



In Zukunft DU Stadtentwicklung in Duisburg



Inhaltsverzeichnis

Grußwort: Jürgen C. Brandt	4
Einleitung: Gisela Walsken, Herbert Mettler, Frank Börner	5
Stadtentwicklung Duisburg Nord	6
Leben und Wohnen	6
Handel und Gewerbe	7
Umweltschutz und Sauberkeit	8
Einkaufen in den Stadtteilzentren	8
Menschen bei der Planung mit einbeziehen	9
Abbildungen	10
Stadtentwicklung Meiderich	12
Stadtentwicklung Ruhrort	13
An die Innenstadt grenzende Stadtteile	14
Stadtentwicklung Hochfeld-Nord	14
Stadtentwicklung Hochfeld-Süd	16
Stadtentwicklung Neuenkamp / Kaßlerfeld	17
Stadtentwicklung Wanheimerort	19
Stadtentwicklung Neudorf	21
Stadtentwicklung Duissern	23
Stadtentwicklung Mitte	27
Stadtentwicklung Süd	35
Stadtteile Ungelsheim, Mündelheim, Serm	43
Stadtteile Bissingheim und Wedau	45
Stadtteil Großenbaum/Rahm	49
Stadtteil Wanheim	53
Stadtteil Buchholz	57
Stadtentwicklung West	60
Stadtteil Hochemmerich	65
Stadtteil Friemersheim	67
Stadtteil Rumeln-Kaldenhausen	67
Stadtentwicklung Homberg	79
Umwelt	80
Verkehr	82
Hinweise	85

Grußwort

Liebe Leserinnen und Leser,

die Sicherung von Arbeit und die Schaffung neuer Arbeits- und Ausbildungsplätze ist für Duisburg die alles entscheidende Aufgabe in den nächsten Jahren.

Daneben steht die Herausforderung, nach einer Orientierung auf das Stadtzentrum in der jüngsten Vergangenheit, jetzt politische Akzente in den Stadtteilen zu setzen. Denn hier leben und arbeiten die meisten Duisburgerinnen und Duisburger.

Deshalb wollen wir Sozialdemokraten in den kommenden Jahren die Stadtbezirke fest in den Blick nehmen. Die Kinder unserer Stadt, die Familien, die Älteren und die vielen Menschen mit Migrationshintergrund: Sie alle müssen mit guten Zukunftsaussichten in Duisburg leben können, und zwar in allen Stadtteilen.

Mit dem "SPD Zukunftsforum Stadtentwicklung", unter der Leitung von Gisela Walsken und Herbert Mettler, hat die SPD in Duisburg ein Instrument geschaffen, um Zukunftsperspektiven unserer Stadt mit den Bürgern und für die Bürger zu schaffen. Viele Bürgerinnen und Bürger haben sich an zahlreichen Forumsveranstaltungen beteiligt und ihre persönlichen Vorstellungen einer lebenswerten Stadt in dieses Papier eingebracht.

Das Ergebnis liegt nur vor und kann sich sehen lassen:

Für alle Stadtteile liegen nun Konzepte für eine nachhaltige und zukunftsfähige Stadtteilentwicklung vor, die in die Arbeit der Duisburger SPD einfließen werden.

Wir wollen für die Menschen arbeiten, denn wir sind Ihre Ansprechpartner vor Ort, wir sind die Stadtteilpartei. Nicht nur für wenige, sondern für alle, die in Duisburg leben!

Ihr

Jürgen C. Brandt

Liebe Leserinnen,
liebe Leser,

welcher Stadtteil, welcher Ort, welches Bauwerk, welcher Platz steht aus Ihrer Sicht für die Wohn- und Baukultur in unserer Stadt und liegt Ihnen ganz besonders am Herzen?

Viele Duisburgerinnen und Duisburger aus vielen Stadtteilen haben sich mehr als zwei Jahre im SPD-Forum Stadtentwicklung engagiert und diskutiert, analysiert, untersucht und aufgenommen, um neue Perspektiven für ihr Lebensumfeld zu entwerfen. Weit über einhundert Interessierte haben dazu den Weg in unsere offene Planungswerkstatt gefunden und unabhängig von Parteizugehörigkeit ihre Erfahrungen und Vorstellungen eingebracht. Die gute Präsenz der SPD vor Ort hat dabei gezeigt, dass wir als Stadtteilpartei hohes Ansehen genießen.

Die produktive Spannung zwischen Heimat- und Stadtteilbewusstsein, Erfindungsgeist und praktischen Gestaltungsmitteln, die in der vorliegenden Dokumentation spürbar wird, ist in vielerlei Hinsicht beispielgebend für die Stadtentwicklung in Duisburg in den kommenden Jahren.

Dabei war schnell Konsens:

"Niemand ist ausdrücklich gegen Stadtentwicklung, im Gegenteil: Es sprudelt in der Bevölkerung vor Ideen, Plänen und Vorstellungen. Aber spätestens wenn es konkret wird, wenn schnell gebaut und geplant werden soll, wird es gelegentlich kontrovers. Einerseits sind Baudenkmale für die Entwicklung von Standorten so wichtig wie nie zu vor - wie die von der SPD vorangetriebene Planung des Innenhafens nachhaltig zeigt - andererseits fällt es immer schwerer, die zum Erhalt der Denkmale erforderlichen Mittel aufzubringen."

In Zeiten schrumpfender Städte kann die Bauwirtschaft nicht mehr allein auf Wachstumsraten setzen. Wir brauchen mehr Qualität, intelligente Bauweisen und vernetzte Formen des Planens. Und wir brauchen an erster Stelle die umfassende Beteiligung und Mitwirkung der Duisburgerinnen und Duisburger: Ohne die intensiven Diskussionen im Stadtentwicklungsforum wäre die Planungswerkstatt eine leere Ideenhülle geblieben. Alle Ergebnisse sind in dieser Dokumentation aufgenommen. Sie erhebt ausdrücklich nicht den Anspruch auf Vollständigkeit, ist auch nicht "offizielle Parteibeschlusslage", sondern Ausdruck vieler Stunden Arbeit.

Deshalb gilt unser Dank allen, die mitgemacht haben und wir freuen uns jetzt, auf die Umsetzung möglichst vieler Projekte.

Gisela Walsken
Mitglied des Landtags

Herbert Mettler
Fraktionsvorsitzender
SPD Ratsfraktion

Frank Börner
Stadtentwicklungspolitischer
Sprecher der SPD Fraktion

Stadtentwicklung Duisburg-Nord

Leben und Wohnen

Aufgrund der demographischen Entwicklung wird die Einwohnerzahl in unserer Stadt weiter sinken. Dies kann dazu führen, dass einzelne, weniger attraktive Stadtteile, im Gegensatz zu anderen Stadtteilen in überproportionalem Maße Einwohner verlieren. Dies hat unweigerlich zur Folge, dass viele Wohnungen und Häuser nicht mehr hinreichend in Stand gehalten werden. So muss bei der Stadtentwicklung verschärft darauf geachtet werden, dass in Wohnquartieren, in denen ein höherer Leerstand abzusehen ist, frühzeitig Konzepte erarbeitet werden, die einer solchen Entwicklung entgegen wirken. Neben dem Rückbau von Immobilien können auch andere Konzepte zu einer deutlichen Qualitätsverbesserung führen. Konzepte wie die „perforierte Stadt“, bei denen einzelne Immobilien durch Grünanlagen ersetzt werden oder eine Veränderung ihrer Nutzung für soziale oder kulturelle Zwecke vorgenommen wird, sind in diesem Zusammenhang nur einige wenige Ideen. Diese Konzeption scheint insbesondere für den Stadtteil Marxloh von zentraler Bedeutung zu sein, um die positive Entwicklung in diesem Stadtteil weiter zu stabilisieren. Aber auch in anderen Stadtteilen kann eine solche Entwicklung sinnvoll sein.

Den Nebenbezirken muss insgesamt genauso viel Bedeutung beigemessen werden wie der Innenstadt. Wir setzen uns also für eine nachhaltige Stärkung der im Duisburger Norden vorhandenen Stadtteile und Nebenzentren ein.

Aber auch ein bürgernaher ÖPNV mit einer angemessenen Taktung und ausreichend Anschlussverbindungen, trägt zu einer Aufwertung und Stärkung einzelner Stadtteile bei. Ein gut ausgebauter ÖPNV gerade bei Jugendlichen und älteren Menschen in Bezug auf deren Mobilität eine wesentliche Rolle.

Für das Leben in unserer Stadt sind neue Wohnkonzepte enorm wichtig. Diese sollten zielgruppenspezifische Elemente enthalten wie zum Beispiel besondere Angebote für junge Menschen oder Barrierefreiheit für behinderte oder ältere Menschen. Ferner muss auf die Bedürfnisse von Alleinerziehenden Rücksicht genommen werden.

Sehr interessant gestalten sich auch Wohnkonzepte für generationsübergreifendes Wohnen, wobei auch hier darauf zu achten ist, dass für die einzelnen Altersgruppen entsprechende Freizeitangebote in unmittelbarer Nähe existieren.

Grünflächen tragen, wie bereits erwähnt, zur Aufwertung eines Stadtteiles bei. Wir setzen uns deshalb massiv dafür ein, dass in den Stadtteilen im Duisburger Norden mehr Grünflächen zur Erholung geschaffen werden. In diesem Zusammenhang kann z.B. die Rheinaue als Naturschutzgebiet beworben werden. Hierzu müsste diese allerdings entsprechend ausgebaut und gestaltet werden. Des Weiteren streben wir den Ausbau des alten Streckenverlaufs der Lohberg-Bahn nach dem Vorbild der heutigen HOAG-Trasse an. Es soll also ein Wanderweg entstehen, der eine Anbindung zum Rotbach-Wanderweg schafft. Darüber hinaus könnte man Hauptstraßen wie die B8 (L1) zugunsten von mehr Grünflächen oder Alleen schmaler gestalten.

Eine bedarfsorientierte Nahversorgung mit Ärzten und Einkaufsmöglichkeiten muss ebenso gewährleistet sein, wie eine an die demographische Entwicklung angepasste Verteilung von Spielplätzen, Jugendzentren, Bolzplätzen sowie Begegnungsstätten und Seniorenzentren.

Entwicklung von Handel und Gewerbe

Die Kohleförderung in Walsum neigt sich unwiderruflich ihrem Ende entgegen. Nun muss mit Nachdruck dafür gesorgt werden, dass zumindest einem Teil der Belegschaft durch Gewerbeansiedlungen, u.a. auf dem alten Schachtgelände (**Abb.1**), eine Perspektive geboten

werden kann. Das alte Walsumer Schachtgelände mit seiner Nähe zum Rhein und seiner direkten Hafenanbindung, macht dieses Gelände zu einem optimalen Standort für künftige gewerbliche und industrielle Nutzungen. In diesem Zusammenhang streben wir eine Ansiedlung von Firmen an, die möglichst viele Arbeitsplätze, insbesondere für die Bevölkerung im Duisburger Norden, schaffen. Dabei ist unbedingt darauf zu achten, dass die zukünftigen Firmenansiedlungen auf der einen Seite zukunftssichere Arbeitsplätze mit sich bringen und auf der anderen Seite die Anwohner nicht zu stark belasten. Damit ist in besonderem Maße die Belastung durch Staub und Lärm gemeint. Auf dem Areal des jetzigen Kohlelagers, welches an den Driesenbusch grenzt, beabsichtigen wir kleinen kreativen Firmen kostengünstig Gelände oder Büroräume zur Verfügung zu stellen. Die neu zu errichtenden Gebäude sollen sich harmonisch in das zu renaturierende Areal einfügen und mit dem bereits bestehenden Driesenbusch verbunden werden. So soll Erholungsraum mit wirtschaftlicher Nutzung kombiniert werden. Darüber hinaus würde eine derartige Nutzung dem Duisburger Norden insgesamt helfen, den Strukturwandel weiter voranzutreiben. Die Fläche des alten Schachtgeländes hingegen als Standort für weitere Kraftwerke zu nutzen, lehnen wir kategorisch ab. Wir sprechen uns somit ganz klar gegen einen Kraftwerkspark in Walsum aus. Sollte die Steag in dieser Hinsicht nicht kooperieren und dennoch ein Kraftwerkspark realisieren wollen, werden wir alle Rechtsmittel ausschöpfen, um dies zu verhindern!

Die Entwicklung des Neumühler Gewerbegebietes und die Entwicklung bei LogPort in Rheinhausen zeigen, dass es in Duisburg noch massenhaft Potential gibt, welches man mit der richtigen Politik auch ausschöpfen kann.

Ebenso ist die Fläche auf dem ehemaligen Gelände des Schachtes 2/5 (**Abb. 2**) zu entwickeln, denn dort herrschen perfekte Rahmenbedingungen für eine Gewerbeansiedlung. Dieses Gelände zwischen Marxloh und Walsum ist bereits jetzt optimal an den Schienenverkehr angebunden. Um die angrenzende Wohnbevölkerung nicht unnötig mit Verkehrslärm, etwa durch LKW-Verkehr zu belasten, ziehen wir eine Straßenanbindung des Areals über die Feldstraße vor. Von dort aus ist es dann nur noch ein Katzensprung bis zur A59. Des Weiteren wollen wir die Walsumer Straße mittels einer über das Schacht 2/5 Gelände geführten Stichstraße direkt an die A59 anbinden, um den LKW-Verkehr von anderen Straßen, die zum Teil durch eng bebaute Wohngebiete führen, abzuziehen.

Des Weiteren möchten wir auch das sog. „Holtkampgelände“ (**Abb. 3**), so schnell wie möglich entwickeln und vermarkten. Allein an den vorangegangenen Aufzählungen freier Flächen, lässt sich erkennen, wie viel Potential für die Schaffung neuer Arbeitsplätze im Duisburger Norden vorhanden ist. Es muss eben nur endlich einmal systematisch und mit Nachdruck an der Verwirklichung neuer Gewerbeansiedlungen gearbeitet werden.

Für den Bereich Pollmann/Kaiser-Wilhelm-Straße in Marxloh fordern wir die Gründung einer ISG (Immobilien-Standort-Gemeinschaft) wie sie bereits am Sonnenwall existiert. So werden die ansässigen Händler viel stärker in die Pflicht genommen, sich um eine ausreichende Vermarktung zu bemühen. Gleichzeitig besteht so aber für die Händler die Möglichkeit, Sondernutzungsflächen selbst auszuweisen und anfallende Gebühren in Eigenregie festzulegen, die sie in manchen Fällen sogar behalten könnten. Darüber hinaus würde die Chance bestehen, eigenständige Verkaufsaktionen durchzuführen. Vor allem sorgt eine derartige Gemeinschaft aber dafür, dass sich alle, die in diesem Gebiet Händler sind, an solchen Vorgaben beteiligen müssen, wenn derartige Beschlüsse von der ISG einmal mehrheitlich beschlossen wurden.

Des Weiteren ist das Areal rund um die neue neue Moschee in Marxloh neu zu gestalten. Im Bereich der Warbruckstraße und der Elisenstraße soll ein „Internationales Einkaufszentrum“ mit Kleingewerbe und angemessener Wohnraumentwicklung entstehen. Dies wird durch die Aufstellung eines Masterplanes erfolgen. Die Planungen sollen eine qualitativ hochwertige Entwicklung sicherstellen.

Der Duisburger Norden benötigt eine Veranstaltungshalle von angemessener Größe. Bevor ein Abriss der Rhein-Ruhr-Halle ansteht, muss eine neue Sport- und Veranstaltungshalle mit ausreichenden Besucherkapazitäten fertig gestellt sein. Bei den Überlegungen am jetzigen Standort der Rhein-Ruhr-Halle ein Factory-Outlet-Center zu errichten sind der in Hamborn ansässige

Einzelhandel und die dort lebende Bevölkerung miteinzubeziehen.

Darüber hinaus ist für den gesamten Bezirk Hamborn ein Konzept zu erstellen, welches für Bevölkerung und Einzelhandel eine positive Entwicklung zur Folge hat.

Umweltschutz und Sauberkeit

Dem Umweltschutz wird in den nächsten Jahren eine besondere Bedeutung zukommen. Es gilt vergangene Fehler zu beseitigen und aus ihnen zu lernen.

Viel zu oft wurden zum Beispiel alte Industriebrachen nur notdürftig saniert oder einfach nur versiegelt. Die endgültige Entsorgung von giftigen Industrieabfällen muss dann von nachfolgenden Generationen durchgeführt werden, die vielfach sogar mehr Kosten verursacht als eine sofortige Beseitigung der Abfälle. Derartige Vorgehensweisen, die nachfolgende Generationen belasten, können nicht länger akzeptiert werden! Im Duisburger Norden müssen Altlasten im Rahmen neuer Bauvorhaben so behandelt werden, dass keine Gefährdungen für Mensch und Umwelt zu befürchten sind. Hier sind private Unternehmen ebenso gefordert, wie die öffentlich-rechtlichen Unternehmen. Wir fordern beispielsweise von der Emschergenossenschaft die umweltfreundliche Beseitigung des Klärschlammes auf dem Gebiet der ehemaligen Kläranlage „Kleine Emscher.“ Er muss endgültig beseitigt werden und darf nicht einfach irgendwo deponiert werden. Nach der erfolgreichen Beseitigung kann an gleicher Stelle eine Wohnbebauung erfolgen, zum Beispiel in Form behindertengerechten Wohnens in Zusammenarbeit mit der Einrichtung an der Kurfürstenstraße. (Abb.4).

Gemeinsam mit der Stahlindustrie sind Konzepte zu entwickeln, die zu einer Verminderung der Feinstaubbelastung im Duisburger Norden führen. Mit der Planung des Grüngürtels in Marxloh und vor allem in Bruckhausen, wurde ein erster Schritt in die richtige Richtung gemacht. Es muss allerdings weiterhin darauf geachtet werden, dass unmittelbar dort, wo Feinstaub entsteht, etwas zu dessen Verminderung getan wird. Dies ist u.a. durch Einhausungen und Berieselungsanlagen in der Praxis sofort umsetzbar. Hier sehen wir ganz klar die betreffenden Unternehmen in der Pflicht, die sie umgebende Umwelt, so gut wie möglich zu schützen. Dies bedeutet auch, dass man die Maßnahmen anpasst, wenn neue und bessere Techniken zur Reduktion schädlicher Stoffe verfügbar sind.

Generell ist es in Zukunft sinnvoll in Duisburg einen koordinierten Umweltschutz zu betreiben. Dies bedeutet, dass zukünftig alle Maßnahmen zum Umweltschutz aufeinander abgestimmt werden müssen, um zu einem optimalen Ergebnis zu gelangen.

Ein weiteres Problem im Bereich des Umweltschutzes und der Sauberkeit in Duisburg, ist die zunehmende Verschmutzung des Duisburger Nordens mit Abfällen, die viele Bürgerinnen und Bürger unachtsam auf die Straßen und Gehwege sowie in die Grünanlagen werfen. Dies hat in den letzten 3-4 Jahren merklich zugenommen. Diesem Verhalten ist zukünftig mit angemessenen Maßnahmen entgegenzuwirken. Hier kann zum Beispiel das Ordnungsamt, durch Verhängung von Bußgeldern, seinen Beitrag zur erfolgreichen Bekämpfung der Abfallberge im Duisburger Norden leisten. Weitere Maßnahmen können hierbei durchaus sinnvoll sein. Wendet man das Bußgeld-Instrument und andere Maßnahmen nachhaltig und konsequent an, wird sich unserer Meinung nach das Abfallproblem auf unseren Straßen über kurz oder lang erledigen.

Einkaufen in den Stadtteilzentren

Nicht etwa der neue Supermarkt bzw. - Discounter am Stadtrand bringt neue Qualität in unsere Stadtteile und Nebenzentren sondern die Stärkung und Aufwertung des vorhandenen Einzelhandels. Insbesondere auf die historisch gewachsenen Stadtteilzentren muss in Zukunft wieder mehr Wert gelegt werden. Diese wurden vor allem von der CDU und Adolf Sauerland sträflich vernachlässigt. Dies muss sich dringend wieder ändern. Auch in den Nebenzentren benötigen wir hochwertige Einzelhandelsgeschäfte mit einem vielfältigen Angebot. Es kann nicht

angehen, dass man jetzt schon in die Innenstadt oder in andere Städte fahren muss, wenn man sich hochwertige Bekleidung zu angemessenen Preisen kaufen möchte, weil in den Nebenzentren keine adäquaten Bekleidungsgeschäfte mehr vorzufinden sind. Es ließen sich in diesem Kontext noch weitere Beispiele anführen. Dies würde an dieser Stelle allerdings zu weit führen.

Ein weiteres für uns zentrales Anliegen ist die Stärkung der Wochenmärkte. Hier ist zukünftig vor allem darauf zu achten, die frühere Vielfalt und Qualität der Märkte zurückzugewinnen.

Im Stadtteil Hamborn wollen wir insbesondere die Einzelhandelssituation, mittels eines Masterplans, nachhaltig verbessern. Der zu überplanende Bereich muss unserer Meinung nach, vor allem das bald leerstehende Amtsgerichtsgebäude, die Rathausstraße, das Rathauscenter, die leerstehende ehemalige Kaufhalle, den Altmarkt sowie die Jägerstraße bis zur A59 umfassen. Hierbei ist zu beachten, dass bei der Überplanung eine soziale und kulturelle gemeinschaftliche Nutzung von Teilen der angesprochenen Immobilien nicht zu kurz kommt. Alles in allem lässt sich sagen, dass wir uns für die Stärkung der Stadtteilzentren sowohl wenn es um den hochwertigen Einzelhandel als auch wenn es um das kulturelle Leben vor Ort geht, einsetzen.

Menschen bei Planungen mit einbeziehen

Um die Identifikation der Menschen mit ihrem Stadtteil, bzw. Wohnquartier zu stärken, ist es notwendig, dass diese bei Veränderungen in ihrem Umfeld miteinbezogen werden. Ihre Wünsche und Anregungen sind bereits in der Planungsphase zu berücksichtigen. Dies wollen wir u.a. durch den verstärkten Einsatz von Quartiersmanagement erreichen.

Anhang
Abb. 1: Schachtgelände



Abb. 2: Schacht 2/5



Abb. 3: Holtkampgelände



Abb. 4: Kleine Emscher



Stadtentwicklung Meiderich

Meiderich der Stadtteil im Wandel

Der Stadtteil wurde früher geprägt durch Wohnquartiere der Stahlarbeiter und Bergleute. Nach dem Rückzug der Bergbaus und der Stahlindustrie wurden die Wohnquartiere an private Eigentümer veräußert. Die Stahl- und die Zuliefererindustrie zieht sich immer weiter zurück und geben große Industrieflächen für die Wohnbebauung, sowie für die gewerbliche Nutzung wieder frei.

- * Alte Milchhof Gelände
Mitten im Ortskern von Meiderich liegt diese große Gewerbefläche. Seit ca. 15 Jahren wird das Gelände nicht genutzt. Für die SPD in Meiderich gibt es verschiedene Überlegungsmöglichkeiten das Gelände einer neuen Nutzung zuzuführen. Eine gewerbliche Nutzung des Geländes jeglicher Art lehnt die SPD in Meiderich ab.
 - Hoch qualitative Wohnbebauung, die sich dem Umfeld anpasst
 - altengerechte Wohnbebauung
 - Einfamilien häuser

- * Umgehungsstraße Meiderich
Für den Ortsteil Meiderich ist es überlebenswichtig, dass die Arbeiten für die Umgehungsstraße vom Nordhafen bis zu Anschlussstelle an die A59 Vorwinkelstraße an Dynamik gewinnen.

Durch den sehr hohen Umschlag im Hafen nehmen auch die Lkw- Verkehre zu, der Abfluss verläuft mitten durch den Ortskern Meiderich. Die Lärmbelästigung der Anwohner nimmt zu

- * Neuordnung der Gewerbebetriebe entlang des Grünenpfades zwischen der Unterführungsstraße und der Straße am Nordhafen.
 - Durch den Umbau der alten Eisenbahnstrecke zu einem Radweg stehen in diesem Bereich große Brachflächen zur Verfügung, die für eine Wohnbebauung infrage kommen.
 - Durch die Inbetriebnahme des Radwegs ist erstmals sichtbar geworden, dass die dort angesiedelten Kleinbetriebe ein katastrophales Erscheinungsbild abgeben.

- * Schlackemühle Stefan
Beginnend an der Honigstraße und endend an der Schmidtstraße. Das Gelände ist circa 75 ha groß und gilt als Ausgleichsflächen für die Ikea-Ansiedlung an der Hamborner Straße. Nach den Sicherungsarbeiten sollte die Fläche an den Landschaftspark Duisburg Nord angegliedert werden und für eine wirtschaftliche Nutzung freigegeben werden,

- * Stadtbahnweiterbau vom Meidericher Bahnhof Richtung Zuschlag
Von CDU und Grünen in Duisburg wurde diese Projekt beerdigt. Das ist für den Stadtteil Meiderich die schlechteste aller Lösungen denn dort vor die U-Bahn das Tageslicht erblickt, gibt es lange Rückstaus an den Ampelanlagen, die Bahnhofstraße in diesem Bereich wird erheblich belastet.
Die Weiterführung bis zum Zuschlag würde eine Fahrtzeitverkürzung zwischen Hamborn und Duisburgs Innenstadt mit sich bringen, und auch eine erhebliche Entlastung für die Anwohner an der Bahnhofstraße bedeuten.

Stadtentwicklung Ruhrort

SPD Ruhrort lehnt das vorgeschlagene Verkehrskonzept für den Stadtteil einstimmig ab.

Da soll nun ein relativ überschaubarer Stadtteil verkehrstechnisch nicht geviertelt, aber doch dreigeteilt werden. Ziel ist es, die Ruhrorter Bevölkerung vom Durchgangsverkehr zu entlasten.

Die Ruhrorter SPD ist der Ansicht, dass nicht an der Ursache für den Durchgangsverkehr gearbeitet wird, sondern an den Auswirkungen experimentiert wird.

Eine Verkehrsbelastung innerhalb Ruhrorts entsteht mit Sicherheit nicht, weil die Ruhrorter mit dem PKW unterwegs sind, sondern weil auf der Homberger Straße, der Eisenbahnstraße und der Ruhrorter Straße der Verkehr nicht zügig vorankommt. Diese Straßen dürfen nicht mit unnötigen zusätzlichen Verkehren belastet werden. Die lange geforderte Umgehungsstraße muss endlich gebaut werden.

Die wenigsten Ruhrorter haben direkt neben der Wohnung eine Garage. Bis der Wagen aus der Garage oder vom Parkplatz geholt wurde und an dem gewünschten Ziel ein Parkplatz gefunden wurde, hat man längst per pedes sein Ziel erreicht, unter diesen Bedingungen haben PKW-Fahrten einen triftigen Grund.

Verkehrskonzepte sollten von allen nachvollziehbar sein. Wie soll denn künftig ein Handwerker den Weg zu einer reparaturbedürftigen Waschmaschine finden, oder ein Firmenvertreter sein Ziel erreichen? Wahrscheinlich haben nur diejenigen mit einem aktuellen Navigationsgerät eine Chance.

Manche Ziele, die in Sichtweite liegen, erfordern kilometerweite Umwege, die zudem keiner erklären kann. Durch diese Suchverkehre von verunsicherten Autofahrern würde der Stadtteil stärker belastet als entlastet. Nachbarschaftshilfen werden erschwert.

Innerhalb des Stadtteils könnte man den Verkehr reduzieren, wenn es eine klare Strategie für den parkenden Verkehr gäbe, und nicht wie jetzt, auf mancher Straße alle 10 m eine andere Regelung greift.

Es müssten Geschwindigkeitsvorschriften eingehalten und kontrolliert werden.

Flaschenhalse vor dem Tausendfensterhaus sind zu beseitigen. Es müsste geprüft werden, ob im Berufsverkehr Ampelschaltungen die Staus auf die Brücken verlagern könnten, um die Bewohner zu entlasten.

Eine Entlastung der Dammstraße muss durch andere Maßnahmen als durch eine teilweise Sperrung erfolgen. z.B. könnte eine Ampelschaltung nur ein begrenztes Kontingent an Verkehren zulassen. Durch die Sperrung der Dammstraße suchen sich die Autofahrer einen Weg durch den Stadtteil.

Dieser Schleichweg belastet die Wege zur Grundschule unverantwortlich stark.

Dankeswerterweise schützen viele Lotsen die Kinder vor einer Rücksichtslosigkeit von PKW-Fahrern. Die Rücksichtslosigkeit, mit der durch den Stadtteil „gebrettert“ wird, kann man sich kaum vorstellen. Der jetzige Einsatz von vielen Lotsen kann aber keine Dauerlösung sein.

In den engen Häuserzeilen Ruhrorts verursachen Schleichverkehre extrem hohen Lärm, wodurch die bisherige hohe Wohnqualität erheblich reduziert wird.

An die Innenstadt grenzende Stadtteile

Stadtentwicklung Hochfeld-Nord

Stadtteil Hochfeld ;

Das Entwicklungspotential zwischen Fluss und City

Vorbemerkung:

Da alle großen Städte am Rhein ihre städtebauliche Bedeutung aus der intensiven und meist freizeitorientierten Nutzung ihrer Rheifront gewonnen haben, wird auch in Duisburg ein wesentlicher Entwicklungsschub nicht ohne eine Stabilisierung der Lebensverhältnisse Hochfelds, des Stadtteiles am Fluss, möglich sein.

Hieraus leitet sich die besondere Bedeutung Hochfelds im Rahmen der Planungen für die Zukunft der Stadt her. Neben einem intakten Citykern

Wohnsituation in Hochfeld:

Viel zu viele junge Menschen verlassen die Stadt, um ihre Zukunft und eine bessere Lebensqualität im Umland zu suchen. Daraus wird deutlich, dass Duisburg besonders für diese Bevölkerungsgruppe nicht mehr der „Wunsch-Wohnort“ ist. Für Hochfeld gibt es eine Reihe von Untersuchungen, die aufzeigen, wo die ärgsten Störpunkte für die Wohn- und Lebensqualität liegen.

Gravierend sind sechs Problembereiche .

Staub ,Industrie- und Verkehrslärm im Westen Hochfelds

Fortschreitende Aufgabe von qualifizierten und attraktiven Fachgeschäften auf der Wanheimer Straße und ein damit verbundener Verfall der äußeren und inneren Strukturen der Geschäftsstraße

Zunehmende Verdichtung einer Bevölkerungsstruktur, die geprägt ist durch Segregation und Verarmung mit Folgewirkung vor allem im Bildungssektor und in der Wohnqualität

Mangelnde Investitionsbereitschaft bei der Bewirtschaftung der Wohnimmobilien

Mangel an attraktiven Flächen für Freizeitgestaltung und Sport

Mangel an vielfältigen Kultur- und Bildungsangeboten

SPD-Ortsverein Hochfeld Nord

Ideen und Maßnahmen zur Verbesserung der Wohn- und Lebensqualität in Hochfeld/Duisburg

Bereits 1998 wurden in einem Konzept mit dem Titel „Duisburg 2010 Metropol-Region Rhein Ruhr“ Entwicklungsmaßnahmen für Hochfeld dargestellt und von den gesellschaftlichen Gruppen beschlossen.

Die Schwerpunkte dieses Konzeptes werden wir wieder aufgreifen und sukzessive umsetzen.

Ein wesentlicher Bestandteil ist der so genannte „Grüne Ring“. Unter diesem Logo wird dargestellt, wie unter Einbeziehung der vorhandenen Grüninseln und Freiflächen eine Anbindung des Rheinufer (Rheinpark) an die City stattfindet. Diese nach und nach zu realisierende Maßnahme wird Freizeitaktivitäten verstärkt ermöglichen, Licht- und Luftqualität verbessern und lokale zwischenmenschliche Kontakte fördern.

In Ergänzung dieser Grünflächengestaltung wird mit planungsrechtlichen Mitteln darauf hingewirkt, dass zugunsten hochwertiger Arbeitsplätze in umweltverträglichen Betrieben die Staub emittierende und lärmintensive Nutzung in der gewerblichen und industriellen Zone eingeschränkt bzw. deren Ausweitung verhindert wird.

Aus der aktuellen Statistik geht hervor, dass der Anteil der Kinder und Jugendlichen an der Bevölkerung Hochfelds im Vergleich zu anderen Stadtteilen überproportional wächst. Orientiert an dieser Entwicklung werden wir weitere Sport- und Spielangebote schaffen. Insbesondere soll hierbei der so genannte Szenensport (Inliner, Skater, Funbike) gefördert werden. Hier geht es nicht um große Sportanlagen, die von auswärtigen Besuchern genutzt würden, sondern um die Versorgung im Nahbereich. Wir wollen ermöglichen, dass über das Medium Spiel und Sport Freundschaften und gute nachbarschaftliche Kontakte entstehen und gepflegt werden können.

Deshalb sollen bei der Planung, Ausführung und Finanzierung der Maßnahmen möglichst viele Bürger im Rahmen von Planungswerkstätten einbezogen werden. Diese Entwicklungsarbeit ist verbunden mit der Unterstützung und Stärkung der vorhandenen Jugendbildungs- und Freizeiteinrichtungen.

Wir machen uns zur Aufgabe, eine bessere Wohnqualität in Hochfeld zu etablieren.

Dieses umfasst zunächst die Beschaffung und planerische Vorbereitung von Grundstücken zum Zwecke des Wohnungsbaus. Dann gehört hierzu die Schaffung von Wohnungen mit hoher baulicher Qualität, die auch für einkommensstärkere junge Familien attraktiv sind, die heute noch an den Stadtrand (Speckgürtel) abwandern. So wird entscheidend der Prozess der Segregation gebremst.

Weiterhin umfasst dieses die städtebauliche Gestaltung des äußeren Erscheinungsbildes (Fassadenrenovierung- und Verschönerung).

Deshalb unterstützen wir das vorhandene bürgerschaftliche Engagement in Hochfeld, z.B. Bürgerinitiativen, Bürgerforen und Vereine, die sich eben diesen vorgenannten Zielsetzungen verschrieben haben. Mit dieser Entwicklungsarbeit werden wir auch dem wirtschaftlichen Verfall, der sich an der Wanheimerstraße dokumentiert, entgegenwirken.

Weiterhin wollen wir die lang geplante bauliche Gestaltung der Wanheimerstraße, insbesondere der dortigen Arkaden, vorantreiben. Hierdurch rücken wir dem Ideal einer nachbarschaftsorientierten Einzelhandelszone wieder näher. Es entspricht der Lebenserfahrung, dass eine Verbesserung der Aufenthaltsqualität in der Einkaufsstraße die Einkaufsgewohnheiten beeinflusst.

Wir werden auf Landesebene in unserer Stadtentwicklungspolitik dafür sorgen, dass die finanzielle Förderung der benachteiligten Stadtteile nicht ausgesetzt wird.

Stadtentwicklung Hochfeld-Süd

Hochfeld-Süd erstreckt sich vom Rheinufer im Westen bis zur Düsseldorfer Str. im Osten, sowie vom Bahnhof Hochfeld-Süd bis Karl-Jarres-Str./Rheinhauser Str. im Norden.

Wo liegen in diesen Bereich die Probleme und Chancen?

1. Mittelpunkt ist der Hochfelder Markt. Hier wird von uns schon seit vielen Jahren gefordert, endlich das Problem Bunker zu entfernen. Dadurch würde für diesen Bereich eine wesentliche Wohnverbesserung eintreten. Gleichzeitig sollte für die Parkplatzgestaltung, endlich vor der Schule Hochfelder Markt, die Straße dem Markt zugeschlagen werden. Eine Durchfahrt ist dort nicht erforderlich.

2. Mit der Firma Mittal früher Niederrheinische Hütte, muß im Zusammenhang mit der Planung Duisburg-Hochfeld an den Rhein eine abschließende Lösung angestrebt werden. Dies würde für den gesamten Bereich, incl. Wanheimer Str. eine Umplanung erforderlich machen.

3. Leider wurde aus der ehemals geplanten Bundesgartenschau nichts! Das Gelände ist teilweise vorhanden und muß für eine großflächige Einbeziehung des Gewerbebereiches Paul-Esch-Str./Hochfeld-Bahnhof (Pulp)/ Kultushafen und des Bereiches Wasserturm mit der dahinterliegenden Freiflächen (ehem. Loksuppen) genutzt werden.

4. Die Wanheimer Str. von Rheinhauser Str. bis Wörthstr. im westl. Bereich ist einer besseren Wohnbebauung zuzuführen. Damit könnte erreicht werden diesen Bereich in den Grüngürtel einzubeziehen.

5. Grundsätzlich muß für den starken Verkehr eine Planung für die Wanheimer Str./Rheinhauser Str./Karl-Jarres-Str. und Düsseldorfer Str. überdacht werden.

6. Es sollten die Eigentümer des Altbaubestandes gebeten werden, Renovierungs-, Instandsetzungs- und Fassadengestaltungsmaßnahmen an ihrem Besitz durchzuführen.

7. Aufgrund des hohen Ausländeranteils in dem zuerst genannten Bereich, müssen in Kindergärten, Schulen, Sportvereine und darüber hinaus, Anstrengungen unternommen werden unsere ausländischen Mitbürger zu integrieren.

Nachsatz zu 3.: Wir empfehlen die Aussichtsplattform auf dem Wasserturm (Paul-Esch-Str.) zu besuchen. Nachdem man mit dem Aufzug hochgefahren ist, hat man einen guten Panoramablick über Hochfeld, Wanheimerort, Rhein und Stadion.

Gleichzeitig sollte man die Veranstaltungsräume im gleichen Haus in Augenschein nehmen (Platz für bis zu 800 Personen).

Stadtentwicklung Neuenkamp / Kaßlerfeld

Der Rhein suchte lange, bis er sein Bett fand

Diese Aussage trifft für die rheinnahen Stadtteile Neuenkamp und Kaßlerfeld ganz besonders zu. Dort wo die Moerser Grinden den Rhein begleiten, die Ruhr in Deutschlands bedeutenden Strom mündet und sich Parallel- Außen- und Innenhafen breit machen, liegt die Halbinsel mit ihren Stadtteilen Neuenkamp und Kaßlerfeld. Heimat für über 8.500 Duisburger Bürger.

Der Bezug zu Moers ist leicht zu klären: Der Rhein schlängelte sich bis Anfang des 13. Jahrhunderts noch mitten durch die heutige Innenstadt. Neuenkamp lag, wie auch Kaßlerfeld und Ruhrort, auf der linken Rheinuferseite. Erst gegen 1270 – mal wieder hatten die Duisburger gegen Hochwasser zu kämpfen – fand der Strom sein heutiges Bett.

Die Nähe zur Innenstadt sowie die Ruhr- und Rheinauen machen die beiden Stadtteile Neuenkamp und Kaßlerfeld zu hervorragenden Wohnquartieren.

Dennoch haben wir in unseren Stadtteilen einiges vor:

Die SPD in Neuenkamp und Kaßlerfeld setzt sich ein für:

- den Abriss der Immobilie Essenberger Str. 234 - 234 h. (Hochhaus der Gebag mit 49 WE) auf dieser Fläche soll ein Lebensmittel-, Drogeriemarkt und eine Bäckerei angesiedelt werden
- die Anbringung eines Schildes " Neuenkamp - Verkehrsberuhigter Stadtteil" im Ortseingangsbereich.
- neue Straßenmarkierungen auf der Straße am Schlütershof
Da die vorhandene Beschilderung zu diesen Bereichen offensichtlich nicht ausreicht, sollen LKW über entsprechende Straßenmarkierungen in Linksabbiegerspuren direkt in den gewerblich genutzten Bereich der Paul-Rücker-Straße und an der Kreuzung Am Schlütershof/Essenberger Straße zum „Außen- bzw. Parallelhafen“ geführt werden.
- den Umbau der Kreuzung Essenberger Str. / Benediktstr. / Diergardtstr. zu einem Kreisverkehr.
Ausgenommen der Essenberger Straße herrscht im gesamten Stadtteil Tempo 30. Ein Kreisverkehr wirkt wie eine Geschwindigkeitsbremse. Durch den Kreisverkehr müssen vor der Einfahrt alle das Tempo verringern. Wartezeiten vor roten Ampeln entfallen. Das lässt den Verkehr gleichmäßiger fließen und schont gleichzeitig die Umwelt. Zudem kommen Fahrzeuge nur aus einer Richtung, was die Übersichtlichkeit für alle Verkehrsteilnehmer verbessert.
- die Teilnahme am von der EU finanzierten Verkehrsprojekt "Shared-Space".

Einer der Kerngedanken von Shared Space (Gemeinsam genutzter Raum) ist die gemeinschaftliche Nutzung eines bestimmten öffentlichen Raumes für den gesamten Verkehr, also sowohl für das Auto, als auch für das Fahrrad oder Fußgänger. Gleichzeitig soll dieser Raum wieder attraktiv für andere Nutzungen werden, wie beispielsweise zum Verweilen. Dafür wird der Straßenraum grundlegend neu gestaltet und die Verkehrsschilder werden fast vollständig entfernt. Es gelten dann lediglich die drei grundlegenden Verkehrsregeln: Rücksichtnahmegebot, Rechtsfahrgebot und Rechts vor Links.

Da das Wohngebiet in Kaßlerfeld ebenfalls in 30 km/h ausgewiesen ist, sollte hier im Eingangsbereich von der Ruhrorter Straße in die

-Scharnhorststraße

-Bülowstraße

- Andreasstraße und

Kaßlerfelder Straße "Shared-Space" einbezogen werden.

Des Weiteren sollte nach Auslaufen der „Remondis-Verträge keine derartige Nutzung auf dem Gelände an der Kaßlerfelder Straße mehr geben.

Das Verkehrskonzept um das Gewerbegebiet „Am Schlütershof“ muss zeitnah aufgestellt, angepasst und umgesetzt werden. Hierzu gehört auch die Aufstellung eines Fluchtwegenetzes für Neuenkamp.

Des Weiteren sollte das Gebäude „Marientor“ saniert oder zurückgebaut werden.

Stadtentwicklung Wanheimerort

Wir haben in unseren wöchentlichen Sprechzeiten gelernt: In Wanheimerort wächst Neues aus Kommunikation. Wo es Probleme gibt, werden Lösungen entwickelt, wo gute Ideen sind, helfen wir dabei sie umzusetzen. Kommunal stehen wir für linke Sachpolitik statt Panikmache, oder blinden Aktionismus wie sie seit Antritt der Opportunistenkonstellationen am Burgplatz und den Bezirksghremien um sich greifen.

Auch ohne eigene Mehrheiten konnten wir viel erreichen weil wir dem Partybürgermeister Sachverstand, Augenmaß und starke Bündnispartner im Stadtteil entgegenstellen konnten.

Gemeinsam mit Bürgern, Verbänden und Vereinen haben wir uns für Wanheimerort stark gemacht.

Auch bei zahlreichen Problemen des Alltags, von Arbeit bis Wohnen konnten wir mit unseren Mandatsträgern in den Sprechstunden Dienstags und Donnerstags weiterhelfen; oder an Infoständen oder Stadteilsten mit dem „Roten Schuh“ offen die Anliegen entgegennehmen. Kleinere Baumaßnahmen wie die Wiederherstellung der Seitenstreifen am unteren „Lith“ haben wir erfolgreich begleitet.

Schildbürgerstreich wie bei der aufwendig neu beschilderten Fahrradwegsperrung am Kalkweg werden wir nicht aus den Augen lassen. Der ÖPNV bleibt weiter unser Anliegen, wie auch die Verkehrswegesicherung am Lith, an Wachholder-, Kultur-, Wanheimer-, Düsseldorferstraße und nicht zuletzt unserer Ampel am Bauspielplatz. Gute Bildung ist uns wichtig. Schon für die Kleinsten gehört dazu elementar auch der sichere Weg nach Hause. Mit unserer Forderung, endlich den Schulweg im Bereich zum Lith / Wachholderstr. effektiv sicherer zu machen beißen wir seit langem bei Union und Verwaltung wegen angeblicher Verkehrsflussbehinderung auf Granit. Aber eine Grünphase von knapp 4 Sekunden an einer Schulwegampel sind zu kurz! Eine Abkürzungsrennstrecke durch die Tempo 30 Zone zwischen Wachholderstraße und Düsseldorferstraße braucht kein Mensch. Durch Messungen während einer Baustellenampelschaltung wissen wir: Es ginge auch besser. Auch bei einer Ampelphase von 8-10 Sekunden gab es keinen gefährlichen Rückstau. Um diesem unverantwortlichen Treiben der Verantwortlichen („die Abkürzung nutzen wir selber gern“ (wurde aus Unionskreisen kolportiert)) ein Ende zu setzen, fordern wir eine tief greifende Modernisierung der Verkehrsführung durch Wanheimerort. Die Ampelschaltungen im Bereich der Düsseldorferstraße / Kulturstraße, Düsseldorferstr. / Neuenhoferstr. und im Autobahnanschluß Wachholderstr. / A59 sind durch Kreisverkehre zu ersetzen - gegebenenfalls mit integrierter Rechtsabbiegerspur. Außerdem sollten im Bereich des Hochfelder Stadtgebietes die Anschlussstelle A59 / Heerstraße und die Einmündung Düsseldorferstr. / Heerstraße ebenfalls mit Kreisverkehren ausgestattet werden. Die Regelungen des Vorrangs für den Schienenverkehr und je eine Bedarfsampel für Fußgänger können erhalten bleiben. So werden wir den Erfordernissen moderner sicherer Verkehrsführung gerecht, die auch den heutigen ökologischen Anforderungen von Klimaschutz und Energieeinsparung durch den Wegfall von Ampelanlagen und das Vermeiden unnötiger Standzeiten Rechnung trägt. Schulwegampelzeiten von 4 Sekunden braucht dann jedenfalls niemand mehr... .

Wir fühlen uns durch den Willen der Duisburger SPD bestätigt nach den Jahren der Investitionen in die Innenstadt nun vorrangig die Stadteile zu fördern. Für uns bedeutet das auch: Unser Stadtteil braucht weiterführende Bildungschancen – Eine Gemeinschaftsschule für Wanheimerort. Ob nun bestehende Schulen umgewandelt, in Dependenzen, oder als Neubau die Arbeit aufnehmen können, bleibt zu entwickeln. Wir brauchen hier die Debatte mit den Experten nicht zuletzt im Stadtteil. Potential ist vorhanden – auch bei der Infrastruktur. So könnten wahlweise bisher für den Wohnungsbau oder die Gewerbeentwicklung reservierte Flächen in der Nähe des Sportparks, beim neuen Rheinpark oder im Umfeld der schon vorhandenen weiterführenden Haupt- und Realschulen

genutzt werden. Uns ist wichtig, dass hier auch Raum geschaffen wird, für die kulturelle und soziale Vernetzung im Stadtteil, für Lernen, Kultur, Sport und Beratung. Hier profitieren dann Alle Wanheimerortherinnen und Wanheimerorter, vom Kleinkind bis zum Greis. Hier können wir gemeinsam Zukunft entwickeln. Für ein sozial gerechtes Wanheimerort.

Wo es gut für Wanheimerort war, haben wir uns auch über Parteigrenzen hinweg für den Stadtteil eingesetzt. – Wo es Not tat haben wir keine Auseinandersetzung gescheut um auch in der Presse, oder der Bezirksverwaltung die konsensual gefassten Beschlüsse klarzustellen und durchzusetzen. Trotz mancher unfairer Attacken haben wir uns im gemeinsamen Interesse immer wieder zusammengerauft um nicht die Bürger unter dem Eigensinn des Vertreters der C-Fraktion leiden zu lassen.

Viel ist erreicht – die Verkehrsberuhigung in weiten Teilen Wanheimerorts ist gelungen, wo es erforderlich war haben wir wie bei der Markusstraße Korrekturen eingeleitet. Die Umgestaltung von Markt und Fischerstraße ist mit Marktcafe, Denkmal und Uhr auf den Weg gebracht und bleibt weiter vorrangige Aufgabe. So müssen Lösungen für den sicheren Marktbetrieb gefunden werden, ob nun mit versenkbaren Versorgungsstellen die auch für andere Veranstaltungen eine höhere Nutzbarkeit bieten, oder über intelligente Leitungsführungen –beispielsweise der linke Niederrhein oder die angrenzenden Niederlande bieten mit Ihrer Backstein- / Ziegeloptik zahlreiche Vorbilder, die den Charme des Stadteilherzens wieder aufpolieren können, ohne die Einkaufsmöglichkeiten zu gefährden. Wir wünschen uns hier gemeinsam mit dem Bürgerverein einen Wettbewerb der Ideen, der weit über den „Umfrage“ Schnellschuss des ortsfremden Unionsvertreters hinausgeht. Es geht hier um unseren Stadtteil und nicht um die schönste Pressemappe, oder Machtspiele im Bezirksamt. Wir werden weiter den Erhalt unserer kommunalen Bausubstanz zum Wohle unserer Mitbürger im Auge haben und uns auch für ökologische Maßnahmen oder Sicherungstechnik wie die lebensrettenden Brandmelder in den Gebag Wohnungen einsetzen. Auch hier brauchen wir wieder mehr Mitbestimmung. Wir Sozialdemokraten unterstützen den Erhalt und wo möglich den Ausbau von Mieterbeiräten. Auch werden wir uns mit Trägern wie der AWO und den Kirchen über Wohnen im Alter oder die Kindergartensituation beraten und uns die neuesten auch Energiepolitischen Debatten für familiengerechtes Wohnen einbringen.

Darüber hinaus möchten wir wie bereits mit der „Stele“ begonnen, das Verständnis für die Geschichte und Entwicklung in Wanheimerort fördern. Selbstverständlich richtet sich unser besonderes Augenmerk hier auf die Entwicklung von Arbeit und Arbeiterkultur sowie die Industriegeschichte. Auch für die Zukunft ist wichtig, sich zu erinnern wie hart unsere Demokratie erkämpft werden musste. Das Schicksal von Arbeitervertretern wie dem durch Nationalsozialisten ermordeten Wanheimerorter Gewerkschafter Michael Rodenstock und auch das verfolgte Sozialdemokraten seien hier beispielgebend genannt. Sowohl unser Projekt „Michael Rodenstock Haus“, wie die Einbringung in die Stadteilkultur, Bildungseinrichtungen, Zusammenarbeit mit den Aktiven des Naturfreundehauses, oder die Beteiligung an der Stadteilchronik des Bürgervereins, bieten Chancen uns Wanheimerortherinnen und Wanheimerortern die „Verwurzelung“ im Stadtteil und daraus Perspektiven einer lebendigen freiheitlich demokratischen Zukunftsentwicklung zu ermöglichen.

Das sind nur einige unserer Arbeitsbereiche

Schließlich und nicht zuletzt fordern wir für den neuen Rheinpark, der unter der Trasse der Wanheimer Straße (Unser Projekt Sicherung der Gleisanlagen) an Wanheimerort grenzt, einen sicheren und barrierefreien Zugang aus und nach Wanheimerort. Hier ist zu überdenken, ob der Zugang von der Kulturstr, oder hinter den Schrebergärten wieder geöffnet oder ausgebaut werden kann. Außerdem muss der Verkehr auf der Wanheimerstraße im Bereich des Parks beruhigt werden. Vor der Fußgängerampel am Hochfelder Südbahnhof muss das verkehrswidrige Überholen auf der Schienenspur unterbunden werden.

Stadtentwicklung Neudorf

Die SPD Neudorf setzt sich ein für die Rekultivierung der Schotterhalde zu einem Freizeit- und Erholungsgebiet nach Einstellung der Arbeiten und Abbau der Gleise durch die DB Gleisbau GmbH.

Zu einer öffentlichen Begehung der Halde und einem herrlichen Rundblick auf Duisburg und Umgebung mit dem Leiter der Anlage Herrn Mohnhaus laden wir alle interessierten Bürgerinnen und Bürger recht herzlich ein. Treffpunkt: Donnerstag, 22.03.2007, 16.30 Uhr, Kruppstraße, Parkplatz neben Kleingartenanlage „Grüner Winkel“. Festes Schuhwerk!

Die Schotterhalde dient seit 1984 zur Lagerung und Recycling von Gleisschotter der Deutsche Bahn AG.

Hierbei anfallende Restmaterialien verbleiben auf der Halde.

Zurzeit wird die Halde von einer Arbeitsgemeinschaft aus DB Gleisbau GmbH (Westschotter) und der Krefelder Firma „Tiefbau und Umwelttechnik“ GmbH betrieben.

Die DB Gleisbau GmbH verfügt über eine Nutzungsgenehmigung gemäß BlmschG bis 2008.

Zurzeit wird bereits durch die DB Sanierungsmanagement eine Machbarkeitsstudie zur Sanierung der Halde erarbeitet, die eine Abdichtung und Rekultivierung der Fläche vorsieht.

Die Gleise auf der eigentlichen Halde gehören der DB Gleisbau GmbH und werden mit Aufgabe der Nutzung abgebaut, d.h. der gesamte Bereich der heutigen Schotterhalde ist demnächst frei von Gleisen.

Die Schotterhalde hat eine Größe von 7,8 ha und eine mittlere Höhe von etwa 42m ü.NN. Sie liegt damit ungefähr 8,50m über der mittleren Höhe Duisburgs, die bei ca. 33,50m ü.NN liegt.

Die städtebauliche Entwicklung der Stadt Duisburg wird in den nächsten Jahren u.a. durch die drei großen Städtebaukonzeptionen „Masterplan“, „Duisburg an den Rhein“ und „Rahmen Planung Sportpark Wedau (Neudorf-Süd)“ geprägt sein.

Die Stadt Duisburg hat den planerisch räumlichen Strukturwandel eingeleitet.

Duisburg als lebenswerte Großstadt – auch wenn dies nicht dem heutigen Image der Stadt in der Außenwahrnehmung entsprechen mag, so ist dies doch die Vision, deren zielorientierte Umsetzung mit dem Großprojekt Rheinpark bereits in vollem Gange ist.

Mit dem Sportpark Wedau wird der HaldenPark und dem „Grünen Ring“ zu einem Bindeglied zwischen dem Rhein und dem Stadtwald sowie zwischen der Innenstadt und der Sechs-Seenplatte.

Insofern erlangt ein Ort, der bisher selbst nicht wahrgenommen wurde, eine zentrale Bedeutung hinsichtlich der Verbindung und damit der Erlebbarkeit verschiedener Teile der Stadt für Radfahrer und Fußgänger, wie es im Masterplan für den Innenstadtbereich bereits vorgesehen ist.

Das Nutzungsprogramm setzt sich zusammen aus Anlagen oder Angebote: für Spaziergänger, Jogger, Walker, Nordic-Fitness-Sportler, Cross-Läufer, Mountainbike- und BMX-Sport versch. Disziplinen, einschließlich Gebäude für Fahrradverleih und Werkstatt.

Es handelt sich hier um eine junge olympische Sportart mit einer wachsenden Anzahl von Sportlern.

Die Strecken sollen nach internationalen Maßstäben gebaut werden.

Als positive Begleiterscheinung ist zu erwarten, dass bisher „wild“ genutzte Flächen in Natur und Landschaft künftig entlastet werden.

„Normale“ Radfahrer, unter besonderer Berücksichtigung der Verknüpfungsfunktionen, „Grüner Ring“, innerhalb der Stadt, Skateboardfahrer/Inlineskater, Kletterer (als Ergänzung des Angebotes im Landschaftspark Duisburg-Nord) und der

Anlage eines besonderen Aussichtspunkts mit Blick weit über Duisburgs Grenzen hinaus.

SPD-Ortsverein Duisern

Positionspapier zur Stadtteilentwicklung

Duisern – Generationenfreundliches Wohnen und Arbeiten im grünen Herzen der Stadt

Lage und Verkehr

Duisern ist Duisburgs ältester Stadtteil. Bereits im 12. Jahrhundert findet das Ratsdorf vor den Toren der Burg Erwähnung. Im Zuge der Jahrhunderte und der explosionsartigen Entwicklung der Stadt im Zeitalter der Industrialisierung im 18. und 19. Jahrhundert, sowie des Nachkriegs-Booms in den 1950er Jahren ist aus dem Ratsdorf in Randlage ein Stadtteil in Zentrumsnähe geworden.

Der Stadtteil verfügt über eine ausdifferenzierte hochwertige Wohnbebauung mit exzellenter Wohnflächenverteilung (45qm pro Person) und hervorragenden Nahversorgungseinrichtungen.

Der Duisburger Hauptbahnhof als wichtigster Verkehrsknotenpunkt des Ruhrgebiets und die Shoppingmeile Duisburgs, die Königstraße, ist meist fußläufig oder mit dem ÖPNV innerhalb von 3-10 Minuten erreichbar. Zudem verfügt Duisern über Auf- und Abfahrten zu den wichtigsten Autobahnen.

Familiengerechtes Wohnen und Leben in Duisern

Hinzu kommen eine Vielzahl an Bildungseinrichtungen, drei Kindergärten/ Tagesstätten, zwei Grundschulen, die Gesamtschule Duisburg-Mitte, zwei moderne Senioren- und Pflegezentren sowie Behindertenwohneinrichtungen.

Darüber hinaus sind weiterführende Schulen wie die profilierten Innenstadtgymnasien, Real-, Haupt- und Gesamtschulen, sowie Berufskollegien in Neudorf und der Innenstadt fußläufig oder mit Bus und Straßenbahn leicht zu erreichen. Duisburgs größte Bildungseinrichtung die Universität befindet sich ebenfalls in unmittelbarer Nähe. Zwischen der Ruhrau, dem Kaiserberg, dem Duisburger Zoo und dem Stadtwald im Duiserner Norden sowie dem Innenhafen als neuem Naherholungs- und Freizeitzentrum gelegen, bietet der Stadtteil urbane Nähe und Erholung im Grünen zugleich. Die meisten kulturellen Einrichtungen Duisburgs in der Innenstadt, liegen im Nahbereich des Stadtteils. Darüber hinaus verfügt Duisern über die größte Dichte an Spielplätzen.

Arbeiten in Duisern

Arbeiten und Wohnen bilden in Duisern keinen Widerspruch: Angrenzend an den größten Bürostandort im Ruhrgebiet, den Duisburger-Innenhafen, Kanzleien, Praxen und Agenturen am Kaiserberg, Firmen wie Krohne-Meßtechnik, der Tushita-Druckerei, Espera, dem Gesundheitszentrum, dem TÜV, oder der Regionalzentrale der DB Netz AG ist Duisern ein Ansiedlungsort für moderne Dienstleitungen.

Seniorenrechtliches Wohnen

Duisern verfügt über zwei hochmoderne Senioren- und Pflegeeinrichtungen. Mit einem durchschnittlichen Alter von 45 Jahren gehört Duisern zu den Stadtteilen Duisburgs mit einer relativ alten Bevölkerung. Zudem verzeichnet der Sozialbericht Duisburg eine relativ hohe Anzahl an Ein-Personenhaushalten (ca. 45%) im Stadtteil. Die GEBAG und die Wohnungsgenossenschaft Duisburg-Mitte planen den Bau zweier generationengerechter Wohnquartiere.

Politische Forderungen an die Stadtteilentwicklung

1. Den demographischen Wandel gestalten

Städte werden im Wettbewerb miteinander künftig nur bestehen können, wenn Sie die Schrumpfung intelligent gestalten und es schaffen attraktiv für Kreative und so genannte High-Potentials zu werden. Duisern als urbaner Stadtteil mit ausgezeichneter Infrastruktur hat hier besondere Vorteile, die es zu stärken gilt, d.h. konkret:

- Künftige Wohnungspolitik in Duissern muss vor allem für ein ausreichendes Angebot an familiengerechtem und barrierefreiem Wohnraum sowie kleinere Wohnflächen für Studierende sorgen.
- Die bestehenden Kindertageseinrichtungen und Grundschulen sind zu stärken und wo nötig um Ganztagesangebote zu ergänzen. Wo Ganztagesangebote bestehen sind diese bedarfsgerecht auszubauen.
- Die Ansiedlung von Dienstleistungen für Seniorinnen und Senioren ist zu fördern, damit die jungen Alten möglichst lange in Ihrem Wohnumfeld selbstbestimmt leben können.
- Die „grünen“ Potentiale des Stadtteils sind zu erhalten und zu stärken.
- Bürgerschaftliches Engagement unterstützen und zivilgesellschaftliche Initiativen fördern.

2. Duissern noch kinder- und familienfreundlicher gestalten

Die Attraktivität des Stadtteils wird zukünftig auch davon abhängen, Familien ein umfassendes Angebot an kinder- und jugendgerechten Freizeitmöglichkeiten zu unterbreiten.

Daher wollen wir:

- den Ausbau der Königsberger Allee zur „Kindermeile“ voranbringen. Mit drei Spielplätzen, einem breiten Grünstreifen und Ihrer Lage als Achse zwischen Kaiserberg und Goerdeler Park bildet die Königsberger Allee beste Voraussetzungen um Spielraum für Kinder innerhalb der Stadt zu schaffen. Dazu gehört eine Sanierung der Spielplätze in der Mitte der Allee. Regelmäßige Betreuung durch die Wirtschaftsbetriebe um der ständigen Verschmutzung mit Laub und ähnlichem Unrat beizukommen, da diese zu einer dauerhaften Nutzungs- und Wertminderung der Anlage führen.
- Wir wollen die Spielplätze thematisch konzentrieren und so für unterschiedliche Zielgruppen attraktiver machen. In Ansätzen ist dies bereits geschehen. So stehen zum Beispiel in der Parkanlage zwischen Schweizer- und Zieglerstraße Tischtennis und Basketball im Vordergrund, während in der Mitte der Allee vor Allem Geräte und Angebote für Kleinkinder geschaffen wurden.
- Wir fordern eine bessere ordnungsdienstliche Überwachung der Spielplätze. Anwohnerbeschwerden sind selten gegen Kinderlärm sondern mehr gegen Lärmbelästigung durch Dritte gerichtet, welche die Spielplätze zweckentfremdet in den Abendstunden nutzen. Dieses Verhalten geht leider häufig auch mit Sachbeschädigungen an den Geräten einher. Die Stadt ist daher aufgefordert diesem Problem ordnungsdienstlich zu begegnen.
- Wir regen die Auflage eines „Freizeitführers“ für Kinder- und Jugendliche an. Die Stadt wird aufgefordert zusammen mit den Schulen und Vereinen im Stadtteil (ggf. Bezirk) einen Kinder- und Jugendführer zu entwickeln, der Ihnen alle Freizeitangebote im Stadtteil und im Bezirk-Mitte aufzeigt und ggf. Gutscheine zur kostenlosen oder preisgünstigen Nutzung kostenpflichtiger Angebote (Bsp. Hallenbad) enthält. Der Führer soll Familien die in den Stadtteil/Bezirk zuziehen oder gerade Kinder bekommen haben zugestellt werden. Ebenso sollen Jugendliche diesen beim Übergang zur höheren Schule erhalten.
- Wir regen einen „Duisserner Markt der Vereine“, zu dem Kinder- und Jugendliche über die Schulen eingeladen werden und auf dem Vereine des Stadtteils mit niedrigschwelligen Angeboten auf Ihre Aktivitäten aufmerksam machen und Nachwuchsgewinnung betreiben können.

- Wir fordern ein Jugendzentrum für die Stadtteile, Duissern, Neudorf und Stadtmitte zur Ergänzung des Angebotes für Jugendliche ab 14 Jahren.

3. Öffentliche Plätze in Duissern stärken

Duissern verfügt über eine Vielzahl an öffentlichen Plätzen. Plätze vermitteln Urbanität und führen die Menschen im Stadtteil zusammen. Leider haben viele Plätze ihre Funktionalität verloren und müssen daher dringend revitalisiert werden. Dies kann jedoch nur schrittweise erfolgen, weshalb eine Priorisierung der Projekte geboten ist.

Wir fordern daher:

- **Eine Revitalisierung des Duissernmarktes**

Der Duissernmarkt ist der älteste Nachmittags-Markt der Stadt. Aufgrund des veränderten Konsumverhaltens der Verbraucher schrumpfen die Marktangebote seit Jahren. Der Platz wird außer zur Marktzeit als Parkplatz genutzt. Öffentliches Leben findet hier nicht statt. Der Duissernmarkt wieder soll zu einem öffentlichen Platz werden. Wir fordern eine Erneuerung des Belags sowie eine künstlerische Gestaltung des Platzes (Brunnen ö.Ä.) mit Verweilmöglichkeiten. Auch eine teilweise gastronomische Nutzung soll geprüft werden.

- **Den Goerdeler Park für die Bürgerschaft öffnen**

Der Goerdeler Park mit dem Verkehrsübungsplatz und dem durch die „Bürgerinitiative Goerdeler Park“ erkämpften neuen Spielplatz ist neben dem Kaiserberg einer der wichtigsten „grünen Flecken“ Duisserns.

Das Engagement der Bürgerinitiative ist zu unterstützen. Die Stadt kann dies vor allem durch den Schutz vor Vandalismus (ggf. durch bessere Beleuchtung in der Nacht, verstärkte ordnungsdienstliche Tätigkeit oder Videoüberwachung) und einer Klärung der Müllproblematik (durch bessere Betreuung durch die WBD) leisten. Zudem ist der Platz um den Skulpturenbrunnen an der Südseite des Parks an der Mülheimerstraße zu revitalisieren und baulich zu öffnen.

- **Die Rekultivierung des Kaiserbergs:**

Der Kaiserberg ist Duisburgs ältestes Naherholungsgebiet. Bereits im 19. Jahrhundert war er Austragungsort großer Bürger- und Sportfeste. Die vom Bürgerverein angestrebte Reaktivierung der alten Landschaftsgartenarchitektur (Wasserfall, Reste der Burgruine, Turnerdenkmal, Wasserturm und Haus am Turm, Soldatenfriedhof) ist zu begrüßen und aktiv zu unterstützen. Ebenso ist zu prüfen, durch welche Neuerungen dem Kaiserberg zusätzliche Attraktivität verliehen werden kann. Denkbar wären eine Aussichtsplattform, ein Bauspielplatz o. Ä.)

- **Eine städtebauliche und verkehrliche Gestaltung des Duissernplatzes**

Der Duissernplatz ist das Scharnier zwischen Innenstadt und dem Stadtteil. Bedingt durch seine direkte Nähe zwischen den Autobahnauffahrten der A59 und der A40 ist er auch ein hochfrequentierter Verkehrsknotenpunkt. Zwischen der Kreuzung von Kardinal-Galen-Straße und Oranienstraße befindet sich eines der wenigen freien Baugrundstücke im Stadtteil. Wir treten ein für eine städtebauliche und verkehrliche Gestaltung des Duissernplatzes, die seiner Funktionalität gerecht wird. Konkret fordern wir die

Umwandlung der Kreuzung Oranien-, Kardinal-Galen-, Wintgens- und HansasträÙe in einen modernen Kreisverkehr ohne Mittelinsel, um den Platzcharakter wieder herzustellen und die Verkehrsströme zu beruhigen. Außerdem fordern wir die Sicherstellung von Planungsrecht und die Sondierung von Möglichkeiten, für die Ansiedlung von Dienstleistungsgewerbe oder einer Bildungseinrichtung auf dem Baugrundstück.

Stadtentwicklung Mitte

Präambel

Der Anspruch Oberzentrums des Niederrheins zu sein darf nicht aufgegeben werden. An der Rheinschiene fehlen uns die finanziellen Möglichkeiten, um auf Augenhöhe mitreden zu können. Auch um der Konkurrenz aus den Niederlanden etwas entgegenzusetzen, ist es notwendig sich für diese Region interessant zu machen. Im Ruhrgebiet werden langsam Möglichkeiten der Zusammenarbeit geprüft. Hier liegen große wirtschaftliche Potenziale, besonders für die City, die sich städtebaulich im Vergleich zu den Nachbarstädten gar nicht schlecht darstellt.

Grundlage

- * Duisburg muss Einkaufstadt bleiben. Auch ohne Multi Casa gibt es Möglichkeiten Duisburg als Einkaufszentrum zu entwickeln.
- * Durch das Forum mit „Tor“ zur Börsenstraße und Verlagerung der Stadtbibliothek wird ein attraktiver Bauplatz für ein Kaufhaus angeboten. Diese neue Achse zur Wallstraße mit einem „Oppermann Konzept“ ergänzt, ermöglicht ein neues Flair in der City. Darüber hinaus einen einheitlich wirkenden Rundkurs über die Friedrich Wilhelm Str. wird eine attraktive Einkaufszone geboten.
- * Das Multi Casa Gelände ist nicht verloren. Mit einem neuen Konzept ist diese Fläche durchaus entwicklungsfähig.
- * Duisburg an den Rhein muss zukünftig als „Duisburg am Rhein“ erlebbar sein, die City muss sich ebenfalls über den Außenhafen an den Rhein mittelfristig entwickeln.

Finanzierung

- * Bei diesem Vorschlag ist besonders auf die Haushaltslage der Stadt Rücksicht genommen. Wenn möglich aus der vorhandenen Substanz neues erschließen, oder Kleinmaßnahmen die im Haushalt durchaus vorhanden sind. Für die Großprojekte wie die vorgesehen Parkhäuser sind Privatinvestoren nach unserer Einschätzung nicht schwer zu finden. Die Wohnbebauung ist durch die Gebag zu bewältigen.
- * Ausgenommen ist das ehemalige Multi Casa Gelände, hier ist ein Großinvestor zu gewinnen.

Ziele für die City

- * Leben und Kultur leben
 - Verstärkt familienfreundliche Wohnungen bauen
 - Anbindung des Innenhafens an die City
 - Kantpark: Lehmbruckinnovation

- * Erleben und Genießen
 - Neue Stadtplätze
 - Stadttore schaffen
 - Rundweg Einkaufsstraßen: City Boulevard
- * Bewegen
 - Sanierung des Hauptbahnhofs
 - Stärkung des Stadtverkehrs durch CityRing und City Boulevard
 - Ausbau der Parkhausparkplätze
- * Einkaufen und Lernen
 - Erschließung des ehemaligen Multi Casa: FFT
 - Offenes Wissenschaftsforum: ausprobieren – forschen umsetzen
 - Hotel des Films und des Theaters

City Marken

- | | |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> * Anbindung Innenhafen * Familienfreundliches Wohnen * Verwaltungs und Bildungszentrum * City Rundweg: * Stadttor am Marientor: * Bahnhofsneubau * FFT am Güterbahnhof: | <ul style="list-style-type: none"> Kuhlenwall Moselstraße Beekstraße Münzstraße City – Boulevard „Das Oval“: neue Verkehrsführung als neues Stadttor Freizeitpark, Fachmärkte, |
| <ul style="list-style-type: none"> * Neue Stadtplätze * Lehmbruckinnovation: * Brunnenkonzept erweitert * 10000 Parkplatzmöglichkeiten in der City, Parkleitkonzept | <ul style="list-style-type: none"> Rathaus, Bahnhof, Kuhlenwall Kunst live im Kantpark am Bahnhofsvorplatz |

Anbindung Innenhafen

über Kuhtor

- * Neugestaltung des Kuhtorplatzes
- * Neue Anbindung der Stadtmauerzeile
- * Statt Parkplatz:
 - Shopzeile Kuhlenwall
- * Neue Übergänge Oberstraße
- * Drei Richtungen
 - Wehrgang, Springwall, Stapeltor

über Stadttheater

- * Verkehrsberuhigung (Mischverkehrsfläche) mit neuer Pflasterung versehen
- * Einheitliche, besondere Beleuchtung
- * Einheitliche Baumzeilen pflanzen

- * Blaue Lauflinie (Reflektoren) errichten als Fortsetzung der Lichtleiste der Schwebenden Gärten

Shopzeile Kuhlenwall

- * Um die Anbindung zum Innenhafen attraktiver zu gestalten, wird auf dem jetzigen Parkplatz mit 3 x 3 m Grundeinheiten aus Stahl und Glas eine Shopzeile errichtet auf dem jetzigen Parkplatz. Kleinstgewerbe soll hier mit niedrigen Mieten eine Chance erhalten. „Fressbuden“ aller Art dürfen dort nicht errichtet werden. Die entstehende Einkaufsgasse von 4m Breite wird überdacht.
- * Auf dem Parkplatz, der im weiteren Verlauf folgt, wird in der Mitte ein Pavillon errichtet und an den Hecken wieder ein Shopzeilen Karree entsprechend einheitlich entstehen.
- * Die wegfallenden Parkplätze werden durch den Neubau einer Tiefgarage an der gegenüberliegenden ehemaligen Tankstelle ausgeglichen.

Verwaltungs- und Bildungszentrum Münzstraße

- * Neubau ehemaliges Böckergebäude als Volkshochschule
- * Übernahme des C&A Gebäudes für die Stadtbibliothek
- * Nutzung des jetzigen P&C Hauses für die Stadtverwaltung im Rahmen der Zentralisierung der Stadtverwaltung

Beekstraße

- * „Historische Fassaden“ entkernen und mit Neubauwohnungen entwickeln (2a)
- * Bunker mit neuen Nutzungen versehen (7)
- * Abriss der Zubringerbrücke und Umsetzung der Verkehrsplanung „Oval“
- * Entwicklung eines Stadteingangs
- * Über- und Durchgang zum Bezirksamt errichten (5)
- * Städtebauliche Lösung für den jetzigen Parkplatz mit mehrgeschossigen Familienwohnung (2)
- * Einbeziehung der Kirche in die Bebauung mit großem Innenhof und Kindergarten
- * Umsiedlung der Möbelhäuser zum Güterbahnhof (4) zugunsten von Wohnbebauung
- * große Tiefgarage mit 2000 Parkplätzen
- * Ansiedlung von Lebensmittelgeschäften integriert in die neue Bebauung

Neuer Hauptbahnhof

In Berlin, München und Stuttgart werden Großprojekte an Bahnhöfen geplant. Bis 2020 muss auch Duisburg eine entsprechende Entwicklung einfordern. Der Denkmalschutz darf einer Sanierung des Daches nicht im Wege stehen. Die ganze Bahnhofshalle wird neu konzipiert. Auf dem Vorplatz wird die Mercator-Kugel als Brunnen errichtet.

FFT: Fachmärkte Freizeitpark Technologiezentrum

Das FFT soll die ehemalige Multi Casa Planung ersetzen, da durch die Ansiedlung des neuen Einkaufszentrums in Essen, die Durchführung eines Einkaufszentrums in Duisburg nicht mehr denkbar ist. Die Gliederung des Geländes erfolgt nach der Planung der Bundesgartenschau. Der „Grüne Ring“ ergänzt die Planung.

Fachmärkte

Hallen und Büros nicht im Stiel von Logport sondern ansprechende, großzügige Architektur mit Glas und Stahl.

Freizeitpark

Moderne kommerzielle Freizeitangebote. Nach dem Vorbild Epcotcenters soll Forschung und Technik populär und verständlich vermittelt werden.

Technologiepark

Die UNI DU/Essen soll hier gemeinsam (Brennstoffzellentechnik), Wasserstofftechnik (Tankstellen) Nanotechnologien aber auch neue Medien sollen hier gemeinsam forschen, Ansiedlung des Patentamtes. Mittelpunkt ist ein gemeinsames Medienzentrum in der jedermann an aktuellen Forschungen teilnehmen kann.

Kantparkinnovation

- * Kultur live im Kantpark: Bau einer „Lehmbruck Werkstatt“ für Bildhauerei
- * Integrierung des Museumshofes durch Wegnahme des jetzigen Eingangsbereiches zum Durchgangsbereich
- * Entwicklung eines attraktiven Kulturangebotes für den Park

Grüne City Meile

- * Beginnend an Stadtinformation/ Mercatorstraße über die FriedrichWilhelm Straße zur Düsseldorfer Straße bis Mercatorstraße
- * Mittelstreifen entwickeln zum flanieren durch Wegnahme aller Parkplätze
- * Ausgleich: Parkhaus an der Beekstrasse
- * Attraktive Hinweissäulen für IHK Cubushalle und Lehmbruck Museum

City Boulevard

Ein Rundkurs ist der Weg zu einem neuem Gesicht der Einkaufsmeile. Portsmouth Platz, Königstraße, Düsseldorfer Str., Friedrich-Wilhelm-Str. sollen durch einheitliche Beleuchtung und Belag einen Boulevard beschreiben. Erstellung eines Lichtkonzeptes. Durch die Ergänzung der bereits dargestellten Grünen Meile erhält die City somit ein freundliches und vor allem einheitliches Erscheinungsbild. Mercatorstr; Forum und Düsseldorfer Straße stellen die „Innere Bindung“ dar.

Neue Plätze

- * Rathaus: aus Gründen des attraktiveren Zugangs zum Innenhafen wird der Park zur Kö geöffnet und gleichzeitig die Parkplätze entfernt, der Platz an sich wird durch Hecken eingerahmt.
- * Bahnhofsvorplatz die Reklametafel wird entfernt, der Platz öffnet sich Richtung Königstr. und Friedrich Wilhelm Str.
- * Der König Heinrich Platz erfährt seine Neugestaltung in Rahmen der Entwicklung City Palais „Schwebende Gärten“ Calaisplatz wird zukünftig eine grüne Verbindung zum Innenhafen darstellen, der aber auch in umgekehrter Richtung das Interesse des Fußgängers weckt.
- * Königstraße: hier sind an den jeweiligen Brunnen die Plätze besser herauszuarbeiten indem die historische Baumzeile hier jeweils unterbrochen wird, z.B. Neugestaltung durch Umsetzen der Bäume.
- * Calaisplatz wird zukünftig eine grüne Verbindung zum Innenhafen darstellen, der aber auch in umgekehrter Richtung das Interesse des Fußgängers weckt.

Averdunkzentrum

- * Wellness, Beauty und Fitnesscenter ist eine mögliche Zukunftsstrategie für dieses Center. Die Stadt Duisburg zieht sich aus dieser Immobilie zurück.
- * Das Averdunk braucht dringend ein aufgewertetes und stimmiges Konzept, da es eine Verbindung zum Spielcasino darstellt.
- * Der Rückzug der Stadt aus diesem Gebäude soll die Innovation beschleunigen.

10 000 Parkplätze

- * Beekstraße 2000 Parkplätze
- * Stapeltor/Springwall 350 Parkplätze
- * Obermauerstrasse 150 Parkplätze
- * Güterbahnhofsgelände 4000
- * Parkraumoptimierung durch Parkleitsystem

Stadttore

Alle Stadttore liegen am City Ring. Die Stadttore sind städtebauliche Höhepunkte (markante Bauwerke). Auf dem Cityring werden diese Stadttore durch Bäume und das Lichtkonzept komplementär betont.

Stadttore sind:

- * Marientor
- * Schwanentor
- * Mühlheimer Str.
- * Koloniestraße
- * Düsseldorfer Straße

Visionen

Erweiterung des Innenhafens um den Außenhafen Im Rahmen der Maßnahmen „Duisburg an den Rhein“, ist mittelfristig anzustreben den Außenhafen in die Planung einzubeziehen, mit der Maßgabe, Hafenleben erfahren ohne das Hafleben zu stören.

- * Unterstraße. Hier kann das Konzept des Büro Leicht aus Frankfurt zum tragen kommen.
- * Das Holzlager erhält einen neuen Landeplatz, und am Ufer entsteht ein Fachhandel zur Straße, Gastronomie zur Wasserseite.
- * City –Wohnpark. Hier ist über einen langen Zeitraum ein Weg gemeinsam mit den Bewohnern zu erarbeiten, der das ganze wieder zu einer „Geschichte“ werden lässt.

Einzelhandelskonzept

- | | | |
|-----------------------------|---|------------------------|
| * Forum | - | Königstraße |
| * Citypalais | - | Düsseldorfer Str. |
| * FFT | - | Sonnenwall |
| * Shopzeile Kuhlenwall | - | Münzstraße |
| * Bahnhof | - | Börsenstr. |
| * Averdunkzentrum | - | Friedrich Wilhelm Str. |
| | - | Wallstraße |
| | - | Salvatorweg |

Forum und City Palais

SPD hat entscheidend zur Entwicklung und dem Gelingen beigetragen.

Münzstraße

Der Münzstraße stehen erhebliche Veränderungen an. Die großen Textiler ziehen um. Ob der verbleibende Einzelhandel eine Chance ohne diese Magneten sieht bzw. hat wird sich zeigen. Durch die Ansiedlung der VHS und Stadtbibliothek und neuer Verwaltungseinheiten wird der Einzelhandel durchaus eine Chance haben, wenn auch ein anders gearteter. Wir stellen uns eine stärkere Entwicklung von Gastronomie und kulturellen Elementen vor. Diese können auch kommerziell sein (z.B. Galerien, Kultur und Veranstaltungswirtschaft, Bildungsträger).

Königstraße

Hier sollte versucht werden, dass mehr Gastronomie Einzug erhält, damit hier auch abends Leben entsteht. An der Entwicklung der Ansiedlung der Billig-Shops gibt es z. Z. keine Möglichkeit dem entgegen zu wirken.

Sonnenwall/Wallstraße

- * Diese beiden Straßen werden ebenfalls sehr große Veränderungen durch das neue Forum erfahren. Den Sonnenwall als Einkaufsstraße zu erhalten ist eine wesentliche Aufgabe für die Zukunft der City. An der Ecke Friedrich-Wilhelm-Str., Wallstraße bietet sich mittelfristig eine Überdachung an, die eine Kneipenzeile beherbergt.
- * Ansonsten ist das „Oppermann Center“ durchaus eine Option für Salvatorweg bis zur Düsseldorfer Strasse.

Düsseldorfer/Börsenstraße

- * Durch den Wegfall des heutigen Gebäudes der Stadtbibliothek entsteht hier eine Fläche für eine neue interessante Immobilie die möglicherweise durch ein weiteres großes Kaufhaus genutzt wird.
- * Damit wäre die Börsenstraße eine wichtige Verbindung zwischen Forum und Düsseldorfer Straße. Seitens dem Forums wird dem leider nicht Rechnung getragen, dadurch das hier kein Ein- bzw. Ausgang zur Börsenstraße vorgesehen ist.
- * Dennoch ist dieser Bereich ist in das Lichtkonzept aufzunehmen.

Friedrich-Wilhelm-Straße

- * Durch die Erschließung durch den neuen Boulevard wird die Straße weitaus attraktiver, verbessert gleichzeitig die Anbindung des Kantparks an die City. Gleichzeitig könnte dieser Streifen als Kunstaustellungsraum dienen.
- * Um eine einheitliche Wirkung des Straßenraums mit der Königstraße zu erreichen werden Leuchten der Kö abgebaut und auf der Friedrich Wilhelm Str. an der bebauten Seite angesiedelt. Auch hier ist es dringend erforderlich den Belag zu erneuern.
- * Seitens des Einzelhandels ist keine große Veränderung zu erwarten.

Verkehrskonzept

- * City Ring
- * Grüner Ring
- * Parkleitkonzept
- * 10 000 Parkplätze

City Ring

Der City Ring ist auch deshalb notwendig, damit umliegenden Stadtteile eine bessere Anbindung haben, allein durch bessere Orientierung. Der Übergang in die anderen Stadtteile muss den Eindruck von Übergängen vermitteln, (durch Bäume, Lichtinstallationen, Leuchten o.a.m..)

Grüner Ring

Grüner Ring ist eine zu begrüßende Maßnahme, die auch im Gesamtkonzept des FFT Niederschlag findet. Diese Maßnahme dient zudem dem Radverkehr, dem Spaziergänger und auch dem Herrchen mit seinem Hund.

Stadtentwicklung Süd

Konzept zur Stadtentwicklung Duisburg Süd

Situationsbeschreibung

Die städtebauliche und soziale Situation des Duisburger Südens weist große Unterschiede zwischen den Ortsteilen auf.

Während „tief“ im Süden ländliche, ja fast noch dörfliche Strukturen vorzufinden sind (Serm, Mündelheim, Rahm) sind die nördlichen Ortsteile räumlich und sozial geprägt durch die Werksiedlungen der großen Industrieunternehmen (Wanheim, Hüttenheim, Ungelsheim, Huckingen) und der Deutschen Bahn (Wedau, Bissingheim). Zudem finden sich überwiegend bürgerlich dominierte Wohngebiete in Buchholz, Huckingen und Großenbaum.

Im Süden insgesamt gibt es in allen Ortsteilen enge räumliche Beziehungen zwischen den Wohngebieten und Schwerindustrie, bzw Gewerbegebieten und Verkehrsanlagen (Deutsche Bahn, A 59, B288)

So verschieden die Wohn- und Sozialstruktur der Ortsteile sind, so verschieden sind auch die stadtteilspezifischen Problemlagen und Entwicklungsnotwendigkeiten und -perspektiven für die Zukunft.

Eine besondere Belastung im Duisburger Süden ist der Schwerlastverkehr. Gewerbe und Industrie werden in zunehmenden Maße durch LKW ver- und entsorgt. Die dabei faktisch genutzten Verkehrsachsen führen durch Wohngebiete, (z. B. Ehinger Str. in Wanheim; Sittardsberger Allee in Buchholz, Angermunder Str / Großenbaumer Allee) obwohl gut ausgebaute Straßeninfrastruktur mit der A59 und der B288/A524 zur Verfügung stehen.

Der Duisburger Süden verfügt über keine flächendeckende soziale Infrastruktur.

Bereits heute sind die Bürger einzelner Ortsteile gezwungen ihre sozialen und kulturellen Bedürfnisse in anderen Ortsteilen zu befriedigen. Dies betrifft nicht nur den Bereich Schulen, Bibliotheken, Bäder und Sportanlagen sondern auch schon die Suche nach dem Arzt oder schlicht und ergreifend die Möglichkeit des Einkaufens. Hier wird vor allem für die Ortsteile Ungelsheim, Serm und Mündelheim dringender Handlungsbedarf gesehen.

Vor allem in den siedlungsgeprägten Ortsteilen findet sich eine überdurchschnittlich ältere Wohnbevölkerung wieder.

Dies ergibt unter Berücksichtigung des fehlenden geschlossenen Netzes der Infrastruktur eine besondere Aufgabe für den öffentlichen Nahverkehr.

Ziele und Maßnahmen:

Wohnen und Arbeiten:

Bei der weiteren städtebaulichen Entwicklung sollte die in den Ortsteilen gewachsene Struktur unbedingt erhalten bleiben ; sei dies der dörfliche Charakter tief im Süden oder der siedlungsgeprägte Charakter der Arbeiterortsteile. Die hier bereits lebenden Menschen fühlen sich in dieser Umgebung wohl; für potentielle Neubürger bieten diese verschiedenen Prägungen ein breites Spektrum des Lebens an.

Bei der Ausweisung von neuen Bebauungsflächen soll bewusst ein Angebot von preiswertem, aber auch hochpreisigem Bauen und Wohnen ermöglicht werden, welche in die vorhandene Struktur einzupassen ist.

Um die vorhandene Infrastruktur besser auszulasten, sind Baulücken zu schließen.

Im Duisburger Süden soll nicht nur gewohnt werden. Da, wo gewohnt wird, soll auch gearbeitet werden. Dabei darf aber die bestehende Grenzlage zwischen Industrie und Gewerbe, sowie Wohnen nicht verschärft werden. Mit geeigneten Maßnahmen soll zudem auch eine Entspannung dieser Situation gefördert werden.

Bei Neuansiedlungen von Gewerbe und Industrie sind grundsätzlich zunächst brachliegende ehemalige Gewerbeareale neu zu beleben, bevor bisher unberührte Flächen versiegelt werden. Dies ist insbesondere bei der dringend notwendigen Neuaufstellung des Flächennutzungsplans zu beachten.

Dabei ist auch die Umnutzung von ehemaligen Gewerbeflächen in Wohnflächen durchaus gewünscht, soweit hiermit kein neues Konfliktpotential geschaffen wird.

Logistikstandorte sind an den Verkehrsknotenpunkten zu entwickeln. Dabei ist zu vermeiden, dass Anbindungsstraßen durch Wohngebiete geführt werden.

Zur Vermeidung von Suchverkehr sollen die Gewerbegebiete nach holländischem Vorbild mit Kennziffern bezeichnet werden. Anhand dieser Kennziffern erfolgt eine Verkehrslenkung ab den Hauptverkehrsströmen.

Gewünscht wird, dass die Stadtentwicklung konkret das Leben der Generationen miteinander fördert. Einzelne Ortsteile im Duisburger Süden weisen einen höheren Anteil älterer Mitbürger auf. Einerseits ist dabei das Mehrgenerationenwohnen zu fördern. Ergänzend hierzu sind Flächen für altersgerechtes Wohnen und Pflege in den zentralen Ortsteilflächen bereitzustellen. Es gilt, dass die ältere Generation nicht im wahrsten Sinne des Wortes an den Rand gedrängt werden darf.

Soziales:

Die soziale Infrastruktur im Süden darf nicht weiter ausgedünnt werden. Die Stadt wird daher als Grundsatz keine weiteren eigenen Einrichtungen aus dem Süden abziehen. Hierzu gehören konkret die Einrichtungen Bibliothek, Jugendheime, VHS Veranstaltungen, Verwaltungsstellen etc.

Hierzu gehört auch: kein weiterer Abbau von Spielplätzen im Duisburger Süden (der Bedarf an Spielplätzen ist keine Frage des aktuellen Bedarfs, sondern der Planung von Generationen), sowie die weitere Unterstützung von Senioreneinrichtungen der karitativen Träger.

Dabei soll darauf geachtet werden, dass verstärkt stadtbezogene Einrichtungen der sozialen Fürsorge (wie z.B. Immersatt) eine Möglichkeit erhalten im Duisburger anzusiedeln, wenn dies gewünscht wird.

Die Förderung und Erhaltung von Unterzentren in den Ortsteilen liegt im Interesse der sozial orientierten Stadtentwicklung und damit im Interesse der Einwohner. Die Ansiedlung privater Anbieter sozialer Infrastruktur (z. B. Ärzte, Apotheker, Nahversorger) ist zu fördern. Die öffentliche Hand kann eine Ansiedlung nicht erzwingen, sie kann aber durch planerische Vorgaben, und durch Unterstützung und Dialog darauf hinwirken, dass im Süden eine möglichst fußläufig erreichbare Infrastruktur erhalten bzw. wiederhergestellt wird.

Dies dient nicht nur der Vorsorge für die ältere Generation, sondern erhält auch die Lebendigkeit der Ortseile. Dies führt zudem zu einer Reduzierung der Verkehrsbelastung und somit zur Steigerung der Wohn- und Lebensqualität.

Daher dient die Erhaltung der sozialen Infrastruktur **in** den Ortseilen allen Zielvorgaben einer gesunden Entwicklung und ist unbedingt zu beachten.

Daher ist bei größeren Plangebietten festzusetzen, dass Flächen für die soziale Infrastruktur zwingend vorgesehen werden. Z.B. Flächen für Nahversorgung Ärzte oder für ein Treffen der Bürger oder Generationen.

Ein Masterplan Einzelhandel, wie er z.B. in Dortmund aufgestellt wurde, ist zu entwickeln.

Zum Erhalt der lebendigen Strukturen gehört der Erhalt von Fest- und Marktflächen. Dabei sind die Veranstaltung von Märkten und Festen aktiv zu unterstützen. Unangemessene Abgaben oder Einschränkungen dieser Aktivitäten sind im Sinne eines lebendigen Ortsteiles von der öffentlichen Hand zu unterlassen. Die Plätze sollen durch Umgestaltung auch unter der Woche nutzbar sein, und so dem Ziel des lebendigen Ortsteils dienen.

Im Bereich des Freizeitangebotes ist der Duisburger Süden durch die erschlossenen und unerschlossenen grünen Flächen vorbildlich ausgestattet. Im Bereich der Sechs Seen Platte ist aber eine zusätzliche Erschließung von Großenbaum her wünschenswert. Dies würde zu einem die enge Zugangssituation in Wedau und Bissingheim entlasten. Zum anderen würde dieses wichtige Naherholungsgebiet näher an die südlichen Stadtteile rücken.

Für viele Bürger im Duisburger Süden findet Erholung in ihrem Kleingarten statt. Diese sind zu erhalten und zu fördern.

Fast unerschlossen ist der Rhein als Erholungsziel. Neben der Rheinuferpromenade in Wanheim gibt es kaum eine Möglichkeit den Rhein zu erleben. Hier ist auf eine systematische Erschließung des Rheins als Freizeitraum hinzuwirken. Insbesondere ist die Sperrung des rheinnahen Weges in Ehingen aufzuheben.

Im Rahmen des Programms Duisburg an den Rhein wird in Hochfeld der Ortseil wieder näher an den Fluss gebracht. Die dabei entstehende Wegeschiene ist in den Süden zunächst bis Wanheim zu verlängern.

Verkehr:

Das bereits seit Jahren unisono geforderte Verkehrskonzept muss durch die Verwaltung endlich erstellt werden. Die darin gefundenen Maßnahmen müssen konkret und zeitnah umgesetzt werden. Die Nähe von Wohnen und Arbeiten im Duisburger Süden darf nicht von der fehlenden Lösung der Verkehrsströme zu einem größeren Konflikt werden. Dies insbesondere vor dem Hintergrund weiteren zu erwartenden Verkehrs durch die Schaffung des Logistikstandorts Logport 2, sowie der Entwicklung weiterer Gewerbeflächen, z.B: im Bereich der ehemaligen Güterverkehrsfläche in Wedau / Bissingheim. Durch gezielte Verkehrslenkung ist der Durchgangs- und Schwerlastverkehr aus Wohngebieten fernzuhalten.

Für den Ortsteil Großenbaum / Rahm ist z.B. durch die Lenkung des Verkehrs über die Albert – Hahn Straße (auch die Zufahrt zum Gewerbegebiet an der Beeckerfelder Straße) eine Entlastung für die Angermunder Straße / Großenbaumer Allee / Zur Kaffeehöft zu erreichen.

Wirksame Lärmschutzmaßnahmen sind entlang der Hauptverkehrsachsen im Duisburger Süden (Bahntrasse, A 59, B 288, Durchgangsstraßen) vorrangig einzuplanen, bzw bei geänderten Verkehrsströmen begleitend zu errichten.

Der geplante Ausbau der B 288 ist mit dem Verkehrskonzept abzustimmen.

Dem öffentlichen Nahverkehr kommt im Duisburger Süden eine besondere Aufgabe zu. Gerade die Ortsteile am „ Stadtrand „, dürfen durch eine weitere Ausdünnung der Verbindungen nicht abgeschnitten werden.

Für die Ortsteile mit hohem Anteil älterer Mitbürger tritt dabei die soziale Komponente des öffentlichen Nahverkehrs besonders hervor. Hier nimmt die Stadt mit dem Angebot des ÖPNV die Aufgabe der Daseinsvorsorge wahr. Nur mit dem ÖPNV wird diesen Bürgern Mobilität ermöglicht werden können, auf die sie bei der schlechten Infrastruktur des Südens dringend angewiesen sind.

Die Hauptachse des ÖPNV mit den Linien 903, U79 und 934 muss mindestens in der jetzigen Ausbaustufe erhalten bleiben. Diese Linien garantieren eine schnelle und moderne Anbindung an den Citybereich Duisburg und an die Arbeitsplätze, z.B. in Düsseldorf.

Völlig unbefriedigend ist, dass zur Zeit wenig bestehende Angebot des öffentlichen Nahverkehrs an Querverbindungen von Ost nach West.

Für die Jugendlichen im Duisburger Süden muss ein verlässliches und sicheres Angebot der Anbindung am Abend und in der Nacht in die Innenstadt ausgebaut werden.

Für die Ortsteile Wedau und Bissingheim hat der Entenfangexpress eine wichtige Verbindungsfunktion. Daher darf dieser nicht weiter eingeschränkt werden; erforderlich ist sogar ein Ausbau der Strecke Richtung Ratingen/Düsseldorf.

An vielen Stellen im Duisburger Süden können weitere verkehrsberuhigte Zonen eingerichtet werden. Dabei sollte im Rahmen von sowieso durchzuführenden Erhaltungsmaßnahmen auch eine bauliche Umgestaltung der Straßen und Wege erfolgen (z.B. keine bauliche Trennung in Straßen und Fußgängerwege)

Dies gilt gleichermaßen für den Rückbau von Kreuzungen zu Kreisverkehren. Gerade im Duisburger Süden gibt es große Kreuzungsbereiche, die sich besonders zum Umbau eignen würden.

An den Verknüpfungspunkten zwischen individual- und öffentlichem Verkehr sollen überdachte und sichere Radstationen entstehen. z.B. an den S Bahnhöfen oder den U Bahnhöfen Münchener Str., Sittardsberger Allee.

Alle Haltepunkte der U-Bahn sind behindertengerecht auszubauen. Vordringlicher Bedarf besteht hierzu für den Haltepunkt der U 79 Sittardsberger Allee.

Kurzfassung:

Die Konzepte in den Stadtteilen in aller Kürze:

Bissingheim:

Bissingheim ist eine der alten Eisenbahnsiedlungen; eingebettet zwischen Sechs Seen Platte und Entenfang.

Trotz der Randlage hinter dem alten Rangierbahnhof verfügt der Ortsteil bei nur 3.500 Einwohnern noch über eine ausreichende Infrastruktur.

Hervorzuheben ist vor allem die gut funktionierende über Jahrzehnte gewachsene soziale Infrastruktur, die vor allem von Vereinen, Kirchen und Parteien getragen wird.

Eckpunkte der weiteren Entwicklung:

- der gartenstädtische Charakter ist zu erhalten
- keine Hinterlandbebauung
- behutsame Nachverdichtung durch Schließung von Baulücken u.a. zur Ansiedlung junger Familien
- Förderung von altengerechtem Wohnen
- Sicherung der Infrastruktur, insbesondere des kleinteiligen Einzelhandels
- Ausbau und Stärkung des ÖPNV insbesondere i.d. Innenstadt
- Lärmschutzkonzept
- Förderung der Aktivitäten zur Schaffung eines Kultur- / Jugendtreffs
- Bewahrung des Denkmalschutzes für die „Gartenstadt Bissingheim“
- Neugestaltung des Dorfplatzes (Initiative des SPD OV aus d. Jahre 2004) als Treffpunkt für die Bürger und zum Erhalt der „Markttage“ in Bissingheim
- Erhalt der Grundschule und eines ausreichenden Kindergartenangebotes

Wedau:

Wedau ist die sportgeprägte Eisenbahnsiedlung an der Sechs Seen Platte und der Regattabahn. Der Ortsteil befindet sich nach dem Verkauf der Häuser an die Deutsche Annington im Umbruch. Die bisher gute Infrastruktur droht zu verkargen. Die zukünftige Nutzung der großen Freiflächen auf dem Areal des ehemaligen Rangierbahnhofs werden den Ortsteil in naher Zukunft weiter entwickeln und prägen. Eine Nutzung dieses Geländes als Logistikstandort wird eine klare Absage erteilt.

Eckpunkte der weiteren Entwicklung:

- Die SPD unterstützt die Bemühungen des städtischen Planungsamtes für eine attraktive Wohnbebauung.
- Die Naherholungsflächen an den Seen müssen für die Bevölkerung in der bisherigen Form erhalten und weiterhin frei zugänglich bleiben.
- Die vorhandenen Sport- und Freizeitanlagen an der Masurenallee (ETuS Wedau und Gartenanlage „Bahn-Landwirtschaft“) sind im ursprünglichen Zustand zu erhalten.

- Für den Stadtteil Wedau ist ein Parkraum-Konzept zu erarbeiten.
- In die Planungen der Stadt sind die Schaffung eines Kultur- und Freizeitzentrums für die Bevölkerung einzubeziehen.
- Denkmalsgeschützte Gebäude müssen nach den Bestimmungen des Nordrhein-Westfälischen Denkmalschutzgesetzes gepflegt und erhalten werden.
- Die Stadtteile Wedau und Bissingheim sollen durch eine Fahrrad- und Fußgängerbrücke in Höhe der Straßen am See (Wedau) und Am Brunnen (Bissingheim) miteinander zu verbinden.
- Bei der Bebauung ist darauf zu achten, dass nicht nur „exclusive“ Quartiere entstehen, sondern insbesondere auch bezahlbarer Wohnungsbau für Familien mit Kindern umgesetzt wird.
- Der historische Kern des Stadtteils, die „Gartenstadt Wedau“ muss unbedingt in ihrer ursprünglichen Art erhalten bleiben.

Wanheim:

Wanheim ist neben Hüttenheim der Ortsteil im Süden, der am intensivsten durch die Industrie geprägt ist. Die großen Unternehmen bestimmten mit ihren Werkssiedlungen den Wohnungsbau in Wanheim. Der Ortsteil wird getrennt durch die Verkehrsader Ehinger Str. mit LKW Verkehr, Straßenbahn und Güterbahnlinie. Das Ufer des Rheins ist hier einmalig zugänglich und bildet die Schokoladenseite für Sport und Erholung.

Der Mangel an Infrastruktur, insbesondere im Bereich Einzelhandel hat seine Ursache im Fehlen eines echten Ortsteilzentrums.

Eckpunkte der weiteren Entwicklung:

Für den Ortsteil muss eine neue Mitte entwickelt werden.

Die Trennung durch die Verkehrsader Ehinger Str. ist zu mildern, zunächst durch organisatorische, langfristig durch bauliche Maßnahmen.

Der Grünzug durch Wanheim an den Rhein ist durch eine fußläufige Brücke zu vollenden.

Die Rheinuferpromenade ist nach Süden auszubauen und im Norden an die Uferbegehungen in Wanheimerort und Hochfeld anzuschließen.

Die Ausfahrt Thyssengelände soll über das Logportgelände erfolgen.

Alt-Wanheim soll zu einem konsequent lebenswerten geschlossenen Wohnquartier umgebaut werden.

Keine Nachverdichtung in den gewachsenen Werkssiedlungen

Die völlig unzureichende Infrastruktur in allen Bereichen ist durch planerische Vorgaben wiederherzustellen.

Ungelsheim, Mündelheim, Serm

Die Stadtteile Ungelsheim und Mündelheim/Serm haben eine unterschiedliche sozioökonomische Struktur. Ungelsheim ist nach dem 2 Weltkrieg für die Beschäftigten von Mannesmann geplant und gebaut worden. Die beiden anderen Stadtteile waren Dörfer, die sich entsprechend entwickelt haben. Ungelsheim hat eine überalterte Bevölkerung mit niedrigem Einkommen, da hier vor allem

Rentner wohnen.

Mündelheim und Serm haben eine ausgewogene Bevölkerungsstruktur mit recht hohem Einkommen.

Alle drei Ortsteile haben eine hohe lokale Identifikation ihrer Bevölkerung mit ihren Stadtteilen. Das verbindende Thema aber zugleich das Trennende ist die B 288.

Eckpunkte der weiteren Entwicklung:

Mündelheim und Serm sollen bei der weiteren Entwicklung ihren dörflichen Charakter beibehalten. In Ungelsheim muss die weitere Entwicklung das Ziel haben pointiert jüngere Bevölkerung für den Ortsteil zu gewinnen.

Nichtsdestotrotz ist der Infrastrukturausbau hier auf die besonderen Bedürfnisse der älteren Bevölkerung auszurichten. (z.B. Absenkung von Bordsteinen, Ausbau eines Ärztezentrums etc)

Der Öffentliche Personennahverkehr hat bei den „abgelegenen Ortsteilen eine besondere Bedeutung, insbesondere, weil nicht mehr alle Bedürfnisse fußläufig im Ortsteil befriedigt werden können.

Weiterbau der Straßenbahnlinie 903 bis Ungelsheim.

Der Ausbau der B288 soll in Mündelheim in Tunnellage erfolgen.

Der Bau des Kohlekraftwerks in Krefeld wird abgelehnt.

Der Bau der CO-Pipeline zwischen Dormagen und Krefeld/Uerdingen wird abgelehnt.

Großenbaum und Rahm

Diese Ortsteile bieten mit die besten Wohnlagen in Duisburg, verbunden mit einer sehr guten Verkehrsanbindung und Infrastruktur. Problematisch ist die allgemeine Lärmsituation (Bundesbahnlinie und B288/A524) sowie die Belastung mit Gewerbeverkehr insbesondere in den Wohnbereichen. Eine bessere Zugänglichkeit zum Naherholungsgebiet Sechs Seen Platte würde den Freizeitwert des Ortsteils verbessern.

Eckpunkte der weiteren Entwicklung:

- Errichtung einer sog. Shared Spaces im Bereich zwischen Angermunder Str./ Am Lipkamp und Großenbaumer Allee/ Franziskusstr., sowie Saarner Str./Am Glockenturm.
- Die Achse Angermunder Str / Großenbaumer Allee soll keine Umleitungsstrecke mehr für den Autobahnverkehr sein
- Umbau des Bahnhofvorplatzes Großenbaum
Umbau des Bahnhofs zu einem Ausflugsbahnhof, damit dieser Ausgangspunkt für Freizeitaktivitäten z.B. mit dem Fahrrad sein kann.
- Einrichtung eines Verkehrsleitsystems für den Suchverkehr der LKW zu den Gewerbegebieten.
- Das Brachgelände Buscher Str. soll für die Freizeitnutzung umgestaltet werden.
- Die Bundesbahn hat den Lärmschutz entlang der Bahnlinie auszubauen.
- Mit der Errichtung eines Parkplatzes am Ende der Saarner Str. kann das Naherholungsgebiet von Süden her erschlossen werden.

Buchholz

Buchholz ist ein überwiegend von Wohnbebauung geprägter Stadtteil. mit gewachsenen Strukturen
Es besteht ein ausgeprägtes Kirchen,- Vereins- und Freizeitleben. Kennzeichnend sind eine gute Versorgungslage im Einzelhandel und öffentlichen Sektor. Ziel aller Planungen muss es daher sein, die Attraktivität sowohl im Bereich des Oberzentrums Münchener Straße/Marktplatz als auch der Nebenzentren (z.B. die Lindenstraße) weiter zu stärken

Auf mehreren Sitzungen des Vorstandes der SPD Buchholz und einem Workshop mit Mitgliedern und Bürgern haben sich folgende Schwerpunkte herauskristallisiert:

I

Umgestaltung Münchener Strasse

Der Aufenthaltswert auf der Haupteinkaufsstraße soll durch Verkehrsberuhigung und der baulichen Umgestaltung zentraler Punkte erhöht werden.

Temporeduzierungen in den Zufahrtsstraßen sowie eine Querungshilfe dienen der Sicherheit der Besucher.

Umgestaltung Norbert Spitzer Platz (Marktplatz)

Einfassung des Platzes zur Münchener Strasse mit einer Hecke von maximal einem Meter, um parkende Autos „optisch zu verstecken“, Niveauanhebung der Seitenstrasse auf Markthöhe mit dem Ziel, ein geschlossenes Bild zu erzeugen.

Umgestaltung der vorhandenen Grünflächen und Schaffung von Ruhezeiten in Absprache mit den Marktbesuchern, Nutzung des Entwicklungspotenzials im Bereich des ehemaligen Verkehrsübungsplatz.

Knotenpunkt Sittardsberger Allee:

Durch die bereits beschlossenen Bauvoranfragen im Bereich der Grünfläche Swakopmunder Strasse / Altenbrucher Damm wird sich die Verkehrssituation nachhaltig verschlechtern. Um eine bessere verkehrliche Situation zu erreichen, muss der Knotenpunkt in einen Kreisverkehr umgebaut werden

Bei dem Workshop wurden noch weitere Aspekte angesprochen:

Sicherung der Vorort-Versorgung im Bereich Lindenstraße

Umgestaltung des kaum noch genutzten Sportplatzes an der Sittardsberger Allee

Das Angebot des öffentlichen Nahverkehrs ist weiter auszubauen, die dazugehörigen Einrichtungen sind attraktiver zu gestalten (z.B. Haltestelle Neuer Friedhof)

S-Bahnhof Buchholz: Umgestaltung des derzeit kaum genutzten Fahrradparkplatzes (fehlende Einsicht, schlechte Beleuchtung..)

Erstellung eines Verkehrskonzeptes um kritische Bereiche wie Sittardsberger Allee (LKW-Verkehr) oder den Altenbrucher Damm zu entlasten

Die Originalfassungen:

Konzept zur Stadtteilentwicklung Wedau und Bissingheim

Stadtteile Bissingheim und Wedau

Einleitung:

Die „Eisenbahnsiedlungen“ Bissingheim und Wedau liegen eingebettet zwischen Erholungsgebiet Sechs-Seen-Platte und Mülheim Entenfang, der Regattabahn im Norden sowie dem Duisburger und Mülheimer Stadtwald im Osten. Rund 11.000 Einwohner, überwiegend ältere Wohnbevölkerung leben hier. Die alten „Eisenbahnerfamilien“, die früher bei der „Bundesbahn“ arbeiteten; oftmals schon seit mehreren Generationen. Trotz eines nicht zu übersehenden Umbruchs, die Bahn hat ihre Aktivitäten vor einigen Jahren endgültig eingestellt, haben beide Ortsteile ihren dörflichen Charakter bewahren können. Dies insbesondere in den denkmalgeschützten Bereichen der Siedlungen, deren Ursprung auf die 10er und 20er Jahre des letzten Jahrhundert zurückgehen.

Aufgrund der städtebaulichen Voraussetzungen (Gartenstadtarchitektur) und des Denkmalschutzes sind den Planungen hinsichtlich der städtebaulichen Weiterentwicklung in den alten Ortskernen enge Grenzen gesetzt. Aufgrund der extremen Randlage Bissingheims zwischen Autobahn A 3 im Osten, Güterzugstrecke der DB im Westen, Stadtwald im Norden und Naherholungsgebiet Entenfang im Süden ist eine Weiterentwicklung Bissingheims durch Erschließung zusätzlicher Flächen nicht gegeben. Hingegen ergeben sich für Wedau durchaus Möglichkeiten, z.B. auf dem stillgelegten Gelände des alten Rangierbahnhofes und des Geländes rund um das ehemalige Bahn-Ausbesserungswerk an der Werkstättenstrasse.

Grundbedingung zur Weiterentwicklung der Stadtteile sind aus Sicht der SPD eine behutsame Vorgehensweise unter aktiver Einbeziehung der Wohnbevölkerung und unter Beachtung und Bewahrung gewachsener, bis heute gut funktionierender sozialer Strukturen und des Denkmalschutzes. Vereine, Kirchen und Parteien sind in sog. „Arbeitsgemeinschaften der Vereine“ (ABV) in beiden Stadtteilen zusammengeschlossen und engagieren sich in hohem Maße für die Wohnbevölkerung und ihre Interessen. Dieses Engagement muss im Zuge der Stadtteilentwicklung gestärkt werden.

Bei der städtebaulichen Weiterentwicklung der Stadtteile ist die Planung grundsätzlich so anzulegen, dass die Entwicklung beiden Stadtteilen zugute kommt, insbesondere bei der Planung und Umsetzung von Infrastrukturmaßnahmen.

Bissingheim :

In Bissingheim leben rd. 3500 Menschen, überwiegend ebenfalls ältere Wohnbevölkerung. Im Vergleich zu anderen Stadtteilen des Duisburger Südens hat Bissingheim eine noch recht zufriedenstellende Infrastruktur. Grundschule, zwei Kindergärten, Servicestellen von zwei Kreditinstituten (Geld- und Kontoautomaten) sowie eine recht ansehnliche Anzahl von Geschäften (u.a. Bäcker, Metzger, Lebensmittelhändler), Trinkhallen, Gaststätten, Eisdielen und Pizzeria, sowie Friseure, Ärzte sorgen für die Grundversorgung im alltäglichen Leben. (Aufzählung nicht vollständig) Die VRR-Linie RB 37 zum Duisburger Hauptbahnhof und die Buslinie 942 in den

Duisburger Süden sichern der Bevölkerung die Anbindung an andere Stadtteile mit dem ÖPNV.

Nach dem Verkauf der Eisenbahnerwohnungen aus dem Bundeseisenbahnvermögen an die Deutsche Annington Real Estate versuchte diese, die Stadt Duisburg im Jahre 2005 von einem Konzept für den Neubau von 240 Eigenheimen zu überzeugen. Gegen den massiven Widerstand der Bevölkerung und der Politik konnte dieses Konzept für den B-Plan 1049, welcher den dörflichen Charakter Bissingheims zerstört und zu einem Verkehrskollaps geführt hätte, jedoch nicht realisiert werden. In einem von der SPD mitinitiierten Workshopverfahren wurden zur Entwicklung Bissingheims in den Jahren 2006 und 2007 im wesentlichen folgende Ziele festgelegt, an denen der SPD-Ortsverein ganz wesentlich mitgearbeitet hat und die er uneingeschränkt unterstützt:

- Erhalt des dörflichen, gartenstädtischen Charakters Bissingheims
- Erhalt aller Grünflächen im Stadtteil und des Geländes des ETuS Bissingheim
- Keine Hinterlandbebauung, keine Erschließung von Stichstrassen
- Behutsame Nachverdichtung mit Wohnbebauung zur Ansiedlung junger Familien, vorwiegend in sog. Baulücken
- Förderung von altengerechtem Wohnen
- Sicherung der Infrastruktur, insbesondere des kleinteiligen Einzelhandels
- Ausbau und Stärkung des ÖPNV insbesondere i.d. Innenstadt
- Lärmschutzkonzept
- Förderung der Aktivitäten zur Schaffung eines Kultur- / Jugendtreffs
- Bewahrung des Denkmalschutzes für die „Gartenstadt Bissingheim“
- Neugestaltung des Dorfplatzes (Initiative des SPD OV aus d. Jahre 2004) als
- Treffpunkt für die Bürger und zum Erhalt der „Markttage“ in Bissingheim
- Erhalt der Grundschule und eines ausreichenden Kindergarten-angebotes

Mit diesen Forderungen, die in einer Zielvereinbarung mit dem Planungsamt verabredet wurden, ist Bissingheim auf einem guten Weg, sich behutsam weiterzuentwickeln. Der Erhalt des gartenstädtischen Charakters mit seinen großzügigen Grundstücken und Gärten als Rückzugsflächen für familiengerechtes Wohnen, der Erhalt der ortsnahen Infrastruktur für die Schulkinder der Grundschuljahrgänge, des Kindergartens und das Angebot des kleinteiligen Einzelhandels, insbesondere für die ältere Wohnbevölkerung.

Allerdings werden diese Ziele nicht erreicht, wenn es nicht gelingt, weiterhin junge Familien in ausreichendem Maße zu einem Zuzug zu bewegen. Der Stadtteil muss in Konkurrenz zu anderen Stadtteilen um seine Attraktivität kämpfen, d.h. Veränderungen sind in jedem Falle notwendig.

Die Möglichkeit zur Ansiedlung von weiteren kleinen Gewerbebetrieben, z.B. zur Schaffung von Arbeitsplätzen wäre wünschenswert, ist aber aufgrund fehlender Gewerbeflächen nicht möglich.

Dringenden Handlungsbedarf sieht der SPD-Ortsverein hinsichtlich eines Nahverkehrskonzeptes. Durch den stark zunehmenden Individualverkehr ist die Verkehrssituation, insbesondere die Parksituation stark angespannt. Dieser Situation muss die Stadt Duisburg möglichst bald mit einem Parkraumkonzept begegnen.

Wedau :

Wedau ist sicherlich einer der attraktivsten Stadtteile Duisburgs. Zwischen Regattabahn, Sechs-Seen-Platte und anschließendem Stadtwald gelegen ist der Stadtteil wegen seines hohen Freizeitwertes, insbesondere in den Sommermonaten „Pilgerstätte“ unzähliger Erholungssuchender und Freizeit-, insbesondere Wassersportler und zwar weit über Duisburg hinaus. Nirgendwo sonst in Duisburg kann auch die Familie mit dem „kleinen Geldbeutel“ ihre Freizeit so attraktiv verbringen wie im Naherholungsgebiet Sechs-Seen-Platte.

Wie schon für den Stadtteil Bissingheim beschrieben, steht die Gartenstadt Wedau mit rd. 7500 Einwohnern ebenfalls vor einem deutlichen Umbruch. Nach dem Verkauf der Eisenbahnerwohnungen an die „Deutsche Annington“ sind durch die Privatisierung die Veränderungen im Ortsteil unübersehbar. Neben einer immer stärker werden „Baumarkt-Architektur“, gerade auch im denkmalgeschützten Bereich „Alt-Wedau“, droht auch der soziale Zusammenhalt langsam aber schleichend verloren zu gehen. Die überwiegend z. Zt. ältere Wohnbevölkerung hat überdies mit Problemen der Infrastruktur, insbesondere mit der Sicherung der kleinteiligen Nahversorgung zu kämpfen. Der bis dahin einzige Händler mit überwiegend Frischsortimenten im Lebensmittelbereich hat zur Jahresmitte sein Geschäft an der Wedauer Straße geschlossen. Die Deutsche Annington bemüht sich derzeit um einen dringend benötigten Nachmieter. Ansonsten ist eine mäßig befriedigende Infrastruktur vorhanden, incl. des Angebotes im Öffentlichen Personennahverkehr. Dieses Angebot droht jedoch angesichts der u. Umständen drohenden Einstellung der Regionalbahn 37 zum Duisburger Hauptbahnhof deutlich zurückzugehen. Ersatz in Form von zusätzlichem Busverkehr der DVG ist dann gefragt.

Weite Teile Wedaus, des ehemaligen AW Wedau, der Saalbau, in der Dorfmitte, unweit des Marktplatzes gelegen, sowie andere Einzelgebäude, z.B. die Schule am See, sind denkmalgeschützt. Ebenfalls unter den Denkmalschutz fallen der alte Wasserturm des ehem. Rangierbahnhofes sowie das Stellwerk 2 südlich der Wedauer Brücke. Leider sind viele dieser Gebäude nicht mehr genutzt und drohen zu verfallen. Hier gibt es einige Initiativen, die sich mit dem Erhalt dieser Gebäude und der evtl. Konzeption einer neuen Nutzung beschäftigen. Insbesondere der Saalbau, ein u. anderem ehemals als Kino genutztes Gebäude ist in einem noch sehr guten Zustand. Leider sieht sich die Deutsche Annington „nicht in der Lage“, ein eigenes Konzept für eine neue Nutzung zu erstellen.

Ähnlich wie in Bissingheim gibt es in Wedau ein reges Vereinsleben. Die Klammer der Vereine bildet der Bürgerverein Wedau-Bissingheim, der hier ebenfalls gemeinsame Aktivitäten der Bürgerschaft konzipiert und durchführt. (Z.B. alljährlicher Weihnachtsmarkt und Straßenfest Neidenburger Straße)

Eines der wesentlichen Probleme in Wedau ist der in den letzten Jahren stark angestiegene Verkehr. Dies führt zu einer unübersehbaren Belastung, vor allem hinsichtlich der Parksituation. Diese wird in den Sommermonaten durch die „Sommerfrischler“ unerträglich aufgrund der Parkraumprobleme.

Aufgrund vorhandener Freiflächen, hier besonders das Bahngelände des ehemaligen Rangierbahnhofes ist Wedau ein idealer Platz für weitere Wohnbebauung, die auch unter qualitativen Gesichtspunkten des Wohnens aus Sicht der SPD eine einmalige Chance bietet, die Infrastruktur für die Bevölkerung zu sichern und den Stadtteil weiter zu entwickeln.

Diese Einschätzungen werden auch von Investoren und Nahverkehrsunternehmen geteilt. Pläne der Deutschen Annington, deren Planungen vorsahen, das parkähnliche Gelände im Dirschauer Weg mit Wohnbebauung zu versehen konnten in letzter Minute durch einen neuen Bebauungsplan

gestoppt werden. Die DVG bewertete jüngst Wedau als einzigen Stadtteil in Duisburg mit einem großen Kundenpotential, welches für den ÖPNV zu gewinnen sei.

Bei der Weiterentwicklung Wedaus setzt die SPD Süd auf die Weiterentwicklung mit einer behutsamen Wohnbebauung im Bereich des ehemaligen Rangierbahnhofes. Jüngsten Planungen von Landes-Verkehrsminister Oliver Wittke (CDU) und dem Duisburger HafaG Chef Stake, hier ein neues Log-Port Gelände für einen zusätzlichen Logistik-Standort (Containerterminal) zu errichten erteilt sie eine klare Absage. Dies würde die Struktur des Naherholungsstadtteils Wedau zerstören und Wedau und Bissingheim einer unerträglichen Verkehrsbelastung, insbesondere durch LKW-Verkehr aussetzen. Nennenswerte Arbeitsplatzeffekte für Duisburg würden ebenfalls nicht dabei herauskommen.

Die SPD unterstützt die Bemühungen des städtischen Planungsamtes für eine attraktive Wohnbebauung. Hierbei sind aus Sicht der SPD aber folgende wesentliche Punkte zu berücksichtigen:

Die Naherholungsflächen an den Seen müssen für die Bevölkerung in der bisherigen Form erhalten und weiterhin frei zugänglich bleiben.

Die Nutzung der Naherholungsflächen (Liegewiesen, Grillplätze etc.) darf nicht eingeschränkt werden.

Die vorhandenen Sport- und Freizeitanlagen an der Masurenallee (ETuS Wedau und Gartenanlage „Bahn-Landwirtschaft“) sind im ursprünglichen Zustand zu erhalten. Sie bilden in ihrer jetzigen Lage einen hervorragenden „Puffer“ zwischen geplanter Wohnbebauung und den Erholungssuchenden. Ebenfalls sind die Gärten hinter dem Dirschauer Weg zu erhalten.

Für den Stadtteil Wedau ist ein Parkraum-Konzept zu erarbeiten. Hierbei bietet sich u. Umständen die Lösung eines Großraum-parkplatzes für Bewohner und Erholungssuchende an.

In die Planungen der Stadt sind die Schaffung eines Kultur- und Freizeitzentrums für die Bevölkerung einzubeziehen. Insbesondere mangelt es derzeit an Angeboten für Jugendliche.

Denkmalgeschützte Gebäude müssen nach den Bestimmungen des Nordrhein-Westfälischen Denkmalschutzgesetzes gepflegt und erhalten werden. Den Privateigentümern, insbesondere die Deutschen Annington und die Bahnentwicklungsgesellschaft Aurelis (Eigentümer des ehem. Rangierbahnhofes und des ehem. AW Wedau) sind auf ihre Verpflichtung aus diesem Gesetz hinzuweisen und entsprechend zu verpflichten.

Der ÖPNV ist zu stärken und auszubauen.

Die Stadtteile Wedau und Bissingheim sollen durch eine Fahrrad- und Fußgängerbrücke in Höhe der Straßen am See (Wedau) und Am Brunnen (Bissingheim) miteinander zu verbinden.

Bei der Bebauung ist darauf zu achten, dass nicht nur „exclusive“ Quartiere entstehen, sondern insbesondere auch bezahlbarer Wohnungsbau für Familien mit Kindern umgesetzt wird.

Weiterhin muss geprüft werden, ob sich Teile der freien Areale für „Kleingewerbe“ wie Handwerk und Dienstleistung, die attraktives Wohnen nicht behindern, ergänzt werden kann. In diese Überlegungen ist die Duisburger Wirtschaftsförderung auch mit besonderem Augenmerk auf das Gelände rund um das ehemalige AW Wedau zu beteiligen. Hier könnten insbesondere Dienstleister „rund um den Wassersport“, aber auch für Aktivitäten der Uni Duisburg/Essen (Beispiel: Zentrum

für Brennstoffzellentechnik) entstehen. Leerstehende größere Gebäude könnten Heimat für künstlerische oder kulturelle Aktivitäten werden. (Galerien/Künstlerwerkstätten etc.)

Der historische Kern des Stadtteils, die „Gartenstadt Wedau“ muss unbedingt in ihrer ursprünglichen Art erhalten bleiben. Hierzu muss insbesondere eine Denkmalschutzsatzung erarbeitet werden. Zum Erhalt des Denkmalschutzes muss die Bevölkerung weiter intensiv begleitet und beraten werden.

Bei der Weiterentwicklung des Stadtteils ist die Bevölkerung in hohem Maße und rechtzeitig zu beteiligen.

Forum Stadtentwicklung Süd –hier Großenbaum/Rahm–

Situationsbeschreibung

Die Stadtteile Großenbaum und Rahm liegen im äußersten Südosten der Stadt Duisburg zur Grenze nach Düsseldorf. Seit jeher haben Großenbaum und Rahm eine Funktion als Grenz- bzw. Eingangsort zu Duisburg gehabt.

Geprägt durch bäuerliche Bewirtschaftung der unterschiedlichen Gemarkungen im Mittelalter, gehörten Großenbaum und Rahm bis 1929 zum Einzugsbereich von Angermund. Ende des 19ten Jahrhunderts hat sich Großenbaum zu einem Standort der Schwerindustrie entwickelt. Albert Hahn hat mit den Hahnschen Werken sicher einen der Hauptentwicklungsschübe für diesen Ortsteil gegeben. Auch die Lage an der Bahntrasse hat sicher zur rasanten Entwicklung beigetragen.

Vor diesem Hintergrund hat der SPD Ortsverein die derzeitige Situation untersucht und Entwicklungspotenzial nach folgenden Kriterien definiert:

Arbeiten, Wohnen und Freizeit Soziale und kulturelle Bedürfnisse Masterplan Einkaufsmöglichkeiten Verkehr und verkehrliche Entwicklung

Arbeiten, Wohnen und Freizeit

Arbeiten

In Rahm hat sich nur wenig Gewerbe niedergelassen. An der Beckerfelder Straße ist mit Frigoscandia und anderen Betrieben Gewerbe außerhalb der Wohnbebauung angesiedelt. In Großenbaum hat sich in den vergangenen Jahren eine eigene Mischung aus Wohnen und Gewerbe entwickelt. An der Keniastraße ist ein Gewerbegebiet mit mittelständigen Betrieben ansässig. An der Albert-Hahn-Straße, auf dem Gelände der ehemaligen Hahnschen Werke, haben sich Kleinbetriebe niedergelassen. Auch an der Ackerstraße und Am Handwerkshof sind Kleinbetriebe sesshaft geworden. Außerdem sind im gesamten Ortsbereich einzelne Gewerbebetriebe in die Wohngebiete eingebettet. Weder in den ausgewiesenen Gewerbegebieten noch in den wohnortnahen Gewerbebetrieben gibt es nennenswerte Klagen über Lärm- oder Umweltbelastungen. Das zeigt deutlich, dass wohnen und arbeiten in unmittelbarer Nachbarschaft möglich ist. Was fehlt sind bezahlbare Grundstücke für die weitere Ansiedlung von Kleinbetrieben. Zwar gibt es an der Albert-Hahn-Straße, Am Kiekenbusch, und Am Walkmüller größere Freiflächen, aber für Kleinbetriebe eben zu teuer. Aufgrund der Größe einiger Grundstücke kann auch über eine Aufteilung in kleinere Parzellen nachgedacht werden. Auch entlang der Bahntrasse sind noch Flächen für Gewerbeansiedlungen vorhanden.

Wohnen

In Rahm ist durchgehend eine gehobene Wohnbebauung vorherrschend. Großenbaum kann da eher auf eine gemischte Bebauung verweisen. Neben Bereichen mit Ein- bzw. Zweifamilienhäusern sind auch Hochhäuser gebaut worden (Am Golfplatz, Zum Walkmüller). Diese Mischung scheint aber

eher Anreiz als Abschreckung zu sein, denn der Wunsch in Großenbaum oder Rahm zu wohnen, ist ungebrochen. Das zeigen die vielen neuen Wohngebiete. Zu nennen ist da der teilweise fertig gestellte Bereich an den Straßen „Zum Wassergraben/Seerosenweg“, der zur Zeit im Bau befindliche Bereich des ehemaligen Fußballplatzes neben der Grundschule Großenbaumer Allee und der in Planung befindliche Platz an der Straße „Am Dickelsbach“. Der enorme Anteil an Eigentum bewirkt eine große Standorttreue der Bürger in Großenbaum und Rahm. Was in beiden Ortsteilen nicht mit der wachsenden Bevölkerung Schritt hält, ist die Versorgung mit Kinderspielplätzen und Flächen, auf denen freies Spielen möglich ist. Ist in Rahm noch von einer derzeit guten Versorgung auszugehen, so ist in Großenbaum die Situation nicht zufriedenstellend. Entweder sind keine Spielplätze vorhanden, oder sie entsprechen nicht modernen Anforderungen an sinnvolles Spielen. Noch schlechter ist die Situation für Jugendliche. Außer dem Jugendtreff am Reiserweg, der von der SPD eingerichtet und unterstützt wird, gibt keine andere oder vergleichbare Einrichtung.

Einhellige Meinung ist, dass eine weitere Bebauung von größeren Flächen nicht wünschenswert ist. Allenfalls Baulücken sollten so bebaut werden, dass sie in das Siedlungsgebiet passen. Die Grundstückseigentümer sollten an ihre Verantwortung erinnert werden, die Bebauung voran zu treiben.

Freizeit

Das Angebot an Freizeitmöglichkeiten ist, schon allein durch die Lage von Großenbaum und Rahm, überwiegend in der freien Natur zu sehen. Beide Ortsteile bieten in dieser Beziehung sowohl für Mitglieder in Vereinen als auch individuell für Wanderer eindeutig ihre größten Vorteile. Neben den großen Vereinen „Großenbaumer Sportgemeinschaft“, „KG op de Hippe Höh“, „Turn- und Sportverein Rahm“ und dem „Lichtbund Niederrhein“, bieten Surf-, Angel und Tauchverein weitere Freizeitangebote. Schützenvereine und Kameradschaftliche Vereinigung halten Tradition und Brauchtum lebendig. Nicht zu vergessen sind SPD und Bürgerverein als Anbieter für aktive Mitarbeit im Ortsteil. Auch die Bürger, die sich nicht in Vereinen zusammenschließen wollen, haben vielfältige Möglichkeiten ihren Interessen nachzugehen. Hier bietet sich das ehrenamtlich geführte Freibad Großenbaum an. Der Wald östlich von Großenbaum/Rahm, das Gebiet rund um die 6-Seenplatte und um Schloss Heltorf bieten ausgezeichnete Möglichkeiten für stundenlange Spaziergänge.

Größtes Entwicklungspotenzial wird der Erschließung der 6-Seenplatte von Großenbaum aus beigemessen. In geradezu idealer Weise bieten sich hier alle Voraussetzungen für den gezielten Zugang zu diesem Erholungsgebiet. Bisher parken die Fahrzeuge von „Eingeweihten“ am Straßenrand der Saarer Straße, des Drucher Weges und am Kindergarten Walderbenweg. Durch das Anlegen fester Parkplätze könnte das wilde Parken beendet werden. Dafür brauchen noch nicht einmal Bäume gefällt werden, denn entsprechend freie Flächen sind vorhanden. Die nächste Stufe der touristischen Erschließung von Großenbaum aus, wäre die Ansiedlung einer kleinen Lokalität, die, wie bei dem Zugang von Wedau aus, Besucher versorgen könnte. Und warum könnte nicht auch hier ein Freizeitangebot geschaffen werden, z.B. wie bei dem geplanten Hochseilgarten in Wedau, oder einem Abenteuerspielplatz?

In die gleiche Richtung zielt der Ausbau des Großenbaumer Bahnhofs als Ausflugsbahnhof. Durch seine besonders günstige Lage kann er als Ausgangsstation für Rad- und Fußwanderungen in die Wald und Seengebiete ausgebaut werden.

Soziale und kulturelle Bedürfnisse

Die soziale Grundversorgung in den beiden Stadtteilen wird nicht als sehr problematisch angesehen. Wenn allerdings die zukünftige Entwicklung betrachtet wird, müssen doch kritische Anmerkungen gemacht werden.

Es fehlen in beiden Orten ein Augen- bzw. ein Kinderarzt. Diese Versorgung entspricht nicht den Anforderungen der wachsenden Bevölkerung. Dafür sind in Großenbaum-Mitte auf einer Strecke von 500 Metern drei Apotheken ansässig. Eine weitere befindet sich im Großenbaumer Norden. Die beiden in Großenbaum betriebenen Senioren- und Altenheime haben eine Bedeutung über den Ort hinaus und tragen der immer älter werdenden Bevölkerungsstruktur Rechnung.

Seit einigen Jahren wird im Duisburger Süden über die Bäder gestritten. Da ein Ende noch nicht absehbar ist, dringen wir darauf, das Großenbaumer Hallenbad zu erhalten, zu modernisieren und wieder mehr für die Bürger zu öffnen.

Kulturelle Veranstaltungen sind in Großenbaum/Rahm kaum zu entdecken. Das liegt aber nach unseren Erfahrungen daran, dass keine geeigneten Räume zur Verfügung stehen. Und wenn dann doch, sind diese in der Anmietung so teuer, dass sich ein kleiner Veranstalter dies nicht erlauben kann, wie z. B. die Mensa der Gesamtschule Großenbaum. In der Vergangenheit wurden die Kosten für Veranstaltungen von IMD übernommen. Seitdem dieses städtische Unternehmen aber kostendeckend arbeiten muss, sind diese Zeiten vorbei. Mit dem Hubertus Pfarrsaal in Rahm oder dem Servicezentrum in Großenbaum stehen zwar Räumlichkeiten zur Verfügung, aber diese sind sehr abhängig von der Nutzung durch die jeweiligen Eigentümer.

Wir können uns sehr wohl Veranstaltungen wie Buchvorlesungen, Kabarett oder Ausstellungen vorstellen und dafür auch eigene Initiativen starten. Dazu müssten diese Initiativen genau so gefördert werden, wie z.B. Sportvereine oder die Zuschüsse für Sporthallen. Die SPD wird dazu Anträge über den Unterbezirk an den Rat der Stadt stellen, damit Zuschüsse auch für kulturelle Veranstaltungen möglich sind. Denn sonst kann die kulturelle Vielfalt in Vororten wie Großenbaum/Rahm auch mit noch so viel Eigeninitiative nicht neu belebt werden.

Masterplan Einkaufsmöglichkeiten

Die Einkaufsmöglichkeiten stellen sich in den beiden Ortsteilen recht unterschiedlich dar. Während in Alt-Rahm Einkaufsmöglichkeiten in der Nahversorgung noch möglich sind, ist Rahm-West völlig unterversorgt.

Großenbaum hat mit den Einkaufsmöglichkeiten rund um den Großenbaumer Bahnhof und mit den großen Supermärkten Real, Aldi, Lidl und Plus schon fast eine Überversorgung. Allerdings sind einige kleinere Läden, wie z.B. Tonscheidt am Golfplatz, bald nicht mehr vorhanden. So müssen dann die Bewohner der Außenbereiche immer weitere Wege in Kauf nehmen. Es ist dann nicht mehr möglich, mal eben ein vergessenes Teil in unmittelbarer Nachbarschaft einzukaufen. Deshalb kann das Abwandern bzw. das Ansiedeln von wohngebietsnahen Einkaufsmöglichkeiten nur durch unser Einkaufsverhalten beeinflusst werden. Denn niemand kann einen Einzelhändler verpflichten sich in einem bestimmten Gebiet niederzulassen.

Eine Alternative kann möglicherweise in der wieder verstärkt aufkommenden Versorgung durch fliegende Händler gesehen werden. Im Ortsteil Wedau wird dies schon praktiziert. Ob diese Versorgung auch für Großenbaum/Rahm möglich ist, muss ein Versuch zeigen. Nicht zu unterschätzen ist der gut funktionierende Wochenmarkt auf dem Großenbaumer Bahnhofsvorplatz, der durch Eigeninitiative entstanden ist. Im Großen und Ganzen kann festgestellt werden, dass der Einzelhandel gut läuft.

Verkehr und verkehrliche Entwicklung

Wir sind uns darin einig, dass sich Individualverkehr und damit einhergehende Beeinträchtigungen nicht ganz vermeiden lassen. Das gilt für den privaten PKW- wie für den gewerblichen LKW-Verkehr. Aber wir sind uns auch darüber einig, dass diese Belastungen aus Lärm und Schmutz so gering wie möglich gehalten werden müssen. Großenbaum und Rahm liegen mit der Angermunder Straße an einer von nur drei Einfallstraßen aus südlicher Richtung. Hinzu kommt die A 59. Die A

524 führt im Süden in ost/westliche Richtung als Verteiler zu diesen Einfallstraßen. Diese Konstellation zeigt schon das große Problem, das Großenbaum mit dem Durchgangsverkehr hat. Fließt der Verkehr noch in relativer Randlage an Rahm vorbei, läuft sie in Großenbaum in der vollen Nord/Süd Ausdehnung durch den Ort. Zwar steht mit der Albert-Hahn-Straße eine gut ausgebaute Ortsumgehung zur Verfügung, aber sowohl eine nicht ausreichende Beschilderung als auch die Bequemlichkeit vieler Verkehrsteilnehmer führen immer noch zu einem starken Verkehrsaufkommen im Ortszentrum. Außerdem ist sowohl die Angermunder Straße als auch die Großenbaumer Allee im Vorbehalts- und Rettungswegenetz der Stadt Duisburg enthalten. Wir halten deshalb folgende Maßnahmen für notwendig:

Der großräumige Durchgangsverkehr ist über geeignete Straßen abzuleiten. Dazu zählen wir in erster Linie die Verkehrsführung über die A 524 und die A 59.

Der innerörtliche Durchgangsverkehr ist von der Angermunder Straße und Großenbaumer Allee, aus südlicher Richtung über die Albert-Hahn-Straße zu leiten. Aus nördlicher Richtung ist der Verkehr über den Altenbrucher Damm und die Albert-Hahn-Straße zu leiten. Dazu muss eine eindeutige Beschilderung angebracht werden.

Das Gewerbegebiet Acker- und Beckerfelder Str. darf nur noch über die vorgeschlagene Nord-Tangente angefahren werden. Dazu muss der LKW-Verkehr frühzeitig über die A 524/A59 auf die Albert-Hahn-Straße geleitet werden. Dann wird die Straße zur Kaffeehöft in Rahm für LKW-Verkehr gesperrt.

Die Angermunder Straße und die Großenbaumer Allee müssen aus dem Umleitungsverkehrsplans für die A 3 herausgenommen werden. Sobald für die A 3 eine Staumeldung herausgegeben wird, wird der gesamte Autobahnverkehr über die A 524, Angermunder Straße, Großenbaumer Allee und die Straßen in Wedau geleitet. Mittlerweile steht aber mit der A 59 eine viel belastbarere Umleitungsstrecke zur Verfügung. Der Umleitungsverkehr sollte dann direkt über die A 40 bzw. A 42 auf die A 3 zurückgeführt werden.

Durch ein qualifiziertes, leicht zu verstehendes und damit akzeptiertes Verkehrsleitsystem ist der gesamte Ortsverkehr zu entzerren. Sowohl der LKW- wie auch der PKW-Verkehr belasten die Anwohner stark frequentierter Straßen. Deshalb fordert der SPD-Ortsverein durch dieses Verkehrsleitsystem zumindest den LKW-Verkehr aus den Wohngebieten und der Ortsdurchfahrt heraus zu halten. Durch ein im Ortsverein entwickeltes Zahlensystem ist dies möglich. Die bisher als Zufahrt benutzten innerörtlichen Straßen sind für den LKW-Verkehr zu sperren. Anlieferverkehr für Gewerbebetriebe, die in Wohngebieten liegen, muss natürlich erlaubt sein.

Sind die vorgenannten Maßnahmen verwirklicht, kann die Umgestaltung des Ortszentrums verwirklicht werden. Im Bereich zwischen Angermunder Straße/Am Lipkamp und Großenbaumer Allee/Franziskustraße sowie Saarner Straße/Am Glockenturm soll ein "gleichberechtigter Verkehrsraum" nach dem Prinzip Shared Space für alle Verkehrsteilnehmer entstehen. Darin sind sowohl der Bahnhofsvorplatz als auch alle angrenzenden Parkplätze (Plus, Sparkasse, P&R) einzuschließen. So entsteht eine homogene Verkehrsfläche, bei der sich optisch keine Auto-Radfahrer- oder Fußgängerbereiche voneinander abgrenzen. Der Ortsverein sieht dies als eines der wichtigsten Vorhaben der nächsten Jahre an.

Als weitere verkehrsbeeinflussende Maßnahme soll zwischen dem Kreisel Angermunder Straße/Albert-Hahn-Straße und der Straße "Zu den Wiesen" eine Tempo-30-Zone eingerichtet werden. Gleichzeitig ist zu prüfen, ob noch fehlende Radwege gebaut werden können.

Die Bewohner nahe den Bahngleisen sind in außergewöhnlicher Form Lärmbelastigungen ausgesetzt. In der derzeitigen Situation ist die Bahn nicht verpflichtet, weiteren Lärmschutz zu errichten. Damit ist die Bahn das einzige Unternehmen, das keine Verpflichtung hat Lärmschutzmaßnahmen an Altanlagen zu errichten. Sollten aber, wie geplant, zwei neue Gleise gebaut werden, ist Lärmschutz vorgeschrieben. Der Ortsverein wird darauf achten, dass auch alle Strecken, die an Wohngebiete heranreichen, mit aktivem und qualifiziertem Lärmschutz versehen werden.

Lärm wird von Menschen ganz unterschiedlich wahrgenommen. Deshalb liegen auch so viele

Einsprüche und Beschwerden gegen zu hohen Lärm vor. Der Ortsverein fordert, dass überall dann, wenn Straßenbaumaßnahmen stattfinden, als neue Fahrbahndecke Flüsterasphalt verwendet wird. Das gilt natürlich in erster Linie dem Ausbau der A 524 und der A 59. Aber auch alle neuen Reparatur- Umbau- und Neubaumaßnahmen Innerorts müssen entsprechend ausgeführt werden. Insbesondere der Bereich der A 524 und die Zu- und Abfahrten im Bereich Rahm müssen mit wirksamem Schallschutz versehen werden. Denn genau hier werden die zulässigen Grenzwerte für Lärm sowohl tagsüber als auch nachts überschritten. Der Bau des Autobahnkreuzes A 524/A 59 wird sicher ein geändertes Verkehrsaufkommen bedeuten. Auch hier sind frühzeitig geeignete Lärmschutzmaßnahmen zu berücksichtigen.

Der ÖPNV soll so gestaltet werden, dass durch die Ortsteile ein so genannter Ringverkehr stattfindet. Dieser fährt nur noch Strecken bis zu bestimmten Schnittpunkten und zurück. Das können die S-Bahn Haltepunkte aber auch die in Nord/Süd Richtung führenden U-Bahn Haltestellen sein. An diesen Schnittpunkten findet die Verteilung der Fahrgäste zu weiterführenden Verkehrsverbindungen statt. Dadurch verdichtet sich der Verkehr in den Vororten aber der Zeitaufwand für weitere Strecken würde sich nicht gravierend verlängern.

Als wichtige Einzelmaßnahme sieht der Ortsverein die Parksituation im Bereich der Fachhochschule an der Albert-Hahn-Straße an. Beim Bau der Fachhochschule sind die Betreiber davon ausgegangen, dass der überwiegende Teil der Schüler mit öffentlichen Verkehrsmitteln anreisen wird. Deshalb ist nur ein entsprechend kleiner Parkplatz gebaut worden. Da der Ortsverein schon damals nicht an diese optimistische Einschätzung glaubte, hat der Betreiber zugesagt, bei höherem Parkbedarf ein zweites Parkdeck zu bauen. Mittlerweile parken die Schüler das gesamte Wohngebiet Buscher Straße, Kösliner Straße, Stettiner Straße und den Kunden-Parkplatz vom Real Einkaufszentrum zu. Der Ortsverein fordert, dass unverzüglich das damals zugesagte Parkdeck errichtet wird.

Neben diesen ausdrücklich genannten Maßnahmen sind weitere verkehrliche Maßnahmen wie, Umbau von Ampelkreuzungen zu Kreisverkehren, Anpassungen von Ampelschaltungen an das Verkehrsaufkommen und Lärmschutz in beiden Ortsteilen vorzunehmen.

Zusammenfassung

Die Gedanken und Planungen zeigen, dass der Ortsverein viel geistige Arbeit über Großenbaum und Rahm geleistet hat. Alle genannten Maßnahmen haben das eine Ziel, unseren Ort als lebendigen, freundlichen und lebenswerten Lebensraum zu erhalten und, wenn möglich, zu verbessern. Damit junge und alte Menschen sich wünschen, ihren Lebensmittelpunkt in Großenbaum oder Rahm zu errichten und hier alt werden möchten.

Stadtteilentwicklungskonzept Wanheim

Aktuelle Situation

Wanheim entwickelte sich in 2 Phasen aus einer ursprünglich dörflich geprägten Siedlung am Hochufer des Rheins.

Mit der industriellen Entwicklung am Rheinufer (Eisenwerk Wanheim, Berzelius, Dampfsägerei) entstanden die ersten Arbeitersiedlungen in den 10 er und 20 er Jahren des 20. Jahrhunderts.

In den 50 er bis siebziger Jahren wurde diese Entwicklung dann im östlichen Bereich des Stadtteils fortgesetzt.

Die letzten großen Freiflächen wurden mit der Entwicklung des Thyssenackers und des Kasernengeländes bebaut.

Anders die Entwicklung im sog. Alt-Wanheim, d.h. dem alten Siedlungskern zwischen Eisenbahnlinie und Rhein. Hier entstand parallel zur Industrialisierung eine wenig durchplante Wohn- und Gewerbestruktur in einem geschlossenen Quartier.

Die Eisenbahntrasse bildet zusammen mit der parallel geführten Straßenbahn und der Hauptverkehrsachse Ehinger Strasse eine Trennlinie durch den Ortsteil.

Mit der Schließung des Werkes Rheinstahl(früher Eisenwerk) verödete der alte Geschäftsbereich Wanheimer Straße. Seitdem hat sich in Wanheim kein neues Geschäfts- und Ortsteilzentrum wirklich etablieren können. Bis dato wurde ein solches auch nicht seitens einer Stadtplanung wirklich vorgegeben.

Dem Stadtteil mit über 12.000 Einwohnern, von denen ca. 40 % einen Migrationshintergrund aufweisen fehlt also bis heute ein echtes Ortsteilzentrum. Dies wird von allen Wanheimern als wesentliches Manko in ihrem Ortsteil empfunden. Das Angebot an Versorgungsinfrastruktur ist unterdurchschnittlich. Im Konsumbereich besteht über die Angebote von Discountern und Ketten heraus kaum weitere Angebote.

Einzig die Anzahl von Kindergärten- und Schulplätzen ist bedarfsdeckend.

Mit dem Bau der BSA Honnenpfad und der Ansiedlung verschiedener Vereine in diesem Bereich und am Rhein steht den Wanheimer Bürgern ein vielfältiges Sportangebot zur Verfügung.

Naherholung finden die Wanheimer im Biegerpark und an ihrer Rheinuferpromenade. Diese beiden außergewöhnlichen Orte sind verbunden durch einen Grünzug, der durch die Thyssenackersiedlung verläuft und am Kraftwerk durch den dortigen Park bis zum Rhein.

Leider ist die Verbindung durch die Verkehrsstrasse Ehinger Str/ Eisenbahn/Strassenbahn bis heute schier unüberbrückbar getrennt.

Die Rheinuferpromenade endet heute im Norden bei der Hansa Chemie in Höhe des Franzosenwegs und im Süden am ehemaligen Gewerbeareal Rheinstahl Wanheim.

Eine weitere Vernetzung entsteht zurzeit mit dem Areal Biegerpark West, der ehem. Berzeliushalde. Auch hier wird eine Verbindung vom Biegerpark bis an den Rhein, entlang der Angerbachmündung, geschaffen. Leider ist eine Verbindung zur Rheinpromenade aus wirtschaftlichen Gründen z. Zt. nicht vorgesehen. Dieser Lückenschluß würde eine grüne Umrundung Wanheims ermöglichen.

Für die einzelnen Bereiche:

Wohnen

Arbeiten

Verkehr

Infrastruktur

Freizeit, Sport und Erholung

Ergeben sich daher folgende Entwicklungswünsche aus städtebaulicher Sicht:

Wohnen und Arbeiten

Das östliche und südliche Quartier des Ortsteils wird geprägt durch den Siedlungsbau der großen Werke; bedingt durch den Bezug in den 50er und 60 er Jahren mit den damals aktiven Arbeitnehmern sind die neuen Rheinstahlsiedlungen heute überwiegend mit älteren Bürgern bewohnt. Freiwerdende Wohnungen werden aufgrund der guten Wohnsituation und Bausubstanz von jungen Familien angemietet. Diese Bereiche verjüngen sich somit selbständig.

Im Bereich der alten Berzeliussiedlung sind in den 70 er Jahren in die schlecht erhaltenen Häuser vor allem ausländische Mitbürger gezogen. Hier entstand rund um den Holeyplatz ein Viertel mit Wanheimern mit Migrationshintergrund.

Eine problematische Wohnsituation besteht im Bereich der nördlichen Kaiserswerther Str und des GeBAG Hochhauses. Hier sind Initiativen gefragt um diesen Bereich sozial nicht kippen zu lassen. Zur Zeit bestehen hier verschiedene Initiativen. Hervorzuheben ist die Nachbarschaftshilfe und die Einrichtung einer concierge in den GeBAG Hochhäusern.

Auf dem Thyssenacker und dem Kasernengelände entstanden bzw entstehen Einfamilienhäuser im mittleren Preisbereich, die ein wirtschaftlich gut situiertes Publikum nach Wanheim leiten.

Da mit diesen Bebauungen die letzten großen Freiflächen in Wanheim vergeben sind, lässt sich eine Entwicklung nur im Bestand oder durch den Umbau bestehender Bebauung erreichen.

Der Charakter der Werkssiedlungen mit ihren großzügigen Grünflächen ist gewünscht und soll erhalten bleiben. Um hier eine unerwünschte Nachverdichtung zu verhindern, sollen B- Pläne mit entsprechenden Festsetzungen erlassen werden. Da diese Siedlungen inzwischen von den Werkunternehmen veräußert wurden, ist hier ein besonderes Augenmerk vonnöten. Dies betrifft auch eine Zerlegung der Immobilien und einen ggf. anschließenden Verkauf als Eigentumswohnungen. Es muss vermieden werden, dass ehem. Mitarbeiter der Wanheimer Werke bzw. ihre Angehörigen nach 30 oder 40 Jahren in ihrer gewohnten Umgebung nunmehr im Rentenalter aus ihren Wohnungen rausverkauft werden.

Das Quartier rund um das GEBAG Hochhaus bedarf einer intensiven Verbesserung des Wohnumfeldes. Begleitend ist darauf hinzuwirken, dass die Eigentümer der Mietquartiere die Immobilien nicht abwohnen lassen. Dies würde die soziale Situation in diesem Quartier weiter belasten. Die Einrichtung einer Sozialstation zur intensiven Betreuung und Unterstützung der Bewohner des Quartier ist erforderlich, damit Wanheim nicht Endstation sondern Startpunkt der Lebensplanung ist.

Die Übergangwohnheime am Steinbergshof sind gegen eine neue Wohnbebauung zu ersetzen. Die jetzige Nutzung ist weder sozial noch städtebaulich tragbar.

Wanheim ist durch die gewachsene Sozialstruktur bereits umfassend belastet. Eine weitere Belastung könnte zum Kippen des Ortsteils führen. Städtebaulich sind die Einfachbauten ein Relikt aus den Nachkriegsjahren. Sie sind abzureißen. Das gesamte Viertel zwischen Ehinger Str und Kleingartenanlage kann dann neu genutzt werden; Die Straße am Steinbergshof könnte entfallen.

Das Wohnviertel Alt Wanheim zwischen Rhein und Bahntrasse soll als Wohnquartier erhalten und spezifiziert werden. Hierzu gehört, dass kein Durchgangsverkehr mehr durch diesen Bereich geführt werden soll. Dies bedeutet zwingend die Schließung der Thyssenausfahrt an der Wanheimer Str. Nur so können die umgebenden Straßen auf das für ein reines Wohnquartier nötigen Ausmaße rückgebaut werden.

Geplant ist eine Verengung der Straßenquerschnitte und die Einebnung zwischen Auto und Fußgängerbereich (s. Florian Geyer Str. in Huckingen). Der öffentliche Verkehrsraum soll mit dem privaten Wohnbereich verschmelzen. Eine intensive Begrünung der öffentlichen Flächen ist Teil des Konzeptes. Hierzu gehört auch die Einrichtung von Freiflächen und Grünflächen. Dies bedeutet, dass nicht jede freie oder freiwerdende Fläche wieder unbedingt bebaut werden muss. Bewusst soll in diesem Quartier das Wohnen der verschiedenen Generationen miteinander gefördert werden. Daher ist der Bau und die in Richtung von Altersgerechtem wohnen gewünscht und soll gefördert werden. Dazu begleitend werden alle öffentlichen Neubaumaßnahmen barrierefrei ausgeführt.

Die Grünbereiche dieses geschlossenen Wohnquartiers sollen intensiv verknüpft werden. Der fußläufige Verkehr soll in diesen Verknüpfungen Vorrang haben.

Das Quartier kann nach Süden hin erweitert werden. Im nördlichen Bereich des ehemaligen Rheinstahlgeländes könnte ein Rückbau hin zu einer hochwertigen Wohnbebauung am Rhein stattfinden. Wanheim verfügt über eine einmalige Wohnlage am Rhein. Daher müssen nicht mehr benötigte Areale der Industrie zum Zwecke des Wohnens umgebaut werden.

Die Belebung und die Erweiterung Alt Wanheims als attraktives und intensives Wohnviertel wird einen positiven Impuls auf die Infrastruktur des Ortsteils werfen. Nachfrage belebt das Angebot.

Im Bereich des alten Wanheims könnte sich hieraus wieder eine neue alte Mitte entwickeln. Das Areal Wanheimer Dreieck bis hin zum heutigen Thyssentor könnte perspektivisch zu einem angebotsstarken Bereich kleinteiliger Einzelhandel, Ärzte und Dienstleistung entwickeln. Da dieser Bereich auch im Eingangsbereich des Quartiers befindet würde der stärkere Zielverkehr hier nicht der Zielsetzung Wohnen entgegenstehen.

Die Stadt Duisburg erstellt für den Duisburger Norden ein Straßenbaum Kataster. Diese Maßnahme ist auch im Süden und in Wanheim durchzuführen. Dabei gilt, dass alle Möglichkeiten genutzt werden zusätzlich Straßenbäume in Wanheim zu setzen. Darüber hinaus ist bei jeder Erhaltungsmaßnahme bei der in einen Straßenkörper eingegriffen wird konkret ein Rückbau der Straße entsprechend ihrer Nutzung erfolgen soll. Ziel ist es die Straße wieder als Lebensraum zurückzugewinnen. Hierzu gehört auch die bewusste Belassung von Abrisslücken zur Gewinnung von grünen Freiräumen in einer engen Bebauung.

Das Ziel Wohnen bedingt, dass keine neuen emittierenden Gewerbeobjekte mehr entstehen sollen. Die bestehende Gewerbebereiche in Wanheim (Obere Kaiserswerther Str, Grenze zu Wanheimerort, Ehingerstr, ehem. MHD Gelände,) sollen bestehen bleiben, aber auch nicht weiter ausgebaut werden.

Wohnen und Arbeiten bleiben so räumlich getrennt.

Wanheim wird ein Stadtteil in direkter Nähe zu Industrie und Gewerbe bleiben. Diese Nachbarschaft hat den Ortsteil immer geprägt. In Zukunft wird aber den Interessen des Wohnens bewusst geachtet werden.

Wohnen in Wanheim wird in Zukunft nicht mehr dem Diktat des Unterbringens von arbeitender Bevölkerung dienen, sondern der anspruchsvollen Befriedigung des Bedürfnisses nach angemessener Unterbringung von jung und alt in der Nachbarschaft der Industrie.

Verkehr und Infrastruktur

Wanheim wird durchschnitten von der Verkehrsachse Ehinger Str.. Diese besteht aus der Vorbehaltsstr Ehinger Str/ Obere Kaiserswerther Str.; sowie der Straßenbahn und Eisenbahntrasse. Die Einstufung als Vorbehaltsstrasse. erfolgt aufgrund des Verkehrswegeplans der Stadt. Hier ist eine Änderung der Einstufung nicht zu erwarten.

Eingeschränkt werden muss aber die Belastung durch den LKW Verkehr. Hierfür muss durch ein Verkehrskonzept gewährleistet werden, dass der von der Industrie ausgehende LKW Verkehr über andere Strecken direkt auf die überörtlichen Verkehrswege B288 und A 59 geleitet werden. Dies trifft insbesondere auf den Ziel – und Quellverkehr des Logportgeländes. Hier muss verhindert werden, dass der erhebliche Verkehr seinen Weg durch Wanheim sucht.

Als weitere Maßnahme der Verkehrslenkung ist die Thyssenausfahrt auf das Logport Gelände zu verlegen. Dann kann der Bereich Alt-Wanheim für den LKW Verkehr gesperrt werden.

Der verbleibende LKW Verkehr ist in seiner negativen Auswirkung zu reduzieren durch Maßnahmen wie schallmindernder Belag und Temporeduzierung.

Die Anbindung an die Innenstadt durch die Straßenbahn ist in einem kurzen Zeittakt beizubehalten.

Die Eisenbahntrasse stellt eine besondere Lärmbelastung dar. Zudem schnüren die häufigen Schließungen der Schranken zu einer Abschnürung Alt Wanheims. Eine Reduzierung des Verkehrs ist nicht zu erwarten. Eher im Gegenteil. Die vernünftige Forderung nach weniger Transport auf der Straße wird hier eher noch zu einer Zunahme führen.

Daher sind in einem ersten Schritt schallreduzierende Maßnahmen zu ergreifen. Schallschluckwände sind zu errichten. Die Gleisanlagen sind in einem Zustand zu erhalten, der eine leise Fahrweise der Züge zulässt. Zudem sind die Betriebsgeräusche der Güterzüge durch technische Instandhaltung und einer Optimierung des Betriebsablaufes zu reduzieren.

Wünschenswert wäre eine Verlagerung des Güterverkehrs in Tieflage (eine Machbarkeitsstudie hatte diese Möglichkeit bereits positiv bewertet) oder aber der Bau einer Brücke von HKM zum Logport I Gelände. Diese Vorstellungen sind aufgrund der finanziellen Bedingungen nur perspektivisch. Eine Entlastung für die Wohnbevölkerung ist kurz- und mittelfristig nur durch die zunächst genannten Maßnahmen zu erreichen.

Wanheim ist ein Stadtteil ohne echte Infrastruktur. Ursache hierfür ist im wesentlichen das Fehlen eines echten Ortsteilzentrums. Bei weiteren Baumaßnahmen ist auch ohne Entwicklung eines echten Zentrums darauf zu achten, dass z.B. die Angebote im Nahversorgungsbereich nicht weiter zergliedert werden.

Bei der Bebauung städtischer Grundstücke ist darauf zu achten, dass Flächen für ortsnahe Dienstleistungen (z.B. Ärzte, Rechtsanwälte, Kleinhandwerker) mit errichtet und angeboten

werden.

Die letzten großen bebaubaren Flächen in Wanheim sind trotz des Bedarfs an solchen Flächen als reine Wohngebiete entstanden. Diese Unterversorgung mit ortsnahen Angeboten führt dazu, dass Wanheimer diese Angebote in anderen Ortsteilen nachfragen und sich so in anderen Ortsteilen versorgen und die dortige Infrastruktur fördern, während der eigene Ortsteil aufgrund der geringen Frequentierung keine eigene Ortsmitte entwickeln kann.

Dieser Fehler vergangener Planung in Wanheim darf nicht weiter fortgesetzt werden, auch wenn nunmehr die Planungsmöglichkeiten aufgrund der fast vollständigen Bebauung des Ortsteils geringer sind.

Sport, Freizeit und Grün

Der Ortsteil Wanheim hat eine herausragende Lage am Rheinufer. Nirgends in Duisburg (und vielen anderen Städten) kann der Rhein so unmittelbar erlebt werden wie in Wanheim. Dieses Potential ist besser als bisher zu nutzen. Die heutige Rheinpromenade besteht ohne größeren Kontext und weilt im Dornröschenschlaf. In der weiteren Stadtteilentwicklung wird die Rheinfront intensiv in die Nutzung zum Sport und für die Erholung im Grünen einbezogen.

Der Honnenpfad und das Rheinufer sind als hervorragendes Sportquartiere zu erhalten und ggf. in den Park am Kraftwerk zu erweitern. Dabei ist darauf zu achten, dass nicht durch das Heranrücken von Bebauung hier eine Beeinträchtigung des Sportbetriebs führen.

Die Grünfläche rund um das Kraftwerk bis hin zum Rhein ist als Grünfläche erkennbar herzurichten oder z.B. einer sportlichen Nutzung zuzuführen. Diese Grünfläche ist an den Park Ehinger Straße anzubinden, damit eine grüne Verbindung bis in den Biegerpark entsteht.

Zur Verbindung kommt hier ein Brückenschlag über die Verkehrsachse etwa in Höhe nördlich des Kreisverkehrs Ehinger Str. in Betracht. Damit könnte der erholungssuchende Bürger vom Franzosenweg aus starten entlang des Leinpfades durch den Park am Kraftwerk, dem Park Ehingerstr, dem Grünzug durch die Thyssen Siedlung bis in den Biegerpark und an die Anger gelangen. Der Biegerpark ist wiederum vernetzt mit weiteren Grünbereichen im gesamten Duisburger Süden und auch mit dem Angerweg, der bis zur Mündung der Anger an der Grenze Wanheim/ Hüttenheim führt.

Hier ist die Uferpromenade oder ein Leinpfad hin zur bestehenden Rheinuferpromenade zu erweitern, so dass sich hier ein Rundkurs im Grünen rund um Wanheim ergibt. Am Franzosenweg ist der Leinpfad in nördlicher Richtung mit dem Rheinpark in Hochfeld verbunden.

Die Rheinuferpromenade kann ohne weiteres bereits heute als Leinpfad bis zum Logportgelände geführt werden. Im Zuge des Umbaus des ehem. Rheinstahlgeländes könnte hier auch ein Ausbau als echte Promenade erfolgen. Im Bereich Logport ist eine Lösung zur Verbindung mit der Angermündung zu finden.

Im Bereich der ehem. Rheinlust ist eine hervorragende Örtlichkeit für eine gastronomische Nutzung gegeben.

Der alte Fähnanleger mit der Verbindung in die Friemersheimer Rheinauen kann wiederbelebt werden. Z.B durch eine Fußgänger- und Radfahrerfähre, die am Wochenende die Erholungssuchenden über den Rhein setzt. Diese könnte über einen Förderverein unterhalten werden. Hiermit würde die alte Wanheimer Tradition der Befahrung des Rheins wieder aufleben.

Buchholz – Das Herz im Duisburger Süden

Buchholz ist ein überwiegend von Wohnbebauung geprägter Stadtteil. mit gewachsenen Strukturen. Es besteht ein ausgeprägtes Kirchen-, Vereins- und Freizeitleben. Kennzeichnend sind eine gute Versorgungslage im Einzelhandel und öffentlichen Sektor. Ziel aller Planungen muss es daher sein, die Attraktivität sowohl im Bereich des Oberzentrums Münchener Straße/Marktplatz als auch der Nebenzentren (z.B. die Lindenstraße) weiter zu stärken

Auf mehreren Sitzungen des Vorstandes der SPD Buchholz und einem Workshop mit Mitgliedern und Bürgern haben sich folgende Schwerpunkte herauskristallisiert.

Umgestaltung Münchener Strasse

Verkehrsberuhigung durch Temporeduzierung auf 30 km/h im Bereich Buchholzer Markt bis zur Kreuzung Düsseldorfer Landstrasse.

Umgestaltung der Fläche von der Einfahrt zu den Parkplätzen bis zur Einmündung Klagenfurter Strasse in eine Fußgängerzone / Spielstrasse, wie vor dem Stadttheater angelegt wurde. Es soll ein Kleinstzentrum für den Stadtteil geschaffen werden. Die Kirche muss wieder „Dorfzentrum“ werden. Im Einvernehmen mit der katholischen Gemeinde erfolgt eine Beseitigung des Niveauunterschiedes des Kirchplatzes. Er wird dadurch die Fußgängerzone / Spielstrasse stärker einbezogen. Des weiteren erfolgt eine spezielle Pflasterung. Ansiedlung einer Aussengastronomie in dem Bereich der Fußgängerzone / Spielstrasse.

Ein Parkverbot vor den Geschäften im Bereich der Kernzone ist einzurichten.

In der Klagenfurter Strasse ist eine Temporeduzierung vorzunehmen.

Im Bereich der Stadtbahnhaltestelle Münchener Strasse ist eine Querungshilfe einzurichten, damit ein reibungsloses Umsteigen zwischen Bus und Bahn sicherer ist.

Umgestaltung Norbert Spitzer Platz (Marktplatz)

Einfassung des Platzes zur Münchener Strasse mit einer Hecke von maximal einem Meter, um parkende Autos „optisch zu verstecken“.

Niveauanhebung der Seitenstrasse auf Markthöhe mit dem Ziel, ein geschlossenes Bild zu erzeugen. Dadurch können weitere PKW-Parkflächen und insbesondere zusätzliche Abstellplätze für Fahrräder geschaffen werden.

Umgestaltung der vorhandenen Grünflächen und Schaffung von Ruhezonen in Absprache mit den Marktbeschickern. Nutzung des Entwicklungspotenzials im Bereich des ehemaligen Verkehrsübungsplatz. Dabei ist zu prüfen, inwieweit auch hier eine Aussengastronomie oder weitere PKW-Stellflächen für PKW sinnvoll sind.

Knotenpunkt Sittardsberger Allee

Durch die bereits beschlossenen Bauvoranfragen im Bereich der Grünfläche Swakopmunder Strasse / Altenbrucher Damm wird sich die Verkehrssituation nachhaltig verschlechtern. Die zukünftige Entwicklung des ehemaligen Kleegeländes wird dabei die Verkehrssituation weiter verschärfen. Um eine bessere verkehrliche Situation zu erreichen, muss der Knotenpunkt in einem Kreisverkehr umgebaut werden

Bei der aktuell geplanten Bebauung ist auch hohe Qualität zu achten, damit sich das Gesamtbild des Kreuzungsbereiches Sittardsberg als Einheit verfestigt. Dazu ist auch der Parkplatz vor der Eisdielen in die Betrachtungen mit einzubeziehen, um das Gesamtbild abzuschließen.

Bei dem Workshop wurden noch weitere Aspekte angesprochen:

Sicherung der Vorort-Versorgung im Bereich Lindenstraße Umgestaltung des kaum noch genutzten Sportplatzes an der Sittardsberger Allee / Watzmannstraße Bei einer Umgestaltung ist ein moderner Bolzplatz, ein großer Kinderspielbereich und eine ansprechender Bürgertreffpunkt (als „Kommunikationsecke“) zu errichten. Für die übrige Fläche kann eine hochwertige Wohnbebauung vorgesehen werden. Verschiebung des Anfangs der Einbahnstrasse im Bereich der Südstrasse bis hinter der Ausfahrt des örtlichen Gewerbetreibenden, um den Verkehr im Wohnbereich zu reduzieren.

Das Angebot des öffentlichen Nahverkehrs ist weiter auszubauen, die dazugehörigen Einrichtungen sind attraktiver zu gestalten (z.B. Haltestelle Neuer Friedhof) S-Bahnhof Buchholz: Umgestaltung des derzeit kaum genutzten Fahrradparkplatzes (fehlende Einsicht, schlechte Beleuchtung..) Erstellung eines Verkehrskonzeptes um kritische Bereiche wie Sittardsberger Allee (LKW-Verkehr) oder den Altenbrucher Damm zu entlasten

Stadtentwicklung West

Integriertes Stadtentwicklungskonzept Arbeitsgemeinschaft Rheinhausener Ortsvereine

Vorbemerkung

Beratungsverlauf

Der AK Stadtentwicklung des Bezirksverbandes der Rheinhausener und Rumeln-Kaldenhauser SPD-Ortsvereine legt hiermit sein Ergebnis des Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes vor. Hierzu wurden 7 Klausurtagungen weitere Einzelberatungen durchgeführt. Das Konzept wurde in 5 Bürgerversammlungen vorgestellt und diskutiert. Die dort vorgebrachten Änderungswünsche wurden in das Konzept eingearbeitet.

An der Erarbeitung des Stadtentwicklungskonzeptes haben Mitglieder aus allen beteiligten Ortsvereinen sowie externe Fachleute aktiv mitgewirkt:

Auf die ausführliche Textformulierung wurde bewusst verzichtet. Die stichwortartige Beschreibung und Bestandsaufnahme sowie der Maßnahmenkatalog sollen Grundlage für die politische Arbeit in Bezirksvertretung und Rat sein.

Struktur des Bezirkes

Der Stadtbezirk Rheinhausen entstand im Zuge der kommunalen Neuordnung 1975 aus der Stadt Rheinhausen (die 1934 aus dem Zusammenschluss der Bürgermeistereien Friemersheim und Hochemmerich entstand) und der selbständigen Gemeinde Rumeln-Kaldenhausen (1934 löste sich Rumeln aus der Bürgermeisterei Friemersheim und schloss sich mit Kaldenhausen zusammen), die beide zum Kreis Moers gehörten.

Teile des Stadtbezirkes sind nach wie vor stark in Richtung Moers und Krefeld orientiert. Das liegt insbesondere an den kurzen Wegen und guten Verkehrsanbindungen des ÖPNV in die Nachbargemeinden. Die ÖPNV-Verbindungen nach Duisburg sind aufgrund der langen Wege nicht sehr komfortabel. Eine in den 1990er Jahren geplante Schnellbusverbindung kam nicht zustande. Mit Fahrplanwechsel im Juni 2008 wird stündlich ein Schnellbus von Rumeln Markt über Rheinhausen Markt zum Duisburger Hauptbahnhof verkehren. Die schnellen Verbindungen nach Duisburg durch die Regionalzüge der Deutschen Bahn sind aufgrund der Kürzungen der Regionalisierungsmittel des Bundes stark gefährdet.

Während Rumeln-Kaldenhausen nur Nahversorgungsangebote sowie kleinere Gewerbebetriebe vorweisen kann, war Rheinhausen fast ein Jahrhundert durch Kohle und Stahl geprägt. In den 1960er Jahren schlossen die Zechen. Die aufgelassenen Flächen sind gewerblich oder durch Einzelhandel genutzt. Die Umwidmung des ehemaligen Krupp Geländes in einen Logistikstandort von europäischen Dimensionen ist bedeutsam für die Stadt und das Umland, weist aber auf großer Fläche vergleichsweise wenige Arbeitsplätze auf.

Systematik des Konzeptes

Im Folgenden wird der Stadtbezirk unter verschiedenen Aspekten bewertet und seine Entwicklungsmöglichkeiten und –erfordernisse bzw. die zu sichernden Nutzungen beschrieben.

Die Vorschläge sind im Wesentlichen auf einen Strukturertalt ausgerichtet. Der Charakter eines der Großstadt vorgelagerten Wohnbezirks mit einem großen (Logport) und mehreren kleineren Gewerbegebieten erscheint erhaltenswert. Der Bezirk Rheinhausen liegt an der Nahtstelle zwischen Ruhrgebiet und dem Niederrhein. Damit bietet er einerseits den großstädtisch geprägten bzw. angebundenen Einwohnern Wohnmöglichkeiten mit typischem Vorort-Umfeld. Andererseits gibt er den eher an den ländlichen Strukturen am Niederrhein ausgerichteten Einwohnern einen guten Kompromiss zwischen "ländlichen Wohnmöglichkeiten" und "guter Versorgung und Anbindung".

Das Verhältnis von Wohn- zu Gewerbeflächen wird insgesamt als ausgewogen angesehen. Die noch nutzbaren (Rest-)Gewerbeflächen werden als ausreichend beurteilt, um den weiteren Strukturwandel in der Region angemessen zuzustützen. Auch die Wohngebiete zeigen sich im Grunde gut strukturiert. Dort, wo punktuell Schwachstellen vorhanden sind, werden diese aufgezeigt und Lösungsmöglichkeiten angedeutet. Darüber hinaus werden auch Entwicklungspotenziale einzelner Bereiche aufgezeigt.

Mobilität ist ein wesentlicher Bestandteil der modernen Gesellschaft. Ob zur Schule, zur Arbeit, zum Einkaufen oder in der Freizeit, immer sind größere oder kleinere Distanzen zu überwinden. Seit über vier Jahrzehnten hat das Auto den Spitzenplatz inne, um die Mobilität für die Bürger sicher zu stellen. Andere Verkehrsmittel wie etwa das Rad oder Busse und Bahnen wurden zunehmend in den Hintergrund gedrängt und auch das Zu-Fuß-Gehen wurde mehr und mehr vernachlässigt. Dabei sind bei weitem nicht alle Autofahrten wirklich nötig. Rheinhausen bietet grundsätzlich sehr gute Bedingungen zum Radfahren, da es locker bebaut ist und über zahlreiche Grünanlagen und Parks verfügt. Viele Nebenstraßen sind nur gering vom Autoverkehr belastet. Die Entfernungen aus den Wohnquartieren zu Einkaufszentren und Schulen sind kurz. Eine deutliche Steigerung des Fuß- und Radverkehrsanteils am Verkehrsaufkommen würde nicht nur die Lärm- und Schadstoffemissionen senken, sondern wäre ein wichtiger Baustein in der Gesundheitsvorsorge.

Das weitaus größte Maßnahmenbündel beachtet den demografischen Wandel in der Bevölkerung, der auch zu verändertem Wohnverhalten führt. Die daraus resultierende Veränderung der Bedürfnisse gilt es angemessen zu berücksichtigen.

Forderungen an Lebensqualität und Attraktivität

Städtebau , Gestaltung und Raumplanung

- * Rückzug in die Innenstädte: Nähe von Wohnen, Einkaufen, Gastronomie Dienstleistung und Aufenthaltsqualität gewünscht
- * Stärkung und Entwicklung der Nebenzentren im Stadtbezirk
- * Erstellung eines integrierten Bezirksentwicklungskonzeptes, in dem zukünftige Planungen, die Sicherung und der Erhalt folgender Schwerpunkte enthalten sein müssen:
 - Freiraum, Grünflächen
 - Industrie- und Gewerbeflächen, die Entwicklungs-perspektiven eröffnen
 - Freizeit-, Naherholungs- und Sportflächen bedarfsgerechte verkehrliche Erschließung
 - Wohnbauflächen
 - bedarfsgerechte Nahversorgung
 - Infrastruktur (Schulen, Kindergärten, medizinische Versorgung)

Wohnen

- * Stärkung regionaler Bau- und Wohnungsgesellschaften wie Bauvereine (Genossenschaftsmodell als Dienstleister für die Mieter).
- * Schutz der Mieter großer Baugesellschaften (z. B. Wohnungsbestand ehemaliger Montanunternehmen) vor überregional agierenden Fondsgesellschaften und Spekulanten ohne örtlichen Bezug.
- * Wohnqualität vor Quantität: Dabei sollen die gesetzlichen Möglichkeiten ausgenutzt werden: z. B. über Bebauungspläne, Erhaltungssatzungen
 - bei der Sanierung die geänderten Wohnansprüche beachten
 - z. B. Änderung des Zuschnittes der Wohnungen
 - Zusammenlegung kleinerer Wohneinheiten
 - Bei der Bebauung in vorhandenen Grünstrukturen (Nachverdichtung) möglichst viel Grün erhalten, an die Umgebung angepasstes Bauen
 - Zuwegung und Erreichbarkeit gerade für Ältere und Menschen mit Behinderungen
- * Wohnen (Häuser/Wohnungen)
 - Förderung ökologische/energiesparende Bauweisen, Einsatz regenerativer Energie
 - Wohnumfeld für Senioren und Menschen mit Behinderungen
 - Altersgemischtes Wohnen unter Berücksichtigung der demografischen Entwicklung z.B. Mehrgenerationenhäuser
 - Verhinderung und Abbau von Ghettobildung
- * Rückzug in die Innenstädte: Nähe, Mischung von Wohnen, Einkaufen, Gastronomie gewünscht – auch bei den Senioren

Verkehr

Rheinhausen braucht ein integriertes Verkehrskonzept, in dem dem Fuß- und Radverkehr ein wesentlich größerer Stellenwert eingeräumt wird. Die Förderung gesunder und umweltverträglicher Mobilität ist ein wichtiger Baustein, um Rheinhausen unter den Bedingungen der Globalisierung und des Klimawandels zukunftssicher zu machen. Dazu gehören:

- * Anpassung Lenkung Verkehr/Verkehrsströme
 - Lärm, Abgase und Feinstaub vermindern
 - Schwerlastverkehr leiten, mit dem Ziel Wohngebiet zu entlasten
 - Erschließungsstraßen schaffen wie Querspange Hohenbudberg
 - Verkehrsleitsysteme für Industrie- und Gewerbegebiete

 - Lenkung des Verkehrs durch Rückstufung oder Rückbau einzelner Straßen

- * Verkehrsberuhigte Zonen erhalten/ausbauen

- * Förderung des Radverkehrs
 - durch Integriertes Radwegekonzeptes
 - Verkehrslenkende Maßnahmen (z. B. zur Verhinderung von Gefahren durch Kfz)
 - Instandhaltung der bestehenden Radwege (Unfallvermeidung)

- * ÖPNV erhalten und verbessern/ausbauen, dabei im Besonderen:
 - Berufsverkehrs (auch für Früh- und Nachtdienst)
 - Schülerverkehrs
 - Erreichbarkeit von Infrastruktureinrichtungen (Krankenhäuser, Ärzte, Einkaufszentren, kulturelle Einrichtungen)
 - Barrierefreie und seniorenrechtliche Gestaltung von Fahrzeugen und Infrastruktur

Freizeit, Sport und Naherholung

- * Erhalt und ökologische Aufwertung von Grünflächen
 - Schaffung und Vernetzung von Stadtbiotopen
 - Ortsnahe Umsetzung Kompensationsmaßnahmen für Flächenentnahme
 - Renaturierung vorhandener Fließgewässer
 - Aufwertung vorhandener Wasserflächen

- * Ruheflächen erhalten/ausbauen

- * Vereinssport sichern und erhalten

- * vorhandener Kapazitäten

- * Ausbau der Hallenkapazitäten

- * Wassersport vor allem an Toeppersee/Kruppsee

- * Schwimmsport durch neue Hallenbadkonzeptionen

- * Barrierefreie Sportmöglichkeiten für Menschen mit Behinderung

- * Spiel- und öffentliche Sportflächen erhalten/ausbauen

- * Spielplätze auch für Kleinkinder

- * Bolzplätze

- * Lauf- und Trimm-dich-Strecke

- * Raum für Trendsportarten

- * Bereitstellung von Hallenflächen

- * Barrierefreie Sportmöglichkeiten für Menschen mit Behinderung

- * Entwicklung eines Freizeitzentrums Toeppersee
 - Hallen- und Freibad Toeppersee
 - Gastronomie
 - Wellnessbereich
 - Wasserski
 - Tennis
 - Beachvolleyball
 - Errichtung einer Skateranlage
 - Wegebeziehungen für Inlineskater
 - Und weitere Angebote
- * Stärkung Naherholungsbereich Toeppersee
 - Fertigstellung Rundwanderweg
 - Ausweisung einer Hundewiese (umgesetzt)
- * Ausbau des Rheinuferparks
 - Ausbau der Geh- und Radwegeverbindungen
 - Schaffung von Aufenthaltsbereichen
 - Wegeverbindungen zu den Wohngebieten
 - Ausweisung einer Hundewiese
 - Vernetzung mit bereits vorhandenen Strukturen (z. B. Deich Friemersheim)
- * Sicherung des Volksparks
 - Erhalt der ökologischen Station
 - Erhalt des Wildgeheges
 - Sicherung und Instandhaltung des Musikpavillions
 - Neustrukturierung der Wegeverbindung
 - Instandsetzung und Aufwertung der Springbrunnenanlage und Wasserflächen (Springbrunnen am Johanniter-Krankenhaus soll in 2008 wieder in Betrieb gehen)
- * Erhalt bzw. Ausbau von Diergardt- und Viktoriapark

Bildung und Erziehung

In Ergänzung des Bildungspolitischen Beschlusses des UB-Parteitages vom 01.02.2007:

- * Rheinhausener Modell (Hauptschul- + Lehrabschluss)
- * Planung von Gemeinschaftsschulen
- * Ausbau von Ganztagschulen in allen Schulformen
- * Stärkung des Willy-Brandt-Berufskollegs
- * Erhalt und bedarfsgerechter Ausbau des VHS-Angebotes im Bezirk
- * Erhalt der Bezirks- und Schulbibliotheken, Bücherbus
- * Beschränkung der Schulstandorte und –formen auf maximal 4 Züge
- * Erhalt der derzeitigen Haupt- und Realschulstandorte
- * Kooperationsmodelle für Sekundarstufe II
- * Ausbau vorschulischer Erziehungsmodelle
- * Ausbau der Kindergartenplätze für Kinder unter 3 Jahren

Kultur

- * Erhalt der Rheinhausenhalle
- * Verbleib und Erhalt des Komma-Theaters in Rheinhausen
- * Verbesserte Unterstützung privater Kulturangebote

- * Verbesserte Unterstützung von Vereinen und Integration in das bezirkliche Kulturleben
- * Verwaltung von Sondernutzungen im Bezirk
- * Verwendung der bezirklichen Sondernutzungsgebühren für bezirkliche Kulturbelange
- * Verbesserte künstlerische Gestaltung und Nutzung öffentlicher Einrichtungen und Plätze
- * Sicherung der bezirklichen Kultur als Marketingfaktor

Wirtschaft, Handwerk und Gewerbe

- * Ausweitung von Industrie- und Gewerbeflächen nicht notwendig
- * Umnutzung freiwerdender Industrie- und Gewerbeflächen mit mittelständischem produzierenden Gewerbe oder Dienstleistung
- * Sicherstellung einer ausreichenden Wertschöpfung bei Neuansiedlungen
- * Berücksichtigung bei der Angebotsvergabe durch öffentliche Behörden und Unternehmen

Einzelhandel

- * In Wohnbereichen nur Nahversorgung zulassen (Zentrenschutz)
- * Nahversorgungskonzept Rheinhausen konsequent umsetzen
- * Zusammenfassung gastronomischer Schwerpunkte in den Nebenzentren und freizeitorientierten Bereichen
- * Stärkung der wohnortnahen Versorgung mit frischen Lebensmitteln (Wochenmarkt, Bauernmarkt u. a.)
- * Unterstützung der Werbegemeinschaften in den Nebenzentren

Entwicklung der Nebenzentren

Hochemmerich

EKZ

- * Sondergebiet
- * Struktur liegt inzwischen fest, Kapazitäten sind ausgenutzt
- * Elektronik-Fachmarkt kommt nicht
- * Keine weiteren zentrenrelevanten Ansiedlungen
- * Kein weiterer Einzelhandel an der Asterlager Straße ohne Ausbau der verkehrlichen Anbindung

Innenstadt

- * Räumliche Abgrenzung:
 - Marktplatz, Atroper Straße bis Annastraße, Friedrich-Alfred-Straße von Annastraße bis Güntherstraße/ Rheinstraße, Krefelder Straße bis Schulstraße/ Bernhardstraße
 - Schaffung von Parkraum für Anwohner in Tiefgaragen in Innenbereichen der Wohnbebauung
 - Atroper Straße und Friedrich-Alfred-Straße zwischen Krefelder Straße und Annastraße:
 - Gründung einer Immobilien-Standort-Gemeinschaft (IGS) verbindlich festschreiben

- mit Eigenbeteiligung der Eigentümer und evtl. Ersatzvornahme durch die Stadt
- Verkehrs- und Parkleitsystem zur Verbesserung des Verkehrsflusses und Verminderung von Parksuchverkehr

Attraktivierung der Innenstadt

- * Außerhalb von Marktzeiten Frischemarkt in der Fußgängerzone/ Marktplatz
- * Musikdarbietungen
- * Ausdehnung der Außengastronomie auf dem Marktplatz und der Fußgängerzone
- * Stärkung der Fußgängerbeziehung zwischen Markt und Fußgängerzone durch Verbreiterung der Gehwege durch Rückbau der Parkstreifen auf der Krefelder Straße zwischen Atroper- und Friedrich-Alfred-Straße -Shared-Space-Konzept (gleichberechtigter Verkehrsraum)
- * Außengastronomie auf der Krefelder Straße ermöglichen
- * Marktplatzgestaltung
- * Auftrittsmöglichkeiten auf dem Marktplatz und/oder im Marktforum für freie Künstler, bildende und darstellende Künstler in Zusammenarbeit mit städtischen Kultureinrichtungen schaffen (Eventmanager!)
- * Änderung der Markt- und Verkaufskonzeption, um Veranstaltungen und Marktgeschehen zu verzahnen.
- * Themenmärkte ansiedeln
- * Zusammenführung der Interessengruppen in Handel und Gewerbe

Friemersheim

- * Bedeutung des Marktplatzes für das Nebenzentrum
 - Anforderung Größe für den Wochenmarkt ca. 1.000 m²
 - Schulhof Geeststraße als neuen Marktplatz nutzen
 - Marktplatz umnutzen als Parkfläche und Veranstaltungsort
 - Randbebauung mit einem Zentrum für Nahversorgung mit Vollversorger
- * Gestaltung des Bahnhofsvorplatzes einschließlich Bahnhofsgebäude (Ordnung der Verkehrsführung, Platzgestaltung mit Aufenthaltsqualität)
- * Park and Ride auf der Behringstraße ausbauen
- * Park and Ride Windmühlenstraße (umgesetzt)
- * Nach Fertigstellung der L473 Umfeldbereinigung des Rettungswegenetzes und Verkehrsberuhigung der Behringstraße und Bismarckstraße

Rumeln-Kaldenhausen

Die Nahversorgung ist historisch bedingt in 3 Teilbereichen konzentriert (Dorfstraße, Düsseldorfer Straße Kaldenhausen und Düsseldorfer Straße Domizil). Erst nach Fertigstellung der Rathausallee 1988 konnte dort die Entwicklung einer zentralen Nahversorgung beginnen. Ziel ist es, den Bereich Rathausallee als zentralen und verbindenden Straßenzug in seiner Nahversorgungsfunktion stärken und ausbauen durch:

- * Errichtung eines multifunktionalen Marktplatzes
- * Prüfung des Standortes südliche Rathausallee/Kirchfeldstraße (Standort Hallenbad) für den Marktplatz (Überqueren der Rathausallee vermeiden)
- * Realisierung des Marktplatzes als städtebauliches Projekt zur Gegenfinanzierung der Verlagerung bestehender und notwendiger Infrastruktur- und Kultureinrichtungen (Sporthalle am Hallenbad zum AEG, Polizei, Bürgerservice, Bienenmuseum)

- * Ansiedlung von Sport- und Freizeiteinrichtungen nördlich Rathausallee mit Quartiersplatz für Spiel und Freizeit sowie ambulante Unterhaltungsdienstleister (Puppentheater, Zirkus, Zauberer etc.)

Medizinische Versorgung

- * Sicherung der notwendigen medizinischen Infrastruktur einschließlich Krankenhausstandort im Bezirk
- * Einrichtung eines Hospizes für alle Altersgruppen
- * Verbesserung der psychomedizinischen Betreuung
 - Besonders im nichtstationären Bereich
- * Unterstützung von Demenzkranken und ihren betreuenden Angehörigen
- * Verbesserung der Betreuung von Opfern (z. B. Unfall und Kriminalität)
- * Errichtung einer Notfallambulanz im Bereich des Johanniter-Krankenhauses (wird ab 2009 umgesetzt)
- * Einrichtung einer Wachkomastation

Bevölkerungsgruppen

Kinder und Jugendliche

- * Schaffung bzw. Erhalt von Begegnungsstätten für alle Generationen (Mehrgenerationenhaus), um auf die demografische Entwicklung vorbereitet zu sein
- * Jugendzentren
- * Erhalt und Sicherung der Qualität von Kinderspielflächen
- * Ausbau der Ganztagesbetreuung in Kindertagesstätten und Schulen
- * Erhöhung des Angebotes für Kinder unter 3 Jahren
- * Intensivierung der Konfliktberatung und Betreuung von Eltern und Kindern
- * Vermehrter Einsatz von Streetworkern in Konfliktbereichen (Alkohol- und Drogemissbrauch, Vandalismus von Jugendlichen)
- * Verstärkung des Angebotes für betreutes Wohnen von sozial auffälligen Jugendlichen und jungen Erwachsenen
- * Ausbildungs- und Berufseignung bereits in der Schule sicherstellen

Senioren

- * Erhalt der Seniorenbegegnungsstätten oder Umwandlung in Mehrgenerationenhäuser und Beratungszentren
- * Unterstützung bei der Bildung von Versorgungsgemeinschaften
- * Ausbau und Erweiterung häuslicher Versorgung, Dienstleistung und Pflege
- * Verbesserung der Bildungs- und Freizeitangebote
- * Verbesserung des Angebotes für betreutes Wohnen

Menschen mit Behinderungen

- * Betreutes und behindertengerechtes Wohnen
- * Förderung des Behindertensports
- * Verbesserung behindertengerechter Verkehrsinfrastruktur
 - Bordsteinabsenkungen
 - Niederflerbusse und barrierefreie Haltestellen
 - Zugänge zu Bahnhöfen und Zügen
 - Taxen für Rollstuhlfahrer
 - Behindertenparkplätze
- * Akustische Ampeln
- * Taktile Bodenbeläge in öffentlichen Einrichtungen

Migranten

- * Verbesserung der Sprachfähigkeit (jeder sollte der deutschen Sprache mächtig sein)
- * Sprachförderung (Deutsch) im Kindergarten/Vorschulbereich
- * z. B. Mutter-Kindgruppen
- * Ausbildungs- und Berufseignung bereits in der Schule sicherstellen
- * Verhinderung und Abbau von Ghettobildung

Bestandsaufnahme und Perspektiven

Rheinhausen

1. Margarethensiedlung

- * Siedlungscharakter
- * Einzelhaussiedlung
- * Wandel vom Groß- zum Einzelbesitzer (ehem. Krupp-Werkswohnungen)
- * Hoher Migrantenanteil
- * citynah
- * Erhaltungs- und Gestaltungssatzung
 - Erhalt der heutigen Baugrenzen

2. Musiker und Dichterviertel

- * Mehrfamilienhäuser
- * Ehem. Krupp-Werkswohnungen
- * Große Grünflächen zw. den Häusern
- * Sackgassen erhalten (kein Durchfahrtsverkehr)
- * Bestand erhalten
- * Bürgermeister-Asch-Platz als Veranstaltungsplatz ungeeignet, Teilfläche geht durch den Bau der L 473n verloren, entwickelt sich aber als wohnnaher Bolzplatz

3. Friemersheim

- * Nebenzentrum Kaiserstr. + Markt
- * Tankstelle/Markt (Platz schaffen für Vollversorger, um so das NZ zu stärken)
- * Tankstelle verlegen z. B. an Kruppstraße
- * Erhalt / Ausbau der alten Strukturen
- * Bebauung rund um Kruppsee weiter nicht möglich

- * Brücke nach Mühlenberg wird nach Anschluss Hohenbudberg an L 473 für Autoverkehr geschlossen, nur noch Radfahrer und Fußgänger

4. Friemersheim Dorf

- * Denkmalschutz
- * alte Strukturen erhalten + ausbauen

5. Eisenbahnsiedlung

- * s. auch unter 4.

6. Mühlenberg

- * Hinterlandbebauung auf der südwestlichen Seite zw. L 473 und Rumelner Str. möglich
 - Teilung der Grundstücke
 - Erschließung über eine separate Straße parallel zur Hohenbudberger Str.

7. Borgschenkofsiedlung

- * kaum Nachverdichtung möglich
- * Bestand erhalten (Modernisierung)
- * Parkmöglichkeiten verbessern
- * Satzung erstellen

8. In den Bänden - Behringstr. - Maiblumenstr. - Schelmenweg

- * geordneter 1 – 2 Fam.–Haus–Bebauung (z. Z. kein Handlungsbedarf)
- * Entwicklung Bertha–Krankenhaus Bereich

9. Stadtwerkefläche Ecke Lindenallee – Neue Krefelder Straße

- * evtl. Kleingewerbe möglich
- * aber auch Wohnbebauung
 - Erschließung über den Garagenhof auf der nordöstlichen Seite, der dem Bauverein gehört, der auch daran interessiert ist
- * Stadtwerke spekulieren noch

10. Entwicklungsgebiet Jägerstr. – Toeppersee

- * städtebaulicher Wettbewerb
 - Bebauung Richtung Jägerstr. – Freiflächen am Toeppersee erhalten
 - Bebauung mit hoher Qualität
 - dem Siegervorschlag entsprechend nicht zu dicht bebauen
- * Buschstr. – Ringstr. - Jägerstr.:
 - vereinzelt Lücken- oder Hinterlandbebauung möglich
 - in das Grüngürtelkonzept einbeziehen
 - Freiflächen erhalten

11. Jägerstr. – Flutweg – In den Peschen

- * Grüngürtel und –flächen erhalten
- * Bestand Kruppsche Siedlungshäuser Kahlacker, Höschenstr., Elbinger Str. usw. einschließlich der Grünflächen erhalten, modernisieren
- * Kaum Baupotential (höchstens einzelne Lückenschlüsse)
- * Z. Z. kaum Regelungsbedarf

12. Bergheim

- * Bestand Siedlungen Feldstr. usw. erhalten einschl. Grünflächen
- * Nahversorgung ok
- * größere Baufläche:
 - an der Kampstr. Vergeben
 - Fläche der Schule Lange Straße, wenn diese 2009/10 an die Ulmenstr. umzieht?
 - Haus Kolkmann
- * Gewerbegebiet Mevissen
- * Erhalt Grünfläche/Wald Moerser Straße Ecke Schauenstraße
- * Neubaugebiet Leuschnerstraße/Geschwister-Scholl-Straße

13. Trompet

- * Neubaugebiet Van Gogh Str.
- * Güterstraße, Grünstreifen zur Bahn:
 - Altlasten
 - Nur Wohnbebauung mit ausreichenden Schallschutzmaßnahmen
 - Grünstreifen ausbauen/pflegen
 - Zuwegung für Radfahrer und Fußgänger zur Brücke An der Cölve sichern
- * Baumschule Bendmann zwischen Neustr. und Römerstr.:
 - langfristig Wohnbebauung nicht zu verhindern
 - über Bebauungsplan regeln
 - Grünstreifencharakter / Wegebeziehung erhalten
- * sonstige Bebauung in Trompet erhalten, kaum Verdichtung möglich
- * Bebauung Auf dem Pickert an der Bahnstrecke
- * Arrondierung des Bahnhofbereiches
 - Park and Ride Plätze
 - Schaffung eines Zuganges von der Güterstrasse

14. Asterlagen, Hochheider Straße

- * Hochheider Straße
 - Nach Abriss der Häuser hochwertige Bebauung anstreben
 - Antrag: Individuelles Bauen / Einzelhäuser
 - Werth-Hof überbauen, Agenda 21
- * Landschaftsschutzgebiete erhalten
- * Umbau der Kreuzung Winkelhauser Straße/Asterlager Straße
 - entschärfen / umgestalten
 - evtl. weiter nach Süden zur Kreuzung mit der Bergheimer Straße verlagern, Kreisverkehr?
- * Diergardt-Park erhalten/ausbauen
- * Wohnbebauung ok
- * Kaum Verdichtung möglich
- * Heckenstraße Wohnbebauung

15. Bergheimer Str. – Hochstr. – Asterlager Str. – Moerser Str.

- * Gewerbe und Einzelbebauung ok.

16. Asterlager Str. – EKZ – Deichstr. – Moerser Str.

- * wird zum Rheinvorland geöffnet
- * Krupp-Deponie fast fertig ,soll dann auch als Naherholungsgebiet für die Bürger geöffnet werden
- * Bebauung nur noch einzeln möglich
 - Lückenschluss oder Hinterlandbebauung

17. Gartenstraße – Moerser Str. – Friedrich-Ebert-Straße

- * Bebauung so ok
- * Im Bestand kaum Verdichtung möglich
- * Aber einzelne Entwicklungsflächen noch vorhanden:
 - Rheinstraße, alter Betriebshof (Bebauungsplan)
 - verlängertes Schäfergrundstück von der Moerser Str. bis zur Rheinstr. (Erschließung - wenn überhaupt - nur über Betriebshofgelände möglich)
- * alter Friedhof an der Moerser Straße/Asterlager Str. bleibt als Grünfläche erhalten

18. Burgfeld

- * Bebauungsplan II in Vorbereitung
- * Handlungsbedarf!

19. Innenstadtbereich

- * siehe Nahversorgung

Rumeln - Kaldenhausen

20. Kaldenhausen, westl. Aubruchkanal, südl. Giesenfeldstr.

- * nur Bestand, kein weiterer Ausbau
- * Grün im Bereich der Traarer Straße westl. der Eichenstr. erhalten

21. Kaldenhausen, Bereich Düsseldorfer Str. südl. Giesenfeldstr.

- * Abstandsflächen Bayer
- * Wohnungen Bestandsschutz
- * Sonst nur Gewerbe

22. Kaldenhausen, östl. Düsseldorfer Str., zwischen Rheinhauser Str. und Rathausallee

- * Bauentwicklungsgebiet
- * Bau in Planung hinter Kuckeshof bis Rathausallee
- * Ber. Schacht Alter Fritz (Altlasten, Grünzug ausbauen)
- * Neuer Markt an Rathausallee nach Süden übergehend in Grünzug Alter Fritz

23. südl. Rathausallee/Bahnhofstraße zwischen Alter Fritz und Borgschenweg

- * Alte Zechenhausstrukturen
- * Verschiedene alt gewachsene Wohnstrukturen von Einzelhäusern und Wohnblocks
- * Lückenbebauung nur in Einzelfällen möglich
- * Bedarf von Parkplätzen / Garagen
- * Hinterlandbebauung am Bahndamm unglücklich, aber nur schwer zu verhindern
- * Arbeitersiedlungen (Einzelverkauf der Wohnungen langfristig geplant)
 - Erhaltungssatzung, solange es noch um einem oder wenigen Eigentümer geht, später schwieriger
- * Gewerbefläche am Borgschenweg

24. Bereich Dorfstraße nördlich Rathausallee/Bahnhofstraße

- * Arbeitersiedlung (Marienstraße u. a.), Erhaltungssatzung erstellen!
- * Bolzplatz zw. Marienstr. und Bahnhofstr. gut angenommen
- * Spielplatz wieder herstellen/ausbauen
- * Möglichst Lückenschlüsse verhindern, Grünflächen erhalten
- * Handlungsbedarf, da erstes Doppelhaus bereits geplant
- * Hinter Marienfeld Schule: Bebauungsplan

25. Rathausallee - Friedhof – Kirchstraße – Markt – An den Wiesen (östl. Düsseldorfer Str.)

- * Kirchfeldstraße: Hallenbad/Sporthalle erhalten
Abriss evtl. geplant, da auch wertvolle Entwicklungsfläche Bebauung Rathausallee, geeignet für die Bebauung mit Senioren- oder Mehrgenerationenmodellen
- * Verkehrsführung an den Wiesen/Auf dem Hastert
- * Friedhofsfläche ok, kein Erweiterungsbedarf
- * Jetziger Markt wird an Rathausallee verlegt
 - alter Markt: neue Bebauung möglich

26. Rumeln Hochfeld

- * einzelne Erschließungsflächen noch möglich
- * teilweise stehen dafür größere Grundstücke zur Verfügung
 - Bebauungsplan erstellen
 - Grün- und Sportflächen erhalten
- * weitere Ausdehnung der Bebauung nach Westen nicht möglich

Verkehr

Haupterschließungsstraßen vorhanden/In Bestandsaufnahme aufnehmen

- * Friedrich-Ebert-Straße
- * Friedrich-Alfred-Straße
- * Moerser Straße
- * Atroper Straße
- * Krefelder Straße/Neue Krefelder Straße
- * Duisburger Straße
- * Margaretenstraße
- * Schwarzenberger Straße
- * Trompeter Straße
- * Jägerstraße
- * Langestraße
- * Kreuzacker
- * Bergheimer Straße
- * Asterlager Straße/Essenberger Straße
- * Hohenbudberger Straße
- * Lindenallee
- * Schelmenweg
- * Moerser/Düsseldorfer Straße
- * Rathausallee
- * Giesenfeldstraße

Haupterschließungsstraßen im Bau

- * L 473 n von Mühlenberg bis Gaterwegbrücke
- * Osttangente von Brücke der Solidarität bis Logport

Haupterschließungsstraßen in Planung

- * Weiterführung Neue Krefelder Straße von Borgschenweg bis L473n
- * Osttangente von Brücke der Solidarität bis Auffahrt Homberg A 40
- * Querspange Hohenbudberg
- * Verkehrskonzept Hochemmerich
- * Kreisverkehr Stüning-Kreuzung

Maßnahmen

Erhaltungs- und Gestaltungssatzung

- * Alt-Siedlung Friemersheim
- * Ehem. Krupp-Siedlung im Musikerviertel Rheinhausen
- * Borgschenhofsiedlung
- * Bestand Kruppsche Siedlungshäuser Kahlacker, Höschenstr., Elbinger Str. usw.
- * Bestand Siedlungen Feldstr. usw.

- * Diergardt-Siedlung Asterlagen
- * Siedlung Bereich Alter Fritz Rumeln
- * Siedlung Bereich Marienstraße Rumeln

Bebauungspläne

Umsetzung der Agenda 21 in allen Bebauungsplänen

- * Bereich Glückaufplatz, Hallenbad
- * Bereich Händelstrasse hinter dem Familienbildungszentrum
- * Wohnbaureservefläche Dahlingstraße
- * Hinterlandbebauung beidseitig der Bachstraße Friemersheim
- * Bereich Bertha-Krankenhaus
- * Entwicklungsgebiet Jägerstraße – Toeppersee
- * Julius-Leber-Straße (Fortsetzung)
- * Fläche Haus Kolkmann
- * Baumschule Bendmann zw. Neustr. und Römerstr.
- * Rheinstraße, alter Betriebshof
- * Burgfeld (Bereich Bolzplatz)
- * Hinterlandbebauung auf der südwestlichen Seite zw. L 473 und Rumelner Str.
- * Nedleburg bis Rathausallee (südlich Rathausallee)
- * Hallenbadgelände bis Marienfeldschule (nördlich Rathausallee)
- * Alter Markt (Moerser Straße)
- * Güterstraße
- * Heckenstraße
- * Werth Hof/Röttgenweg
- * Hinterland Ritterstraße

Verbesserungen für den ÖPNV

Für die Stadt Duisburg ist ein aktueller Nahverkehrsplan aufzustellen, der folgende Schwerpunkte beinhalten sollte:

- * Direktvergabe Stadt/DVG (Arbeitsplatzsicherung)
- * Ganzheitliches Zukunfts-Konzept mit klaren Aufträgen entwickeln
 - Konzessionsvergabe
 - barrierefreie Haltestellen
 - Sicherheit im Bus z. B. mit Rollatoren (Verhalten der Busfahrer)
- * Verbindliche Standards festlegen
 - Verbindliche Betriebszeiten
 - Länge der Fußwege zur nächsten Haltestelle
 - Prioritätenliste, welche Trassen und Verbindungen Premiumcharakter haben und welche mehr der innerörtlichen Erschließung dienen
- * Sprung der Straßenbahn über den Rhein (903) von Karl-Jarres-Straße nach Rheinhausen
- * Seniorenbegleitservice
- * Einrichtung von Busspuren
- * Ampel-Vorrangschaltungen für Busse
- * Qualitätsoffensive
 - Qualität der Leistung regelmäßig überprüfen
 - Qualitätstests
 - Kundenzufriedenheitsmessung

Für den Stadtbezirk Rheinhausen sind folgende Maßnahmen zu realisieren:

- * Streckenbeschleunigung
 - Schnellbuslinie
 - Taktgerechte Anbindung der DB Bahnhöfe Trompet, Rumeln und Friemersheim
 - Ringbuslinie zur inneren Erschließung des Stadtbezirkes
 - Separate Bus- und Taxitrassen
 - Bedarfsbuslinien
- * Beidseitige Anbindung des Bahnhofs Trompet
- * Verbesserung Park and Ride durch zusätzliche Pkw- und Fahrrad-Stellflächen an den DB-Haltepunkten

Radwegenetz

Damit die Bürgerinnen und Bürger Rheinhausens den Umstieg auf das Rad gerne vollziehen, müssen sie sichere und ausgeschilderte Routen durch den Stadtteil vorfinden. Umwegfahrten müssen genauso vermieden werden, wie unnötige Stopps oder schlechter Bodenbelag. Ein Radwegekonzept soll folgende Schwerpunkte enthalten:

- * Markierung von Radwegen auf vorhandenen Straßen
- * Ausweisung von Radtrassen durch Grünnetzungen (sichere Wege)
- * Öffnung von geeigneten Einbahnstraßen bei sinnvollen Wegebeziehungen für den gegenläufigen Radverkehr
- * Erneuerung von Radwegen, die durch Baumwurzeln angehoben sind
- * Öffnung von Einbahnstraßen für den gegenläufigen Radverkehr
- * Sichere Radabstellanlagen vor allen wichtigen öffentlichen Gebäuden, Supermärkten und Betrieben
- * Aufbau eines beschilderten Radwegenetzes durch Rheinhausen
- * Kampagnen für das Radfahren an Schulen
- * Sicherheit vor Schulen erhöhen
- * Schaffung von Voraussetzungen in Verwaltung und Betrieben, damit die Beschäftigten verstärkt mit dem Rad zur Arbeit fahren
- * Besondere Berücksichtigung der Belange radelnder Senioren
- * Erhöhung des Geländers auf der Eisenbahnbrücke, damit diese für den Radverkehr freigegeben werden kann
- * Mitnahme von Rädern auch in Bussen und Bahnen des ÖPNV ermöglichen

Grün und Grünvernetzung

- * Aktualisierung des Freiraumkonzeptes
 - Ausbau von Grünnetzungen:
 - > Tor 1 – Eisenbahnbrücke/Rheinvorland
 - > Asterlager Straße – Rheinvorland
 - > Volkspark – Toeppersee
 - > Volkspark – Rückertstraße – Stormstraße – Musikerviertel – Tor 1
 - > Friemersheim–Hohenbudberg-Eisenbahnerdienstweg)
 - > Kaldenhausen – Zeche Fritz - Binsenteich – Toeppersee (Zeichenbahn)
 - > Radwanderweg Rheinschiene
 - > Erschließung Rheinvorland im Bereich Hochemmerich
 - Vernetzung von Grünflächen mit einem durchgängigen Radwegenetz

- * Sicherung von Grünflächen
 - Nettoerhalt der Grünflächen zu einem noch festzulegenden Stichtag. Dazu ist eine Bestandserhebung notwendig. Das Ziel ist, keine weiteren Flächenversiegelungen vorzunehmen.
- * Erhaltung des Alleencharakters der Hauptverbindungsstraßen
- * Erstellung eines Grünkatasters

Schlusswort

Das hier vorliegende integrierte Entwicklungskonzept für den Stadtbezirk Rheinhausen ist das Ergebnis eines Diskussionsprozesses über einen Zeitraum von fast 2 Jahren.

Alle an diesem Prozess Beteiligten sind sich darin einig, dass Stadtentwicklung ein fortlaufender Prozess ist und folglich auch keinen fest definierten Abschluss hat. Stadtentwicklung muss sich immer wieder an den aktuell gegebenen Rahmenbedingungen ausrichten. Dabei sind Gesetze auf europäischer sowie bundes- und landespolitischer Ebene ebenso einzubeziehen wie ökologische Anforderungen, finanzielle Rahmenbedingungen und die Bereitschaft von privaten Investoren, die erwünschten Projekte zu realisieren.

Deshalb verstehen die Autoren dieses Konzept als Leitfaden für die Mandatsträger in Bezirksvertretung und Rat, an dem sie ihre Arbeit ausrichten. Wir erwarten immer dort eine Realisierung, wo die oben beschriebenen Rahmenbedingungen dies erlauben.

Da dieser Prozess nicht abgeschlossen ist, soll das Konzept von Zeit zu Zeit überprüft und den aktuellen Bedürfnissen und Gegebenheiten angepasst werden. Anregungen aus der Bevölkerung, Vereinen, Verbänden und allen denen die Entwicklung des Stadtbezirkes am Herzen liegt, werden jederzeit gerne entgegen genommen.

Stadtentwicklung Homberg

Homberg untergliedert sich in Alt-Homberg, Essenberg, Hochheide und den Ortsteil In den Haesen. Grenzen sind im Osten der Rhein, im Süden die A 40, im Westen die Stadtgrenze zu Moers im Verlauf der Grenz-, Sand- und Elisenstr., sowie im Norden die Kohlenstr. Homberg ist im Wesentlichen ein Wohn- und Gewerbestadtteil mit einem industriellen Chemiestandort in Essenberg und einem Holzverarbeitungsbetrieb in Gerdt. Zwei Tanklager für Chemie- und Mineralölprodukte an der Rheindeichstr. ergänzen die industrielle Facette. Ziel der Stadtentwicklung soll die Stärkung von „Wohnen im grünen Stadtteil“ und Gewerbe im nicht emittierenden Sektor sein.

- * Ein wichtiges Ziel ist die Abkapselung der Industriebereiche. Die Eingrenzung des Sägewerkes und des Mineralöllagers in Gerdt durch den Grünbereich zwischen Gerdtweg und Königsberger-/ Birkenstr. sowie der Bahnlinie zum Chemiewerk Meerbeck soll durch weitere Begrünung verstärkt werden. Insbesondere soll eine Baumbepflanzung den Wanderweg am Uettelsheimer See zur Industrie abschirmen.
- * Eine Aufforstung der nördlich gelegenen Weide- und Ackerflächen bis zur Kohlenstr. mit dem Ausbau einer Fußwegeverbindung zwischen dem Erholungsgebiet Uettelsheimer See und dem Rheinvorland soll einen grünen Ring um den Ortsteil In den Haesen schaffen.
- * Bei ergänzender Wohnbebauung der Sportanlage an der Halener Str. hat die Grünverbindung von der Hochfeldstr. entlang der Friedhofsallee bis zum Parkfriedhof absolute Priorität.
- * Im Bereich Uettelsheim und Gerdt ist zusätzliche Bebauung zu unterbinden.
- * Das Gelände des ehemaligen Kalksandsteinwerks soll den öffentlichen Grünflächen zugeschlagen werden oder zur Kleingartenanlage umgestaltet werden.
- * Die Flächen zwischen Rheindeichstr. und Rhein sollen als Überflutungsflächen öffentlich zugänglich bleiben.
- * Die Wegeverbindung von der Baerler Eisenbahnbrücke in Richtung Homberg unterhalb des Deichs soll hochwasserresistent ausgebaut werden und in Höhe der Königsberger Str. Anschluss an den Weg auf dem Deich in Richtung Holzbrücke am Rheinpreußenhafen finden.
- * Das Gelände am Franzosenweg soll nach erfolgter Auskiesung unter Berücksichtigung ökologischer Kriterien renaturiert werden und weitestgehend öffentlich zugänglich bleiben.
- * Im Anschluss an das Rheindeichstadion soll die ehemalige Kohlenlagerfläche zur Ansiedlung freizeitrelevanten Gewerbes (Sport- und Funpark, Fitnesscenter, etc.) genutzt werden.
- * Eine zusätzliche industrielle Nutzung des Bereichs um den Rheinpreußenhafen soll ausgeschlossen werden.
- * Die Rheinflucht zwischen Friedrich-Ebert-Brücke und der A 40- Rheinbrücke soll für eine Wohnbebauung mit dem Ziel „Homberg am Rhein“ bereitgehalten werden. Die industrielle und gewerbliche Nutzung hat Bestandsschutz, soll aber auslaufen, um das hohe Wohnpotenzial zu nutzen.
- * Das Areal zwischen Rheinstr., Friedrichstr. und Rheinflucht einschließlich der Fläche „Plangemühle“ soll für hochwertige Wohnbebauung im Sinne eines „Rheinviertels“ gesichert werden. Der Anschluss an die Homberger Altstadt zwischen Friedrichstr. und Augustastr. ist zu gestalten.
- * Die industriellen Flächen in Essenberg sollen durch die Kaianlagen Sachtlebens, die Bahnlinie vom Rhein bis zur Bruchstr. (parallel zur Eisenbahnstr.), die begrünte Halde Bruchstr. und die A 40 begrenzt werden.
- * Eine weitere Wohnbebauung Essengbergs ist bei Bestand des Chemiewerks rigide zu

- * unterbinden. Freiwerdende Wohnbauflächen sind in jedem Fall gewerblich zu nutzen.
- * Ein Umbau der Autobahnabfahrt Homberg ist unabdingbar für eine optimale Anbindung des Chemiewerks über die Bruchstr. und des Gewerbeparks Rheinpreußen über die Eisenbahnstr.(Neu).
- * Auf den Freiflächen des ehemaligen Bau- und Recyclinghofes sowie der Feuerwehr ist alternativ zu einer reinen Wohnbebauung auch eine gemischte Wohn- und Gewerbenutzung zu diskutieren.
- * Der „Rote Weg“ muss von der Südstr. kommend geradlinig über die Gewerbeflächen des Rheinpreußenareals bis zum Peterweg am Essenberger See ausgebaut werden.
- * Die Entwicklungsziele an der Grenze zu Moers (Grenzstr., Sandstr., Uettelsheim) sind eng mit der Stadt Moers abzustimmen.
- * Die Elisenstr. ist als Teil des Erholungsgebiets Uettelsheimer See zu betrachten und als Fahrradstr. zu widmen.

Verkehrswege:

- * Rheindeichstr. als Verbindung zur A 42, Baerl und Ruhrort.
- * Schwerlastverkehr von und mit dem Ziel Mineralöllager und Sägewerk soll von den innerörtlichen Verkehrswegen ferngehalten werden und nur die A 42 nutzen.
- * Lauerstr./ Rheinpreußenstr. soll auf zwei Spuren rückgebaut werden. Schwerlastverkehr ist auszusperren.
- * Duisburger Str. ab der Moerser Str. als Zufahrt zur A 40 ist unverzichtbar. Verbindung zur Lauerstr. über die Moerser Str.
- * Kreisverkehr an der Kreuzung Rheinpreußenstr./Moerser Str..
- * Moerser Str. zwischen Kirchstr. und Ottostr. Tempo 30 mit Zwangseinbauten. Beschränkung ab 7 t-LKW nur zur Andienung, ausgenommen ÖPNV.
- * A 40-Abfahrt Homberg mit neuer Anbindung an die Bruchstr. Elisenstr. als Fahrradstr.

Entwicklungsschwerpunkte:

- * Essenberg als Industriegebiet
- * Wohnpark Hochheide zwischen Moerser-, Kirch-, und Husemannstr.
- * Zentrumsbebauung Bismarckplatz mit Berücksichtigung der Anbindung Augustastr. und „Rheinviertel“
- * Rheinviertel Friedrichstr./Königstr. Mit Anbindung der Altstadt
- * Sport- und Funpark Rheindeichstadion
- * Ökologische Wohnanlage In den Haesen
- * Gewerbe und Wohnen zwischen Hanielpark und Gewerbepark Rheinpreußen
- * Kleingartenanlage Elisenstr. oder Einbeziehung in die Öffentliche Grünfläche_Umwelt

Duisburg - grün, nachhaltig, zukunftsfähig

Die größte Herausforderung für den Umweltschutz ist der Schutz unseres Klimas. Die Wirtschafts- und Verhaltensweise der Menschheit beeinflusst das Klima über das verträgliche Maß hinaus durch den Ausstoß von gefährlichen Treibhausgasen, insbesondere CO₂. Durch die daraus resultierende globale Erwärmung wird die Vegetation in vielen Regionen der Erde und damit die Lebensgrundlage für Tiere und Menschen geschädigt oder sogar zerstört. Die Auswirkungen des dramatischen Klimawandels führen weltweit zu schwerwiegenden wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Folgen. Extreme Wetterereignisse auch in unserer Region lassen für die Zukunft Schlimmstes befürchten. Deshalb muss bei allen Entscheidungen immer der Aspekt „Auswirkungen auf das Klima“ berücksichtigt werden. Wir müssen den CO₂-Ausstoß in Duisburg verringern.

Die Stadt Duisburg wird in ihrem Verantwortungsbereich direkt in den Klimaschutz investieren. Wir werden darauf achten, dass dieser Beitrag in allen Bereichen in Duisburg geleistet wird. Kommunale Gebäude werden wie beim Projekt zur Sanierung von Schulen mit verbessertem Wärmeschutz und der Nutzung von modernen Heiz- und Kühlsystemen, auch unter Einbeziehung von Solarenergie, ausgestattet. Um dieses zeitnah umsetzen zu können, muss ein städtischer Sanierungs-Fond gegründet werden. Energieeinsparungen helfen dabei nicht nur der Umwelt, sondern auch dem städtischen Haushalt. Alle zur Anwendung kommenden Förderprogramme von EU, Bund und Land müssen für den Klimaschutz positiv unterstützend wirken, genauso wie Beschränkungen und Verbote von Fehlentwicklungen.

Die Strom und Wärmeproduktion für Duisburg muss vor Ort erfolgen, um kostengünstig, versorgungssicher, effizient und ökologisch Strom und Wärme zu erzeugen. Die Stadtwerke Duisburg müssen mehrheitlich im Besitz der Stadt bleiben. Wir wollen keine überregionale Versorgung durch Atomstrom. Die Zukunft gehört auch in Duisburg den regenerativen Energiequellen.

Mit dem Institut für Brennstoffzellentechnik haben wir einen innovativen Forschungszweig für zukünftige Energieerzeugung und Anwendungen in Duisburg. Unser Ziel muss es sein, nicht nur die Entwicklung von Prototypen, sondern auch die Produktion in Duisburg anzusiedeln, um damit zukunftsfähige und nachhaltige Arbeitsplätze zu schaffen.

„Der Himmel über der Ruhr muss wieder Blau werden“ war ein Slogan von Willy Brandt. Durch Filteranlagen für die Industrie und dem immer stärkeren Rückgang der Kohlefeuerung im privaten Bereich wurde dieses Ziel erreicht. Die heutige Herausforderung liegt im Bereich der Feinstaubbelastung. Feinstaub macht krank! Die EU hat deshalb verpflichtende Grenzwerte und Überschreitungsmengen festgelegt. Die Kommunen müssen jetzt handeln. Wir setzen uns dafür ein, ein großräumiges Konzept in Abstimmung mit den Nachbarstädten zu entwickeln, anstatt einzelne Bereiche oder Straßen zu sperren. Nur eine ruhrgebietsweite Umweltzone kann die Feinstaubquellen des Verkehrs deutlich reduzieren. Außerdem muss auch die Industrie ihre Feinstaubemissionen weiter senken.

Verkehrspolitisch muss gleichzeitig ein verbessertes und ausgebautes öffentliches Verkehrsnetz angeboten werden. Weitere Kürzungen oder auch nur der Erhalt des Status Quo führen zu keiner Verbesserung der Umwelt und des Klimas. Die DVG muss dabei ein Konzept entwickeln, wie sie ihre Fahrzeugflotte mit Feinstaubfiltern nachrüsten und mehr mit Erdgas betriebene Fahrzeuge einsetzen kann.

Viele Duisburger leiden unter einer extremer Lärmbelastung. Eine Förderung des öffentlichen

Nahverkehrs muss deshalb zum Katalog der erforderlichen Maßnahmen in dem 2008 erstmals aufzustellenden Lärminderungsplan für die Stadt Duisburg gehören, Daneben ist es unerlässlich, für den Logistikstandort Duisburg ein gesamtstädtisches Verkehrskonzept zu entwickeln. Zwingend erforderlich ist eine Steuerung der Verkehrsströme, um die Bürger wirksam vor Lärm zu schützen.

Um den grünen Charakter dieser Stadt zu erhalten und weiter zu entwickeln, muss der Freiraum vor weiterer Siedlungstätigkeit geschützt werden. Wir streben eine Innenentwicklung an. Flächen müssen recycelt werden. Wo dies notwendig ist, müssen Altlasten beseitigt werden. Dies ist gleichzeitig ein wichtiger Beitrag zum Grundwasserschutz. Eine Ausdehnung der Siedlungsfläche bei schrumpfender Bevölkerungszahl kann nicht nachhaltig sein. Dieses ist bei der Neuaufstellung des Flächennutzungsplanes für Duisburg zu beachten.

Hingegen bringt die Weiterentwicklung von Grünzügen in Duisburg wie dem Grüngürtel in Marxloh und Bruckhausen oder dem Grünen Ring in der Innenstadt und Hochfeld mehrere Vorteile: Es werden durchgängige Fuß- und Radwegeverbindungen unabhängig vom motorisierten Verkehr geschaffen, es entstehen neue wohnortnahe Erholungsflächen mit kleinklimatischen Ausgleichsfunktionen und für die Tierwelt neue Biotopverbindungen und damit neue Lebensräume und Rückzugsbereiche.

Um diese Vorstellungen konsequent umzusetzen und zu fördern, braucht die Stadt ein starkes Umweltamt. Mit den Duisburger Umwelttagen ist unsere Stadt bereits überregional bekannt und zeigt, dass es ein großes Potential an Bürgerengagement in diesem Bereich gibt. Um dieses zukünftig weiter zu entwickeln schlägt die SPD vor Umwelttage für Kinder einzurichten.

SPD Duisburg. Sozial & Gerech.

Wir wollen:

Investitionen in den Klimaschutz bei kommunalen Gebäuden

Sicherung und Ausbau des öffentlichen Personennah- und Radverkehrs

Innenentwicklung vor Außenentwicklung zur Sicherung von Frei- und Erholungsflächen.

Das geeignete Instrument hierzu ist der Flächennutzungsplan.

gesamtstädtische Konzepte für die Bereiche Lärminderung, Feinstaub und Verkehrsentwicklung.

Verkehr

Die Rhein-Ruhr-Mündung, das größte Autobahnkreuz Deutschlands (Kaiserberg), sowie die zentrale Funktion als NRW-Schienenverkehrsknotenpunkt machen die Stadt Duisburg zum Verkehrs- und Logistikzentrum Europas. Diese wirtschaftlich positive Entwicklung bewirkt neben der Schaffung von Arbeitsplätzen auch ein überdurchschnittlich hohes Verkehrsaufkommen bei allen Verkehrsträgern. Bis zum Jahr 2025 wird die Leistung im Straßengüterverkehr voraussichtlich um 84% steigen, wobei unterstellt wird, dass sich der kombinierte Verkehr der Bahn verdoppelt und der Verkehrsträger Schiene seine Leistung um 65% steigern kann.

Die Duisburger SPD tritt für einen aktiven Ausbau der Wasser- und Schienenanbindungen der Stadt ein, denn der Logistikbereich gehört zu den am stärksten wachenden Arbeitsmärkten in Deutschland (Bsp. Logport I + II). Der zunehmende Containerumschlag über Binnenschifffahrt, Eisenbahn und Güterstraßenverkehr führt trotz schrumpfender Bevölkerung und dennoch zunehmendem Pendlerverkehr zu immer größeren Belastungen der Straßen in der Stadt. Den Güterverkehr zu gestalten erfordert, die Effizienz und Produktivität der Verkehrssysteme durch Infrastrukturausbau und vermehrten Einsatz technischer und organisatorischer Innovationen (Bsp. Park- und Verkehrsleitsysteme) zu erhöhen und zugleich die Umweltverträglichkeit (Bsp.: Feinstaub- und Lärmproblematik) zu verbessern. Dabei muss jedoch sichergestellt werden, dass alle drei Verkehrsträger miteinander harmonisieren und problemlos Schnittstellen zur Verfügung stehen.

In Duisburg wird es aus diesen Gründen eine nach Stadtteilen unterschiedliche Entwicklung des Verkehrs geben, die differenzierte Anforderungen an die städtische Verkehrspolitik stellt. Die Verkehrsplanung unserer Stadt muss demnach den überregionalen Gesamtverkehrserfordernissen gleichermaßen Rechnung tragen, wie den Bedürfnissen der jeweiligen Stadtteilentwicklung. Insbesondere in (Hafen-)Stadtteilen wie Ruhrort, wo zunehmender Güterstraßenverkehrstransport mit Anliegerverkehr und berechtigten Bürgerinteressen kollidiert, werden wir uns für ausgewogene Lösungen einsetzen.

Weniger (industrie-)ökonomisch geprägt Stadtteile, wie die Innenstadt, bedürfen anderer Planungen wie Parkraumbewirtschaftung, bessere Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr und die Schaffung von Fahrradverleihstation. Konkrete, die jeweiligen Stadtteile betreffende verkehrspolitische Initiativen, können dem jeweiligen Stadtteilprogramm der SPD entnommen werden.

Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Der öffentliche Personennahverkehr ist für die Duisburger Sozialdemokraten einer der Kernbestandteile kommunaler Daseinsvorsorge. Insbesondere als kinder- u. familienfreundliche Stadt ist ein moderner und flexibler öffentlicher Nahverkehr unabdingbar. Zugleich reduziert er das Aufkommen des Individualverkehrs. Folglich ist eine Verdichtung der Taktung der Linien tagsüber zu Hauptverkehrszeiten, gerade dann, wenn die Menschen den Nahverkehr benötigen, ebenso Ziel sozialdemokratischer Kommunalpolitik, wie eine engere Taktung zu Schwachverkehrszeiten nach 20.00 Uhr (von 30 auf 15 Minuten). Bei der Linienplanung muss verstärkt darauf geachtet werden, dass gesicherte Anschlusszeiten für alle Verkehrsträger auch über die Stadtgrenze hinweg sichergestellt werden.

Radverkehr

Das Fahrrad ist ein geeignetes Verkehrsmittel für den Nah-, Orts- und Stadtteilbereich. Speziell bei Parkplatzknappheit – in Zentren und Ortsmitten – muss mit dem Rad nicht lange einen Stellplatz gesucht werden. Als leises und umweltfreundliches Fortbewegungsmittel trägt es außerdem dazu bei, Verkehrslärm zu reduzieren und CO₂- Ausstoß zu vermeiden. Nebenbei hält man sich fit und gesund.

Wir wollen die Duisburger Bürgerinnen und Bürger gewinnen, öfter auf das Rad umzusteigen. Sie Duisburger SPD setzt sich deshalb für die Schaffung eines Duisburger Veloroutennetz – ein gesamtstädtisches Radtourennetz – ein. Die vorhandenen Fahrradwege sind deshalb vollständig, schnell und konsequent auszuschildern und in einen guten Zustand zu bringen. Die SPD Mehrheit hatte bereits ein Veloroutennetz 1999 auf den Weg gebracht.

An einigen Stellen führen die Velorouten durch Einbahnstraßen. Nicht nur an diesen Stellen wollen wir die Einbahnstraßen für den gegenläufigen Radverkehr öffnen und so große Umwege für Radfahrer. Verkehrswissenschaftliche Erfahrungen zeigen, dass eine Öffnung von Einbahnstraßen kein Sicherheitsverlust für Radfahrer bedeutet, zugleich lassen sich aber größere Umwege vermeiden und verkehrsberuhigend auf die PKW-Fahrer wirkt. Dabei sind Radfahrstreifen auf der Fahrbahn für die Radfahrer der sicherste Weg. Hier radelt man im direkten Sichtfeld des Autofahrers und wird nicht mehr übersehen. Konflikte mit Fußgänger werden ebenso vermieden, wie das Radeln auf dem Radweg in entgegen gesetzter Richtung. Um die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer weiter zu erhöhen, werden wir daher immer dort wo es vom Straßenquerschnitt möglich ist, Radverkehrsstreifen umsetzen.

Teilnahmeliste:

Aengenheyster, Helmut	Haasper, Volker	Neumann, Uwe
Baumers, Stephan	Hamacher, Willi	Osenger, Manfred
Behrendt-Bliß, Hannelore	Hamann, Michael	Patz, Elke
Below, Siegfried	Hasselbach, Klaus	Ploum, Hartmut
Bernarding, Volker	Heuvel dop, Ute	Prüßmann, Friedel
Berns, Manfred	Hofmann, Marco	Reifschläger, Ingrid
Bluhm, Dieter	Horstmann, Marianne	Reinschmidt, Stefan
Bochnyk, Peter	Huth, David	Richter, Hannelore
Börner, Frank	Ibsch, Carsten	Ritter, Jan
Bours, Heinz	Idik, Ercan	Röser, Sascha
Bozincki, Heinz	Jahn, Dr. Gerd	Roth, Martin
Broda, Norbert	Jahnke, Jürgen	Rüther, Franz-Josef
Bula, Michael	Kaiser, Manfred	Sagurna, Bruno
Depnering, Dieter	Kämmler	Sattler, Christina
Diel, Karin	Kann, Chralotte	Sattler, Hagen
Dirkes, Michaela	Kettler, Stefan	Schade, Manfred
Dohmen, Florian	Keuchel, Rolf	Smaczny, Dirk
Dommen, Ursula	Knüpper, Holger	Stabler, Frank
Dressler, Jürgen	Kreutgen, Kurt	Stabler, Kerstin
Drzisga, Siegfried	Kruppe, Elisabeth	Steinke, Torsten
Dudek, Wolfgang	Kücken, Peter	Steyer, Karl-Heinz
Dumke, Alf	Küper, Anja	Struchholz, Harald
Düster, Dieter	Küpper, Thomas	Swirkowski, Andreas
Edel, Jürgen	Leijser, Gerd	Tacke, Dr. Lothar
Edel, Jürgen	Liers, Udo	Vagt, Jochen
Eich, Arno	Lieske, Dieter	Vopel, Holger
Erdal, Ersin	Lübeck, Dirk	Walsken, Gisela
Franke, Dietmar	Lücke, Manfred	Weiler, Rolf
Franke, Frank	Mettler, Herbert	Weis, Petra
Frericks, Helmut	Metzlaff, Jennifer	Wendland Rolf
Frese, Detlef	Mörbitz, Bodo	Westerhoven, Sascha
Frese, Ilonka	Moser, Heinz	Willhard, Manfred
Friedrich, Reiner	Müller, Kurt	Willhard, Michael
Geist, Karl-Heinz	Müller, Manfred	Yarsar, Ales
Geurtz, Björn	Neumann, Tobias	Yousef, Ribhi

Forum Stadtentwicklung

Zu 20 Terminen haben sich die Teilnehmerinnen und Teilnehmer des Forums getroffen:

08.12.05	18.01.07	15.01.08
	30.01.07	22.01.08
18.02.06	08.03.07	28.02.08
07.06.06	02.05.07	03.04.08
18.10.06	12.06.07	10.06.08
08.11.06	04.09.07	25.11.08
13.12.06	15.10.07	
	21.11.07	

Konzepte für einzelne Stadtteilentwicklungen sind zusätzlich einzeln erhältlich:

www.spd-duisburg.de/dokumente

SPD Duisburg

Krummacherstraße 33
47051 Duisburg
Telefon: 0203-92963-0
Telefax: 0203-288609

Duisburg im April 2009