# Rheinmetropole Düsseldorf: Wachstum mit Lebensqualität

**Rede von Oberbürgermeister Thomas Geisel zur Einbringung des Haushaltsplanentwurfs 2020**

in der Ratssitzung am
19. September 2019

Landeshauptstadt
Düsseldorf

Es gilt das gesprochene Wort

**Sperrfrist: Ende der Rede**

**Oberbürgermeister Thomas Geisel**
**Rede zur Einbringung des Haushaltsplanentwurfs 2020**
19.09.2019

# Rheinmetropole Düsseldorf: Wachstum mit Lebensqualität

Meine sehr geehrten Damen und Herren,
liebe Kolleginnen und Kollegen,

jeder, der in dieser Stadt lebt, weiß: Diese Stadt zeichnet sich aus durch eine einzigartige Lebensqualität, eine hohe wirtschaftliche Dynamik, ein vielfältiges kulturelles Leben und einen vorbildlichen Bürgersinn.

Wer hier lebt, weiß das, aber es hat sich mittlerweile auch darüber hinaus herumgesprochen.

Um nur ein paar Beispiele zu nennen:
Zum fünften Mal in Folge liegt Düsseldorf in der renommierten Mercer Studie in punkto Lebensqualität auf Platz 6 weltweit.

Im Prognos- Zukunftsatlas haben wir allein im letzten Jahr neun Plätze gut gemacht und sind an der Spitze aller Städte in Nordrhein-Westfalen.

Düsseldorf ist mit 42% aller ausländischen Investitionsprojekte mit Abstand führender Standort in NRW.

Auch in punkto Innovation sind wir Spitze: drei von vier NRW.Invest-Awards gingen in diesem Jahr an Unternehmen in Düsseldorf.

In punkto Gewerbesteueraufkommen sind wir ebenso Spitze, wie bei den öffentlichen Investitionen in Schulen, Bäder, Verkehrsinfrastruktur und Kulturbauten.

Und noch nie war Düsseldorf so schuldenfrei wie heute.

Das ist ganz maßgeblich das Ergebnis der Arbeit von Verwaltung und Rat, hier vor allem auch der Ampelfraktionen, in den letzten fünf Jahren, das ich ja in der Pressekonferenz vom 2. September vorgestellt habe.

Meine sehr geehrten Damen und Herren,
liebe Kolleginnen und Kollegen,

Düsseldorf ist heute attraktiver denn je und insofern ist es nicht erstaunlich, dass immer mehr Menschen in unserer Stadt leben wollen.

Die dadurch bedingt anhaltend hohe Nachfrage nach Wohnraum darf aber nicht dazu führen, dass sich auf Dauer nur noch Menschen mit „dickem“ Geldbeutel das Leben und Wohnen in Düsseldorf leisten können.

Einfache Lösungen, wie wir den Preisdruck bei den Mieten und Grundstückspreisen senken, gibt es aber nicht.

In Berlin wird über Enteignungen und Vergesellschaftung von Wohnungsbauunternehmen diskutiert. Ganz ehrlich: Mich überzeugt das nicht. Mir scheint dies der vergebliche Versuch zu sein, die Privatisierung der kommunalen Wohnungswirtschaft in den neunziger Jahren rückgängig zu machen. Leider aber kommt die Erkenntnis zu spät, dass die „Privat vor Staat“-Ideologie seinerzeit ein katastrophaler Irrweg war. Und ich befürchte, auch der Versuch, die Mieten im Gesetzeswege einzufrieren, wird – völlig unabhängig davon, ob dies nun verfassungsrechtlich zulässig ist oder nicht – letztlich nicht erfolgreich sein. Es wird, so ist zu befürchten, auch der Berliner Landesregierung auf Dauer nicht gelingen, den Markt zu schlagen.

Wenn die Nachfrage nach Wohnraum steigt, werden wir die Preisspirale bei den Mieten nur dann stoppen können, wenn wir das Angebot erhöhen. Und deshalb stimme ich dem CDU-Fraktionsvorsitzenden im Deutschen Bundestag, Ralf Brinkhaus zu, wenn er sagt: „Wir müssen bauen bauen bauen“ – und kann mir nur wünschen, dass auch seine Düsseldorfer Parteifreunde zu dieser Einsicht gelangen, wobei wir uns natürlich einig sind, dass wir auch und gerade beim Wohnungsbau die in Düsseldorf üblichen Qualitätsstandards beachten.

In den vergangenen fünf Jahren ist es uns gelungen, beim Wohnungsbau den Hebel umzulegen.

Und wir werden auch in der Zukunft an dem Ziel festhalten, jedes Jahr 3.000 Wohnungen zu schaffen, und zwar nachhaltig, d.h., wir werden jedes Jahr für mindestens 3.000 neue Wohnungen Flächen identifizieren, Planungsrecht schaffen, Baugenehmigungen erteilen und für deren Fertigstellung sorgen.

Wer meint, wenn wir nichts ändern, dann ändere sich nichts, hat offensichtlich nicht nachgedacht. Wenn wir der steigenden Nachfrage nach Wohnraum kein steigendes Angebot entgegensetzen, dann wird Düsseldorf aufhören, eine Großstadt für alle zu sein, dann werden wir über kurz oder lang Verhältnisse herbeiführen, wie sie im Mittelalter üblich waren: Damals wohnten die Reichen innerhalb der Stadtmauern und die Armen davor.

Das ist nicht meine Vorstellung von Düsseldorf und ich bin ganz sicher auch nicht die der Mehrheit der Bürgerinnen und Bürger dieser Stadt!

Düsseldorf hat immer eine Willkommenskultur ausgezeichnet gegenüber denen, die hier leben und sich einbringen wollen. Und deshalb passt es nicht zu dieser Stadt, wenn von politischer Seite gesagt wird: „Ich muss ja nicht jeden hier wohnen lassen“, wie sich unlängst ein führender Vertreter der CDU-Fraktion zitieren ließ.

Meine sehr geehrten Damen und Herren,
liebe Kolleginnen und Kollegen,

Wohnungsbau bleibt deshalb ganz oben auf der kommunalpolitischen Agenda. Wir brauchen in Düsseldorf neue Wohnungen, und wir brauchen vor allem Wohnungen, die sich auch Normal- und Geringverdiener leisten können.

Die städtische Wohnungsbaugesellschaft spielt dabei eine ganz entscheidende Rolle. Wie kommunaler Wohnungsbesitz exorbitante Miet-

steigerungen verhindern kann, zeigt das Beispiel Wiens. Auch hier wächst die Bevölkerung deutlich, aber rund 220.000 kommunale Wohnungen – und darüber hinaus noch einmal 260.000 Genossenschaftswohnungen – geben der Stadt eine Handhabe, mäßigend auf die Mietpreisentwicklung einzuwirken.

Soweit wie Wien sind wir leider noch lange nicht. Aber die SWD hat sich mittlerweile zu einem nennenswerten Spieler auf dem Düsseldorfer Wohnungsmarkt entwickelt mit gegenwärtig etwa 1.000 neuen Wohnungen in der Pipeline, die größtenteils öffentlich gefördert werden und – aufgrund des kommunalen Eigentums – dauerhaft dem Gemeinwohl verpflichtet sind.

Diesen Weg werden wir weitergehen und deshalb städtische Grundstücke, die für Wohnungsbau geeignet sind, mit Priorität der SWD zur Verfügung stellen und zwar nicht im Wege der Veräußerung, sondern als Gesellschaftereinlage; denn die SWD soll ihre Liquidität nicht der Stadt geben, sondern für neuen Wohnungsbau nutzen!

Selbstverständlich werden wir auch weiterhin ausgewählte städtische Grundstücke für besondere Wohnbedürfnisse an ausgewählte Zielgruppen veräußern. Ich denke dabei etwa an Genossenschaften, Baugruppen sowie an Projekte für Mehrgenerationenwohnen, Menschen mit Behinderung sowie Studierende und Auszubildende. Dabei werden wir den mit solchen Projekten verfolgten unterstützenswerten Zweck selbstverständlich bei der Preisbildung berücksichtigen.

In erster Linie aufs Geld schauen werden wir lediglich bei solchen Veräußerungen städtischer Grundstücke, bei denen der Erlös die damit im Zusammenhang stehenden Investitionen finanzieren soll. Dies gilt etwa für die Grundstücke, die im Zusammenhang mit der aufwändigen Neugestaltung der Düsseldorfer Bäderlandschaft veräußert werden können, sowie für die ehemaligen Grundstücke der Feuerwehr in Kaiserswerth, Wersten und demnächst wohl auch Oberkassel, deren Veräußerungserlös zur Finanzierung neuer Feuerwachen benötigt wird. Eines freilich ist klar, bei einer Ausschreibung nach Höchstgebot finden auch weiterhin die Regeln des Handlungskonzeptes Wohnen Anwendung: weniger als 40 % öffentlich-geförderter oder preisgedämpfter Wohnraum wird in

Düsseldorf bei keinem Projekt, auf das die Stadt Einfluss nehmen kann, gebaut.

Und das gilt selbstverständlich auch für alle Bauvorhaben auf privaten Grundstücken, für die seitens der Stadt Planungsrecht geschaffen werden muss.

Darüber hinaus beteiligen wir die Projektentwickler an den Kosten der inneren und äußeren Grundstückserschließung und selbstverständlich auch an den durch zusätzliche Bebauung ausgelösten Anforderungen, etwa im Bereich Kita und Schulbau. Darauf möchte ich ausdrücklich hinweisen, insbesondere vor dem Hintergrund zunehmender spekulationsgetriebener Preiskapriolen bei Grundstückstransaktionen zwischen Privaten, wie wir sie zuletzt bei der Veräußerung des Glasmacherareals erlebt haben.

Meine sehr geehrten Damen und Herren,
liebe Kolleginnen und Kollegen,

wer behauptet, die von der Verwaltung in den letzten fünf Jahren betriebene Wohnungsbaupolitik „baue alles zu“, will die Tatsachen offensichtlich nicht zur Kenntnis nehmen. Denn tatsächlich wurden in den letzten fünf Jahren praktisch keine Grünflächen und selbstverständlich auch keine Frischluftschneisen zugebaut. Im Gegenteil: Es wurden mehr Flächen entsiegelt als versiegelt.

Beim Wohnungsbau verfolgen wir konsequent den Grundsatz „Innenverdichtung vor Außenzersiedlung“.

Selbstverständlich wird im urbanen Zentrum, das sich langsam ausdehnt, dichter gebaut als in den Stadtrandlagen. Und vor allem nutzen wir Flächen, die früher industriell oder gewerblich genutzt wurden und danach zum Teil schon seit langer Zeit brach lagen.

Ich möchte hier nur die Fläche des ehemaligen Krupp-Kaltwalzwerks in Benrath erwähnen, die 20 Jahre lang brach gelegen hat, und auf der wir das Albrecht-Dürer Berufskolleg errichtet haben und etwa 500 Wohnun-

gen in attraktiver verkehrsgünstiger Lage geplant sind. Diese Fläche war nun wahrlich keine Grünfläche, sondern hochgradig kontaminiert und zu 100 % versiegelt. Hier haben wir nicht nur Wohnungsbau geschaffen, sondern auch einen Beitrag zur Stadtökologie geleistet.

Und deshalb ist auch das in der letzten Ratssitzung strapazierte Argument, mit dem Wachstum unserer Stadt verschärften wir das Klimaproblem, nun wirklich barer Unsinn.

Bei ihrer Kampagne gegen Wohnungsbau in Düsseldorf – die ja im Ergebnis nichts anderes ist, als eine „Kampagne für steigende Mieten“ – scheint die CDU nun einen neuen Feind ausgemacht zu haben. Ich spreche von der Bezirksregierung, deren Regionalplan den Kommunen - insbesondere der Landeshauptstadt Düsseldorf - wesentlich größere Freiheiten in punkto Planung zubilligt, als dies bislang der Fall war. An die Spitze der dagegen gerichteten Bewegung hat sich ausgerechnet Ratsherr Dr. Fils gestellt, der der Regierungspräsidentin den „Wahnsinn“ vorwirft, sie wolle „Teile von Düsseldorf rücksichtslos zubauen“.

Lieber Herr Dr. Fils, als Vorsitzender des Ausschusses für Planung und Stadtentwicklung wissen Sie doch ganz genau, dass die Darstellung eines allgemeinen Siedlungsbereichs im Regionalplan keine verbindliche Festsetzung ist, sondern dem Rat der Landeshauptstadt Düsseldorf lediglich Handlungsmöglichkeiten eröffnet, von denen er Gebrauch machen kann - oder eben auch nicht.

Vor allem aber habe ich mich gewundert über Ihre geradezu leidenschaftliche Ablehnung der Bebauung der Bergischen Kaserne. Ich kann mich noch gut an ein Gespräch erinnern, bei dem wir uns völlig einig waren, dass dies in der Tat ein optimaler Standort für ein Olympisches Dorf im Rahmen der von uns gemeinsam unterstützten Rhein Ruhr Olympic City 2032 Kampagne sei, und bei dem Sie mich als erfahrener Olympiabesucher dankenswerterweise noch darauf aufmerksam machten, dass während der Olympischen Spiele dieses Dorf von etwa dreimal so vielen Personen bewohnt würde als bei der anschließenden Wohnnutzung.

Meine sehr geehrten Damen und Herren,
liebe Kolleginnen und Kollegen,

eines freilich ist klar: Wenn wir auf dem Gelände der Bergischen Kaserne – mit oder ohne Olympia – einen neuen Stadtteil errichten, dann bedarf es einer überzeugenden Verkehrslösung.

Die Bergische Landstraße ist heute bereits überfordert und deshalb werden wir sehr zeitnah untersuchen, wie ein Verkehrssystem gestaltet sein muss, das den zusätzlichen Verkehr aus diesem Stadtteil ebenso wie einen Großteil des Pendlerverkehrs aus dem Kreis Mettmann und von der A3 aufnehmen kann. Ich möchte keinen Hehl daraus machen, dass mir von allen gegenwärtig diskutierten Lösungen eine Seilbahn-Lösung am vielversprechendsten erscheint.

Auch für das Glasmacherviertel, wo 1.400 Wohnungen entstehen werden und auf dem benachbarten Gelände Quellenbusch noch einmal etliche Hundert, bedarf es einer leistungsfähigen Verkehrsanbindung. Hier werden wir prüfen, inwieweit ein Ausbau des Rheinbahn-Straßenbahnnetzes durch den Hellweg und entlang der nördlichen Düssel realisierbar ist. Dabei muss auch über den sogenannten Kosten-Nutzen-Faktor gesprochen werden, der nicht deswegen nicht den für die Förderung relevanten Wert erreichen darf, weil bereits eine – freilich viel schlechtere – Anbindung an den ÖPNV besteht. Dies würde nämlich bedeuten, dass wir uns dauerhaft mit zweitbesten Lösungen abfinden müssen. Das wäre Unsinn, da es den Bedürfnissen der wachsenden Stadt offensichtlich nicht Rechnung trägt.

Generell gilt: Wenn wir Wohngebiete verdichten oder Flächen für Wohnzwecke planen, müssen wir immer auch das Thema Verkehr mitdenken. Das tun wir auch. Aber die Behauptung, das anhaltende Wachstum Düsseldorfs werde die bestehenden Verkehrsprobleme weiter verschärfen, trifft bei genauerem Hinsehen nicht zu.

Häufig ist sogar das Gegenteil richtig. Die meisten Menschen, die in unsere Stadt ziehen wollen, pendeln gegenwärtig zum Teil erhebliche Strecken zu ihren Arbeitsplätzen in Düsseldorf. Wenn diese Menschen Wohnraum in Düsseldorf finden, geht die Verkehrsleistung in Wahrheit

insgesamt zurück. Denn es macht sehr wohl einen Unterschied, ob jemand 30 km oder 5 km von seinem Arbeitsplatz entfernt wohnt, einmal ganz abgesehen davon, dass Menschen, die in der Stadt leben, in der Regel eine bessere Möglichkeit und höhere Neigung haben, den öffentlichen Personennahverkehr oder das Rad zu nutzen, als Menschen, die aus dem Umland kommen.

Gleichwohl gilt: Düsseldorf kann nur weiter wachsen und die Lebens- und Aufenthaltsqualität können wir nur erhalten und weiter entwickeln, wenn es gelingt, den sogenannten Modal Split nachhaltig zu drehen; will heißen: den Anteil effizienter Verkehrsmittel, also vor allem von Bahn, Bus und Fahrrad, gegenüber dem motorisierten Individualverkehr, also dem üblicherweise von nur einer Person besetzten Privat-PKW, deutlich zu erhöhen.

Was den ÖPNV betrifft ist dafür aus meiner Sicht zweierlei erforderlich: Zum einen müssen wir das Angebot vergrößern. Diesbezüglich haben wir gemeinsam mit der Rheinbahn in den letzten Jahren einiges erreicht. Ich verweise etwa auf die Verlängerung der Linie 701, auf die Einrichtung der Metro-Buslinien, die Taktverdichtung – insbesondere in den Abendstunden und am Wochenende – sowie die Fortschritte bei der Planung und Umsetzung der U 81.

Auch haben wir erstmals seit vielen Jahren wieder in erheblichem Umfang Investitionen in neue Fahrzeuge, seien es Bahnen oder Busse, auf den Weg gebracht. Dass sich die Auslieferung dieser Fahrzeuge nach wie vor verzögert, ist ärgerlich und hat auch ein wenig mit Organisationsmängeln bei der Rheinbahn zu tun.

Ich bin sehr froh darüber, dass der neue Vorstand dies verstanden hat und sich ehrgeizige Ziele – gerade auch mit Blick auf die Optimierung der internen Abläufe und das Redesign der Organisation – gesetzt hat.

Zum anderen müssen wir das Angebot der Rheinbahn für den Kunden so attraktiv gestalten, dass es gerade aus seiner Sicht der Alternative, nämlich dem privaten PKW, überlegen ist.

Ich habe schon mehrfach darauf hingewiesen, dass der ÖPNV dann das Verkehrsmittel der Wahl ist, wenn er schneller, bequemer, zuverlässiger und kostengünstiger als das Auto ist. Ich habe auch darauf hingewiesen, dass ich von der Rheinbahn – denn das sind die Experten für öffentlichen Personennahverkehr – Vorschläge erwarte, die auf diese Zielsetzungen einzahlen.

Wo brauchen wir Umweltspuren, damit der Bus nicht im Stau stecken bleibt? Wo kann die Bahn in ein eigenes Gleisbett gelegt werden, um sich die Straße nicht mehr mit den Autos teilen zu müssen?

Ich könnte mir in diesem Zusammenhang beispielsweise sehr gut vorstellen, einen Großteil des Bahnverkehrs auf der Kölner Straße in ein eigenes - begrüntes - Gleisbett zu legen. Damit könnte man – neben der Beschleunigung – auch einen kleinen Beitrag zur Verbesserung des Stadtklimas leisten.

Wo wird die Straßenbahn von Ampelschaltungen gestoppt, was sich durch eine konsequente Vorrangschaltung – und dabei sollten wir uns an Zürich ein Beispiel nehmen – verhindern lässt.

Auch insofern stimmt mich die Strategieklausur des Rheinbahn- Aufsichtsrates in der vergangenen Woche zuversichtlich, dass der neue Rheinbahn-Vorstand hier seinen Worten Taten folgen lässt und diese Themen, die das Kerngeschäft des Unternehmens darstellen, nunmehr beherzt in Angriff nimmt.

Selbstverständlich spielt auch das Thema „Preis“ eine Rolle. Gänzlich auf Entgelt zu verzichten und den ÖPNV kostenlos zu machen, ist dabei keine Alternative. Dies würde zum einen den Druck von den Verantwortlichen nehmen, das System besser und attraktiver auszubauen – denn einem geschenkten Gaul schaut man ja bekanntlich nicht ins Maul. Aber auch unter Gerechtigkeitsgesichtspunkten hielte ich eine derartige Sozialisierung der Kosten für nicht richtig, jedenfalls nicht solange das Angebot nicht in allen Stadtteilen gleichwertig ist.

Allerdings kann es auch nicht sein, dass unter der Ägide des VRR die Preise für den ÖPNV jedes Jahr – in der Regel sogar über der Inflations-

rate - steigen. Fährt eine Familie mit der Rheinbahn in die Stadt, liegen die Kosten häufig deutlich über den Parkgebühren und nicht selten sogar über den einschlägigen Taxikosten. Und wenn die Fahrt dann auch noch stadtgrenzüberschreitend etwa von Neuss aus erfolgt, wird es vollends prohibitiv. Insofern muss bei den Tarifen etwas geschehen.

Warum folgen wir nicht dem Beispiel Wiens und bieten ein Jahresabo für 365 € an? Das kann sich jeder leisten und ich bin sicher, durch diesen Tarif wird die Zahl der Abonnentinnen und Abonnenten der Rheinbahn signifikant steigen. Und für Kinder und Jugendliche sollte man meines Erachtens die ohnehin völlig unsinnige Differenzierung beim Schokoticket nach Entfernung zur Schule durch ein Jahresabo zum halben Preis ersetzen.

Ich weiß, dass ist gerade mit Blick auf die Zuständigkeiten des VRR ein ziemlich dickes Brett. Im Interesse einer gelingenden Verkehrswende ist es aber allemal richtig, hier mit dem Bohren endlich anzufangen.

Ein Ergebnis immerhin gibt es im Hinblick auf die Kinderfreundlichkeit von Düsseldorf bereits: Kindergartenkinder werden, auch wenn sie schon sechs sind, zukünftig unentgeltlich von der Rheinbahn befördert.

Meine sehr geehrten Damen und Herren,
liebe Kolleginnen und Kollegen,

den ÖPNV preiswerter zu machen, ist das Eine, die Alternative, also die Nutzung des individuellen PKW fair zu bepreisen das Andere.

Ich habe es bereits erwähnt: Platz ist ein knappes Gut in dieser Stadt und dies gilt vor allem für den öffentlichen Straßenraum. Deshalb ist es richtig, für diesen einen angemessenen Preis zu verlangen. Das ist der Hintergrund, weshalb wir die Initiative ergriffen haben, im Bereich der gesamten erweiterten Innenstadt den Parkraum zu bewirtschaften und gleichzeitig die Anwohnerinnen und Anwohner zu privilegieren. Wohl jeder, der in der Düsseldorfer Innenstadt wohnt, hat schon die Erfahrung gemacht, dass abends, wenn die meisten Leute von der Arbeit kommen,

sämtliche Parkplätze belegt sind und nicht wenige davon von Personen, die nicht im Quartier wohnen, sondern von außerhalb gekommen sind.
Ein Anliegerparkausweis hilft da auch nicht weiter, da zumeist spätestens nach 20:00 Uhr ohnehin keine Parkgebühren mehr erhoben werden.

Abhilfe schafft hier nur ein durchgängiges Parkraumbewirtschaftungskonzept. Anlieger sind dabei selbstverständlich privilegiert, da sie darauf angewiesen sind, wohnungsnah einen Parkplatz zu finden, und sich in der Regel ja auch bereits über Anliegerbeiträge oder die Grundsteuer an den Kosten des öffentlichen Straßenraums beteiligt haben.

Wer sich hingegen den Luxus leisten möchte, von außen mit dem eigenen PKW in die Innenstadt zu kommen, der soll hierfür ein angemessenes Entgelt bezahlen.

Meine Bitte ist nur: Dies kann nur ein in sich schlüssiges gesamtstädtisches Konzept sein. Ein Flickenteppich mit unterschiedlichen Regelungen je nach Stadtbezirk, Stadtteil oder Quartier macht wenig Sinn.

Ein weiteres wichtiges Instrument, vielleicht das Wichtigste, um den Modal Split zu drehen, ist es, einen transparenten und barrierefreien Übergang zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln zu ermöglichen. Damit schaffen wir die Voraussetzungen dafür, dass die Menschen in Düsseldorf eine überzeugende Alternative zur Nutzung des eigenen PKW haben.

Darum geht es bei der Mobilitätsgesellschaft. Es ist kein Geheimnis, dass ich nicht glücklich darüber bin, dass es im politischen Beratungsprozess zu Verzögerungen gekommen ist.

Aber schauen wir nach vorne: noch hat Düsseldorf die Chance, bei der multimodalen Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsträger Vorreiter zu sein. In der letzten Ratssitzung habe ich den Auftrag mitgenommen, mit externer Unterstützung zu prüfen, wie wir diese vernetzten Angebote organisatorisch und inhaltlich ausgestalten können. Wir arbeiten mit Hochdruck daran, um die Ergebnisse zum nächsten Ordnungs- und Verkehrsausschuss vorlegen zu können.

Unabhängig von der Ausgestaltung der Mobilitätsgesellschaft müssen wir uns aber heute schon darüber Gedanken machen, welche Verkehrsmittel wir unter welchen Voraussetzungen in Düsseldorf zulassen. Dies betrifft - ganz aktuell - die auf den Markt dringenden Sharing-Angebote, wie etwa die E-Scooter.

Aus meiner Sicht handelt es sich hier um eine Sondernutzung, die nur unter bestimmten Auflagen zugelassen werden darf. Im Falle der E-Scooter ist dies etwa die Verpflichtung, dafür zu sorgen, dass sie auf Bürgersteigen, in Fußgängerzonen oder Parkanlagen nicht genutzt werden können und lediglich an hierfür vorgesehenen Standorten, z.B. Mobilitätsstationen, abgestellt werden können beziehungsweise vom Anbieter dorthin zurückgebracht werden müssen.

Wir werden Ordnung in die im Moment ziemlich regellos ausufernde Sharing Economy im Mobilitätsbereich bringen. Wildwest auf unseren Bürgersteigen werden wir nicht mehr zulassen!

Meine sehr geehrten Damen und Herren,
liebe Kolleginnen und Kollegen,

bei allen Anstrengungen, die wir in punkto Wohnungsbau unternehmen: Düsseldorf wird eine Einpendlerstadt bleiben. Deshalb ist es wichtig, dass wir die Voraussetzungen schaffen, dass die Menschen, die jeden Morgen mit dem PKW zu ihren Arbeitsplätzen nach Düsseldorf fahren, auf effizientere Verkehrsmittel umsteigen können, bevor der Stau beginnt.

Deshalb brauchen wir an allen Zugangsstraßen nach Düsseldorf Mobilitätsstationen mit umfangreichen Park & Ride-Angeboten und einem bequemen und barrierefreien Übergang zu Bus und Bahn.

Hier wollen wir gemeinsam mit unseren Nachbarn überzeugende Lösungen finden. Mit einem Export Düsseldorfer Probleme in die benachbarten Gebietskörperschaften hat dies nichts zu tun. Ganz im Gegenteil: Unser Ziel ist es, das Wachstumspotenzial, das in dieser Stadt steckt mit unseren Nachbarn zu teilen.

Ich denke, dies nützt der ganzen Region und vor allem den hier lebenden Menschen!

Das Verkehrsmittel, das am stärksten wächst, ist nach wie vor das Fahrrad. Gerade am letzten Wochenende, am autofreien Sonntag, konnte man wieder feststellen, wie beliebt das Fahrrad ist und wie viel Spaß es machen kann, sich damit in der Innenstadt fortzubewegen.

Natürlich gibt es jedes Mal Ärger, wenn dem PKW-Verkehr eine Fahrspur zu Gunsten des Fahrrades verloren geht, aber wir können den Straßenraum nicht vergrößern und müssen uns deshalb entscheiden. Ich bin überzeugt, die Entscheidung sollte im Zweifel nicht zu Gunsten des motorisierten Individualverkehrs ausgehen, zumal das Fahrrad nun unstreitig das platzsparendste, umweltfreundlichste, gesündeste und inzwischen nicht selten auch das schnellste Fortbewegungsmittel in unserer Stadt ist.

Meine sehr geehrten Damen und Herren,
liebe Kolleginnen und Kollegen,

mit Interesse habe ich dem einen oder anderen Sommer-Interview oder Pressemeldungen entnommen, dass sich mittlerweile offenbar alle hier im Rat versammelten Fraktionen bei der Mobilitätswende an die Spitze der Bewegung stellen wollen. Das ist aus meiner Sicht natürlich erfreulich, allerdings erwarte ich dann auch, dass es nicht bei derartig vollmundigen Bekenntnissen bleibt, sondern diesen auch Taten folgen.

Besonders glaubwürdig ist es meines Erachtens nicht, wenn man einerseits gegen Umweltspuren, Parkraumbewirtschaftung und „Protected Bike Lanes“ agitiert und gleichzeitig meiner Verwaltung und mir ganz persönlich vorwirft, die Mobilitätswende zu verschlafen.

Ich bin auch der Auffassung, dass es der vielbeschworenen Mobilitätswende nicht zuträglich ist, wenn man mit Leidenschaft die Besitzstände der Verkehrsverbünde verteidigt. Mir scheint es nicht sinnvoll, wenn es auf Dauer drei Verkehrsverbünde in der Metropolregion Rheinland gibt,

obwohl dieser Raum längst ein von vielfältigen Pendlerbeziehungen geprägter einheitlicher Wirtschaftsraum ist.

Und um noch eins drauf zu setzen: Was immer auch Herr Jarzombek via Twitter, Facebook oder Instagram verbreitet – eine erfolgreiche Verkehrswende wird man wohl kaum einer Partei zutrauen, deren verkehrspolitischer Sprecher noch unlängst Parkgebühren für Fahrräder erheben wollte!

Meine sehr geehrten Damen und Herren,
liebe Kolleginnen und Kollegen,

das Gelingen der Verkehrswende ist auch ein ganz wesentlicher Beitrag zum Klimaschutz. Womit wir bei einem Thema wären, das die Kanzlerin unlängst – wie ich finde völlig zu Recht – als die vielleicht größte „Menschheitsherausforderung“ bezeichnet hat.

Ich bin dem Düsseldorfer Jugendrat sehr dankbar, dass er die Initiative ergriffen hat, die Frist für die Klimaneutralität unserer Stadt auf das Jahr 2035 vorzuverlegen, und dem Rat dafür, dass er dies nahezu einstimmig beschlossen hat. Nun müssen diesem ehrgeizigen Vorsatz aber auch Taten folgen, denn bis dahin sind es gerade noch 16 Jahre und die sind schnell vorbei.

Natürlich liegt der Hebel beim Klimaschutz nicht in erster Linie bei der Kommune. Den Rahmen setzt der Bund, und insofern würde ich mich freuen, wenn auch die Bundesregierung ihren Ankündigungen Taten folgen lässt und endlich einen ordnungspolitischen Rahmen setzt, der klare Anreize zugunsten des Klimaschutzes schafft. Dass ich überzeugt bin, dass dabei eine CO2-Steuer am sinnvollsten ist, ist bekannt.

Der Bund setzt den Rahmen, aber auch als Kommune haben wir Möglichkeiten, das Klima zu schützen. Ich möchte allerdings davor warnen, sich hierbei auf Symbolpolitik zu beschränken oder gar dieses Thema für ganz andere Ziele zu missbrauchen.

Entscheidend ist die Verringerung der Emission von Treibhausgasen al-

so im wesentlichen CO2. Und dabei müssen wir uns zunächst auf die großen Tickets konzentrieren, also die Maßnahmen, die tatsächlich eine große Wirkung versprechen. Hauptquellen des CO2-Ausstoßes in unserer Stadt sind der Verkehr, und hier insbesondere der motorisierte Individualverkehr, sowie Haushalte und Industrie, und hierbei naturgemäß die Strom- und Wärmeproduktion.

Zur Verkehrswende habe ich mich bereits geäußert. Hier kommt es wesentlich auf die Veränderung des Modal Splits an. Um beim Ziel der Klimaneutralität zügig Fortschritte machen zu können, werden wir allerdings auch Maßnahmen prüfen, die die Zahl der emittierenden Fahrzeuge unmittelbar limitiert. Prüfen werden wir auch, wo wir kurzfristig auf eine Flottenumstellung zu Gunsten emissionsfreier Fahrzeuge Einfluss nehmen können; das betrifft natürlich unsere eigenen Fahrzeuge, die Fahrzeuge unserer Beteiligungsunternehmen, aber auch etwa die von der Stadt lizensierten Taxen. Und aus meiner Sicht darf auch die Einführung einer emissionsabhängigen City-Maut in Düsseldorf perspektivisch kein Tabu sein, wenn man es ernst meint mit dem Klimaschutz.

Im Bereich der Strom- und Wärmeproduktion wird in Düsseldorf mit dem Kraftwerk Fortuna ja bereits Vorbildliches geleistet. Allerdings liegt nach wie vor ein erhebliches CO2-Einsparpotenzial darin, bestehende Öl- und Gasheizungen an das umwelt- und klimafreundliche Fernwärmenetz anzuschließen. Dies erfordert zum einen erhebliche Baumaßnahmen, zum anderen möglicherweise auch regulatorische Maßnahmen, wie etwa einen Anschluss- und Benutzungszwang, und selbstverständlich auch Kautelen, durch die verhindert wird, dass die Stadtwerke ihren „gefangenen“ Fernwärmekunden die Preise diktieren.

Meine Damen und Herren,
liebe Kolleginnen und Kollegen,

der Schutz unseres Klimas wird nicht billig und wird uns vielfach dazu zwingen, lieb gewonnene Gewohnheiten zu ändern. Aber ich bin überzeugt: Wir sind es nicht nur unseren Kindern, die morgen erneut einen deutlichen Appell an uns richten werden, schuldig, hier schnell zu handeln.

Meine sehr verehrten Damen und Herren,
liebe Kolleginnen und Kollegen,

die Attraktivität Düsseldorfs ist ungebrochen. Ich habe dies zuletzt etwa bei der Bürgermeisterkonferenz Living Together gespürt.

Es ist nun einfach so: Wer diese Stadt erlebt, ist begeistert und kommt gerne wieder. Eine wesentliche Säule der Attraktivität unserer Stadt ist das qualitativ hochwertige und vielfältige Kulturangebot, das einem hier geboten wird. Dies ist uns viel wert und dafür tun wir viel.

Bei den großen Kultureinrichtungen haben wir in den letzten Jahren baulich und organisatorisch die Weichen gestellt. Das Schauspielhaus wird – nach umfänglicher Sanierung – im neuen Jahr zu seinem 50. Geburtstag in neuem Glanz erstrahlen und gemeinsam mit dem Dreischeibenhaus und dem bis dahin ebenfalls fertiggestellten Ingenhoven-Tal am Gustav-Gründgens-Platz ein städtebauliches Highlight darstellen. Ausdrücklich danken möchte ich in diesem Zusammenhang Wilfried Schulz und seinem ganzen Team, die uns seit 2016 nicht nur mit großartigem Schauspiel beglücken, sondern sich der Aufgabe der Sanierung des Schauspielhauses mit großem Engagement angenommen haben.

Unser Kunstpalast wird ebenfalls grundlegend saniert und damit gewissermaßen die Umsetzung des Projektes blaugrüner Ring einleiten. Mein Dank gilt hier Felix Krämer und seinem Team, der nicht nur großartige – und bisweilen unkonventionelle – Ausstellungen im Kunstpalast veranstaltet, sondern sich auch der baulichen und digitalen Erneuerung unseres Museums mit großer Leidenschaft widmet. Ausdrücklich danken möchte ich ihm auch für seinen Beitrag, das NRW-Forum in den Kunstpalast zu integrieren und dessen schöpferischen Kopf Alain Bieber in Düsseldorf zu halten.

Der Tonhalle und ihrem Intendanten Michael Becker haben wir durch die gesellschaftsrechtliche Neugliederung und Gründung einer gemeinnützigen GmbH neue Spielräume eröffnet. Hier möchte ich ausdrücklich dem

Freundeskreis danken, der hierzu einen wesentlichen Beitrag geleistet hat.

Und auch für die Oper gibt es ehrgeizige Pläne, über die wir dann, wenn die bereits vom Rat beauftragten Vorarbeiten geleistet sind, an dieser Stelle ausführlich diskutieren werden.

Aber Kultur in Düsseldorf beschränkt sich keineswegs auf die so genannte Hochkultur. Auch für die freie Szene haben wir in den letzten Jahren vieles erreicht. Im neuen Kulturzentrum KAP 1 am Hauptbahnhof wird das Forum Freies Theater, das in diesem Jahr seinen 20. Geburtstag gefeiert hat, eine neue attraktive Spielstätte finden.

Ich habe das Kulturdezernat gebeten, zu prüfen, ob im KAP 1 nicht auch der Beitrag Düsseldorfs zur jüngeren Musikgeschichte dokumentiert werden kann. Wer einmal an der von der Düsseldorf Tourismus veranstalteten Stadtführung unter dem Titel „The Sound of Düsseldorf“ teilgenommen hat, wird mir zustimmen, dass der Beitrag, den unsere Stadt für die Musikgeschichte etwa bei der elektronischen und Punk Musik geleistet hat, nun wahrlich nicht hinter dem zurücksteht, was in anderen städtischen Museen und Instituten gewürdigt wird.

Auch für das Tanzhaus NRW haben wir Baupläne, die nichts mehr mit dem bislang üblichen „Fix & Repair“-Modus zu tun haben. Ziel ist es, nicht nur die Auflagen von Brandschutz und Barrierefreiheit zu erfüllen, sondern dieses Haus insgesamt für eine wachsende Zahl von Besuchern attraktiver zu gestalten.

Zur kulturellen Vielfalt unserer Stadt gehört auch das Boulevard-Theater. Insofern möchte ich die Gelegenheit nutzen, dem Rat nochmals ausdrücklich für die Unterstützung der Komödie zu danken, als diese finanziell in eine Schieflage geraten war. Der Beitrag – heruntergebrochen auf den einzelnen Besucher – war verglichen mit der öffentlichen Förderung anderer Einrichtungen überschaubar; ich bin aber froh darüber, dass hiermit ein Signal für die kulturelle Vielfalt dieser Stadt gesetzt wurde, mit der eine Kulturförderung nach dem Motto „alles oder nichts“ unvereinbar wäre.

Zu dieser kulturellen Vielfalt tragen ganz maßgeblich auch die zahlreichen Festivals in unserer Stadt bei. Die Förderung, die diese Festivals erhalten, ist überschaubar; insgesamt macht sie für alle Festivals zusammen einen Betrag von nicht einmal 500.000 € im Jahr aus; das entspricht circa drei Prozent des Kulturetats. Ob diese Förderung auskömmlich ist, dürfte für jedes Festival unterschiedlich zu beurteilen sein.

Insofern möchte ich die Ankündigung, dass das Open Source Festival in diesem Jahr zum letzten Mal stattgefunden haben soll, nicht einfach hinnehmen. Gerade dieses Festival passt nach meiner Auffassung sehr gut zu unserer Stadt. Es ist eine attraktive Mischung aus zeitgenössischer Rock- und Popmusik, Startup-Kultur und auf dem gleichzeitig veranstalteten Kongress werden relevante Themen der Gegenwartskultur diskutiert.

Mit dieser Mischung spricht das Open Source Festival eine Zielgruppe an – ich möchte sie mal als digitalaffine moderne Großstadtbewohner im Alter zwischen 20 und 40 definieren –, die sich von anderen in der Regel hoch subventionierten kulturellen Angeboten in dieser Stadt weniger angesprochen fühlt. Dass wir diese Menschen für Düsseldorf begeistern wollen, dürfte auf der Hand liegen.

Deshalb hoffe ich und werde mich auch selbst in diese Diskussion einbringen, dass das letzte Wort über eine Fortsetzung dieses Festivals oder jedenfalls eines Festivals mit einem vergleichbaren Format noch nicht gesprochen ist.

Meine sehr geehrten Damen und Herren,
liebe Kolleginnen und Kollegen,

zur Kultur in unserer Stadt im Sinne eines kulturellen Bildungsauftrags gehört selbstverständlich auch unsere städtische Musikschule. Hierüber hat es in den letzten Monaten eine lebhafte und kontroverse Diskussion gegeben. Bei allen unterschiedlichen Auffassungen im Einzelnen nehme ich an, dass wir uns in der Zielstellung einig sind: Wir wollen ein qualifiziertes, vielfältiges musikpädagogisches Angebot in allen Stadtteilen,

das von Kindern und Jugendlichen, die eine entsprechende Neigung und Begabung mitbringen, genutzt werden kann – unabhängig vom finanziellen Hintergrund ihrer Eltern.

Deshalb halte ich es für erforderlich, dass wir dem Beispiel anderer Kommunen folgen und bei den Gebühren eine soziale Staffelung vornehmen. Es passt ganz und gar nicht zu unserer Stadt, Kindern aus finanziellen Gründen den Zugang zum Erlernen eines Instrumentes zu verwehren. Aber genauso wenig ist es erforderlich, Kindern aus gut situierten Elternhäusern – beispielsweise den Kindern des Oberbürgermeisters – 70 % der Kosten des Unterrichts städtischerseits zu subventionieren.

Vor diesem Hintergrund wird die Verwaltung dem Rat in seiner nächsten Sitzung eine überarbeitete Gebührentabelle für die Clara-Schumann-Musikschule vorlegen.

Doch wie kann es uns gelingen, allen Kindern und Jugendlichen, die es wollen und können, einen qualifizierten Musikunterricht anzubieten?

Eine Möglichkeit wäre, dies allein durch die städtische Musikschule zu leisten. Ich befürchte allerdings, damit würden wir uns finanziell und organisatorisch verheben; einmal ganz abgesehen davon, dass dies zu einer Einschränkung der Vielfalt des Angebotes führen würde, die von den Musikschülerinnen und -schülern und ihren Eltern wahrscheinlich gar nicht gewünscht wird.

Deshalb habe ich vorgeschlagen, dass wir auch private Anbieter in das städtische Angebot mit aufnehmen, sofern sie den Qualitätsansprüchen der städtischen Musikschule genügen und sich dafür zertifizieren lassen. Ich finde es richtig, wenn diese dann auch an der für die städtische Musikschule geltenden soziale Staffelung der Entgelte partizipieren und städtische Liegenschaften, insbesondere Schulen, wenn diese nicht anderweitig benötigt werden, nutzen können.

Ich erwarte, dass auf dieser Grundlage die neue Leitung der Clara-Schumann-Musikschule ein überzeugendes Konzept vorlegt, das einen

wichtigen Beitrag dazu leistet, Düsseldorf noch weiter zu einer familienfreundlichen Stadt zu entwickeln.

Apropos Familienfreundlichkeit: Wie schon in den vergangenen fünf Jahren werden wir auch weiterhin mit Nachdruck das Angebot für Kinderbetreuung, im U3- wie im Ü3-Bereich und auch im Bereich der offenen Ganztagsschule an den Grundschulen, ausbauen.

Wir werden dabei insbesondere Wert darauf legen, gezielt die Kinder zu erreichen, für die diese Angebote mehr sind als ein qualifiziertes Betreuungsangebot, das ihren Eltern die Vereinbarkeit von Beruf und Familie ermöglicht. Ich meine die Kinder aus sogenannten bildungsfernen Milieus und mit Migrationshintergrund. Für diese Kinder sind diese Angebote Bildungsangebote, die die Voraussetzungen schaffen, dass sie tatsächlich in unserer Gesellschaft dieselben Chancen auf Bildung und sozialen Aufstieg haben.

Familienfreundlichkeit ist ein ganz maßgeblicher Gradmesser für die Lebensqualität einer Stadt. Familie umfasst aber alle Generationen. Daher müssen wir dasselbe Augenmerk auch auf die Älteren, die Seniorinnen und Senioren und ihre spezifischen Bedürfnisse richten. Das betrifft zum einen das große Thema „Pflege“. Hier werden wir – vor dem Hintergrund des demographischen Wandels – unsere Anstrengungen deutlich verstärken müssen, ein hinreichendes Angebot an Plätzen in der stationären Pflege vorzuhalten.

Aber manchmal sind es auch viel einfachere Dinge, die älteren Menschen das Leben in der Stadt angenehmer machen. Mehr Sitzbänke im öffentlichen Raum, die Beseitigung von Stolperfallen auf Gehwegen und eine gute Straßenbeleuchtung – das sind Dinge, die unsere Stadt gerade für Ältere lebenswert und liebenswert machen.

Meine sehr geehrten Damen und Herren,
liebe Kolleginnen und Kollegen,

wir legen heute erneut einen strukturell ausgeglichenen Haushalt vor. Auf eines möchte ich hinweisen – ich nehme an, Frau Schneider wird es

ebenfalls tun: Dies ist kein Haushalt in Wahlkampfzeiten! Geschönt und aufgehübscht ist hier gar nichts. Im Gegenteil: dies ist ein Haushalt, der nach den Grundsätzen des vorsichtigen Kaufmanns aufgestellt wurde.

Er ist das Ergebnis solider Haushaltsführung, die sich dem Grundsatz verpflichtet weiß, dass die Dinge, die Düsseldorf betreffen, am besten in Düsseldorf, hier im Rat entschieden werden. Deshalb ist es wichtig, dass wir die Ausgleichsrücklage erhalten, denn sie gibt uns Handlungsfähigkeit und Spielräume und verhindert, dass letztlich Bezirksregierung und Kommunalaufsicht die Geschicke in dieser Stadt bestimmen.

Zulasten der Investitionen darf dies allerdings nicht gehen und tut es auch nicht!

Es gibt wohl kaum eine Stadt, die so viel in ihre Zukunft investiert wie die Landeshauptstadt Düsseldorf. Der Schwerpunkt liegt dabei auf den klassischen Einrichtungen der Daseinsvorsorge und auf dem Ausbau der Infrastruktur für umweltfreundliche und effiziente Verkehrsmittel.

Ermöglicht wird diese Haushaltspolitik natürlich auch durch ein hohes Steueraufkommen, insbesondere bei der Gewerbesteuer. Dieses hohe Gewerbesteueraufkommen ist freilich kein Zufall, sondern das Ergebnis der erfolgreichen Arbeit unserer Wirtschaftsförderung und natürlich auch Reflex der Attraktivität von Düsseldorf.

Dies habe ich zuletzt während des Düsseldorfer Abends auf meiner Reise nach Tokio gespürt.

Düsseldorf ist wirklich für Unternehmen, die sich für den europäischen Markt interessieren, „the place to be“. Und das beschränkt sich nicht nur auf Unternehmen aus Fernost.

Auch die Ansiedlung des EUREF-Campus etwa unterstreicht die Attraktivität des Standorts Düsseldorf. Und ich bin sehr zuversichtlich, dass ich Ihnen in den nächsten Monaten noch von einer ganzen Reihe weiterer bedeutsamer Unternehmensansiedlungen in Düsseldorf berichten kann.

Ein Thema freilich wird uns in Zukunft immer mehr beschäftigen: Ich spreche vom zunehmenden Fachkräftemangel gerade hier in Düsseldorf.

Meine sehr geehrten Damen und Herren,
liebe Kolleginnen und Kollegen,

als ich 2015 das Projekt „Verwaltung 2020“ angestoßen habe, war einer der Haupttreiber der seinerzeit bereits abzusehende Fachkräftemangel. Alle Zahlen wiesen schon damals auf ein ernstes Problem für die Leistungsfähigkeit unserer Verwaltung hin.

Nun, heute im Jahr 2019 haben wir nicht nur wie bisher Probleme, Fachkräfte in speziellen Berufsfeldern zu finden, wie Ärzte, Ingenieure oder Erzieherinnen und Erzieher, heute hat uns das Thema in der Breite erreicht. Auch in ganz normalen Verwaltungsberufen haben wir inzwischen Probleme, geeignete Bewerberinnen und Bewerber zu finden – oft bleiben wir sogar ganz ohne Bewerbungen.

Zugleich verlassen uns immer mehr Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, davon viele altersbedingt – die Babyboomer Generation geht so langsam in den Ruhestand. Immer mehr Kolleginnen und Kollegen verlieren wir aber auch an Städte und Gemeinden im Umland, weil sie dort günstiger wohnen und sich zugleich die langen Fahrzeiten nach Düsseldorf sparen können.

Natürlich steuern wir da, wo wir können, dagegen: Wir haben wie versprochen eine Ausbildungsinitiative gestartet. Im Einstellungs-jahrgang 2020 planen wir mit 447 Auszubildenden. Zum Vergleich: 2015 hatten wir nur 141 Plätze. Ende des Jahres 2020 werden wir mehr als 1.000 Nachwuchskräfte in der Verwaltung ausbilden. Das bedeutet, dass fast jeder zehnte Beschäftigte in der Verwaltung auch ausbildet. Dafür möchte ich allen danken, die daran beteiligt sind.

Unsere Ausbildungsinitiative umfasst auch der Bau von Wohnungen für diese Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.

Die Stadtverwaltung Düsseldorf ist ein attraktiver Arbeitgeber, der gerade was die Vereinbarkeit von Familie und Beruf angeht, einiges zu bieten hat. Dies werden wir mit der Employer Branding-Kampagne noch mehr ins Bewusstsein bringen.

Ein ganz besonderes Projekt ist für mich das neue Technische Rathaus. Dort wollen wir – nach dem Vorbild von Utrecht und Venlo – unsere Arbeitsprozesse und unsere Serviceleistungen von Grund auf neu denken und gestalten. Dort wollen wir alle Möglichkeiten der modernen Kommunikation, der Arbeitsraumgestaltung und der Digitalisierung nutzen, um den Bürgerinnen und Bürgern ebenso wie den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern ein modernes und attraktives Umfeld zu bieten, wo die Stadtverwaltung neu erlebt werden kann.

Ich möchte mich an dieser Stelle bei allen Beschäftigten der Stadtverwaltung für die geleistete Arbeit bedanken. Ich weiß, dass Sie dies unter teils sehr schwierigen Bedingungen machen.

Zugleich möchte ich Ihnen auch versichern, dass wir es uns nicht gefallen lassen, wenn Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter unserer Verwaltung bei der Erledigung ihrer Aufgaben beleidigt oder gar mit Gewalt bedroht werden. Ich weiß, dass dies immer mehr zunimmt, nicht nur bei Einsatzkräften oder bei Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern des OSD und der Verkehrsüberwachung. Nein, das geschieht inzwischen auch in Bürgerbüros und anderen Dienststellen mit direktem Bürgerkontakt.

Hiergegen werden wir konsequent vorgehen. Unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter verdienen jeden Schutz, den sie brauchen, um ihre Arbeit zu machen.

Mein Dank gilt auch den Kolleginnen und Kollegen der Verwaltungskonferenz für die nach wie vor sehr konstruktive und vertrauensvolle Zusammenarbeit.

Ganz besonders danke ich unserer Kämmerin Dorothée Schneider und den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Kämmerei für ihre Arbeit in den letzten Wochen und Monaten, die uns heute diesen Haushaltsplan-

entwurf vorgelegt haben, über den Sie, liebe Ratsmitglieder, nun in den nächsten Monaten beraten werden.

Meine sehr geehrten Damen und Herren,
liebe Kolleginnen und Kollegen,

Düsseldorf hat sich in den letzten Jahrzehnten städtebaulich sehr attraktiv entwickelt. In diesem Jahr haben wir den 25. Geburtstag der Öffnung des Rheinufertunnels gefeiert – ein Meilenstein der städtebaulichen Entwicklung. Auf diesem Weg werden wir konsequent weitergehen.

Die Entwicklung des Areals rund um den Hauptbahnhof ist bereits in vollem Gange. Was bislang alles andere als eine attraktive Visitenkarte Düsseldorfs ist, wird – mit der Entwicklung des Wohnquartiers „Grand Central“, der Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes und dem Neubau eines Hochhauses der Deutschen Bahn, dem neuen städtischen Kulturzentrum KAP 1, einer Erweiterung des Tanzhauses und einer Neugestaltung des Worringer Platzes – zu einem hoch attraktiven urbanen Quartier.

Und auch im Düsseldorfer Medienhafen schlagen wir ein weiteres Kapitel einer städtebaulichen Entwicklung auf. Mit den Projekten auf der Speditionsstraße, dem städtebaulichen Wettbewerb für die Kesselstraße und dem Projekt „C-View“, auf dem Gelände der ehemaligen Papierfabrik wird sich der Hafen zu einem lebendigen innerstädtischen Quartier entwickeln, wo auf engem Raum Wohnen, Arbeiten und Freizeitgestaltung in hoher Lebensqualität verwirklicht werden kann.

Auch das ehrgeizige Projekt des blaugrünen Rings nimmt sukzessive Gestalt an. Das Interesse internationaler Stadtplanungsbüros, sich an diesem Vorhaben zu beteiligen, ist groß und stimmt mich zuversichtlich, dass uns hier wirklich ein großer Wurf gelingen kann.

Natürlich ist dies ein Projekt, das nur in großen zeitlichen Dimensionen gedacht werden kann. Aber erste Schritte sind absehbar und können sehr zeitnah verwirklicht werden.

Ich habe es erwähnt, für den Kunstpalast und den Ehrenhof hat der Rat dankenswerterweise bereits die Weichen für eine umfängliche Sanierung und Neugestaltung gestellt.

Ebenfalls zeitnah realisieren können wir die Verlängerung der Rheinuferpromenade nach Norden bis hin zur Rheinterrasse und nach Süden bis in den Medienhafen, die wir im Zuge des geplanten Neubaus für den Landtag realisieren werden.

Selbstverständlich werden wir im Zusammenhang mit der Diskussion um die Schaffung eines deutschen Fotoinstituts unseren Hut in den Ring werfen, denn mit der Becher-Klasse und den weltweit angesehensten Fotokünstlern ist Düsseldorf eindeutig der Ort, wo ein solches Institut angesiedelt werden sollte.

Meine sehr geehrten Damen und Herren,
liebe Kolleginnen und Kollegen,

Düsseldorf ist eine Metropole, die Wachstum mit Lebensqualität verbindet. Wir haben in den letzten fünf Jahren vieles geschafft und viel auf den Weg gebracht, damit unsere Stadt auch weiterhin eine liebenswerte Heimat für alle ist und auch weiterhin glänzen kann.

Und diese Stadt hat noch viel Potenzial.

Dieses Potenzial möchte ich gemeinsam mit Ihnen und den Bürgerinnen und Bürgern weiter entwickeln. Lassen wir uns dabei nicht von denen aufhalten, die keine Ideen haben, aber viele Bedenken, die an allem zweifeln und die jede Veränderung fürchten. Lassen Sie uns gemeinsam die Zukunft unserer Stadt gestalten - mit Ideen, mit Mut und mit Herz.

Ich danke Ihnen.