

Städtebauliches Konzept

Das Planungsgebiet ist maßgeblich durch die Nord-Süd verlaufenden Infrastrukturkorridore, der Stadtautobahn im Westen inklusive dem Anschlusspunkt im Norden, sowie der Bahnanlage im Osten, geprägt. Durch die planungsrechtlich erforderlichen Rücksprünge, insbesondere entlang der Autobahn, ergibt sich ein schlanker bebaubarer Korridor in Nord-Süd-Richtung. Zur Quartiersbildung wird hierbei dieser Korridor weitestgehend für die Bebauung ausgenutzt. Drei wesentliche Verbindungselemente erstrecken sich in Nord-Süd Richtung; im Westen der Stadtpark, im Zentrum das Nachbarschaftsband und im Osten das Mobilitätsband.

Die Quartiere werden durch drei in Ost-West Richtung verlaufende Zäsuren, die an übergeordneten Verknüpfungspunkten gelegen sind, gegliedert. Die sich hieraus ergebenden Cluster gruppieren sich jeweils um einen Quartiersplatz, der Möglichkeiten der Zusammenkunft, des Spiels und der Interaktion bietet. Jedes Cluster zeichnet sich durch eine durchgehende Nutzungsmischen von Wohn-, Büro-, Gewerbe- und Sozialflächen aus, wobei die gewerblichen Flächen sich mehr der Bahnanlage zuwenden und die Wohnflächen zum Stadtpark im Westen angeordnet sind.

Im Bereich der Autobahnzufahrt wird durch ein Cluster von Hochhäusern, dem Duisburg City Gate, gerahmt. Der torähnliche Charakter dieser Anordnung wurde hierbei gezielt angestrebt. Der hierbei entstehende Plaza fungiert sowohl als Eingang zum weiteren Kontext sowie zu dem Quartier im Planungsgebiet.

Der im Zentrum querende Karl-Lehr-Tunnel stellt eine wichtige West-Ost-Verbindung im Bereich der Bahnanlagen dar. Jedoch wird dieser Tunnel durch seine Länge und Ausformung als Angsträum im weiteren Kontext wahrgenommen. Durch eine gezielte Öffnung im Planungsgebiet, soll diese Situation nun maßgeblich geändert werden. Zudem kann über die Landschaftstreppe, die hier angeordnet wurde, eine großzügige Anbindung an das neue Quartier ausgebildet werden. Der Quartiersnahversorger wird auf zwei Ebenen an die Karl-Lehr-Straße gelegt und ermöglicht so zusammen mit der Bushaltestelle eine Aktivierung des Raumes zu Abend-/Nachtstunden.

Das Loveparade Gedenkstätte wird in der Landschaftstreppe entlang der Karl-Lehr-Straße integriert. Hierbei wird die Gedenkstätte in seiner heutigen Form in einen Platz auf der Quartiersebene eingebunden. Der Gedenkstätte ist ein Hain aus 21 Bäume angeordnet, welcher als kontemplativer Ort mit Brunnen ausgeformt werden soll. Hierdurch soll dem Ort der Tragödie ein Ort des (Weiter-) Lebens beigegeben werden.

Im Süden wird das Quartier durch die Anordnung einer möglichen Sportveranstaltungshalle, z.B. einem Velodrom, abgeschlossen. Die Außenanlagen, die auch mit Sportaktivitäten bespielt werden sollten, wie zum Beispiel einem Skater-/BMX Park, erstrecken sich hierbei unterhalb der Stadtautobahn und fungiert somit als Bindeglied zum Grünen-Band Richtung Hafen. Daneben wird diese Veranstaltungshalle auch als Orientierungspunkt von den Bahnanlagen wahrnehmbar sein.

Freiraumkonzept

Für das Freiraumkonzept ist es ein zentraler Punkt, die Grünstrukturen der Umgebung im Planungsgebiet fortzusetzen und hierdurch eine wahrnehmbare Verknüpfung herzustellen. Auf der Ostseite des neuen Quartiers folgen reihig angeordnete Großgehölze der klaren Raumkante der Baukörper, wohingegen sich die Westseite durch ihre lockere Struktur auszeichnet. Die Baukörper werden hier von einem grünen Band umspielt, welches neben Sportflächen und Kinderspielplätzen auch Bereiche für Urban Gardening oder freies Spiel bereithält. Die hier etablierten, quer verlaufenden Baumreihen verknüpfen das Grünband mit der mittig im Gebiet liegenden zentralen Achse.

Dieser Bereich ist eine spannungsreiche Abfolge von sich aufweitenden und verengenden Freiräumen und hochwertigen Quartiersplätzen mit ausgeprägter Gestaltung und hohem Aufenthaltswert. Die zentrale Achse führt durch das gesamte Planungsgebiet und stellt eine Verbindung Richtung Norden zum Hauptbahnhof her. Eine besondere Bedeutung kommt in diesem Zusammenhang der zentralen Plaza zu, welche die Loveparade Gedenkstätte integriert und den urbanen Mittelpunkt des Quartiers bildet. Eine Verknüpfung zur nun geöffneten Karl-Lehr-Straße erfolgt über ein System von Treppen und Rampen, welches zwischen den Höhenniveaus vermittelt und auch die ÖV-Haltestelle anbindet.

Drei Zäsuren gliedern das Gebiet und stellen gleichermaßen als grün gestaltete Korridore Querverbindungen durch das Quartier her. Durch ihre akzentuierte Gestaltung und ausgewählte Gehölzpflanzungen wird auch ein visueller Bezug zur Umgebung ermöglicht.

Die Schaffung eines von Grünstrukturen geprägten Umfeldes gibt die Möglichkeit zu Etablierung eines strukturierten Wassermanagements. Bereiche des westlichen Grünzugs, die Innenhöfe wie auch unversiegelte Freiflächen auf den Quartiersplätzen können zur Regenwasserretention und Versickerung genutzt werden.

Bedingt durch die außergewöhnliche Lage des Planungsgebiets zwischen Stadtautobahn und Bahn ist ein Lärmschutzkonzept von großer Bedeutung. Auf der Ostseite sind hierzu in den Bereichen der Erschließungswege punktuell entsprechende Wandelemente vorgesehen. Die Anhebung des Geländeneiveaus des Grünzugs zur Autobahn hin schafft die Möglichkeit einen Lärmschutz zu generieren und ermöglicht zugleich einen Teil des andernorts anfallenden Erdaushubs als Geländemodellierung einzusetzen.

Mobilitätskonzept

Die Lage des Planungsgebiet bietet hohes Potential für nachhaltiges Mobilitätskonzept. Die fußläufige Entfernung zum Hauptbahnhof Duisburg und der angrenzende Radschnellweg Ruhr (RS1) ermöglichen multimodale Mobilität. Ziel des Mobilitätskonzepts ist die Stärkung nachhaltiger Verkehrsmittel und Reduktion der KFZ-Abhängigkeit der Bewohner und Beschäftigten.

Oberste Priorität des Mobilitätskonzepts ist das durchgängige und dichte Netz für Fußgänger, Radfahrer und neue Mobilitätsformen wie z.B. E-Scooter. Die Verknüpfung dieses Netzes an das umliegende Stadtgebiet, das regionale Radverkehrsnetz insbesondere an den Radschnellweg Ruhr (RS1) sowie an die ÖV-Stationen trägt maßgeblich zur autofreien Fortbewegung bei. Das Mobilitätsband verbindet den Hauptbahnhof mit dem Radschnellweg RS1 an. Zusätzlich bietet eine Fußgänger- & Radwegebrücke über Koloniestraße sowie die Fahrradbrücke über die Autobahn, die auch nach Osten über den Gleiskörper erweitert werden könnte, eine Integration in den Stadtkontext. Die Karl-Lehr-Straße sowie der Anschluss an die Düsseldorfer Str. / Heerstraße erschließen den südlichen Bereich. Ausreichende Abstellmöglichkeiten für Fahrräder sowie zusätzliches Angebot an Mobilitätshubs (Leihräder, E-Bikes, Lastenräder, E-Scooter, Umstieg zum ÖV, Paketstationen, Schließfächer, usw.) wird bereitgestellt.

Eine gute ÖV-Erschließung ist essenziell für eine nachhaltiges, auto-reduziertes Quartier. Dazu wird vom Hauptbahnhof eine ÖV-Achse im östlich verlaufenden Mobilitätsband vorgesehen. Über die Grenzen des Planungsgebiet hinweg kann eine neue ÖV-Achse einen entscheidenden Beitrag zur Mobilitätswende in Duisburg leisten, indem Freizeitziele (Stadion bzw. Sportpark) erschlossen werden. Eine potenzielle Erweiterung Richtung Süden könnte der Erschließung der 6-Seen-Platte dienen. Als ÖV-System wird das neu zugelassene Transport System Bögl (TSB) als sog. Skytrain vorgeschlagen. Das moderne, fahrerlose Magnetschwebbahnsystem kann flexibel der Nachfrage angepasst betrieben werden. Rund 1.200 Fahrgäste/Std. sollen im Regelbetrieb transportiert werden - im Veranstaltungsbetrieb bis zu 5.000 Fahrgäste/Std. Zudem bietet es den Vorzug, dass es mit einer Steigung von bis zu 10% den Gleiskörper im Süden flexibler und mit geringer Rampenlänge stadtverträglich überwinden kann. Neben dem schlanken Trägersystem erweist es sich durch geringe Emissionen als stadtverträglich. Drei Stationen dienen dem Planungsgebiet (CityGate, Loveparade Gedenkstätte, Velodrom). Letztere Station ist aufgeständert. Die Station am Loveparade Gedenkstätte ermöglicht einen Umstieg auf eine neue lokale Buslinie auf der Karl-Lehr-Straße.

Die Erschließung des Planungsgebiet für den motorisierten Individualverkehr (MIV) erfolgt über zwei Quartiersstraßen. Zur Reduktion des Durchgangsverkehrs sind diese am Karl-Lehr-Tunnel versetzt angeordnet. Davon abgehend erschließen urban gestaltete Mischverkehrsflächen die Gebäude. Anhand der Abschätzung des Verkehrsaufkommens nach Bosserhoff wird von einem Verkehrsaufkommen von rund 800 KFZ in der nachmittäglichen Spitzenstunde ausgegangen.

Das Konsolidieren des Parkraums in vier Quartiersgaragen (insgesamt ca. 1800 Stpl.) an den Zugängen soll den MIV im Gebiet reduzieren. Für Mobilitätseingeschränkte, Car-Sharing-Fahrzeuge und das Be- und Entladen sind entsprechende Bereiche vorgesehen. Basierend auf der Musterstellplatzsatzung wird eine Reduktion des Stellplatzangebots umgesetzt. Das Stellplatzangebot für Büronutzung wird im gesamten Planungsgebiet um 60%. Für die Bürogebäude am CityGate sind Tiefgaragen (ca. 1.200 Stpl.) vorgesehen. Das Stellplatzangebot für Wohnnutzung wird hingegen um 35% reduziert, die durch die Maßnahmen der Parkraumbewirtschaftung, CarSharing, Radverkehrsförderung, Fahrradmietstationen und Mobilitätsinformation an den Mobilitätsstationen gestützt werden. Zudem soll für das Planungsgebiet die Herstellungspflicht von Stellplätzen entfallen.