

**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 Nutzungsmischung 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 Autobahnezufahrt an der Koloniestraße wird durch ein Cluster von Hochhäusern, dem Duisburg City Gate, gerahmt. Dabei dient das höchste Gebäude als weithin sichtbarer Orientierungspunkt und Auftakt für das Areal. Der hierbei entstehende Plaza fungiert sowohl als Eingang zum weiteren Kontext sowie zum 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. Eine Landschaftstreppe ermöglicht eine großzügige Anbindung an das neue Quartier. Der Quartiersnahversorger wird auf zwei Ebenen an die Karl-Lehr-Straße gelegt und ermöglicht so zusammen mit der zentralen Mobilitätshub eine Aktivierung des Raumes zu Abend-/Nachtstunden.

Die 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 bis unterhalb der Stadtautobahn und fungieren somit als Bindeglied zum Grünen Band Richtung Hafen. Die Veranstaltungshalle dient zugleich auch als südliches Eingangstor nach Duisburg.

**Freiraumkonzept**

Ein zentraler Punkt des Freiraumkonzeptes ist die Fortsetzung der Grünstrukturen der Umgebung im Planungsgebiet, um eine wahrnehmbare Verknüpfung herzustellen. Auf der Ostseite des neuen Quartiers folgen reihig angeordnete Großgehölze der klaren Raumkante der Baukörper und flankieren den Radschnellweg, wohingegen sich die Westseite durch ihre lockere Struktur auszeichnet. Die Baukörper werden hier von einem grünen Band umspielt, das zur Autobahn hin ansteigt, und somit einen in einer selbstverständlichen Art und Weise bespielbaren Lärmschutz darstellt.

Intensiv gestaltete Bereiche, mit Angeboten für Sportaktivität, Kinder- und Wasserspiel, Klettern oder Urban Gardening, sind pixelgleich zwischen großzügigen Wiesen- und Rasenflächen in die Topografie eingebettet. Nach Westen, zur Autobahn, bildet die Lärmschutzstruktur eine klare Kante und beherbergt in ihren modellierten Vor- und Rücksprüngen zahlreiche Pflanzungen, die auch für Anwohner westlich der Autobahn eine attraktive Ansicht bieten.

Die im Grünzug etablierten, quer verlaufenden Baumreihen verknüpfen den grünen Erholungsraum 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 findet ihren Auftakt am neu geplanten Velodrom, führt durch das gesamte Planungsgebiet und stellt eine Verbindung Richtung Norden zum Hauptbahnhof her.

Eine besondere Bedeutung kommt in diesem Zusammenhang dem zentralen Plaza zu, der 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 als Landschaftstreppe, die zwischen den Höhenniveaus vermittelt.

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 werden 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 Geländeneivaus 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 günstige Lage des Planungsgebiet bietet ein sehr hohes Potential für ein nachhaltiges Mobilitätskonzept. Die fußläufige Entfernung zum Hauptbahnhof Duisburg und der angrenzende Radschnellweg Ruhr (RS1) sind ideale Voraussetzungen für multimodale Mobilität. Das Mobilitätskonzept zielt darauf ab, für Bewohner und Beschäftigte eine Vielzahl, zu jeder Tageszeit bequem erreichbare, nachhaltige Mobilitätsformen als Alternative zum eigenen Auto anzubieten. Kern des Mobilitätskonzepts ist das durchgängige und dichte Netz für Fußgänger, Radfahrer und neue Mobilitätsformen.

Das Mobilitätsband entlang der östlichen Planungsgrenze verbindet den Hauptbahnhof mit dem Radschnellweg RS1 im Süden. Neben einer Radschnellverbindung bietet es Platz für den ÖPNV-Korridor. Eine neue Fahrradbrücke über die Bahngleise am Sternbuschweg erlaubt eine kreuzungsfreien Lückenschluss für den RS1. Die Brücke kann sowohl eigenständig als auch in Kombination mit einer Verlängerung des ÖPNV nach Süden realisiert werden. Eine weitere Fahrradbrücke über die Gleise verknüpft die bestehende Fahrradbrücke über die Autobahn nach Osten.

Als attraktives ÖPNV-Angebot für ein auto-armes Quartier wird vorgeschlagen, das neue Transport System Bögl (TSB) als Skytrain einzusetzen. Das geräuscharme, autonome Magnetschwebbahnsystem kann flexibel und on-demand betrieben werden, und ermöglicht so einen kosteneffizienten 24 Stunden-Betrieb. Es bietet den Vorzug eines schlanken Trägersystems und bis zu 10% möglicher Steigung, und kann die Vielzahl an Bahngleisen mit relativ kurzen Rampen und stadtverträglich überwinden. Der Skytrain kann so über die Grenzen des Planungsgebiet nach Süden

fortgesetzt werden, um eine direkte Verbindung zwischen Hauptbahnhof und Stadion zu schaffen. Eine weitere Verlängerung verbindet Freizeitziele wie den Sportpark und die 6-Seen-Platte.

Vom Hauptbahnhof bis zur Querung der Bahn wird der Skytrain ebenerdig integriert. Somit werden drei Stationen im Planungsgebiet ermöglicht, die mit kurzen Wegen von maximal 200-250m bequem zu Fuß erreichbar sind. Der zentrale Mobilitätshub an der Karl-Lehr-Straße erlaubt den Umstieg zum Bus und potenziell auch zu einer möglichen neuen S-Bahnstation der geplanten Linie nach Ratingen-West.

Der ÖPNV-Korridor ist komplett querungsfrei, und auf maximale Flexibilität ausgelegt. Er kann daher alternativ zum TSB bzw. temporär auch für ein System autonom fahrender elektrischer Shuttles als Zubringersystem zum Hauptbahnhof genutzt werden.

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.

Das erwartete Verkehrsaufkommen wird anhand üblicher Ansätze derzeit auf rund 800 KFZ in der nachmittäglichen Spitzenstunde geschätzt. Basierend auf der Musterstellplatzsatzung wird eine Reduktion des Stellplatzangebots umgesetzt, für Büronutzung um 60%, für Wohnnutzung um 35%.

Das Stellplatzangebot (ca. 3.300 Stpl.) wird in drei Quartiersgaragen an den Zugängen und in den Tiefgaragen einiger Bürogebäude konsolidiert. Im bewirtschafteten öffentlichen Straßenraum befinden sich lediglich entsprechende Zonen für Mobilitätseingeschränkte, Lieferungen, bzw. Be- und Entladen.

Die Quartiersgaragen ermöglichen den Entfall der Herstellungspflicht von Stellplätzen für die Wohngebäude, und vermeiden somit teure Tiefgaragen. Als Teil des ganzheitlichen Mobilitätskonzeptes dienen die Quartiersgaragen darüber hinaus als Mobilitätshubs in unmittelbarer Nähe zu den ÖPNV-Stationen, und bieten zusätzliche Angebote wie Bike-Sharing (z.B. E-Bikes, Lastenräder, E-Scooter), Paketstationen, Schließfächer und Recycling-Center.