

DISTRICT G karres&brands mit karres&brands

City with an Edge

Wie viele europäische Städte verhandelt Duisburg ständig über die Grenze zwischen "Stadt" und "Infrastruktur". Historisch gesehen war die Duisburger Eisenbahn ein zentraler Bestandteil der Entwicklung der Gesamtstadt. Im Zentrum der deutschen Industrie ist die Eisenbahn von entscheidender Bedeutung für die Stadt und verbindet sie mit dem Rest des Landes. Die intensive Entwicklung der Land- und Maritim-Infrastruktur führte jedoch zu zahlreichen innerstädtischen Standorten zwischen Stadt und Industrie, zwischen Urbanität und Infrastruktur. Diese Gebiete, die zumeist durch eine schlechte Anbindung und als städtische Rückseiten gekennzeichnet sind, stellen nun Duisburgs wertvollstes Kapital dar. Im heutigen Kontext einer wachsenden Stadt bieten diese Räume eine einzigartige Chance für eine innerstädtische Verdichtung und sind die ideale Leinwand für ein Neudenken der Stadt.

Der District G ist unser Vorschlag für ein neues Duisburg, lebendig und vielfältig, seiner Geschichte treu, aber auch ehrgeizig und experimentell - wo Nachhaltigkeit in allen Aspekten gefördert wird. Er bringt das Bahnareal zurück in die Stadt und schafft einen Raum, der neue Möglichkeiten für das Vertraute, das Neue und das Unerwartete bietet. Ein pulsierendes Stadtgebiet mit einzigartigen Bürotypologien, Wohnraum und Möglichkeiten für Erholung und neue Wirtschaftsmodelle.

Ein neues Tor für Duisburg

Der District G ist nicht nur ein neues Stadtquartier innerhalb Duisburgs, er ist auch eines der wichtigsten neuen Tore zur Stadt. Der District G präsentiert sich in Richtung der Bahngleise als lebendiges Stadtquartier. Zum Zentrum und Hauptbahnhof hin entwickelt er eine dichte und zentrale Urbanität und löst sich zum Süden hin langsam in eine vielfältige grüne Stadt auf. Damit verdeutlicht er die Entwicklung des umgebenden Stadtgefüges in Richtung der Bahn, das bei der Ankunft einen Vorgeschmack auf die Stadt vermittelt. Auf diese Weise formt er nicht nur ein lebendiges urbanes Tor in die Stadt, sondern bringt auch beide Seiten der Stadt näher zusammen.

Den Grünen Ring verbinden

Eine der wichtigsten Gesten unseres Vorschlags ist die starke freiräumliche Verbindung, die den Grünen Ring in Duisburg vervollständigt. Anstatt diese Verbindung in einen neuen städtischen Superblock zu integrieren, öffnen wir sie für die gesamte Stadt. Dieser neue und großzügige Grünzug profitiert von einer idealen Sonnenausrichtung und nutzt die infrastrukturellen Einschränkungen optimal aus, um den Freiraum zu maximieren. Er erstreckt sich durchgehend von Norden nach Süden und bewegt sich dabei unter und über der umgebenden Infrastruktur, um an den Kontext anzuknüpfen.

Von der Skyline zur Parkline

Während er in Richtung der Bahngleise ein Gefühl von Urbanität vermittelt, steht der District G auf städtischer Seite für das Gegenteil. Anstatt den neuen Park hinter einer urbanen Skyline zu

verstecken, öffnet und präsentiert er ihn der gesamten Stadt! Der erhöhte grüne Korridor zeigt damit ein charakterstarkes neues Gesicht nach Westen, wobei sich der Park anhebt und über die Autobahn hinaus in Richtung Stadt blickt. Die BewohnerInnen werden dazu animiert den neuen Grünraum zu entdecken.

Urbane Wunderkammer

Ein traditioneller Masterplan kann die stets möglichen Änderungen der Zukunft nicht genau vorhersehen. Daher schlagen wir vor, die städtebauliche Planung viel mehr einen robusten Rahmen zu lesen: eine umfassende ideologische Grundlage für die Stadtentwicklung, Regulierung und Planung. Der Rahmen ermöglicht Flexibilität, um auf geänderte Umstände zu reagieren, während er die Entwicklung des Bahnhofsgeländes über längere Zeiträume in Richtung eines qualitativ hochwertigeren städtischen Raumes lenkt und dessen programmatische und typologische Vielfalt fördert.

Im Kern ist der District G als "städtische Wunderkammer" strukturiert. Ein strenger Rahmen, der von wichtigen Verbindungen, öffentlichen Räumen und visuellen Verbindungen geprägt ist, die ein spielerisches Patchwork von Gebäuden unterschiedlicher Form und Größe definieren. Diese hochflexiblen und austauschbaren Baukörper bilden den grundlegenden dynamischen Rahmen. Die Wunderkammer ist ein sich ständig veränderndes Mosaik aus öffentlichen Räumen und Gebäuden, die aus der Identität ihrer Umgebung schöpfen, um eine ganz neue Art von Urbanität zu erzeugen. Sie werden ihrem spezifischen Kontext entsprechend geformt, um entweder zu puffern oder zu verbinden, zu schützen oder zu öffnen, das Bestehende zu verbinden oder das Neue einzubinden, während sie als Ganzes stets bildkräftig und stark bleiben.

Zweite Natur

Durch den Bau eines kompakten Viertels bietet der District G ein Maximum an Grünfläche zur Stadt hin. An der Schnittstelle von industriellem Erbe, Ökologie und Stadtleben realisiert, verbindet der Park diese drei Bestandteile zu einem Grünflächentypus, der sowohl seinen Wurzeln treu bleibt als auch zukunftsorientiert ist und neue Nutzungen zulässt.

Der Park ist nicht nur ein einladendes Stück grüner Infrastruktur, sondern auch ein smartes Ergebnis zahlreicher pragmatischer und funktionaler Herausforderungen vor Ort. Der vorhandene belastete Boden wird vor Ort wiederverwendet, um einen robusten grünen Hang zu schaffen, der vor den Geräuschen der Autobahn schützt und zugleich eine Zuflucht für das städtische Leben bietet. Diese Geste erhebt den Park buchstäblich in Richtung Himmel und macht ihn für die Umgebung sichtbar. Gleichzeitig bildet er ein einzigartiges und interessantes Rückgrat für Aktivitäten und Leben. Der gesamte Park ist ein sorgfältig choreografiertes Spiel von Räumen am Schnittpunkt zwischen diesem neuen "grünen Hang"-Rückgrat und dem zentralen Teil des Parks. Verschiedene Räume und Nutzungen sind so angeordnet, dass sie Aktivitätszonen im Park definieren und zusammen die übergeordnete Struktur des Parks bestimmen. Diese Strukturen fungieren sowohl als Verbindungselemente, die Wege bilden oder die Topographie erzeugen, als auch als tatsächliche Aktivitätsräume, die Naturspiel-, Sport- und Aktivitätsbereiche definieren.

Raum für Besinnung

Im Herzen des Parks tritt die Urbanität zurück, der grüne Hang fällt sanft ab und öffnet das zentrale Grün in einer einfachen und respektvollen Geste. Das bestehende Mahnmal wird zu einem subtilen und doch kraftvollen Gravitationszentrum dieses Grünraums. Vollständig in die neue zentrale Wiese des Parks integriert, gibt es hier nur seine Ränder zur Umgebung hin frei. Die grüne Wiese faltet sich in den Tunnel, wobei dies die Erfahrung der Abgeschlossenheit verstärkt und zum Nachdenken anregt.

Offene Solitäre

District G ist ein dynamischer offener Teil der Stadt. Er ist ein flexibler Rahmen, in dem Räume und Gebäude auf verschiedene Weise genutzt werden können. Die Gebäude werden nach den Prinzipien flexibler und modularer offener Bauten entworfen. Öffentliche Räume werden als Erweiterungen des Innenraumprogramms gedacht (oder umgekehrt), die die Grenzen zwischen Architektur und öffentlichem Raum verwischen und eine flexible Nutzung und Interaktion ermöglichen. Dadurch wird eine dynamische Stadt entwickelt, die zum "Hacking" anregt und es ermöglicht, dass Räume von ihren NutzerInnen gestaltet werden können, von intimen Diskussionen über kleine Sportveranstaltungen oder Vorträge bis hin zu großen Aufführungen und Veranstaltungen. Innerhalb des urbanen Rahmens der Wunderkammer sind die Gebäude als Solitäre im Wesentlichen fest in das Gefüge des Quartiers eingepasst. Jeder Solitär folgt einem robusten Raster und Rhythmus, der eine flexible Nutzung und Transformation ermöglicht. Diese einfache und doch klare Strategie ermöglicht eine maximale Flexibilität bei der typologischen Nutzung und Veränderung und lässt die Stadt lernen, sich mit der Zeit zu entwickeln und anzupassen. Im District G definieren Gebäude nicht mehr die Stadt, sondern bilden lediglich den Rahmen für die Urbanität.

Verkehr und Mobilität

Im Sinne eines zeitgemäßen Mobilitätskonzeptes soll der motorisierte Individualverkehr größtenteils aus den öffentlichen Räumen des Quartiers ferngehalten werden. Zur Bündelung des ruhenden Verkehrs werden fünf „Mobility Hubs“ vorgesehen. Um dem Bedarf an Stellplätzen gerecht zu werden, sieht der Entwurf ergänzend unterirdische Parkmöglichkeiten in drei Tiefgaragenbereichen vor. Über diese erfolgt zudem für den Großteil der Gebäude die Ver- und Entsorgung. Auch besteht zwischen den Tiefgaragen und den sich in deren Einzugsbereich befindlichen Mobility Hubs eine direkte Verbindung. Zwei der Tiefgaragen werden über die Tunnelanlage an der Karl-Lehr-Straße erschlossen. Für die verschiedenen Nutzungsformen werden abweichend von der Musterstellplatzsatzung des Landes NRW spezifische Kennwerte gewählt, die die Ziele eines autoarmen Quartiers unterstützen. Für die Nutzungsart Wohnen wird beispielsweise ein Stellplatzschlüssel von 0,4 angesetzt. Das liegt zum einen an der innerstädtischen Lage und der damit verbundenen Einbindung in das Netz des lokalen und übergeordneten ÖV. Zum anderen werden mit innovativen Maßnahmen zur Förderung nachhaltigerer Verkehrsmodi (Mobilitätsmanagement) Anreize zum Umstieg auf diese gesetzt. Beispiele für solche Schritte sind die Einrichtung von dezentralen „Micro Hubs“, die im Quartier Stellplätze für Fahr- und Lastenräder, sichere Lademöglichkeiten für E-Bikes und Fahrradreparatureinrichtungen anbieten. Für die Mikromobilitätsangebote werden neben den fünf o. g. „großen“ Mobility Hubs weitere Micro Mobility Hubs dezentral im Quartier verteilt vorgesehen. Diese sind an Orten mit hohen Nutzungsdichte innerhalb des Quartiers geplant und stellen auch Mikromobilitätsangebote, wie (E-)Bikesharing und (E-)Scootersharing bereit. Für den Radverkehr werden entsprechend der Musterstellplatzsatzung des Landes NRW ausreichend viele Abstellmöglichkeiten vorgesehen. Diese werden direkt bei den verschiedenen Quellen und Zielen verortet. Die Abstellanlagen werden sicher gestaltet (Fahrradgarage oder im Gebäude). Für den Kfz-Verkehr sind Anschlüsse an die Koloniestraße und A 59 im

Norden sowie den Knotenpunkt Düsseldorfer Straße / Heerstraße (und die A 59 in nördlicher Richtung) vorgesehen. Zudem sind über die Karl-Lehr-Straße im Bereich der Untertunnelung des Plangebiets Anschlüsse an die direkt angrenzenden Tiefgaragen nördlich und südlich vorgesehen. Damit sind diverse Zugangsmöglichkeiten zum Plangebiet für den Kfz-Verkehr gegeben. Gleichwohl stellt die Anbindung der Tiefgaragen sicher, dass der Kfz-Verkehr weitestgehend nicht im öffentlichen Raum innerhalb des Quartiers in Erscheinung tritt. Für den Fuß- und Radverkehr steht darüber hinaus ein engmaschiges Netz an weiteren Wegen im gesamten Quartier zur Verfügung.

Programmierung

Um auf ein urbanes Stadtquartier für Duisburg hinzuwirken wird ein diversifiziertes Nutzungskonzept vorgeschlagen, in dem sich vielfältige gewerbliche und zeitgemäße Wohnnutzungen ergänzen. Neben Flächen für Büronutzungen, auf die der größte Anteil entfällt, sind auch Flächen für wohnverträgliches produzierendes Gewerbe (in Form von Handwerksbetrieben oder „Digital Micro Factories“) vorgesehen. Um einer zunehmenden Flexibilisierung Rechnung zu tragen und auf zukünftige Entwicklungen reagieren zu können, enthält das Nutzungsprogramm 10 % einer flexiblen Typologie. Diese kann durch große Spannweiten von Decken und hohe Räume bedarfsgerecht sowohl als Büro als auch für Wohnen genutzt werden. Des Weiteren sind Flächen für Hotel- und Einzelhandelsnutzungen sowie soziale Infrastruktur vorgesehen. Um die Attraktivität des Quartiers und den Zusammenhalt der Nachbarschaft zu fördern, werden aktive Erdgeschosse vorgesehen. In diesen finden Nicht-Wohnnutzungen, wie Cafés oder Räume für kollaboratives Arbeiten Platz.