehmenden als sinnvoll an.

Sehe ich kritisch

In den Beiträgen wird auch der PKW als Bestandteil der Mobilität in der Stadt gesehen und sich Konzepte gewünscht, die **alle Mobilitätsformen kombinieren**. Es wird betont, dass eine eingeschränkte Erreichbarkeit der Innenstadt durch den MIV durch **andere Mobilitätsangebote** ausgeglichen werden muss.

Lehne ich ab

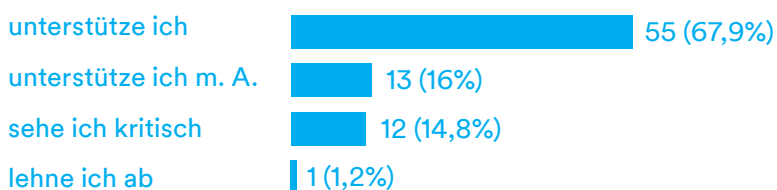
Es werden Bedenken geäußert, dass das Auto aufgrund des **Lebensalltags** oder einer **eingeschränkten Mobilität** teilweise unverzichtbar ist. Mobilität muss **inklusiv** gedacht werden und die Innenstadt sollte für alle zugänglich sein. Zwei Beiträge sehen durch eine Verkehrsberuhigung die Zugänglichkeit und das Luxus-Image des Einzelhandels in der Innenstadt gefährdet.

Aktives und mobiles Düsseldorf

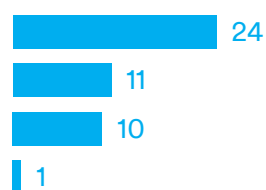
Eine zukunftsfähige Mobilität muss sich auf Nahmobilität – also die Fortbewegung über kürzere Distanzen und ohne Motor, vor allem zu Fuß oder mit dem Fahrrad – fokussieren.

Anzahl der Beiträge insgesamt: 81

Wie wird die These von den Teilnehmenden eingeschätzt?
Anzahl und Verteilung der Antwortmöglichkeiten:



Anzahl der Kommentare pro Antwortmöglichkeit (insgesamt 46)



Zwei Drittel unterstützen diese These ausdrücklich und wünschen sich eine **Verbesserung der Radwege**. Aber es wird angemerkt, dass andere wichtige **Bereiche der Mobilität**, wie der ÖPNV und die (über-)regionale Anbindung, **nicht vernachlässigt** werden dürfen. Außerdem muss auf Personen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind, Rücksicht genommen werden.

Unterstütze ich

Es gibt diverse Ideen, welche Maßnahmen zur Umsetzung beitragen könnten. Am Häufigsten wird sich ein besseres und **attraktiveres Radwegenetz** gewünscht. Fahrradfahren soll nicht in Konkurrenz zum Autoverkehr gesehen werden, **mehr Platz** erhalten und **sicherer** sein. Mehrmals wird die Rolle des Autos im Straßenraum kritisiert. Darüber hinaus erwähnen zwei Antwortende die Wichtigkeit des ÖPNV auch für kürzere Strecken.

Unterstütze ich mit Anpassungen

Die Befragten merken an, dass der ÖPNV auch ein wichtiger Bestandteil der Nahmobilität sein sollte; vor allem für Menschen, die in ihrer Mobilität beeinträchtigt sind, ist ein **barrierefreier ÖPNV** wichtig. Außerdem soll auch das Zurücklegen von längeren Strecken mit dem ÖV und Rad attraktiver werden. Durch einen Beitragenden wird eine

funktionale Mischung innerhalb der Quartiere als Notwendigkeit für funktionierende Nahmobilität gesehen. Das Erzielen einer **verträglichen Mischung** von Nahversorgung, Dienstleistungen und Wohnen unter Berücksichtigung des Wirtschaftsverkehrs sei die zentrale, zu bewältigende Aufgabe, um Nahmobilität zu stärken.

Sehe ich kritisch

In den Beiträgen wird geäußert, dass Mobilität **inklusiv** sein muss. Für Menschen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind, ist eine Fortbewegung zu Fuß oder mit dem Fahrrad meist nicht möglich. Auch **Pendlerinnen und Pendler** mit langen Arbeitswegen werden in dieser These laut mehreren Antworten nicht ausreichend berücksichtigt. Einige merken zudem an, dass der ÖPNV und die regionalen und überregionalen Verbindungen nicht durch einen Fokus auf Nahmobilität vernachlässigt werden sollen.

Lehne ich ab

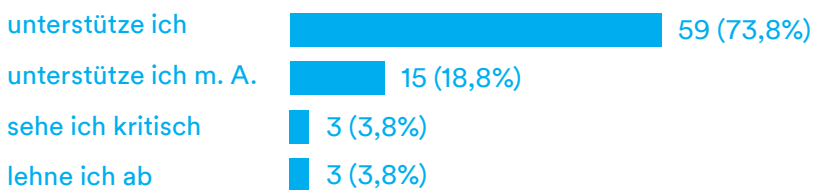
Der Verfasser betont, dass jeder selbst über die Wahl seines Fortbewegungsmittels entscheiden können sollte.

Aktives und mobiles Düsseldorf

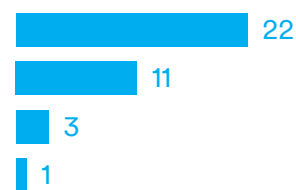
Massive Investitionen in ein leistungsstarkes, intelligentes ÖV-Netz sind notwendig, um die Mobilität weiter nachhaltig zu gestalten (Stichworte: Tangenten, Ringe, Lückenschlüsse, ortsspezifische Ergänzungen, bessere Anbindung der Zwischenstadt).

Anzahl der Beiträge insgesamt: 80

Wie wird die These von den Teilnehmenden eingeschätzt?
Anzahl und Verteilung der Antwortmöglichkeiten:



Anzahl der Kommentare pro Antwortmöglichkeit (insgesamt 37)



Viele Aussagen beschreiben ein großes **Verbesserungspotenzial** im öffentlichen Verkehr. Ansätze dafür werden in diversen unterschiedlichen Aspekten gesehen.

Unterstütze ich

Die überwiegende Zahl der Menschen bewertet Investitionen in den ÖV als wichtig und eine notwendige Voraussetzung, um ihre **Benutzung attraktiver** zu machen. Mehrere Antworten nennen eine günstigere und flexiblere **Preisgestaltung** als Bedingung für die Stärkung des ÖPNV. Auch eine höhere Taktung wird sich erhofft. Mehrere Teilnehmende benennen konkrete Orte im ÖV-Netz, an denen sie Handlungsbedarf sehen.

Unterstütze ich mit Anpassungen

Die Kommentatoren sind sich größtenteils einig, dass in den ÖV investiert werden soll. Es gibt jedoch unterschiedlichste Ansätze, wo Prioritäten liegen sollten. Einige Beitragsverfasserinnen und Beitragsverfasser fordern eine bessere **regionale Anbindung** und einen Fokus auf **Pendlerstrecken**. Genannt werden auch die Aspekte **Barrierefreiheit** und **Preisgestaltung**. In einzelnen Kommentaren werden Bedenken geäußert, wie sich ein massiver Ausbau auf den **Wirtschafts- und Individualverkehr** auswirken wird.

Sehe ich kritisch

Hier wird die Frage gestellt, ob Investitionen in den ÖV den erhofften **Mehrwert** bringen.

Lehne ich ab

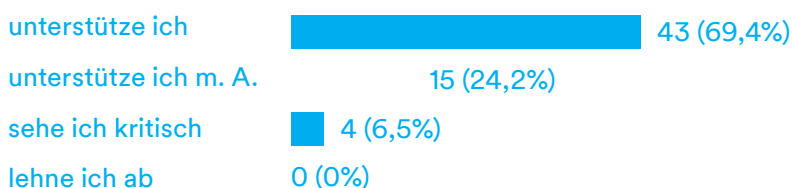
Der Kommentar wünscht sich eine **Umstrukturierung** des bestehenden Netzes, um es effizienter auszulasten.

Aktives und mobiles Düsseldorf

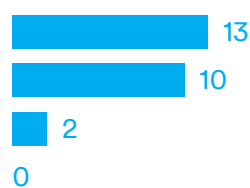
Die Anbindung in die Region ist wichtig und kann über multimodale Hubs und Netze mit einfachem Wechsel des Fortbewegungsmittels gestärkt werden.

Anzahl der Beiträge insgesamt: 62

Wie wird die These von den Teilnehmenden eingeschätzt?
Anzahl und Verteilung der Antwortmöglichkeiten:



Anzahl der Kommentare pro Antwortmöglichkeit (insgesamt 25)



Die Antworten sehen die Wichtigkeit von Hubs besonders für **Pendlerinnen und Pendler** und befürworten einen Ausbau von **P&R-Infrastruktur**.

Unterstütze ich

Die Vernetzung von unterschiedlichen Verkehrsmitteln ist für viele sehr wichtig. Mehrere Kommentatoren sehen insbesondere den **Pendelverkehr** als wichtiges Thema. Zwei Beitragsverfassende wünschen sich einen Ausbau der **Park&Ride-Struktur**, z.B. durch Bündelung von **Parkgebühren** und ÖPNV-Ticket in einem **Kombi-Ticket**.

Unterstütze ich mit Anpassungen

Auch hier wird das Potenzial von unkomplizierten Verkehrsmittelwechseln für Pendlerinnen und Pendler in Verbindung mit P&R-Möglichkeiten gesehen. Viel **Umsteigen** sei **unattraktiv**. In zwei Beiträgen wird betont, dass dadurch der **Individualverkehr** allerdings nicht eingeschränkt werden sollte.

Sehe ich Kritisch

Ein Kommentar merkt an, dass Bequemlichkeit eine wichtige Rolle spielt und sieht mehr Potenzial in Mobilitätslösungen ohne viele Umstiege. Außerdem wird sich die Bereitstellung von Wlan-

Hotspots in Bahnhöfen und öffentlichen Verkehrsmitteln gewünscht. Der andere Kommentar sieht wenig Potenzial darin, Umstiegshubs durchsetzen, wenn das Auto nicht aktiv als Hauptmobilitätsmittel verdrängt wird.

Lehne ich ab

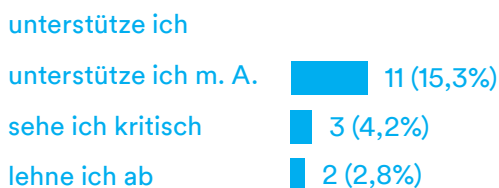
Unter dieser Bewertung der These wurden keine Kommentare abgegeben.

Aktives und mobiles Düsseldorf

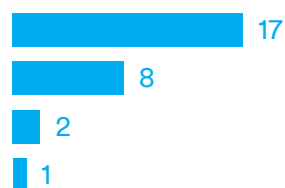
Ein gesamtstädtisches Radschnellwegenetz sowie Umsteigepunkte sind auch für eine effektive regionale Anbindung von besonderer Bedeutung.

Anzahl der Beiträge insgesamt: 72

Wie wird die These von den Teilnehmenden eingeschätzt?
Anzahl und Verteilung der Antwortmöglichkeiten:



Anzahl der Kommentare pro Antwortmöglichkeit (insgesamt 28)



Auch diese These findet große Unterstützung. Sichere Fahrradlinien, auf denen sich schnell und **unkompliziert fortbewegt** werden kann und bei denen ein **Anschluss** an andere Verkehrsmittel ebenfalls möglich ist – das wünschen sich die Befragten.

Unterstütze ich

Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer sehen viel Potenzial im Radverkehr und halten ein gutes Radnetz mit **qualitativ hochwertigen Wegen** für überfällig. Ein wichtiger Punkt ist dabei die Sicherheit, z.B. durch **geschützte und getrennte Fahrradwege**. Außerdem werden sich bessere Anschlüsse an den ÖPNV und gute, sichere Abstellmöglichkeiten für Fahrräder an **Bahnhöfen** gewünscht.

Unterstütze ich mit Anpassungen

Zwei Antworten fordern von Fußgängern **getrennte Strecken**, die außerdem **ampelfrei** sind und durch Grünräume verlaufen. Durch einen Beitrag wird geäußert, dass auch im Bestandsnetz noch viel **Verbesserungspotenzial** besteht. Kritisch wird erwähnt, dass das Rad nicht alljährlich ein verlässliches Verkehrsmittel sei und dass wichtige Ein- und Ausfahrtsstraßen nicht maßgeblich vom Radwegenetz beeinträchtigt werden sollen.

Sehe ich Kritisch

Ein Kommentator sieht Ausbaubedarf vor allem innerstädtisch und meint, Strecken sollten komplett **von Behinderungen freigehalten** werden. Außerdem wird sich eine bessere Wegführung und eine auf Radfahrende abgestimmte **Ampelschaltung** erhofft. Im anderen Kommentar werden Zweifel geäußert, wie wichtig ein groß angelegtes Radnetz ist.

Lehne ich ab

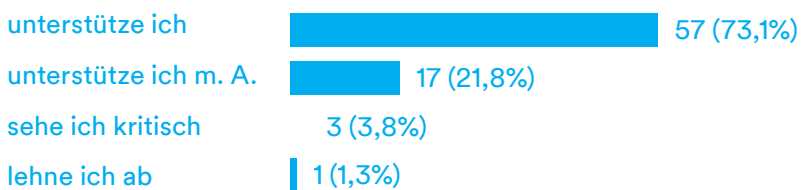
Der Beitrag stellt die Wichtigkeit der überregionalen Anbindung infrage.

Aktives und mobiles Düsseldorf

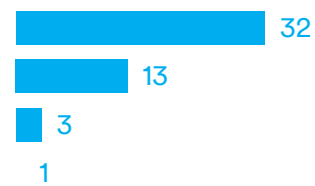
Die Aufteilung des Straßenraumes für verschiedene Mobilitätsformen muss künftig neu gedacht werden.

Anzahl der Beiträge insgesamt: 78

Wie wird die These von den Teilnehmenden eingeschätzt?
Anzahl und Verteilung der Antwortmöglichkeiten:



Anzahl der Kommentare pro Antwortmöglichkeit (insgesamt 49)



Zwei Drittel der Befragten sind sich einig: die aktuelle Aufteilung des Straßenraumes spiegelt nicht wieder, wie Verkehrsteilnehmende diesen nutzen wollen. Besonders werden sich gut ausgebaute und **sichere Fahrradwege** gewünscht und **Stellplatzflächen** für Autos sollten Platz für andere Nutzungen machen. Kritisch wird angemerkt, dass alle Verkehrsteilnehmenden gleichermaßen berücksichtigt werden sollen.

Unterstütze ich

Aus Sicht der Bürgerinnen und Bürger ist der Straßenraum aktuell nicht gerecht aufgeteilt. Dem **Auto wird zuviel Raum** zugestanden, sowohl im fließenden Verkehr, als auch im ruhenden Verkehr. In den Kommentaren wird sich **mehr Platz für Radfahrende, Fußgängerinnen und Fußgänger und den ÖPNV** erhofft. Parkplätzen werde unverhältnismäßig viel Platz zugestanden. Es werden sich Maßnahmen gewünscht, die die Präsenz des Autos im Straßenraum verringern. Stattdessen wollen Beteiligte geschützte Fahrradfahrbahnen oder „Shared-Space-Straßen“ sowie eine an den Radverkehr angepasste Ampelschaltung.

Unterstütze ich mit Anpassungen

Die Antworten haben unterschiedliche Ansprüche an die Aufteilung des Straßenraumes. Einige for-

dern weniger Platz für Autos, andere betonen, dass bei einer Neuaufteilung des Straßenraumes **alle Verkehrsteilnehmenden mitbedacht** werden sollen. So wird zum Beispiel darauf hingewiesen, dass Menschen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind als auch manche Pendlerinnen und Pendler sowie der Wirtschaftsverkehr auf den MIV angewiesen sind. Einige wünschen sich eine komplette **Trennung von Fahrrad- und KFZ-Straßen**, um die Attraktivität des Fahrrads zu erhöhen.

Sehe ich kritisch

In dieser Kategorie werden unterschiedliche Kritikpunkte aufgeführt: **Platzprobleme** bei einer Neuaufteilung des Straßenraumes, ein Fokus auf **alternative Antriebsstoffe** statt einer pauschalen Reduzierung des Autos im Stadtraum, andere Konzepte wie „**Shared Spaces**“ und „**Umweltsuren**“ in den Fokus stellen.

Lehne ich ab

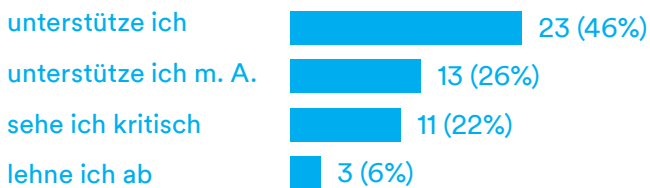
Hier gibt es nur einen Kommentar: die Leistungsfähigkeit des Verkehrsraumes müsse erhalten bleiben – bei einer Umstrukturierung soll die gleiche Menge an Verkehrsteilnehmenden Platz finden.

Kreatives und produktives Düsseldorf

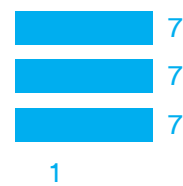
Industriegebiete müssen geschützt und als wichtiger Bestandteil in der Stadtentwicklung entsprechend berücksichtigt werden. Auch die Wirtschaft muss ihren Beitrag zur Bewältigung der aktuellen Herausforderung leisten, so müssen innovative Alternativen mitgedacht werden, um eine zukunftssichere Aufstellung zu gewährleisten.

Anzahl der Beiträge insgesamt: 78

Wie wird die These von den Teilnehmenden eingeschätzt?
Anzahl und Verteilung der Antwortmöglichkeiten:



Anzahl der Kommentare pro Antwortmöglichkeit (insgesamt 22)



Dass Wirtschaft und Industrie Verantwortung übernehmen müssen, besonders in Aspekten des **Klimaschutzes und der Nachhaltigkeit**, ist für viele **nachvollziehbar**. Wie sich Industriegebiete konkret entwickeln sollen und welche **Rolle** die Wirtschaft in der Stadtentwicklung einnehmen soll wird unterschiedlich bewertet.

Unterstütze ich

Fast die Hälfte der Befragten unterstützt die These. Die Kommentare gehen in eine ähnliche Richtung: die Industrie müsse sich mehr für eine **nachhaltige Entwicklung** und **Umweltschutz** im Stadtgebiet einsetzen.

Unterstütze ich mit Anpassungen

Die Meinungen sind hier recht divers. Einerseits wird gefordert, die emissionsstarken Industriegebiete aus der **Stadt auszulagern** oder mindestens innerstädtisch keine neuen Industrie- oder Gewerbegebiete zu schaffen. Andererseits wird betont, dass Flächen, die planungsrechtlich für emissionsstarke Betriebe nutzbar sind, rar sind und deshalb **erhalten** werden sollten. Auch Kulturbetriebe brauchen mitunter Platz, an denen Lautstärkebelastung kein Problem darstellt.

Sehe ich kritisch

Woher sollten Anreize für die Wirtschaft kommen, Verantwortung zu übernehmen? Diese Frage wurde oft gestellt. Wieder wird hervorgehoben, dass Industriegebiete aktuelle **Umwelthemen** stärker berücksichtigen müssen. Die Forderung, die Industrie aus der Stadt **auszulagern**, steht im Kontrast zu mehr gewünschter **funktionaler Mischung**.

Lehne ich ab

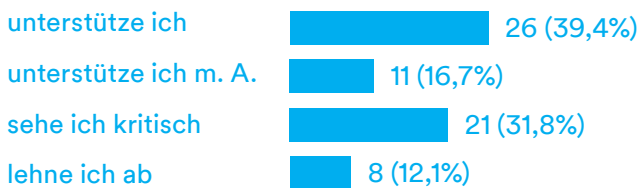
Der Kommentator wünscht sich konkretere Aussagen und Inhalte zu dieser These.

Kreatives und produktives Düsseldorf

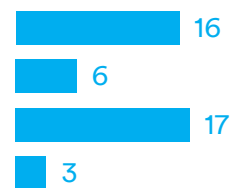
Perspektiven und Strategien zur flächenintensiven Hafen-, Messe- und Flughafenentwicklung müssen ausgelotet werden.

Anzahl der Beiträge insgesamt: 66

Wie wird die These von den Teilnehmenden eingeschätzt?
Anzahl und Verteilung der Antwortmöglichkeiten:



Anzahl der Kommentare pro Antwortmöglichkeit (insgesamt 42)



Die Meinungen der Kommentierenden stehen im Kontrast zueinander, insbesondere bezüglich einer Weiterentwicklung des Flughafens. Etwa die Hälfte **befürwortet einen Ausbau**. Die andere Hälfte wünscht sich eher, dass der **Flugverkehr reduziert** wird. Die Bewertung der These hing stark von der Auslegung des Begriffes „**flächenintensiv**“ ab. Kritik an einer Entwicklung der Standorte ist meist damit verbunden, dass eine **räumliche Erweiterung** erwartet wird.

Unterstütze ich

Die Teilnehmenden möchten eine intensive **Weiterentwicklung** von Hafen-, Messe-, und Flughafengelände. Vor allem der Flughafen und die angegliederte Airport-City sollen laut mehreren Kommentaren **wachsen**, z.B. durch ein weiteres Terminal. Zwei Beteiligte wünschen sich auch, dass **Hochhäuser** an diesen Standorten in Betracht gezogen werden. Eine Weiterentwicklungsstrategie solle mit den umliegenden Städten gemeinsam konzipiert werden, sagt eine andere Person.

Unterstütze ich mit Anpassungen

Zwei Mal wird der weitere Ausbau und eine Kapazitätssteigerung des Flughafens gefordert. Zwei Beitragende lehnen diesbezüglich eine Bebauung des Parks am Rheinturm ab.

Sehe ich kritisch

Eine Ausweitung des Flughafengeländes sei nicht wünschenswert. Mehrmals wird darauf verwiesen, dass im Sinne von **Klimaschutz** der **Flugverkehr eher reduziert** werden sollte – ein noch größerer Flughafen dagegen sei nicht nachhaltig. Bei Messe und Hafen gehen die Meinungen auseinander: Einige sehen hier Potenzial für Entwicklung, manche lehnen auch hier ab, dass diese Standorte erweitert wird.

Lehne ich ab

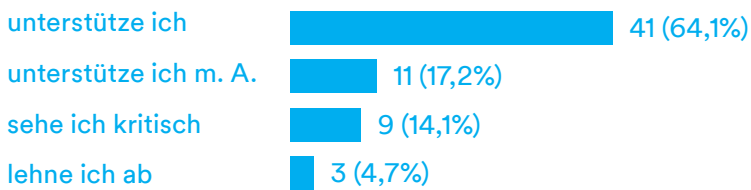
Die Beteiligten lehnen eine Ausweitung generell ab.

Kreatives und produktives Düsseldorf

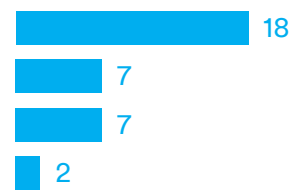
Urbane Landwirtschaft wird in Düsseldorf wichtiger und bringt die Lebensmittelproduktion näher an die direkten Verbraucher und reduziert so Lieferverkehre.

Anzahl der Beiträge insgesamt: 64

Wie wird die These von den Teilnehmenden eingeschätzt?
Anzahl und Verteilung der Antwortmöglichkeiten:



Anzahl der Kommentare pro Antwortmöglichkeit (insgesamt 34)



Knapp zwei Drittel der Befragten stehen der These positiv gegenüber und viele befürworten eine Lebensmittelversorgung, die **lokal organisiert** ist. Wichtig sei dabei, urbane Landwirtschaft ökologisch und biologisch nachhaltig zu produzieren. Kritik wird vor allem an dem **hohen Flächenverbrauch** von Landwirtschaft innerhalb der Stadt geübt. Einige Beitragende finden, dass andere Stadtentwicklungsthemen mehr Anspruch auf freie Flächen haben.

Unterstütze ich

Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer befürworten eine lokalere Lebensmittelproduktion und benennen in den Kommentaren unterschiedliche Vorteile und Potenziale: **Regionalität** und **kürzere Transportwege** werden als positive Aspekte aufgeführt. Mehrmals wird erhofft, dass ökologische oder Biolandwirtschaft gefördert werden. Weitere Ideen beinhalten die Umnutzung von Leerstand oder eine **stärkere Nutzung von Dachflächen**, die **Weiterentwicklung von bestehenden lokalen landwirtschaftliche Strukturen** und ein höherer **Schutz von Freiflächen** für eine zukünftige landwirtschaftliche Nutzung.

Unterstütze ich mit Anpassungen

Hier kommen unterschiedliche Aspekte zum Tra-

gen: **Regionalität** müsse gefördert werden und Landwirtschaft sollte ökologisch und nachhaltig für den Boden praktiziert wird.

Sehe ich kritisch

Die Aussagenden beanstanden urbane Landwirtschaft insbesondere wegen der dafür **benötigten Fläche**. Der generelle **Flächendruck** für verschiedenste Nutzungen in Düsseldorf steht für die Kommentierenden in Kontrast zu der Ausweitung von urbaner Landwirtschaft. Zwei Antworten sehen die Entwicklung von Wohnraum als wichtiger an.

Lehne ich ab

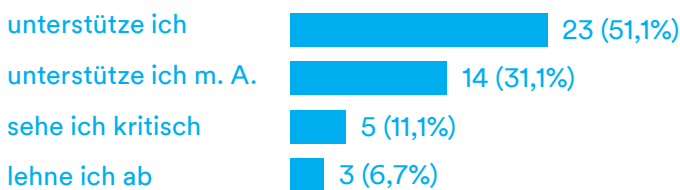
Auch hier wird der allgemeine **Mangel an verfügbarer Fläche** als Ausschlusskriterium für mehr Landwirtschaft innerhalb der Stadt gesehen. Ein Kommentator wünscht sich eher die Schaffung von Wohnraum als Priorität.

Kreatives und produktives Düsseldorf

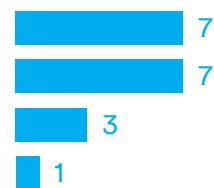
Gewerbegebiete müssen differenziert betrachtet werden, so dass spezifische Strategien für unterschiedliche und innovative Produktionsarten gestaltet werden können.

Anzahl der Beiträge insgesamt: 45

**Wie wird die These von den Teilnehmenden eingeschätzt?
Anzahl und Verteilung der Antwortmöglichkeiten:**



Anzahl der Kommentare pro Antwortmöglichkeit (insgesamt 18)



Die Bürgerinnen und Bürger begreifen Gewerbegebiete als **wichtigen Bestandteil** der Stadtentwicklung, wünschen sich aber mehr und konkretere Aussagen zu der möglichen Entwicklung in diesem Bereich. Einzelne Beitragende äußern unterschiedliche Ansätze als auch **Bedenken über die Zukunft** von Gewerbegebieten.

Unterstütze ich

Etwa die Hälfte der Befragten unterstützt diese These uneingeschränkt. Es werden verschiedene Entwicklungsmöglichkeiten von Gewerbe(gebieten) und Handwerk präsentiert. Einige erhoffen sich eine **stärkere funktionale Mischung von Arbeiten und Wohnen**, andere eine **nachhaltige Energiegewinnung** und **emissionsarme Produktion**. Ein Antwortender fordert besondere Unterstützung für kleinere Betriebe und ein anderer wünscht sich eine Qualifizierung von bestehenden Gewerbeflächen, z.B. durch mehr Grün oder Gastronomie.

Unterstütze ich mit Anpassungen

In den Antworten wird nach mehr **konkreten Informationen** gefragt und angeregt, dass vermehrt in Erwägung gezogen werden soll, ob Gewerbegebiete und Arbeitsplätze auch außerhalb des Stadtgebietes geschaffen werden können.

Sehe ich kritisch

Hier wünscht sich einer der drei Kommentare ebenfalls konkretere Informationen. Ein anderer weist darauf hin, es muss darauf geachtet werden, dass nicht zu viele Gewerbegebiete in Mischgebiete umgewandelt werden. Viele Produktionsprozesse, auch wenn sie innovativer werden, sind trotzdem mit Emissionen verbunden. Dafür müssen Standorte gesichert werden, als auch Neuansiedlungen möglich sein.

Lehne ich ab

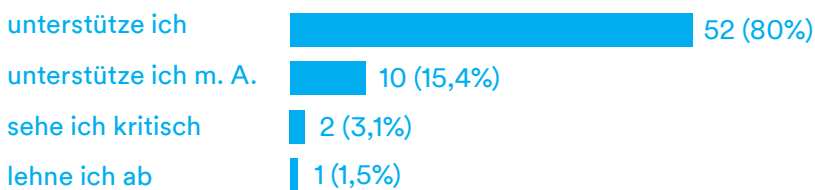
Der Kommentargebende kritisiert die These als wenig aussagekräftig.

Kreatives und produktives Düsseldorf

Orte der Kunst, Kultur und Produktion sind zu schützen und müssen in der gesamtstädtischen Siedlungsentwicklung ausgewogen berücksichtigt werden.

Anzahl der Beiträge insgesamt: 65

Wie wird die These von den Teilnehmenden eingeschätzt?
Anzahl und Verteilung der Antwortmöglichkeiten:



Anzahl der Kommentare pro Antwortmöglichkeit (insgesamt 32)



Mehr als drei Viertel der Beitragsstiftenden unterstützen diese These vollumfänglich. Sie vermissen eine **stärkere Beschäftigung mit Kultur- und Kunstthemen** und sehen **Verbesserungsbedarf**, v.a. für kleinere Akteurinnen und Akteure. Allerdings finden einige, dass Orte der Produktion in dieser These nicht richtig platziert sind.

Unterstütze ich

Die Teilnehmenden unterstützen die Umsetzung dieser These und bemängeln, dass Kultur und Kulturschaffende **bisher vernachlässigt** wurden. Es wird auch kritisiert, dass dies die einzige These ist, die dieses Thema behandelt. Kulturakteurinnen und Kulturakteure hätten sich nämlich intensiv in den Raumwerk-D-Prozess eingebracht. Insbesondere Räume abseits von großen Institutionen werden vermisst. „**Sub-Kultur**“ muss geschützt und gefördert werden. Mehrmals wird die „Brause“ als Negativbeispiel für die aktuelle Entwicklung angeführt. Lösungsansätze sehen Beteiligte in städtischer **Förderung** oder **Nutzung von ehemaligen Industrie- und Handwerksflächen**.

Unterstütze ich mit Anpassungen

Kritisiert wird die Gleichsetzung von Kunst-, Kultur-, und Produktionsstätten in der These. Produk-

tionsstätten sehen mehrere Beiträge eher außerhalb des Stadtgebietes.

Sehe ich kritisch

Der Kommentar sieht die Entwicklung solcher Orte als natürlichen Prozess, der kein planerisches Eingreifen bedarf.

Lehne ich ab

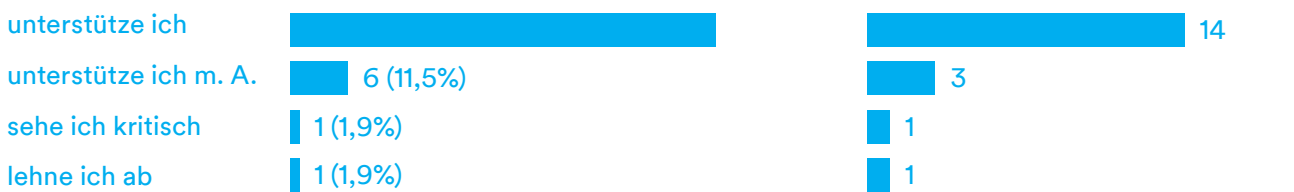
Kunst und Kultur brauchen laut diesem Beitragenden keine Subventionierung, sondern sollen sich dem Wettbewerb stellen.

Integratives und schlaues Düsseldorf

Der Zugang zu Wohnraum sowie zu Mobilitätsangeboten muss für alle Bevölkerungsgruppen im gesamten Stadtgebiet im Sinne einer nachhaltigen Stadtentwicklung gewährleistet sein.

Anzahl der Beiträge insgesamt: 52

**Wie wird die These von den Teilnehmenden eingeschätzt?
Anzahl und Verteilung der Antwortmöglichkeiten:**



Fast 85 Prozent der Teilnehmerinnen und Teilnehmer unterstützen diese These ohne Anpassungen. Bezahlbarer, qualitativer Wohnraum ist für fast alle ein wichtiges Anliegen. Hier wird viel **Verantwortung in der Politik** gesehen, die Entwicklung in der Zukunft positiv zu beeinflussen.

Unterstütze ich

Die Beitragsverfassenden sehen v.a. in der **Wohnraumentwicklung** viel Verbesserungspotenzial. Mehrere Kommentierende fordern **bezahlbaren** Wohnraum für alle Düsseldorferinnen und Düsseldorfer und nennen dahingehend verschiedene Ansätze: eine größere soziale Durchmischung durch Schaffung von mehr sozialem Wohnraum in allen Quartieren, stärkere Kontrollen der Mietpreise durch die Stadt. Weitere Aspekte werden genannt: darunter der Wunsch nach einem preislich **attraktiven ÖPNV-Jahresticket**, Stärkung der **Randbezirke** oder **Umsicht beim Nachverdichten**.

Unterstütze ich mit Anpassungen

Es wird darauf hingewiesen, dass bei integrativen Konzepten auch an **Menschen mit körperlichen Beeinträchtigungen** gedacht werden muss.

Sehe ich kritisch

Nicht alle Menschen müssen überall im Stadtgebiet wohnen können, solange gesamtstädtisch dafür gesorgt ist, dass alle Zugang zu Wohnraum und Mobilität haben.

Lehne ich ab

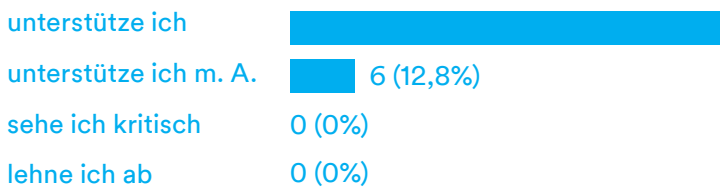
Die Antwort sieht in diesem Bereich keine Handlungsnotwendigkeit von Seiten der Stadt.

Integratives und schlaues Düsseldorf

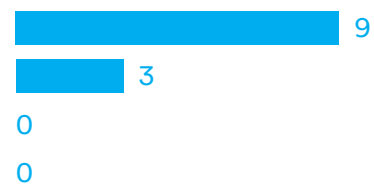
Neben den großen Grünzügen und den kleinen Parks in der Kernstadt, müssen auch die kleinteiligen öffentlichen Räume in der Vorstadt qualitativ hochwertig und gut zugänglich entwickelt werden.

Anzahl der Beiträge insgesamt: 47

Wie wird die These von den Teilnehmenden eingeschätzt?
Anzahl und Verteilung der Antwortmöglichkeiten:



Anzahl der Kommentare pro Antwortmöglichkeit (insgesamt 12)



Diese These wird komplett unterstützt, lediglich 12,8 Prozent haben kleine Ergänzungen. Das Schaffen von öffentlichen Räumen und insbesondere von Grünflächen, wird generell als positive und **wichtige Aufgabe** gesehen. Viele Antwortende haben entweder selbst Ideen für konkretere Umsetzungsmöglichkeiten oder wünschen sich dahingehend mehr Informationen

Lehne ich ab

Unter dieser Bewertung der These wurden keine Kommentare abgegeben.

Unterstütze ich

Die Kommentierenden bekräftigen ihre Unterstützung der These und setzen in den Beiträgen zusätzlich den Fokus auf folgende Aspekte: eine **Verminderung des KFZ-Verkehrs** im Zuge der Umwandlung von Stellplätzen zu Grünflächen, eine Qualifizierung **bestehender Freiflächen**, positive Auswirkungen auf das **Stadtklima**.

Unterstütze ich mit Anpassungen

Zwei der drei Beiträge wollen konkretere Aussagen, wie eine Entwicklung von **kleinteiligen**, öffentlichen Räumen aussehen könnte. Ein Teilnehmender wünscht sich, dass im **Kernstadtgebiet** angesetzt wird.

Sehe ich kritisch

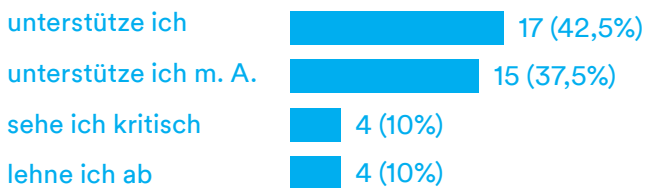
Unter dieser Bewertung der These wurden keine Kommentare abgegeben.

Integratives und schlaues Düsseldorf

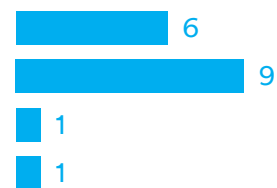
Die Ausgestaltung der sozialen Infrastruktur muss mit Entwicklungsmaßnahmen, wie Nachverdichtungen und Mehrfachnutzungen, zusammengedacht werden.

Anzahl der Beiträge insgesamt: 40

Wie wird die These von den Teilnehmenden eingeschätzt?
Anzahl und Verteilung der Antwortmöglichkeiten:



Anzahl der Kommentare pro Antwortmöglichkeit (insgesamt 17)



Ein Großteil unterstützt die These und beschäftigt sich damit, wie **Entwicklungsmaßnahmen** konkret umgesetzt werden sollten. Außerdem werden mehr **Informationen** und die **Einbeziehung unterschiedlicher Akteurinnen und Akteure** gewünscht.

Unterstütze ich

Die Beiträge unterstreichen noch einmal ihre Unterstützung. Zwei Beitragende erhoffen sich, dass explizit **Kultur** bei der These mitgedacht wird.

Unterstütze ich mit Anpassungen

Mehrere Kommentatoren kritisieren, dass die These zu **ambivalent** formuliert ist und wünschen sich Konkretisierung. Weitere genannte Punkte: Mehrfachnutzung als auch **Nachverdichtung soll mit Augenmaß** umgesetzt werden, soziale sowie technische Infrastruktur und Grün- und Freiräume müssen immer mit Wohnraum vernetzt werden, Entwicklungsmaßnahmen sollten für alle Bevölkerungsgruppen einen Mehrwert liefern.

Sehe ich kritisch

Der Kommentierende hält eine „Gestaltung der sozialen Infrastruktur,“ für unwichtig.

Lehne ich ab

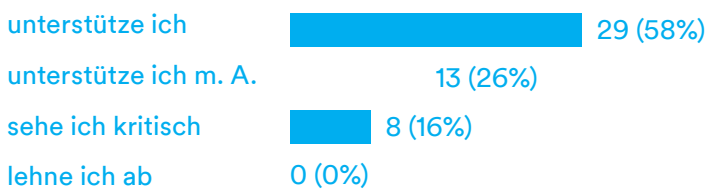
Der Beitragende möchte nicht, dass für eine Nachverdichtung neue Flächen beansprucht werden.

Integratives und schlaues Düsseldorf

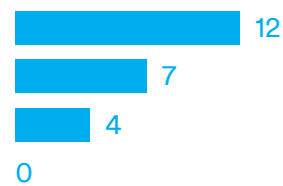
Düsseldorf schafft Experimentierräume und Reallabore und fördert innovative Projekte.

Anzahl der Beiträge insgesamt: 50

Wie wird die These von den Teilnehmenden eingeschätzt?
Anzahl und Verteilung der Antwortmöglichkeiten:



Anzahl der Kommentare pro Antwortmöglichkeit (insgesamt 23)



Mehrere Teilnehmerinnen und Teilnehmer beschreiben Experimente und **Innovationsprojekte als wichtig** für Düsseldorfs Zukunft. Andere befürchten, dass die **Bedürfnisse** der Bewohnerinnen und Bewohner nicht genug mitgedacht werden. Insgesamt formulieren viele Kommentierende Ideen, wo insbesondere Projekte und Experimente gefördert werden sollen.

Unterstütze ich

Mehrere Beteiligte sehen die These als zukunftsrelevant für Düsseldorf, z.B. im **Wettbewerb** mit anderen Städten. Die Beitragenden machen Vorschläge, in welchen Bereichen innovative Projekte und Experimente angegangen werden sollten. Die Stärkung von Kultur- und Vereinsstrukturen wird in drei Antworten erwähnt. Andere Nennungen beinhalten den nachhaltigen Wohnungsbau und digitale Infrastruktur.

Unterstütze ich mit Anpassungen

Mehreren ist die Formulierung der These zu **unkonkret**. Zwei Mal wird betont, dass innovative Projekte **Umwelt- und Naturschutzziele** beinhalten sollen.

Sehe ich kritisch

Zwei Meinungen sind skeptisch, ob innovative, experimentelle Projekte wirklich den Düsseldorferinnen und Düsseldorfern zugute kommen würden.

Lehne ich ab

Unter dieser Bewertung der These wurden keine Kommentare abgegeben.

Integratives und schlaues Düsseldorf

Mithilfe grüner, städtischer, produktiver und kooperativer Verhältnisse können innovative und kreative Bevölkerungsschichten an Standorte gebunden werden.

Anzahl der Beiträge insgesamt: 46

Wie wird die These von den Teilnehmenden eingeschätzt?
Anzahl und Verteilung der Antwortmöglichkeiten:

unterstütze ich		30 (65,2%)
unterstütze ich m. A.		9 (19,6%)
sehe ich kritisch		4 (8,7%)
lehne ich ab		3 (6,5%)

Anzahl der Kommentare pro Antwortmöglichkeit (insgesamt 15)

unterstütze ich		9
unterstütze ich m. A.		0
sehe ich kritisch		4
lehne ich ab		2

Sehr häufig werden die kreativen und innovativen Bevölkerungsschichten als wichtig für die Stadt angesehen und daraus entsteht der Wunsch nach mehr **Förderung und Unterstützung**. Es wird gefordert, dass Betroffene in Entwicklungsprozesse einbezogen werden und es brauche Freiräume, die von diesen Gruppen **angeeignet** werden können.

Unterstütze ich

Hier führen die Autorinnen und Autoren mehrere unterschiedliche Aspekte auf: betroffene Akteursgruppen sollen bei Projekten frühzeitig einbezogen werden, **Förderung** und **Schutz** von Räumen der Kultur, Mut von der Verwaltung beispielbare Räume zur Verfügung zu stellen usw.

Unterstütze ich mit Anpassungen

Unter dieser Bewertung der These wurden keine Kommentare abgegeben.

Sehe ich kritisch

Hier wird bezweifelt, wie sehr eine Bindung durch Maßnahmen möglich ist und in Frage gestellt, wie sehr kreative Bevölkerungsschichten einen Standort überhaupt formen können. Ein Beitragender betont, dass besonders **Jugendliche** Räume benötigen, in denen sie kreativ werden können.

Lehne ich ab

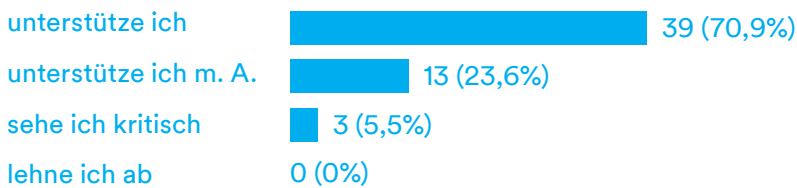
Die Beiträge sehen keine klare Aussage in der These.

Integratives und schlaues Düsseldorf

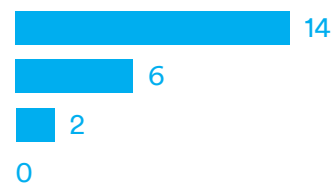
Die großen Bildungsinstitutionen der Stadt bieten großes stadträumliches und stadtgemeinschaftliches Potenzial.

Anzahl der Beiträge insgesamt: 55

Wie wird die These von den Teilnehmenden eingeschätzt?
Anzahl und Verteilung der Antwortmöglichkeiten:



Anzahl der Kommentare pro Antwortmöglichkeit (insgesamt 22)



Über zwei Drittel der Kommentierenden stehen hinter der These. Es wird sich vor allem eine stärkere **Verbindung von Stadt und Uni** gewünscht, aber auch eine Förderung der bestehenden Bildungsstrukturen. Mehrere fragen nach einer Konkretisierung der These.

Lehne ich ab

Unter dieser Bewertung der These wurden keine Kommentare abgegeben.

Unterstütze ich

Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer wünschen sich, dass Bildungsinstitutionen (z.B. HHU) stärker räumlich mit der Stadt **vernetzt** werden. Ein Beitragender schlägt innerstädtische Institute und Studierendenwohnungen vor. Weitere Beteiligte sehen **Bildungsinstitutionen** als wichtig für die **Attraktivität** der Stadt an und wünschen sich eine **stärkere Förderung** dieser Institutionen.

Unterstütze ich mit Anpassungen

Hier fordern mehrere Kommentierende konkretere Informationen oder Beispiele, wie die These gemeint ist. Ein Beitrag plädiert, mit Verweis auf die Corona-Pandemie, eher für **kleinere dezentrale Bildungseinrichtungen** als große Institutionen.

Sehe ich kritisch

Für eine Person ist das Statement zu ungenau, eine andere sieht noch viel Verbesserungspotenzial in der Förderung von Bildung.