

Einleitung

Das Gebiet des ehemaligen Duisburger Güterbahnhofs ist einzigartig in Europa. Innerhalb der wichtigsten Agglomeration in Europa und in unmittelbarer Nähe zu einem ICE Bahnhof mit unterschiedlichen Angeboten von hochwertigen Öffentlichen Verkehr gelegen. Das Gebiet hat das Potential als Bindeglied zwischen Innenstadt, mit den entsprechenden kulturellen, sozialen und ökonomischen Angeboten, dem Wissenschaftsstandort im Osten, dem Naherholungsgebiet der Sech-Seen-Platte und dem ausgebreiteten Angebot an Sportflächen im Süden zu fungieren.

Die Insellage des ehemaligen Güterbahnhofs, zwischen Autobahn und Gleisen eingeklemmt, mit den entsprechenden Lärm und Umweltbelastungen sowie mit wenigen Anschlusspunkten in die umgebende Stadt erscheint als Hypothek. Untrennbar ist diese Fläche auch mit der Tragödie der Loveparade 2010 verbunden.

Die Aufgabe besteht darin, dass das Güterbahndreal 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 and Stadtentwicklung ist ein breiter gesellschaftlicher Prozess. Nur wenn ein Plan diese beiden Faktoren antizipieren kann, kann er erfolgreich sein.

Da die direkte Umgebung abwesend erscheint und wenige Anknüpfungsmöglichkeiten bietet, muss das Güterbahndreal seine eigenen Qualitäten schaffen. Der schlecht in die Stadt integrierte Autobahnanschluss und die automodierte 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 Güterbahndreal muss eine Bedeutung und eine positive Atmosphäre für die Stadt Duisburg erlangen - ansonsten bleibt es eine hermetisch abgeschlossene Insel.

Wir denken eine klare urbane Agenda eines kompakten, gemischten Stadtteil der die einmaligen Qualitäten des Standortes maximal Ausnutzt und die Nachteile in einen Vorteil umdeutet die richtige Antwort ist. Vorstadt und Siedlung entspricht unserer Meinung nach nicht dem Standort.

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 und der Fernradstreck R1 verbunden ist. Diese informelle Route kreuzt sich an wichtigen öffentlichen Räumen mit dem Güterbahnboulevard. Richtung Süden ist sie mit dem Sportpark und der Sech-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 Bahngeschichte 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 wird respektvoll erhalten und angemessen integriert.

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 vor 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 störendem Gewerbe bis zu 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, Stadtbibliothek 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 wohnungsnahen 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 gefördertten Wohnungsbau, Genossenschaften, Eigentum und nicht geforderten 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 Städteingang 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. Der neue Stadtteil hat eine klare Fassade zur Autobahn.

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. Restflächen entlang der Infrastrukturen werden vermieden und die unterschiedlichen Freiräume sind klar in den neuen Stadtteil integriert.

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 der 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 sie 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 durchweg, 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 Güterbahnhofs 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' mit integrierter Retentionsfläche.

Etapplierung

Nichts ist so wenig vorhersehbar 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 Etabplierungsreihenfolge 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 Bahnbrache zu Stadt zu gewährleisten.

Mobilität

Das Güterbahndreal kann nur mit einem Mobilitätskonzept des 21. Jhd 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. 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 wesentlich 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 und in das gesamtstädtische Netz integrierte Buslinie, deren fünf Haltestellen nicht weiter entfernt sind als die Mobilitäts HUBs, verbindet das Gebiet mit dem Bahnhof zusätzlich zu den sicheren und qualitätvollen Rad- und Fußwegen und dem RS1. Im Sinne einer verbesserten Anbindung des Bahnhofes an die Langsamverkehre schlagen wir einen weiteren Eingang an dessen Rückseite vor.

Lärm, Autobahn und Bahn

Bahn und Autobahn erscheinen fremd und vor allem als Verursacher von Lärm und Verschmutzung. Gleichzeit ist der Blick von Bahn und Autobahn die Adresse Duisburgs. Der Idee der kompakten Stadt folgend und der maximalen Präsenz von diesen Infrastrukturen aus sollte der Abstand zu diesen so weit wie möglich reduziert werden. Dieser Raumgewinn kommt den Inneren Freiräumen zugute, die lärmgeschützt und ins Stadtgefüge integriert sind. Diese inneren Qualitäten sind als Kompensation der inselhaften Lage zwischen Bahn und Autobahn gedacht. Sicherheitsaspekte zur Autobahn werden in einer schrägen, grünen ca. 5m hohen Wand mit einem dahinterliegenden erhöhten Landschaftsplateau gelöst. Diese Bebauung wird entweder mit lärmempfindlichen Programmen oder mit Wohnungen in speziellen Lärmschutztypologien bespielt um sowohl programmatisch flexibel zu bleiben als auch programmatisch Teilquartiere zu stärken. 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 und inszeniert den Ausblick auf die Bahn zusätzlich. Zwischen Bebauung und Bahn liegt ein Rad- und Fußweg von dem aus die Gebäude auch erschlossen werden und mit dem R51 verbunden ist. Der Raum zwischen Autobahn und Bebauung ist minimiert aber breit genug um Gebäude zu unterhalten. 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 Büro Parks. Das Verkehrskonzept versucht den Einsatz von sowohl energieeffizienten als auch raumeffizienten Verkehrsträgern wie den Langsamverkehr und den Öffentlichen 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 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 Sech-Seen-Platte). Diese Verbindung würde die Nutzung der spezialisierten Sportflächen im Sportpark auch für die Gesamtschule ermöglichen.

Text Blatt 4

Typologien

Eine Vielfalt von Typologien kennzeichnen das neue Stadtquartier am Güterbahnhof. Diese ist die Basis um eine Mischung aus verschiedenen sozialen Gruppen und Lebensstilen zu ermöglichen – die Grundvoraussetzung für einen inklusiven und vielfältigen Stadtteil. Drei Aspekte sind hervorzuheben:

Städtische Diversität - Vielfalt von Typologien

Klassische Geschosswohnungsbauten, Townhouses und Hybridtypologien werden eingesetzt, um eine städtische Mischung und charakterisierte Milieus zu definieren. Die gewünschte Kleinteiligkeit wird durch das Kombinieren von verschiedensten Typologien in Quartier erreicht. So sind zum Beispiel auf den einzelnen Baufeldern Townhouses, Geschosswohnungsbau und Hybridtypologien miteinander in Einklang gebracht. Je nach Quartier und städtebaulicher Gegebenheit, ist die Mischung von Typologien und Nutzungen spezifisch entwickelt. Die Parkgaragen sind strukturell als Hybridtypologien entworfen. So können auch mobilitätsspezifische Nutzungen zum städtischen Charakter und zur räumlichen Qualität beitragen. In der weiteren Bearbeitung sollte der Typologische Reichtum weiter ausdifferenziert werden.

Stadtteil zwischen Bahn und Autobahn - Kontextspezifisch Typologien

Um die inneren Qualitäten des neuen Stadtteils zu maximalisieren, wird an den Rändern eine Bebauung vorgeschlagen, wo der Lärmschutz integraler Teil Bestandteil der Gebäude ist. In dieser Zone werden sowohl Funktionen angesiedelt die geringere Anforderungen an den Lärmschutz haben, wie Parkgaragen oder Büros oder spezielle Typologien die auch die Wohnnutzung ermöglichen. Diese Typologien zeichnen sich durch eine geringe Tiefe aus, so dass jeder Aufenthaltsraum ein offenes Fenster zur lärmabgewandten Seite hat und gleichzeitig den freien Ausblick über die Infrastrukturen.

Flexibles Erdgeschoss - Städtisch, robust und nachhaltig

Um den städtischen Charakter entlang der wichtiger öffentlichen Stadträume zu unterstreichen werden flexible, hohe Erdgeschossotypologien vorgesehen. Diese sind „nutzungsneutral“ und können - passend zum jeweiligen städtischen Kontext - eingefüllt werden.

Kompakte Stadt und Stadtautobahn

Wenn das Wort Verkehrswende und das flächensparende Bauen nicht Worthülsen bleiben sollen, fragt dieser Ort nach einer maximalen, qualitativ hochwertigen Urbanisierung – Die Erweiterung der Duisburger Innenstadt. Es gibt keinen oder wenig weitere Orte in Deutschland die so gut per öffentlich Verkehr erschlossen sind und solch eine strategische Position im europäischen Städtetzwerk besetzen. Technisch werden 3 Gründe für eine Anbauverbotszone angeführt: Das Ermöglichen von zukünftigen Autobahnerweiterung, der Lärmschutz und die Sicherheit.

Abstand Bebauung - Stadtautobahn

Der Idee der kompakten Stadt und der Idee der visuellen Präsenz an der Stadtautobahn und Bahn folgend, ist der Abstand zwischen Bebauung und Stadtautobahn minimiert (ca.11-18 Meter). Die 40m breite Anbauverbotszone entlang der Autobahn wird in Frage gestellt. Diese Teilstück ist eine Stadtautobahn, die eine Ausnahme im nationalen Autobahnnetzwerk bildet, wie Stadtautobahnen in anderen Metropolen wie Paris oder Berlin.

Die kürzliche ausgeführte Ausbau der Autobahn lässt keine Kapazitätserweiterung erwarten, erscheint nördlich des Güterbahnhofs unmöglich und im Anbetracht von CO₂ Reduktionszielen und technologischen Entwicklungen (autonomes Fahren) fragwürdig.

Der Lärmschutz ist integraler Teil der Bebauung und optimiert die Nutzbarkeit der direkt an der Stadtautobahn gelegenen Gebäude und das dadurch geschützte Stadtquartier.

Der Sicherheitsaspekt wird durch eine grüne, leicht geneigte Explosionsschutzwand (h=5m) entlang der Autobahn beantwortet. 4 m über dem Autobahniveau schafft eine Landschaftszone direkt vor der Bebauung einen attraktiven Landschaftssockel und ermöglicht weite Blicke über den Westen Duisburgs.

Das System der „Grünen Wand“ regiert auf die unterschiedlichen Höhenlagen der Autobahn und schafft über eine integrierte Bebauung den Übergang zum Niveau des Güterbahnhofs.

Der Entwurf „Perlenkette Duisburg“ ist auch mit einem vergrößertem Abstand zwischen Stadtautobahn und Bebauung denkbar, ist aber im Hinblick auf eine kompakte Stadterweiterung, kritisch zu hinterfragen.

Strategie des öffentlichen Verkehrs

Um eine gute Anbindung an das Duisburger ÖPNV Netzwerk zu erreichen, wird auf dem Güterbahnboulevard eine Busverbindung durch das Quartier geführt. Die Verbindung ist als Ausbau des regulären Buslinienetzes zu verstehen und nicht als „stand alone“ Linie. Die sehr gute Erreichbarkeit des Quartier wird mit insgesamt 5 Haltestellen gewährleistet. Das Güterbahnhofsareal wird Teil der des übergeordneten Stadtsystems.

Das Zentrums Grün

Das Zentrums Grün mit dem Trainspottingplatz ist der Dreh- und Angelpunkt des öffentlichen Lebens im neuen Stadtquartier. Dieser grüne Mittelpunkt mit seinen differenzierten Freiräumen ist durch den Güterbahnboulevard zu den Erholungsräumen im Süden und dem Grünen Ring in Duisburg verbunden. Der Gedenkort für die Opfer der Loveparade Katastrophe wird mit würdigem Umfeld in der mit der Zeit gewachsenen Gestaltung und Bedeutung erhalten und fortgeschrieben. Eine sinnvolle Aufwertung des Straßentunnels erfolgt mit Blick auf den Gedenkort durch Öffnung und Verkürzung der gedeckten Tunnelstrecke, ohne jedoch den ruhigen Charakter des Gedenkens mit dem Aspekt des „Himmelblicks“ zu stören. Im Norden des Parks ist ein aktiv bespielbarer Bereich, im Süden ein eher ruhiger kontemplativer Teil geplant. Eine langgezogene, sehr flache Mulde dient der Rückhaltung von Regenwasser sowie der integrativen Konzeption des Überflutungsnachweises. Ein Teil der Mulde wird mit einem Dauerwasserstand als malerischer Teich angedacht. Die Pflanzenwahl im Park und auf den Straßen und Wegen ist quartierübergreifend, klimaresistent und gleichfalls identitätsstiftend in Habitus und Artenvielfalt vorgesehen.