

Innenstadt Duisburg Der Masterplan

Duisburg ist ...

- ... mit 498.466 Einwohnern eine der größten Städte in Deutschland,
- ... bezüglich der Produktionsziffern Stahlstandort Nummer 1 in Europa,
- ... durch den wirtschaftlichen Strukturwandel auch Standort für Informations-, Kommunikations- und Mikrotechnologie, Umwelt und Energie,
- ... ein europäisches Zentrum der Logistik, dessen Hafen eine bedeutende Rolle spielt,
- ... ausgestattet mit besten Verkehrsverbindungen für den internationalen Luft-, Fluss-, Schienen- und Straßenverkehr,
- ... stolz auf die Entwicklung des Innenhafens, die im Zeitraum von knapp 15 Jahren einen neuen urbanen Raum mit Vorbildcharakter geschaffen hat,

aber auch

- ... eine industrieprägte Stadt, für die es eine große Herausforderung bedeutet, den Strukturwandel von der Industriegesellschaft zur Informationsgesellschaft städtebaulich angemessen nachzuvollziehen,
- ... im Wettbewerb mit einer Reihe von Nachbarn aus dem Städtetkonglomerat des Ruhrgebiets gefordert, seine Standortfaktoren zu optimieren,
- ... mit einem Stadtkern versehen, der mehr an Urbanität und Lebensqualität zurück gewinnen und neu entwickeln kann.



Den Schwung nutzen!



Adolf Sauerland
Oberbürgermeister

Wir kennen es aus der Physik: Das Modell der kinetischen Energie zeigt, dass aus der Bewegung heraus wesentlich weniger Energie zum Vorwärtstkommen benötigt wird als aus dem Stillstand.

Übertragen auf die städtebauliche Entwicklung von Duisburg sollten wir also den Schwung nutzen, der mit der vorbildlichen Entwicklung des Innenhafens in den vergangenen Jahren freigesetzt werden konnte. Nationale und internationale Medien berichten anerkennend über das, was unter der Federführung der Innenhafen Duisburg Entwicklungsgesellschaft zusammen mit Planern, Architekten und Investoren geleistet wurde: Wasser, Stadt, Arbeiten und Wohnen – hier ist eine für Duisburg ideale Zusammenführung gelungen. Und so muss es weiter gehen: Der im Innenhafen freige-

setzte Funke soll auf die Innenstadt überspringen. Mit der Überplanung der Innenstadt und ihrer markanten Orte wollen wir die Stadt als Lebensraum zurückgewinnen. Es wird darum gehen, kommunikative Bezüge großflächig zu stärken, urbane Funktionen zeitgemäß zu definieren und zu entwickeln, den Bewohnern, Unternehmen und Gästen unserer Stadt dort urbanen Raum zu erschließen, wo heute Brachen oder überproportionierte Verkehrsflächen zu finden sind.

Alle, die sich diesem Großprojekt als handelnde Partner anschließen wollen, sind herzlich dazu eingeladen. Die Stadt Duisburg ist bereit, sich einer großen stadtplanerischen Herausforderung zu stellen.

Innenstadt Duisburg: Eine Herausforderung



Wohnen am Wasser kann ein Identitätszeichen für Duisburg werden



Brachen sind ohne große Kosten als „grüne Inseln“ und innerstädtische Kommunikationsbereiche einzurichten

Für die jüngere Geschichte der Stadt Duisburg hat der wirtschaftliche Strukturwandel die Parameter gesetzt. Globalisierung, Produktionsverlagerungen und Abbau von Industrien stellen dabei einen lange Zeit führenden Industriestandort vor besonders große Herausforderungen. Sie beziehen sich auf die Standortpolitik ebenso wie auf die städtebauliche Entwicklung.

Hinsichtlich der Standortpolitik ist es Duisburg gelungen, seine verkehrstechnisch gute Lage zu nutzen und zu einem europäischen Logistik-Zentrum aufzusteigen. Unternehmen wie Deutsche Bahn AG, Deutsche Post AG, Kühne & Nagel AG & Co., WM Sea Air Transport GMBH, ABX Logistics (Deutschland) GmbH, New Wave Logistics GmbH, Wincanton transeuropean Deutschland GmbH und Rhenus AG & Co. KG haben dies mit einzelnen Geschäftsbereichen oder ihren Zentralen für sich genutzt.



Innenhafen, Faszination Wasser

Neben der stark modernisierten Stahlindustrie (Duisburg ist heute Stahlstandort Nummer eins in Europa) und der Logistik konnten weitere Kompetenzfelder entwickelt - und Unternehmensansiedlungen ange-regt werden. Dies vor allem in den Branchen Informations-, Kommunikations- und Mikrotechnologie, Material- und Werkstofftechnologie, personenbezogene Dienstleistungen sowie Umwelt und Energie.

Der beschriebene Strukturwandel kann aber nicht allein mit vorhandenen Potenzialen bewältigt werden, sondern erfordert auch einen kritischen Blick auf Veränderungs- und Erneuerungsbedarf.

So weisen postindustrielle Branchen hinsichtlich der Mitarbeiterqualifikation und Mitarbeiterzahl einen ganz anderen Personal- und Flächenbedarf auf als Industriebranchen. Diese Umschichtung erwartet auch auf Seiten der Stadtplanung adäquate Antworten.

Das kommunale Flächenmanagement ist deshalb an neuen Anforderungen auszurichten. Im Rahmen eines stimmigen Urbanisierungskonzeptes sind innerstäd-

tische Brachflächen zu beseitigen, Verkehrswege als Lebensräume zu gestalten und einzelne, identitätsstiftende Bauwerke und Plätze als Ensembles zu vernetzen. Nur so kann es gelingen, den Charakter der Duisburger Innenstadt als einen attraktiven urbanen Lebensraum wieder zu gewinnen.

Dieser Prozess findet in der jüngst vollzogenen Umgestaltung des Duisburger Innenhafens ein Vorbild und einen Anknüpfungspunkt.

Zeitlich weiter gefasst, schließt ein umfassendes Urbanisierungskonzept in Duisburg auch die Ruhr mit ein. Wenn Städte wie Mannheim, Köln oder Düsseldorf sich mit relativ kleinen Uferzonen auf den Weg gemacht haben, „Leben-am-Fluss“-Konzepte als attraktive Standortfaktoren zu entwickeln, darf man Duisburg mit seinen 114 Kilometer Wasserfront große Potenziale zuschreiben, hinsichtlich solcher Konzepte in absehbarer Zeit eine führende Position zu übernehmen.

Masterplan Duisburg: Das Projekt



Durch die im Juni 2005 getroffene Grundsatzentscheidung des Duisburger Stadtrates, die Fläche des ehemaligen Güterbahnhofes als städtisches Entwicklungsgebiet auszuweisen, bieten sich neue und verheißungsvolle Perspektiven bezüglich einer umfassenden Überplanung der Duisburger Innenstadt.

Grundlegendes Ziel dieser Entwicklungsperspektive ist es, der abnehmenden Kaufkraftbindung der Einzelhandelsinnestadt und der zurückhaltenden Investitionsbereitschaft privater Investoren entgegenzuwirken, um langfristig den im Innenhafen erfolgreich vollzogenen Strukturwandel auf die Innenstadt zu übertragen. Im Mai 2005 erging die Anfrage an Foster + Partners, ob das Planungsunternehmen interessiert daran sei, einen Masterplan für die Innenstadt Duisburg zu entwickeln. Im Dezember 2005 präsentierte Foster + Partners die Vorgehensweise bei der Entwicklung eines solchen Plans. Im April 2006 erhielt das Londoner Büro den Auftrag, den Masterplan zu entwickeln.

Nach der Beauftragung analysierte Foster + Partners im Rahmen von Grundlagenarbeiten zunächst die relevanten Teilbereiche und Funktionsräume der Duisburger Innenstadt. Dabei wurden auch die vorliegenden Gutachten und Expertisen einbezogen. Im Ergebnis dieser Analysen wurde das zentrale Bearbeitungsgebiet definiert, das sich im Wesentlichen auf die Innenstadt bezieht. Das engere Bearbeitungsgebiet findet demzufolge seine Begrenzungen durch den Innenhafen im Nordwesten, durch das Marientor und die Altstadt im Westen, durch den Straßenzug Kremerstraße/Mercatorstraße im Süden sowie durch den Hauptbahnhof und den angrenzenden ehemaligen Güterbahnhof und die A59 im Osten.

Als vorwiegende Ziele beschreibt der im Februar 2007 vorgestellte Masterplan, Duisburg neu als Oberzentrum am Niederrhein zu definieren, die Grundlagen für einen starken Einzelhandel zu entwickeln und die unterschiedlichen Entwicklungsräume (Wedau, Neudorf, Duisern, Innenhafen, Altstadt, Dellviertel und



Duisburg 10,2% Wasserfläche,
114 km Wasserfront

Innenhafen) zu vernetzen. Prämisse für den Masterplan ist, eine klare und unverwechselbare Identität aufzuzeigen. Andererseits erhebt der Plan den Anspruch auf das Maß an Flexibilität, das nötig ist, um sich an verändernde Rahmenbedingungen anpassen zu können.

Zentrale Aspekte

Folgende Aspekte sollen die Umsetzung des Masterplanes kennzeichnen:

- Stärkung des Wohn-, Büro- und Dienstleistungsprofils der Innenstadt.
- Nachverdichtung und Aufwertung des Wohnwertes.
- Die Entwicklung signifikanter Großstrukturen stärkt den urbanen Charakter.
- „Duisburg am Wasser“ ist in seiner Vielfältigkeit als Marke zu etablieren. Dies schließt die Aufwertung des öffentlichen Raums durch Stadtbegrünung ein. Somit wächst eine neue Identität heran.
- Die Innenstadt ist als Ort mit herausragendem Kultur- und Freizeitprofil herauszustellen und weiterzuentwickeln.

- Im Rahmen eines nachhaltigen Verkehrskonzeptes werden lokale und regionale Verkehrswege miteinander verknüpft.
- Parkanlagen und Plätze der Innenstadt sind attraktiv zu gestalten, untereinander zu verbinden und mit benachbarten, großen Freiräumen (Ruhraue, Stadtwald, Sportpark Wedau, RheinPark) zu vernetzen.
- Die Handelseity ist im Bereich zwischen Mercatorstraße und Steinsche Gasse/Münzstraße neu zu definieren.
- Die städtebauliche Basis für den Einzelhandel in der Innenstadt ist neu zu definieren: Qualität gewinnt dabei ein deutliches Primat. Die Einbeziehung der Vertreter des Einzelhandels in die Entwicklungsphase ist zwingend.
- Die Wohnpotenziale in der Innenstadt sind intensiv zu nutzen und – an geeigneten Stellen (z.B. in der Altstadt West) – weiter auszubauen. Insbesondere die Altstadt West hat dabei Vorrang und ist unmittelbar an den Innenhafen anzubinden.

Mit dem Ergebnis des Masterplanes sind Stadtumbaumaßnahmen für die Kernstadt und die Altstadt zu entwickeln.

Kernaufgaben der Innenstadtentwicklung



Im Kern geht es bei dem anstehenden und dringlichen Großprojekt um eine notwendige Revitalisierung der Duisburger Innenstadt. Das urbane Zentrum braucht ein neues Gesicht und eine Neuformierung seiner Potenziale. Die ins Auge gefassten Einzelmaßnahmen sollen bestehende Lücken schließen, durch eine stärkere Verdichtung mehr Wohnraum schaffen und damit die Kaufkraft erhöhen. Eine bewusste und verknüpfende Gestaltung von Verkehrswegen und Plätzen sollte den allgemeinen Vorstellungen von urbanem Leben folgen.

Städtische Straßen und Wege sind Lebensräume. Durch die Weiterführung des gartenstädtischen Grundthemas der Außenbezirke in der Innenstadt kann sich Duisburg in kürzester Zeit als „Stadt der wachsenden Gärten und grünen Wege“ profilieren.

Die vorrangigen Entwicklungsgebiete

Als sinnvolle vorrangige Entwicklungs- und Umgestaltungsareale sind vorgesehen:

- Innenhafen zwischen Schwanentor und Marientor
- Altstadt im Bereich zwischen Innenhafen und Hauptbahnhof
- Königstraße
- Hauptbahnhof

In ihrer Gesamtheit bilden diese Areale eine innerstädtische Säule und einen Kern, der in entwickelter Form groß genug ist, eine urbane Identität zu stiften und für einen konzentrischen Ausbau genügend Strahlkraft zu entfalten.



Die zentralen Elemente der Stadterneuerung

Ein zentrales Element der angestrebten Entwicklung im Innenstadtbereich besteht in der Verdichtung und gleichzeitigen Begrünung. Vor allem die Baulücken, Brachen und überdimensionierten Verkehrswege im Altstadtbereich lassen diesbezügliche Korrekturen nötig erscheinen.

Hauptbahnhof

Der Hauptbahnhof ist ein wichtiges Bindeglied für mehrere Stadtteile und die Innenstadt. Eine Autobahnausfahrt in Bahnhofsnähe ließ hier einen großen Verkehrsknotenpunkt entstehen. Mit der notwendigen Überbauung der A59 werden große Grundstücksflächen am Bahnhof frei, die es nahe legen, eine neue Gesamtnutzung des bahnhofsnahen Areals inklusive eines städtischen Platzes zu entwickeln.

Königstraße

Als Hauptverbindung zur Altstadt und zentrale innerstädtische Achse ist die Königstraße sehr breit ange-

legt. Zu breit, um die Atmosphäre einer Shopping-Mall auszustrahlen. Da nur eine Seite dieser Straße mit Schaufenstern und Geschäften ausgestattet ist, bleibt die Königstraße weit hinter ihren Möglichkeiten als Anziehungspunkt zurück.

Altstadt

Die historische Altstadt soll in ihren ursprünglichen Grenzen wieder erkennbar und anziehend werden. Priorität bei entsprechenden Entwicklungsmaßnahmen sollten dabei dem Rathaus, der Münzstraße und dem Marientor zu kommen.

Innenhafen

Mit der Weiterführung des Wandlungsprozesses im Innenhafen bis zum Marientor findet eine innerstädtische Neugestaltung einen direkten Anknüpfungs- und Verbindungspunkt zu einem erfolgreich fortgeschrittenen Erneuerungsprojekt.

Masterplan



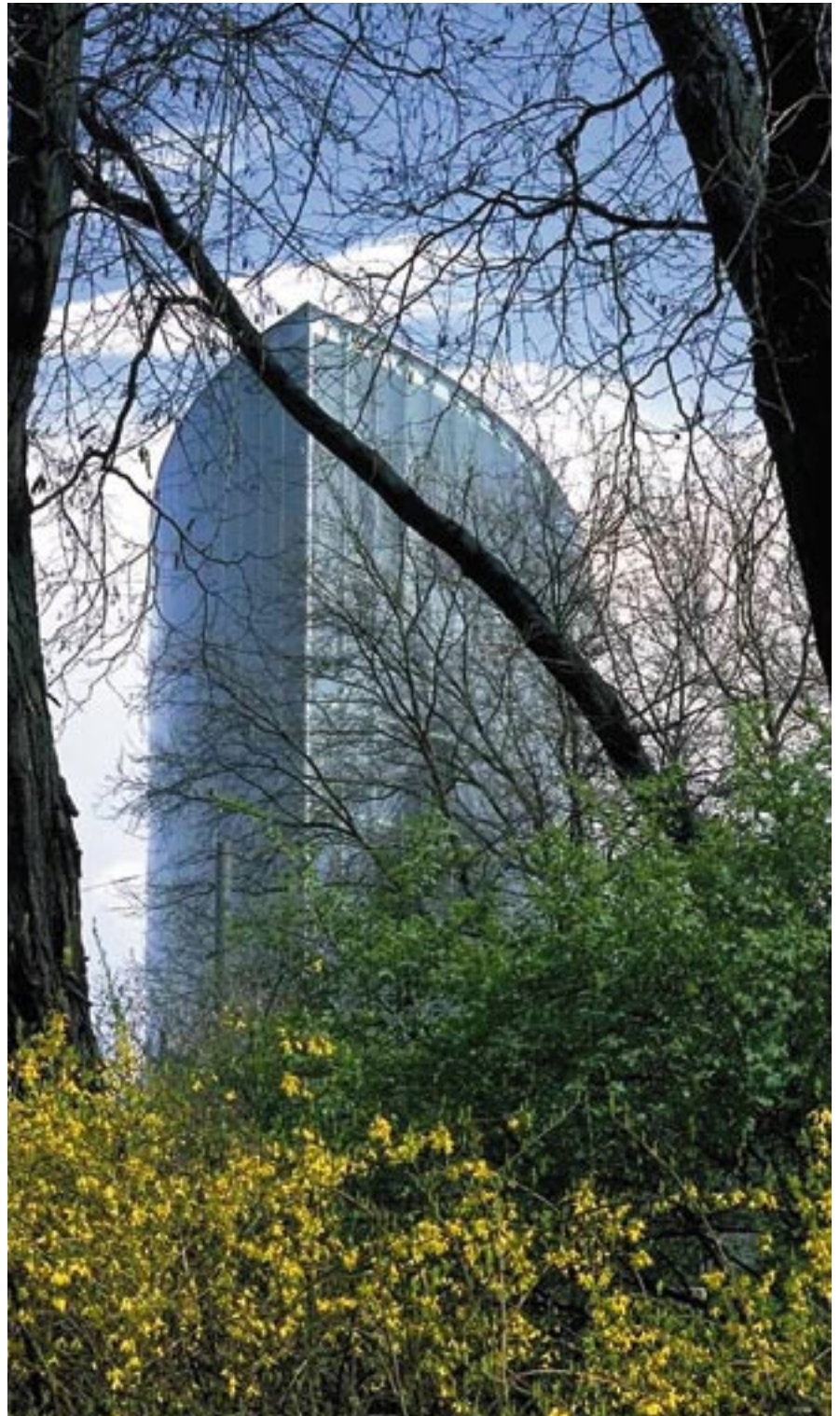


Zeichnung Masterplan Innenstadt Duisburg.

Foster + Partners in Duisburg



Das vom Büro Foster + Partners für den Innenhafen entworfene Mietwohnprojekt „NF 1“ wurde im Jahr 2001 abgeschlossen und hat bei Investoren, Nutzern und Fachjurys gleichermaßen große Zustimmung gefunden. „Ein vorbildlicher Beitrag zum zeitgemäßen innerstädtischen Wohnen“ – so lautet die Begründung, mit der das Projekt im Jahr 2005 in die Reihe der „vorbildlichen Bauten des Landes Nordrhein-Westfalen“ aufgenommen wurde.





Die Projekte von Lord Norman Foster umfassen Stadtplanungen, Gebäudeentwürfe und Entwürfe in der Innenarchitektur, für die er viele hochrangige Auszeichnungen entgegennehmen durfte. Der neue Reichstag in Berlin, die Millennium Bridge und der Flughafen Stansted in London, Bankgebäude in Hongkong und Shanghai bilden nur einen Ausschnitt der Bauwerke, die nach Entwürfen von Foster + Partners gestaltet wurden.

Der international hervorragende Architekt Norman Foster darf ohne Übertreibung als Spiritus Rector des gesamten Konversionsprozesses am Innenhafen Duisburg bezeichnet werden. Auf den Skizzenblöcken und Planaufnahmen des Londoner Büros entstand 1991 der Masterplan zu dem städtebaulichen Großprojekt, mit dessen Umsetzung bis heute mehr als 130.000 m² Bürofläche geschaffen wurden.

Die am Innenhafen vorbildlich umgesetzte Integration von Wohnen, Arbeiten, Ausgehen und Genießen sowie das gelungene Zusammenführen von Stadt und Natur wurde nicht nur mit hochkarätigen Awards bedacht, sondern hat auch die Zustimmung von Investoren und Nutzern gefunden.

Diese Erfahrung hat auf Seiten der Stadt Duisburg und des Büros Foster + Partners zu dem Interesse geführt, die erfolgreiche Partnerschaft zu verlängern und gemeinsam ein attraktives Konzept zur Neuentwicklung der Duisburger Innenstadt zu erarbeiten.

Als grundlegendes Motiv ihres weiterführenden Engagements sehen Norman Foster und seine Mitarbeiter die großen Potenziale, die sich in Duisburg im Vergleich mit anderen von der Industrialisierung gezeichneten Städten zeigen.

Wiedergewinnen





Sanierung und Neuentwicklung können sich auf Potenziale berufen

Im Vergleich zu anderen jungen Großstädten kann sich Duisburg bei einer Neugestaltung der Innenstadt und weiter gefassten Entwicklungsperspektiven, die auch eine Wohnbebauung der Ruhrufer einbeziehen, vorhandene Ressourcen und Potenziale zu Nutze machen. Notwendige Basisstrukturen und Ankerpunkte einer Urbanisierung wie der Innenhafen, das Areal am Rathaus, die Königstraße sind dabei ebenso zu nutzen wie verkehrstechnische Lagevorteile und die unmittelbare Wasserlage der Stadt.

Bei dem Vorsatz einer stärkeren Urbanisierung wird das Ziel verfolgt, vitale städtische Kommunikationsstrukturen durch einen zeitgemäßen baulichen und infrastrukturellen Rahmen zu stärken. Neue Urbanität soll ein anspruchsvoll verdichtetes Wohnen ermöglichen, das Metropolen heute kennzeichnet. Verdichtung heißt dabei nicht Enge, sondern menschliche Nähe und Austausch, ein räumliches Zusammenführen von Arbeit und Freizeit sowie Partizipation.

Im internationalen und nationalen Vergleich weist die Stadt Duisburg mit 2.140 Einwohner/km² eine geringe Wohndichte auf. Insbesondere durch die Schließung von Baulücken und Brachen sowie durch ein wohnraumorientiertes Flächenmanagement in der Altstadt lässt sich dies ändern. Wenn sich mehr Menschen in komfortablen Citylagen wohl fühlen, bedeutet dies auch mehr Kaufkraft und einen größeren Anreiz, Cafés, Restaurants und Freizeiteinrichtungen in diesen Lagen zu etablieren.

Eine „Wiedergewinnung“ urbaner Strukturen bedeutet auch für Duisburg die Zurückeroberung der Stadt als Lebensraum.

Wie kommt das Neue in die Stadt?





Bei der umfassend geplanten Weiterentwicklung der Duisburger Innenstadt sollen sich erhaltende und erneuernde Elemente die Waage halten. Als „neue Elemente“ sind alle Maßnahmen zu beschreiben, die eine zeitgemäße und zukunftsgerichtete Wohn-, Arbeits-, und Freizeitsituation im urbanen Zentrum ermöglichen.

Gemäß einer aktuellen Studie des Hamburger BAT-Freizeit-Forschungsinstituts (Oktober 2005) „... geht die Zeit der Stadtfucht zu Ende, die Zukunft liegt in den Städten, die Leute ziehen zurück ...“. Wichtig ist den Großstadtbewohnern der Studie zufolge „... dass sie trotz der zentralen Wohnlage gepflegte Grünanlagen haben. Außerdem wollen sie vielfältige Einkaufsmöglichkeiten, unterschiedliche Freizeit- und Kulturangebote, Mobilität durch den öffentlichen Nahverkehr und die Nähe zu Freunden und Bekannten.“

Um dies im Zentrum von Duisburg zu erreichen, muss neben der beschriebenen Wohnverdichtung eine Neuinterpretation und Korrektur öffentlicher Räume erfolgen. Straßen und Plätze, die in den 60er-Jahren

vornehmlich für den Autoverkehr eingerichtet wurden, sollten künftig mehr als Orte des Bleibens und der Begegnungen wahrgenommen werden. Gerade am Marienort, am Hauptbahnhof und am Rathaus ist eine aufmerksame Gestaltung der Straßen und Plätze angebracht.

Es bedarf auch keines allzu großen Aufwandes, innerstädtische Brachflächen, die nicht unmittelbar bebaut werden können, zu begrünen und Duisburg zu einer „Stadt der wachsenden Gärten“ zu machen.

Alle angestrebten Aktivitäten sind strategisch so auszuwählen und anzusetzen, dass sie durch ihre Realisierung als Impuls für selbst wachsende Strukturen wirksam werden und verstärkt private Investitionen evozieren.

Daten und Fakten zum Masterplan

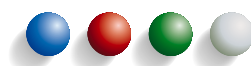
Duisburg

Fläche	232,82 km ²
Einwohner	498.466
Wasserfläche	10,2 %
Wasserfront	114 km

Masterplan

Fläche	2,7 km ²
--------	---------------------

Bestand		Veränderung in durch den Masterplan %
Bebaute Fläche	1.466.703 m ²	10 % mehr Bebauung/Verdichtung
Verkehrsfläche	969.905 m ²	-30 % Verkehrsflächen/Rückbau
Grün	122.983 m ²	100 % mehr Grün
Wasserfläche	143.992 m ²	5 % mehr Wasser

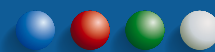


INNENHAFEN DUISBURG Entwicklungsgesellschaft mbH

Impressum:

INNENHAFEN DUISBURG
Entwicklungsgesellschaft mbH
HAFENFORUM
Philosophenweg 19
D-47051 Duisburg
Telefon +49 203 3055 -0
Telefax +49 203 3055 -104
www.innenhafen-duisburg.de
ide@innenhafen-duisburg.de
Geschäftsführer: Wolfgang Rabe
Sitz der Gesellschaft: Duisburg
Fotonachweis: Foster + Partners, Duisburg Marketing GmbH,
Friedhelm Krischer





INNENHAFEN DUISBURG
Entwicklungsgesellschaft mbH

www.innenhafen-duisburg.de