

VERBINDUNG

Rückgrat Das Stadtquartier am alten Güterbahnhof verknüpft sich über eine zentrale Nahmobilitätsachse mit dem nördlich gelegenen Hauptbahnhof und der östlichen Innenstadt als wichtigstem Bezugspunkt. Es handelt sich um das Rückgrat des Quartiers - im Norden sehr urban als Boulevard und im Süden als Promenadenschleife mit vielfältigen Blickbezügen in die Parklandschaft. Die Schnittstelle zwischen Boulevard und Promenadenschleife stellt der zentrale Quartiersplatz dar, welcher mit seiner Öffnung nach Süden nicht nur bestens besonnt ist, sondern das Charakteristikum des Parkquartiers in seiner Verbindung von Urbanität und landschaftlichem Freiraum auf den Punkt bringt. Der Freiraum entwickelt sich sowohl als Boulevard wie als Promenade räumlich abwechslungsreich und lässt die verschiedenen Schwerpunkte des Quartiers zur Geltung kommen.

Park Parallel zur zentralen Fußgängerachse verläuft auf der Westseite des Quartiers ein bandartiger Park mit integrierten Lärmschutzwällen und einem Radschnellweg mit Aussichtspunkten auf der Dammkrone entlang der A59 als grüne Infrastruktur und Teil des grünen Rings. Der Park versteht sich als Frischluftschneise in Nord-Süd-Richtung und verbindet sich mit seiner naturnahen klimaresilienten Bepflanzung mehrfach auf unterschiedliche Weise mit der Nahmobilitätsachse. Im Norden vermittelt eine landschaftlich gestaltetes Band mit Sitzstufen zwischen beiden Freiräumen in der Nutzung als Wissens- und Innovationscampus. Im Zentralbereich verschmelzen sie unter Einbeziehung des zentralen Platzes und der Gedenkstätte der Loveparadetragödie zu einem Großraum als Kulturcampus, der vielfältige Blickbeziehungen in die Stadt- und Industrielandschaft der westlichen und südlichen Stadtteile ermöglicht. Der Regenwassersee optimiert das Mikroklima und Terrassenflächen laden zu multifunktionalem Gebrauch ein. Im Süden kommt es wiederum zu einem großzügigen Zusammenfluss, dessen Flächen im Sinne eines Sportcampus genutzt werden. Hier entwickelt sich ein breiter Park, welcher sich mit Gemeinschafts-Aktionsflächen unter der Autobahn hindurch nach Südwesten fortentwickelt. Der Park beinhaltet Angebote für alle Generationen und nimmt die Seilbahntrasse auf, welche sich als ÖPNV-Angebot vergleichbar leicht integrieren lässt. Dem Park kommt in mehrfacher Weise eine vernetzende Funktion zu. Neben der südwestlichen Anbindung an den Rheinpark ermöglicht eine Autobahnunterführung auf der Höhe der Welkerstraße eine direkte Verbindung zum Böninger Park. Im Norden springt der Park mit der Fußgängerbrücke über die Autobahn, um hierüber eine möglichst nahe und attraktive Verbindung zum Kant-Park herzustellen.

IDENTITÄT

Wesensmerkmale Das neue Quartier gewinnt seine Identität aus der Bedeutung der zuvor beschriebenen Freiräume in Verbindung mit einer urbanen Programmierung der Stadtbausteine. Abgesehen von der gewerblichen Mantelbebauung in den Randlagen verfügen fast alle Gebäude über einen vertikalen Nutzungsmix mit aktivierten Erdgeschossen. Hochpunkte setzen weitere Akzente. Sie betonen den nördlichen Quartierseingang mit einem großen „DU“ als Signature-Building auf dem Bifunda-Grundstück und einem Hotel als Tor ins Quartiersinnere. Neben diesen gewerblichen Hochpunkten markieren aus der Blockstruktur emporwachsende Wohntürme den zentralen Platz und den im Süden anschließenden Parkraum. Die Gedenkstätte wird in Anlehnung an die Dimension der ursprünglich bestehenden Rampe großzügiger gestaltet, mit Bäumen bepflanzt und in einen landschaftlichen Parkraum eingebettet, sodass dort ein Ort der Ruhe entstehen kann. Der belebte Quartiersplatz bleibt auf Abstand dazu. Er markiert nordöstlich der Gedenkstätte das urbane Zentrum des Quartiers. Folglich befindet sich hier die Haltestelle der Seilbahn, welche vom Hauptbahnhof mit einem weiteren Zwischenhalt am Sportpark Wedau über die Achse Kalkweg bis zum Freizeitareal am Wolfsee geführt werden soll. Sport und Freizeit spielen daher bei der Identitätsbildung des neuen Quartiers ebenso eine große Rolle wie Kultur, Wissen und Innovation.

Adressen Bei der Bildung von Adressen wird im neuen Quartier zwar grundsätzlich zwischen Gewerbe / Dienstleistung in den Randlagen und Wohnen / Nahversorgung / Gastronomie entlang der zentralen Achse unterschieden, jedoch sind die Übergänge in solch einem gemischten Quartier besonders interessant. Die Gewerbeflächen werden im Norden von der Mercator- und Koloniestraße wahrgenommen, im Osten von der Bahntrasse sowie der inneren Erschließungsstraße und im Süden von der hoch liegenden Autobahn und der Karl-Lehr-Straße. Beim Wohnen zählt die zentrale,

eher nach Westen ausgerichtete Lage, wodurch sich die Verteilung der Schwerpunkte ergibt. Die Wege dazwischen sind aufgrund des Zuschnitts sehr kurz, was dem Quartier eine besondere Qualität verleiht.

VERKEHR

Innere Erschließung Das Quartier ist gleichzeitig von Isolation und Lagegunst geprägt. Der Entwurf versucht die Isolation durch die Infrastrukturtrassen bestmöglich zu überwinden und die Lagegunst zu nutzen. Da der MIV keine tragende Rolle bei der Erschließung des Quartiers spielen soll, wird zwischen der inneren und äußeren Erschließung unterschieden. Die innere Erschließung erfolgt primär über die Nahmobilitätsachse, welche sich vom Hauptbahnhof bis zum Park im Süden erstreckt. Dabei sind auch die Querverbindungen nach Westen von Bedeutung, vor allem zur Düsseldorfer Straße mit den Haltestellen der U79 Karl-Jarres-Straße und Kremerstraße.

Äußere Erschließung Bei der äußeren Erschließung wird der MIV eine gewisse Bedeutung behalten, wenn auch durch die Seilbahnanbindung vom Hauptbahnhof eine gute Grundlage für eine unmittelbare ÖPNV-Anbindung hergestellt wird. Für den MIV gibt es eine einfache, wie wirtschaftliche Trassenführung. Das Quartier erhält eine Verbindung von der Koloniestraße an deren Anbindungspunkt an die A59 bis zur Heerstraße. Die Haupterschließung verläuft im Norden zunächst auf der inneren Ostseite des Quartiers mit einer Schleife nach Westen, um alle Baufelder erschließen zu können. Mit der Südseite der Schleife verschwenkt die Haupterschließung nach Osten zur Bahntrasse, bevor sie über eine Rampe an die Karl-Lehr-Straße angebunden wird. Südlich der Karl-Lehr-Straße setzt sich die Straße entlang der Bahn fort, um schließlich von der Ost- auf die Westseite des Quartiers zu wechseln. Im Südwesten des Quartiers erfolgt eine Anbindung an die Heerstraße und an die A59, wodurch eine optimale Vernetzung innerhalb des Stadtgebiets hergestellt werden kann. Von der Anschlussstelle wird auch die als Quartiersgarage angelegte Parkspange unter der Lärmschutztopografie erschlossen, welche über eine weitere Ein- und Ausfahrt an der Karl-Lehrstraße verfügt. Analog dazu verfügt die nördliche Quartiersgarage über eine unmittelbare Zufahrt von der Koloniestraße. Die innere MIV-Verbindung wird selbstverständlich auch von Bussen benutzt, welche an den zu Mobility Hubs ausgebauten Quartiersgaragen halten. Es könnten die Linien 920 und 921 anstatt über die Düsseldorfer Straße durch das Quartier geführt werden.

NACHHALTIGKEIT

Smart City Das neue Quartier reagiert auf die veränderten Lebensbedingungen durch den Klimawandel und hat gleichzeitig zum Ziel, klimaneutral zu sein. Das Konzept greift die Herausforderungen der Energiewende im urbanen Raum auf und zielt auf eine sektorenübergreifende Vernetzung der Gebäude- und Mobilitätsinfrastruktur. Ziel ist das „Smarte Quartier“, das eine effiziente Energieversorgung und einen ressourcenschonenden Umgang mit Baumaterialien beinhaltet. Hierzu werden möglichst viele Neubauten in Hybrid- oder Holzbauweise realisiert oder ausgestaltet, sodass in Zukunft flexibel auf mögliche Nutzungsänderungen baulich reagiert werden kann. Neubauten werden hierbei im Standard KfW Effizienzhaus 55 oder besser gebaut.

Klimaschutz Für einen effektiven Beitrag zum Klimaschutz werden alle Dachflächen konsequent mit Photovoltaikanlagen ausgestattet. Die erforderlichen Retentionsqualitäten werden durch eine Kombination mit extensiver Begrünung oder der Nutzung von Mäanderplatten bzw. samenfreiem Substrat erreicht. Der lokal erzeugte Solarstrom wird z.B. blockweise im Rahmen von Mieterstromprojekten zur Deckung des elektrischen Strombedarfs verwendet.

In den Energiezentralen erzeugen mit Biogas betriebene Blockheizkraftwerke zusätzlichen Strom. Der lokal erzeugte Strom (PV, BHKW) soll über ein quartiersübergreifendes Energiemanagementsystem für die Gebäude und für die Mobility-Hubs nutzbar gemacht werden. Energiespeicher in den Mobility-Hubs sorgen für eine hohe Stromeigenversorgung und genügend Leistung für die E-Mobilitätsinfrastruktur. Stromüberschüsse aus erneuerbaren Energien sollen in den gewerblichen Flächen zur Wasserstoff-Herstellung in einem Elektrolyseur genutzt werden. Grüner Wasserstoff steht als emissionsfreier Treibstoff für die Buslinien zur Verfügung oder kann durch Wasserstoff-Tankstellen auch für den Individualverkehr zugänglich gemacht werden.

Blaugrüne Struktur Die weitgehende Begrünung unter Einbeziehung von Dach- und Fassadenflächen schafft ein angenehmes Mikroklima und ist in Kombination mit dem auf Versickerung und Rückhaltung ausgerichteten Regenwassermanagement ein Beitrag zur nachhaltigen Siedlungsentwicklung. Dabei wird die Rückhaltung des Regenwassers als Gestaltungselement ebenso in Szene gesetzt wie die Pflanzen. Naturnahe Gehölzstrukturen in Ökoterrassen im Wissens- und Innovationscampus, feuchte Niederungen mit Streuobst im Kulturcampus oder Trockenstandort-Wiesen im Sportcampus unterstreichen die unterschiedliche Charakteristik der Biotopstrukturen und die Vielfalt der Lebensräume. Die Multikodierung der Freiflächen fördert Naturerfahrungen sowie ein Naturverständnis, bei dem sich der Mensch als Teil eines größeren Ganzen versteht.