

KCAP mit Lützuw 7

Perlenkette Duisburg

Einleitung

Das Gebiet des ehemaligen Duisburger Güterbahnhof ist einzigartig in Europa. Innerhalb der Europäischen Banane gelegen, der wichtigsten Agglomeration in Westeuropa, in unmittelbarer Nähe zu einem ICE Haltepunkt mit unterschiedlichen hochwertigen Angeboten von Öffentlichen Verkehr sowie zwischen Innenstadt mit den entsprechenden kulturellen, sozialen und ökonomischen Angeboten, dem Wissenschaftsstandort im Osten und der Naherholungs- und Sportflächen im Süden.

Andererseits ist der ehemalige Güterbahnhof zwischen Autobahn und Gleisen eingeklemmt, mit den entsprechenden Lärm und Umweltbelastungen sowie mit wenigen Anschlusspunkten in die umgebende Stadt – eine Insel. Untrennbar ist diese Fläche auch mit der Tragödie der Loveparade 2010 verbunden.

Die Aufgabe besteht darin, dass das Güterbahndareal mit diesen widersprüchlichen Eigenschaften in Zukunft ein neuer, optimistischer und integrativer Teil der Stadt Duisburg wird. Dies ist nicht nur eine städtebaulich-, landschaftsplanerische Aufgabe sondern vielmehr eine Aufgabe der gesamten (Stadt) Gesellschaft. Wenn etwas in der Stadtentwicklung in den letzten Jahrzehnten bewiesen wurde: Die Zukunft ist nicht voraussagbar und Stadtentwicklung ist ein breiter gesellschaftlicher Prozess. Nur wenn ein Plan diese beiden Faktoren antizipieren kann, kann er erfolgreich sein.

Da die direkte Umgebung abweisend erscheint und wenige Anknüpfungsmöglichkeiten bietet, muss das Güterbahndareal seine eigenen Qualitäten schaffen. Der schlecht in die Stadt integrierte Autobahnanschluss und die autodominierte Koloniestrasse scheinen aus dem vorherigen Jahrhundert zu stammen und das beinahe vollständig ausgelöschte Industrielle Erbe macht die Frage nach der neuen Identität nicht leichter.

Die 'Grosse Geste' kann keine Antwort sein, da bereits in den ersten kleineren Entwicklungsschritten Identitäten und Qualitäten prozesshaft geschaffen werden müssen, die für sich alleine stehen können und sich zukünftig in ein grösseres Ganzes integrieren. Das Güterbahndareal muss eine Bedeutung und eine positive Atmosphäre für die Stadt Duisburg erlangen - ansonsten bleibt es eine hermetisch abgeschlossene Insel.

Räumliche Grundstruktur

Die räumliche Grundstruktur entwickelt sich aus den wenigen bestehenden Anschlusspunkte an das Stadtgebiet, verlängert diese und fügt ihnen strategisch wichtige Verbindungen hinzu.

In Nord Süd Richtung ist das Rückgrat der 'Güterbahnboulevard', der an die bestehende Kreuzung an der Koloniestrasse anschliesst und über die Karl Lehr Strasse zur Heerstraße durchverbunden ist. Daneben gibt es eine informelle Route, die mit der Wuhanstraße und damit auch den Bahnhof verbunden ist. Diese informelle Route kreuzt sich an wichtigen öffentlichen Räumen mit dem Güterbahnboulevard. Richtung Süden ist sie mit der Fünf Seen Platte über den Kalkweg verbunden.

In Ost West Richtung wird die Fahrradbrücke räumlich in das Gebiet verlängert. Eine zusätzliche Ost West Verbindung wird zwischen dem Böhningerpark über die Welkerstraße zum alten Stellwerk, als einzigem und wichtigen Relikt der Industriellen Geschichte des Ortes, mit einer Passerelle über die Bahn Richtung Osten vorgeschlagen. Die Karl Lehr Strasse wird geöffnet und mit dem Güterbahnboulevard verbunden. Das für die Loveparade Gedenkstätte wichtige Tunnelstück mit angemessenem respektvollen Abstand wird erhalten.

In dieser Grundstruktur von Verbindungen sind drei große öffentliche Räume mit unterschiedlichen Identitäten eingebettet: Im Norden das 'Duisburger Vestibül', der Ankunftsraum von der A59 kommend. In der Mitte das 'Zentrale Grün', mit der Loveparade Gedenkstätte über die Karl Lehr Strasse greifend und im Süden die 'Duisburger Gärten', wo sich Freiraum mit der Bebauung stark verzahnt. Zu dieser Hauptstruktur von Freiräumen sind kleinere Parks und Plätze eingefügt: Im Norden an den HUB Parkgaragen, der Güterbahnplatz, wo sich Güterbahnboulevard mit der informellen Route kreuzt, der Trainspotting Platz mit altem Stellwerk und ein Quartiersplatz als Teil der Duisburger Gärten.

Der Grüne Ring wird als Perlenkette von Parks mit verschiedenen Identitäten verstanden. Das Duisburger Vestibül, der Güterbahnplatz, das Zentrale Grün zusammen mit dem Güterbahnboulevard werden Teil der Perlenkette Grüner Ring.

Nutzungsmischung

Nördlich angrenzend ist ein monofunktionales Büro und Dienstleistungsquartier im Bau. Diese Nutzungen werden über die Koloniestrasse gezogen und um das Duisburger Vestibül mit Wohnungsbau gemixt. Lärmunempfindliche Nutzungen sind vor allem entlang der Infrastrukturen angeordnet. Die Erdgeschosse entlang der wichtigen Räume sind minimal 5m hoch und dadurch flexibel nutzbar. Das Nutzungsspektrum kann von nicht störenden Gewerbe bis Wohn-Arbeitskombinationen mit allen Zwischentönen reichen. Der Anteil Wohnungsbau nimmt graduell Richtung Süden zu. Rund um das Zentrale Grün und entlang der Karl Lehr Strasse sind soziale Funktionen und Einrichtungen der Nahversorgung konzentriert. Das Zentrum des Quartierlebens spielt sich rund des Trainspotting Platzes ab mit Grundschule, Stadtteilbibliothek und VHS sowie mit einem Quartierzentrum im alten Stellwerk auf dem Platz. Die 'Duisburger Gärten', die sich südlich an das zentrale Grün anschliessen, haben den höchsten Wohnanteil und bilden den Übergang zum Duisburger Süden. Auch hier sind Erdgeschosse teilweise reserviert für neue wohnungsnahe Arbeitsformen. An der Autobahnabfahrt im Norden unweit des Bahnhofs schlagen wir ein Hotel vor, im Süden Büros.

Wohnungsmix und Typologien

Um einen inklusiven, gemischten Stadtteil zu erhalten, sollte eine Mischung von unterschiedlichen kleinteiligen Entwicklungsmodellen in allen Teilquartieren angestrebt werden. Von Baugruppen über geförderten Wohnungsbau, Genossenschaften, Eigentum und nicht geförderten Wohnungsbau. Das Ziel ist unterschiedliche Gruppen anzusprechen mit unterschiedlichen urbanen Wohnwünschen. Als Basistypologien gibt es neben klassischen Geschosswohnungsbau in verschiedener Körnung (gestapelte) Townhouses oder schlanke Lärmschutzbebauung. Dies bildet die Basis für eine weitere Differenzierung.

Höhenentwicklung

Wir streben einen kompakten Stadtteil an, der sich in der Höhenentwicklung an das Duisburger Zentrum anlehnt, um der zentralen Position am Bahnhof gerecht zu werden. Die Höhen sind variiert um dadurch auch geeignet, unterschiedliche Gebäudetypologien zu fördern, mit einer durchschnittlichen maximalen Höhe von ca. 5-6 Geschosse. Um den Stadteingang entlang der Stadtautobahn zu markieren, werden Cluster von höheren Häusern an diesen An- und Abfahrten beiderseits der Autobahn vorgeschlagen. Das höchste Haus im Norden bildet zusammen mit den 3 bestehenden Hochhäusern um den Bahnhof ein Ensemble.

Landschaft

Die drei unterschiedlichen Freiräume Duisburger Vestibül, Zentrums Grün und Duisburger Gärten bilden die Grundstruktur des Planes. Die Freiräume sind konzeptionell analog zum Städtebau von Nord nach Süd durch drei großzügige Parkräume rhythmisiert, die gleichfalls die neuen Stadtquartiere in die Ost/West Richtungen integrativ anbinden und übergreifend in den Stadtraum

weitergeführt werden sowie die Naherholungsgebiete und im weiteren den Landschaftsraum anbinden sollen.

In den Stadtquartieren werden entsprechend zum wohnungsnahen Grün bezogen auf die einzelnen Stadtquartiere grüne Pocket Parks bzw. Stadtplätze sinnhaft verortet. Jeder dieser Orte ist formal und in der Verortung individuell thematisiert. Insbesondere die Integration der Gedenkstätte zur Tragödie der Loveparade 2010 ist durch ein würdiges Umfeld in diesem Kontext zu sehen und wurde als Ort des Geschehens individuell thematisiert. Für das gesamte neue Stadtquartier liegt das Prinzip klimabewusst und umweltschonend in Bezug auf Versiegelung, Retention, Vegetation, Spiel und Sport /Freizeit sowie Leben, Wohnen, Arbeiten zugrunde.

Der Güterbahnboulevard verbindet die unterschiedlichen Freiraumcharaktere mit den Parks des Grünen Ringes. Eine informelle Route erschliesst die tiefen Baufelder und kreuzt den Güterbahnboulevard am Güterbahnplatz, das Zentrums Grün mit Gedenkstätte und am Südlichen Ende die Duisburger Gärten. Diese Informelle Route unterscheidet sich in ihrer Bepflanzung und Charakter vom Güterbahnboulevard. Hier gibt es mehr Flächen die angeeignet werden können, wie Spielplätze, Kollektive Gärten oder Mietergärten. Die Duisburger Gärten ähneln im Charakter der Informellen Route, teilweise überlagern sich beide. Das Duisburger Vestibül, der Güterbahnplatz und das Zentrums Grün sind dazu im Gegensatz etwas formeller und eindeutig öffentlich genutzt. Das Zentrums Grün ist an der der informellen Route geteilt in einen Hain um die Gedenkstätte und einen offenen Park. Grosse Baublöcke sind öffentlich durchwegt, so dass keine Sackgassen entstehen. Kleine Baublöcke haben kollektive oder private Freiräume oder eine Kombination von Beiden. Retention und Versickerungsflächen sind integraler Bestandteil des Freiraumes.

Loveparade Gedenkstätte

Die Tragödie der Loveparade 2010 ist untrennbar mit der Fläche verbunden. Der Tunnel der Karl Lehr Strasse wird an der Loveparade Gedenkstätte erhalten, da der Bezug zur Gedenkstätte wichtig ist. Östlich der Gedenkstätte wird der Tunnel aufgebrochen um eine gute Verbindung zwischen dem Gebiet des ehemaligen Güterbahnhofes und Karl Lehr Straße zu gewährleisten. Von einem endlos langen Tunnel zu einer Sequenz von Tunnelstücken und natürlichem Licht aus verschiedenen Richtungen. Das Gegenüber der Loveparade Gedenkstätte wird vom Güterbahnniveau zugänglich gemacht und es entsteht ein Ort zum Verweilen auf dem Niveau der Karl Lehr Straße. Das Zentrale Grün wird an 'der informellen Route' in zwei Teilstücke strukturiert. Einen offen, ruhigen Hain bei der Gedenkstätte und ein mehr aktiv nutzbarer Parkteil Nordöstlich der 'informellen Route'.

Etappierung

Nichts ist so wenige vorhersagbar wie die Zukunft. Darum ist ein robustes räumliches Grundgerüst das flexibel auf Veränderungen reagieren kann notwendig. Das Konzept der verbundenen und unterschiedlichen Freiräume (Duisburger Vestibül, Güterbahnplatz, Zentrales Grün, Duisburger Gärten) bietet die Möglichkeit abgeschlossene Entwicklungseinheiten zu realisieren. Die Etappierungsreihenfolge ist flexibel und die einzelnen Entwicklungsschritte orientieren sich um einen besonderen öffentlichen Raum als Identitätsträger für das Teilgebiet. Der Güterbahnboulevard kann erst als Landschaftsstruktur und später als Strasse angelegt werden. Die Entwicklungsfelder können zwischenzeitlich mit anderen Nutzungen belegt werden, um einen graduellen Übergang von Industriebrache zu Stadt zu gewährleisten.

Mobilität

Das Güterbahnareal kann nur mit einem Mobilitätskonzept des 21. Jdh funktionieren, bei dem der Autoverkehr innerhalb des Gebietes auf ein Minimum reduziert wird um maximale Lebens- und Wohnqualität im Inneren zu schaffen. Das Langsamverkehrsnetzwerk ist sehr dicht geknüpft und von hochwertiger Aufenthaltsqualität. Der Güterbahnboulevard folgt den Prinzipien der 'Multimodalen' Strasse, wo auch Grün sein Platz hat. Wir orientieren uns an 'best practice' Modelle die im Laufe der

Entwicklung weiter optimiert werden können. Wir streben eine Parknorm von ca. 0,4 – 0,6 Parkplätze/WE und einem Modal Split von max. 20% individueller Autoverkehr an wie er auch z.B. in Hamburg Oberbillwerder, in wesentlich peripherere Lage, angenommen wird. Dies entspricht einem sehr pragmatischen und robusten Ansatz, nicht utopisch, aber auch nicht von gestern. Um keinen Durchgangsverkehr anzuziehen, ist der Güterbahnboulevard für den individuellen Autoverkehr an der Karl Lehr Strasse unterbrochen und im wesentlichen frei von Parkplätzen. Durch Über- (im Norden) und unterirdische (im Süden und an der Karl Lehr Straße) Mobilitäts HUBs in maximal 250m Abstand von Wohnen und Arbeiten mit den entsprechenden alternativen Mobilitätsangeboten wird das Gebiet für den Individuellen Autoverkehr erschlossen. Alle Mobilitäts HUBs werden über den öffentlichen Raum erschlossen, um diesen zu beleben. Eine hochwertige eng getaktete, zuverlässige Buslinie, deren Haltestellen nicht weiter entfernt sind als die Mobilitäts HUBs, verbindet das Gebiet mit dem Bahnhof zusätzlich zu den sicheren und qualitätvollen Rad- und Fusswegen. Um die effizienteste Mobilitätsform für diese Distanz, dem Fahrrad, zu fördern, müsste der Bahnhof im Sinne einer gut entworfenen Mobilitätskette deutlich verbessert werden.

Lärm, Autobahn und Bahn

Bahn und Autobahn erscheinen fremd und vor allem als Verursacher von Lärm und Verschmutzung. Da wegen der angrenzenden Infrastrukturen die innere Qualität als Kompensation deutlich gestärkt werden muss, ist ein Abstand von 40m von der Autobahn eine weitere verschwendete Fläche, die unbedingt der Inneren Qualität zugutekommen muss. Die Entwurfsverfasser haben schon an einer neu geplanten Autobahn in Europa Bebauungen in vergleichbaren oder gar geringerem Abstand realisiert. Lärmschutzbebauungen schirmen das dahinter liegende Gebiet ab. Diese Bebauung ist entweder mit lärmunempfindlichen Programmen gefüllt oder mit speziellen Typologien, die auch Wohnbebauung zulässt um programmatisch flexibel zu bleiben. Diese Lärmschutzbebauung ist nie völlig geschlossen sondern gibt schmale Blicke auf die Infrastruktur frei. Diese Fugen können mit Glasscreens geschlossen werden. Einen breiteren Blick auf die Bahninfrastruktur inszeniert der Trainspotting Platz mit dem alten Stellwerk als Hinweis auf die ehemalige Nutzung. In die Rampe zur Passerelle über die Bahn ist der Lärmschutz direkt integriert. Zwischen Bebauung und Bahn liegt ein Rad- und Fussweg von dem aus die Gebäude auch erschlossen werden. Der Raum zwischen Autobahn und Bebauung ist nicht zugänglich. Der Anschluss im Süden an die Autobahn wird als kompakte 'Holländerkreuzung' vorgeschlagen.

Nachhaltigkeit

Die Bundesregierung hat sich zum Ziel gesetzt, die Treibhausgasemissionen in Deutschland bis zum Jahr 2020 um 40 Prozent, bis 2030 um 55 Prozent, bis 2040 um 70 Prozent und bis 2050 um 80 bis 95 Prozent zu reduzieren (jeweils bezogen auf das Basisjahr 1990). Dies setzt die Nachhaltigkeitsambition für ein Gebiet das über mehrere Jahre entwickelt wird. Sowohl der 'upfront' CO2 Verbrauch (Materialien, etc.) als auch der Betrieb muss so CO2 neutral wie möglich sein. Die Nutzungsmischung ermöglicht Energiekonzepte auf Quartierniveau, die von antizyklischen Angebot und Nachfrage profitieren und dadurch deutlich effizienter ausgelegt werden können als in klassischen Wohngebieten oder Büroparks. Das Verkehrskonzept versucht den Einsatz von sowohl energieeffizienten als auch raumeffizienten Verkehrsträgern wie den Langsamverkehr und den Öffentliche Verkehr zu stützen. Nutzbares Grün ist integraler Bestandteil des Konzeptes das heat island Effekte dämpft und den Regenabfluss verlangsamt.

Option Gesamtschule

Wir schlagen die Gesamtschule an der Westseite des Zentralen Grüns vor. Dies ist nur denkbar wenn man den Zielen des Ministeriums HKBG NRW zur 'Schule im Quartier' folgt. Hier wird eine voll integrierte in das Quartier integrierte Schule propagiert wo Flächen so weit wie möglich doppelt genutzt werden. Diese Position am Zentralen Grün ermöglicht die Doppelnutzung des Grüns als Pausenfläche oder informelle Sportfläche. Eine spezialisierte Sportnutzung des Zentralen Grüns sollte vermieden werden. Internationale Beispiele wie z.B in Zürich Oerlikon beweisen die Tragfähigkeit

dieses Konzeptes. Teil des Entwurfes ist eine gute und direkte Langsamverkehrsverbindung in den Sportpark im Süden (und darüber hinaus zur fünf Seenplatte). Diese Verbindung würde die Nutzung der spezialisierten Sportflächen im Sportpark auch für die Gesamtschule ermöglichen.