

## DISTRICT G

### 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. Das Quartier präsentiert sich in Richtung der Bahngleise als lebendiges Stadtviertel. Zum Zentrum und Hauptbahnhof hin entwickelt es eine dichte und zentrale Urbanität und löst sich zum Süden hin langsam in eine vielfältige grüne Stadt auf. Damit verdeutlicht es die Entwicklung des umgebenden Stadtgefüges in Richtung der Bahn, das bei der Ankunft einen Vorgeschmack auf die Stadt vermittelt. Auf diese Weise formt es 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. Dieser Rahmen ermöglicht Flexibilität, um auf geänderte Umstände zu reagieren, während er die Entwicklung des alten 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 auswechselbaren Baukörper bilden den 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 neue Nutzungen zulässt. Der Park ist nicht nur ein einladendes Stück grüner Infrastruktur, sondern auch ein smartes Ergebnis zahlreicher Herausforderungen vor Ort. Der vorhandene belastete Boden wird wiederverwendet, um einen 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 Stadtleben. Der Park ist ein sorgfältig choreographiertes Spiel von Räumen am Schnittpunkten 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 dessen übergeordnete Struktur bestimmen. Diese Strukturen fungieren sowohl als Verbindungselemente, die Wege bilden oder 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.

## **Verkehr und Mobilität**

Im Sinne eines zeitgemäßen Mobilitätskonzeptes soll der motorisierte Individualverkehr größtenteils aus den öffentlichen Räumen des Quartiers ferngehalten werden. Fünf „Mobility Hubs“ bündeln den Verkehr. Um dem Bedarf an Stellplätzen gerecht zu werden, sieht der Entwurf ergänzend unterirdische Parkmöglichkeiten in drei Tiefgaragen 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 lässt sich zum einen mit der innerstädtischen Lage und der damit verbundenen Einbindung in das Netz des lokalen und übergeordneten ÖV begründen. 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, E-Bikes-Ladestationen und Fahrradreparatur anbieten. Zur weiteren Förderung des Umweltverbunds im Stadtquartier am alten Güterbahnhof wird die Einrichtung eines Shuttlebusystems empfohlen. Dieses spannt sich über den zentralen Boulevard eine Verbindung zwischen dem Hauptbahnhof und dem U-Bahnhof Grunewald auf und bindet das neue Quartier so noch besser in das ÖPNV-Netz ein. Feste Haltepunkte sind die Mobility Hubs, die so zu intermodalen Plattformen werden, an denen der Umstieg zwischen unterschiedlichen Mobilitätsformen einfach möglich ist. Für den Betrieb des Shuttlesystems bieten sich autonome Kleinbusse an, die heute bereits in Modellvorhaben getestet werden und bis zur Fertigstellung des Quartiers voraussichtlich problemlos Teil des städtischen Nahverkehrs sein können. Da für diese Mobilitätsform Straßen mitbenutzt werden, ist sie flexibel und mit geringerem Aufwand integrierbar. 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). Um das Quartier in das übergeordnete Radwegenetz einzubinden, soll im Süden des Gebiets ein Anschluss an den geplanten RS1 hergestellt werden. Für den Kfz-Verkehr sind Anschlüsse an die Koloniestraße und A 59 im Norden und über die Karl-Lehr-Straße im Bereich der Untertunnelung des Plangebiets vorgesehen. Um motorisierten Durchgangsverkehr im südlichen Teil des Quartiers zu vermeiden, ist ein Anschluss für den MIV an den Knotenpunkt Düsseldorf Straße / Heerstraße nicht Teil des Konzepts. Außerdem stellt die Anbindung der Tiefgaragen sicher, dass der Kfz-Verkehr weitestgehend nicht im öffentlichen Raum innerhalb des Quartiers in Erscheinung tritt.

## **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.

## **Thinking outside of the Block**

Ein neuer Stadtteil im Herzen Duisburgs erfordert eine zeitgemäße, urbane und sehr ambitionierte typologische Strategie. Diese basiert auf einem klar definierten Rahmen, in dem Räume und Gebäude jedoch auf unterschiedliche Weise besetzt werden können. Innerhalb dieses Rahmens können verschiedene Entwicklungsszenarien Gestalt annehmen. Damit sind sowohl der klassische Blockrand als auch eine urbane Solitärbebauung im District G realisierbar. Das Gerüst aus Frei- und Grünraum ermöglicht diese maximale Flexibilität, ohne die städtebauliche Qualität des Plans zu verwässern. Öffentliche Räume werden als Erweiterungen des Innenraumprogramms gedacht oder umgekehrt, wodurch die Grenzen zwischen Architektur und öffentlichem Raum verschwimmen und eine flexible Nutzung und Interaktion möglich wird. Genau dies definiert eine dynamische Stadt, die zum "Hacken" anregt, die es ermöglicht, dass Räume von ihren NutzerInnen gestaltet werden. Innerhalb des städtebaulichen Rahmens der Wunderkammer sind die Gebäude an das Gewebe des Viertels angedockt. Jeder Baukörper folgt einem robusten Raster und Rhythmus, der eine flexible Nutzung und Transformation ermöglicht. Diese einfache und doch klare Strategie ermöglicht eine maximale Flexibilität in der typologischen Nutzung und Veränderung und lässt die Stadt lernen, sich mit der Zeit zu entwickeln und zu verändern. Im District G definieren die Gebäude nicht mehr die Stadt, sondern bilden ganz einfach den Rahmen für Urbanität.

## **Wassermanagement**

Wasser ist ein grundlegendes Element der Ökologie, Nachhaltigkeit und Erholungsfunktion des neuen Stadtteils. Distrikt G integriert dabei nachhaltiges Wassermanagement auf allen Ebenen, speichert und reinigt Wasser für eine verantwortungsvolle Wiederverwendung und bietet gleichzeitig eine hohe Lebensqualität für alle NutzerInnen. Durch ein vollständig integriertes Wassersystem, das sich vom Park bis zu den höchsten Dächern erstreckt, wird Regenwasser aufgefangen, gestaut und auf verschiedenen Ebenen gespeichert. Das Quartier kombiniert dabei Polderdachspeichersysteme auf begrünten Dächern mit Wasserspeicherung in den Höfen und entlang der Straßen. Letztlich wird das gesamte abfließende Wasser entlang des westlichen Parkrandes gesammelt und versickert. Das Wassermanagement ist hier mehr als nur eine technische Lösung, es ist ein integraler Bestandteil aller öffentlichen Räume. Eine blau-grüne Infrastruktur für die Zukunft.