

WETTBEWERB STADTQUARTIER AM ALTEN GÜTERBAHNHOF in DUISBURG

AKNW Registriernummer 32/20 Protokoll der Preisgerichtssitzung Phase 2 – 11.03.2021

1. Ort der Sitzung

Kultur- und Stadtteilzentrum Alte Feuerwache, Friedenstr. 5, Duisburg-Hochfeld

2. Begrüßung und Anwesenheit

Das Preisgericht tritt am 11.03.2021 um 09:10 Uhr zusammen. Herr Oberbürgermeister Sören Link und Herr Bernd Wortmeyer, Geschäftsführer GEBAG Duisburger Baugesellschaft mbH begrüßen alle Anwesenden.

Beide zeigen sich sehr zufrieden über die rege „online“ Beteiligung der Duisburger Bürgerschaft. Die 7 Beiträge der zweiten Wettbewerbsphasen sind in den verschiedenen Phasen der Kommunikation über die Internet-Seite nicht nur beobachtet worden, sondern aus Sicht der DuisburgerInnen auch mit zahlreichen Anregungen und Hinweisen positiv weiterentwickelt worden. Unmittelbar nach der ersten Wettbewerbsphase am 3. Dezember 2020 und der Bekanntgabe der TOP 7 Beiträge gab es knapp 500 Meinungen und Hinweise.

Auch nach der Ausarbeitungsphase in den Büros der TOP 7 und der erneuten Einstellung der finalen Beiträge ab Februar wurden knapp 600 Rückmeldungen, verteilt auf die 7 Städtebaukonzepte, registriert. Das digitale Beteiligungsformat gilt somit bereits jetzt als vorbildlich.

Die DuisburgerInnen konnten sich auch in der Schlussphase vor der letzten Jurysitzung über die Kommentierung ihres „Favoriten“ aktiv beteiligen. Im Sinne der Auslobung des Wettbewerbs und der einzuhaltenden Regularien wurde dennoch immer wieder darauf hingewiesen, dass die Abschluss-Beurteilung der eingereichten städtebaulich-freiraumplanerischen Konzepte dem Preisgericht vor dem Hintergrund der öffentlichen Meinung unterliegt und viele Fachfragen zur Auswahl des besten Beitrages für die nächsten Planungsschritte eine Rolle spielen werden. Herr Wortmeyer betont, dass dies jederzeit auch so kommuniziert worden ist und somit in Duisburg nicht die Erwartungshaltung einer „Bürgerabstimmung“ zum Ranking im Wettbewerb existiert.

Beide verweisen anschließend auf die Bedeutung des Wettbewerbs für die Stadtentwicklung der Stadt Duisburg und die geplante „Rückholung“ ins städtische Geschehen. Bereits die Wettbewerbsphase 1 mit den hervorragenden Bürgerideen und den 17 unterschiedlichsten Städtebau- und Freiraumideen hat Mut gemacht, ein gemischt-genutztes Stadtquartier auf den Weg bringen zu können, obwohl das Plangebiet durch die Insellage zwischen den Infrastrukturbändern der A 59 und der Trasse der Deutschen Bahn AG auch einigen Besonderheiten und Schwierigkeiten unterliegt. Beide heben den Anspruch hervor, dass das Plangebiet zukünftig auch ein wichtiger Teil des Duisburger „Grünen Rings“ sein muss und zudem die Verknüpfung zur südlichen Duisburger Seenlandschaft in Wedau mit dem hohen Wohn-, Freizeit- und Erholungswert sicherstellen kann. Sie heben hervor, dass die DuisburgerInnen vor allem die Vernetzungen der öffentlichen Räume über neue Grünräume und Parks, urbane Plätze und Wegebeziehungen in die Vernetzungsräume sehr gut eingeschätzt und über alle 7 Beiträge hinweg positiv begleitet haben.

Herr **Oberbürgermeister Sören Link** und Herr **Wortmeyer** beenden ihre Begrüßung mit dem Hinweis auf das Ziel der heutigen Sitzung, die beste Konzeption für die weitere Ausarbeitung der nächsten 10-20 Jahre auszuwählen und diese im Sinne des dialogorientierten Vorgehens gemeinsam mit den interessierten DuisburgerInnen weiterzuentwickeln. Dabei werden auch die weitere Qualifizierung und Fokussierung zur Integration der Loveparade-Gedenkstätte eine zentrale Rolle spielen. Dank des starken Engagements der Stiftung Duisburg 24.07.2010 während der gesamten Wettbewerbsphase konnten alle 7 Beiträge der Phase 2 den gewünschten sensiblen Umgang nachweisen und sich somit auch im Vergleich zur Phase 1 steigern.

Herr Jörg Faltin vom Betreuungsbüro FALTIN + SATTLER, Düsseldorf stellt im Anschluss die Anwesenheit des Preisgerichts und der 9 Stimmberechtigten fest. Das Preisgericht setzt sich folgendermaßen zusammen:

Stimmberechtigte Mitglieder:

1. **Sören Link**, Oberbürgermeister der Stadt Duisburg
2. **Martin Linne**, Dezernent für Stadtentwicklung und Umwelt der Stadt Duisburg
3. **Bernd Wortmeyer**, Geschäftsführer GEBAG Duisburger Baugesellschaft mbH
4. **Prof. Johannes Ringel**, Leipzig
5. **Prof. Jörg Aldinger**, Stuttgart
6. **Prof. Ulrike Böhm**, Stuttgart, Berlin
7. **Prof. Rebecca Chestnutt**, Berlin
8. **Manfred Osenger**, SPD Duisburg
9. **Rainer Pastoor**, CDU Duisburg

Vertretungen:

- **Hendrik Trappmann**, Leiter des Amtes für Stadtentwicklung und Projektmanagement der Stadt Duisburg
- **Jens Sperke**, Leiter Flächenentwicklung GEBAG Duisburger Baugesellschaft mbH
- **Katharina Rauh**, Darmstadt

Beratung und Projektteam:

- **Axel Hübel**, Peutz Consult GmbH
- **Lucienne Uden**, Projektleiterin Flächenentwicklung GEBAG Duisburger Baugesellschaft mbH
- **Rolf Graf-Bröcker, Denise Hemmers, Manuel Gatzweiler**, Amt für Stadtentwicklung und Projektmanagement der Stadt Duisburg
- **Katja Grittner und Jörg Faltin** FALTIN+SATTLER, Düsseldorf

3. Vorsitz

Auf Vorschlag der Herren Sören Link und Bernd Wortmeyer wird Herr Prof. Ringel einstimmig – bei eigener Stimmenthaltung – erneut zum Vorsitzenden des Preisgerichts gewählt. Er bedankt sich für das ihm entgegengebrachte Vertrauen und nimmt die Wahl an.

Der Vorsitzende stellt die Beschlussfähigkeit des Preisgerichts fest. Er weist auf die gewonnenen Erkenntnisse der Phase 1 hin und die hervorragende Begleitung des Wettbewerbs durch die Bürgerschaft Duisburgs. Die initiierte Beteiligung und das enorme Interesse zeigt vorbildlich, wie die Planungskultur auch in besonderen Zeiten der Pandemie zeitgemäß digital aufrechterhalten werden kann. Im Sinne des Wettbewerbs und unter Berücksichtigung der Bürgeranregungen gilt es heute für Nordrhein-Westfalen und Duisburg, die beste städtebaulich-freiraumplanerische Lösung herauszufinden, um somit eine solide und robuste Basis für die anstehenden Planungsschritte der nächsten Jahre zu bekommen.

Alle Mitglieder des Preisgerichts versichern Herrn Prof. Ringel, dass sie die Beratungen vertraulich behandeln werden. Der Vorsitzende versichert der Ausloberin, den TeilnehmerInnen und der Öffentlichkeit die größtmögliche Sorgfalt und Objektivität des Preisgerichts nach den Grundsätzen der Richtlinien für Planungswettbewerbe (RPW 2013). Anschließend wird der geplante Ablauf der Sitzung von Herrn Prof. Ringel erläutert.

4. Bericht zur Bürgerbeteiligung, Loveparade-Gedenkstätte und fachlicher Vorprüfung

Der Vorsitzende bittet um Reflexion der Ergebnisse der Phase 2 unter besonderer Würdigung der Beiträge aus der Duisburger Bevölkerung und in Erinnerung an die individuellen und allgemeinen Empfehlungen des Preisgerichtes im Anschluss an die Auswahlitzung der TOP 7 im Dezember 2020. Prof. Ringel übergibt zur Erläuterung des allgemeinen Berichtes der Vorprüfung und der Tischvorlage das Wort an Jörg Faltin.

Herr Faltin berichtet, dass alle 7 Bearbeitungsteams ihre Arbeiten inkl. Modelle fristgerecht und vollständig eingereicht haben. Zudem stellt er in einer redaktionellen Auswahl ausführlich die Kernaussagen der knapp 600 Bürgeranregungen und Kommentierungen der TOP 7 Beiträge dar, die sich anteilig auf die Konzepte verteilen. Wie schon zur Phase 1 zeigt die umfangreiche Sammlung das hohe Interesse Duisburgs an der Rückgewinnung des Areals für das städtische Leben in vielen Facetten. Herr Faltin berichtet u.a. über die prozentuale Verteilung von Beiträgen zu den „Favoriten“ aus Sicht der DuisburgerInnen, die im Sinne des Wettbewerbs eine wertvolle Einschätzung darstellen, welche aber die Entscheidungsfreiheit des Preisgerichtes keinesfalls beeinflussen sollte.

Als Teil der Vorprüfung wurden die Anforderungen gemeinsam mit der GEBAG, den beteiligten Fachämtern der Stadt Duisburg und weiteren Institutionen geschärft. Auch die Ergebnisse der Vorprüfung mit der Stiftung Duisburg 24.07.2010 und deren Einschätzung zur positiven Wandlung aller 7 Konzepte der Phase 2 für einen „Ort der Ruhe“ und des stillen Gedenkens werden von Herrn Faltin reflektiert und sind darüber hinaus im Vorprüfbericht dokumentiert. Frau Ulrike Stender und Herr Jürgen Widera haben auch die Vorprüfung der Phase 2 als „Sprecher“ der Stiftung Duisburg 24.07.2010 wieder sehr intensiv und konstruktiv begleitet.

Das Preisgericht beschließt **einstimmig**, alle 7 Arbeiten zur Beurteilung zuzulassen. Die Ergebnisse der Vorprüfung wurden in einem Bericht zusammengefasst, der den PreisrichterInnen und BeraterInnen zur Sitzung schriftlich vorliegt. Alle 7 Beiträge der Phase 2 werden von Jörg Faltin anhand der von den Teilnehmenden eingereichten Präsentationsdateien im Rahmen einer Beamer-Präsentation ausführlich vorgestellt. Anschließend reflektiert das Preisgericht die Beurteilungskriterien der Auslobung:

- Qualität der städtebaulich-freiraumplanerischen Gesamtkonzeption vor dem Hintergrund seiner gesamtstädtischen Bedeutung und der Vernetzung im Stadtgebiet
- Gestaltqualität
- Qualität/Funktionalität denkbarer Nutzungsbausteine im Städtebaukontext
- Gestalt- und Nutzungsqualität des Freiraums / öffentlichen Raums inkl. Würdigung der Loveparade-Gedenkstätte im Gesamtzusammenhang
- Qualität des Mobilitäts- und Erschließungskonzeptes sowie Stellplatzkonzept (PKW / Fahrräder etc.)
- Qualität des zu integrierenden Immissions- / Lärmschutzkonzeptes
- Innovationsbeitrag (z.B. smart City), Entwicklungsstrategie, Realisierungsfähigkeit in Baustufen und Wirtschaftlichkeit
- Maßnahmen zur Klimaschutz, Klimaanpassung, Ökologie und Nachhaltigkeit

sowie auch erneut die zentralen Diskussionspunkte des Preisgerichtes der Phase 1:

- Aufwertung in den Nachbarquartieren (Interaktion - Vernetzung)
- Eigenständiger Charakter (etwas Besonderes)
- Schnittstelle zur Landschaft nach Süden (Verbindungen zu der „Seenlandschaft“)
- Karl-Lehr-Straße und Karl-Lehr-Tunnel (Licht und Luft)
- Flexibilität (Nutzungsoffenheit und Flexibilitäten)
- Gedenkstätte (Sensibilität mit diesem besonderen Ort)
- Lärmschutz (aktive und passive Maßnahmen)
- Landschaftsqualitäten (Nutzungsqualitäten und Vernetzungsanspruch)

In der Diskussion werden die Zielvorstellungen nochmals detailliert reflektiert.

5. Einzelbeurteilungen

Anschließend werden alle **7 Arbeiten** in kleinen Gruppen mit Einhaltung der gültigen Corona-Regularien inkl. nötigen Mindestabstände an den Plänen, den Modellen und in einer weiteren Beamer-Präsentation noch einmal intensiv diskutiert. Neben den in der Auslobung

bereits benannten Beurteilungskriterien im Zusammenspiel mit den Empfehlungen zur Bearbeitungsphase 2 bittet Herr Prof. Ringel ergänzend vor allem um folgende Reflexion von Themen, die vor allem durch die Präsentation der höchst unterschiedlichen Entwurfsansätze in den Fokus geraten sind. Das Preisgericht diskutiert die Vor- und Nachteile jeder Arbeit ausgiebig. Das gesamte Niveau der zweiten Bearbeitungsphase ist außerordentlich hoch.

Die **einstimmig** verabschiedete schriftliche Beurteilung ergibt folgendes Ergebnis:

AS+P Albert Speer + Partner GmbH, Frankfurt am Main
AS+P Landschaftsarchitekten, Frankfurt am Main

Der Beitrag ist in Nord-Süd Richtung geprägt durch ein Parkband entlang der Autobahn (Einbindung in den Grünen Ring), ein zentral gelegenes Nachbarschaftsband und eine Allee entlang der Bahntrasse. In Ost-West Richtung finden sich vier freiräumliche Zäsuren. Diese sollen der Vernetzung dienen und teilen das Gebiet in 3 Quartiere. Der zentrale Quartiersplatz mit der Grundschule findet sich gut positioniert an der Schnittstelle zur Karl-Lehr-Straße, direkt in Nachbarschaft zur Gedenkstätte. Die Hochpunkte im Norden werden positiv gesehen - als Visitenkarte für Duisburg. Nach Osten und Süden hin ist die Lage der Hochpunkte nicht nachvollziehbar.

Sehr unterschiedliche Strukturen bilden Schichten. Sie gehen von 5-geschossiger Gewerbebebauung an der Bahntrasse bis hin zu Reihenhäusern mit 2,5 Geschossen am Park.

Die südliche Spitze des Areals wird mit einer noch zu definierenden Großform gebildet. Zwischen dieser und dem nördlichen Hochpunkt zieht sich das Nachbarschaftsband auf. Die Schichtung der Wohntypologien mit besonderer Qualität zum Park hin wird kritisch gesehen. Durch die Unterschiedlichkeit der anliegenden Qualitäten können Konflikte entstehen, z.B. Reihenhäuser mit privaten Freiflächen angrenzend an den öffentlichen Park, Privilegierung von Eigentum am Park und Mehrfamilienhäuser an der Quartiersstraße.

Der Landschaftspark ist geprägt von monotonen Strukturen, er wirkt eher wie gestaltetes Abstandsgrün. Die Nutzungsqualitäten zur Autobahn hin werden kritisch gesehen. Auch die Lage der nördlichen Ost-West Zäsur wird kritisch gesehen, denn wenn die Brücke eventuell nicht realisiert werden kann, könnte auch die Zäsur an dieser Stelle fehlplatziert sein.

Als besonderes Element wird ein Skytrain angeboten, der entlang der Bahntrasse den Hauptbahnhof mit der 6-Seen-Platte verbindet. Die Quartiersstraße von Norden nach Süden trifft von Norden kommend im Westen auf die Karl-Lehr-Straße, von Süden kommend im Osten auf die Karl-Lehr-Straße. Die Anzahl der Quartiersgaragen und die langen Wege zum westlichen Wohnen werden kritisch hinterfragt.

Zur Lärmquelle Autobahn werden offene und relativ niedrige Blockstrukturen zum Wohnen angeboten. Der Wall zur A 59 reicht nicht aus, um die Wohnbebauung ausreichend zu schützen, ggf. wäre eine zusätzliche Wand nötig.

Das robuste Konzept lässt sich umsetzen, eine Flexibilität in der Entwicklung ist möglich. Im Vergleich ergibt sich eine geringere Bruttogeschossfläche (BGF) für Wohnen, aber dennoch eine relativ große Summe an vermarktbarer Fläche (Nettobaupläche). Der BGF-Anteil an Flächen für die Nutzung Arbeiten ist relativ groß.

Umweltverträgliche Mobilität ist angedacht, die Trennung von Fuß- und Radverkehr von der Pkw-Erschließung ist teilweise unattraktiv gelegen (entlang der Bahn unter / neben dem Skytrain). Zu ökologischen Themen werden kaum Aussagen gemacht. Innovation ist nicht zu erkennen. Die Grünflächen entlang der Autobahn sind zu schmal, um eine angemessene Leitfunktion zu haben.

CITYFÖRSTER architecture + urbanism, Hannover
felixx landscape architects & planners BV, Rotterdam (NL)

Der Arbeit gelingt es, mit einer überzeugenden, robusten Struktur aus vielfältigen öffentlichen Räumen und Baufeldern das Gelände des Alten Güterbahnhofs als neuen Stadtteil zurück zu gewinnen.

Parallel zum großen Park, an der A 59 das gesamte Areal begleitet, erschließt die sogenannte ‚Meile‘, ein urbaner, kleinteiliger gegliederter Straßenraum, das Quartier in Nord-Südrichtung. Verknüpft werden beide Freiräume schlüssig an zwei großzügigen, unterschiedlich programmierten Plätzen: An der ‚Marktmittle‘ im Norden, mit der Brücke zum Dellviertel, und der ‚Kulturmitte‘ an der Gedenkstätte und der Karl-Lehr-Straße. Darüber hinaus verbinden jeweils schmale Stichwege zwischen den Baufeldern ‚Meile‘ und Park. Südlich der Karl-Lehr-Straße schließt ein stärker grün geprägter Quartiersteil an, in dem die ‚Meile‘ weniger urban ausfällt und mit mehr Grünflächen ausgestattet ist. Das Ende des Quartiers wird durch drei Hochpunkte markiert, die einen gut wahrnehmbaren Abschluss zum Park an der Südspitze bilden.

Für die gut dimensionierten Baufelder werden Blockrandtypologien vorgeschlagen, die verständliche und schlüssige Kanten zu den öffentlichen Räumen ausbilden. Zur urbanen ‚Meile‘ hin sind die Blockränder offener gestaltet und erlauben Einblicke und Kontakt. Zum Park bzw. zur Bahn hin sind die Blöcke baulich geschlossen. Alle Quartiere sind nutzungs- gemischt vorgesehen, mit abgestuften Geschossigkeiten. Die Größe der Baufelder, wie auch die vorgeschlagene Typologie sind flexibel und gut über die nächsten Jahre entwickelbar.

Die Erschließung ist im Wesentlichen schlüssig: Der schnelle Radweg verläuft sinnvoll separat geführt im Park entlang der Grenze zur A 59. Kreuzungen mit Fußgängern oder dem Pkw können so vermieden werden. Die vorgeschlagenen fünf Brücken (Rad / Fuß) über Autobahn und Gleise verbinden das Quartier mit seinen Nachbarschaften. Das wäre zwar wünschenswert, sie sind aber bis auf die Brücke zum Dellviertel und die Brücke nach Neudorf, nicht zwingend nötig, um städtebauliche und freiräumliche Qualitäten umzusetzen.

Die Erschließung des Quartiers für den Pkw Verkehr wird durch zwei Ringe gebildet, die nicht miteinander verbunden sind. Dies erfolgt in Teilen auch über die Meile. Beides wird kritisch gesehen.

Die Karl-Lehr-Straße wird vollständig geöffnet und als Stadtboulevard interpretiert. Durch den Wegfall des Tunnels erfährt die Gedenkstätte eine deutliche Veränderung: das neue Objekt - das Himmelsauge - interpretiert das Dunkel des Tunnels und der Übergang ins Helle neu. Die so umgestaltete Gedenkstätte liegt am Quartiersplatz ‚Kulturmitte‘ und ist somit schlüssig in das Zentrum des neuen Stadtteils gerückt.

Insgesamt bietet die Arbeit eine durchdachte, komplexe städtebauliche und freiräumliche Struktur für die gestellte Aufgabe -, die eine qualitätsvolle Entwicklung des Stadtteils über die nächsten Jahre erlaubt.

CKSA Christoph Kohl Stadtplaner Architekten, Berlin
FUGMANN JANOTTA und PARTNER mbB, Berlin

Der Entwurf überzeugt durch seine charismatische Idee einen großzügigen Park bis zur Innenstadt zu führen und eine stadträumliche Begleitung als ein Rückgrat an strukturierten und differenzierten Stadtbausteinen zu gestalten. Die Charakteristik oder besser vielleicht Charisma des Entwurfs erläutert sich durch den Freiraum, wenngleich die städtebauliche Entwicklung mit ihren Blockrandstrukturen, ihren Differenzierungen der Gebäudetypologien und die Akzentuierung der Silhouette äquivalente Qualitäten gestalten. Die einfache Lesbarkeit der Entwurfsidee in Verbindung mit ihrer gestalterischen Kraft gelingt es die notwendigen Ver-

netzungen im Stadtgefüge zu leisten und bietet im Vergleich zu anderen Entwicklungsgebieten ein Alleinstellungsmerkmal für die Stadt Duisburg an.

Im Einzelnen ist der westliche großzügige Freiraum eine modulierte und terrassierte Parkanlage die vielfältige attraktive Nutzungsangebote eröffnet. Ob das Bild einer Dünenlandschaft dauerhaft die Inhalte des Parks und die Charakteristik der Stadt Duisburg widerspiegelt wird kontrovers diskutiert, wichtig erscheint nicht die Begrifflichkeit, sondern die offensichtliche Attraktivität und Leistungsfähigkeit des Parks. Die Nutzungsangebote überzeugen. Die Integration der Gedenkstätte in den Park ist ruhig und angemessen gewählt. Die Promenade am See ist stimmungsvoll - bis hin zu baulichen Relikten aus der Entwicklungszeit der Eisenbahn. Der vorgeschlagene See und die damit verbundene Seepromenade sind attraktiv, allerdings scheint die geplante Speisung mit Niederschlagswasser unrealistisch zu sein.

Der städtebauliche Kontext wird durch differenzierte Blockrandstrukturen in einer großzügigen stadträumlichen Formgebung charakterisiert. Die nördlichen Strukturen verfügen richtigweise in der Nähe zur Duisburger Innenstadt über eine hohe bauliche Dichte und eine sichtbare Silhouette, die man als Skyline bezeichnen könnte. Die südlichen Strukturen wenden sich Wohnnutzungen zu und werden in ihrer baulichen Auflösung in Bezug auf Lärmimmissionen und Raumbildung im Detail kritisch hinterfragt. Die funktionale Schichtung von Ost nach West mit Gewerbe, Mobility Hubs, Erschließungsräumen, Dienstleistung und Wohnen zum Park wird als logisch empfunden. Allerdings sollte nicht der Eindruck eines negativen gestalterischen Gefälles vom Park nach Osten gegeben sein.

Das Nutzungskonzept weist zum einen eine klare Differenzierung im Hinblick auf die Schallimmissionsproblemlagen des Gebiets auf und zum anderen gelingt es ein gutes Maß der Durchmischung vorzuschlagen. Die angebotenen Kenndaten zur Wirtschaftlichkeit scheinen eine gute Umsetzbarkeit zu ermöglichen.

Das Mobilitätskonzept ist differenziert ausgearbeitet und bietet für alle Formen der urbanen Mobilität die richtigen Angebote. Wichtig erscheint hier die Kongruenz der stadträumlichen Disposition mit der Zuordnung der Mobilitätsaktivitäten.

Die Idee eines Stadtparks ist ein sehr guter erster Schritt für Kleinklima, Klimaschutz und Nachhaltigkeit. Der Entwurf bietet die Möglichkeit in weiteren Planungs- und Entscheidungsebenen Themen der Nachhaltigkeit konstruktiv einzubringen.

Insgesamt überzeugt die Arbeit durch ihre charismatische, übergeordnete Idee, die sich bei Betrachtung aller Planungsebenen als qualitativ und realistisch erweist. Vor allem auch im Beitrag zur Vernetzung nach Süden zur Wedauer Seenlandschaft.

ISSS research | architecture | urbanism, Berlin
Studio RW Landschaftsarchitektur, Berlin

Der Entwurf ist durch eine Abfolge von drei Quartiersplätzen gekennzeichnet, die von versetzten Blockrandstrukturen eingefasst werden. Die Plätze werden durch eine fußläufige Hauptwegeachse verbunden, die von den Entwurfsverfassern passend als urbane Quartiersarter bezeichnet wird. Darüber hinaus sieht der Entwurf eine klare lineare Gliederung der Gebäudekörper entlang der Bahntrasse vor. Die Haupteerschließung für den Pkw-Verkehr und den Öffentlichen Verkehr führt entlang dieser bahnbegleitenden Bebauung. Diese Grundstruktur ist durchaus robust und eine nachvollziehbare Antwort zu der gestellten Entwurfsaufgabe.

Die Blockstrukturen wirken etwas monoton und gleichförmig. Bei der Höhenentwicklung werden kaum markante Akzente gesetzt. Der Entwurf lässt insgesamt ein besonderes Highlight bzw. Alleinstellungsmerkmal für diese einzigartige Entwicklungsfläche vermissen und wäre in ähnlicher Form auch an vielen anderen Orten vorstellbar.

Entlang der Autobahn A 59 verläuft in Nord-Süd-Richtung ein Grünzug der durch „Parktaschen“ Verknüpfungsräume zur urbanen Quartiersader schafft. Der Grünzug hat eher einen verbindenden Charakter und bietet nach Auffassung der Jury eher geringe Aufenthalts- und Nutzungsqualitäten. Die Grünachse ist verbunden mit einem Lärmschutzwall, der das neue Stadtquartier in nachvollziehbarer Weise von dem Verkehrslärm der A 59 abschirmt.

Der ruhende Verkehr wird vollständig in mehreren Quartiersgaragen entlang der Bahntrasse abgebildet. Der verstärkt für Wohnnutzungen vorgesehene westliche Teil des Quartiers entlang der urbanen Quartiersader bleibt somit autofrei, was sich deutlich positiv auf die Wohnqualität auswirken wird.

Der heute vorhandene Tunnel im Bereich der Karl-Lehr-Straße wird vollständig zurückgebaut. Der Entwurf nimmt sich dadurch die Chance, dass neue Stadtquartier über die stark frequentierte Hauptstraße zu führen. Die in der Visualisierung dargestellte ebenerdige Querung der Karl-Lehr-Straße wirkt in dieser Form wenig realistisch. Zudem wird der zentrale grüne Platzbereich mit der Gedenkstätte stark den Immissionen ausgesetzt und bietet somit nicht unbedingt Aufenthaltsqualitäten. Der Bereich der Gedenkstätte wird durch den Rückbau des Tunnels vollständig freigestellt und erhält einen völlig neuen Duktus. Die Gedenkstätte wirkt so eher als ein neues Mahnmal und weniger als Gedenkort mit starken Bezügen zur historischen Situation.

Bezüglich einer Verknüpfung des Plangebietes mit den angrenzenden Stadträumen lässt der Entwurf keine Ansätze erkennen, an welchen Stellen Brückenschläge zu den angrenzenden Quartieren denkbar und sinnvoll wären.

Der Entwurf bietet insgesamt eine schlüssige und nachvollziehbare Antwort auf die gestellte Entwurfsarbeit.

karres&brands - Bart Brands, Hilversum (NL)

karres&brands landscape architecture, Hilversum (NL)

Die gute Vernetzung des Gesamtgebiets im umliegenden Stadtraum wird durch seine Gliederung in eine dicht bebaute Nord-Süd-verlaufende und lineare städtebauliche Struktur im Osten und dem neuen, großzügigen Park-Band im Westen ermöglicht. Zum einen schließt der neue Stadt-Park so den Grünen Ring geschickt mit ein, erweitert ihn und bietet zusammenhängende jedoch differenzierte öffentliche Freiräume mit Anziehungskraft an. Diese verflechten sich auch effektiv mit der aufgelockerten Westkante der Bebauung.

Gleichzeitig ordnen sich die Querstraßenanbindungen selbstverständlich an den gewachsenen Knotenpunkten des umliegenden Straßennetzes ein. Somit wird der neue Boulevard als „Rückgrat“ Teil dessen.

Als hervorragende Gestaltungsqualität beweist sich die robuste Ordnung und gute, wenn auch ungewöhnliche Proportion der Stadträume, da sie den notwendigen Rahmen für eine gestalterische Freiheit einzelner Stadtbausteine setzen. Ebenfalls entsteht das Potenzial für eine vielfältige, flexible Nutzungsdurchmischung, im spezifischen Kontext, ganz im Sinne einer neuen Urbanität.

Ein sehr charaktervolles Netzwerk von wohl-differenziert nutzbaren Freiräumen wurde konzipiert, in dem die Gedenkstätte mit großer Authentizität und Ruhe eingebettet wird.

Ein besonderes Merkmal des städtebaulichen Konzepts liegt in der Verjüngung der sekundären Straßenräumen zugunsten der grünen Gemeinschafts-Wohnhöfe. Diese versprechen eine hohe Qualität des Gebiets als neuer urbaner Stadtteil.

Positiv bewertet werden auch die Lösungsansätze für Mobilität, Ökologie und Nachhaltigkeit.

rheinflügel severin, Düsseldorf
kraftraum, Krefeld

Der Entwurf hat die Anregungen aus der ersten Wettbewerbsphase aufgegriffen und zeigt eine deutliche Überarbeitung.

Die urbanen Strukturen werden durch eine klare Gliederung in Form einer weitgehend Pkw – freien Mittelachse gekennzeichnet. Die städtebauliche Struktur fächert im südlichen Teil des Areals auf und bildet darüber eine Insellage aus. Die Verknüpfung des Planbereiches mit dem Hauptbahnhof und in weitere geplante Innovationsräume (Sportpark, Wedau Nord) wird über eine Seilbahnverbindung hergestellt. Das ist ein positives Alleinstellungsmerkmal und eine Anregung des Entwurfes.

Die zentrale Fuß- und Radwegeverbindung entlang der A 59 ist als Grünachse ausgebildet und wird als konsequent und gradlinig bewertet – bietet jedoch keine wirklichen Aufenthaltsqualitäten und hat eher eine „verknüpfende“ Funktion. Zudem wird die enge Verzahnung zwischen Fußgänger- und Radverkehr kritisch gesehen. Die Verkehrsführung für Pkw's durch die Innenbereiche der karreeförmig angelegten Blockstrukturen und Gebäudetypen ist nur bedingt nachvollziehbar (Wohnqualitäten) und eine der großen Schwächen des Beitrages.

Die Einbindung der Gedenkstätte wird gut gelöst.

KCAP Kees Christiaanse Architects&Planners, Rotterdam (NL)
lützw 7, Berlin

Die räumliche Grundstruktur des Entwurfs mit harten Außenkanten und einer zentralen, Nord-Süd orientierten Freiraumabfolge ist eine der Stärken des Beitrages. In Nord Süd Richtung ist das Rückgrat der 'Güterbahnboulevard' ablesbar-erlebbar, der an die bestehende Kreuzung an der Koloniestraße anschließt und über die Karl-Lehr-Straße zur Heerstraße durchverbunden ist. Daneben gibt es separat eine informelle Route, die mit der Wuhanstraße und damit auch den Bahnhof und der Fernradstrecke RS1 verbunden ist. Diese informelle Route kreuzt sich an prägnanten öffentlichen Räumen mit dem Güterbahnboulevard. Richtung Süden ist sie folgerichtig mit dem Sportpark und der Sech-Seen-Platte verbunden.

In Ost West Richtung wird die Fahrradbrücke räumlich in das Gebiet verlängert. Eine zusätzliche Ost West Verbindung wird zwischen dem Böninger Park über die Welkerstraße zum alten Stellwerk, als einzigem und wichtigen Relikt der Bahngeschichte des Ortes, mit einer Passerelle über die Bahn Richtung Osten vorgeschlagen. Die Karl-Lehr-Straße wird geschickt geöffnet und mit dem Boulevard verbunden. Das für die Loveparade Gedenkstätte wichtige Tunnelstück wird als „Deckel“ erhalten, allerdings nach Süden geöffnet und in seinem Charakter von „Enge und Dunkelheit“ verändert und neu interpretiert. Dieser Ansatz wird kontrovers diskutiert.

Nördlich an den Planungsraum angrenzend befindet sich ein monofunktionales Büro und Dienstleistungsquartier. Diese Nutzungen werden über die Koloniestraße gezogen und um das Duisburger Vestibül mit Wohnungsbau gemixt. Lärmunempfindliche Nutzungen sind vor allem entlang der Infrastrukturen angeordnet. Die Erdgeschosse entlang der wichtigen Räume sind flexibel nutzbar. Das Nutzungsspektrum kann von nicht störendem Gewerbe bis zu Wohn-Arbeitskombinationen mit allen Zwischentönen reichen. Der Anteil Wohnungsbau nimmt graduell Richtung Süden zu. Rund um das Zentrale Grün und entlang der Karl-Lehr-Straße sind soziale Funktionen und Einrichtungen der Nahversorgung gut konzentriert. Das Zentrum des Quartierlebens spielt sich rund um den Trainspotting Platz ab mit Grundschule, Stadtteilbibliothek und VHS sowie mit einem Quartierzentrum im alten Stellwerk und ist ein interessanter Ansatz. Um einen inklusiven, gemischten Stadtteil zu erhalten, wird weiterhin

eine gute Mischung von unterschiedlichen kleinteiligen Entwicklungsmodellen in allen Teilquartieren vorgeschlagen.

Die VerfasserInnen sind bestrebt, einen kompakten Stadtteil anzustreben, der sich in der Höhenentwicklung an das Duisburger Zentrum anlehnt, Die Höhen variieren und sind dadurch auch geeignet, unterschiedliche Gebäudetypologien zu fördern, mit einer durchschnittlichen maximalen Höhe von ca. 5-6 Geschosse. Um den Stadteingang entlang der Stadtautobahn zu markieren, werden Cluster von höheren Häusern an diesen Zu- und Abfahrten beiderseits der Autobahn vorgeschlagen. Das höchste Haus im Norden bildet zusammen mit den 3 bestehenden Hochhäusern um den Bahnhof ein Ensemble. Der neue Stadtteil hat eine klare „Fassade“ sowohl zur A 59 als auch zur Bahnstrecke.

Die Freiräume sind konzeptionell analog zum Städtebau von Nord nach Süd durch drei großzügige Parkräume rhythmisiert und in der Haltung und Charakteristik klar mit dem Städtebau verwoben.

Das Langsamverkehrsnetzwerk ist sehr dicht geknüpft und von hochwertiger Aufenthaltsqualität. Der Güterbahnhofsboulevard folgt den Prinzipien der 'Multimodalen' Straße, wo auch Grün sein Platz hat. Dies entspricht einem sehr pragmatischen und robusten Ansatz, nicht utopisch, aber auch nicht von gestern. Um keinen Durchgangsverkehr anzuziehen, ist der Güterbahnhofsboulevard für den individuellen Autoverkehr an der Karl-Lehr-Straße gut unterbrochen und im Wesentlichen frei von Parkplätzen. Durch sinnvoll über das gesamte Plangebiet verteilte Mobilitätshubs in maximal 250 m Abstand zu den Nutzungen und ergänzende Mobilitätsalternativen wird das Gebiet gut und multimodal erschlossen.

Der Idee der kompakten Stadt und der Idee der visuellen Präsenz an der Stadtautobahn und Bahn folgend, ist der Abstand zwischen Bebauung und Stadtautobahn minimalisiert (ca. 11-18 Meter). Der Lärmschutz ist integraler Bestandteil der Bebauung. Die 40 m breite Anbauverbotszone entlang der Autobahn wird dabei konsequent negiert. Dies stellt die Umsetzbarkeit des Entwurfs nachhaltig in Frage und ignoriert die Hinweise im Wettbewerb. Der vor wenigen Jahren realisierte Ausbau der Autobahn lässt zwar kurzzeitig keine Kapazitätserweiterung erwarten, dennoch ist die gewählte Vorgehensweise fragwürdig, da der Entwurf durchaus eine zumindest teilweise Berücksichtigung der Vorgaben ermöglichen würde.

6. Bildung einer Rangfolge und Preisverteilung

Das Preisgericht diskutiert die 7 Beiträge abschließend an den eingereichten Städtebaumodellen und bestimmt folgende Rangfolge:

Rang 1 (einstimmig)

CKSA Christoph Kohl Stadtplaner Architekten, Berlin
FUGMANN JANOTTA und PARTNER mbB, Berlin

Aufgrund des Alleinstellungsmerkmals des 1. Ranges diskutiert das Preisgericht über folgende zwei gleichwertige 3. Ränge mit einem deutlichen Abstand zum 1. Rang. Der Vorsitzende Prof. Ringel lässt sich diese Rangfolge durch Abstimmung bestätigen:

Rang 3 (einstimmig)

CITYFÖRSTER architecture + urbanism, Hannover
felixx landscape architects & planners BV, Rotterdam (NL)

Rang 3 (einstimmig)

karres&brands - Bart Brands, Hilversum (NL)
karres&brands landscape architecture, Hilversum (NL)

Auch unter den 4 weiteren Beiträgen werden gleichwertige Qualitäten in der Phase 2 des Wettbewerbs erkannt. Jeder Beitrag hat Qualitäten und Schwächen. Damit werden folgende vier Beiträge gleichrangig auf dem 4. Rang platziert.

Herr Prof. Ringel lässt sich diese Ränge 4 für jede einzelne Arbeit durch Abstimmung bestätigen. Alle vier Beiträge werden **einstimmig** für den Rang 4 verabschiedet.

Das Preisgericht diskutiert anschließend die neue Zuordnung der Verteilung der Preisgelder gemäß der gebildeten Rangfolge. Das ausgelobte Preisgeld der Phase 2 wird wie folgt **einstimmig** vom Preisgericht neu verteilt und zudem jeweils **einstimmig** wie folgt modifiziert:

1. Preis 23.394,96 EUR netto (27.840 EUR inkl. 19% Umsatzsteuer)
CKSA Christoph Kohl Stadtplaner Architekten, Berlin
FUGMANN JANOTTA und PARTNER mbB, Berlin

3. Preis 14.621,85 EUR netto (17.400 EUR inkl. 19% Umsatzsteuer)
CITYFÖRSTER architecture + urbanism, Hannover
felixx landscape architects & planners BV, Rotterdam (NL)

3. Preis 14.621,85 EUR netto (17.400 EUR inkl. 19% Umsatzsteuer)
karres&brands - Bart Brands, Hilversum (NL)
karres&brands landscape architecture, Hilversum (NL)

Anerkennung 731,09 EUR netto (870 EUR inkl. 19% Umsatzsteuer)
AS+P Albert Speer + Partner GmbH, Frankfurt am Main
AS+P Landschaftsarchitekten, Frankfurt am Main

Anerkennung 731,09 EUR netto (870 EUR inkl. 19% Umsatzsteuer)
KCAP Kees Christiaanse Architects&Planners, Rotterdam (NL)
lützw 7, Berlin

Anerkennung 731,09 EUR netto (870 EUR inkl. 19% Umsatzsteuer)
rheinflügel severin, Düsseldorf
kraftraum, Krefeld

Anerkennung 731,09 EUR netto (870 EUR inkl. 19% Umsatzsteuer)
ISSS research | architecture | urbanism, Berlin
Studio RW Landschaftsarchitektur, Berlin

Darüber hinaus erhält jeder der 7 Teilnehmenden der **Phase 2 jeweils ein Bearbeitungshonorar in Höhe von 5.252,10 EUR netto** (6.250,00 EUR inkl. 19% Umsatzsteuer).

7. Empfehlungen

Das Preisgericht empfiehlt **einstimmig**, das Konzept des 1. Preises vom Team **CKSA Christoph Kohl Stadtplaner Architekten, Berlin** mit **FUGMANN JANOTTA und PARTNER mbB, Berlin** zur Grundlage der weiteren Ausarbeitung des städtebaulich-freiraumplanerischen Rahmenplans gemäß Auslobung zu machen.

8. Abschluss

Der Vorsitzende Prof. Johannes Ringel bedankt sich bei den Mitgliedern des Preisgerichts für die intensive und anregende Zusammenarbeit während beider Wettbewerbsphasen. Er betont, dass mit der heutigen Auswahl ein solides und hervorragendes Fundament für die folgenden Planungsphasen geschaffen werden konnte. Er dankt insbesondere Jörg Faltin und Katja Grittner von FALTIN+SATTLER - FSW Düsseldorf GmbH, dem Team der Stadt Duisburg und der GEBAG für die hervorragende Vorbereitung und Begleitung des Wettbewerbs und der Preisgerichtssitzung. Auf Antrag des Vorsitzenden entlastet das Preisgericht die Vorprüfung per Akklamation. Er gibt den Vorsitz an die Ausloberin zurück.

Herr Oberbürgermeister Sören Link und Herr Bernd Wortmeyer, Geschäftsführer GEBAG Duisburger Baugesellschaft mbH zeigen sich erfreut darüber, dass die Meinungsbildung und die kontinuierlich positive Mitwirkung der Duisburger Bürgerschaft über die gesamte, einjährige Dauer des Wettbewerbs zum heutigen hervorragenden Ergebnis und zur eindeutigen Preisträgerfindung geführt hat. Vor allem das Finale des Wettbewerbs hat wieder einmal gezeigt, dass sich bei den integrierten Dialogbestandteilen im Sinne der Planungskultur die fachlichen Meinungen nicht zwangsläufig von denen der engagierten Bürgerschaft unterscheiden oder gar vollkommen anders darstellen. Jetzt gilt es, das Projekt weiter zu qualifizieren, um für Duisburg und Nordrhein-Westfalen einen einzigartigen Ort in Form eines lebendigen Stadtquartiers mit Vernetzungsfunktion vor allem auch zu den südlichen 6-Seen-Wedau zu schaffen. Daran werden auch die DuisburgerInnen wieder intensiv mitwirken können.

Beide Herren danken Herrn Prof. Ringel für die souveräne Sitzungsleitung und allen Beteiligten für ihr Engagement und die konstruktive Diskussion. Sie loben abschließend das hohe Niveau aller 7 Beiträge der Phase 2, die diese wichtige Stadtentwicklungsdiskussion erst ermöglicht haben und damit ein sehr erfolgreiches – online gestütztes – Wettbewerbsverfahren für Duisburg und die Metropolregion.

Um 15.30 Uhr ist die Preisgerichtssitzung beendet.

Für das Protokoll (11. März 2021):

Prof. Johannes Ringel (Vorsitz) und Jörg Faltin / Katja Grittner (FALTIN + SATTLER, Düsseldorf)

Für das PROTOKOLL

Preisgerichtssitzung der Phase 2 am 11. März 2021
für das Protokoll:

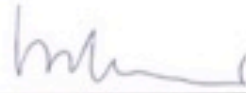
1. **Sören Link**
Oberbürgermeister der Stadt Duisburg



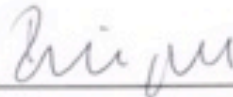
2. **Martin Linne**
Dezernent für Stadtentwicklung und
Umwelt der Stadt Duisburg



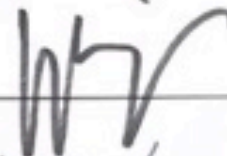
3. **Bernd Wortmeyer**
Geschäftsführer GEBAG Duisburger
Baugesellschaft mbH



4. **Prof. Johannes Ringel**
Leipzig



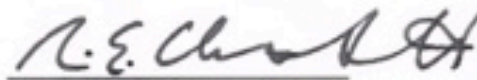
5. **Prof. Jörg Aldinger**
Stuttgart



6. **Prof. Ulrike Böhm**
Stuttgart, Berlin



7. **Prof. Rebecca Chestnutt**
Berlin



8. **Manfred Osenger**
SPD Duisburg



9. **Rainer Pastoor**
CDU Duisburg



ANHANG: Alle VerfasserInnen und Teammitglieder im Überblick

AS+P Albert Speer + Partner GmbH, Frankfurt am Main AS+P Landschaftsarchitekten, Frankfurt am Main

AS+P Albert Speer + Partner GmbH:

Dr. Michael Denkel - Geschäftsleitung
Jürgen Häpp – Projektleitung
Jörg Knüttel – Stadtplanung
Luzy Grossmann – Stadtplanung
Flora Oliveira - Stadtplanung

AS+P Landschaftsarchitekten:

Matthias Dilger – Landschaftsarchitekt
Leonard Saar – Landschaftsarchitektur
Hong Yu – Landschaftsarchitektur

AS+P Mobilität:

Ron Reck – Mobilität
Philipp Dörflinger – Mobilität

CITYFÖRSTER architecture + urbanism, Hannover felix landscape architects & planners BV, Rotterdam (NL)

CITYFÖRSTER architecture + urbanism:

Verena Brehm
Oliver Seidel
Lisa Iglseder
Jakob Bohlen
Emma Römer
Hanna Sentis
Tim Mohr
Lena Lauermann
Josephine Arfsten
Imke Hullmann

Felix landscape architects and planners:

Michiel Van Driessche
Zofia Krzykawska
Nancy Smolka
Eduardo Marin
Cherk Ga Leung
Shuangyun Chen
Ramona Stiehl
Maria E. Castrillo

transsolar KlimaEngineering:

Markus Krauss
Elise Roussel

orange edge | Stadtplanung + Mobilitätsforschung:

Henrik Sander

CKSA Christoph Kohl Stadtplaner Architekten, Berlin
FUGMANN JANOTTA und PARTNER mbB, Berlin

CKSA Christoph Kohl Stadtplaner Architekten:

Prof. Christoph Kohl
Victor Joosten
Sara King
Cailin Nickel-Zueger
Michael Diestelkamp
Fabian Klett

Fugmann Janotta Partner und mbB:

Harald Fugmann
Vicky Tettling
Madelaine Narváez Díaz

Stadt+Verkehr Ingenieurbüro Terfort:

Thorsten Terfort

ALB Akustiklabor Berlin:

Manfred Jobstvogt

Happold Ingenieurbüro GmbH:

Thomas Kraubitz

ISSS research | architecture | urbanism, Berlin
Studio RW Landschaftsarchitektur, Berlin

ISSS research | architecture | urbanism:

Ingrid Sabatier
Stephan Schwarz

STUDIO RW Landschaftsarchitektur:

Heiko Ruddigkeit

karres&brands - Bart Brands, Hilversum (NL)
karres&brands landscape architecture, Hilversum (NL)

Karres en Brands:

Darius Reznek
Bart Brands
Jasper Nijveldt
Natalia Gruszczynska
Abigail MacPhee
Leana Hahn
Ida Pedersen
Oana Paraschiv
Neil Moncrieff

Buro Happold:

Anton Wohldorf
Tobias Lotz
Sebastian Seelig

KCAP Kees Christiaanse Architects&Planners, Rotterdam (NL)
lützw 7, Berlin

KCAP Architects&Planners:

Ruurd Gietema
Michael Trinkner
Hagen Zeisberg
Benjamin Blocher
Alexander van Delft
Ruslan Antonenko
Luca Bruns
Jan Cyganzki
Vincent Hector
Floris Schimmel

Lützw 7 Müller Wehberg Landschaftsarchitekten PartGmbH:

Prof. Cornelia Müller
Jan Wehberg

Happold Ingenieurbüro GmbH Deutschland:

Sebastian Selig
Federico Cassani
Camilla Franchini

rheinflügel severin, Düsseldorf
kraftraum, Krefeld

rheinflügel severin, Düsseldorf / München:

Björn Severin
Manuel Beckmann
Francesca Pescitelli
Melissa Kong

KRAFT.RAUM. Landschaftsarchitekten, Düsseldorf / Krefeld:

René Rheims
Inês Nunes
Elias Iwanschitz
Julia Biermann
Simon Quindel

Verkehr: ARGUS Stadt und Verkehr Partnerschaft mbB, Hamburg:

Visualisierung:

Leon Giseke, Berlin / Paris

Modellbau:

Thomas Halfmann, Köln