

## ERLÄUTERUNGSBERICHT

**Leitbild** | Die geschwungenen Linien der Auto- und Eisenbahnen durchziehen diesen Teil der Stadt und rahmen das Stadtquartier. Im Einklang mit diesen Bewegungen „schwingt“ auch die Bebauung entlang des Quartierparks in der horizontalen dynamisch mit und eröffnen ständig neue Perspektiven. In der vertikalen Dimension spannt die Skyline dazu einen Bogen über die Autobahn zum Verknüpfungsbereich „ehemaliges Autohaus“.

Neu ist, dass man dies in Zukunft am besten mit dem Fahrrad erfährt. Durch den Park führt ein breiter Radweg, der die Duisburger Innenstadt direkt mit dem Radschnellweg 1 und dem Sportpark Wedau verbindet. Die vielen Höhenunterschiede, die das erhöhte Gelände und die existierende Infrastruktur vorgeben, lassen eine dynamische Bewegungsabfolge erleben.

Die asymmetrische Lage des Parks öffnet das Quartier zum Dellviertel und erlaubt eine optimale Besonnung. Zentrum des Quartiers ist der Platz, an einem großen Teich gelegen, am Nordende des Parks mit Raum für Begegnung und Gastronomie. Die keilförmigen durchgrüneten Wohnwege schaffen abwechslungsreiche Straßenperspektiven und bilden nachbarschaftliche Treffpunkte. Die geschützten Innenhöfe bieten Platz für Gemeinschaftsgärten und Spielangebot.

**Nutzungen** | Aus den Anregungen der Bürger wurde ein Reigen an Nutzungen gesammelt und 7 Nutzungskategorien zugeordnet. 3 übergeordnete Kategorien prägen die Charaktere der Quartiersräume. Die Interaktionen zwischen den Nutzungen findet in alle Maßstäben Platz, bringt Vielfalt ins Quartier, und schafft an den Überlappungen besondere Intensität. Eine Straße mit lokalen Läden führt zum Stadtzentrum, Einzelhandel und gemeinschaftliche Nutzungen mit 5% verortet. Im Norden, wo der Hauptbahnhof fußläufig erreichbar ist, bildet Blockrandbebauung mit integrierten Türmen, die teilweise auch dem Wohnen dienen können, eine urbane Ergänzung des Stadtzentrums. Der Anteil an Büro- u. Dienstleistungsflächen von insgesamt 40% ist hier am höchsten, dem Gewerbe sind 15% zugeordnet. Die Blockstrukturen, in mehrere Gebäude/-typen gegliedert, sind dazu angetan wahlweise Nutzungen von Wohnen bis Arbeiten aufzunehmen. Das macht sie, über die Jahre der Planung bis zur Realisierung und darüber hinaus, flexibel und resilient. Nach Süden sich erstreckend, verzahnen sich Blöcke, inzidentell leicht geöffnet, mit dem Park bei abnehmender Dichte zu einer grünen Wohnumgebung, bei einem ausgewiesenen Wohnanteil von 33% im gesamten Quartier. Ein als Sporthotel (5%) thematisiertes Hochhaus bildet als „Steven“ den Abschluss des Quartiers im Süden.

**Innovation** | Ein zentral gelegenes, grünes, dichtes und durchmischtes, mit mobilen Angeboten hervorragend ausgestattetes Quartier, mit seinen vernetzten Nachbarschaften bietet die besten Voraussetzungen für einen gesunden, klimaneutralen Lebensstil. In so einer Umgebung kann auf das private Auto verzichtet werden da vielfältige Sharing-Angebote ermöglicht und alternativen Lebensstilen Platz geboten werden. Die Quartiersstruktur mit dem großen Park und großzügigen Hofbereichen bietet ein gesundes Wohnklima. Die Nachhaltigkeitsstrategie ist auf die Dimension der ökologischen Kriterien nach DGNB aufgebaut, was als Qualitätssicherungswerkzeug fortgeschrieben werden würde. CO<sup>2</sup>, Energie und Umwelt wurden in einer sensitiven Planung adressiert und würden gemäß einer unverbindlichen Ersteinschätzung mit einer Quartiers-Zertifizierung ausgezeichnet werden können.

**Freiraum** | Der großzügige lineare Dünenpark fungiert als Bauwerk als Lärmschutz für das Quartier. Als Anlage ist er Freizeit- und Erholungsraum. Das Freihalten des Frischluftkorridors hat positive Auswirkungen auf das innerstädtische Klima. Die Dünenlandschaft ist geprägt vom Auf und Ab der Topografie. Die begleitenden Fuß- und Radwege sowie die Vegetation folgen diesem Spiel der Höhen. Die differenzierten Wege ermöglichen immer neue Blickwinkel auf das Quartier und auf die Stadtsilhouette. Auf dem barrierefreien Hauptweg in Nord-Süd-Richtung kann man durch den Park schlendern, vorbei an den bewaldeten Dünen, weitläufigen Wiesen und Spiel- und Bewegungsangeboten für alle Generationen. Auf den Nebenwegen gelangt man dynamisch über Treppen auf die an der Autobahn gelegene Aussichtsbrücke oder auf eine der Dünen.

Das Zentrum des Quartierlebens ist der Stadtplatz, mit angrenzendem Wasserbecken und großzügigen Spiel- und Bewegungsflächen. Der Umgang mit dem Niederschlagswasser erfolgt quartiersbezogen. Im südlichen Teil wird das anfallende Regenwasser in offenen Fließgräben gesammelt und den Versickerungsmulden im Park zugeführt. Im nördlichen Teil gelangt das Wasser zur Rückhaltung größtenteils unterirdisch in das große Wasserbecken im Zentrum. Als Hommage an die vergangene Bahnnutzung wird die Brückenkonstruktion über dem Wasserbecken in Anlehnung an das Tragwerk der abgerissenen Güterbahnhofhalle hergestellt. Vom Stadtplatz kann man die Promenade entlang des Wassers gen Süden laufen. Am südlichen Ende verschwenkt sie in Richtung der Gedenkstätte. Der erhöhte Balkon ermöglicht einen weiträumigen Blick über den Ort der Besinnung.

**Gedenkstätte** | Die heutige Form der Gedenkstätte ist das Ergebnis einer nie realisierten Verkehrsplanung. Um den Maßstab des Unglücks wahrheitsgetreu abzubilden und auch für Unbeteiligte erfahrbar und verständlich zu machen schlagen wir vor, die ursprüngliche Breite und das Gefälle der Rampe wiederherzustellen.

Innerhalb dieses größeren Raumes dient an der Treppe ein kleinerer Bereich zum Gedenken. Die neue Brücke über die Straße - das Dunkle - wird dafür erhalten. Ginkobäume grenzen den Blick ein und lenken ihn in den Himmel - das Helle -. Die Mauer, die einen intimen Bereich für die Trauernden schafft, ist wie die Denkmaltafel aus Cortenstahl. Oben auf dem 'Balkon' ist Platz für Informationstafeln mit Hintergrundinformation und Fotos des Geschehens.

**Rad-, Fußgänger- und ÖPNV** | Rückgrat des Radverkehrs bildet ein breiter durchgehender Fahrradweg. Er verknüpft die Innenstadt, das Dellviertel und den Hauptbahnhof mit dem Radschnellweg (RS1) und 6-Seen-Wedau fast kreuzungsfrei über bestehende und geplante Fahrradbrücken, sowie über neue Bahnunterführungen. Fußgänger können auf parallel verlaufenden Wegen diese direkte und autofreie Verbindungen nutzen. Ergänzt wird diese Hauptstruktur durch ein engmaschiges und gut verknüpftes Wegesystem.

Gemäß 'Musterstellplatz-Verordnung NRW' werden 13.100 Fahrradstellplätze mit ausreichend Ladestationen für E-Bikes vorgesehen. 84% davon sind überdacht in- und um die Häuser angeordnet, 1.780 sind im Bereich der Bushaltestellen vorgesehen. An den Bushaltestellen werden Mobilitäts-Hubs mit Fahrradservice, Bike-Sharing, Lastenfahrräderverleih und Paketstationen errichtet.

Das Gebiet wird in das Netz des ÖPNV durch die Einrichtung einer Ringbuslinie 'Quartier nach/aus Innenstadt-Bhf.-Ost' und einer Radialbuslinie 'Quartier nach/aus 6-Seen-Wedau' integriert. Die geplanten Buslinien bedingen die Errichtung einer ergänzenden Bus-U-Bahnhaltestelle im Bereich Düsseldorfer Str./Heerstr. und einer Bushaltestelle in der Mercatorstr. in Höhe Portsmouthplatz in südliche Richtung.

**Motorisierter Individualverkehr und Wirtschaftsverkehr** | Durch die vorgesehenen vielfältigen Alternativen zum Auto kann der gebietsbezogene Kfz-Anteil von 57,7 % auf 30,5 % gesenkt werden. Dementsprechend beträgt das tägliche Kfz-Verkehrsaufkommen in der Frühspitzenstunde 814 Kfz/Std. und 889 Kfz/Std. in der Nachmittagsspitzenstunde.

Das Grundgerüst der MIV-Erschließung des Quartiers bildet eine Hauptquartiersstraße mit Tempo-30-Regelung mit punktuellen Shared-Space-Räumen, die Nord-Süd Schleichverkehre verdrängen werden. Daran angebunden werden verkehrsberuhigten Quartiersstraßen mit Einbahnstraßenregelung. Die Anbindung an die 'vorbereitete' Haupterschließungsstraße im Norden und an die Karl-Lehr-Str. erfolgt mittels leistungsfähiger Kreisverkehre.

Der Stellplatzbedarf, ermittelt nach der 'Musterstellplatzverordnung NRW', beträgt 3.640 Kfz-Stellplätze. Die Deckung des Bedarfes erfolgt in gebäudebezogenen Tiefgaragen (45%) und in 4 Quartiersgaragen (53%). Ausreichend Stellplätzen sollen für E-Fahrzeuge und Carsharing-Angebote zur Verfügung stehen.

**Immissionsschutz** | Das Plangebiet ist umgeben von stark frequentierten Verkehrswegen. Im Westen grenzt die Autobahn A 59 an mit einer Verkehrsmenge von über 65.000 Kfz/d. Auf den östlich liegenden Hauptstrecken der Bahn finden jährlich über 340.000 Zugbewegungen statt. Der Verkehrslärm erfordert ein ausgefeiltes Maßnahmenkonzept mit folgenden Bausteinen:

- Ein Steilwall von 12 m Höhe über der Gradienten der Autobahn bietet effektiven Lärmschutz für den Park und hohe Aufenthaltsqualität im Freien.
- An den Park angrenzende Wohngebäude liegen somit bis zu 160 m von der Autobahn entfernt. Die Verkehrslärmpegel unterschreiten auch vor den äußeren Fassaden deutlich die Schwellenwerte der Gesundheitsgefährdung.
- Lärmrobuste Riegelbebauung (gewerblichen Nutzung) mit transparenten Lärmschutzwänden zwischen den Zeilen gegen den Bahnlärm an der Ostflanke.

Weitere nach Bedarf eingesetzte Elemente des Lärmschutzkonzeptes sind: Durchgesteckte Wohnungsgrundrisse, vorgelagerte verglaste Balkone oder Loggien, schalloptimierte Fenster, baulich geschlossene Laubengänge an der Ostflanke. Der Steilwall als Abschirmung und der weitläufige Park als Luftleitbahn wirken sich auch günstig auf die Luftschadstoffimmissionen im Projektgebiet aus. Die Wohnhöfe im Süden sind zu Gunsten des Sonnenlichteinfalls nicht komplett geschlossen, aber so konfiguriert, dass die Lärmpegel die Schwellenwerte unterschreiten. Entlang der Bahntrasse ist wegen Erschütterung dort ausschließlich Gewerbe verortet.