

# STADTQUARTIER AM ALTEN GÜTERBAHNHOF

STÄDTEBAULICH-FREIRAUMPLANERISCHER  
WETTBEWERB IN ZWEI BEARBEITUNGSPHASEN  
UND BESONDEREM BÜRGERDIALOG  
**AUSLOBUNG (WEBSITE VERSION)**  
STAND VOM 07. JULI 2020



## AUFTRAGGEBER

**GEBAG Flächenentwicklungsgesellschaft GmbH**, Duisburg  
Tiergartenstr. 24-26  
47053 Duisburg

in enger Kooperation mit der **Stadt Duisburg**

## BETREUUNG + KOORDINATION

**FALTIN + SATTLER** | FSW Düsseldorf GmbH  
Rathausufer 14, D-40213 Düsseldorf  
E-Mail: office@fsw-info.de  
Internet: www.fsw-info.de  
T.: +49(0)211.83.68.980  
F.: +49(0)211.83.68.981

## REDAKTION PROJEKTTEAM "AM ALTEN GÜTERBAHNHOF"

**Lucienne Uden**, Projektleiterin, GEBAG Flächenentwicklungsgesellschaft GmbH, Duisburg  
**Denise Hemmers**, Amt für Stadtentwicklung und Projektmanagement, Stadt Duisburg  
**Rolf Graf-Bröcker, Manuel Gatzweiler, Holger Botz, Simon Willemsen**  
Amt für Stadtentwicklung und Projektmanagement, Stadt Duisburg  
**Lisa Melchior**, Unternehmenskommunikation GEBAG Duisburger Baugesellschaft GmbH, Duisburg  
gemeinsam mit  
**Jörg Faltin, Andreas M. Sattler** mit **Antje Ehlert**, FALTIN + SATTLER

## LAYOUT

FALTIN + SATTLER | FSW Düsseldorf GmbH

## FOTOS

**Jörg Faltin, Andreas M. Sattler**, FALTIN + SATTLER  
**Katja Grittner** (S.33 u.li) & **Dr. Wolfgang Haensch** (S. 15 o + 31 re u)  
Schrägluftbilder: **Michael Oberländer** (Titelfoto und S. 35)  
Foto S. 11, 25 u. S. 36 / 37 **Andreas M. Sattler** mit freundlicher Unterstützung der TARGO Deutschland GmbH

## LUFTBILDER + GRAFIKEN

Stadt Duisburg / GEBAG / FALTIN + SATTLER  
S. 6 Zeitleiste: Niederrheinische Industrie- und Handelskammer Duisburg, Wesel, Kleve zu Duisburg

Aus Gründen der einfacheren Lesbarkeit wird auf die geschlechtsspezifische Differenzierung wie z.B. Teilnehmer/Teilnehmerinnen verzichtet. Entsprechende Begriffe gelten im Sinne der Gleichbehandlung grundsätzlich für beide Geschlechter.

<b>01 – PERSPEKTIVE</b>	<b>04</b>
<b>02 – RÜCKBLICK</b>	<b>06</b>
<b>03 – PLANGEBIET</b>	<b>08</b>
<b>04 – BÜRGERDIALOG</b>	<b>12</b>
<b>05 – VERNETZUNGSRÄUME</b>	<b>18</b>
<b>Nord: City mit Hauptbahnhof_</b> Übergabepunkt zur Duisburger City und zum Hauptbahnhof	
<b>Nordwest: Dellviertel mit Kantpark_</b> Bestandteil der Vielfalt Duisburgs - Entree zur Nachbarschaft	
<b>Nordost: Neudorf mit Ludgeriplatz_</b> Bestandteil der Vielfalt Duisburgs - Entree zur Nachbarschaft	
<b>West: Stadtautobahn A 59_</b> Silhouette Duisburgs in der Metropolregion Rhein und Ruhr	
<b>Mitte: Karl-Lehr-Straße mit Tunnel_</b> Verbindungsline und Ort der Erinnerung an die „Loveparade“ Tragödie 2010	
<b>Ost: ICE-Trasse_</b> Visitenkarte Duisburgs innerhalb des Europäischen Schienennetzes	
<b>Süd: RheinPark und 6-Seen-Wedau mit Stadion_</b> Verwebung mit Naherholung und Sport par excellence	
<b>06 – AUFGABE</b>	<b>34</b>
<b>07 – HINWEISE</b>	<b>40</b>
<b>08 – AKTEURE</b>	<b>52</b>
<b>09 – TERMINE</b>	<b>54</b>

## PERSPEKTIVE

**SEHR GEEHRTE DUISBURGERINNEN UND DUISBURGER,****SEHR GEEHRTE WETTBEWERBSTEILNEHMERINNEN UND WETTBEWERBSTEILNEHMER,****SEHR GEEHRTE JURYMITGLIEDER,**

seit mehr als zwei Jahrzehnten diskutieren wir in Duisburg über die Entwicklungschancen eines wertvollen und rund 30 Hektar großen Areals südlich des Hauptbahnhofes. Seit dem Ende der gewerblichen Nutzung als Bahn- und Rangierfläche im Jahr 1996 gab es eine Reihe von Vorhaben und Planungen, von denen aus unterschiedlichen Gründen allerdings keine zur Umsetzung gelangte. Doch nun ist für die innerhalb der Kernstadt gelegene und herausragend gut angebundene Fläche „Am Alten Güterbahnhof“ die Zeit für einen Neuanfang gekommen.

Bereits mit der Kick-Off-Veranstaltung zur Bürgerbeteiligung im November 2019 wurde deutlich, welche hohen Erwartungen auch die Duisburger Bürgerinnen und Bürger mit der Entwicklung der Fläche verbinden. Der über zahlreiche Vorbereitungsphasen immer wieder geäußerte Wunsch nach einem neuen Stück Duisburg in Form eines urbanen, zukunftsfähigen Quartiers sowie die konstruktiv herausgearbeiteten Visionen eines lebendigen, vielfältigen Viertels mit besonderem Ambiente belegen diesen Qualitätsanspruch nachdrücklich.

Wohnen in allen Marktsegmenten soll eine wichtige Facette sein, zudem könnte das neue Stadtquartier Raum für inno-

vative und klassische Arbeitsformen schaffen. Angesichts der Lage inmitten der Duisburger City soll das Areal „Am Alten Güterbahnhof“ zukünftig auch einen Beitrag zur alltäglichen Naherholung leisten und als grüne Oase besonderer Stadtraum für alle und logischer Bestandteil der Grünverbindungen in Duisburg werden. Zeitgemäße Mobilitätsthemen und Nachhaltigkeitsansprüche sind dabei selbstverständlich integrativ zu behandeln, zugleich muss berücksichtigt werden, dass die Insellage des ehemaligen Güterbahnhofes zwar hohe Anbindungskompetenzen bietet, aber auch Belastungen mit sich bringt.

Neben weiteren Herausforderungen wie der Notwendigkeit weicher Linien städtischer Verbindungen in die umliegenden Vernetzungsräume oder dem Miteinander ganz verschiedener Nutzungen gilt es einen Aspekt insbesondere zu berücksichtigen, der mit dieser Fläche untrennbar verbunden ist: die Tragödie der Loveparade 2010. Dieses Unglück ist Teil der Historie der Fläche – und eine Auseinandersetzung mit den Geschehnissen sowie das Bekenntnis zu diesem Ort der Trauer und Erinnerung sind unumgänglich und ausdrücklich vorgesehen.

Für all diese Notwendigkeiten, Wünsche und Forderungen benötigen wir ein in Stufen realisierungsfähiges Masterplankonzept, nicht statisch und unbeweglich, sondern veränderbar und flexibel, ohne beliebig zu werden. Eine sehr anspruchsvolle Aufgabe, für die wir nun dieses besondere, zweiphasige Wettbewerbsverfahren für Planerinnen und Planer initiieren. Besonders nicht zuletzt deshalb, weil es in einem kon-

stanten und wertschätzenden Dialog mit der Duisburger Bürgerschaft durchgeführt werden soll.

Wir freuen uns auf Ihre Blickwinkel, Ihre Anregungen, Meinungen sowie Planungsentwürfe. Mit Ihrer Unterstützung können wir die bestmöglichen Lösungen für das Areal „Am Alten Güterbahnhof“ finden, die Vision eines völlig neuen Stadtquartiers greifbar werden lassen und Duisburgs erfolgreichen Weg städtebaulicher Entwicklung fortsetzen.


**Sören Link**

Oberbürgermeister der Stadt Duisburg

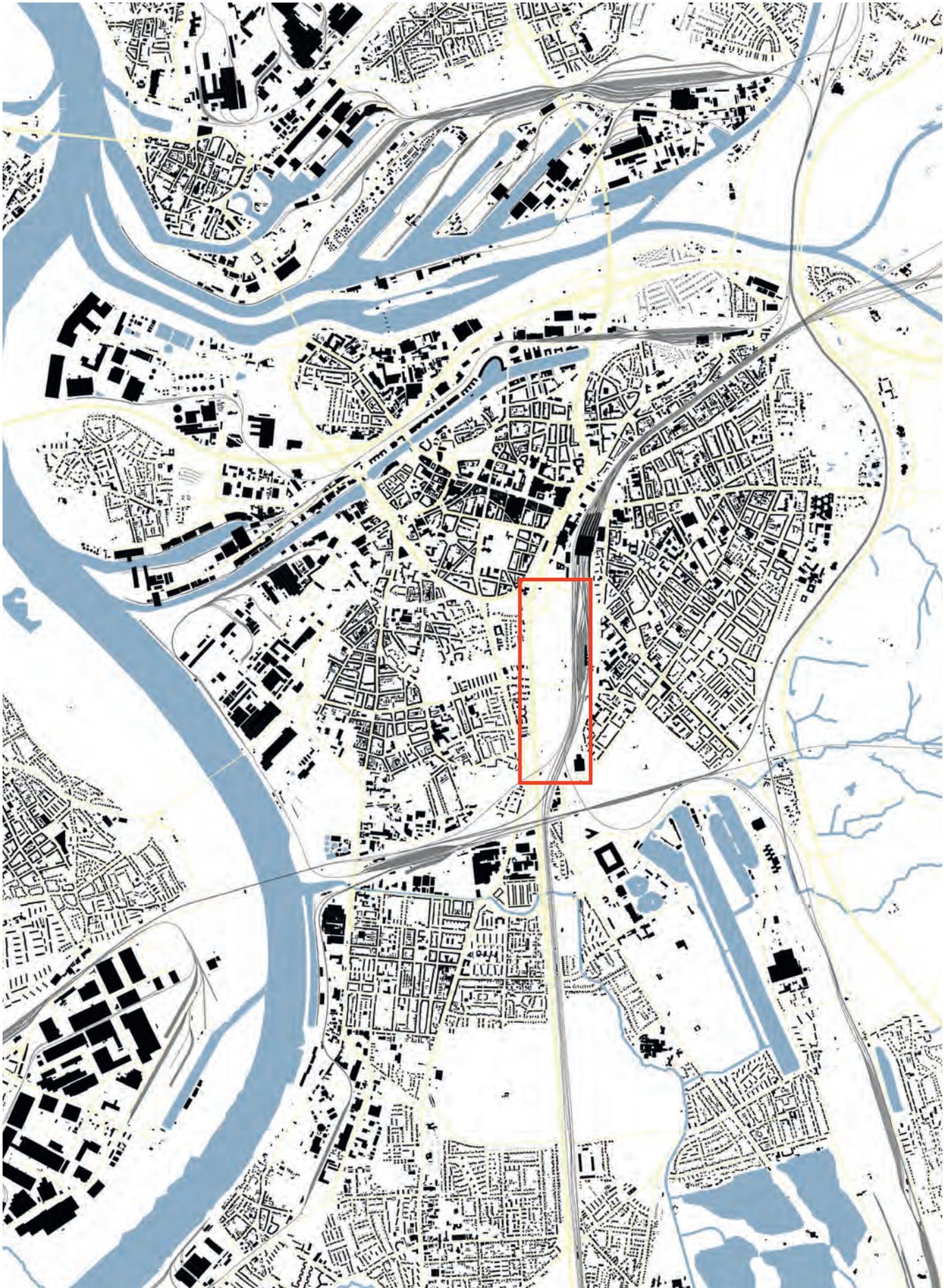

**Bernd Wortmeyer**

Geschäftsführer der GEBAG


**Martin Linne**

Beigeordneter für Stadtentwicklung und Umwelt der Stadt Duisburg

unten: Lage des Planungsraums im Stadtgebiet: Vervollständigung Duisburgs zwischen den Infrastrukturbändern



# 02

## RÜCKBLICK

Bis 1996: Nutzung als Bahngelände  
Das Gelände des ehemaligen Güterbahnhofs befindet sich in zentraler innenstädtischer Lage südlich des Duisburger Hauptbahnhofs. Seit Mitte des 19. Jahrhunderts wurde die Fläche industriell und gewerblich genutzt. Eine teilweise Nutzung als Bahngelände mit Eisenbahnwerkstatt sowie Lok- und Güterschuppen erfolgte ab den 1860er-Jahren. Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde die Fläche hauptsächlich als Bahngelände mit einem Rangier- und einem Güterbahnhof genutzt. 1996 wurde die Anlage schließlich stillgelegt.

### 1997 – 2017: Ideen für die Brache

Bezeichnend für die weitere Geschichte des ehemaligen Güterbahnhofs ist die Vielzahl an Planungen und Ideen für eine Nachnutzung der Fläche – und die Tatsache, dass keine der Visionen am Ende umgesetzt wurde.

Ein erster Entwurf für ein neues Stadion des MSV wurde 1998 veröffentlicht, anschließend wurde die Planung gegen Ende des Jahrtausends weiterentwickelt für ein Multifunktionsgelände mit Stadion und Einzelhandel. Im Jahr 2001 legte Stararchitekt Shin Takamatzu den Entwurf für das „Multi Casa“ vor. Auf über 70.000 Quadratmetern sollte ein überdimensionales Erlebnis- und Einkaufszentrum entstehen. 2005 stoppte der Rat der Stadt Duisburg schließlich die Planungen für das riesige Center – man befürchtete angesichts der Lage der Fläche eine zunehmend verweisende Innenstadt und steigende Leerstandszahlen.



2009 folgte dann ein weiterer Meilenstein in der Geschichte des Geländes: Lord Norman Foster legte im Auftrag der Bahn-Tochter Aurelis seinen Masterplan für die „Duisburger Freiheit“ vor. Die Planungen sahen die Neugründung eines lebendigen und vielfältigen Stadtteils vor, in dem bis zu 10.000 Duisburgerinnen und Duisburger künftig wohnen und arbeiten könnten. Entlang der Stadtautobahn A 59 sowie der Bahnstrecke der DB AG (sozusagen an den linken und rechten Außenrändern des Geländes) sollten geschlossene Baufelder entstehen, die eine lärmabschirmende Wirkung haben sollten. In der Mitte, zwischen den neuen Baufeldern und Gebäuden, sollte sich von Nord nach Süd eine zentrale Grünachse öffnen, eine Art „Central Park“ für Duisburg.

Die Planungen bzw. Ideen wurden jedoch im Jahr 2010 von der „Loveparade“-Katastrophe überschattet, bei der am Zugang auf die Fläche im Karl-Lehr-Tunnel 21 Menschen ums Leben kamen, 500 weitere wurden in der Massenpanik schwer verletzt.

Aufgrund eines Eigentümerwechsels zu Beginn des letzten Jahrzehnts an den Möbelhaus-Unternehmer Kurt Krieger wurden die Planungen und Ideen des Masterplans von Foster modifiziert. Neben zwei großen Möbelhäusern zur Erweiterung des unternehmenseigenen Portfolios im südlichen Bereich der Fläche waren im nördlichen Bereich Büro- und Dienstleistungsnutzungen vorgesehen. Es wurde für die Fläche dementsprechend Baurecht geschaffen – Bebauungsplan Nr. 1129. Aufgrund anderer wirtschaftlicher Interessen des

Grundstückseigentümers sind die Planungen jedoch nie realisiert worden. –

2017 dann ein neuer Versuch: Das Unternehmen Krieger wollte auf der 28 Hektar großen Fläche ein Design Outlet Center errichten. Die Realisierung wurde jedoch im September 2017 durch einen Bürgerentscheid gestoppt, bei dem sich 51,09 Prozent gegen das Outlet aussprachen, 48,91 Prozent dafür. Krieger unterbrach daraufhin alle weiteren Planungen, das Filetgrundstück in bester innenstädtischer Lage lag weiter brach.

### 2018: Neuanfang durch die GEBAG

Im Oktober 2018 konnte die GEBAG den Ankauf der Fläche bekannt geben. Duisburgs Oberbürgermeister Sören Link begrüßte das GEBAG-Engagement an dieser Stelle und sah darin einen großen Schritt nach vorn für Duisburgs Stadtentwicklung. Die Grundstücksentwicklung soll sich nun wieder an urbanen Entwicklungskonzepten orientieren, die 2009 bereits vom Team Norman Foster aus London vorgeschlagen wurden.

Wesentliches Kriterium für das Engagement der GEBAG an dieser wichtigen Stelle Duisburgs war die Sicherung eines für die weitere Stadtentwicklung enorm wichtigen Areals in bester Innenstadtlage, vor allem in Bezug auf die Nähe zum Duisburger Hauptbahnhof. Mit dem Grundstückserwerb von 28 ha zzgl. Vernetzungsbereichen kann die GEBAG die weitere Gestaltung und Steuerung der Stadtentwicklung im Sinne der Stadt Duisburg gewährleisten.



Die GEBAG plant auf dem Areal keine eigenen Bauinvestitionen. Vielmehr wird sie sich in ihrer Funktion als Flächenentwicklerin auf die Erarbeitung eines städtebaulich-freiraumplanerischen Masterplans, die Baureifmachung inklusive des Abbruchs der alten Gebäude und die federführende Vermarktung des Geländes an potenzielle Investoren konzentrieren.

2019: Start der Bürgerbeteiligung  
Der erste Schritt, um das brachgefallene Gelände einer neuen Zukunft zuzuführen, wurde im November 2019 getan: Die GEBAG und die Stadt Duisburg haben am 18. November mit einer Kick-Off-Veranstaltung den Bürgerbeteiligungsprozess zur Entwicklung des Geländes gestartet.

Vor und mit rund 200 Bürgerinnen und Bürgern diskutierten Oberbürgermeister Sören Link, GEBAG-Geschäftsführer Bernd Wortmeyer, Stadtentwicklungsdezernent Martin Linne mit weiteren Gästen über die Zukunft der Projektfläche „Am Alten Güterbahnhof“.

Die Bürgerinnen und Bürger waren eingeladen, sich an fünf „Themeninseln“ unterschiedlichen Aspekten der Planung des Geländes zu widmen:

- Wohnen und soziale Infrastruktur
- Städtebau und Baukultur
- Mobilität und Umwelt
- Teilhabe und Raum für Begegnung
- Wirtschaft und Arbeit

Die Wünsche und Ideen der Teilnehmer waren sehr vielfältig. Von einem autofreien Quartier mit vertical farming-



Strukturen über die Etablierung eines soziokulturellen Zentrums mit Möglichkeiten für Start-ups und fortschrittlichen Technologien bis hin zu einem modernen neuen City-Quartier, das Wohnen, Arbeiten und Freizeit miteinander verbindet – der Kreativität waren keine Grenzen gesetzt.

Alle Ideen sind für den weiteren Planungsprozess wertvoll und bringen das ungemeine Potenzial und die Jahrhundertchance des Areals „Am Alten Güterbahnhof“ zum Ausdruck.

#### 2020 – 2022: Wettbewerb und Masterplan

Im Juli 2020 wird mit dem Rückbau der großen Güterbahnhof- und Werkshalle

begonnen, der Abriss soll voraussichtlich im Herbst 2020 abgeschlossen sein. Parallel wird dieser städtebaulich-freiraumplanerische Wettbewerb im ständigen und fortzuschreibenden Dialog mit der Duisburger Bürgerschaft durchgeführt. Im Anschluss an den Wettbewerb und der damit einhergehenden Auswahl des besten Städtebaukonzeptes wird Anfang 2021 der Master- und Bebauungsplan erarbeitet. Es wird angestrebt, dass der Bebauungsplan im Jahr 2023/24 Rechtskraft erlangen wird.

Die Realisierung des Projektes wird voraussichtlich im Jahr 2030+ abgeschlossen sein.

# 03

## PLANGEBIET

Neben der zentralen ehemaligen Güterbahnhofsfläche hat die GEBAG zwei weitere, im direkten Zusammenhang stehende Nachbarflächen erworben, die im Rahmen des Planungsprozesses „mitgedacht“ werden können.

Die Teilentwicklungsfläche Nr. 1 Areal „Am Alten Güterbahnhof“) wird im Norden begrenzt durch die Koloniestraße, durch die westliche Grenze der Bahnanlagen im Osten, den Sternbuschweg im Süden und durch die Trasse der Stadtautobahn A 59. Die ehemalige Güterbahnhofsfläche hat eine Flächengröße von ca. 280.000 m<sup>2</sup>.

Die Teilentwicklungsfläche Nr. 2 („Bifunda-Fläche“) wird ebenfalls im Norden begrenzt durch die Koloniestraße, durch die Autobahnauffahrt A 59 im Osten und Süden sowie durch die Trasse der A59 im Westen. Es handelt sich bei dieser Fläche um das „Autobahnrohr“, welches zum jetzigen Zeitpunkt mit einem aufstehenden Gebäude und einem Parkplatz bebaut ist. Die Flächengröße beträgt ca. 5.700 m<sup>2</sup>.

Die Teilentwicklungsfläche Nr. 3 („ehem. Autohaus“) liegt am südlichen Rand der Innenstadt Duisburgs im Dellviertel. Sie wird begrenzt durch die Mercatorstraße im Norden, die Autobahn A 59 im Osten und die nördliche Grenze der Baugrundstücke an der Curtiusstraße im Süden.

Die Teilentwicklungsfläche Nr. 3 findet den Zusammenhang mit dem restlichen Entwicklungsgebiet „Am Alten Güterbahnhof“, weil diese Fläche durch die öffentliche Fußgängerbrücke oberhalb der Stadtautobahn A 59 mit den anderen Teilentwicklungsflächen verbunden ist. Die Fläche liegt zum jetzigen Zeitpunkt brach und hat eine Flächengröße von insgesamt ca. 11.800 m<sup>2</sup>. Die Fläche ist als „Verknüpfung- und Verflechtungsbereich“ zu betrachten, auch wegen der Grünverbindungen.

Westlich angrenzend an die Teilentwicklungsfläche Nr. 3 liegt ein weiteres brachliegendes städtisches Grundstück, welches bislang für die Nutzung der neuen „Hauptfeuerwache Mitte = Darstellung in der Grafik: FW“ vorgesehen ist. Der Bau der Feuerwache ist planungsrechtlich gesichert durch den rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 1194.

### Plangebiet

#### Teilentwicklungsflächen:



Areal „Am Alten Güterbahnhof“



„Bifunda-Fläche“



Vertiefender Verknüpfungsbereich „ehem. Autohaus“



Vernetzungsbereich A59

#### Übernahmen / Restriktionen



Planungsrechtlich gesicherte Entwicklungsfläche

FW

Feuerwache

G

Grünfläche



Anbauverbotzone A59 (40 m Korridor) gem. §9(1) FStrG  
(Ausnahmen hiervon sind nur in Abstimmung mit dem Straßenbaulastträger möglich und müssen im weiteren Planverfahren hinreichend begründet sein)



Planungsrechtlich gesicherte Bahnfläche

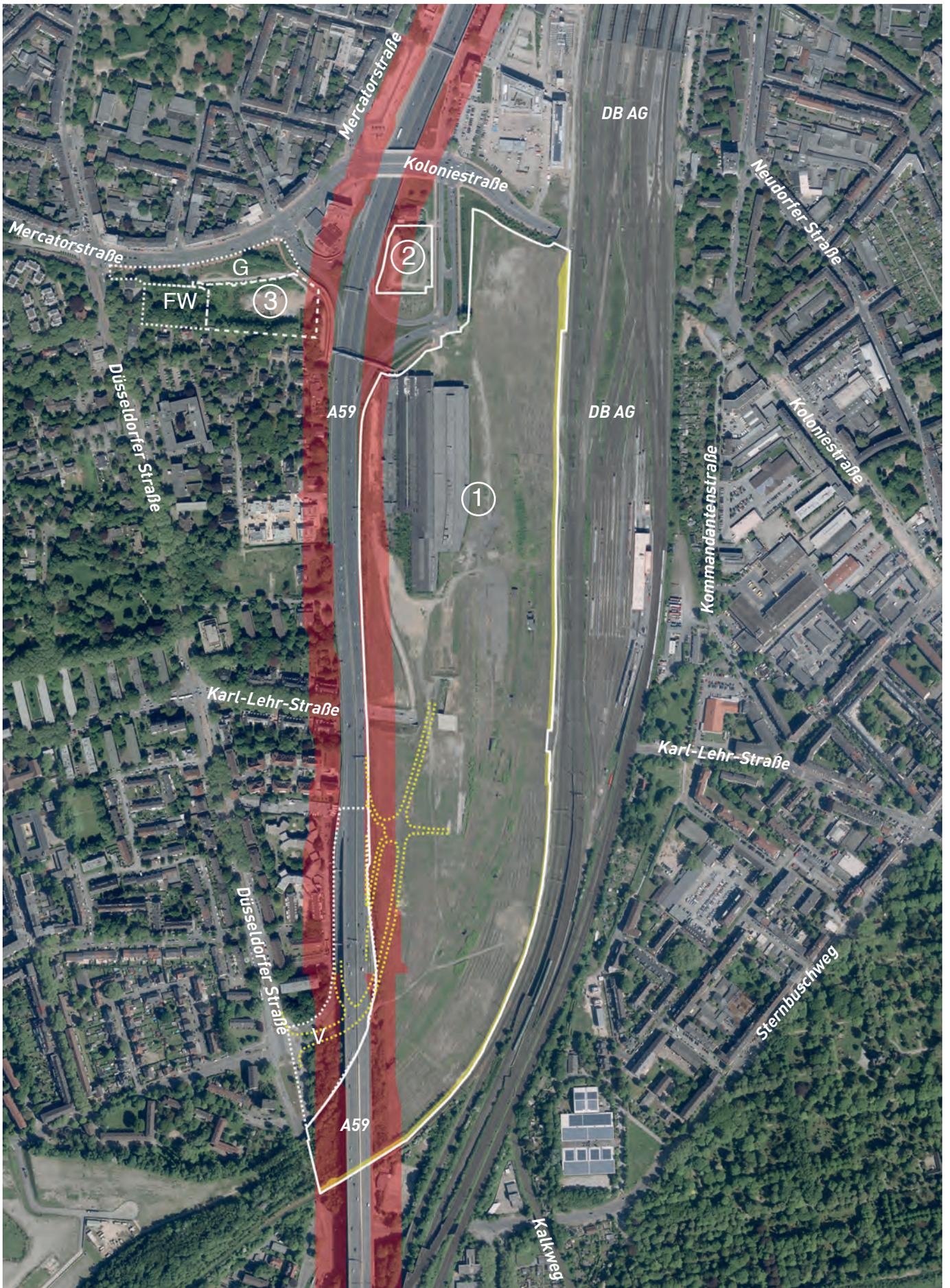


Option zusätzlicher Anschluss A59

Die Feuerwache ist „gesetzt“ und die Wettbewerbsteilnehmenden müssen diese Rahmenbedingung berücksichtigen. Ein genaues Programm (Kubatur etc.) für die Feuerwache steht noch nicht verlässlich fest bzw. ist nicht Bestandteil der Wettbewerbsunterlagen.

Das gesamte Plangebiet wird für den städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerb den Titel „Stadtquartier Am Alten Güterbahnhof“ tragen. Im Nachgang wird aus den Nutzungsthemen eine Marke entwickelt.

unten: Senkrechtluftbild, das Wettbewerbsgebiet mit Teilentwicklungsflächen und Hinweise



unten: Areal des alten Güterbahnhofs aus Richtung Nord-Osten





# 04

## BÜRGERDIALOG

Das zweiphasige Wettbewerbsverfahren wird über die Laufzeit 2020-2021 im immer wiederkehrenden Dialog mit der Duisburger Bürgerschaft durchgeführt. Die bereits 2019 begonnene Zusammenarbeit wird fortgeschrieben. Als besondere Herausforderung gilt im Jahre 2020 vor dem Hintergrund der pandemischen Situation Corona die digitale Aufbereitung über eine vollständige online-gestützte Beteiligung.

Eine Durchführung von konventionellen Veranstaltungsformaten ist damit in den Jahren 2020 und 2021 nicht grundsätzlich ausgeschlossen. Diese könnten zu bestimmten Zeitpunkten als Ergänzung denkbar sein.

### > BÜRGERBEITRAG

# 1

#### **BÜRGERBEITRAG 1 „THEMEN“ (MERCATOR- HALLE NOVEMBER 2019)**

Diese Auslobung zum zweiphasigen Wettbewerb beinhaltet bereits neben den fachlichen Aufbereitungen auch die ersten Anregungen und Hinweise aus dem Bürgerbeitrag vom November 2019. Die Wettbewerbsauslobung wird bewusst modulhaft bzw. „wachsend“ konzipiert. Jeder Bürgerbeitrag und jeder Schritt des Verfahrens nimmt als Teil einer komplexen Reise „von den ersten Gedanken bis zum Siegerbeitrag des Wettbewerbs bzw. den ersten Masterplanentwurf“ seine Rolle ein. Die Fortschreibungen werden dokumentiert und online eingestellt. Die Experten – Bearbeitungsteams zum Wettbewerb und die Jury – stellen sich dem Dialog mit den BürgerInnen und Bürgern Duisburgs. Trotz der Notwendigkeit zur Einhaltung von Wettbewerbsverfahrensregeln werden so für Duisburg und die Region erfolgreiche Dialoge „auf Augenhöhe“ fortgesetzt. Das Projekt „Am Alten Güterbahnhof“ wird unverzichtbarer Bestandteil der Planungskultur rund um die Stadtentwicklung der Metropole mit dem größtem Binnenhafen Europas, dem Rhein, der Ruhr und dem Innenhafen als einem Erfolgsmodell und Imageträger des Strukturwandels.

Festgehalten werden konnten viele grundlegende Gedanken, Ideen und Beiträge, die es ermöglicht haben, diese Auslobung zu erstellen. Als Beitrag der Duisburger Bürgerschaft zu einem Stadtquartier der Zukunft sind zudem folgende Punkte für die städtebaulichen und freiraumplanerischen Beiträge des Wettbewerbs hochgradig interessant:

Co-Working Spaces - Start-Ups - Lokale Unternehmen fördern - Geschäfte Einzelhandel - Nähe von Wohnen und Arbeit - Urbane Produktion - „Medical Valley“ - Kooperation mit der Uni Duisburg-Essen und FH Schiffstechnik - multifunktionale Halle für Start-ups und Firmen wie Built New York oder Built Chicago - Handelszentrum „Seidenstraße“ - Flächen für kleinere Firmen - auch an Baugruppen vermarkten - geförderter Wohnraum - verschiedene Wohnformen - integrierte Wohnformen, Soziales Wohnen, Studentisches Wohnen, Mehrgenerationenwohnprojekt, Raum für Wohngruppen - attraktives Wohnviertel und ein Areal mit Identität - Wohnen und Arbeiten zeitgemäß vereinen - soziale Durchmischung - integrierte Quartiere - Multifunktionszentrum (Behörden, Verwaltung, Banken, Nahversorgung) - eigenes kleines Zentrum für das Quartier - experimentelles Wohnen und Arbeiten - eher Wohnen als Büros - urbane, erhöhte Erdgeschosse - Landmarken/Leuchttürme für alle 3 Bereiche: Arbeiten, Wohnen und Freizeit (Konzept) - wenig Büros denn office sharing ist die Zukunft - moderne digitale Hotels - hochwertige Wohnfläche, wenig geförderter Wohnungsbau - Fläche in prominenter Lage - Best Practice schaffen für Leben, Wohnen und Arbeiten mit architektonischer Qualität - KiTa, Schulen, Altenpflege nicht vergessen - China-Trade-Center - keine reine Arbeitsstadt - lebendiges Quartier - Nutzung nicht konsumorientiert - Wochen- / Bauernmarkt - gemischte Bebauung - Freizeitbad - alte Züge auf dem Gelände zu Restaurants oder Wohnungen umnutzen - Soziale Projekte fördern - bezahlbarer Wohnraum mit viel Grün und gutem Mietermix (kein Düsseldorf) - viele verschiedene Wohnformen, für alle Gesellschaftsschichten und Altersschichten. Markthalle, (lokale Anbieter, Pop-Up-Stores, flexible Nutzung, Street Food Kulturräume, Angebote aus der Region) (bspw. Rotterdam) - Raum für Nachtleben- autonomes Jugendzentrum in den alten Hallen - Bars - Kneipenviertel - kleine, feine Multifunktionshalle - Museum von überregionaler Bedeutung - Kreativräume - Nantes als Beispiel für Kultur und Tourismus - Platz für Kunst und Künstler - Raum für Kreativität (Fab-Lab, Mietwerkstätten / Ateliers) - Leben rund um die Uhr, kein toter Ort am Abend - Nahversorgung: „Bringdienst“ für das neue Viertel - keine Discounter - bezahlbares Kulturangebot - Gemüsegärten mit Stadtteilläden - Nahversorgung und Urban Gardening mit Bezug zur Natur „Bauernhof feeling“

## **NUTZUNGSVIELFALT**

## **VERNETZUNG**

Seilbahn zum HBF, Innenstadt und Innenhafen - Grüne Verbindung zur Seenplatte - grüne Wegeverbindung über Goerdeler Park, Königsberger-Alle zum Kaiserberg und zur Ruhraue - integriertes Radwegenetz auch außerhalb des Quartiers mit Verbindungen zur City (von da zum Hafen), zum Dellviertel, nach Neudorf, Duissern, Hochfeld - beim RS1 Anbindung Fuß und Radweg auch im Quartier trennen - Fußgängerüberweg über Koloniestraße - durchgehende vorrangige Radwegnetze ohne Kreuzung von Straßen - S-Bahn-Anbindung - querungsfreie Radwegverbindung über die Fläche über Rahm nach Düsseldorf und über den Duisburger Norden nach Oberhausen - die Fläche muss die umliegenden Stadtteile Neudorf, Hochfeld, Dellviertel, Wedau und Duissern verbinden (z.B. auch durch Grünwegeverbindungen) - Verbindung zum Sportpark - Anbindung an die Innenstadt über innovative Mobilität.

Freiräume für Städter- viel Natur und viel Grün - nicht ausschließlich gewinnmaximierende Entscheidungen treffen - digitaler Freizeitpark Grün- und Freiflächen für alle - Gemeinschaftsplatz für alle - Freiraum zum Skaten (Skaterpark), für Musik, Kunst, etc - Spiel- und Sportplätze für alle - Gemeinschaftsgärten - bestehende Sportangebote mit neuen verbinden - aktuelle Sportstätten sollten gestärkt werden, z.B. durch eine Sportuniversität - Sportanlagen und Sporthallen - Rundkurs zum Joggen, Spazieren oder Radfahren - Fläche für Begegnung - Gemeinschaftsdachgärten - Hallen erhalten für kreatives Zentrum oder Markthalle inkl. Pop-up stores und Kleinkunst / kreatives Zentrum, Sportflächen für Jung und Alt - „Pommestube“ - Öffentliche WCs - Treffpunkt für ältere Menschen - Spielplätze - Freizeitmöglichkeit für Jugendliche - Open Air Bühne

## **FREIRAUM**

## SONSTIGES

Keine Flächenversiegelung durch Wohngebäude oder Bürogebäude, stattdessen innerstädtisches Naherholungsgebiet, Plaza schaffen - redundante digitale Netze - Aufenthalts- und Lebensqualität schaffen - hohe architektonische Qualität trotzdem angemessene Preise - Alleinstellungsmerkmale schaffen (z.B. Kunst am Bau, Kunst im öffentlichen Raum) - A59 abdecken und gestalten - keine Insel-Lage entstehen lassen - Flächenvorteile nutzen - schnell entwickeln - experimentelle Stadtplanung - Bevölkerungsstruktur beachten - Senioren einbinden und in der Planung beachten - Foster Masterplan Updaten (Gute Grundlage) - Güterbahnhofhalle umnutzen - Denkmalschutz für die Hallen - keine Rücksicht auf andere Städte nehmen vs. abgesprochene Entwicklung mit Metropole Ruhr und Land - kleinteilige Entwicklung von Duisburger Bürgern mit individueller Architektur - Innovationen wagen in Bauweise, Begrünung und Wohnform - Qualität vor Schnelligkeit - keine bis ins Detail ausgearbeiteten Konzepte - die Bürger den Raum entwickeln lassen (Tempelhofer Feld) - architektonisch hochwertige und interessante Gebäude bauen (bspw. Hundertwasserhaus) - spektakuläre Architektur (Bilbao-Effekt) - Relikte aus der Vergangenheit behalten und umnutzen - Investorenfreie Zonen - Identität von Duisburg mitplanen - auch nach der Bürgerbeteiligung Transparenz - Inspiration für Teilhabe, Verantwortung zu übernehmen, eigene Versorgung bieten - Teil der Fläche sollte investorenfrei als „bottom-up-Projekt“ von „kreativen Menschen“ aus aller Welt entwickelt werden - Räume für alte und junge Menschen - Nachbarschaft durch gemeinsame Flächen fördern - Generationen verbinden / integrieren

## MOBILITÄT

Autofreies Gelände - MIV nur sehr eingeschränkt - verkehrsberuhigte Bereiche - Nahmobilität fördern (Fahrrad, Fußwege, Bike-sharing, ÖPNV) - flächendeckend E-Bike Ladestationen - Leihfahrräder statt E-Roller - Brennstoffzellentechnik - Sharing Modelle - Nahverkehr mit den Stadtteilen verbinden - ÖPNV nach Bedarf nicht nach Fahrplan - Fahrrad fördern mit attraktiven Wegen - Fahrradparkplätze / Fahrradparkhaus - Fahrradparkboxen - neue Mobilitätsformen für das Quartier (Seilbahn, People Mover, Flugtaxi) - Mobilitätsketten per App planen - intelligente ParksysteM - keine „fixen“ Infrastrukturen schaffen - für die Zukunft variabel bleiben - Zukunft der Mobilität anwenden und vernetzen - mehr und guter ÖPNV - mehr Platz für Fußgänger - mehr Platz für Radfahrer auf gut ausgebauten Fahrradwegen - Vorrang für Klimaneutrale Mobilität - shared spaces wie Opernplatz - Parken und MIV unter der Erde - Beachtung der innerstädtischen Verkehrsflüsse und ein Konzept, dass mit der Umgebung abgestimmt ist - Testgebiet für Autonomes fahren / fliegen - Verkehrszentren verknüpfen - veraltete Infrastruktur der Stadtteilzentren nicht vergessen

## NACHHALTIGKEIT

„See“ als Regenrückhaltebecken - viele Grünflächen für alle - Dach und Fassadenbegrünung - ökologische und klimaverträgliche Baumaterialien - Thema Wasserstoff einbeziehen (Kooperation mit UDE-Institut) - dezentrale Energieerzeugung - Gartenstadt mit Photovoltaik - „vertical gardening“ - Energiespeicher - Wildblumenwiese - Gemeinschaftsgärten - IGA-Projekt auf der Fläche - ökologisch sinnvolle Bepflanzung - kein Central Park - kleinere Flächen die durchgängig verbunden sind - Spielplätze - Erdwärme nutzen - ökologische Energieversorgung - nachhaltige Niederschlagsbehandlung - Co2 neutral - Bäume und Pflanzen die dem Klimawandel standhalten - regenerative Energien nutzen - Stadtquartier auf besondere Regenereignisse vorbereiten - energieautarkes Quartier / nachhaltiges Bauen / umweltgerechtes Bauen - keine Bodenversiegelung - Moderne Gartenstadt: Grün, Wohnen, Co2 neutral.



### **Loveparade Gedenkstätte**

Ein zu berücksichtigendes Thema im Rahmen der Neuplanung ist der Umgang mit dem Loveparade-Unglück im Jahr 2010.

Den Mitgliedern der Stiftung Duisburg 24.7.2010 und auch den Angehörigen der Opfer der Loveparade Katastrophe von 2010 ist bekannt, dass die Entwicklung des neuen Stadtquartiers „Am Alten Güterbahnhof“ in den nächsten Jahren erfolgen wird und das die städtebauliche und freiraumplanerische Masterplanung auch den Bereich der Gedenkstätte an der Karl-Lehr-Straße mit umfassen wird.

Es wird von allen Beteiligten großer Wert auf den vollständigen Erhalt der Gedenkstätte gelegt. Die Gedenkstätte soll in die zukünftigen Planungen einfließen und als Bestandteil an die dramatischen und traurigen Ereignisse im Sommer 2010 erinnern



## WEITERE BETEILIGUNGEN FOLGEN:

### > BÜRGERBEITRAG

# 2

#### BÜRGERINFO START: „DER WETTKAMPF UM DIE BESTE IDEE“

Das komplexe Auslobungswerk und die vielfältigen Beiträge sind schließlich Startschuss für die Planerteams der Phase 1 des städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerbs (max. 17 eingeladene Entwurfsteams, davon - 6 direkt nominiert und weitere 11 aus einem Bewerbungsverfahren gewonnen) sowie die Jury samt Vertretern der Bürgerschaft. Die Teams und die Mitglieder der Jury werden online in einem Kurzporträt vorgestellt und aktuelle Informationen zum Stand des Verfahrens gegeben.

#### BÜRGERBEITRAG 2 „WAS DENKST DU? - VERNETZUNG“ (WEBSITE)

Die Inhalte dieser Auslobung mit den wichtigsten Leitfragen und Zielen zu einem urbanen, stadtintegrierten Quartier werden mit den Ergebnissen der ersten Bürgerideen nochmals gebündelt, aufbereitet und auf einer eigenen Website online gestellt.

Hier sind alle Grundinformationen zum Planungsraum und identifizierten Vernetzungs- und Stadträumen gegeben, bewusst reduziert und medial aufbereitet, um die Fantasie jedes Einzelnen anzuregen. Parallel erarbeitete, gezielte Interviews mit Duisburger Scouts und Impulsbeiträge vergleichbarer Großprojekte aus Wien und Berlin ergänzen sukzessive diese Basisinformation und

machen sie lebendig. Dabei können die „Jüngeren“ (z.B. weiterführende Schulen - oder Hochschulen) über die initiierte online Beteiligung eine Sonderposition übernehmen und sich gezielt einbringen. Bei allen Motivationen für „Ideen für das Duisburger Quartier der Zukunft“ bleibt das Plangebiet mit seinen „besonderen Vernetzungsräumen“ im Fokus.

Dieser Sachstand, der bereits die Zusammenarbeit von Experten und Teilen der Bürgerschaft abbildet, „geht online“ und kann von den Bürgerinnen und Bürgern kommentiert und ergänzt werden. Die Bürgerschaft wird ermuntert, ihre Hinweise und Ideen für das Gelände des ehem. Güterbahnhofs zurückzuspielen. Die so über die gemeinsam erstellte Aufgabenbeschreibung und die Duisburger Bürgerbeiträge kompletzte Sammlung erster Ideen und Anregungen bekommt einen besonderen Stellenwert. Zudem wird die lebendige, gemeinsame Planung dokumentiert.

Gerade in Zeiten rund um die Entwicklung urbaner und smarter Stadtquartiere mit einer gelebten Nutzungsmischung, innovativer Mobilität und einer wie selbstverständlich integrierten Nachhaltigkeitsphilosophie ergänzen sich fachliche Einschätzungen zum Städtebau- und Freiraumkonzept an dieser besonderen Stelle Duisburgs und die Anregungen der Duisburger hervorragend.

### > BÜRGERBEITRAG

# 3

#### BÜRGERINFO HALBZEIT: „DIE BESTEN IM ÜBER- BLICK - PHASE 1“

Die über die erste Phase des Wettbewerbs anonym prämierten, besten Städtebau- und Freiraumkonzepte werden zur Diskussion gestellt. Erst das Kennenlernen öffnet die Augen und optimiert die Planungen.

#### BÜRGERBEITRAG 3 „WAS DENKST DU? - ANREGUNGEN“ (WEBSITE)

Die sechs besten Masterplanvorschläge werden wiederum als nächster Schritt des gemeinsamen smarten Planungsprozesses über eine Aufbereitung auf der Website präsentiert. Die Preisträger werden ihr Bearbeitungsteam und die Besonderheiten ihres Städtebaukonzepts nach der Jurierung in einem Video-Kurzclip der Duisburger Bürgerschaft erläutern. Die Basis-Planmaterialien (mindestens Masterplanentwurf und dazugehörige Vogelperspektive - beispielsweise auch erste Gedanken zu den Vernetzungsräumen aber auch zum Umgang mit der Loveparade-Gedenkstätte etc.) - ergänzen die online-Präsentation.

## Wettbewerb Phase 2 (nicht anonym)

4

>>

Bürgerbeitrag 4  
(März 2021)

Bürgerinfo Fortschreibung  
(Sommer 2021)

Für die Bürgerschaft geht es dann nicht darum, einen Favoriten unter den von der Jury ausgewählten Städtebaukonzepten zu wählen, sondern vielmehr darum, im Rahmen von Kommentierungen vorrangig Verbesserungen und Optimierungen vorzuschlagen, aber durchaus auch Bewertungen (Was gefällt? Was nicht?) äußern zu dürfen. Auch die Experten der Jury werden Verbesserungs- und Optimierungsvorschläge allgemein oder individuell einbringen (z.B. durch eine Aufbereitung der wichtigsten Empfehlungen aus der Jury).

Option: Zu diesem Zeitpunkt im Halbjahr II/2020 ist die Durchführung eines „BürgerDialogs“ als öffentliche und reale Veranstaltung ggf. denkbar. Die Website wird dennoch als konstantes Medium weiter betrieben und bestückt werden inkl. der Feedbackfunktion.

### > BÜRGERBEITRAG

#### BÜRGERINFO FINALE: „DIE ÜBERARBEITUNG IM ÜBERBLICK - PHASE 2“

Die Ausarbeitungsphase wird in den Städtebau-Büros vor dem Hintergrund der angeregten Beiträge mit der Duisburger Bürgerschaft bewältigt. Nach Abgabe der Ausarbeitungen der Phase 2 des Wettbewerbs werden alle 6 Beiträge vor der abschließenden Jury-Sitzung nochmals online präsentiert.

#### BÜRGERBEITRAG 4 „WAS DENKST DU? - EINDRÜCKE“ (WEBSITE)

Die TOP 6-Planungskonzepte der Phase 2 des Wettbewerbs werden erneut zur Diskussion gestellt, jedoch nicht mehr anonym, sodass Team und Beitrag auch von den Bürgern deutlich wiedererkannt werden. Vor dem Hintergrund einer klaren Botschaft, dass erst die intensive Diskussion der nominierten Jury mit Blick auf die Beteiligung der Duisburger eine gute Entscheidung bringen wird, ist auch eine Online-Einschätzung der Bürgerschaft zu „ihren“ Städtebau- und Freiraumkonzepten zeitgemäß und legitim. Hierüber erhält die Jury zumindest eine „Stimmungslage“ Duisburgs. Auch die Scouts könnten mit kleinen Statements und Beiträgen z.B. in Interviewform Wettbewerbsbeiträge kommentieren.

Die Jury tagt nach der Online-Begleitung durch die Bürgerschaft, die anschließend unter Ausschluss der Öffentlichkeit getroffene Entscheidung wird transparent artikuliert, beispielsweise durch ein Statement oder eine Video-Botschaft des / der Jury-Vorsitzenden.

Option: Im März 2021 könnte die Durchführung eines „BürgerDialogs“ als reale öffentliche Veranstaltung inkl. Ausstellungseröffnung ggf. denkbar sein. Die Website wird dennoch als konstantes Medium weiter betrieben und bestückt werden inkl. der Feedbackfunktion.

### > BÜRGERINFO FORTSCHREIBUNG

#### „DIE REISE GEHT WEITER - DIE MASTER- PLANUNG“

Das prämierte Städtebau- und Freiraumkonzept des Wettbewerbs wird Basis der Planungen der nächsten Jahre - die Reise geht weiter. Dem Gewinnersteam kann aus Sicht der Bürgerschaft mit einem Glückwunsch weiteres zur Ausarbeitung mit auf den Weg gegeben werden. Die Website wird nicht „geschlossen“, sondern wird weiterhin über das Projekt informieren.

Die weiteren Schritte der GEBAG in Kooperation mit der Stadt Duisburg werden artikuliert und angekündigt, der Beteiligungsprozess wird im Zuge der Rahmenplanung weitergeführt.

# 05

## VERNETZUNGSRÄUME

Trotz der gewachsenen Insellage zwischen dem ICE- und Regio-Streckennetz der Deutschen Bahn AG und der Stadtautobahn A 59 ist das Wettbewerbsgebiet „Am Alten Güterbahnhof“ städtisch integriert.

Doch wie können die Verbindungslinien nach außen zu den umliegenden Stadtquartieren mit jeweils sehr unterschiedlichem Charakter gestärkt werden? Eine Aufgabe, die nicht alleine städtebaulich oder über die Verbesserungen und Neuanlagen im Gefüge öffentlicher Räume gelöst werden kann.

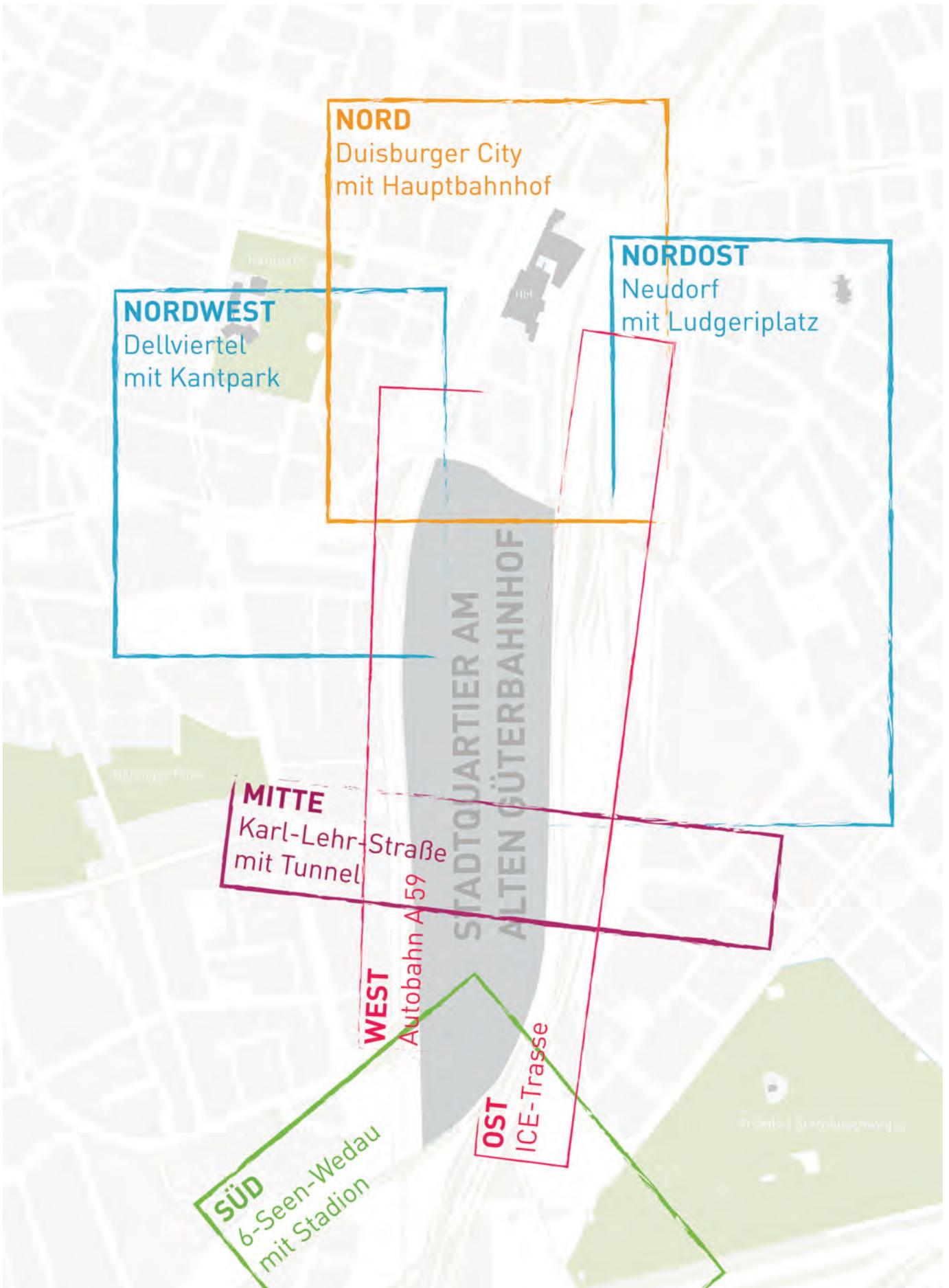
Die Attraktivität des Projektes muss insbesondere „aus sich heraus“ überzeugende Anziehungspunkte und Verflechtungen der Quartiere untereinander ermöglichen. Die DuisburgerInnen und Duisburger sind der Schlüssel zu einer wahren städtischen Integration des Stadtquartiers „Am Alten Güterbahnhof“ bzw. die perspektivische Entwicklung dieser Schlüsselfläche zu einem „normalen“ Stück Stadt für Duisburg und die Metropolregion an Rhein und Ruhr.

In der Vorbereitungsphase zum Wettbewerb, gestützt durch die ersten Befragungen der Bürgerschaft und der lokalen Experten, wurden immer wieder sieben zentrale Vernetzungsräume erwähnt und thematisiert. Doch wie kann man die Situation hier verbessern, wie können die zukünftig im neuen Stadtquartier „Am Alten Güterbahnhof“ lebenden, arbeitenden, neuen und alten Bewohnerinnen und Bewohner zusammenfinden? Wie können Investoren und Unternehmen für Duisburg und seine abwechslungsreiche Stadtkultur begeistert werden?

Eine spannende Entwicklungsaufgabe, zu die der Wettbewerb und die daraus resultierende Masterplanung sicher einen wesentlichen Beitrag liefern. Nur dann, wenn die Öffentlichkeit in den Planungs- und Diskussionsprozess konsequent eingebunden bleibt, wird dies auch gelingen.

Die sieben Vernetzungsräume bieten viel Unterschiedlichkeit und jeweils eigenständige Anforderungen, so dass diese Teilbereiche gerade während der Anschubphase der Bürgerbeiträge in den Fokus denkbarer Anregungen gelangen. Tägliche Erfahrungen rund um diese Räume und der benachbarten, heute noch stark isolierten Fläche „Am Alten Güterbahnhof“ können wertvolle Beiträge für die Experten der Bearbeitungsgemeinschaften zum Wettbewerb bzw. den Städtebau- und Landschaftsarchitekturbüros liefern.

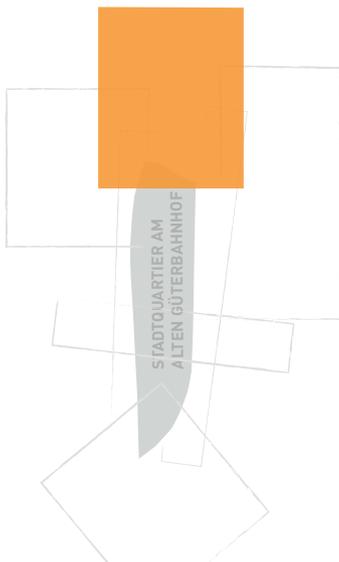
unten: Keine einfache Aufgabe: die Vernetzung in alle Himmelsrichtungen - die Bürger Duisburgs helfen mit





## NORD:

### CITY MIT HAUPTBAHNHOF ÜBERGABEPUNKT ZUR DUISBURGER CITY UND ZUM HAUPTBAHNHOF



Mit der Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes „Portsmouthplatz“ und der jahrzehntelang vorbereiteten „Deckelung der Stadtautobahn A 59“ ist ein wichtiger Gelenkpunkt der Duisburger Kernstadt hergestellt worden. Die Friedrich-Wilhelm-Straße wird zur wichtigen Innenstadt-Zuführung samt Kantpark mit Wilhelm-Lehmbruck-Museum. Vom Norden des Portsmouthplatzes kommt man nun komfortabel in die Innenstadt-Hauptgeschäftslage rund um die Königstraße. Höhere Häuser rahmen den Stadtraum und werden zu weithin sichtbaren Merkzeichen Duisburgs. Der Targo-Bank-Tower mit seiner beeindruckenden Architektur und Höhe (ca. 70 m) ist heute aus vielen Blickrichtungen ein markantes Zeichen für Duisburg.

Die Platzergänzungen rund um das Raumgefüge eines erlebbaren Hauptbahnhofs-Vorplatzes sind in der vollen Realisierungsphase, so u. a. das „Mercator One“ des Architekten Hadi Teherani aus Hamburg, als neues Markenzeichen

Duisburgs. Weitere Maßnahmen stützen das Geschehen rund um den Hauptbahnhof – Duisburg holt auf. Erwähnt werden sollten die projektierten Neugestaltungsmaßnahmen am Ostausgang des Hauptbahnhofes, die Aufwertung und die neue Dachkonstruktion der „Duisburger Welle“, der Verkehrsstation Hauptbahnhof der Deutschen Bahn AG sowie die südlichen Städtebauprojekte des Quartier 1 (neues Büroquartier) (Entwickler: Aurelis) u.a. mit der Landesbehörde des LANUV (Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz) und der Fachhochschule der Polizei und öffentlichen Verwaltung mit mehr als 2.000 neuen Studienplätzen.

**Der Aufruf zum BürgerBeitrag 2 lautet: Wie kann das Plangebiet „Am Alten Güterbahnhof“ besser mit dem Vernetzungsraum Nord: City mit Hauptbahnhof korrespondieren?**

*links: neue Raumkante am Portsmouth-  
platz, das "MercatorOne" (Architekt:  
Hadi Teherani)*

*rechts: Nördlicher Übergabepunkt des  
neuen Hauptbahnhof-Vorplatzes*

*unten: vorbereiteter Anschluss zum  
Plangebiet*

*ganz unten links: neuer Reisebus-  
Bahnhof an der Mercatorstraße*

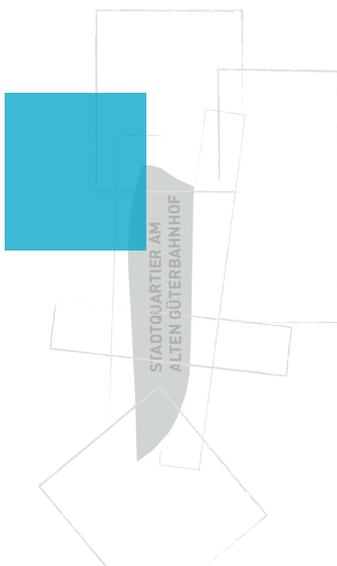
*ganz unten rechts: Empfangsgebäude  
und neuer Vorplatz*





## NORDWEST:

**DELLVIERTEL MIT KANTPARK  
BESTANDTEIL DER VIELFALT  
DUISBURGS - ENTREE ZUR NACHBAR-  
SCHAFT**



Attraktives Wohnen rund um den auf Basis eines Bürgerengagements umgestalteten Immanuel-Kant-Park sind die Qualitäten jenseits der Mercatorstraße. Das neue Stadtquartier „Am Alten Güterbahnhof“ hat mit dem Kantpark und Wilhelm-Lehmbruck-Museum eine Nachbarschaft mit Erholung und Kultur von internationalem Rang und zudem das Ausgeh- und Szene-Quartier des Dellviertels in greifbarer Nähe. Die Vielfalt Duisburgs ist gerade im Nordwesten spürbar.

Eine kleine Lebensader für die Vernetzung mit dem neuen Stadtquartier „Am Alten Güterbahnhof“ wurde mit Unterstützung der Bürgerschaft gesichert: In der Achse Immanuel-Kant-Park - Kölner Straße wurde der „Brückenschlag“ Ernst genommen und durchgesetzt: Die neue Rad- und Fußgängerbrücke über die Stadtautobahn A 59 ist gebaut. Hiervon wird auch das neue Stadtquartier profitieren. Parallel zur Mercatorstraße befinden sich noch zwei

Areale in Besitz der GEBAG („Bifunda-Fläche“ und „ehem. Autohaus“), die mittelfristig für eine Umnutzung bereitstehen. Hier nimmt mit der IGA (Internationale Gartenschau 2027) gerade der „Grüne Ring“ Duisburg und insbesondere die perspektivische Verbindung bis zum RheinPark konkrete Gestalt an. Die Bocksbarttrasse ist hier Teil einer „grünen“ Wegvernetzung in Ost-West-Richtung.

**Der Aufruf zum BürgerBeitrag 2 lautet:  
Welche Optionen gibt es, den Vernetzungsraum Nordwest: Dellviertel mit Kantpark „näher“ an das Entwicklungsgeschehen „Am Alten Güterbahnhof“ zu bringen?**

*links: Rad- und Fußwegevernetzung vorausgedacht, die Brücke als Schnittstelle Mercatorstraße "Grüner Ring" und Kantpark*

*rechts: Achse Fußgängerbrücke A 59 - Güntherstraße, Blick zum Kantpark*

*unten: Begleitweg Mercatorstraße Richtung Osten*

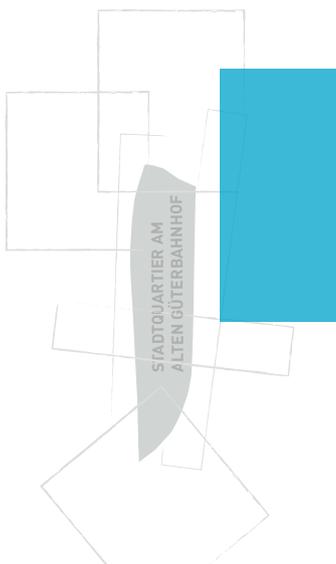
*ganz unten: Bocksbart-Trasse als Teil des zukünftigen "Grünen Rings" Duisburg*





## NORDOST:

**NEUDORF MIT LUDGERIPLATZ  
BESTANDTEIL DER VIELFALT  
DUISBURGS - ENTREE ZUR NACHBAR-  
SCHAFT**



In Duisburg wird der Stadtteil Neudorf „Nord“ auch gerne nach wie vor als das Quartier mit einer ausgeprägten und unerlässlichen Verknüpfungsfunktion mit dem modernen Duisburg rund um Forschung und Entwicklung, seiner Universität und u. a. dem Mikroelektronik- und Technologiepark nachgesagt.

Die Tangente der Mülheimer Straße samt Stadtbahnlinie ist eine der wichtigen, traditionsreichen Linien in Richtung Osten (Mülheim an der Ruhr), wo der Kaiserberg mit Zoo und Stadtwald liegt. Rund um das Ensemble des Ludgeriplatzes wird gerne und vielfältig gewohnt und gearbeitet, ein Vorbild für das neue Stadtquartier „Am Alten Güterbahnhof“.

Die direkte Verbindung Neudorfs über den Durchlass der Bahnunterführung der Koloniestraße in das neue Stadtquartier auf der anderen Seite der Bahntrasse ist anspruchsvoll. Auch topographische Besonderheiten im Plan-

gebiet selbst – erwachsen aus den Zeiten eines Güterbahnhofs mit dem Niveau „über der Stadt“ – sind zu überwinden.

**Der Aufruf zum BürgerBeitrag 2 lautet: Wäre es möglich, das neue Stadtquartier „Am Alten Güterbahnhof“ besser mit dem Stadtsegment Nordost: Neudorf mit Ludgeriplatz zu verzahnen? Welche Rolle spielt dabei zum Beispiel die Überwindung der „Barriere“ der Koloniestraße?**

*links: Gelenkpunkt für den Nordosten,  
die Koloniestraße*



*oben rechts: die alte "Lebensader"  
Richtung Universität und Kaiserberg,  
die Mülheimer Straße*

*rechts: rund um den Ludgeriplatz mit  
Kirche St. Ludger*

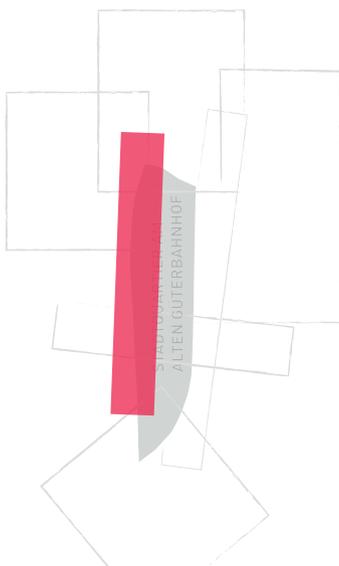
*unten: Neudorf und die Ostseite des  
Hauptbahnhofs*





## WEST:

### STADTAUTOBAHN A 59 SILHOUETTE DUISBURGS IN DER METROPOLREGION RHEIN UND RUHR



60.000 bis 70.000 Pendlerbewegungen entlang der Nord-Süd-Stadtautobahn A 59 täglich sind nicht nur ein Zeichen nötiger Verkehrsentlastungen zugunsten der Verkehrswende. Diese beeindruckende Zahl zeigt auch die Sensibilitäten der Aufgabenstellung nach Westen. Zum einen gilt es, eine Silhouette – sofern es irgendwie möglich erscheint – nicht ausschließlich hinter notwendigen Lärmschutzwänden verschwinden zu lassen. Im Sinne der „aufholenden“ Metropole am Rhein sollte Duisburg hier eine unverkennbare Stadtsilhouette ausbilden.

Die Diskussion wird sicher auch hohe Häuser umfassen dürfen. Ganz im Süden des Plangebietes wird die Situation mit der ausgebildeten Rampenführung der A 59 nochmals etwas komplexer. Im Norden kann man heute die Kraft Duisburgs und seinen weltweit bekannten Hafen beim Passieren der aufgeständerten Autobahnführung erleben.

**Der Aufruf zum BürgerBeitrag 2 lautet: Welche Möglichkeiten bleiben perspektivisch realistisch, um die Stadtsilhouette entlang der A 59 nicht beliebig erscheinen zu lassen. Kann der Raum West: Stadtautobahn A 59 eine neue Rolle für Duisburg übernehmen und ist eine Visitenkarte an dieser Stelle möglich?**

*links: Stadtautobahn A 59 als Barriere und Direktanbindung, Blickrichtung nach Süden*



*oben: Wohnen direkt an der A 59, Siedlung Königgrätzer Straße*

*links: Lärmschutzwand Welkerstraße*

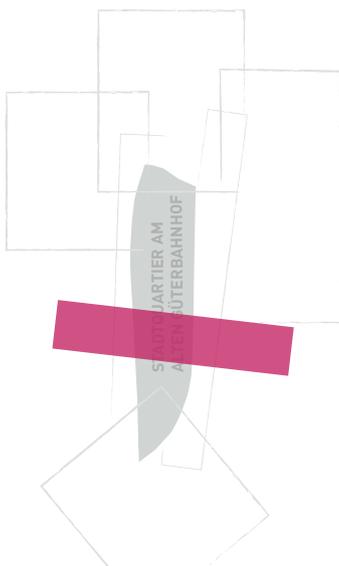
*unten: neue Stadt villen an der Brockhoffstraße*





## MITTE:

### KARL-LEHR-STRASSE MIT TUNNEL VERBINDUNGSLINIE UND ORT DER ERINNERUNG AN DIE LOVEPARADE- TRAGÖDIE 2010



Der ca. 300 m lange „Gewölbetunnel“ der Karl-Lehr-Straße ist ein unmöglicher und beängstigender Stadtraum, rein verkehrsfunktional auf den PKW-Verkehr ausgerichtet und aufgrund der Lärm- und Schadstoffbelastungen für Radfahrer und Fußgänger keine angenehme Verbindungslinie im Stadtgeschehen. Duisburg steht bundesweit nicht allein dar, die Hinterlassenschaften der großen Bahnanlagen -die Motoren des Wiederaufbaus und des wirtschaftlichen Aufstiegs hinterlassen oft tiefe Spuren in den deutschen Städten.

Die Duisburger Verantwortung ist hier noch schmerzhafter, der Tunnel und seine Rampe im Westen standen im Mittelpunkt der Loveparade-Tragödie 2010. Die Gedenkstätte für die 21 toten jungen Menschen ist Teil der Tunnelanlage bzw. der Karl-Lehr-Straße. Dennoch hat der Tunnel wichtige, stadt-räumliche Verbindungsfunktion.

**Der Aufruf zum BürgerBeitrag 2 lautet: Wie kann der Vernetzungsraum Mitte: Karl-Lehr-Straße mit Tunnel wieder zu einem angemessenen Stadtraum werden und wie kann die Entwicklungsmaßnahme „Am Alten Güterbahnhof“ hier einen Beitrag zur „Öffnung“ im mehrfachen Sinne leisten? Wie könnte die isoliert liegende Gedenkstätte, die sensibel auszudrückende Erinnerung an einen traurigen Bestandteil der Geschichte des Güterbahnhofs ein Teil eines größeren „Ganzen“ werden, einem Stadtquartier für ein lebendiges Miteinander?**

*links: Tunnel Karl-Lehr-Straße, trauriger Bestandteil der Geschichte rund um die Tragödie 2010*

*oben: Gedenkstätte für 21 junge Leben, Spuren der Tragödie 2010*

*unten: der Böninger Park, Oase inmitten der Stadt*

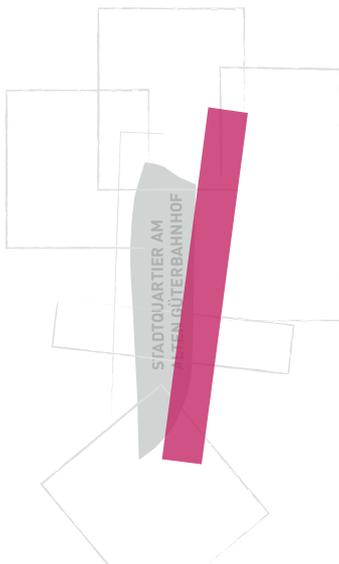
*ganz unten: Karl-Lehr-Straße im Westen, imposanter Baumbestand und bauliches Entree*





## OST:

### ICE-TRASSE VISITENKARTE DUISBURGS INNER- HALB DES EUROPÄISCHEN SCHIENEN- NETZES



Die Verbindungslinien zwischen den europäischen Metropolen und Duisburg werden zukünftig noch mehr Bedeutung erlangen. Duisburg stellt sich gut auf, die Erneuerungen rund um den Hauptbahnhof werden Früchte tragen: In vier Stunden in Paris (FR) oder Berlin, in zwei Stunden in Frankfurt am Main oder Amsterdam (NL) sein zu können, bedeutet ein unglaubliches Standortpotential. Ein weiterer Vorteil sind nur ca. 10 Minuten Fahrtzeit bis zum Flughafen Düsseldorf International.

In Deutschland haben sich die Stadtsilhouetten entlang der Bahntrassen gerade in den Kernstädten radikal positiv verändert: München, Düsseldorf und Heidelberg werden oft als die Vorbilder der Rückeroberung von nicht benötigten Gleisanlagen und Güterbahnhöfen genannt. Duisburg wird demnächst aufschließen.

**Der Aufruf zum BürgerBeitrag 2 lautet: Wie kann ein Gesicht Duisburgs für die Bahnreisenden aussehen, welche gestalterischen Optionen bieten sich für den Vernetzungsraum Ost: ICE-Trasse, landschaftlich-stadtplanerisch und ist eine solche Zuwendung Duisburgs zur Lebensader des Streckennetzes der Deutschen Bahn AG begründet und sinnvoll?**

*links: im Fokus für tausende Besucher  
Duisburgs, der Blickwinkel vom Stre-  
ckennetz der DB AG*

*unten: alte Güterbahnhofshallen kurz  
vor dem Abriss und die DB AG Trasse  
im Hintergrund*

*unten links: neues Wohnen an der  
Bahnlinie - Wegnerstraße*

*ganz unten rechts: der Charme der  
Kleingärten*





## SÜD:

### RHEINPARK UND 6-SEEN-WEDAU MIT STADION VERWEBUNG MIT NAHERHOLUNG UND SPORT PAR EXCELLENCE

Neudorf-Süd ist eine „grüne Lunge“ und bietet ein umfassendes Naherholungs- und Sportangebot rund um die Sechs-Seen-Platte und das Stadion samt neuer Jugendherberge. Der Südfriedhof ist zudem eine Oase im Stadtgeschehen. Das Entwicklungsprojekt „6-Seen-Wedau“ - ebenfalls ein Großprojekt für attraktives Wohnen auf einer nicht mehr benötigten Bahnfläche – zeigt die herrschende Aufbruchstimmung.

In Ost-West-Richtung wird das „Stadtquartier Am Alten Güterbahnhof“ von dem in der Planung befindlichen Rad-schnellweg (RS 1) tangiert - entlang der Bahnlinien RE 11, RB 31 und RB 33

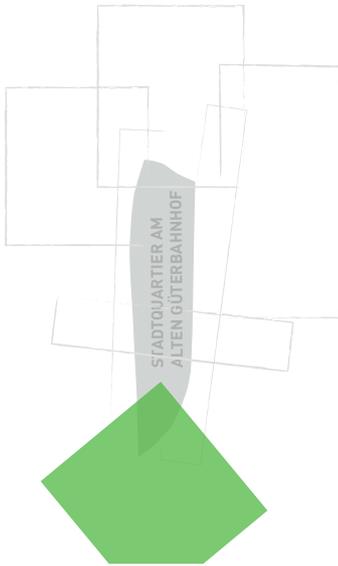
wird der RS 1 auf stillgelegten Bahntrassen in Dammlage geführt, um kurz nach Unterquerung der A59 einen Anschluss Richtung Norden zum „Stadtquartier Am Alten Güterbahnhof“ und somit auch zum Hauptbahnhof zu erhalten. Über den RS1 ist somit zukünftig auch der RheinPark erreichbar.

Das Projekt Areal „Stadtquartier Am Alten Güterbahnhof“ wird so zu einem Bestandteil des gesamtstädtischen „Grünen Rings“ werden und soll einen wichtigen, positiven Beitrag dazu liefern.

Die Vernetzung im Süden des Plangebietes „Am Alten Güterbahnhof“ ist eine besondere Herausforderung: die in Teilen höherliegenden Bahntrassen in Dammlage, ausgestattet mit den notwendigen Hochspannungsmasten und zudem die Brückenkonstruktion der Stadtautobahn A 59 erscheinen unüberwindbare Barrieren im Stadtgrundriss.

**Der Aufruf zum BürgerBeitrag 2 lautet: Gibt es trotz aller Probleme der Grundstücksverfügbarkeit und Barrieren zur Vernetzung Süd: RheinPark und 6-Seen-Wedau mit Stadion weitere Möglichkeiten der stadträumlichen Verbindung, z.B. um von der Innenstadt mit dem Rad schnell und komfortabel zum Naherholungsraum der Sechs-Seen-Platte oder über den bereits geplanten RS 1 zum RheinPark zu kommen, welche Bewegungslinien sind oder wären zusätzlich attraktiv? Was könnte noch zur Vernetzung von Norden nach Süden beitragen, um eine Isolation des Plangebietes „Am Alten Güterbahnhof“ zu vermeiden?**

*oben: die Hochtrassierung der A 59 - Barriere in der Stadtstruktur (Foto am Sternbuschweg - Blick nach Süden)*



*oben: der Friedhof Sternbuschweg  
als Teil des Grünverbundes*

*links: Wasserturm, Station auf dem  
Weg zum Rhein*

*unten links: Duisburgs Kraft im Sü-  
den - die 6-Seen-Platte*

*unten rechts: Vernetzungsstrategie  
- Grünzug mit Radweg parallel zur  
Wegnerstraße*



# 06

## AUFGABE

Die Bürgerschaft Duisburgs, Verwaltung, Politik sowie viele Akteure der Stadtgesellschaft und auch die Interessenvertreter der Wirtschaft sind sich einig: Das ca. 28 ha große Projektgebiet Stadtquartier „Am Alten Güterbahnhof“ kann zu einer internationalen Visitenkarte für Duisburg werden.

Das Areal soll nach jahrzehntelanger Diskussion über Sondernutzungen, insbesondere in Bezug auf großflächigem Handel, sowie der Tragödie rund um die Loveparade im Jahr 2010 zum stadtintegrierten und gemischt genutzten Zukunfts-Stadtquartier entwickelt werden. Ein Schwerpunkt werden neue Arbeitsplätze, wie etwa Büros und Dienstleistungen, Innovations- und Forschungssegmente, urbane Produktionsstätten und Co-Working-Angebote bilden können.

Diese Nutzungsangebote sind selbstverständlicher Bestandteil des Neustarts und des neuen Nutzungsmixes, ebenso wie klassisches und verträgliches Gewerbe, Nahversorgung und Gastronomie. Das Wohnen in möglichst vielen Facetten und weitere, kleinteilige lebendige, urbanen Ergänzungsnutzungen und soziale Infrastrukturen zum Wohnen sollen ebenfalls zum selbstverständlichen Bestandteil des neuen Stadtquartiers werden können.

Das Plangebiet muss aus seiner markanten Insellage befreit werden und zu einem „stadtstrukturell“ integrierten Bestandteil Duisburgs avancieren. Die Lagequalitäten mit einer vitalen Duisburger Innenstadt rund um die Königstraße, samt Stadttheater und Haupt-

bahnhof in unmittelbarer Nähe, können nicht optimaler sein, obwohl die Insel-lage zwischen den Infrastrukturbändern DB Streckennetz und Stadtautobahn A 59 eine besondere Herausforderung darstellt.

Die schienengebundenen Verbindungslinien in die deutschen und europäischen Metropolen über die ICE/TGV Verbindungen und die Direktanbindungen zum internationalen Flughafen (8 Minuten) und zum Hauptbahnhof der Landeshauptstadt Düsseldorf (15 Minuten) sind Standortbegabungen par excellence. In rund zwei Stunden nach Amsterdam oder Frankfurt am Main oder in nur vier Stunden nach Paris oder Berlin reisen zu können, bequem mit dem mobilen Arbeitsplatz im Schnellzug, schafft ein sehr verlässliches Fundament in der zukünftigen Kooperation mit den europäischen „Hotspots“.

Die Metropolregionen Ruhr und Rheinland besitzen keine adäquaten Flächenreserven zur Stadtergänzung mit solchen Lagequalitäten.

Im Rahmen des zweiphasigen Wettbewerbs müssen für eine Perspektive 2030+ „Stadtquartier Am Alten Güterbahnhof“ weitergehende Antworten und Lösungsvorschläge gefunden werden. Bewusst wird dabei für bestmögliche und hochgradig transparente Ergebnisse eine online gestützte Beteiligungs- und Beobachtungsoption für die Duisburger Öffentlichkeit eingerichtet.

Die nominierte Experten- und Empfehlungskommission der Jury und die über einen internationalen Bewerbungsauftrag gewonnenen 17 Bearbeitungsgemeinschaften arbeiten somit zeitgemäß unter der Beobachtung und Kommentierungsmöglichkeit der Duisburgerinnen und Duisburger.

Die Zweiphasigkeit des Wettbewerbs ist auch über die Duisburger Kommunikationskultur begründet. Die Stadt Duisburg und ihre Stadtgesellschaft sollen von dem umfangreichen Planungsprozess der nächsten Jahrzehnte partizipieren und Teil der lebendigen und erfahrbaren Meilensteine rund um das neue Duisburger Zukunftsprojekt Stadtquartier „Am Alten Güterbahnhof“ werden können.

Immerhin sind u. a. mit der gelungenen Aufbruchstimmung in der Innenstadt rund um die Königstraße und auch dem heute annähernd vollständigen Innenhofen einige Referenzen rund um die Kernstadt vorhanden, die Mut machen für das Duisburg der Zukunft. Das Projekt „Am Alten Güterbahnhof“ wird hier nahtlos anschließen.

**LEITFRAGE - WIE KANN EIN ZEITGEMÄSSES, URBANES STADTQUARTIER FÜR DUISBURG ETABLIERT WERDEN UND WELCHE NUTZUNGSBAUSTEINE MÜSSEN MITEINANDER EIN GANZES ERGEBEN?**



Folgende weitere zentrale Fragestellungen sollen im Rahmen des Wettbewerbs gemeinsam mit den Bearbeitungsgemeinschaften, der Duisburger Bürgerschaft und der Expertenkommission bzw. Jury beantwortet werden:

Das Areal „Am Alten Güterbahnhof“ muss im Inneren eine unverwechselbare Lagequalität generieren. Bereits die ältere und nicht mehr aktuelle Masterplanung von Lord Norman Foster aus dem Jahr 2009 und die Duisburger Stadtentwicklungsplanungen artikulieren eine Grundvoraussetzung: Ein „innerer Freiraum“ mit allerhöchsten Qualitäten ist Teil der gesamträumlichen Vernetzungsstrategie rund um die Duisburger Kernstadt und auch „von den Landschaftsräumen Rhein und Ruhr zum Kaiserberg“.

Als erlebbarer und öffentlicher Raum und Freiraum bekommt die gesamtstädtisch bedeutsame „landschaftliche“

Vernetzung auf der Fläche des ehemaligen Güterbahnhofs eine besondere Rolle, mit stadtklimatisch positiven Effekten, der Schaffung notwendiger Lebensqualität und der Adressbildungen für die Nachbarquartiere, neue Firmen, Mitarbeiter, Bewohner und für die Duisburger Bevölkerung insgesamt.

Das „Zurückholen“ der ehemaligen Güterbahnhoffläche in das Stadtgeschehen hat oberste Priorität.

Aus den neu zu generierenden, inneren Qualitäten entsteht erst das Fundament für ein Zukunfts-Stadtquartier. Denn derzeit ist das Projektareal auch eine von Lärm und Emissionen hochbelastete Fläche, die sich mit den benachbarten Quartieren insbesondere dem Dellviertel im Westen und Neudorf im Osten und auch dem Südbereich des Hauptbahnhofes nur unzureichend vernetzt. Aus dieser „Bürde“ der ehemaligen Güterbahnhof-Nutzung wird eine positive

städtebaulich-freiraumplanerische Entwicklungsstrategie erwachen.

Die Vernetzungen in „alle Himmelsrichtungen“ sind mit Unterstützung der Bürgerschaft und dem Wissen über „ihre“ Stadtquartiere zu forcieren. Hier ist ein besonderes Gespür für Machbares und wichtige Lebensadern gefragt. Eine besondere Herausforderung für die Anregungen aus der Bürgerschaft und die spätere Umsetzung über die teilnehmenden Entwurfsteams und die Beurteilung durch die Jury.

Neben der Stärkung des Projektareals in Richtung Innenstadt über den neu gestalteten Portsmouthplatz und die gestärkte Friedrich-Wilhelm-Straße, ergibt sich vor allem die Notwendigkeit eines attraktiven Übergangs von Norden kommend über die Koloniestraße hinweg. Zudem sind vor allem auch die Ost-West-Bezüge zu stärken, auch lineare „Parks“ und öffentliche Räume



– nicht zu groß, belebt und sozialräumlich gut integriert – können hier Adresse und Vernetzung zugleich sein und die Fläche „Am Alten Güterbahnhof“ im positiven Sinne mit den umliegenden Stadträumen verweben.

Als eine besondere Herausforderung gilt die Süd-Vernetzung in Richtung des Entwicklungsgebiets „6-Seen-Wedau“, einem der größten Stadtentwicklungsprojekten für Wohnen in Deutschland, und den Naherholungsschwerpunkten rund um die Regattabahn, das Stadion Wedau und die „Grüne Lunge“ des Hauptfriedhofs. In dieser Richtung sind die Barrieren der aktiven Bahngleise und der Stadtautobahn A 59 fast unüberwindbar. Mit einer geschickten Planung kann hier für Rad- und Fußgänger eine weitere wichtige Verknüpfung geschaffen werden. In Ost-West-Richtung wird das Areal von dem in der Planung befindlichen Radschnellweg Ruhr RS1 tangiert. Über den RS1 ist somit der RheinPark, einem attraktiven Park direkt am Rheinufer der auf einer ehemaligen Industriefläche entstanden ist und somit das Stadtentwicklungsziel "Duisburg an den Rhein" ermöglicht, unmittelbar erreichbar.

Das gesamte Projektareal wird so zu einem Bestandteil des gesamtstädtischen „Grünen Rings“ werden und einen wichtigen, positiven Beitrag dazu liefern.

**LEITFRAGE - WIE KANN SICH DAS ENTWICKLUNGSGEBIET „AM ALTEN GÜTERBAHNHOF“ MÖGLICHT GUT IN DEN VORHANDENEN STADTGRUNDRISS INTEGRIEREN UND WIE KANN TROTZ ISOLIERTER LAGE EINE VERNETZUNG IN MÖGLICHT ALLE HIMMELSRICHTUNGEN UND NACHBARSCHAFTEN GELINGEN?**

Die Fläche „Am Alten Güterbahnhof“ wird wie keine andere Fläche nach außen zu einer Visitenkarte Duisburgs städtebaulich in Erscheinung treten. Dies bedeutet zugleich eine hohe Verantwortung im Hinblick auf die städtebauliche und freiraumplanerische Rahmgebung und Ausprägung einer unverwechselbaren Stadtsilhouette.

Das Areal hat dazu eine übergeordnete Wahrnehmung über gleich zwei Linien mit täglich zehntausenden Pendlerbewegungen: im Westen die Stadtsilhouette zur Stadtautobahn A 59, im Osten

zu den aktiven Gleistrassen der DB AG. Hier entstehen besondere Aufmerksamkeiten und Möglichkeiten von „regional“ wahrnehmbaren Adressen, bei gleichzeitig alltäglichem Stadtleben – mit Wohnen nach innen gerichtet. Grundvoraussetzung ist die geschickte Kombination von städtebaulichen Gestaltungsansprüchen, neuen Lebensqualitäten im Innern und der Bewältigung von störenden Lärmbelastungen.

**LEITFRAGE - WIE KANN DIE STADTSILHOUETTE DUISBURGS ZUKÜNFTIG AUSSEHEN UND WIE KANN DER LÄRMSCHUTZ FÜR DAS NEUE HERZSTÜCK SICHERGESTELLT WERDEN?**

Das Projekt „Am Alten Güterbahnhof“ sollte bei der vorhandenen Begabung einer außerordentlich guten Erschließungssituation unterschiedlicher Verkehrsarten ein eigenständiges zeitgemäßes Mobilitätskonzept aufweisen können und auch das Thema Klimaschutz bereits auf städtebaulicher Planungsebene als Herausforderung begreifen. Die Projektdimension von über 28 ha kostbarster Fläche sollte als besondere Chance begriffen werden.



Die städtebauliche Entwicklung eines urbanen und smarten Stadtquartiers wird eine Vielfalt neuer Arbeitsplatz- und Wohnangebote ermöglichen und sollte den „Zeichen der Zeit“, einer CO<sub>2</sub>-neutralen und klimaschutzorientierten Entwicklungs-, Realisierungs-, und Vermarktungsstrategie folgen.

Ein solcher Anspruch kann nur in der Zusammenschau aller Duisburger Entwicklungsaktivitäten mit integrierter, zukunftsfähiger Energieversorgung und dem denkbaren Einsatz regenerativer Energien erfolgen. Hier kann auf städtebaulicher Ebene die Klimaneutralität angeschoben werden.

Der Hauptbahnhof ist der Mittelpunkt eines überregionalen, zeitgemäßen „Mobilitäts-Hubs“ für alle Verkehrsarten. Die Erreichbarkeit neuer Arbeitsplatz- und Wohnangebote könnte damit kaum umweltfreundlicher sein. Neben den internationalen, überregionalen und regionalen schienengebundenen Angeboten – parallel im Westen, ergänzt über die Linienführung und Haltepunkte der U 79 (Duisburg-Düsseldorf) – muss das ÖPNV-Angebot in die Tiefe der südlichen Fläche über neue Mobilitätsangebote schneller, umweltverträglicher

und innovativer Verbindungen mit der Entwicklung einhergehen.

Die Mobilität der Zukunft mit einem Vorrang für Fußgänger und Radfahrer wird im europäischen Kontext auch bei städtebaulichen Entwicklungsmaßnahmen forciert. Kopenhagen (DK), Stockholm-Hammarby (SE) und Wien-Nordbahnhof sowie Aspern (AT) gehen neue Wege auch bei städtebaulichen Gestaltungs- und Nutzungsqualitäten, mit der Tendenz der Rücknahme der Erschließungs- und Raumanprüche für den motorisierten Individualverkehr (MIV). Das gilt auch für Duisburg!

Die Rad- und Fußwegebeziehungen werden über die Fläche des ehemaligen Güterbahnhofs hinweg auch zentrale, sichere und gesamtstädtisch schnelle Wegführungen ermöglichen, z. B. in Nord-Süd-Richtung bis zur Wedauer 6-Seenplatte. Auch das verbindet Lebensqualität und Umweltanspruch – die Stadt der schnellen Radwege als Vorbild. Nach Westen sind Anschlusspunkte ebenfalls vorbereitet: Die Brücke über die A 59 zur Innenstadt und zum Kantpark mit seinem international bekannten Wilhelm-Lehmbruck-Museum ist eben-

so vorhanden wie die weiteren Verbindungslinien nach Westen bis zum Rhein-Park. Mit dem Duisburger Beitrag zur IGA 2027 können sie gestärkt werden – das alte Güterbahnhofareal soll hier „nahtlos“ anschließen und Bestandteil des Gesamtsystems werden.

Beim motorisierten Individualverkehr (MIV) sind die Übergabepunkte der leistungsfähigen A 59 durch den Anschluss zum Zentrum gebaut und im Bereich AS Hochfeld planungsrechtlich vorbereitet (Planfeststellung). Es bietet sich die Chance, die störenden Verkehre des MIV bewusst aus dem „Inneren“ der Projektfläche „Am Alten Güterbahnhof“ herauszuhalten, gerade für neue Gewerbe- und Dienstleistungsbaufelder kann nach Gemeinschaftslösungen gesucht werden.

**LEITFRAGE - WIE KANN EIN ZEITGEMÄSSES MOBILITÄTSKONZEPT AN DIESER BESONDEREN STELLE AUSSEHEN UND WELCHE VORBILDLICHEN ANSÄTZE EINER VORAUSSCHAUEND NACHHALTIGEN UND KLIMASCHÜTZENDEN ENTWICKLUNG UND REALISIERUNG SIND FRÜHZEITIG EINZUPLANEN?**

Das Areal „Am Alten Güterbahnhof“ wird seine Kraft aus Duisburg und der unmittelbaren Stärke der Nachbarquartiere westlich und östlich der Infrastrukturtrassen heraus entwickeln. Andersherum soll auch die städtebauliche und vor allem die freiraumplanerische Neustrukturierung das Vorhandene stärken und aufwerten. Nach Jahrzehnten der Planungsüberlegungen gilt es nun den Neustart behutsam, besonnen und konsequent anzugehen. Qualität steht vor Quantität in allen Ebenen notwendiger und das Projekt sowie den Neustart fördernder Planungen.

Die Stadtgesellschaft Duisburgs wird vorbildlich aktiv beteiligt und hat bereits eine gute Basisarbeit geleistet, aktiv an der Gestaltung eines neuen smarten Stadtquartiers und eines „normalen Stück Stadt“ mitzuwirken.

Die Wirtschaft und Politik Duisburgs kann über die internationalen und regionalen Verflechtungen zum wichtigen Impulsgeber der Entwicklung des Güterbahnhofgeländes zu einem smarten Stadtquartier mit europäischer Bedeutung werden.

Die Realisierung wird einen längeren Zeitraum in Anspruch nehmen, auch das Prozesshafte der Gesamtmaßnahme für ein neues smartes Stadtquartier sollte Teil der Innovation werden.

In wirtschaftlich umsetzungsfähigen Entwicklungsstufen denken und auch experimentelle-innovative Zwischenschritte neuer Nutzungsideen einflechten, sollten Bestandteil der Strategie zum Neustart des Vorbildprojektes „Am Alten Güterbahnhof“ werden können. Innovation entsteht u. a. über Offenheit und Experimente und führt zu einem lebenswertes Stadtmilieu.

Das Areal und insbesondere Duisburg haben etwas zu bieten.

#### **LEITFRAGE - WIE KANN DIE QUALITÄTSSICHERUNG FÜR DIE WEITEREN PLANUNGSSCHRITTE UND AUCH IN DEN SPÄTEREN REALISIERUNGSSCHRITTEN ERFOLGEN?**

oben: eine der Aufgaben - Anschlussqualitäten - u.a. nach Norden (Foto Anschluss Auf- und Abfahrt A 59)  
unten: eine der Aufgaben - Freiraumqualitäten - u.a. Luft und Licht schaffen (Foto Rampe im Bereich Karl-Lehr-Straße)



## HINWEISE

Die GEBAG Flächenentwicklungsgesellschaft mbH bereitet in enger Kooperation mit der Stadt Duisburg, parallel zum Wettbewerbsverfahren das Bauleitplanverfahren gemäß BauGB vor. Aus diesem Grunde wurden bereits vorab die Fachämter der Stadt Duisburg ein weiteres Mal in den „erneuerten“ Planungsprozess zum Projekt „Am Alten Güterbahnhof“ involviert. Die folgenden Hinweise formulieren die Ansprüche der Fachressorts, sind nicht als abschließend zu betrachten und liefern wichtige Anregungen bereits in der frühen Phase des städtebaulich-freiraump-lanerischen Wettbewerbs. Auch wenn sie in Teilen für einen Masterplan schon sehr detailliert erscheinen, sollen sie einen Überblick geben, welche Fragestellungen im formalen Verfahren nach Abschluss des Wettbewerbs bearbeitet werden müssen.

### 7.1 STADTENTWICKLUNGSSTRATEGIE DUISBURG2027

Die Entwicklung der Fläche „Am Alten Güterbahnhof“ bietet Möglichkeiten, diverse Ziele der Stadtentwicklungsstrategie Duisburg2027 umzusetzen. Zu diesen Zielen zählen insbesondere

- die Wiedernutzung von Brachflächen (Ziel 2.3.11) bzw. die vorrangige Entwicklung von Wohnbau- und Wirtschaftsflächen auf bereits genutzten Flächen (Ziele 2.3.9 und 2.3.10),
- die Schaffung neuer Freiräume im Siedlungsbereich zur besseren Vernetzung bzw. Durchgängigkeit des Grün- und Freiraumsystems (Ziele 2.3.4 und 2.3.11),

- ein schonender Umgang mit der Ressource Boden (Ziel 2.4.1),
- die Nutzung der vorhandenen Standortqualitäten zur Entwicklung eines markenbildenden, regional und überregional bedeutsamen Wohn-/Wirtschaftsstandorts (Ziel 2.5.1),
- die Schärfung des Stadtprofils als technologie- und wissensbasierter Wirtschaftsstandort (Ziel 2.5.2),
- die frühzeitige und aktive Einbindung der Duisburger Stadtgesellschaft an der Gestaltung eines zukunftsfähigen Stadtquartiers (Ziel 2.8.4).

Aufgrund enger räumlicher Verflechtungen und regionaler Entwicklungstrends sind neben städtischen Entwicklungszielen die strategischen Ziele regionaler Kooperationsgemeinschaften bei der Entwicklung der Fläche „Am Alten Güterbahnhof“ anzuwenden. Als Mitglied im RegioNetzWerk, einem im Rahmen des Wettbewerbsaufrufs Stadt-Umland.NRW gegründeten Zusammenschluss der Städte Duisburg, Düsseldorf, Krefeld, Meerbusch und Ratingen sowie dem Kreis Mettmann, verfolgt die Stadt Duisburg regionale Ziele bereits im Rahmen des Stadtentwicklungsprojektes 6-Seen-Wedau. Kernaufgabe des RegioNetzWerks ist es, innovative, nachhaltige und interdisziplinäre Lösungsansätze für den hohen Siedlungsdruck in der Region zu entwickeln und dabei Siedlungs- und Mobilitätsentwicklung miteinander zu verknüpfen. Neben 6-Seen-Wedau benennt das RegioNetz-

Werk für Duisburg weitere Leit- und Zukunftsprojekte (u. a. die Reaktivierung der Rateringer Weststrecke und die Siedlungsentwicklung RheinOrt).

Dank der verkehrlichen Anbindung und einer Größe von rund 28 Hektar sollten die Ziele und Qualitätsstandards des RegioNetzWerks bei der Entwicklung der Fläche „Am Alten Güterbahnhof“ berücksichtigt und hinsichtlich ihrer Realisierbarkeit kritisch geprüft werden. Der Planungsraum besitzt ein enormes Potenzial, baulich-räumliche und funktionale Lösungen für den hohen regionalen Siedlungsdruck in den Bereichen Wohnen, Dienstleistung und Gewerbe zu entwickeln und zugleich neue Maßstäbe mit Blick auf die Themen städtische Mobilität, Freiflächenversorgung und Klimafolgenanpassung zu setzen. Zu den besonders relevanten Zielen des RegioNetzWerks mit konkretem Bezug zum Planungsraum zählen:

- RegioNetzWerk Ziel A Städtebauliche Dichte: Mit Blick auf den regionalen Siedlungsdruck und im Sinne einer flächensparenden, intelligenten und nachhaltigen Stadtentwicklung ist eine Verdichtung mit entsprechenden städtebaulichen und architektonischen Qualitäten erstrebenswert. Die Planungen sollten den Mehrwert einer Verdichtung für alle Nutzer aufzeigen, so dass diese von der Bürgerschaft und den politischen Entscheidungsträgern mitgetragen wird.

- RegioNetzWerk Ziel B Vernetzte Mobilität: In allen Quartieren des Planungsraums sollte der Umweltverbund gestärkt werden. Angebote des öffentlichen Personennahverkehrs und der Nahmobilität sind miteinander zu verknüpfen. Die Präsenz des motorisierten Individualverkehrs sollte auf ein notwendiges Minimum reduziert werden.
- RegioNetzWerk Ziel D Öffentlicher Raum – grün und multifunktional: Der Planungsraum integriert einen leicht zugänglichen und in mehreren Dimensionen nutzbaren öffentlichen Raum in die Siedlungsentwicklung.
- RegioNetzWerk Ziel E Klimaverträglichkeit und Energieversorgung: Das zu entwickelnde städtebauliche Konzept berücksichtigt die Ansprüche der Klimafolgenanpassung an die Siedlungsentwicklung und beugt möglichen klimatischen Belastungen vor. Ökologisches Bauen trägt darüber hinaus zu einer positiven Wechselbeziehung zwischen Mensch, gebauter Umwelt und Ökosystemen bei.

Abseits strategischer Ziele sind die nachfolgend aufgeführten Aspekte mit starken Bezügen zur Duisburger Stadtstruktur zu berücksichtigen:

- Grundsätzlich hält die „strategische Stadtentwicklung“ eine plangebietsumfassende Nutzungsmischung für erstrebenswert, wenngleich im Rahmen des städtebaulichen Wettbewerbsverfahrens

kritisch zu hinterfragen ist, ob diese flächendeckend realisierbar ist. In begründeten Fällen erscheint es durchaus sinnvoll, zugunsten einzelner städtischer Funktionen vom Credo der Nutzungsmischung abzuweichen.

- Begrüßenswert ist die Entwicklung einer öffentlichen innerstädtischen Grünfläche als Reaktion auf eine mit Grünflächen unterversorgte Innenstadt. Hiervon würden Bewohner und Besucher des neuen Quartiers sowie Bewohner der südlichen Innenstadt gleichermaßen profitieren. Wünschenswert wäre eine qualitätvolle und möglichst kreuzungsarme Vernetzung einer solchen Grünfläche mit dem Grünen Ring, dem Sportpark Wedau und dem östlich des Planungsraums angrenzenden Stadtteils Neudorf. Erstrebenswert wäre ferner eine engmaschige Vernetzung mit den Wohnquartieren westlich der Stadtautobahn A 59
- Die Ansiedlung von Einzelhandel ist grundsätzlich zu vermeiden. Lediglich der Nahversorgung des Planungsraums dienende Betriebe sollten aus Sicht der „strategischen Stadtentwicklung“ zulässig sein.
- Konkurrenzsituationen zu bestehenden (Innenhafen, Innenstadt) oder geplanten (6-Seen-Wedau, RheinOrt) Quartieren sind durch entsprechende Nutzungsabsichten und Clusterbildungen zwingend zu vermeiden. Mit dem neuen Stadtteil Am Alten Güterbahnhof entsteht ein

weiteres attraktives Stück Stadt mit spezifischen Qualitäten (bspw. Lagegunst) in Ergänzung zu anderen – die Gesamtstadt prägenden – Quartieren.

- Trotz der weitgehend verinselten Lage zwischen der Stadtautobahn A 59 und der Bahntrasse eignen sich Teile des Planungsraums unter Verwendung spezifischer Stadtbautypologien und – mit Blick auf zu erwartende Lärmimmissionen – typologische Sonderbausteine sowie hybride Kombinationen für neue und innovative Wohnkonzepte. Dieses Potenzial gilt es aus Sicht der „strategischen Stadtentwicklung“ zu nutzen, um
  - a) durch eine kritische Masse an dauerhaften Bewohnerinnen und Bewohnern eine reelle Nutzungsmischung und Belebung des Stadtteils Am Alten Güterbahnhof zu bewirken und
  - b) einen Beitrag zur Deckung des (erheblichen Defizits an Wohnbauland) Bruttowohnbaulandbedarfs der Stadt Duisburg zu leisten.

Unter Berücksichtigung der Größe des Planungsraums und im Abgleich mit weiteren Großprojekten der Stadtentwicklung wird – eine entsprechende Verdichtung vorausgesetzt – die Schaffung von 1.000 bis 1.500 Wohneinheiten für realistisch befunden.

rechts: erste Annäherungen - Strukturen zum  
IHK-Wirtschaftsworkshop (Skizzen: Jörg Faltin 2019)



oben: Ideenskizze 1 "Boulevard"

## 7.2 GROBES PROGRAMM

### 7.2.1 BASIS DER FOSTER-RAHMEN-PLANUNG (2009)

Innerhalb der Jahre 2005 bis einschließlich 2007 wurde durch das von der Stadt Duisburg beauftragte Büro Foster + Partners aus London ein Masterplan für die Duisburger Innenstadt erarbeitet. Dabei wurden das Zielsystem und der Handlungsrahmen für die weitere Entwicklung der gesamten Innenstadt Duisburgs erarbeitet. Der durch Foster + Partner erstellte Masterplan Innenstadt wurde 2007 durch den Rat der Stadt Duisburg beschlossen.

Innerhalb der Jahre 2007 bis einschließlich 2009 wurde durch das gleiche Planungsbüro in Zusammenarbeit mit der Stadt Duisburg und der Aurelis Real Estate Service GmbH (Regio West) ein Masterplan bezogen auf die ehemalige Bahnfläche Am Alten Güterbahnhof entwickelt. Grundlage der Masterplanung stellte dabei der zuvor erstellte und durch den Rat der Stadt Duisburg beschlossene Masterplan Innenstadt dar.

Der Masterplan des Planungsbüros Foster + Partners mündete 2009 in einen Rahmenplan zur weiteren Entwicklung der ehemaligen Bahnfläche. Der Plan von Foster hat dabei die Errichtung von Baumassen entlang der Stadtautobahn A 59 und der Bahntrasse zur Lösung des Schallschutzproblems vorgesehen. Insgesamt wurde die Planung auf eine gewisse Nachhaltigkeit ausgerichtet. So wurden beispielsweise Baukörper gedacht, die eine CO<sub>2</sub> Neutralität bewirken, diverse Konzepte zur Reduktion des Wasserverbrauches und

zum Umgang mit dem Niederschlagswasser. Auch die Optimierung der Baukörper zur Verbesserung der Belichtung innerhalb der Gebäude wurde durch das Planungsteam berücksichtigt. Ziel für die Entwicklung der ehemaligen Bahnfläche sollte die Entstehung eines lebendigen und vielfältigen Stadtteils zum Wohnen und Arbeiten für bis zu 10.000 Duisburgerinnen und Duisburger sein. Der Nutzungsmix (bezogen auf die Gesamtgeschossfläche GF) des damaligen Foster Masterplanes sah folgendes vor, er hat als grobe Richtschnur auch 2020 noch Bestand. Es wird heute jedoch ein höherer Anteil des Dienstleistungssektors und damit eine prozentuale Reduzierung des gewerblichen Sektors als zielführend betrachtet:

- 33% Wohnen
- 40% Büro/Dienstleistung
- 17% Gewerbe (weniger)
- 5% Einzelhandel
- 5% Hotel
- 2% Sondernutzung

### 7.2.2 BASIS WORKSHOP ZUM IHK-STRUKTURKONZEPT (2019)

Im Sommer 2019 fand unter der Federführung der IHK Niederrheinische Industrie- und Handelskammer Duisburg-Wesel-Kleve ein Workshop mit Vertretern der Duisburger Unternehmensgemeinschaft statt, um die Ansprüche und Visionen an ein urbanes Stadtquartier der Zukunft aus dem Blickwinkel der Wirtschaftskraft zu beleuchten. Der konstruktive Verlauf brachte Visionäres und Machbares ans Tageslicht. Unter der Moderation und zeichnerischen Protokollierung entstanden drei Strukturkonzepte:

- Ideenskizze 1 „Boulevard“
- Ideenskizze 2 „Central Park“
- Ideenskizze 3 „Open Space“

Jeweils ausgestattet mit konkreten räumlich-funktionalen Hinweisen und einer „Agenda“ mit den Wünschen der Wirtschaft.



oben: Ideenskizze 2 "Central Park"



oben: Ideenskizze 2 "Open Space"

### 7.3 SOZIALE INFRASTRUKTUR

#### Kindertagesstätte

Für eine zukünftige Wohnbebauung ist mindestens eine 2-geschossige Kita mit vier bis sechs Gruppen (70 bis 100 Plätze) vorzusehen. Inklusive dazugehörigem Außengelände werden rund 1.600 bis 2.300 qm Fläche benötigt.

Das Betreuungsangebot im Bezirk Mitte ist seit Jahren nicht ausreichend. Gerade rund um den Hauptbahnhof gibt es eine hohe Nachfrage, die mit den Pendlerwünschen über die Bedarfe der dortigen Bewohner hinausgeht. Eine zeitgemäße Familienfreundlichkeit und die Attraktivität eines Dienstleistungsstandortes ist für Arbeitnehmer eng mit möglichen Betreuungsangeboten für Kinder verzahnt. Für die Entwicklung des Areals „Am Alten Güterbahnhof“ und die zukünftigen Arbeitgeber würde mit der Kinderfreundlichkeit ein bedeutender Standortvorteil generiert. Eine Kindertagesstätte, die auch gut

vom Hauptbahnhof zu erreichen wäre, wäre für berufstätige Eltern und ihre Kinder unerlässlich. Zeitgemäße, integrierte Kindertagesstätten sind möglich.

#### Grundschule

Im Rahmen der Flächenentwicklung ist eine zweizügige Grundschule einzuplanen. Aufgrund der attraktiven Innenstadtlage und der damit verbundenen guten Erreichbarkeit, wäre es ggf. sinnvoll zur Entlastung benachbarter Grundschulen, von vornherein eine dreizügige Grundschule einzuplanen.

Ausgangspunkt für die Flächenkalkulation ist das aktuelle Duisburger Musterraumprogramm ergänzt um Angaben zur Schulhoffläche (nach GABI. NW. I S. 229) und der benötigten Turnhallenfläche. Die konkret benötigte Grundfläche ist von den baulichen und architektonischen Möglichkeiten (u.a. Geschosshöhe) abhängig. Die maximale Geschosanzahl sollte bei einem Grundschulneubau nicht mehr als drei Geschosse aufweisen (EG, G1, G2, G3).

unten: Flächenbedarf Grundschule

Ausgangspunkt: 2 ggf. 3 -zügig (Angaben in qm)		
Flächen	2 Züge	3 Züge
benötigte Fläche gm. Musterraumprogramm	2.025	2.593
30 % Zuschlag Nebenfläche	608	778
10 % Zuschlag	263	337
<b>Zusammen Fläche gm. Musterraumprogramm</b>	<b>2.896</b>	<b>3.708</b>
<b>Schulhof (5qm pro Kind bei 25 Kinder pro Klasse)</b>	<b>1.000</b>	<b>1.500</b>
<b>1 o. 2-Fachturnhalle (mit Außensport)</b>	<b>1.150</b>	<b>2.650</b>

Die zu planende Grundschule soll vor allem eine Schule für die Kinder des Quartiers sein. Der Großteil der Kinder soll diese Schule sicher und selbstständig zu Fuß, mit dem Roller oder dem Fahrrad erreichen können. Sichere Zuwegungen, Absperrungen und Stellplätze für Roller und Fahrräder gewährleisten dies. Die Möglichkeit für Hol- und Bringdienste der Kinder durch die Eltern mittels Automobil sollten baulich eingegrenzt und erschwert werden.

#### **"Doppelstandort" Schule / Kita**

Das Amt für Schulische Bildung favorisiert die Planung von Bildungsstandorten die Grundschule und Kita kombinieren. Neben den pädagogischen Vorteilen (direkte Kontakte zw. Kita und Schule, Übergangsqualität u.ä.) sieht man dabei auch ökonomische als auch ökologische Vorteile. Mit der Unterbringung und flächenmäßigen Berücksichtigung weiterer sozialer Angebote (z.B. Stadtteilbibliothek, VHS) kann ein solcher Bildungsstandort als multifunktional nutzbares Stadtteilzentrum fungieren.

#### **Option Weiterführende Schule**

Die Anzahl der errechneten potentiellen SchülerInnen zeigt keinen primären lokalen Bedarf an einer zusätzlichen weiterführenden Schule. Die mögliche Errichtung einer weiterführenden Schule ist daher im Gesamtkontext der innerstädtischen Schulentwicklungsplanung zu sehen. Hier zeigt sich aktuell im Rahmen der städtischen Schulentwicklungsplanung ein erhöhter Bedarf, so dass zumindest die Errichtung einer sechszügigen Gesamtschule optional berücksichtigt werden sollte. Eine tat-

sächliche Umsetzung ist dabei abhängig von den Planungsentwicklungen des Schulbaus im Bezirk Mitte in den kommenden drei bis vier Jahren.

Für einen 4-geschossigen Schulneubau wird ein Flächenbedarf von 20.000 m<sup>2</sup> gesehen. Die Schulhofflächen sollten in der Regel ebenerdig angelegt werden. Da jedoch die Idee vom schuleigenen Freiraum, der exklusiv genutzt wird, in Ballungszentren so nicht mehr aufrechtzuerhalten und auch sinnvoll ist, kann durch eine Doppelnutzung von Flächen eine höhere Nutzungsdauer und eine Investitionsbereitschaft erreicht werden. Z.B. können anliegende öffentliche Räume wie Parkanlagen auch als Schulhof genutzt werden oder auch umgekehrt. Damit gelingt eine Öffnung der Schule zum Stadtteil und umgekehrt (Bildungs-Park, Schul-Terrasse). Es besteht auch die Möglichkeit Schulhofflächen in einem geringen Umfang als Aufenthaltsflächen auf dem Dach zu verorten. Dabei ist ein Verhältnis von 5:1 anzuwenden, d.h., dass z.B. bei 1.200 m<sup>2</sup> Schulhoffläche 1.000 m<sup>2</sup> ebenerdig anzulegen sind und 200 m<sup>2</sup> auf der Dachfläche geplant werden können.

Im Rahmen des Wettbewerbs soll ein Bereich festgelegt werden, indem als Alternative die Realisierung einer weiterführenden Schule möglich ist.

## **7.4 KLIMASCHUTZ UND KLIMAAANPASSUNG**

Eine zukunftsfähige Planung, die das Image und die Zukunftsfähigkeit der Duisburger Innenstadt und der Gesamtstadt nachhaltig prägt, sollte die Zielsetzungen einer nachhaltigen Entwicklung (Sustainable Development Goals) berücksichtigen und diese in konkrete, auch städtebauliche Maßnahmen überführen. Anzustreben ist zudem eine dem Vorsorgeprinzip verpflichtete Planung, die frühzeitig und vorausschauend Maßnahmen vorsieht und weitergehende Beeinträchtigungen der Umwelt ausschließt.

Die Planung zum Projekt „Am Alten Güterbahnhof“ muss insbesondere den Handlungsbedarfen des Klimaschutzes und der Klimaanpassung gerecht werden, das Thema Mobilität ressourcenschonend, emissionsarm und umweltverträglich ausgestalten und der sozialen (Ungleich-)Verteilung von Umweltbelastungen und -ressourcen sowie daraus resultierender gesundheitlicher Folgen entgegenwirken. Übertragen auf das hier projektierte Vorhaben „Am Alten Güterbahnhof“ erscheinen deshalb vor allem folgende Ideen und Ansätze bedeutsam:

### **7.4.1 KLIMA & ENERGIE**

- Erhalt und Lenkung der über das Plangebiet verlaufenden Kalt- und Frischluftströmungen in Richtung der hochbelasteten Innenstadt und Neudorf (Freihalten der zentralen Luftleitbahn und entsprechende Ausrichtung und Kubatur der Baukörper, welche eine (Ab-)Leitung in die angrenzenden Quartiere ermög-



licht). Dabei sind Auswirkungen des Städtebaus durch klimatische Detailanalysen zu untersuchen

- Klimawandelgerechte Gestaltung des öffentlichen Raumes zur Minderung künftiger Hitzebelastungen und bioklimatischer Beeinträchtigungen durch Schattenspender (Schirme, Arkaden, Pergolen, Bäume, Sonnensegel) sowie Rückhaltung und Speicherung von (Niederschlags-)Wasser innerhalb der Bebauung (offene Wasserflächen, Rinnen, Mulden, Trinkwasserbrunnen, multifunktionale Flächennutzungen, Grünanteile, Böden mit hohem Wasserspeichervermögen)
- „Wassersensible Stadtentwicklung“, gemeinsame Grün- und Entwässerungsplanung
- Verwendung thermisch günstiger und recyclingfähiger Baumaterialien/Oberflächen (Material, Farbe)
- Berücksichtigung einer regenerativen und dezentralen Energieversorgung (Photovoltaik/Solarthermie, Geothermie/Wärmepumpe, Biomasse, Abwärmenutzung etc.)
- Förderung nachhaltiger energetischer Gebäudestandards und Infrastruktur (mind. Passivhausstandard, LED-(Straßen-)Beleuchtung anforderungsgeschaltet etc.)
- Erarbeitung eines Konzeptes zur Erfassung, Vernetzung und bedarfsabhängigen Steuerung aller Verbraucher (SmartCity).
- Erarbeitung und Darstellung der beabsichtigten Maßnahmen in einem eigenständigen Ökologie-/Nachhaltigkeitskonzept bzw. eigenständigen Teilkonzepten

#### 7.4.2 MOBILITÄT

- Qualitativ hochwertige Anbindung und (Grün-)Vernetzung der südlich liegenden Stadtteile an die Innenstadt (u. a. Wanheimerort, Wedau, Bissingheim) über kurze und eigenständige Fuß-/Radwegeverbindungen
- Nutzung des Planvorhabens zur Initiierung einer geänderten Mobilitätsstrategie
- Realisierung autofreier Bereiche im Quartier selbst
- Aufhebung der Barrierewirkungen von Bahntrasse und Stadtautobahn A 59 in West-Ost-Richtung für Fuß-/Radverkehr (z. B. über zusätzliche Querungen od. einer verbesserten Anbindung der Planfläche an (sanierte/modernisierte) Straßentunnel)

*oben links: Fußwegeanschluss Nord - Höhe Quartier 1*

*oben rechts: Radwegevernetzung, Netzvervollständigungen als oberste Priorität*

*unten: der Vollanschluss (Heerstraße) an die A 59 war vorbereitet - wird er für das neue Stadtquartier benötigt?*



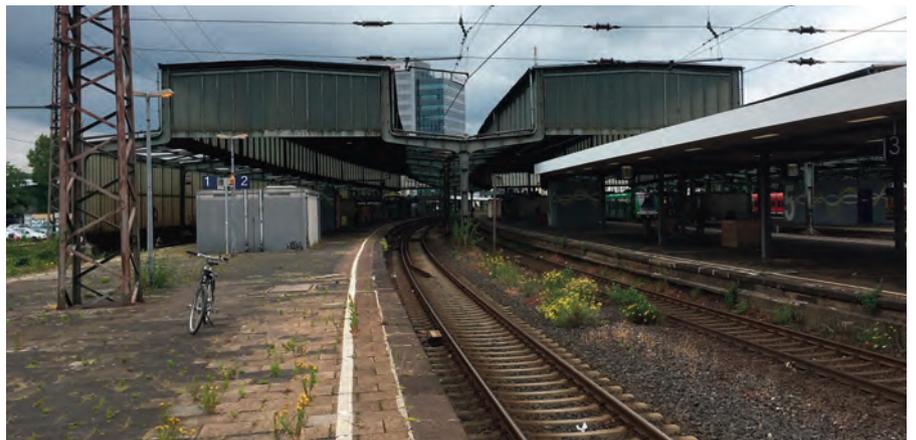
*oben: Anschluss A 59 - Bestand*

*unten: auch die alte "Verkehrsstation" der DB AG steht kurz vor der Sanierung, die "Wellenkonstruktion" ist in Vorbereitung*

### 7.4.3 UMWELTBELASTUNGEN UND -RESSOURCEN

Die Planfläche „Am Alten Güterbahnhof“ ist umfanglich belastet durch Lärmemissionen aus den vorhandenen Verkehrsinfrastrukturen (Bahntrasse DB AG, Stadtautobahn A 59, z. T. innerstädtisches Netz) sowie nachgewiesenen Grenzwertüberschreitungen bei den Luftschadstoffen (NO<sub>2</sub>) im Straßennetz im Umfeld der Planfläche. Die Planung sollte deshalb eine weitere, flächenhafte Verschärfung der Konflikte verhindern und zu einem Ausgleich der Umweltbelastungen beitragen. Damit sind Erwägungen zu einem verträglichen Verhältnis von bebauten und unbebauten Flächen, der sozialen Durchmischung, der Grünversorgung auch für angrenzende Stadtteile und der Gesundheitsförderung zu treffen. Auch die Inanspruchnahme von Ressourcen (insbes. Fläche) sollte nicht einseitig aus dem Blickwinkel der Innenentwicklung und -verdichtung betrachtet werden.

- Minderung der Schalleinwirkungen aus Verkehrsinfrastrukturen über ein schallverträgliches Baukonzept, qualitativen und insbesondere vorsorgenden Schallschutz und Schaffung großflächig ruhiger Zonen/Innenbereiche
- Vermeidung des Anstiegs von Luftschadstoffkonzentrationen an Straßenabschnitten mit hohen Belastungen
- Schaffung baulicher Voraussetzungen (Gebäudezuschnitte, -strukturen) für erlebbare („gläserne“) und



- urbane Nutzungsmischung aus Wohnen, Gewerbe und Erholen.
- „Wasser in die Stadt“ (Rückhaltung/Speicherung/Verdunstung im Quartier)
- Entsiegelung und Versickerung (ggf. teilflächige Bodensanierung)
- Schaffung multifunktionaler und lärmgeschützter Grün- und Freiflächen (z. B. Aufenthalt/Erholung bei gleichzeitiger Wasserrückhaltung)
- Verdichtete Bebauung bei gleichzeitiger Verbesserung des Grüns (z. B. Reduktion der privaten Grün-/Freiräume bei gleichzeitiger, kleinteiliger öffentlicher Grün-/Freiraumversorgung)
- Nutzung von Social Media und/oder Informationshubs zur Information, Orientierung und Leitung der Menschen und Aktivitäten im Quartier („Digital Signage“)

## **7.5 STRATEGISCHE MOBILITÄTSPLANUNG**

Aus Sicht der strategischen Mobilitätsplanung sind für die zukünftige Gestaltung der Fläche einige Punkte zu beachten bzw. als Rahmenbedingungen in einem Wettbewerb zu berücksichtigen. Zunächst scheint die Fläche auf Grund der Lage und der bereits vorhandenen Erschließung optimal angebunden. Bei genauerer Betrachtung wird allerdings deutlich, dass hier einige wichtige Aspekte zu berücksichtigen sind, die massive Auswirkungen auf eine spätere Nutzung bzw. Vermarktung haben. Nachfolgend werden die wesentlichen Punkte zu den verschiedenen Verkehrsträgern aufgeführt.

### **7.5.1 MOTORISierter INDIVIDUAL-VERKEHR (MIV)**

Zum jetzigen Zeitpunkt ist die Fläche ausschließlich von Norden mit Anbindung an die Koloniestraße bzw. die AS DU-Zentrum erschlossen. Es besteht die Möglichkeit die Fläche "Am Alten Güterbahnhof" auf Grundlage einer Planfeststellung im südlichen Bereich an das kommunale Straßennetz – Düsseldorf Straße – sowie eine Erweiterung der vorhandenen AS DU-Hochfeld anzubinden. Dieser Anschluß wurde im Rahmen des Bebauungsplanes Nr. 1129 mit entwickelt und geplant und durch einen Änderungsplanfeststellungsbeschluss gesichert. Im Rahmen der zukünftigen Planung / Entwicklung der Fläche kann auf diese Möglichkeit des verkehrlichen Anschlusses für den MIV zurückgegriffen werden. Die AS Hochfeld ist aber nicht zwingend in die Planung zu übernehmen. Ziel sollte es sein, dem MIV auf dieser Fläche eine mög-

lichst untergeordnete Rolle zukommen zu lassen und keine zusätzlichen Verkehre zu erzeugen die nicht notwendig sind - Durchgangsverkehre sollten unterbunden werden.

Als Orientierungswert für eine im umliegenden Straßennetz abwickelbare Verkehrsmenge für den MIV werden 900 Fz für die nachmittägliche Spitzens-tunde angegeben. Dabei wird vorausgesetzt, dass sich diese stündliche Verkehrserzeugung zu mindestens 1/3 - 2/3 auf den zu- bzw. abfließenden Verkehr aufteilt. Die Wettbewerbsbeiträge müssen schlüssig herleiten, dass sich aus den geplanten Flächennutzungen keine größeren MIV-Verkehrsmengen ergeben.

### **7.5.2 RADVERKEHR**

Das Thema Radverkehr sollte dem zukünftigen Quartier einen hohen Stellenwert eingeräumt bekommen. Dazu gehören insbesondere die Planung von Wegen mit der Anbindung an das Radwegenetz sowie die Abstellmöglichkeiten. Unter den Anschlüssen ist die Verknüpfung mit dem RS1 im Süden der Fläche im Bereich der A59 (wie bereits im B-Plan 1129 dargestellt) und im Norden im Bereich der AS DU-Zentrum / Koloniestraße hervorzuheben, die aufgegriffen werden sollten. Weiterhin soll der RS 1 bis nach Moers weitergeführt werden. Die Vorzugstrasse wird über die Fläche geführt, wobei die genaue Lage der Trasse sowie die Führungsform nicht festgelegt wurden, jedoch steht hier die Verbindungsfunktion und nicht die Erschließungsfunktion im Vordergrund. Hinsichtlich der baulichen Gestaltung ist der Leitfaden für Planung,

Bau und Betrieb von Radschnellverbindungen in NRW zu beachten, unter <https://www.radschnellwege.nrw/> kann die jeweils aktuellen Fassung eingesehen werden.

### **7.5.3 ÖFFENTLICHER PERSONENNAH-VERKEHR (ÖPNV)**

Die ÖPNV Erschließung ist eine besondere Herausforderung. Die fußläufige Entfernung der Fläche – vor allen Dingen der südliche Bereich – sowohl zum Hauptbahnhof als auch zur Innenstadt ist zu weit, somit bietet der ÖPNV eine Möglichkeit die Fläche an diese Bereiche anzubinden. Aus unserer Sicht kommen dafür allerdings die klassischen Bedienkonzepte, wie eine Buslinie im 15 bzw. 30-Minuten Takt oder die Anbindung an das Straßenbahnnetz auf Grund der „Insellage“ eher nicht in Betracht. Die Fläche hat das Potential einen entscheidenden Beitrag in Duisburg hin zur Mobilitätswende zu leisten. Im Rahmen des Wettbewerbs sollten für die ÖPNV Erschließung Konzepte erarbeitet werden, die sich mit zukunftsfähigen innovativen Bedienangeboten (z.B. Seilbahn, Sky Train etc.) auseinandersetzen. Wichtig ist die schnelle Anbindung an den Hauptbahnhof und die Erreichbarkeit der Königstraße.

### **7.5.4 RUHENDER VERKEHR**

Das mit der angestrebten Nutzungsmischung von Wohnen und Dienstleistung einher gehende / zu erwartende Aufkommen an ruhendem Verkehr soll durch intelligente Lösungen und umfassende, orts- und nutzungsspezifische Mobilitätsangebote eine Reduzierung des Kfz-Stellplatzbedarfes erreichen und so zu einer Steigerung der Aufent-

halts- und Lebensqualität im Quartier beitragen. Hierfür sind die als Anlage beigefügten „Hinweise zum Ruhenden Verkehr im Rahmen der Flächenentwicklung „Stadtquartier Am Alten Güterbahnhof“ als Orientierungshilfe zu nutzen.

### **7.6 FUSS- UND RADWEGEVERBINDUNG (BRÜCKE ÜBER KOLONIESTRASSE)**

Im Rahmen der Planungen des früheren Grundstückseigentümers und der damit einhergehenden Baurechtschaffung wurde eine Fuß- und Radwegebrücke über die Koloniestraße geplant. Diese Brücke wurde sowohl planungsrechtlich im Bebauungsplan Nr. 1129 als auch auf der nördlich anschließenden Fläche „Quartier 1“ im Bebauungsplan Nr. 1170 festgesetzt. Da die Bebauung im Quartier 1 bereits realisiert wird und der Bau der Brücke in den zum Bebauungsplan abgeschlossenen städtebaulichen Verträgen geregelt ist, muss die bisherige Verortung und Planung der Brücke im Rahmen der Neuplanung übernommen werden.

### **7.7. ENERGIEKONZEPT**

Die Versorgung mit Wasser und Energie erfolgt durch die Ausweitung vorhandener Netze der Stadtwerke Duisburg AG. Die notwendigen Leitungsnetze können im öffentlichen Straßenraum untergebracht werden. Ein Anschluss an das Fernwärmenetz soll erfolgen. Alternative Energieversorgungen wie z.B. Erdgas sind nicht vorgesehen. Die Versorgung mit Leitungen zur Telekommunikation erfolgt ebenfalls über die Ausweitung vorhandener Netze innerhalb des öffentlichen Straßenraums.

### **7.8 GESUNDHEITSASPEKTE**

Bei der Bebauung des Areals „Am Alten Güterbahnhof“ sollten nicht nur der Gesundheitsschutz durch eine Vermeidung von Umweltbelastungen (Lärm, Luft, Klima u. a.) sichergestellt werden, sondern es sollten vor allen Dingen gesundheitsförderliche Aspekte in die Planung einbezogen werden. Gesundheit, als Querschnittsthema, spielt eine zentrale Rolle. Stadtentwicklung und menschliche Gesundheit stehen in einem engen Zusammenhang. Die relevanten Zukunftsthemen und Fragestellungen sollten ergänzt werden um den Punkt „gesundheitsförderliche Stadtentwicklung“, insbesondere:

- Mobilität und Erschließungsqualität (z. B. gute Anbindung ÖPNV, leicht zugänglicher, möglichst barrierefreier Fuß- und Radverkehr, Fahrradparkplätze),
- gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse,
- Umwelt und Gesundheit (verbesserte Luft- und Wasserqualität, Reduktion von Lärm etc.),
- öffentliche Freiräume (Zugang zu öffentlichen Grün- und Naturräumen, Erholungsflächen),
- Flächen für körperliche Aktivität (z. B. Jogging / Skaterstrecken, Spiel- und Bolzplätze),
- soziale Infrastruktur (Versorgung, Bildungs- und Betreuungseinrichtungen, Erholungsflächen),

- Gewährleistung von Sicherheit und Schutz,
- Gesundheitsschutz vor dem Hintergrund des Klimawandels.

All diese Themen stehen in einem engen Zusammenhang mit gesundheitsfördernden Maßnahmen, um eine lebenswerte, attraktive und gesunde Lebenswelt für die Duisburger Bevölkerung zu schaffen. Bestimmte Zielgruppen sollten möglichst berücksichtigt werden, um eine gesundheitliche Chancengleichheit sicherstellen zu können.

### **7.9 ENTWÄSSERUNG**

Aufgrund der Kenntnis von hydraulischen Engpässen im Kanalnetz des Einzugsgebiets der Kläranlage Hochfeld soll das in 2012 zum Bebauungsplan Nr. 1129 erstellte Entwässerungskonzept in der jetzt vorliegenden Form nicht umgesetzt werden. Vielmehr soll die Entwässerung nach dem Leitgedanken der Wasser sensiblen Stadt folgen. Dabei soll das Niederschlagswasser möglichst an der Oberfläche geführt werden. Oberflächennahe NW-Entwässerung erfolgt auf privaten und auf öffentlichen Flächen, z.B. Kastenrinnen in der Verkehrsanlage aber auch Rinnen auf Privatgrundstücken, die an den öffentlichen Raum anschließen müssen. Für die oberflächennahe Entwässerung muss das Geländeniveau bedacht werden. Es wird ein Gefälle benötigt. Zusätzlich sollte dabei die Retention in Grünflächen/Dachflächen und Wasserflächen vorgesehen werden, um Abflussspitzen abzufangen. Dabei sollte das komplette Niederschlagswasser (behandlungsbedürftig + sauber) in diese

Flächen geführt werden. Notwendige Behandlungsanlagen sind vorzuschalten. Zusätzlich wird durch diese Maßnahmen die Resilienz gegen Überflutungen aus Starkregen und die Anpassung an den Klimawandel unterstützt. Bedingt durch den Tunnel Karl-Lehr-Straße, ist das Areal entwässerungstechnisch in zwei Teilbereiche aufzuteilen. Der Bereich zwischen der Koloniestraße und dem Tunnel Karl-Lehr-Straße bildet den nördlichen Bereich. Südlich des Tunnels Karl-Lehr-Straße befindet sich der südliche Bereich.

#### **Entwässerung Nordfläche:**

Schmutzwasser: Anschluss an den Kanal in der Straße „Am Güterbahnhof“ (entwässert zur MBA Duisern und weiter zur Kläranlage Kaßlerfeld (Anlage des Ruhrverbands); NW schmutzig + sauber: Ableitung über die Oberfläche / notwendige Vorreinigung / Retention in Wasserflächen und Versickerung im Plangebiet. Die Versickerung ist aufgrund der Belastung der Fläche abzustimmen.

#### **Entwässerung Südfläche:**

Schmutzwasser: Anschluss an den Kanal in der Straße „Am Güterbahnhof“ (entwässert zur MBA Duisern und weiter zur Kläranlage Kaßlerfeld (Anlage des Ruhrverbands)

#### **Variante:**

Da die Höhenlage des Tunnels zum jetzigen Zeitpunkt nicht bekannt ist, kann nach einer hydraulischen Überprüfung des Kanals in der Karl-Lehr-Straße das Schmutzwasser dort eingeleitet werden. NW schmutzig + sauber: Ableitung über

die Oberfläche / notwendige Vorreinigung / Retention in Wasserflächen und Versickerung im Plangebiet. Die Versickerung ist vorher mit der UWB/Bodenschutzbehörde aufgrund der Belastung der Fläche abzustimmen. Es ist noch zu prüfen, ob eine Notentlastung mit 5l/s/ha in den Dickelsbach möglich ist.

Fazit:

1. Keine Einleitung von Abwasser (NW+SW) in den Entlastungssammler Karl-Lehr-Straße
2. Schmutzwasser (Nordfläche / Südfläche) zur Kläranlage Kasslerfeld
3. Niederschlagswasser (belastet, unbelastet) Ableitung über die Oberfläche, Reinigung, Retention, Versickerung in Grünflächen bzw. Wasserflächen.

#### **7.10 NIEDERSCHLAGSWASSER**

Die Niederschlagswasserbeseitigung der ehemaligen Planung, wie im Bebauungsplan Nr. 1129 festgesetzt, sollte insofern beibehalten werden, als dass, wie im Landeswassergesetz gefordert, das Niederschlagswasser vorrangig ortsnahe beseitigt werden sollte. Eine Vermischung von Niederschlagswasser mit dem Schmutz- bzw. Mischwasser sollte nur dann in Betracht gezogen werden, wenn die technischen Möglichkeiten oder die Verhältnismäßigkeit dies nicht zulassen.

Dies gilt auch für bestimmte Verkehrsflächen. Nach entsprechender Vorbehandlung kann die Entwässerung auch für eine ortsnahe Beseitigung in Be-

tracht gezogen werden. Das Entwässerungskonzept sollte frühzeitig mit der Unteren Wasserbehörde abgestimmt werden.

#### **7.11 BODENSANIERUNG**

Der Bebauungsplan Nr. 1129 war mit der ehemaligen Planung der Fa. Krieger eng verknüpft und die altlastenspezifischen Anforderungen waren exakt auf diese Nutzung zugeschnitten. Im Rahmen der Neuplanung des ehemaligen Güterbahnhofsgrundstückes sind folgende Maßgaben zu beachten und im Zweifelsfall umzusetzen:

#### **Kosten**

Die bisherige Planung verband notwendige Aushubmaßnahmen mit Sanierungserfordernissen. Um keine unnötigen Kosten zu produzieren (z. B. wenn eine Tiefgarage an relativ unbedenklicher Stelle und Grünflächen im Dekontaminationsbereich geplant werden), sollte diese Vorgehensweise möglichst beibehalten werden.

#### **Versiegelte o. abgedichtete Bereiche vs. Freiflächen**

Bei der Prüfung der Altlastensituation wurden die später versiegelten/abgedichteten Flächen berücksichtigt. Basierend auf dieser Planung wurde die Sickerwasserprognose des Büros GFM für die verbleibenden Freiflächen, in denen künftig noch Niederschlagswasser versickern können (keine Versickerungsflächen!) erstellt und geprüft. Die Bewertung gilt also unmittelbar für den damals angestrebten Flächenzustand. Sofern sich bei den künftigen Planungen Abweichungen von diesen Basisflächen

*unten: Bodenmanagement: nicht alles hat ein Niveau - "Rampe" im Bereich Koloniestraße*



ergeben, so dass aus bislang versiegelten/abgedichteten Flächen wieder versickerungsfähige Flächen werden (sollen), muss der Sickerwasserpfad erneut betrachtet werden, ggf. sind dafür neue Bodenuntersuchungen durchzuführen.

### **Restriktionen (zeitliche Abfolge der Baumaßnahmen)**

Die Planungen durch die Fa. Krieger Handels SE waren von unterschiedlichen Umsetzungszeiten ausgegangen. Aufgrund der umfangreichen Planungen wurde im Rahmen der Gefährdungsabschätzung auf die Durchführung von Oberbodenuntersuchungen verzichtet, da grundsätzlich von einem Bodenauftrag in den Freiflächen ausgegangen wurde und die übrigen Flächen versie-

gelt/abgedichtet werden sollten, so dass der Gefährdungspfad Boden-Mensch nicht zum Tragen kam. Die unterschiedlichen Errichtungszeitpunkte hatten daher zur Folge, dass man sich darauf verständigte (noch) nicht erschlossene Flächenareale unzugänglich (Zaun) zu machen. Sofern weiter so verfahren werden soll, ist der entsprechende Errichtungs- und Kontrollaufwand zu beachten.

### **Künftige Nutzung**

Bei stark abweichenden bzw. sensibleren künftigen Nutzungsszenarien können sich ggf. weitere Anforderungen ergeben.

### **7.12 WEITERE RESTRIKTIONEN**

In den Planunterlagen zum Wettbewerb gibt es weitere Vorgaben und Hinweise. So wurde von der Stadt Duisburg gemeinsam mit der GEBAG ein Restriktionsplan erarbeitet mit wichtigen Informationen. So gibt es bestehende Tunnelanlagen, die ggf. auch nur als Freifläche überplant werden können (bei Verbleib der Tunnel im Untergrund)

Zudem gibt es im Süden des Plangebietes „Am Alten Güterbahnhof“ einen Entwässerungskanal, der nicht mit privaten Bauflächen etc. überplant werden kann.

## AKTEURE

## 8.1 TEILNEHMENDE (BEARBEITUNGSGEMEINSCHAFTEN)

Team

- **schneider+schumacher** – Joachim Wendt & Team, Frankfurt am Main
- **GTL** – Michael Triebswetter, Kassel

Team

- **ASTOC** – Ingo Kanehl & Team, Köln
- **LAND Germany** – Andreas Kipar & Team, Düsseldorf - Mailand (IT)

Team

- **AS+P** Albert Speer + Partner GmbH – Michael Denkel & Team, Frankfurt am Main
- **AS+P** Landschaftsarchitekten, Frankfurt am Main

Team

- **StudioVlayStreeruwitz** ZT-GMBH – Lina Streeruwitz & Team, Wien (A)
- **Planergruppe Oberhausen** – Thomas Dietrich & Team, Essen

Team

- **urban agency** – Henning Stüben & Team, Copenhagen (DK)
- **fswla** – Prof. Thomas Fenner & Team, Düsseldorf

Team

- **Studio Wessendorf** – Jörg Wessendorf & Team, Berlin
- **Atelier Loidl** Landschaftsarchitekten – Leonard Grosch & Team, Berlin

Team

- **steidle Architekten** – Johannes Ernst & Team, München
- **terra.nova** – Peter Wich & Team, München

Team

- **Christoph Kohl** Stadtplaner Architekten – Christoph Kohl & Team, Berlin
- **fugmann-janotta** und Partner mbH – Harald Fugmann & Team, Berlin

Team

- **CITYFÖRSTER** architecture + urbanism – Dr. Verena Brehm & Team, Hannover
- **felixx** landscape architects & planners BV – Michiel Van Driessche & Team, Rotterdam (NL)

Team

- **Stahm** Architekten – Alexa Waldow – Stahm & Team, Braunschweig / Mülheim a.d. Ruhr
- **DUTT & KIST** GmbH – Luca Kist & Team, Saarbrücken

Team

- **ISSS research** | architecture | urbanism – Stephan Schwarz & Team, Berlin
- **Studio RW** Landschaftsarchitektur – Heiko Ruddigkeit & Team, Berlin

Team

- **rheinflügel severin** – Björn Severin & Team, Düsseldorf
- **kraftraum** – René Rheims & Team, Krefeld

Team

- **KCAP Kees Christiaanse** Architects&Planners – Ute Schneider & Team, Zürich (CH) – Rotterdam (NL)
- **lützwow 7** – Prof. Cornelia Müller & Team, Berlin

Team

- **MLA+** Architecture + Planning – Markus Appenzeller & Team, Rotterdam (NL)
- **LOLA** landscape – Eric-Jan Pleijsters & Team, Rotterdam (NL)

Team

- **Superwien** architectur urbanism – Stefan Mayr – Roland Krebs & Team, Wien (AT)
- **Siri Frech** – Landschaftsarchitektin, Berlin
- **DnD** – Anna Detzelhofer & Team, Wien (AT)

Team

- **karres&brands** – Bart Brands & Team, Hilversum (NL)
- **karres&brands** landscape architecture – Darius Reznak & Team, Hilversum (NL)

Team

- **BRS** architectes – urbanistes – Prof. Uli Seher & Team, Paris (FR)
- **agence ter** – Prof. Henri Bava & Team, Paris (FR)

## 8.2 PREISGERICHT RPW (STIMMBECHTIGT)

(Hinweis: im Falle denkbarer Stimmgleichheit kann die Ausloberin GEBAG Flächenentwicklungsgesellschaft GmbH, Duisburg von der Möglichkeit eines doppelten Stimmrechtes Gebrauch machen)

### 8.2.1 FACHPREISRICHTER\_INNEN

1. **Martin Linne**, Dezernent für Stadtentwicklung und Umwelt der Stadt Duisburg  
Stv.: **Hendrik Trappmann**, Leiter des Amtes für Stadtentwicklung und Projektmanagement der Stadt Duisburg
2. **Prof. Jörg Aldinger**, Stuttgart
3. **Prof. Johannes Ringel**, Leipzig
4. **Prof. Ulrike Böhm**, Stuttgart-Berlin
5. **Prof. Rebecca Chestnutt**, Berlin

Stellvertretungen für Positionen 2-5:

- **Prof. Laura Vahl**, Berlin
- **Katharina Rauh**, Darmstadt
- **Prof. Ruth Berkold**, München

### 8.2.2 SACHPREISRICHTER\_INNEN

1. **Sören Link**, Oberbürgermeister der Stadt Duisburg  
Stv.: **Andree Haack**, Beigeordneter für Wirtschaft und Strukturentwicklung der Stadt Duisburg
2. **Bernd Wortmeyer**, Geschäftsführer GEBAG Duisburger Baugesellschaft GmbH, Duisburg

Stv.: **Jens Sperke**, Leiter Flächenentwicklung GEBAG Duisburger Baugesellschaft GmbH, Duisburg

3. **N.N.**, Rat der Stadt Duisburg oder Ausschuss der Stadt Duisburg  
Stv.: **N.N.**, Rat der Stadt Duisburg oder Ausschuss der Stadt Duisburg
4. **N.N.**, Rat der Stadt Duisburg oder Ausschuss der Stadt Duisburg  
Stv.: **N.N.**, Rat der Stadt Duisburg oder Ausschuss der Stadt Duisburg

(Hinweis: die Nominierung der Positionen 3 u. 4 erfolgt im Anschluss an die Kommunalwahl am 13. September 2020)

### 8.2.3 WEITERE (OHNE STIMMRECHT)

#### Sachverständige Beratung

- **N.N.**, Stiftung Duisburg 24.7.2010, Duisburg
- **N.N.**, Ministerium für Heimat, Kommunales, Bau und Gleichstellung des Landes Nordrhein-Westfalen
- **N.N.**, DB Streckennetz – Hbf. Berührungspunkte, DB AG
- **Michael Rüscher**, Geschäftsführer Niederrheinische Industrie- und Handelskammer Duisburg - Wesel - Kleve zu Duisburg

#### Projektteam

- **Lucienne Uden** Projektleiterin, Flächenentwicklung GEBAG Duisburger Baugesellschaft GmbH, Duisburg sowie **N.N.** StadtplanerIn/ArchitektIn, GEBAG

- **Rolf Graf-Bröcker, Denise Hemmers, Manuel Gatzweiler, Holger Botz**, Amt für Stadtentwicklung und Projektmanagement, Duisburg
- **Antje Ehlert, Jana Elsner, Katja Grittner, Andreas M. Sattler** FALTIN+SATTLER FSW Düsseldorf GmbH

#### Vorprüfung (zusätzlich zum Projektteam)

- **N.N.**, Stadt Duisburg - Amt für Stadtentwicklung und Projektmanagement, z.B.:
- **N.N.**, 61-11 Stadt- und Regionalentwicklung
- **N.N.**, 61-13 Strategische Mobilitätsplanung
- **N.N.**, 61-20 Verkehrsplanung
- **N.N.**, 61-21 Generelle Stadtplanung
- **N.N.**, 61-23 Städtebau Mitte / Süd
- **N.N.**, 61-23 Städtebau Mitte / Süd – Immissionsschutz
- **N.N.**, Stadt Duisburg – Umweltamt 31-21 Grün- und Freiraumentwicklung

#### Gesamtmoderation und online Beteiligungsprozess

- **Jörg Faltin**, FALTIN+SATTLER FSW Düsseldorf GmbH
- **Gerhild Gössing** und **Lisa Melchior**, Unternehmenskommunikation GEBAG Duisburger Baugesellschaft GmbH, Duisburg

Die Ausloberin behält sich vor, jederzeit weitere Personen der sachverständigen Beratung, der Bürger Scouts oder des Projektteams/Vorprüfung zu benennen.

## TERMINE

## NOVEMBER 2019

## BÜRGERBEITRAG 1 „THEMEN“

15. Juni 2020

Freigabe des Gesamtverfahrens Politik Stadt Duisburg

PresseINFO 1 „Was denkst DU? - START:

Der Wettkampf um die beste Idee“

01. JULI 2020

## BÜRGERBEITRAG 2 „WAS DENKST DU? - VERNETZUNG“

(online – website [www-am-alten-gueterbahnhof.de](http://www-am-alten-gueterbahnhof.de) - Beiträge jederzeit einsehbar)

## WETTBEWERB PHASE 1

bis 28 KW

Fachpreisrichterbesprechung 1 „Auslobung“

(Umlauf / digital per Mail)

ab 28 KW

Versand (digital) Auslobung an Preisgericht u. Teams über FTP-Server Faltin+Sattler

13. August 2020

Rückfragen (schriftlich - digital per Mail)

bis 15.00 Uhr an [wb\\_duisburg\\_01@fsw-info.de](mailto:wb_duisburg_01@fsw-info.de)

20. August 2020

Fachpreisrichterbesprechung 2 „Rückfragen“

(Umlauf / digital per Mail)

anschließend

Rückfragen-Beantwortung (schriftlich - digital per Mail)

und Beginn der anonymen Phase des Wettbewerbs

27. Oktober 2020

Anonyme Abgabe (digital - nur Pläne)

Submissionstermin. Abgabe bis 15.00 Uhr an

[wb\\_duisburg\\_01@fsw-info.de](mailto:wb_duisburg_01@fsw-info.de)

03. DEZEMBER 2020

## PREISGERICHT PHASE 1

Ort: Business-Lounge im Stadion MSV Duisburg,

Margaretenstraße 5-7, 47055 Duisburg

anschließend

Versand Ergänzungen an Preisgericht u. Teams (digital)

Fachpreisrichterbesprechung 3 „Ergänzungen“

(ggf. virtuell)

## WETTBEWERB PHASE 2

10. Dezember 2020

### Abgabe Video-Clip (Beiträge zur Phase 2)

Submissionstermin. Abgabe der Videodatei (digital)  
bis 15.00 Uhr an [wb\\_duisburg\\_01@fsw-info.de](mailto:wb_duisburg_01@fsw-info.de)

anschließend

### PresseINFO 2 „Was denkst DU? - HALBZEIT:

Die Besten im Überblick - Phase 1“

### BÜRGERBEITRAG 3 „WAS DENKST DU? - ANREGUNGEN“

(online – website [www-am-alten-gueterbahnhof.de](http://www-am-alten-gueterbahnhof.de) - Beiträge jederzeit einsehbar)  
Kommentierung der ausgewählten Beiträge  
zeitgleich „online“ Ausstellung  
(alle Ideen der Teilnehmenden Phase 1)

18. Februar 2021

### Abgabe (digital - nur Pläne)

Submissionstermin. Abgabe der Unterlagen (digital)  
bis 15.00 Uhr an [wb\\_duisburg\\_01@fsw-info.de](mailto:wb_duisburg_01@fsw-info.de)

anschließend

### PresseINFO 3 „Was denkst DU? – FINALE:

Die Ausarbeitung im Überblick - Phase 2“

### BÜRGERBEITRAG 4 „WAS DENKST DU? - EINDRÜCKE“

(online – website [www-am-alten-gueterbahnhof.de](http://www-am-alten-gueterbahnhof.de) - Beiträge jederzeit einsehbar)

25. Februar 2021

### Abgabe (Modelle)

Submissionstermin. Abgabe der Modelle bis 15.00 Uhr im bei der  
GEBAG Flächenentwicklungsgesellschaft GmbH, Duisburg, Tiergartenstr. 24-26, 47053 Duisburg.  
Es gilt der Eingangsvermerk, nicht der Poststempel!  
Das Versandrisiko liegt bei den Teilnehmenden.

10. März 2021

### Abgabe Präsentation

Submissionstermin. Abgabe der Unterlagen (digital)  
bis 15.00 Uhr an [wb\\_duisburg\\_01@fsw-info.de](mailto:wb_duisburg_01@fsw-info.de)

11. MÄRZ 2021

### PREISGERICHT PHASE 2

Ort: Business-Lounge im Stadion MSV Duisburg,  
Margaretenstraße 5-7, 47055 Duisburg

anschließend

### PresseINFO 4 „Was denkst DU? – ENTSCHEIDUNG:

Die Gewinner“- Kommentierung der prämierten Beiträge  
zeitgleich „online“ Ausstellung (alle Ideen der Teilnehmenden Phase 1 und 2)



**FALTIN+SATTLER**

FSW DÜSSELDORF GMBH 2020

BÜRGERBETEILIGUNG UNTER: **[WWW-AM-ALTEN-GUETERBAHNHOF.DE](http://WWW-AM-ALTEN-GUETERBAHNHOF.DE)**