

## **STADTQUARTIER AM ALTEN 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 räumlich abwechslungsreiche und kleinteilig belebte blau-grünen urbanen Quartiersader 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, ebenso wie im Westen hin zum Park. Zur Quartiersmitte mit der belebten urbanen Ader senkt sich die Höhenentwicklung des Quartiers leicht ab und wird vor allem heterogener um die Kleinteiligkeit im Kern des Quartiers zu unterstreichen. 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 und grünen Taschen 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 urbane Quartiersader 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, sowie der ÖPNV. Dies erfolgt im Norden anknüpfend an die bestehende Wegeverbindung zum Bahnhof, im Nord-Westen über eine Aufwertung der Anschlussstellen der bestehenden Brücke 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 den bestehenden Knotenpunkt im Norden anknüpft und diesen mit der neu geöffneten Karl-Lehr-Straße verbindet. Im Süden wird die HAUPTerschließung an die Heerstraße angebunden um eine Überbelastung der Karl-Lehr-Straße zu verhindern. An den Eingangssituationen ins Quartier wird der Verkehr durch die Abbiegesituationen ganz selbstverständlich gebremst. An den Schnittstellen der HAUPTerschließung mit den Nachbarschaftsplätzen im Quartier wird der Verkehr in kurzen Abständen abgebremst und über den Rand der Platzflächen geführt. Durch diese regelmäßigen gestalterischen Maßnahmen zur Verlangsamung des Verkehrs, in Verbindung mit dem Verlauf der Anschlussstellen kann ausgeschlossen werden, dass die HAUPTerschließung des Quartiers als Nord-Süd „Short-cut“ über die Quartierserschließung hinaus genutzt werden wird. Durch die Anschlüsse sowohl im Norden als auch im Süden und die Schnittstelle kann die HAUPTerschließung jedoch ganz selbstverständlich ins Streckennetz des ÖPNV eingebunden werden. Dies trägt zur Reduzierung des MIV-Aufkommens im Quartier bei und vernetzt das neue Quartier weiter mit den angrenzenden Quartieren, dem Bahnhof und der Gesamtstadt. An der 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.

## **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 Stadtquartier 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 Stadtquartier 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 Quartiertiefe entwickelt werden in dem funktionierende und gemischt genutzte Nachbarschaften mit hoher Aufenthaltsqualität organisiert werden können.

## **NUTZUNGSMISCHUNG**

Die Grundstruktur des neuen Stadtquartier 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 Quartiertiefe abseits der angrenzenden Lärmquellen ermöglichen 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. Die Nachbarschaftsplätze und grünen Parktaschen übernehmen dabei komplementäre thematische Schwerpunkte und machen das Quartier in seiner Gesamtheit zu einem abwechslungsreichen Stück Stadt für vielfältige Nutzer\*innen und Bewohner\*innen. 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 das ihnen innewohnende kreative 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, Parktaschen 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 für alle Generationen. 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.

## **DENKMAL**

Die durchgehende Öffnung der Tunnelanlage, die beidseitige Bebauung und die Straßenbäume machen die Karl-Lehr-Straße zur Stadtstraße im Quartier. Durch die Neuformulierung des Ortes muss jedoch auch der Denkmalort neukonfiguriert werden. Die alte Betonwand mit Gedenktafel und Treppe werden erhalten, von den neueren Mauerteilen befreit und als Mauerscheibe freigestellt. Die Bögeninstallation über der Karl-Lehr-Straße zeichnet auf abstrakte Weise den Tunnel nach und schafft damit am eigentlichen Ort der Tragödie einen charakteristischen Ort der Erinnerung. Die ehemalige Tunnelöffnung wird von den Bögen freigehalten und durch die Stahlinstallation „Schattenfiguren“ markiert. Zwischen Mauer und der Figureninstallation liegt der abgesenkte Denkmalgarten mit kleinem Platzbereich vor der Gedenktafel. Dieser introvertierte Ort ist nur über schmale Zugänge erreichbar und stellt trotz zentraler Lage einen Ort des Gedenkens und der Ruhe dar.

## **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 Haupterschließung kann in weiterer Folge auch ein quartiersbezogenes Energienetz integriert werden, das durch dezentrale BHKWs in den Mobility-Hubs gespeist wird und das gesamte Quartier mit Strom und Wärme versorgt.