

AUSBAU A59

CHANCE FÜR DUISBURG

DUISBURG
am Rhein



Sören Link
Oberbürgermeister

LIEBE DUISBURGERINNEN UND DUISBURGER,

die A59 gehört zu den Lebensadern unserer Stadt. Der Ausbau der „Achse“ vom Zentrum nach Marxloh muss kommen. Wir brauchen eine dauerhafte und leistungsfähige Nord-Süd-Verbindung ebenso dringend wie die neue Rheinbrücke.

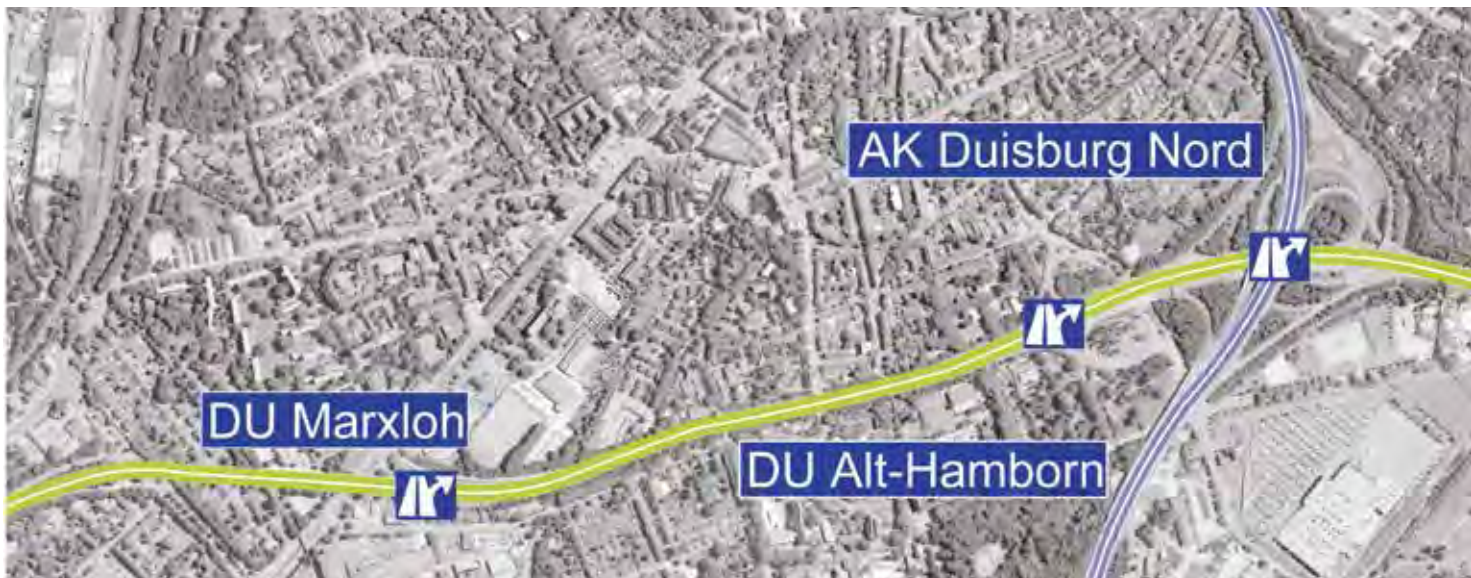
Wir wollen aber auch lebenswerte Stadtteile, Vielfalt und stetige Erneuerung. Ich setze deshalb darauf, dass die runderneuerte Autobahn sich in die Stadt einfügt. Hierfür wäre die Tunnellösung, auch im Hinblick auf eine nachhaltige Stadtentwicklung, die optimale Lösung. Ich habe dem Bundesminister für Verkehr geschrieben, dass wir den zügigen Ausbau der Bundesverkehrswege begrüßen, dass aber am Ende die Investitionen für möglichst viele Menschen einen Gewinn bedeuten müssen. Insofern sind die Aufwendungen für den Tunnel gut angelegtes Geld.

Ich freue mich, dass der Rat der Stadt Duisburg und die Bezirksvertretungen Meiderich / Beeck und Hamborn zu derselben Einschätzung gekommen sind. Lassen sie uns gemeinsam und nachdrücklich für die Tunnellösung eintreten.

Ihr

A handwritten signature in black ink, which appears to be 'S. Link'.

Sören Link
Oberbürgermeister





Carsten Tum
Dezernat für Stadtentwicklung und Umwelt

LIEBE DUISBURGERINNEN UND DUISBURGER,

die A59 ist in Teilabschnitten ans Ende ihrer Leistungsfähigkeit gelangt. Ein halbes Jahrhundert nach der Entstehung sind landesweit Verkehrsbauwerke erneuerungsbedürftig. In Duisburg sind die Rheinbrücke der A40 und der mittlere Abschnitt der A59 davon betroffen.

Die Erneuerung und der Ausbau der A59 eröffnen für die städtebauliche Entwicklung eine besondere Dimension: die Möglichkeit, die Hochlage in Meiderich durch eine Tunnellösung zu ersetzen und die Troglage der Autobahn in Hamborn schalldämmend zu deckeln.

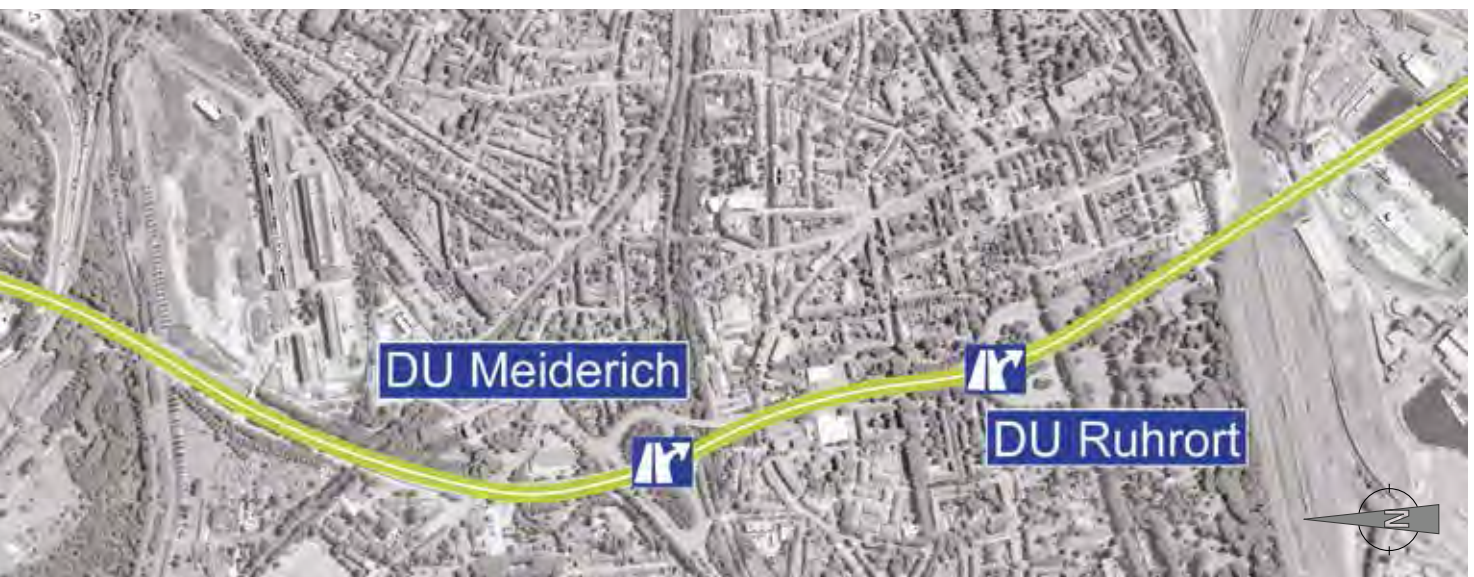
Die Planung der fünfziger Jahre entsprach dem Zeitgeist. Die trennende Wirkung und die Unwirtlichkeit der Räume an den Trassen wurden damals als unvermeidbar hingenommen. Heute werden solche Stadträume grundlegend anders bewertet. Der Ausbau der A59 unter Beibehaltung der Hochlage würde bedeuten: ein noch breiteres Bauwerk, größere Restflächen und eine noch höhere Lärmschutzwand. Ist die Durchquerung der sensiblen Stadtstruktur bereits heute unglücklich, wäre eine Zementierung dieses Zustands in noch größeren Dimensionen wahrlich fragwürdig.

Ich appelliere an alle Verantwortlichen, bei der Erneuerung der A59 die einmalige Chance zu nutzen, in dicht besiedelten Stadtgebieten Duisburgs die Erfordernisse des Verkehrs mit einer städtebaulichen Reparatur und Verbesserungen der Lebensqualität für viele Duisburgerinnen und Duisburger zu vereinen. Ich hoffe auf breite Unterstützung bei allen Beteiligten!

Ihr

Carsten Tum

Abb. 1:
Trassenverlauf der A59



ANLASS

| 04

RAHMENPLAN

| 06

FOKUS: MEIDERICH

| 08

FOKUS: MEIDERICH -
AUSWIRKUNGEN DER A59

| 12

FOKUS: MEIDERICH -
HISTORISCHE ENTWICKLUNG DER A59

| 13

FOKUS: HAMBORN

| 14

ZUSAMMENFASSUNG

| 18

WORKSHOP

| 19

IMPRESSUM

| 20



AUSBAU A59

CHANCE FÜR DUISBURG

Dezernat für Stadtentwicklung und Umwelt

Sechsstreifiger Ausbau
der A59 zwischen dem
Kreuz Duisburg bis zur
Anschlussstelle Duis-
burg-Marxloh

Die A59 soll vom Kreuz Duisburg bis zur Anschlussstelle Duisburg-Marxloh sechsstreifig ausgebaut werden. Im Zuge dessen müssen unter anderem die Berliner Brücke und der Brückenzug Meiderich erneuert werden. Der Ausbau des 6,5 km langen Autobahnabschnitts sowie der Autobahnkreuze Duisburg und Duisburg-Nord sind Bestandteil des Bundesverkehrswegeplans 2030 mit der höchsten Priorität. Ziel ist, die Bestandsbrücken bis 2029 außer Betrieb zu nehmen. Derzeit befindet sich das Projekt beim Landesbetrieb Straßenbau NRW in der Planungsphase, die voraussichtlich 2023 mit der Vergabe abgeschlossen wird.

Die Planung ist unterteilt in drei Abschnitte. Für den mittleren Abschnitt in den Stadtteilen Meiderich und Hamborn stehen Varianten in Hochlage sowie eine Tunnelvariante zur Diskussion. Bis Ende 2018 soll dem Bund das Ergebnis der Variantenuntersuchung zur Entscheidung vorgelegt werden.

Der Landesbetrieb Straßenbau NRW sieht unter verkehrlichen Gesichtspunkten die Hochstraßen- und die Tunnelvariante als gleichwertig an. Unter Kosten-Nutzen-Aspekten wird der Hochstraße der Vorzug gegeben, städtebauliche Aspekte bleiben bei dieser Betrachtung jedoch unberücksichtigt.

Die Tunnellösung als ein-
malige Chance zur Stadt-
reparatur in Meiderich

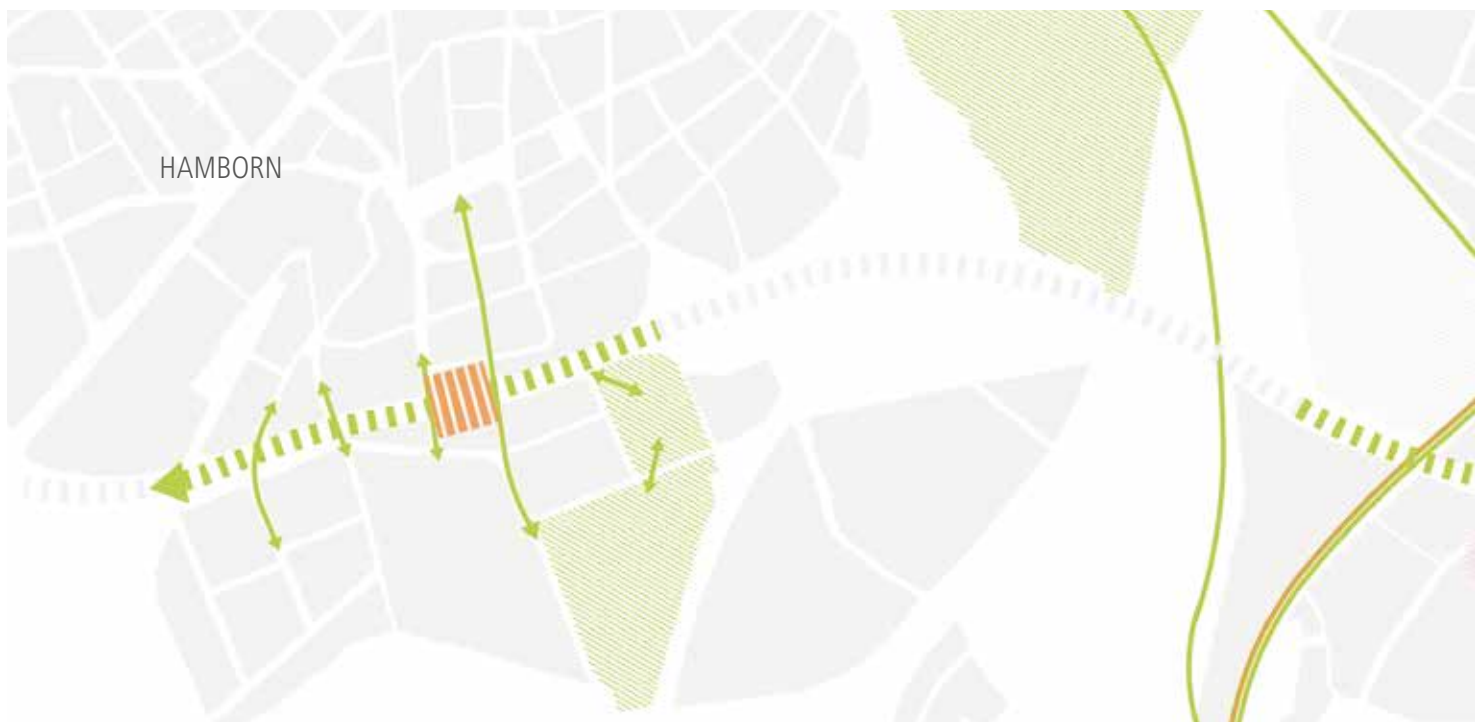
Der Oberbürgermeister der Stadt Duisburg hat gegenüber dem Bundesverkehrsminister sowie dem Landesverkehrsminister zum Ausdruck gebracht, dass bei einer solch bedeutsamen Planung zwingend eine integrierte Betrachtung erforderlich ist und bei der Entscheidung über die Vorzugsvariante städtebauliche Aspekte eine entscheidende Rolle spielen müssen. Auch der Rat der Stadt Duisburg spricht sich grundsätzlich für eine Tunnellösung aus. Diese stellt die einmalige Chance dar, im Stadtteil Meiderich ein wichtiges Stück Stadtreparatur zu betreiben.

In einem Workshop haben Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Ämter für Stadtentwicklung und Projektmanagement sowie Umwelt und Grün, ferner die Bezirksmanager der Bezirke Meiderich/Beeck und Hamborn die Bedeutung der Tunnellösung für die Zukunft der Stadt Duisburg herausgearbeitet und das Ergebnis in der vorliegenden Broschüre zusammengestellt.

Seitens der Stadt Duisburg werden eine längere Bauzeit durch die Tunnelvariante, ein größerer baulicher Aufwand sowie die Bereitstellung eigener Mittel für städtebauliche Maßnahmen zu Gunsten der nachhaltigen Verbesserung der städtebaulichen Situation in Kauf genommen.



Abb. 2 – 3: Variantenvergleich: Ausbau als Tunnel (links) und als Hochtrasse (rechts)



Gravierende Eingriffe
in die städtebauliche
Substanz durch den Bau
der Verkehrsstrasse

Ohne Zweifel ist die A59 das wichtigste und markanteste Bauwerk Duisburgs für den motorisierten Verkehr, besonders im Duisburger Norden. Obwohl die Achse oft überlastet und für die Umwelt problematisch ist, ist sie ein urbanes Verbindungselement und ein Duisburger „Wahrzeichen“. Die Art ihres Ausbaus steht für das Verständnis von moderner Mobilität in der Nachkriegszeit - dem Leitbild der autogerechten Stadt.

Die mit jahrzehntelanger Verzögerung entstandene Verknüpfung der nördlichen Duisburger Stadtgebiete brachte jedoch die Notwendigkeit zahlreicher und gravierender städtebaulicher Eingriffe mit sich. Meiderich hatte sich durchgehend in traditioneller Ost-West-Richtung entwickelt und war nahtlos von Industrie- und Hafenanlagen umgeben. Hamborn war ebenso flächig durch Industrie- und Wohngebiete bebaut und wuchs stark in nordöstlicher Richtung.

In Meiderich wurde die Ausführung als Hochstraße gewählt, die den alten Ortskern flankiert und den Stadtteil in der Mitte durchschneidet. Dies stellt sicher den gravierendsten Eingriff in das Stadtgefüge entlang der gesamten Strecke dar. Die Umsetzung des ursprünglichen städtebaulichen Entwurfs für diesen Bereich mit Blockrandbebauung und klaren Blick- und Wegebeziehungen war damit nicht mehr möglich. Durch den Bau von Lärmschutzwänden wurde die Trennwirkung später noch verstärkt. Durch die Autobahntrasse hat sich die räumliche und funktionale Trennung von Unter- und Mittelmeiderich ergeben und verstetigt.

In Hamborn ist durch die Autobahntrasse der historisch bedeutsame Bereich um die Abtei und den Botanischen Garten vom Zentrum getrennt worden. Wegen der Troglage und der Lärmschutzwände auf Höhe der Umgebungsstraßen ist die trennende Wirkung der A59 in Hamborn ebenfalls gravierend und stellt ein Hindernis für die städtebauliche Entwicklung dar. Die nachträgliche Einfügung der Verkehrsstrasse hatte demnach viele und gravierende Eingriffe in die städtebauliche Substanz zur Folge.

Seit dem Bau der Stadtautobahn haben sich die städtebaulichen Rahmenbedingungen radikal verändert. War Duisburg damals eine klassische Montanstadt und das Wohnen im Grünen ein anerkanntes Ziel, spielen heute Strukturwandel, Umweltaspekte, eine flächensparende Stadtentwicklung und die Stärkung der Quartiere eine viel größere Rolle.

Die Erneuerung der A59-Trasse ist selbstverständlich nicht ohne Einbezug dieser Aspekte denkbar. Die Ertüchtigung der Strecke hat das Kunststück zu vollbringen, die verkehrliche Leistungsfähigkeit mit dem städtebaulichen Nutzen zu vereinen. Die Führung oberirdischer Trassen durch Wohngebiete ist aus Umweltgesichtspunkten nicht mehr zeitgemäß und als städtebauliches Gestaltungselement nicht akzeptabel. Dies umso mehr, als die verkehrliche Funktion der A59 für den internationalen Logistikstandort stark zugenommen hat und selbstverständlich gewährleistet bleiben muss.

In allen Stadtbezirken, so auch in Meiderich und Hamborn, sind attraktive Wohnlagen zu schaffen, eine gut erreichbare Infrastruktur zu sichern, lokale Eigenheiten zu fördern, umweltgerechte Mobilität zu unterstützen sowie gepflegte und attraktive Freiflächen anzubieten.

Der Ausbau der A59
muss die verkehrliche
Leistungsfähigkeit mit
dem städtebaulichen
Nutzen vereinen



Legende Rahmenplan

-  Grün-/ Wegeverbindung Rad + Fuß
-  Grünflächen / Naherholung
-  Grünachse A59
-  Allee
-  ÖPNV
-  Bildungs- + Bewegungsraum
-  Möglichkeitsraum
-  Urbane Bereiche

Abb. 4: Rahmenplan gesamter Streckenabschnitt

Die Tunnellösung geht in ihrer Wirkung daher weit über den Bereich der Trasse hinaus und hat eine große Bedeutung für den gesamten Duisburger Norden. Bereits in der Stadtentwicklungsstrategie Duisburg2027 wurden der Abbau von Zäsuren und Konfliktlagen, die Aufwertung des öffentlichen Raumes, die stadtverträgliche Abwicklung von Lastverkehren, die Förderung des Umweltverbunds und die Stärkung der vorhandenen Siedlungskerne als Richtungsziele für die zukünftige Entwicklung Duisburgs definiert.

In Meiderich wird nicht weniger gelingen als das Wiederentstehen und Aufleben eines am Menschen orientierten Stadtraums und Ortsbilds. Die Erweiterung der so wichtigen Grünflächen wird entscheidende Impulse gewinnen, ebenso wie die Förderung gewachsener Bezüge, etwa vom Rhein zum Landschaftspark Nord im Zuge der Route der Industriekultur. In Hamborn kann die unnatürliche Teilung des Zentrums mit der Abschneidung des historisch bedeutsamen Bereichs um die Abtei beendet werden, „zusammenwachsen, was zusammengehört“. Die gemeinsame Erlebbarkeit des Stadtteils mit seinen vielfältigen Einkaufs-, Bildungs- und Freizeitmöglichkeiten auf engem Raum ist ein Gebot der Stunde und wird auf den gesamten Bezirk ausstrahlen.

Die Variantenwahl beim Ausbau der A59 beeinflusst in erheblichem Maße den Umgang mit weiteren verkehrlichen Belangen. Hierbei sind insbesondere der Fuß- und Radverkehr sowie der ruhende Verkehr zu nennen.

Für den Fußverkehr bedeutet die Tunnelvariante wesentliche Verbesserungen, da vorhandene Angsträume – wie sie bei der Hochstraße bereits heute bestehen – reduziert werden. Durch die erforderlichen Stützen und das Bauwerk selbst gehen mit einer Hochstraße Verdunkelung, Verschattung und mangelnde Sichtbeziehungen einher. Die Tunnelvariante hingegen ermöglicht eine offene und helle Gestaltung des öffentlichen Raums, weitgehend ohne Angsträume. Damit wird selbstverständlichen Ansprüchen an den öffentlichen Raum Rechnung getragen.

Hinsichtlich des Radverkehrs besteht der wesentliche Vorteil der Tunnelvariante in der Realisierung einer direkten, niveaufreien Radwegverbindung in Nord-Süd-Richtung für den Stadtteil Meiderich, aber auch darüber hinaus. Entscheidend für die Funktion ist dabei die Verknüpfung mit dem vorhandenen Straßen- und Wegenetz. Nur die Tunnelvariante ermöglicht einen niveaugleichen Zugang der Radwege an beliebigen Anknüpfungspunkten.

Durch die Umsetzung der Tunnelvariante ergeben sich auch neue Möglichkeiten für die Anordnung und Gestaltung von Anlagen des ruhenden Verkehrs. Im Gegensatz zum Bestand, der Führung der A59 in Hochlage, können Stellplatzanlagen wesentlich kompakter angeordnet und deutlich besser städtebaulich integriert werden. Die Tunnellösung ermöglicht einen ausgesprochen flexiblen Umgang bei der Gestaltung von Stellplatzanlagen, z. B. auch das Pflanzen von Bäumen und Sträuchern.

Die Wirkung der Tunnellösung hat große Bedeutung für den gesamten Duisburger Norden

Reduzierung von Angsträumen und Stärkung des Fuß- und Radverkehrs

Meiderich erstreckt sich von Ost nach West über die Ortsteile Ober-, Mittel- und Untermeiderich. In Mittelmeiderich befindet sich das Zentrum des Stadtteils mit der Von-der-Mark-Straße als Hauptachse. Hier befinden sich Einzelhandels- und Dienstleistungsangebote, der U- und Busbahnhof, das Bezirksamt und zwei zentrale Versorgermärkte. Den westlichen Abschluss des zentralen Bereichs bildet heute rigoros die hochliegende Trasse der A59.

Es ist denkbar, dass die Planung der fünfziger und sechziger Jahre davon ausging, dass die ebenerdige Passierbarkeit die städtebauliche Verbindung weiter ermöglicht und die Räume unter der Brücke akzeptiert werden. Tatsächlich ist aber nur eine zerschneidende Wirkung eingetreten und die Flächen unter der Brücke spielen praktisch keine Rolle für wertvolle Bezüge oder Nutzungen. Lediglich den Stellplätzen für die Versorgermärkte rechts und links der Trasse könnte man eine solche Funktion zubilligen, die Gesamtgestaltung ist jedoch unbefriedigend. Die übrigen Bereiche unter der Autobahntrasse werden städtebaulich marginal, vor allem als Stellplatzanlagen, genutzt. Sie bieten keinerlei Aufenthaltsqualität, sondern stellen Angsträume und regelrechte Un-Orte dar.

Flächen unter der Brücke
bieten keinerlei Aufent-
haltsqualität

Abb. 5: Rahmenplan
Ausschnitt Meiderich



Abb. 6: Lupe Meiderich



FLÄCHENEINTEILUNG / STRASSEN

- 1 Grüne Fuß- & Radwegeverbindung
- 2 Wegeverbindung mit Spielflächen
- 3 Verknüpfungszone zu vorhandenem Park & Kleingärten
- 4 Bienenwiese & Wegeverbindung
- 5 Sportflächen
- 6 Verweilen im Grünen
- 7 Platz / Markt
- 8 Parken & Verbinden
- 9 Gärten
- 10 öffentliche Grünfläche
- 11 Grüne Fuß- & Radwegeverbindung aus vorhandenem Park
- A Auf dem Damm
- B Von-der-Mark-Straße

- Bestandsgebäude
- Neue Gebäudestrukturen
- Öffentliche Gebäude
- Autobahn überirdisch (A59)
- Fußwegeverbindungen
- Grün im Bestand
- Grün neu
- Neue Wegeverbindung
- Eisenbahn
- Bäume



Durch die funktional und gestalterisch nicht geglättete Verknüpfung der Bereiche beidseits der Trasse fallen umso stärker die Zerschneidung historischer Wegebeziehungen und die Störung gewachsener Strukturen ins Gewicht. So enden einstige Verbindungsstraßen stumpf am Dammbauwerk der Hochtrasse und früher geschlossene Wohnblöcke liegen – aufgeschnitten – mit den Außenwohnbereichen zur Autobahn.

Die ursprüngliche Planung verfolgte im Quartier südlich „Auf dem Damm“ klare städtebauliche Leitlinien, die innerhalb der umrahmenden Ringstraße eine Erschließung im Schachbrettmuster mit Hauptachse und zen-

tralem Platz vorsah. Mit dem Bau der A59 wurde diese städtebauliche Figur überformt und bestehende Verbindungen zerschnitten.

Durch die Ausbauplanung ergibt sich erstmalig – und wohl auch einmalig – seit dem Bau die Chance, die gravierenden städtebaulichen Brüche zu überwinden. Zwingende Voraussetzung für diese Reparatur ist allerdings der Neubau der A59 in Tunnellage, sodass sich neue Sicht- und Wegebeziehungen ergeben und die säumenden Flächen ergänzt werden können. Die Bedeutung liegt neben dem Gewinn einer attraktiven nord-südlichen Verbindung ebenso in der Gelenkfunktion in Ost-West-Richtung. Straßen- und Funktionsbeziehungen sowie

öffentliche Verkehrslinien können neu interpretiert und Freizeitbänder wie der „Grüne Pfad“ aufgewertet und ergänzt werden.

In diesem Sinne sollten die neu entstehenden Flächen als „Möglichkeitsräume“ gesehen werden. So kann die Idee des ehemaligen Gräberplatzes als Kopf der Von-der-Mark-Straße wieder aufgegriffen werden. Raumkanten und Begrünungen können neu entstehen. Im südlichen Bereich Mittelmeiderichs kann zudem ein neuer und verbesserter Anschluss an den Meidericher Stadtpark realisiert werden. Hierdurch würde der Meidericher Stadtpark – insbesondere durch eine landschaftsgärtnerische Gestaltung der Tunneldecke – förmlich nach



Abb. 10: Querschnitt:
Variante Hochlage in
Meiderich

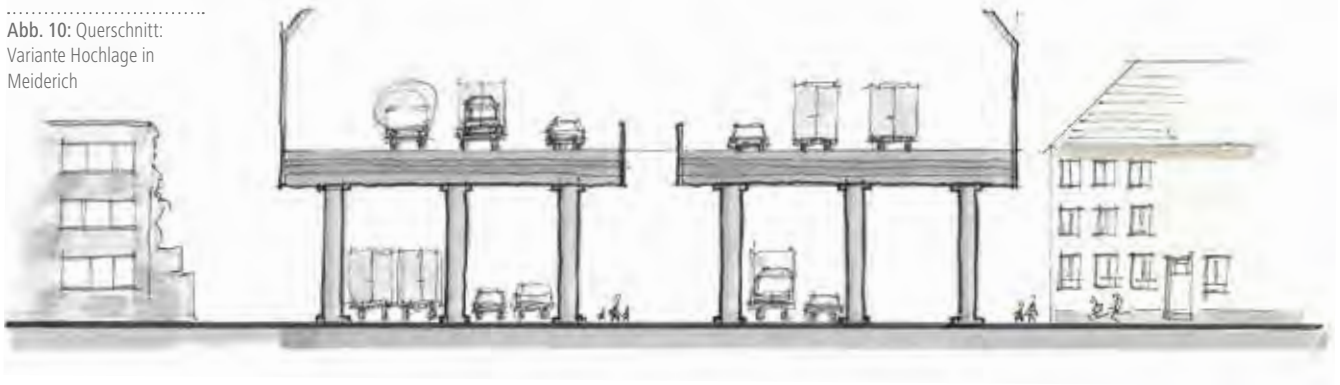
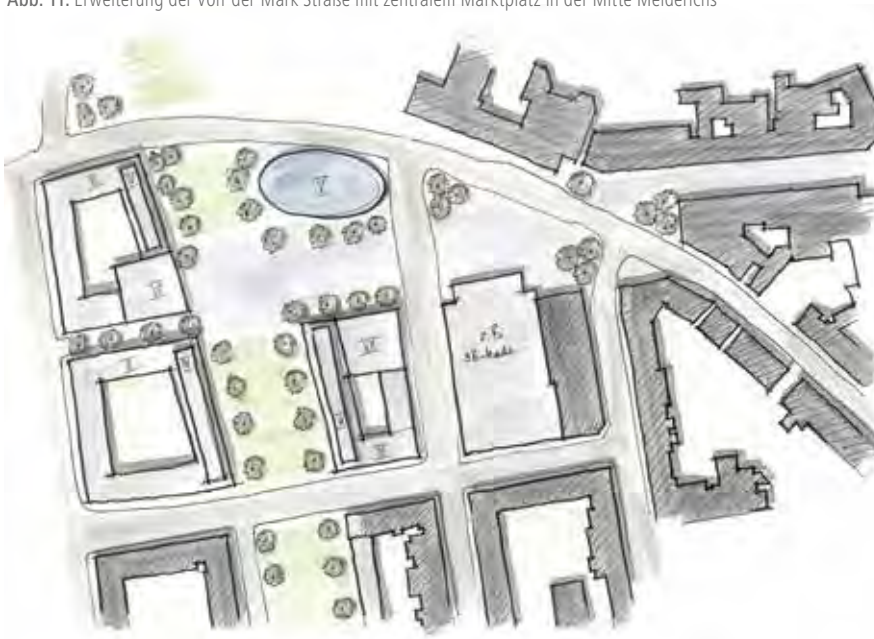


Abb. 11: Erweiterung der Von-der-Mark-Straße mit zentralem Marktplatz in der Mitte Meiderichs



Mittelmeiderich hineinwachsen. Überhaupt kann der gewonnene Freiraum als „Gesundheitsachse“ die Funktionen Wohnen und Erholen vorbildlich miteinander in Einklang bringen. Auch wenn durch den Tunnelbau Strukturen temporär abzubrechen sind, können diese nach Fertigstellung umso überzeugender wieder entstehen und den Siedlungskörper Mittelmeiderichs komplettieren. Die In-Wert-Setzung temporärer Abbruchflächen während der Bauzeit würde durch die Wahl der Tunnellösung wesentlich erleichtert, während sie als Füllung von Restflächen neben einer höheren, massiveren Brückentrasse blockiert wäre. Meiderich würde durch den Tunnelbau die bestmögliche Städtebauförderung zugute kommen und städtebauliche Missstände nachhaltig beendet.



Abb. 8–9 + Abb. 12–13: Beispiele der Freiraumgestaltung: Überbauung des Tunnels, Kleingärten, Parkfläche, Parkplatzgestaltung



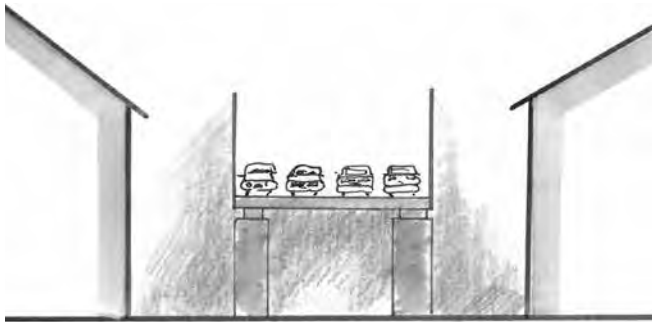


Abb. 14: Querschnitt Verschattung



Abb. 15: Querschnitt Lärmemission



Abb. 16: Angstraum

Das Hochbauwerk der A59 mit einer Höhe von ca. 11 m führt direkt durch den bebauten Stadtteil Meiderich und grenzt überwiegend unmittelbar an sensible Nutzungen an. Durch den geplanten Ausbau wird es zu unterschiedlichen Auswirkungen durch die zwei diskutierten Varianten – Hochlage oder Tunnellage – auf die angrenzende Umgebung kommen. Der Stadtteil Meiderich ist durch die A59 und deren Schallemissionen besonders belastet. Durch Verlagerung der Verkehrsachse in eine Tunnellage lassen sich die Schallemissionen deutlich reduzieren und in weiten Teilen vermeiden. Zudem können optisch wahrnehmbare Lärmschutzmaßnahmen weitestgehend vermieden werden.

Da das Hochbauwerk der A59 in vielen Bereichen unmittelbar an sensible Nutzungen grenzt, führt dies zu einer Verschattung bzw. zu einer Beeinträchtigung der Belichtungssituation insbesondere an den angrenzenden Gebäuden. Mit dem Bau eines Tunnels verbessert sich diese Situation und gleichzeitig können bisher verschattete und nicht nutzbare Stadträume künftig wieder genutzt werden.

Es besteht die Möglichkeit, das Tunnelbauwerk zu begrünen und neue Grünnetzungen in Meiderich (siehe Rahmenplan) umzusetzen. So kann beispielsweise eine neue Verbindung zwischen dem Stadtpark Meiderich und dem Landschaftspark Duisburg-Nord entstehen sowie der Radweg „Grüner Pfad“ neue Anknüpfungspunkte erhalten. Neue Frischluftschneisen und Biotop, die das Stadtklima verbessern, können ebenfalls entstehen.

Im Ergebnis bietet der Ausbau der A59 als Tunnelbauwerk die Chance, die vorhandene Barrierewirkung aufzuheben und den Stadtteil somit wieder in Ost-West-Richtung zusammenwachsen zu lassen. Neue Grünstrukturen mit Erholungs- und Freizeitfunktion sowie neue Wegeverbindungen entstehen und führen zusammen mit der verbesserten Schall- und Belichtungssituation zu optimierten Wohnverhältnissen und einem qualitativ hochwertigen Umfeld. Zudem werden Angsträume beseitigt und die neu gewonnenen Flächen können einer städtebaulich sinnvollen Nutzung zugeführt werden.

Nach Ausbau in Hochlage
ca. 16 m

Durch mögliche
Begrünung oberhalb
des Tunnels können
neue Grünnetzungen
entstehen

Aufhebung der Barriere-
wirkung und Förderung
des Zusammenwachsens
des Stadtteils in Ost-
West-Richtung



Abb. 17: Luftbild 1969



Abb. 18: Stadtplan 1957

Erste Überlegungen zum Bau einer Verkehrsachse als Bahnverbindung zwischen den damals eigenständigen Gemeinden Duisburg, Meiderich und Hamborn gab es bereits zu Beginn des 20. Jahrhunderts. Obwohl wirtschaftlich stark verflochten und schließlich unter dem Dach Duisburgs vereint, gab es lange nur wenige Straßenverbindungen mit großen Umwegen und keine direkte Eisenbahnlinie.

Nach Ende des Ersten Weltkriegs nahm man konkret die Planung durch eine eigens gegründete Studiengesellschaft auf. Die Stadt kaufte Grundstücke entlang der Linienführung auf, bevor der Zweite Weltkrieg die Umsetzung stoppte.

Meiderich hatte sich inzwischen zu einem dicht besiedelten Stadtgebiet entwickelt. Nach Ende des Zweiten Weltkriegs waren jedoch zwei Drittel der Gebäude zerstört oder beschädigt. Die auch durch Kriegsschäden entstandene Schneise im Zentrum Meiderichs wurde daher als Trasse für die neue Stadtautobahn festgelegt.

Im Mai 1955 wurde mit dem Bau des ersten Abschnitts, noch als „Nord-Süd-Straße“, im Duisburger Stadtzentrum begonnen. 1960 begann der Bau der Berliner Brücke, welche mit der Fertigstellung 1963 Meiderich über die Ruhr, den Rhein-Herne Kanal und das Hafengelände an die Duisburger Innenstadt anschloss. Einerseits wurde damit endlich der wichtige Verkehrsanschluss hergestellt, andererseits war damit in Meiderich eine starke Zäsur entstanden. Im April 1977 wurde der vollendete Straßenzug offiziell eröffnet und zwei Jahre später als Bundesautobahn gewidmet.

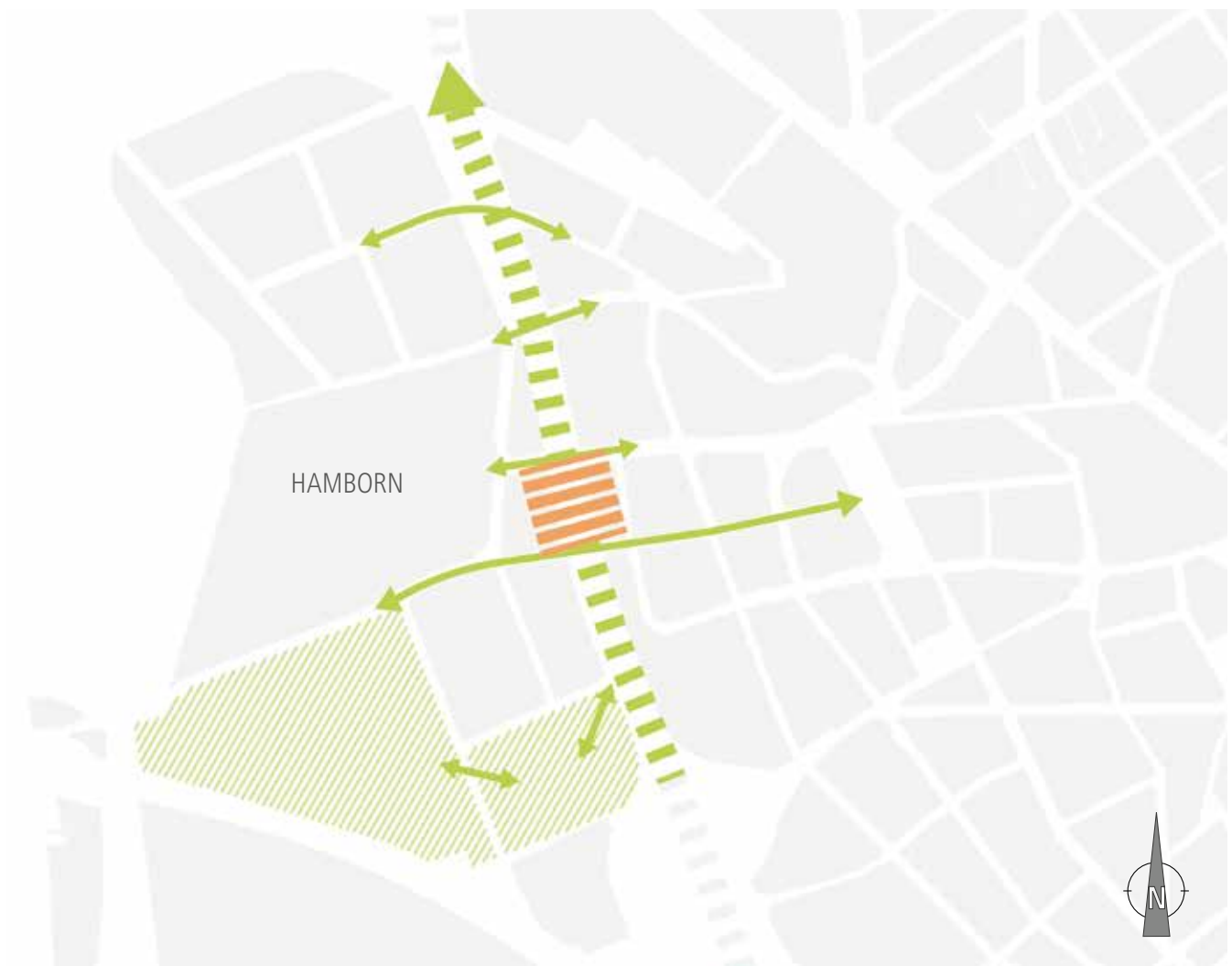


Abb. 19: Rahmenplan Ausschnitt Hamborn

Der organisch gewachsene Stadtteil Alt-Hamborn wird durch die A59 in offener Troglage geteilt. Der Bereich westlich der A59 wird durch eine Vielzahl für den Stadtteil bedeutender öffentlicher Einrichtungen geprägt, z.B. das St. Johannes-Krankenhaus, die Abtei Hamborn mit der Probsteikirche St. Johann, die Leibnitz-Gesamtschule sowie das Abtei-Gymnasium. Diese haben mit ihren zum Teil historischen Gebäuden eine herausragende stadtbildprägende Bedeutung und tragen zur Identität Hamborns bei.

Weiterhin prägen diesen Bereich qualitativ hochwertige Wohngebiete, etwa die großzügigen Stadtvillen am Botanischen Garten sowie die historische Arbeitersiedlung „Juppkolonie“ an der Stollen- und Steigerstraße. Mit dem Stadtwald und dem Botanischen Garten liegen hier zudem ausgedehnte und wertvolle Grünanlagen, die für gesamt Hamborn von großer Bedeutung sind.

Heute wird der östlich der A59 gelegene Bereich rund um den Altmarkt als eigentliches Zentrum von Hamborn empfunden. Hier konzentrieren sich die für den Stadtteil und darüber hinaus bedeutenden Einzelhandelsnutzungen und es findet dreimal in der Woche der bekannte Wochenmarkt statt. Das historische Rathaus, das Amtsgericht, das Finanzamt und das Rhein-Ruhr-Bad sind ebenfalls in diesem Teil Hamborns angesiedelt. Darüber hinaus ist dieser Bereich geprägt durch verdichtete Wohnbebauung. Das Angebot an Grün- und Freiflächen ist in diesem Teil Alt-Hamborns im Vergleich zum westlichen Bereich geringer.

Die A59 in offener Troglage mit hohen Lärmschutzwänden zu beiden Seiten zerschneidet den Stadtteil sowie die historischen Wegestrukturen und damit das kulturelle, soziale und wirtschaftliche Leben. An nur vier Stellen kann heute die Autobahntrasse gequert werden. In den übrigen Abschnitten der A59 schotten hohe Lärmschutzwände die Siedlungsbereiche ab, Blickbeziehungen werden dadurch unmöglich.

Die A59 zerschneidet den Stadtteil und die historischen Wegestrukturen



FLÄCHENEINTEILUNG / STRASSEN

- 1 Aussichtspunkt
- 2 Grüne Fuß- & Radwegeverbindung
- 3 Bienenwiese
- 4 Kitaaußenflächenenerweiterung
- 5 Verweilen im Grünen
- 6 Platz- & Spielflächen
- 7 Sport- & Gartenflächen
- A Steigerstraße
- B Hufstraße
- C Fürst-Pückler-Straße
- D Alleestraße

- Bestandsgebäude
- Neue Gebäudestrukturen
- Öffentliche Gebäude
- Autobahn oberirdisch (A59)
- Fußwegeverbindungen
- Grün im Bestand Bäume
- Grün neu
- Neue Wegeverbindung
- Eisenbahn

Abb. 20: Lupe Hamborn

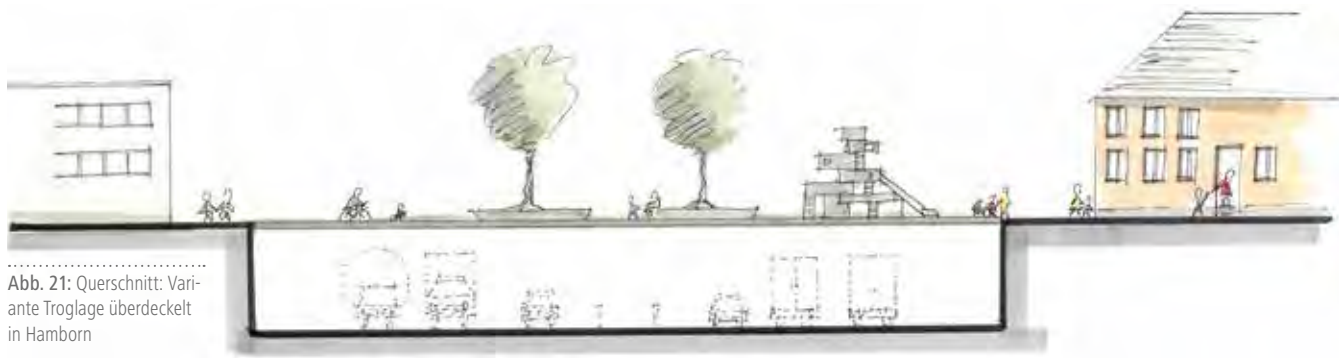


Abb. 21: Querschnitt: Variante Troglage überdeckelt in Hamborn

Die Autobahntrasse selbst wird als stark verlärmter und schadstoffbelasteter Un-Ort wahrgenommen, der durch seine Abschottung zu den Siedlungsräumen, insbesondere in den Abend- und Nachtstunden, einen ausgeprägten Angstraum darstellt. Die zu diesem Stadt- raum orientierten Siedlungsränder haben sich mit dieser Belastung abfinden müssen, die städtebauliche Entwicklung ist entsprechend rückläufig. So wurden ursprünglich zusammenhängende Blockstrukturen aufgelöst, die ursprüngliche Mitte wurde zur Randlage. Historisch vorhandene Verbindungen wie die

Verbindung Fürst-Pückler-Straße – Alleestraße oder Steigerstraße – Hufstraße wurden unterbrochen bzw. stark eingeschränkt.

Die Abdeckung der A59-Trasse im Bereich Steiger- bis Alleestraße schafft für den Stadtteil Hamborn die Möglichkeit, wieder zusammenzuwachsen. Es entsteht ein „Möglichkeitsraum“, der Hamborn die Chance gibt, die städtebaulichen Wunden der offenen A59-Trasse wieder zu heilen. Historische Straßen- und Wegeverbindungen und damit wichtige funktionale Bezüge zwischen den beiden Teilen können wieder hergestellt und

neu gestaltet werden. So kann die Fußgängerzone an der Jägerstraße wieder an die westlichen Wohnbereiche Alt-Hamborns angebunden werden. Auch die Verknüpfungen von Fürst-Pückler-Straße und Alleestraße im Süden sowie Steigerstraße und Hufstraße im Norden werden möglich. Die Siedlungsräume können aufgrund der entfallenden Lärmbelastungen näher an die Trasse herangeführt werden, sodass der zerschnittene Siedlungsraum Hamborns wieder zusammenrücken kann.



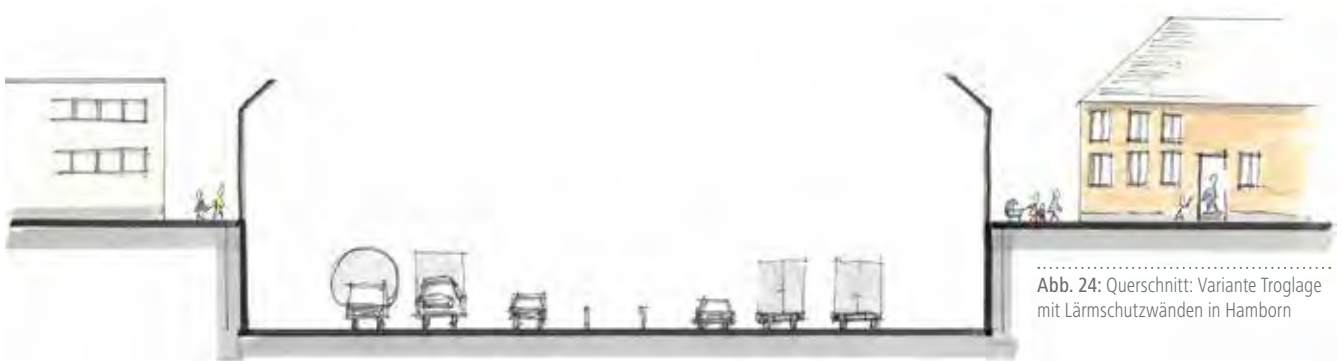


Abb. 24: Querschnitt: Variante Troglage mit Lärmschutzwänden in Hamborn

Aufgebrochene, historisch gewachsene Blockstrukturen wie an der Dr.-Heinrich-Laakmann-Straße/Hufstraße können wieder ergänzt und hergestellt werden. Verloren gegangene Grünverbindungen bzw. Zugänge zu den Grün- und Freiräumen werden neu ermöglicht, Angsträume reduziert. Das an Freiräumen arme Quartier östlich der Trasse wird an die Grünflächen des westlichen Bereichs angebunden.

Der gestaltete A59-Deckel eröffnet dem Stadtteil damit die Möglichkeit, sich städtebaulich und funktional zu „verweben“.

Die derzeitigen Siedlungsränder an der Trasse werden damit Teil des Ortszentrums. Der neu gewonnene Raum gibt dem Stadtteil ein grünes und urbanes Rückgrat. Er stellt neben den wiederhergestellten Ost-West-Verbindungen eine wichtige Nord-Süd-Wegebeziehung in zentraler Lage her und kann in verschiedenen Sequenzen mit unterschiedlichen Nutzungsansprüchen bespielt werden. Urban gestaltete öffentliche Räume im Bereich der wichtigen Ost-West-Querungen wechseln sich mit öffentlichen Grün- und Rückzugsräumen ab.

Funktionale Ergänzungen der angrenzenden Nutzungen, z.B. an der katholischen Kindertagesstätte an der Liebrechtsstraße oder im Bereich der Leibniz-Gesamtschule, werden möglich.

Abb. 22–23 + 25–26: Beispiele Freiraumgestaltung: Spielplatz, Radwege, Skaterpark, Quartiersplatz





Abb. 27: Modellansicht Hochlage

Die intensive Auseinandersetzung mit den Auswirkungen des sechsstreifigen Ausbaus der A59 hat deutlich gemacht, wie dringend die Stadtteile Meiderich und Hamborn einer Aufwertung der Wohn-, Geschäfts- und Lebensräume im Umfeld der A59 bedürfen und wie sehr sie durch eine verträgliche Führung der Autobahntrasse profitieren würden.

Eine Schneise, die für die provisorische Führung von Brücken während der Bauphase durch die Stadtteile gezogen werden muss und in der es zu Gebäudeabbrissen kommt, ist in beiden Varianten, Hochtrasse wie Tunnel, unumgänglich.

Liegt es da nicht nahe, gleich die eindeutig verträgliche und dauerhaft akzeptable Tunnellösung zu realisieren?

Die Emissionen, die von einer ausgebauten Hochtrasse zu erwarten wären, wären vielfältig und würden dazu führen, dass sich auch nach Abschluss der Baumaßnahme die frei gewordenen Flächen nicht wieder füllen. Schlicht, weil keine gesunden Wohnverhältnisse gewährleistet und keine attraktiven Lagen im Schatten des 16 m hohen Bauwerks geschaffen werden können. Es entstünde eine noch breitere Schneise mit all den bekannten Un-Orten, Restflächen und Angsträumen unter dem bis 40 m breiten Brückenbauwerk.

Die A59 in Hochlage ist in der Epoche der autogerechten Stadt geplant worden und hat schon damals eine gravierende Zäsur für

die Quartiere bedeutet. Zunehmende Umwelanforderungen haben später die Lärmschutzwände erfordert und die trennende Wirkung sogar noch verstärkt.

Heutigen Anforderungen an die reibungslose Abwicklung des Verkehrs einerseits, an die Reduzierung der Emissionen zur Schaffung lebenswerter Städte andererseits, kann eine Trasse in Hochlage nicht mehr gerecht werden. Eine Autobahn in Hochlage ist mit urbanen, fahrrad- und fußgängerfreundlichen sowie durchgrünten Quartieren nicht vereinbar.

Der Norden Duisburgs trägt in großem Maß die Last der überregionalen Verkehrs- und Logistikfunktion der gesamten Stadt. Die Menschen, die dort leben, dürfen nicht weiter durch diese Funktionen belastet werden.

Mit der Tunnellösung eröffnet sich für den Duisburger Norden die einmalige und entscheidende Chance, nicht nur attraktive Flächen, sondern ungeahnte Möglichkeiten zu kreieren. Quartiere können zusammenwachsen und zukunftsweisende Stadträume entstehen. Erfahrungen mit Tunnellösungen im verdichteten Stadtraum - beispielsweise aktuell in Hamburg mit der Deckelung der A7 in Altona oder dem Riederwaldtunnel in Frankfurt an der A66 – zeigen eindrucksvoll den gesellschaftlichen Gewinn, der die erforderlichen Ausgaben rechtfertigt. Duisburg braucht die Tunnellösung!



Abb. 28–30: Fotos aus dem Workshop

Der Ausbau der A59 hat Einfluss auf die gesamte Entwicklung des Duisburger Nordens, die Variantenentscheidung ist somit von höchster Bedeutung. Eine nachhaltige Entscheidung hierüber ist entsprechend gut vorzubereiten. Hierfür wurden entsprechende Kapazitäten beim Amt für Stadtentwicklung und Projektmanagement der Stadt Duisburg gebündelt, um dieser Aufgabe gerecht zu werden. In einem zweitägigen Workshop im Bezirksamt Meiderich diskutierten und planten die Stadtplaner*innen gemeinsam mit Vertretern des Umweltamts und der Bezirksverwaltungen Meiderich und Hamborn. Ziel des Workshops war die Benennung und Ausformulierung von Chancen, die sich durch die angestrebte „Tunnel-Lösung“ für die Entwicklung der Stadtteile Meiderich und Hamborn ergeben. Bei einer Ortsbegehung verschafften sich die Teilnehmer*innen zunächst ein Bild vom Bestand und wie sich die beiden Varianten – Tunnelanlage und Hochtrasse – auf das Ortsbild auswirken würden. Die sich dabei ergebenden Eindrücke wurden dokumentiert. Anschließend bearbeiteten die Teilnehmer*innen des Workshops in Kleingruppen unterschiedliche Unterthemen und erstellten Pläne, Skizzen und Argumentationsketten. Hierbei wurden die städtebaulichen Möglichkeiten für die Stadtteile und die gesamte Stadt offensichtlich. Ein Modell des Streckenabschnittes verhalf zu neuen Perspektiven und zeigte, wie die unterschiedlichen Varianten das Ortsbild prägen würden. Die Ergebnisse des Arbeitsprozesses bildeten die Grundlage für diese Broschüre.

Herausgegeben

Stadt Duisburg
Der Oberbürgermeister
Dezernat für Stadtentwicklung und Umwelt
Burgplatz 19

47051 Duisburg
Telefon: 0203 94000
E-Mail: info@stadt-duisburg.de
www.duisburg.de

Redaktion

Dezernat für Stadtentwicklung und Umwelt
Friedrich-Albert-Lange-Platz 7
47051 Duisburg

Konzept und Gestaltung

Hauptamt, Stabsstelle Koordinierung
Öffentlichkeitsarbeit
Melanie Berens

Bildnachweis

S. 5: Straßen.NRW.; alle Weiteren: Amt für Stadtentwicklung und
Projektmanagement, Stadt Duisburg

