

STADTQUARTIER AM GÜTERBAHNHOF

KONZEPT

Der Entwurf fügt sich selbstverständlich und gleichzeitig selbstbewusst in seinen urbanen Kontext ein, schafft ein neues Gesicht am südlichen Stadteingang und vernetzt sich auf unterschiedlichen Maßstabsebenen intensiv mit den bestehenden und angrenzenden Quartieren. Die besondere Situation zwischen den Gleisen und der Autobahn wird als Chance wahrgenommen den Stadteingang im Süden Duisburgs zu prägen und an dieser prominenten Stelle klar sichtbar zu werden. Die mit dieser Situation einhergehende Lärmproblematik wird im Osten baulich in der ersten Reihe und im Westen durch einen topographisch angelegten Park gelöst. Auf diese Weise ist es möglich im Inneren des Quartiers vielfältige und gemischt genutzte Nachbarschaften entstehen zu lassen die durch eine abwechslungsreiche und belebte blau-grünen Quartiersstraße verbunden sind. Im Herzen des neuen Quartiers entsteht ein übergeordnetes Zentrum mit Nahversorgungsangeboten und der Grundschule als aktivem und mehrfachgenutzten Ort für alle Bewohner*innen und Nutzer*innen im Quartier. Durch die Quartierstiefe ist es möglich diesen Stadtraum von der HAUPTerschließung des Quartiers entkoppelt zu organisieren und so einen weitgehend autoreduzierten Stadtteil mit hoher innerer Aufenthaltsqualität entlang eines linearen Parks zu entwickeln.

Im Osten des Quartiers zur Bahn hin wird das gesamte Quartier höher, wohingegen es sich zum Park im Westen hin absenken kann und so auch den Gebäuden in der „2.Reihe“ einen intensiveren Bezug zu diesem gewähren kann. Als Hochpunkte im Quartier werden vor allem die neuen Quartiereingänge ausgebildet. Im Süden markiert eine Hochpunktgruppe einen neuen Stadteingang der sowohl von der Bahn als auch von der Autobahn aus weithin sichtbar sein wird. Die Eingangssituation ins Quartier im Norden wird ebenfalls durch ein selbstbewusstes neues Gebäude an der Autobahnabfahrt hervorgehoben, das sich damit in Beziehung zu den Hochpunkten am Bahnhof setzt ohne diese an Höhe zu übertreffen. Innerhalb des Quartiers werden die neuen Plätze durch erhöhte Ecksituationen geprägt, die jedoch nicht in Konkurrenz zu den Hochpunkten an den Eingängen des Quartiers treten.

PRINZIPIEN UND LEITGEDANKEN

- # Selbstverständliche und selbstbewusste Stadtgestalt mit neuem Zentrum
- # Intensive Vernetzung mit der Umgebung durch Freiraum und Wegeverbindungen
- # Klare Kanten zum Lärm schaffen ruhiges Quartier im Inneren
- # Blau-grüne Quartierstraße mit Plätzten und Parks als lebendige Ader im Quartier

MOBILITÄTSSTRATEGIE

Das neue Stadtquartier ist auf mehreren Ebenen mit der Gesamtstadt verbunden. Oberste Priorität hat dabei die Vernetzung für Fußgänger und Radfahrer. Dies erfolgt im Norden anknüpfend an die bestehende Wegeverbindung zum Bahnhof, im Nord-Westen über eine neue Landschaftsbrücke zum Dellviertel und ins Stadtzentrum, im Westen und Osten durch das Öffnen der Karl-Lehr-Straße, im Süden mit einer neuen Brücke zum RS1 und im Osten mit einer neuen Brücke über die Bahngleise. Durch all diese neuen Wegeverbindungen eröffnet der neue Stadtteil vielfältige zukünftige Alltagswege in alle Richtungen. Im Inneren des Quartiers erfolgt die HAUPTerschließung über eine Nord-Süd Straße die an des bestehenden Knotenpunkt im Norden anknüpft und diesen mit der neu geöffneten Karl-Lehr-Straße verbindet. An dieser HAUPTerschließung befinden sich zu den Gleisen orientiert Quartiersgaragen die jeweils mit den einzelnen Bauphasen errichtet werden können und den ruhenden Verkehr aufnehmen. Dadurch kann die restliche Quartierstiefe bis zum großen Park als autoreduziertes Quartier organisiert werden in dem im öffentlichen Raum keine Dauerparkplätze angeboten werden. Dadurch wird die Präsenz des MIV im Stadtraum zugunsten von einer erhöhten Aufenthaltsqualität reduziert und dieser wird für den Menschen vielfältig nutzbar.

NUTZUNGSMISCHUNG

Die Grundstruktur des neuen Stadtquartiers auf dem Areal des ehemaligen Güterbahnhofs Duisburg basiert auf der Bildung gemischt genutzter Nachbarschaften, in denen gewohnt, gearbeitet, eingekauft und Nachbarschaft gelebt werden kann. Die Größe der Baufelder und die Quartierstiefe abseits der angrenzenden Lärmquellen ermöglicht die Entwicklung verschiedenerer Nutzungen nebeneinander und übereinander in gemischt genutzten Typologien. Auf diese Weise wird das Leitbild einer Stadt der kurzen Wege für den Alltag im Quartier umgesetzt. Zusätzlich zur vorgeschlagenen Nutzungsmischung tragen Typologien wie Atelierwohnungen, gestapelte Reihenhäuser, etc. gemeinsam mit einem vielfältigen Angebot nachbarschaftlicher und gemeinschaftlicher Nutzungen zu einer gemischt genutzten und lebendigen Erdgeschoßzone im Inneren des Quartiers bei. An den intensiv genutzten öffentlichen Räumen im Herzen der Nachbarschaften soll das Potential von gemeinwohlorientiert handelnden Akteuren aktiviert werden. Grundstücke sollen dafür in Konzeptvergabeverfahren an Interessierte vergeben werden die durch ihr ihnen inne wohnendes kreatives Potential abseits des klassischen Marktes zu aktiven Orten im Quartier werden können.

FREIRAUM

Die Freiraumstruktur des neuen Quartiers basiert auf einer vielfältigen Abstufung von öffentlichen Räumen gesamtstädtischer Bedeutung über quartiersrelevante Plätze und Nachbarschaftsplätze hin zu gemeinschaftlichen Höfen und privaten Gartenbereichen. Diese differenzierte Abstufung ermöglicht ein sehr differenziertes Freiraumangebot für alle Nutzer*innen im Quartier zu unterschiedlichen Tageszeiten und mit differenzierten Nutzungsintensitäten. So entstehen ruhigere, lautere, intensiv genutzte aber auch stärker landschaftlich und naturgeprägte Freiräume die in Summe zu einem äußerst vielschichtigen Erscheinungsbild des Stadtquartiers beitragen und vielfältige Nutzungen durch seine Bewohner*innen und Nutzer*innen zulassen.

STADTÖKOLOGIE

Der neue Park, der sich in Nord-Süd Richtung entlang der Autobahn erstreckt und das neue Quartier durch seine Topographie von dieser abschirmt hat neben seiner vernetzenden Funktion auf gesamtstädtischer Ebene zudem eine wichtige ökologische Funktion als Frischluftschneise bis ins angrenzende Stadtzentrum. Im Inneren des Quartiers schafft eine Quartiersverbindung als blau-grüne Zukunftsader eine abwechslungsreiche und weitgehend autofreie Nord-Süd Verbindung die zum einen eine zentrale Rolle für das Regenwassermanagement des Quartiers übernimmt und dem Prinzip der Schwammstadt folgend zudem zu einem angenehmen Stadtklima beiträgt. In die parallel dazu geführte Haupteerschließung kann in weiterer Folge auch ein quartiersbezogenes Energienetz integriert werden, das durch dezentrale BHKW's in den Mobility-Hubs gespeist wird und das gesamte Quartier mit Strom und Wärme versorgt.

LÄRMSCHUTZ

Die Lage des ehemaligen Güterbahnhofs in Duisburg zwischen den Bahngleisen und der Autobahn die ins Stadtzentrum und zum Bahnhof führen macht innovative Lösungen bezüglich des Umgangs mit diesen Lärmquellen unumgänglich. Das neue Stadtquartiers löst diese Fragestellung auf zweierlei Art und Weise, zu den Gleisen hin wird eine neue Stadtkante ausgebildet die als baulicher Schallschutz den Rest des Quartiers schützt. Dies ist zum einen durch die Nutzung der Mobility Hubs und Quartiersgaragen für das gesamte Stadtquartiers als auch durch zeitgemäße Bürotypologien mit abgeschlossenen Atrien möglich. Im Westen bildet ein neuer Park mit ausgeprägter Topographie zur Autobahn hin einen effektiven Schallschutz und ermöglicht es eine west-orientierte Parkkante mit hoher Aufenthalts- und Wohnqualität auszubilden. Durch diese städtebauliche Setzung kann in weiterer Folge ein Stadtquartier mit der nötigen Quartierstiefe entwickelt werden in dem funktionierende und gemischt genutzte Nachbarschaften mit hoher Aufenthaltsqualität organisiert werden können.