

RAHMENPLAN UND BETEILIGUNGSVERFAHREN STADTENTWICKLUNGSGEBIET DUISBURG-HOMBERG-HOCHHEIDE

Mai 2020



DUISBURG
am Rhein

IMPRESSUM



Bearbeitung

KRAFT.RAUM.
Landschaftsarchitektur und
Stadtentwicklung
Fürstenwall 74
40219 Düsseldorf

Beratung

ambrosius blanke
verkehr.infrastruktur
Westring 25
44787 Bochum

BJP | Bläser Jansen Partner GbR
Stadtplanung - Forschung - Städtebau
Hermannstrasse 162a
44263 Dortmund



Auftraggeber

Stadt Duisburg
Umweltamt
Friedrich-Wilhelm Str. 96
47051 Duisburg

Inhaltliche Begleitung

Stadt Duisburg
Der Oberbürgermeister
Amt für Stadtentwicklung und
Projektmanagement
61-12

Alle Plangrafiken und Fotos soweit nicht anders vermerkt stammen von KRAFT.RAUM.

Bildnachweis:

S. 9 Historische Luftbilder, Quelle Stadt Duisburg 2016

S. 10/11 Teilräumliches Strategiekonzept Ausschnitt, Stadt Duisburg, Quelle Der Oberbürgermeister,
Stadtentwicklungsdezernat, Amt für Stadtentwicklung und Projektmanagement 2015

S. 22 Grundlage Luftbilder, Quelle Stadt Duisburg 2016

INHALT

S. 04	1. ZIELE & LEITBILD
S. 08	2. ANALYSE & POTENTIALE
S. 25	3. BÜRGERBETEILIGUNG
S. 34	4. RAHMENPLAN
S. 68	5. ANHANG

Gefördert von:



Bundesministerium
des Innern, für Bau
und Heimat

Ministerium für Heimat, Kommunales,
Bau und Gleichstellung
des Landes Nordrhein-Westfalen



1. ZIELE & LEITBILD

Um lebendige Stadträume und identitätsstiftende Freiräume schaffen zu können, bedarf es einer Vision davon, wie sich das Leben im Freiraum innerhalb des Quartiers entwickeln soll.

Diese Vision bildet schließlich die Grundlage für ein Leitbild, welches den einzelnen Freiräumen im Stadtentwicklungsgebiet Duisburg-Homberg-Hochheide Funktionen und Nutzungen zuordnet.

1.1 ZIELE

Das Stadtentwicklungsgebiet soll als eigenständiges Stadtquartier mit einem urbanen Stadtteilzentrum und einem grünen Quartierspark entwickelt werden. Hierbei werden die bestehenden, quartiersspezifisch-prägenden Elemente, wie bspw. der Rote Weg und die Ladenstadt verbessert in Szene gesetzt und gestärkt, um ein identitätsprägendes und wiedererkennbares Quartier zu schaffen.

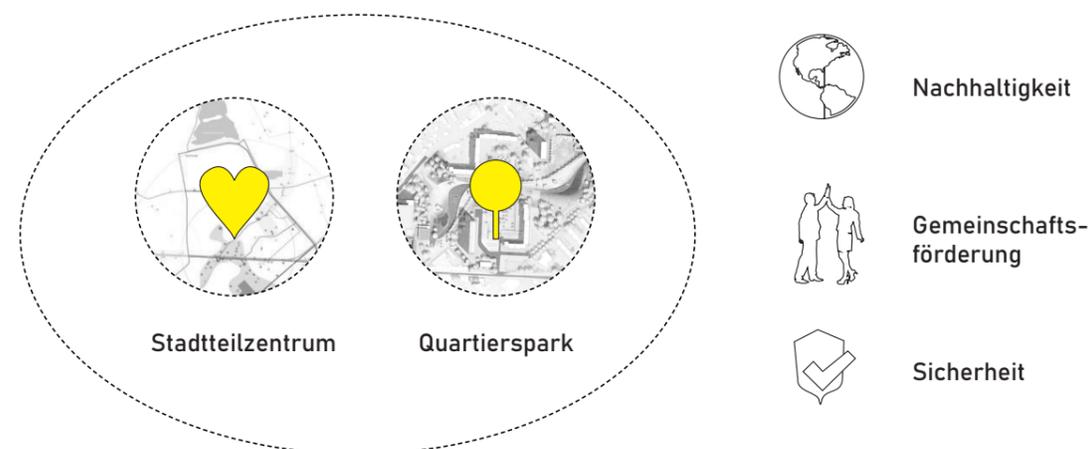
Das vorhandene Stadtteilzentrum im Planungsraum soll zu einem repräsentativen Aufenthaltsort ausgebildet werden. Die außerhalb des Planungsraumes liegenden öffentlichen Gebäude, Freiräume und für die Nahversorgung bedeutsamen Orte (Schulen, Glückauf-Halle, etc.) sind an das Quartier anzubinden. Hierbei ist das Ziel nicht nur den Planungsraum aufzuwerten, sondern auch das Wohnumfeld.

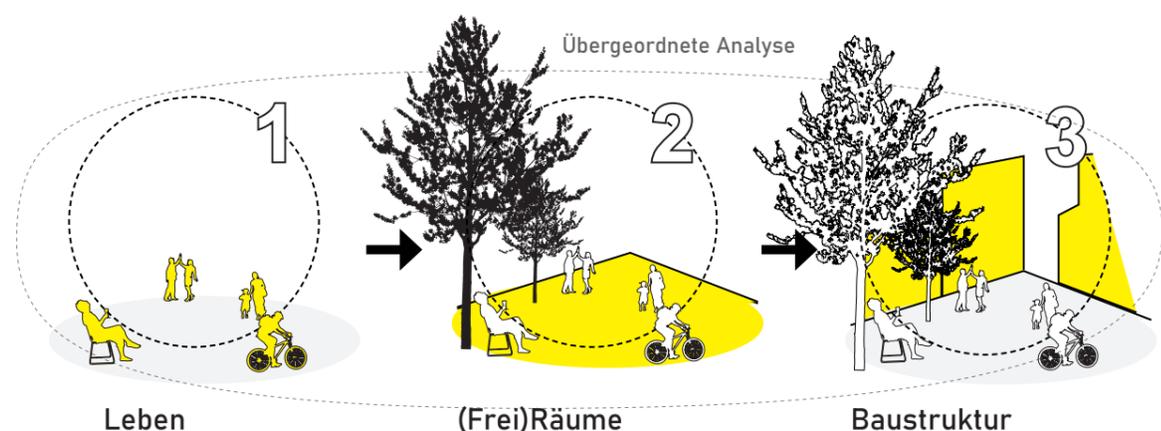
Ziel des zukünftigen grünen Quartiersparks ist die Schaffung von Freiräumen, die Begegnungen und sozialen Zusammenhalt ermöglichen. Die wenigen vorhandenen Nutzungsangebote sollen zukünftig als sozialer Treffpunkt generationsübergreifend ausgebildet werden und sind auf ihren Nutzungszustand und Bedarf zu prüfen.

Aufgrund der erforderlichen, umfassenden Maßnahmen wird die Entwicklung im Quartier ganzheitlich im Sinne der Nachhaltigkeit betrachtet und kann eine zukünftige Vorbildfunktion für andere Quartiere im Duisburger Stadtraum oder für den Stadtteil Hochheide übernehmen. Der bewusste Umgang mit Ressourcen leistet einen Beitrag zum Klimaschutz. Hierzu trägt auch ein nachhaltiges Regenwassermanagement bei, wie bspw. eine oberflächennahe Regenwasserrückhaltung. Die Schaffung unterschiedlicher Lebensräume fördert die Biodiversität, wie bspw. eine naturnahe Gestaltung, Sicherung von ökologischen Verbindungen und Grünstrukturen oder der Minimierung des Versiegelungsgrades von befestigten Flächen.

Grundlage für den Erfolg der Entwicklung des Quartiers ist die Einbeziehung der Anwohner*innen bzw. der Nutzer*innen. Mitmachprojekte helfen dabei eine Verbundenheit mit dem Quartier zu schaffen, wie bspw. das Anlegen von Gemüsegärten, Kunstgärten.

Durch eine größere Präsenz vor Ort und das Zugehörigkeitsgefühl wird die soziale Kontrolle und das Sicherheitsgefühl verbessert.





1.2 VORGEHENSWEISE

Die Auswertung der vorbereitenden Untersuchungen liefern die Grundlage für das vorliegende Leitbild.

Hierzu wurde neben der Entstehungsgeschichte auch das Teilräumliche Strategiekonzept der Stadt Duisburg untersucht. Dieses beinhaltet die übergeordneten freiraumplanerischen Ziele der Stadt Duisburg und des Stadtteils Hochheide. Im Rahmen der Grundlagenermittlung wurde eine detaillierte Bestandsaufnahme- und analyse durchgeführt. Dabei wurden unter anderem die grüne- und soziale Infrastruktur, sowie die Stadtstruktur analysiert. Bei der Gebietsanalyse sind weitere Themenbereiche wie „Leben“, Räume und Baustruktur untersucht und bestehende Konflikte identifiziert worden.

Die aufgeführten Themenbereiche stehen in enger Wechselbeziehung zueinander und beeinflussen sich gegenseitig. Der Mensch stellt Ansprüche an sein Lebensumfeld, somit auch an den öffentlichen Raum und an die Freiflächen wie Parks, Plätze, Spiel- und Sportflächen. Indirekt werden Ansprüche auch an die Baustruktur gestellt, die den Freiraum ab- und begrenzen. Darauf aufbauend wurden Zielformulierungen zur Entwicklung des Quartiers festgesetzt und diese in einen Rahmenplan übertragen. Die Grundlagen hierfür sind zudem die Ergebnisse und Hinweise aus den Bürgerbeteiligungen.

Der Rahmenplan ist ein Planwerk, der als rahmengebendes Struktur- und Nutzungskonzept zu verstehen ist und dient als Grundlage für die langfristige Entwicklung des Gebietes. Freiraumplanerische Perspektiven werden hieraus abgeleitet, anhand derer zukünftige Planungen initiiert und überprüft werden können. Darüber hinaus werden Handlungsmöglichkeiten im Sinne einer strategischen und stufenweise Entwicklung ausgelotet. Die Umsetzung und Realisierung der Inhalte bedarf konkretisierender Schritte und Vertiefungen im weiteren Planungsprozess.

1.3 LEITBILD

Ziel der hier vorgestellten Strategie ist es, den öffentlichen Raum in Hochheide durch städtebauliche Maßnahmen neu zu strukturieren und aufzuwerten. Die Nutzbarkeit und Aufenthaltsqualität soll so für alle Bürger*innen erhöht werden.

Das Leitbild wird durch eine räumliche Zonierung des Planungsraumes dargestellt, dass die Verbindung zwischen Grünstruktur (Grünkorridor entlang der Husemanstraße) und Urbanität (Stadtteilzentrum-Ladenstadt) schafft. Für die zukünftige Erschließung des neuen öffentlichen Raumes und der zuvor genannten Verbindung soll der vorhandene Fußweg „Roter Weg“ (gesperrt aufgrund der Beschädigung der Tiefgarage) aufgegriffen und als neue Wegeverbindung genutzt werden.

Die bestehenden, angrenzenden Nutzungen werden in die Planung integriert und mit ihr verknüpft. Vorhandene Potentiale werden erfasst und inhaltlich aufgegriffen, sodass Synergien zwischen dem Bestand und der Neuplanung entstehen können. Die öffentlichen Räume sind an die unterschiedlichen Anforderungen von Funktionen und Nutzungen der verschiedenen Zielgruppen ausgerichtet. Hierbei soll das neue Quartier nicht nur für nachbarschaftsbezogene Nutzergruppen ausgelegt sein, sondern auch Anziehungspunkt für Bürger*innen des Stadtteils Hochheide, sowie dem restlichen Stadtgebiet.

Der neue Park erhält eine klare Zonierung:

1. Destination Sport

Die Platzierung des aktiven Teils des Parks mit Bewegungsangeboten begründet

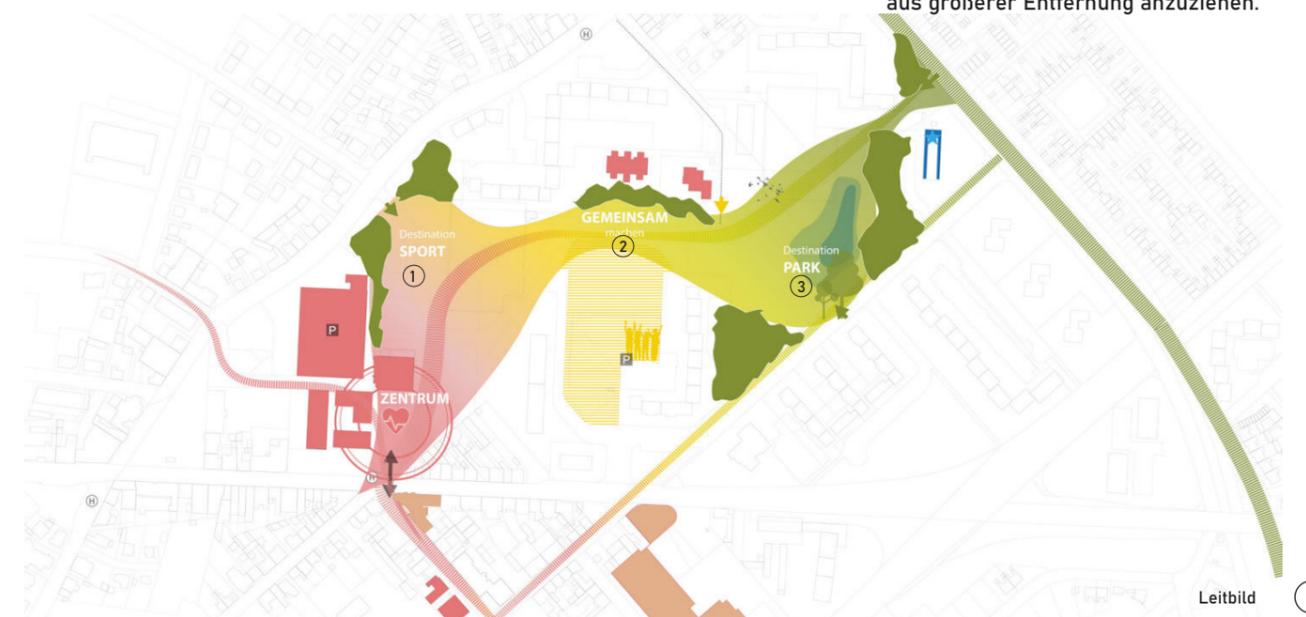
sich aus der Stärkung des belebten Stadtteilzentrums mit Ergänzung der dort vorhandenen Nutzungsangebote. Zudem können hierdurch Konflikte, wie Lärmemissionen, zwischen Wohnen und Parknutzungen, vermieden werden.

2. Gemeinsam machen

Die gemeinschaftlich zu nutzenden Flächen können u.a. von der Kita, der Tagesgruppe Sankt Josef und der Schule genutzt werden. Die soziale Kontrolle kann so erhöht werden und sich positiv auf das Sicherheitsempfinden der Nutzer auswirken.

3. Destination Park

Das Erholungsangebot als grüner Quartierspark ist zudem für die Ökologie mit den angrenzenden wertvollen Biotopen von besonderer Bedeutung. Auch die übergeordnete Vernetzung mit dem Radweg an der Husemanstraße kann hergestellt werden, um auch Nutzer*innen aus größerer Entfernung anzuziehen.



2. ANALYSE & POTENTIALE

Welchen historischen Hintergrund hat das Quartier Hochheide? Welche übergeordneten Strategien sind für das Quartier mit Hinblick auf die Gesamtentwicklung des Stadtbereiches West angedacht? Die nachfolgenden zwei Kapitel erläutern die Hintergründe und die übergeordneten Strategien mit Hinblick auf den städtischen Kontext.

2.1 ÜBERGEORDNETE ANALYSE

- S.9 2.1.1 Entstehungsgeschichte
- S.10 2.1.2 Teilräumliche Strategiekonzepte
- S.12 2.1.3 Grüne Infrastruktur
- S.14 2.1.4 Soziale Infrastruktur

2.2 GEBIETSANALYSE

- S.16 2.2.1 Stadtstruktur
- S.18 2.2.2 Erschließung
- S.21 2.2.3 Leben: Nutzungen im Bestand
- S.22 2.2.4 Räume: Strukturen im Bestand
- S.24 2.2.5 Baustrukturen im Bestand

2.1 ÜBERGEORDNETE ANALYSE

2.1.1 Entstehungsgeschichte

Rheinpreußensiedlung

Anfang des 20. Jahrhunderts erforderte die Expansion der Zeche Rheinpreußen den Zuzug von Arbeitskräften. Um diesen Arbeitskräften angemessenen Wohnraum bereitzustellen, wurde ab 1903 rund um die Schachtanlagen eine Arbeitersiedlung erbaut. Die rechteckig angelegten Straßen haben Namen mit Bezug zum Bergbau (Eisen, Steiger). Das einheitliche Siedlungsraaster ist gekennzeichnet durch Alleen (Ahorn, Kastanie, Linde und Platane), offene Vorgärten und viele ländliche Stilelemente. Nach dem Niedergang des Bergbaus sollte die Zechenkolonie einer Neubebauung weichen. Etwa 1.200 Wohnungen wurden bis 1968 abgerissen und an ihrer Stelle Hochhäuser errichtet.

Die Siedlung Johannenhof, nordöstlich angrenzend, ist 1914 entstanden und steht heute unter Denkmalschutz.



Luftbild 1926
Rheinpreußensiedlung

„Urbanität durch Dichte“

Auf Teilflächen der Rheinpreußensiedlung wurden Anfang der 1970er-Jahre sechs Hochhäuser („Weiße Riesen“) mit jeweils 20 Geschossen und 1.440 Wohnungen, teilweise öffentlich gefördert, errichtet. Bis heute sind alle Immobilien in privater Hand. In den 1980er-Jahren wurden die Hochhäuser teilweise in Eigentumswohnungen umgewandelt und überwiegend an die damaligen Mieter verkauft. (Stadtentwicklungsdezernat: Vorbereitende Untersuchungen Abschlussbericht, Sanierungsverfahren Duisburg-Homberg-Hochheide. Duisburg 2014, S.7-10)

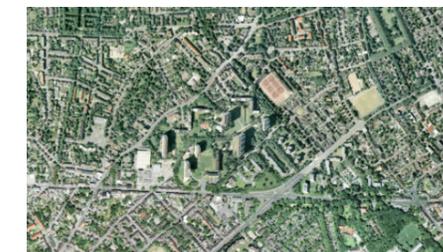


Luftbild 1972
Weiße Riesen: Großwohnsiedlung
„Wohnpark Hochheide“ 1969

Hochheide heute

Nach Absprache mit dem Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen und der Bezirksregierung Düsseldorf wurde im Sommer 2013 ein Integriertes Handlungskonzept für das Hochhausquartier Homberg-Hochheide durch die Stadt Duisburg erarbeitet, welches eine Voraussetzung für den Erhalt von Fördermitteln ist. Das Integrierte Handlungskonzept sieht u.a. die Schaffung von neuen Freiflächen mit hoher Aufenthaltsqualität und die Wiederbelebung der Ladenstadt und von Teilen der Moerser Straße vor. Ferner ist die Beseitigung von nicht nachgefragtem Wohnraum durch Abriss und Rückbau von Hochhäusern angedacht. Drei der ursprünglich sechs Hochhäuser befinden sich inzwischen im Eigentum der Stadt Duisburg. Das Gebäude Friedrich-Ebert-Straße 10-16 wurde im März 2019 gesprengt. Der Abbruch des Gebäudes Ottostraße 24-30 ist für 2021 vorgesehen. Das teilweise leerstehende und sanierungsbedürftige Gebäude Ottostraße 54-56 konnte mittlerweile erworben werden und wird bis April 2020 leergezogen. Für dieses Gebäude ist ebenfalls der Abbruch geplant.

Auf den freiwerdenden Flächen im Zuge der Rückbauarbeiten soll ein Quartierspark für Hochheide entstehen.



Luftbild 2002
Quartier Hochheide

2.1.2 Teilräumliche Strategiekonzepte

Das Teilräumliche Strategiekonzept für den Bereich West der Stadt Duisburg beinhalten unter anderem übergeordnet freiraumplanerische Ziele zur Verbesserung der Umwelt- und Lebensqualität.

Aus den drei dargestellten Kartenausschnitten des Teilräumlichen Strategiekonzeptes gehen nachfolgende Maßnahmen und die Ziele für das Quartier Hochheide hervor.

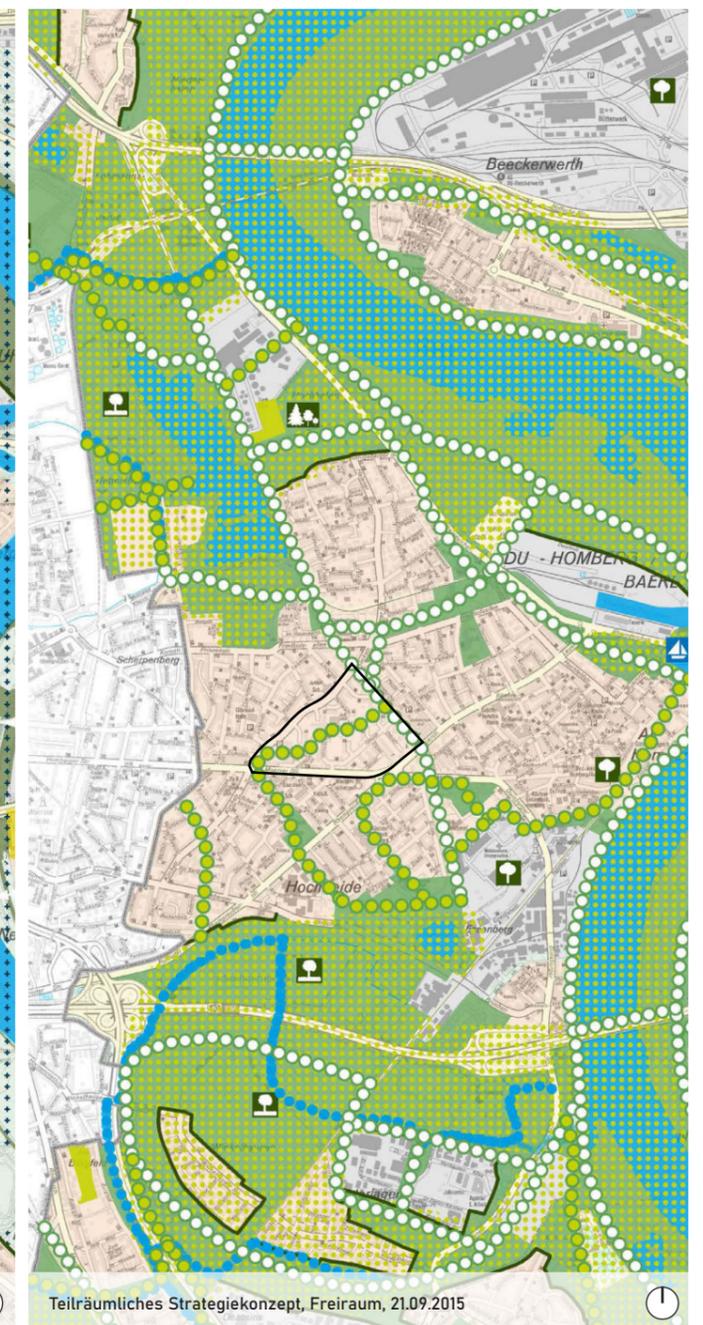
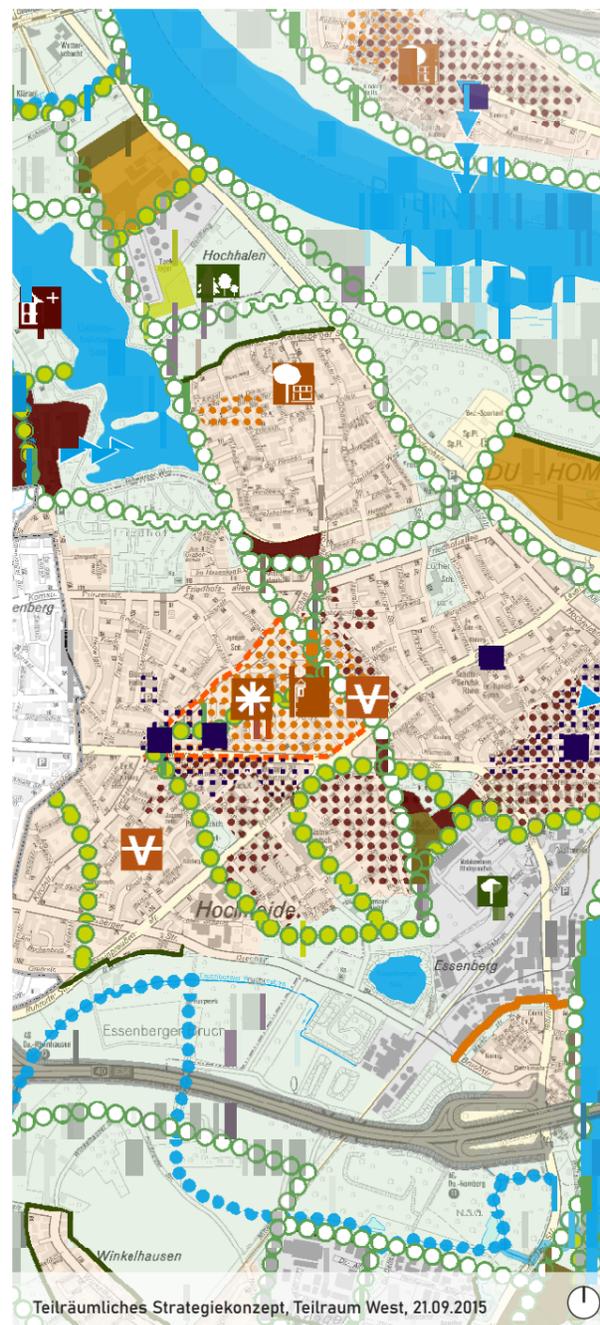
Gemäß dem Teilräumlichen Strategiekonzept wird der Betrachtungsbereich als Umstrukturierungs- und Rückbaubereich zur Stabilisierung des Quartiers definiert. Hierbei soll die aufgelockerte Bebauungsstruktur erhalten bleiben. Ferner ist eine Neugestaltung von Plätzen (Bürgermeister-Bongartz-Platz und Marktplatz) angedacht.

Das Teilräumliche Strategiekonzept fordert zum Thema Umweltqualität eine „Entschärfung von Immissionskonflikten“ für Teilabschnitte an der Moerser Straße, wie bspw. für die Lärmemission durch Reduzierung der Geschwindigkeit.

Zudem sind Maßnahmen zur Klimaverbesserung sowie Begrünung von Straßenräumen (insbesondere Kirchstraße) zu betrachten. Die neuen Parkflächen sollen im Zusammenhang mit dem Grünkorridor an der Husemannstraße und den angrenzenden Privatflächen mit lockerer Bebauungsstruktur mit gedacht werden. Die Alleebäume auf der Ottostraße sind geschützt und sind zu erhalten.

Das Teilräumliche Strategiekonzept zu der Thematik Freiraum bildet eine „Neue Grünverbindung“ ab, die den Betrachtungsbereich quert. Die Husemannstraße ist als „zu sichernde Grünverbindung“ beschrieben.

Zwischen den zwei neuen Grünverbindungen (Roter Weg und der Fläche zwischen der Schlägerstraße und Moerser Straße) besteht eine großflächige, verkehrliche Zäsur (Kreuzung Moerser Straße und Lauerstraße). Diese ist als gut nutzbare Überquerung auszubilden, insbesondere für Fußgänger*innen.

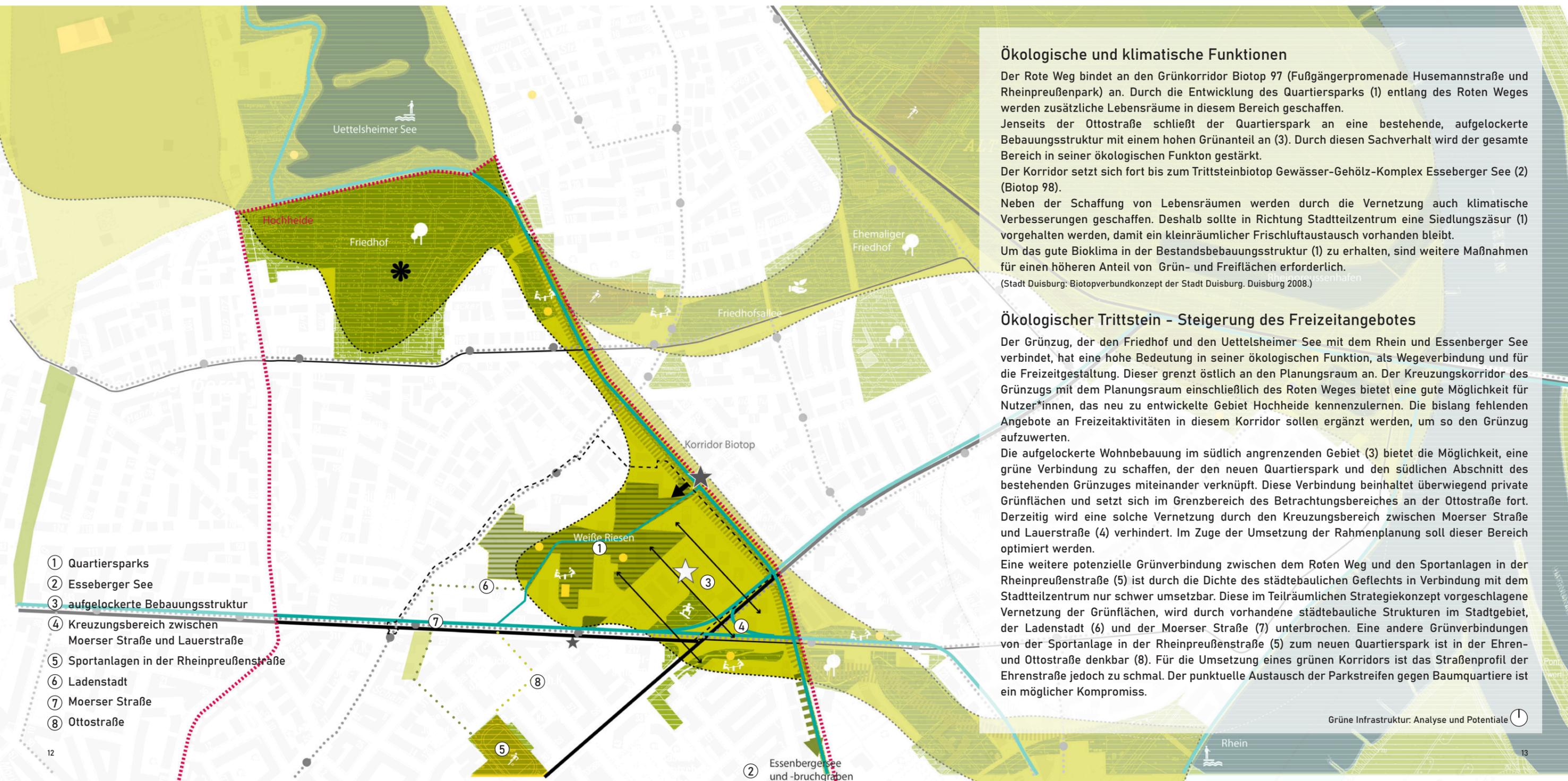


- Umstrukturierungs- und Rückbaubereich (6)
- Stabilisierungsbereich (7)
- Gestaltung von Plätzen (77)
- Neue Grünverbindung (31)
- Neuer Grünverbindungskorridor am Rhein (32)
- Zu sichernde Grünverbindung (33)
- Entschärfung von Immissionskonflikten (66)

2.1.3 Grüne Infrastruktur

Betrachtung der sozialen und grünen Infrastruktur

Die nachfolgende Analyse betrachtet die vorhandene Infrastruktur im Hinblick auf Potentiale und Herausforderungen für den Planungsraum. Untersucht werden die Einbindung des Quartiers in das „soziale Umfeld“ (Gemeinschaftseinrichtungen, Einkaufsmöglichkeiten etc.), in die vorhandenen Grünstrukturen und die Anbindung an das Verkehrsnetz (Mobilität).



Ökologische und klimatische Funktionen

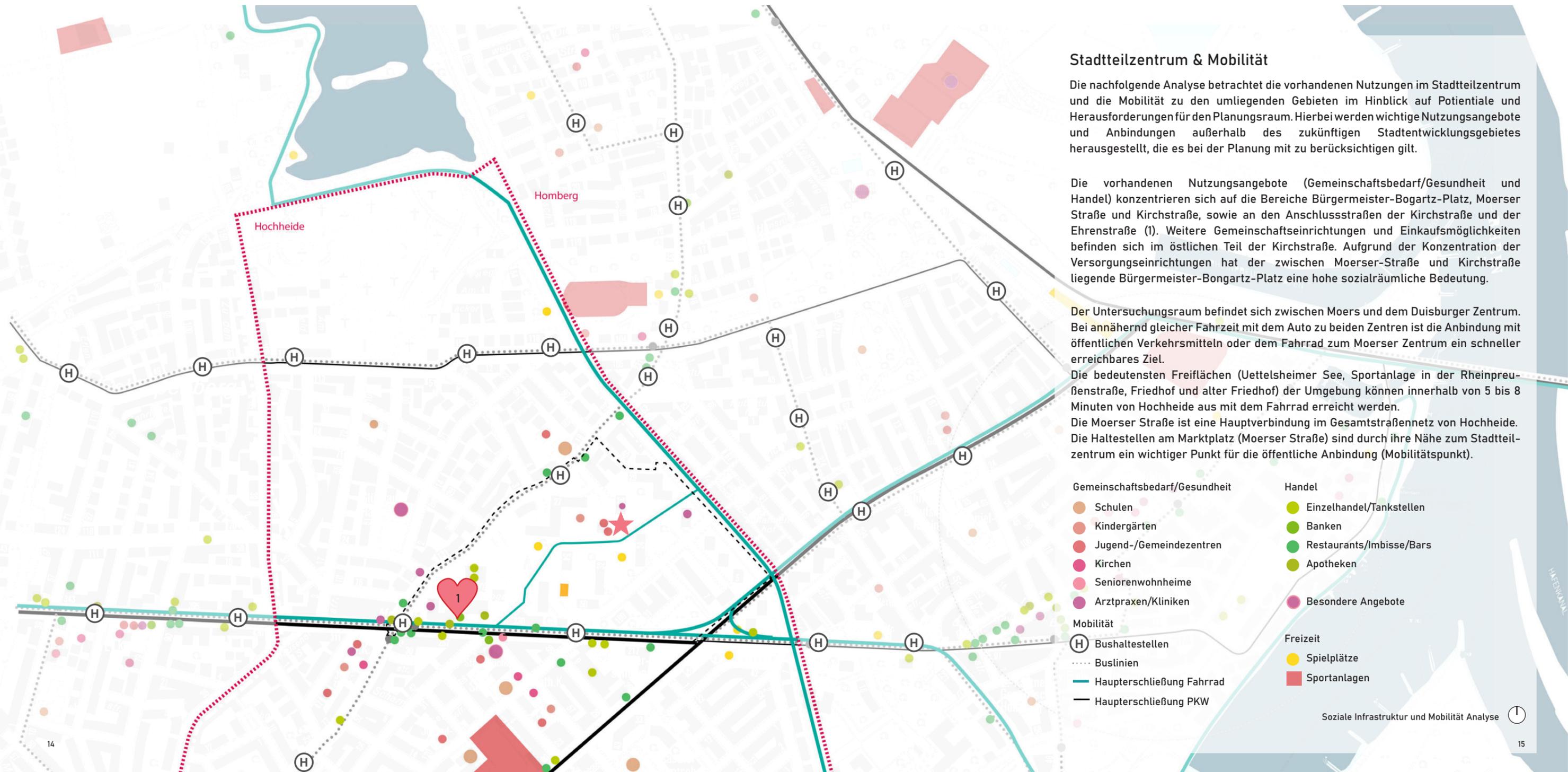
Der Rote Weg bindet an den Grünkorridor Biotop 97 (Fußgängerpromenade Husemannstraße und Rheinpreußenpark) an. Durch die Entwicklung des Quartiersparks (1) entlang des Roten Weges werden zusätzliche Lebensräume in diesem Bereich geschaffen. Jenseits der Ottostraße schließt der Quartierspark an eine bestehende, aufgelockerte Bebauungsstruktur mit einem hohen Grünanteil an (3). Durch diesen Sachverhalt wird der gesamte Bereich in seiner ökologischen Funktion gestärkt. Der Korridor setzt sich fort bis zum Trittsteinbiotop Gewässer-Gehölz-Komplex Esseberger See (2) (Biotop 98). Neben der Schaffung von Lebensräumen werden durch die Vernetzung auch klimatische Verbesserungen geschaffen. Deshalb sollte in Richtung Stadtteilzentrum eine Siedlungszäsur (1) vorgehalten werden, damit ein kleinräumlicher Frischluftaustausch vorhanden bleibt. Um das gute Bioklima in der Bestandsbebauungsstruktur (1) zu erhalten, sind weitere Maßnahmen für einen höheren Anteil von Grün- und Freiflächen erforderlich. (Stadt Duisburg: Biotopverbundkonzept der Stadt Duisburg, Duisburg 2008.)

Ökologischer Trittstein - Steigerung des Freizeitangebotes

Der Grünzug, der den Friedhof und den Uettelsheimer See mit dem Rhein und Essenberger See verbindet, hat eine hohe Bedeutung in seiner ökologischen Funktion, als Wegeverbindung und für die Freizeitgestaltung. Dieser grenzt östlich an den Planungsraum an. Der Kreuzungskorridor des Grünzugs mit dem Planungsraum einschließlich des Roten Weges bietet eine gute Möglichkeit für Nutzer*innen, das neu zu entwickelte Gebiet Hochheide kennenzulernen. Die bislang fehlenden Angebote an Freizeitaktivitäten in diesem Korridor sollen ergänzt werden, um so den Grünzug aufzuwerten. Die aufgelockerte Wohnbebauung im südlich angrenzenden Gebiet (3) bietet die Möglichkeit, eine grüne Verbindung zu schaffen, die den neuen Quartierspark und den südlichen Abschnitt des bestehenden Grünzuges miteinander verknüpft. Diese Verbindung beinhaltet überwiegend private Grünflächen und setzt sich im Grenzbereich des Betrachtungsbereiches an der Ottostraße fort. Derzeit wird eine solche Vernetzung durch den Kreuzungsbereich zwischen Moerser Straße und Lauerstraße (4) verhindert. Im Zuge der Umsetzung der Rahmenplanung soll dieser Bereich optimiert werden. Eine weitere potenzielle Grünverbindung zwischen dem Roten Weg und den Sportanlagen in der Rheinpreußenstraße (5) ist durch die Dichte des städtebaulichen Geflechts in Verbindung mit dem Stadtteilzentrum nur schwer umsetzbar. Diese im Teilräumlichen Strategiekonzept vorgeschlagene Vernetzung der Grünflächen, wird durch vorhandene städtebauliche Strukturen im Stadtgebiet, der Ladenstadt (6) und der Moerser Straße (7) unterbrochen. Eine andere Grünverbindung von der Sportanlage in der Rheinpreußenstraße (5) zum neuen Quartierspark ist in der Ehren- und Ottostraße denkbar (8). Für die Umsetzung eines grünen Korridors ist das Straßenprofil der Ehrenstraße jedoch zu schmal. Der punktuelle Austausch der Parkstreifen gegen Baumquartiere ist ein möglicher Kompromiss.

- ① Quartiersparks
- ② Esseberger See
- ③ aufgelockerte Bebauungsstruktur
- ④ Kreuzungsbereich zwischen Moerser Straße und Lauerstraße
- ⑤ Sportanlagen in der Rheinpreußenstraße
- ⑥ Ladenstadt
- ⑦ Moerser Straße
- ⑧ Ottostraße

2.1.4 Soziale Infrastruktur



Stadtteilzentrum & Mobilität

Die nachfolgende Analyse betrachtet die vorhandenen Nutzungen im Stadtteilzentrum und die Mobilität zu den umliegenden Gebieten im Hinblick auf Potentiale und Herausforderungen für den Planungsraum. Hierbei werden wichtige Nutzungsangebote und Anbindungen außerhalb des zukünftigen Stadtentwicklungsgebietes herausgestellt, die es bei der Planung mit zu berücksichtigen gilt.

Die vorhandenen Nutzungsangebote (Gemeinschaftsbedarf/Gesundheit und Handel) konzentrieren sich auf die Bereiche Bürgermeister-Bogartz-Platz, Moerser Straße und Kirchstraße, sowie an den Anschlussstraßen der Kirchstraße und der Ehrenstraße (1). Weitere Gemeinschaftseinrichtungen und Einkaufsmöglichkeiten befinden sich im östlichen Teil der Kirchstraße. Aufgrund der Konzentration der Versorgungseinrichtungen hat der zwischen Moerser-Straße und Kirchstraße liegende Bürgermeister-Bogartz-Platz eine hohe sozialräumliche Bedeutung.

Der Untersuchungsraum befindet sich zwischen Moers und dem Duisburger Zentrum. Bei annähernd gleicher Fahrzeit mit dem Auto zu beiden Zentren ist die Anbindung mit öffentlichen Verkehrsmitteln oder dem Fahrrad zum Moerser Zentrum ein schneller erreichbares Ziel.

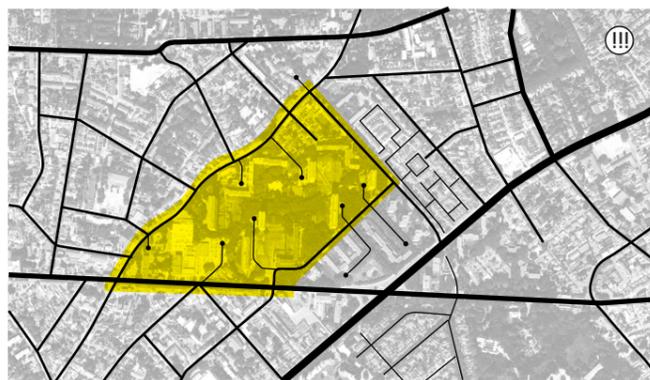
Die bedeutendsten Freiflächen (Uettelsheimer See, Sportanlage in der Rheinpreußenstraße, Friedhof und alter Friedhof) der Umgebung können innerhalb von 5 bis 8 Minuten von Hochheide aus mit dem Fahrrad erreicht werden.

Die Moerser Straße ist eine Hauptverbindung im Gesamtstraßennetz von Hochheide. Die Haltestellen am Marktplatz (Moerser Straße) sind durch ihre Nähe zum Stadtteilzentrum ein wichtiger Punkt für die öffentliche Anbindung (Mobilitätspunkt).

- | | |
|---------------------------------------|----------------------------|
| Gemeinschaftsbedarf/Gesundheit | Handel |
| ● Schulen | ● Einzelhandel/Tankstellen |
| ● Kindergärten | ● Banken |
| ● Jugend-/Gemeindezentren | ● Restaurants/Imbisse/Bars |
| ● Kirchen | ● Apotheken |
| ● Seniorenwohnheime | ● Besondere Angebote |
| ● Arztpraxen/Kliniken | |
| Mobilität | Freizeit |
| Ⓜ Bushaltestellen | ● Spielplätze |
| ⋯ Buslinien | ■ Sportanlagen |
| — Hupterschließung Fahrrad | |
| — Hupterschließung PKW | |

2.2 GEBIETSANALYSE

2.2.1 Stadtstruktur



Unterbrochene Stadtstruktur

Die überwiegende einheitliche Stadtstruktur wird durch die fehlende Durchgängigkeit der Erschließungsstraßen für den motorisierten Verkehr im Hochhausquartier unterbrochen.



Komplizierte Durchwegungen

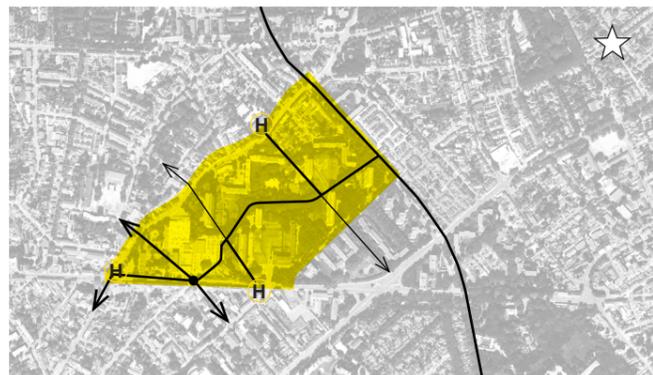
Die heutige innere Erschließungsstruktur des Quartiers für den nicht motorisierten Verkehr erlaubt keine flexible Querung des Planungsraumes. Aufgrund von privaten Grundstücksverhältnissen und fehlenden Wegebeziehungen sind Querungen unübersichtlich.



vor 1926

Historische Spuren

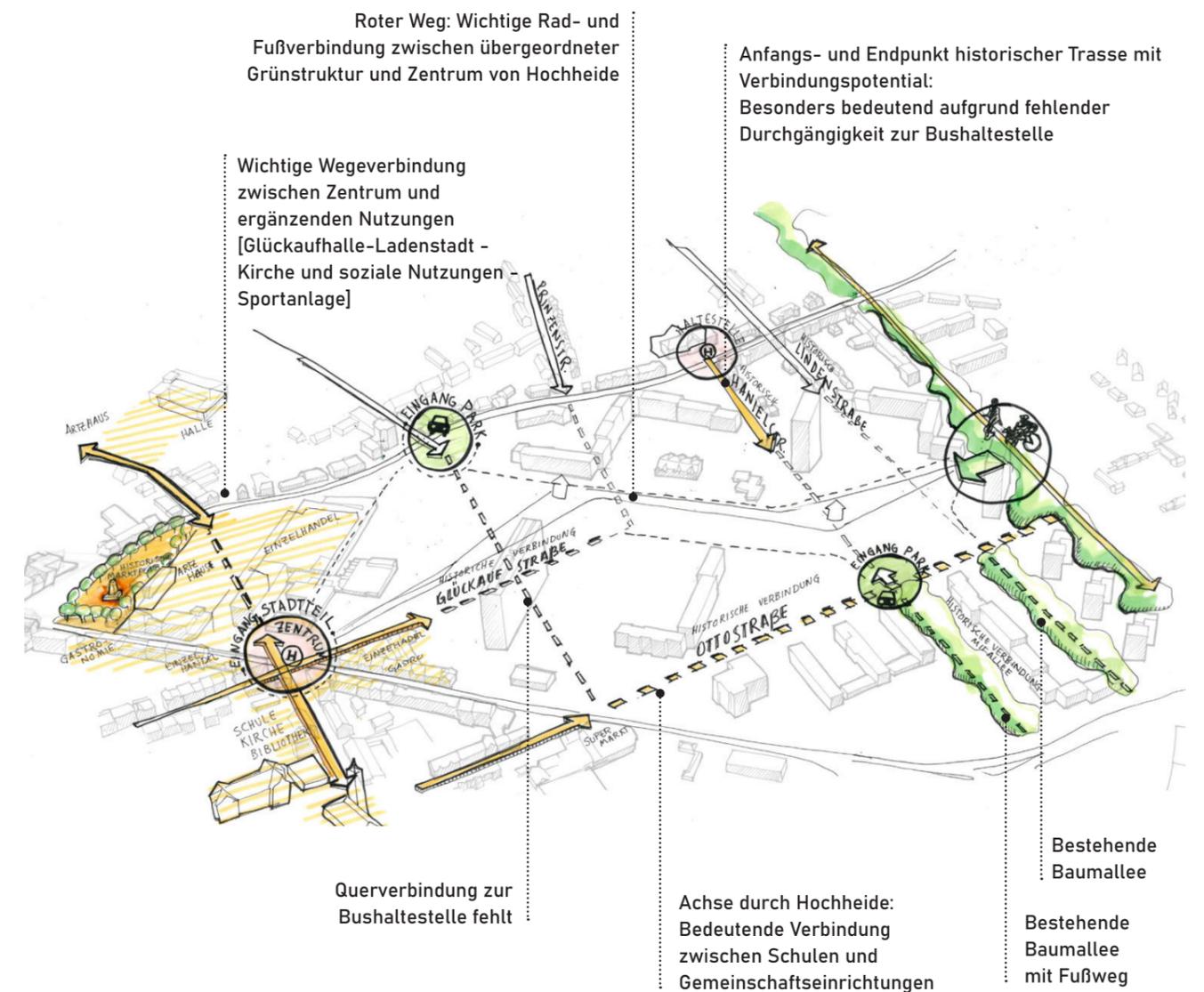
Historische Karten der Rheinpreußensiedlung zeigen, dass das Areal von Südwest nach Nordost und von Südost nach Nordwest gut erschlossen war. Querungen in alle Richtungen waren möglich.



Hauptverbindungen

Ziel ist es bei der Entwicklung der neuen grünen Achse die Verbindungen und Querungen neu anzulegen. Auch zur besseren Anbindung der Haltestellen des ÖPNV müssen Querungen durch das Gebiet ermöglicht werden.

Die Analyse von historischen Wegeverbindungen, wichtigen Ankommenspunkten und Eingangsbereichen sowie notwendigen Vernetzungen, ergeben Potentiale zur zukünftigen Wiedervernetzung und Stadtstruktur.



Potentiale Stadtstruktur: Wiedervernetzung Hochheide

2.2.2 Erschließung

Das beigefügte Schaubild stellt eine Übersicht zu den öffentlichen und privaten Stellplätzen im Straßenraum dar. Es unterteilt das Quartier in fünf Einzugsgebiete.

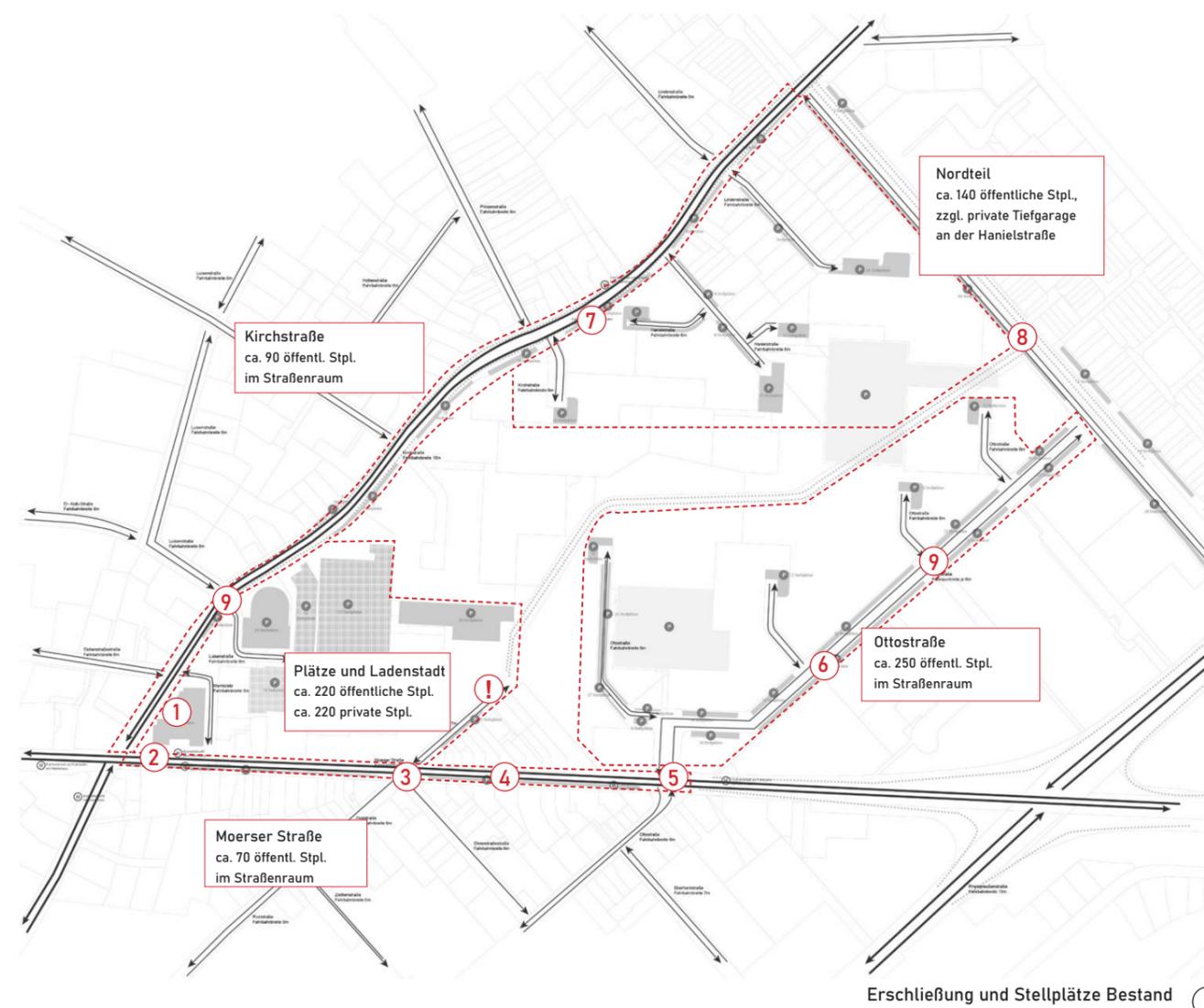
Bei Betrachtung des Lageplans im Bereich der Ladenstadt erscheint der Anteil an Stellplatzflächen überdimensioniert gegenüber den tatsächlichen Nutzungen und Einrichtungen. Die Parkmöglichkeiten sind jedoch nur eingeschränkt nutzbar, da diese private Stellplätze umfassen.

Betrachtet man die Erschließung und die Stellplatzsituation innerhalb des Quartiers, zeigt sich, dass dieses nur über Stichstraßen erschlossen ist, die von der Husemann-, Otto-, und Kirchstraße sowie der Moerser Straße abzweigen. Am Ende dieser Sackgassen befinden sich öffentliche Parkplätze die von Nutzer*innen in Anspruch genommen werden können. Entlang der drei genannten Hauptstraßen, sind Längsparkplätze angeordnet. Beidseitig im Straßenraum können in der Moerser Straße, Kirchstraße und Ottostraße geparkt werden, sowie auch auf der westlichen Seite von der Husemannstraße.

Aufgrund des hohen Anteils an PKW-Stellplatzflächen für den Individualverkehr im öffentlichen Straßenraum können Gehwege teilweise nur im verringerten Querschnitt ausgeführt werden. Ferner fehlt es an Platz für Fahrradrouten und/oder Möglichkeiten für Baumpflanzungen.

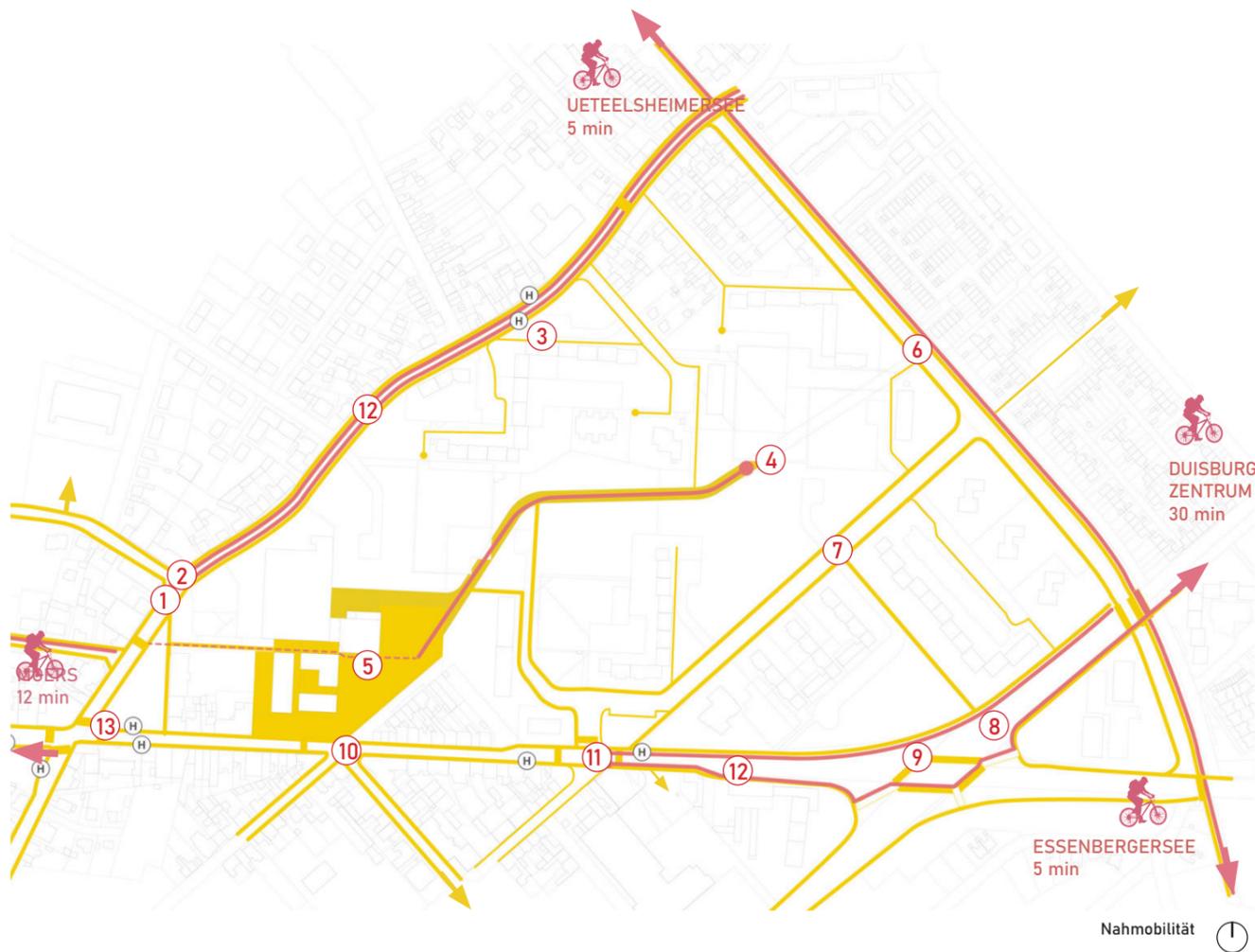
Eine Verbesserung der zuvor beschriebenen Verkehrlichen Situation zum Wohl der Nutzungen für die Allgemeinheit sollte angestrebt werden. Hierzu sind die Umlagerung bzw. Reduzierung der PKW-Stellplätze für Anwohner*innen und/oder Nutzer*innen zu prüfen. Demzufolge können die Gehwege im öffentlichen Straßenräumen verbreitert und ggf. Radverkehrsanlagen etabliert werden. Eine Reduzierung der Stellplätze würde auch eine Neugliederung des Straßenraums inkl. Baumpflanzungen ermöglichen.

Eine Parkraumuntersuchung würde im Detail klären, wie und in welchem Rahmen eine Umverteilung bzw. Reduzierung von Stellplätzen möglich ist.



Verkehrskonflikte

- | | | |
|---|--|--|
| 1. Marktplatz
Nutzung als Parkfläche. Negative Ausstrahlung und Sicherheitsdefizite. | Fußgänger*innen.
Sehr große Verkehrsfläche. | 6. Ottostraße
Teilweise Nutzung der Straße für Autorennen.
Überdimensionierte Fahrbahn. |
| 2. Moerser Straße/Marktplatz
Räumliche Engstelle bei gleichzeitiger verkehrlicher Nutzung von Bus-, PKW-, Rad- und Parkverkehr, sowie für Fußgänger*innen. | 4. Moerser Straße
Fehlender Radweg zwischen Otto- und Kirchstraße.
Unattraktiver Straßenraum. | 7. Bushaltestelle Kirchstraße
Ungünstige Positionierung der Haltestelle im Hinblick auf die fußläufigen Verbindungen. |
| 3. Kreuzung Moerser Straße/
Poststraße/Ehrenstraße
Schwierige Kreuzungssituation für | 5. Kreuzung Moerser Straße/Ottostraße
Sehr große Verkehrsflächen.
„Keine intuitive Ausführung“ der Einmündung in die Ottostraße. | 8. Roter Weg/Husemannstraße
Fehlende Querung für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen. |



Verkehrskonflikte

<p>1. Kirchstraße/Marktplatz Fehlende Querung für Fußgänger*innen zur Verknüpfung Ladenstadt - Glückaufhalle.</p> <p>2. Kirchstraße Ende des Fahrradweges.</p> <p>3. Kirchstraße Haltestelle Fehlende Querung für Fußgänger*innen zur Bushaltestelle. Standort Haltestelle ohne direkte Anbindung an den südlichen Bereich.</p> <p>4. Roter Weg Weg gesperrt.</p> <p>5. Ladenstadt Verbindungen zwischen Rotem Weg und bestehendem Fahrradweg an der Eichenstraße nicht vorhanden, aufgrund einer Engstelle an der Ladenstadt.</p>	<p>6. Husemannstraße/Roter Weg Fehlende Querung für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen.</p> <p>7. Ottostraße Fehlende Querung an südlicher Wegeverbindung.</p> <p>8. Lauerstraße/Ottostraße Fehlende Querung für Fußgänger*innen.</p> <p>9. Kreuzung Lauerstraße/ Moerserstraße Schwierige Kreuzungssituation für Fußgänger*innen und Fahrradfahrer*innen als Fahrrad-Haupttroute Moers - Duisburg Zentrum.</p>	<p>10. Moerserstraße/Ladenstadt Schwierige Kreuzungssituation für Fußgänger*innen. Von besonderer Bedeutung in Nähe zum Stadtteilzentrum mit bedeutender angrenzender Nutzung (Ladenstadt und Kirche).</p> <p>11. Moerserstraße Ende des Fahrradweges - von Kreuzung Ottostraße bis Kreuzung Scherpenberger Straße.</p> <p>12. Kirchstraße/Moerserstraße Unzureichende Fahrradwegbreite.</p> <p>13. Moerserstraße/Marktplatz Räumliche Engstelle bei gleichzeitiger verkehrlicher Nutzung von Bus-, PKW-, Rad- und Parkverkehr.</p>
--	--	---

2.2.3 Leben: Nutzungen im Bestand

Wie kommt Leben in das Quartier? Von wo kommt das Leben?

Innerhalb des Quartiers gibt es zwei wichtige Eingangsbereiche, die an die Umgebung anbinden.

1. Grünes Entrée

Eine entscheidende „belebende Route“ ist der Grünzugkorridor an der östlichen Grenze des Planungsgebietes. Es handelt sich um einen übergeordneten Grünzug der Hochheide mit dem umliegenden Stadtgebiet inkl. dem Rhein verbindet. Dieser Knotenpunkt befindet sich dort, wo der Rote Weg und der Grünkorridor auf der Husemannstraße aufeinandertreffen. Diese Entrée-Situation ist gestalterisch besonders hervorzuheben.

2. Zentrum

Der zweite bedeutsame Eingangsbereich ist die Ladenstadt. Dieses Nahversorgungszentrum ist ein wichtiger Treffpunkt für die Hochheider*innen, wie bspw. beim regelmäßig stattfindenden Wochenmarkt. Der Bürgermeister-Bongartz-Platz und die Ladenstadt befinden sich an der Moerser Straße und sind damit direkt im städtischen Stadtteilbereich von Hochheide verortet. Eine Verzweigung von

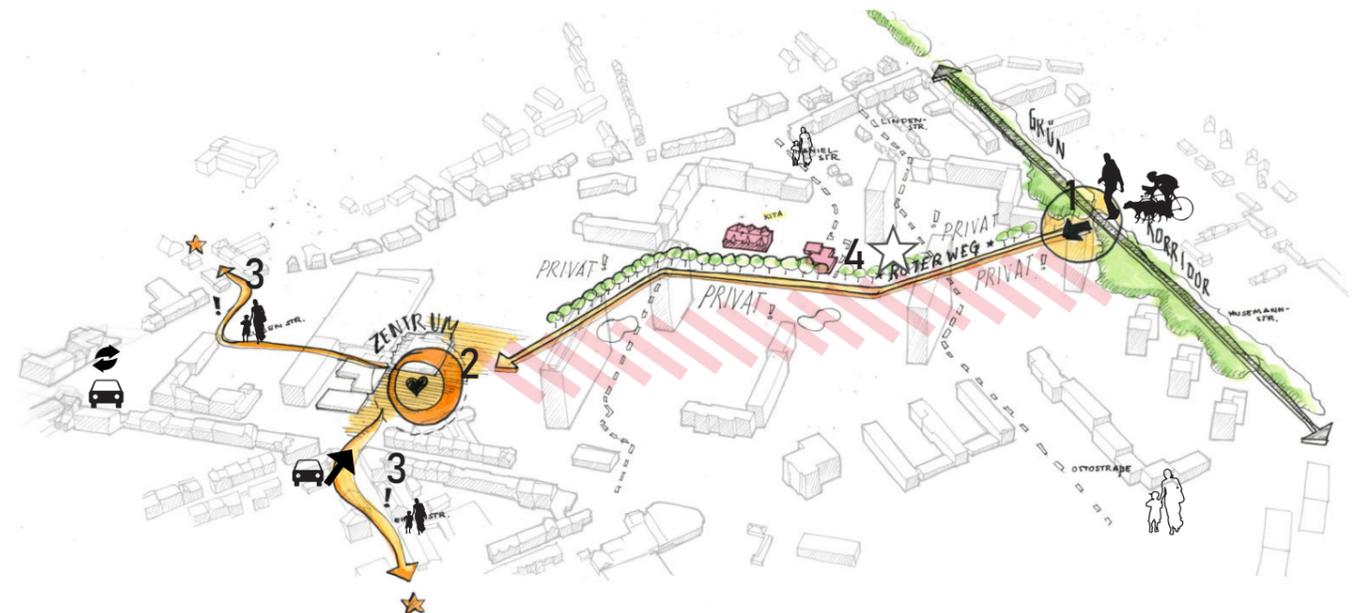
der Luisen- und Ehrenstraße führt zum Zentrumsbereich, welcher als Drehkreuz bezeichnet werden kann.

3. Luisenstraße/Ehrenstraße

In den umliegenden Bereichen dieser beiden Straßen befinden sich viele weitere wichtige soziale Einrichtungen, bspw. die Bibliothek, das Ärztehaus, die Glückaufhalle, weitere Sporteinrichtungen und die Supermärkte.

4. Roter Weg

Der Rote Weg hat das Potential, die Verbindung zum Grünzugkorridor an der Husemannstraße und dem Stadtteilzentrum an der Ladenstadt mit Angrenzung an die Kita und der Tagesgruppe Sankt Josef zu schaffen.



Potentiale Nutzungen, Zugänge und Eingangsbereiche

2.2.4 Räume: Strukturen im Bestand

Der Freiraum innerhalb des Quartiers weist heute eine Vielzahl räumlicher Strukturen auf, die Orientierung und Erschließung erschweren und Chancen verbauen, alternative Nutzungen umzusetzen.

Ein Großteil der Freianlagen befindet sich heute in Privateigentum. Um den Pflegeaufwand gering zu halten, sind diese Bereiche als Rasenflächen angelegt und gegen die Nutzung von Dritten durch Stabgitterzäune abgegrenzt. Diese Einfriedung sorgt jedoch nicht für eine klar definierte Raumkante oder Raumnutzung, wodurch ein „fließender Raum“ von privaten und öffentlichen Flächen entsteht. Viele Bereiche erscheinen somit undefiniert und teilweise überdimensioniert.

Positiv hervorzuheben ist bspw. der östliche Grenzbereich des Quartiers mit dem Grünzugkorridor entlang der Husemannstraße. Die sich hier abzeichnende weiche, grüne Kante zum Nachbargebiet schafft eine angenehme räumliche Atmosphäre. Ebenfalls positiv zu vermerken ist die räumliche Eingliederung des Marktplatzes aufgrund der Straßenführung und der eindeutig definierten Gebäudekanten.

Der Rahmen (die Schale) des Quartiers verändert sich von West nach Ost.

Der nord- und südwestliche, sowie westliche Quartiersteil wird durch die Kirchstraße und die Moerser Straße begrenzt. Diese beiden Straßen grenzen an dicht besiedelten Wohnquartiere. Im Vergleich zum nord- und südöstlichen und östlichen Bereich sind diese Zonen deutlich urbaner und weisen einen geringen Grünanteil auf.

Aufgrund von Baulücken oder Öffnungen im Straßenraum sind die Grenzen zu den beiden Straßen teilweise nicht klar definiert. Dem Quartier fehlen in einigen

Bereichen die Raumkanten bzw. ein Rahmen.

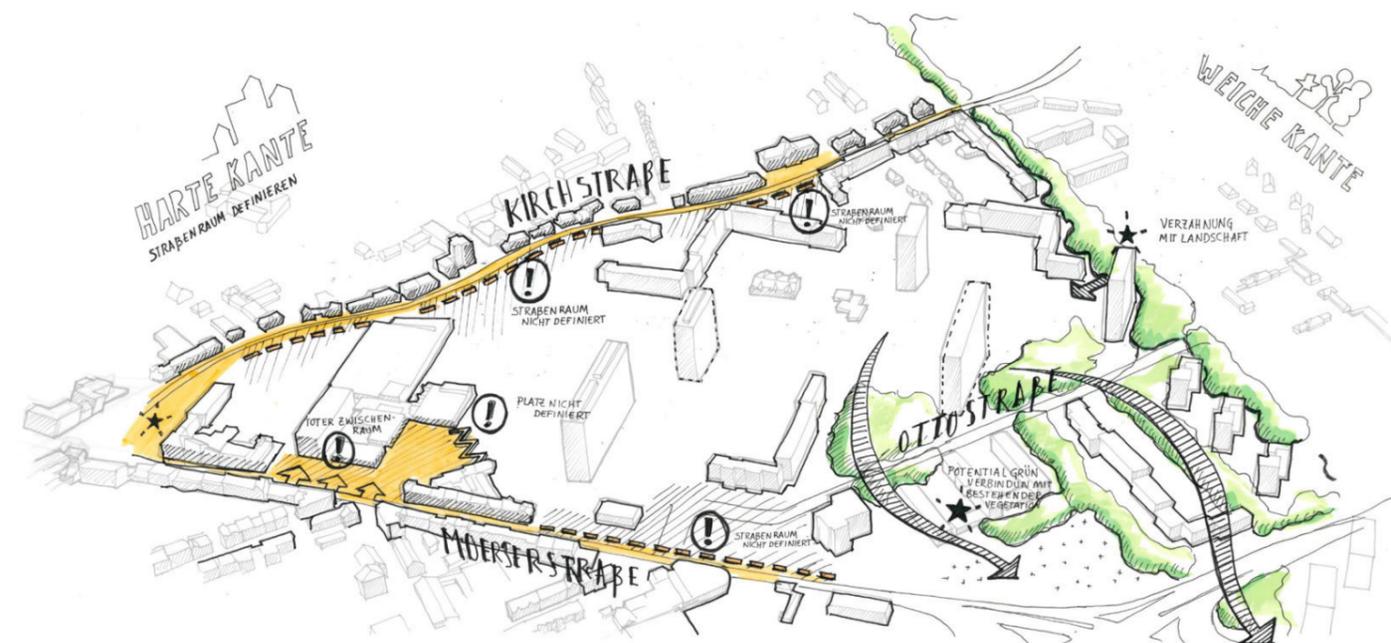
Anders stellt sich die Anbindung entlang der Otto- und der Husemannstraße dar. Diese Bereiche sind mit deutlich mehr Grün durchzogen. Der hohe Grünanteil schafft eine grüne Raumkante für das Quartier.

Die aufgeführten wichtigen räumlichen Strukturen des Stadtteilzentrums, der Rote Weg und die Grünverbindung an der Husemannstraße sind für die Funktionen und Nutzungen im Planungsgebiet zu berücksichtigen.

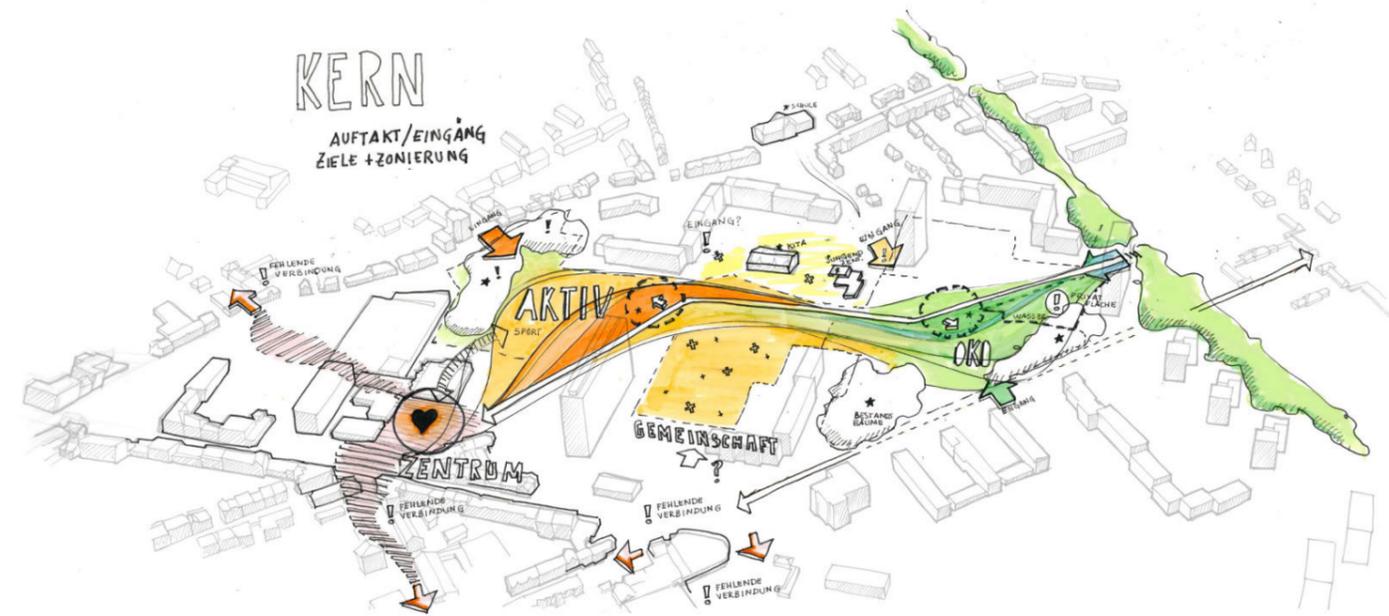
Potentiale im Freiraum: Räumliche Zonierung

Die bestehenden Potentiale des Freiraumes sind in eine räumliche Zonierung für das zukünftige Quartier aufzunehmen. Die beigefügte Grafik veranschaulicht diesen Gedanken wie folgt:

Der Grünzugkorridor entlang der Husemannstraße und die deutlich beruhigteren städtebaulichen Strukturen auf der östlichen Seite des Planungsraumes legen die Umsetzung eines „grünen und ökologischen“ geprägten Bereiches nahe. Auf der anderen Seite besteht die Möglichkeit zur Schaffung eines Stadtteilzentrums, das unmittelbar an eine belebte Straße mit Einkaufsmöglichkeiten grenzt. Im Zentrum besteht das Potential zur Schaffung eines Gemeinschaftsbereiches, der unmittelbar an die allgemeinen Einrichtungen wie Kita und Jugendzentrum anschließt.



Räumliche Analyse: Austausch mit angrenzenden Flächen



Potentiale im Freiraum: Räumliche Zonierung

2.2.5 Baustrukturen im Bestand

Die umliegenden Quartiere sind geprägt von unterschiedlicher Bebauung verschiedener Epochen.

Im Norden grenzt eine Blockstruktur an das Quartier, die überwiegend aus Familienhäusern der 1920er - 1950er Jahre besteht.

Der Südwesten ist von einer Blockrandbebauung aus verschiedenen Baujahren geprägt (u.a. der 1920er Jahre).

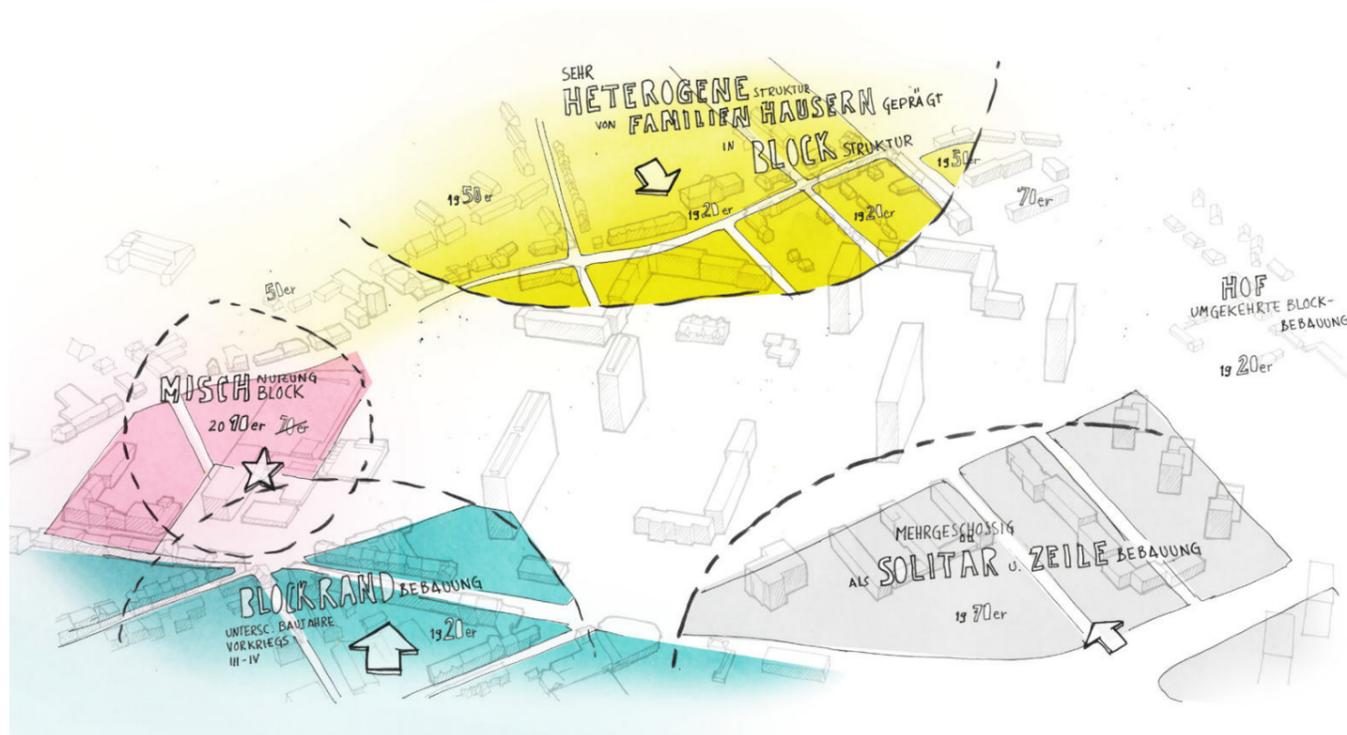
Der Südosten jenseits der Ottostraße besteht überwiegend aus mehrgeschossigen Solitär- und Zeilenbebauung der 1970er Jahre.

Westlich schließt eine Mischbebauung der 2000er Jahre an.

Östlich des Quartiers ist noch die Zechensiedlung der 1920er Jahre erhalten.

Das Quartier ist umgeben von einer heterogenen Baustruktur.

Eine Orientierung in städtebaulicher Hinsicht ist demnach in unterschiedliche Richtungen offen.



Analyse Baustruktur

3. BÜRGER- BETEILIGUNG

- S.26 3.1 ONLINE-BEFragung
- S.28 3.2 WORKSHOP JUGENDZENTRUM
- S.29 3.3 WORKSHOP ERICH-KÄSTNER-SCHULE
- S.30 3.4 SPAZIERGÄNGE
- S.32 3.5 WÜNSCHE UND IDEEN

3.1 ONLINE-BEFRAGUNG

Vom 31.10.2019 bis zum 14.11.2019 wurde eine zweisprachige Online-Befragung durchgeführt. Insgesamt 18 Fragen dienten dazu, einen Überblick über die Wünsche zu Angebot und Nutzung im neuen Park, auf den Plätzen (Bürgermeister-Bongartz-Platz und Marktplatz) und den Straßenräumen zu gewinnen.

Neben konkreten Vorschlägen wurden auch Meinungen und Stimmungen abgefragt. So interessierte es bspw., ob die Nutzer*innen sich in Bezug auf den Verkehr sicher in ihrem Quartier fühlten oder ob sie bereit wären, an Gemeinschaftsprojekten mitzuwirken.

Schließlich wurden auch Namensvorschläge für den neuen Park erfragt.

Insgesamt war die Resonanz sehr hoch. Es beteiligten sich etwa 936 Personen an der Befragung.

Beworben wurde die Online-Befragung über Plakate, die im Quartier ausgehängt wurden. Ferner wurden Postkarten erstellt, die im Quartiersbüro und anderen öffentlichen Einrichtungen auslagen. Auch wurde das Verfahren über die Webseite der Stadt Duisburg und über Rundfunk beworben.

Ergebnis

Beiliegend findet sich eine Auswertung der Befragungsergebnisse mit Tortendiagrammen, die veranschaulichen, welche Tendenzen die Meinungen der Teilnehmer*innen zu unterschiedlichen Themen haben. So läßt sich beispielsweise klar ablesen, dass sich die Mehrheit der Befragten mehr Grün auf dem Bürgermeister-Bongartz-Platz und dem Marktplatz wünscht, während sich eine knappe Mehrheit der Befragten gegen die Mitarbeit an Gemeinschaftsprojekten im Park ausspricht (57% „Nein“, 43% „Ja“).

Der Bürgermeister-Bongartz-Platz ist

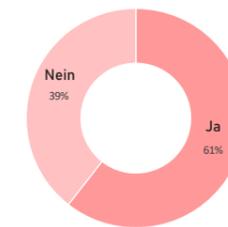
demnach eindeutig ein repräsentativer Ort für das Quartier. Da knapp 80 % der Befragten sich hier unsicher fühlen, ist die Situation zwingend zu verbessern.

Neben konkreten Fragen zur Aufwertung von bestimmten Bereichen wurden auch Stimmungen und Haltungen abgefragt, wie beispielsweise „Was ist das Besondere an Deinem Quartier?“

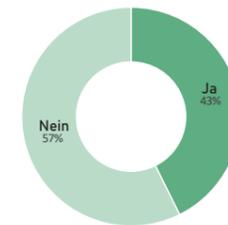
Die Befragten hoben hier besonders die Vielfältigkeit des Quartiers hervor („Multi-Kulti gefällt mir gut.“). Aber auch der Wochenmarkt, die Nähe zum Rhein und die gute Lage zwischen Moers und Duisburg wurden als positiv empfunden.

Mitmachen

Könntest Du Dir vorstellen, bei Pflanz- und Baumaßnahmen in Deinem Quartier mitzuarbeiten?

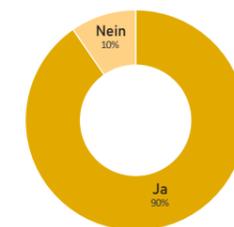


Kannst Du Dir Gemeinschaftsprojekte mit Deinen Nachbarn in dem Park vorstellen, wie z.B. Urban Gardening (Gemüseanbau)?

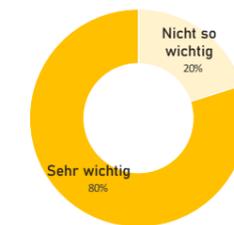


Plätze

Wünschst Du Dir mehr Grün auf den Stadtplätzen wie z.B. Bäume, Sträucher, Staudenbeete?

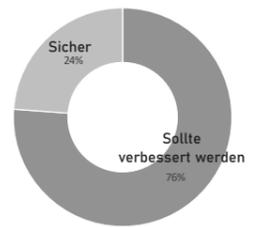


Wie repräsentativ und wichtig ist aus Deiner Sicht der Bürgermeister-Bongartz-Platz für das Quartier?



Verkehr

Fühlst Du Dich in Bezug auf den Verkehr sicher als Fußgänger*in und/oder Fahrradfahrer*in?



Wie gut ist die Erschließung in Deinem Quartier?



Stimmen aus Hochheide

Grundlage für die Inhalte des Rahmenplans bilden die Meinungen, Hinweise und Wünsche der Anwohner*innen, Nutzer*innen, Bürger*innen und Träger*innen öffentlicher Belange. Jeder, der sich mit Hochheide verbunden fühlt, war eingeladen Vorschläge zur Verbesserung des Quartiers zu unterbreiten und/oder seine Meinung kundzutun.

Als Plattform wurden unterschiedliche Formate angeboten, z.B. Spaziergänge durch das Quartier, eine Online-Befragung und Workshops.

Hintergrund war es, Potentiale und Herausforderungen innerhalb des Quartiers in Erfahrung zu bringen. Dies erfolgt am besten durch Personen, die in Hochheide leben und/oder ihr Geschäft hier betreiben.

Nur durch Einbindung und Mitwirkung in den Planungsprozess kann eine Akzeptanz der Nutzer*innen für das Neugebaute entstehen, welche zur Identifikation mit dem Quartier führt und schließlich negativen Entwicklungen wie bspw. Vandalismus vorgreift.

DAS ALLE TROTZDEM GUT MITEINANDER LEBEN, OBWOHL SIE OFTMALS ÜBER DIE ANDEREN SCHIMPFFEN!
Online-Befragung Teilnehmer*in, 43 Jahre

VIELFÄLTIGKEIT
Online-Befragung Teilnehmer*in, 20 Jahre

WAS MICH JEDOCH AM MEISTEN STÖRT IST, DASS ICH MICH DORT NICHT WOHLFÜHLE, WEIL DORT MEISTENS EIN "PUBLIKUM" ANZUTREFFEN IST, BEI DEM ICH MICH BESONDERS ALS FRAU NICHT SICHER FÜHLE.
Online-Befragung Teilnehmerin, 35 Jahre

MULTI-KULTI GEFÄLLT MIR GUT.
Online-Befragung Teilnehmer*in, 50 Jahre

MAN FÜHLT SICH WIE IN EINER EIGENEN STADT, DA ES EIN ORTSTEILZENTRUM MIT EINKAUFSMÖGLICHKEITEN UND CO. GIBT.
Online-Befragung Teilnehmer*in, 19 Jahre

BACK TO THE ROOTS - HOMBERG WAR EINE STARKE SOZIALGEMEINSCHAFT OHNE BRENNPUNKTE. WIR MÜSSEN UNS AUF DIESE STÄRKE RÜCKBESINNEN.
Online-Befragung Teilnehmer*in, 50 Jahre

BIN DORT AUFGEWACHSEN. VIELE ERINNERUNGEN. ALS KIND SCHON IM BRUNNEN AUF DEM MARKTPLATZ GEPLANSCHT.
Online-Befragung Teilnehmer*in, 52 Jahre

ES HAT EINEN SEHR EIGENEN CHARME UND ES IST FÜR EINEN GROSSEN TEIL DER ANWOHNER UND SELBST FÜR KINDER ZU FUSS ODER PER RAD ZU ERREICHEN, OHNE DAS EINE STRASSE ÜBERQUERT WERDEN MUSS.
Online-Befragung Teilnehmer*in, 49 Jahre

VERSCHIEDENE KULTUREN, WOCHENMARKT, WOHLADEN, GUTE LAGE (MOERS-DUISBURG), DIE KIRCHEN, BEZAHLBARER WOHNRAUM, RHEIN,...
Online-Befragung Teilnehmer*in, 48 Jahre

3.2 WORKSHOP JUGENDZENTRUM

Am 11.11.2019 fand ein ca. zweistündiger Workshop mit Kindern- und Jugendlichen im JUZO (Jugendzentrum Ottostraße 114) statt.

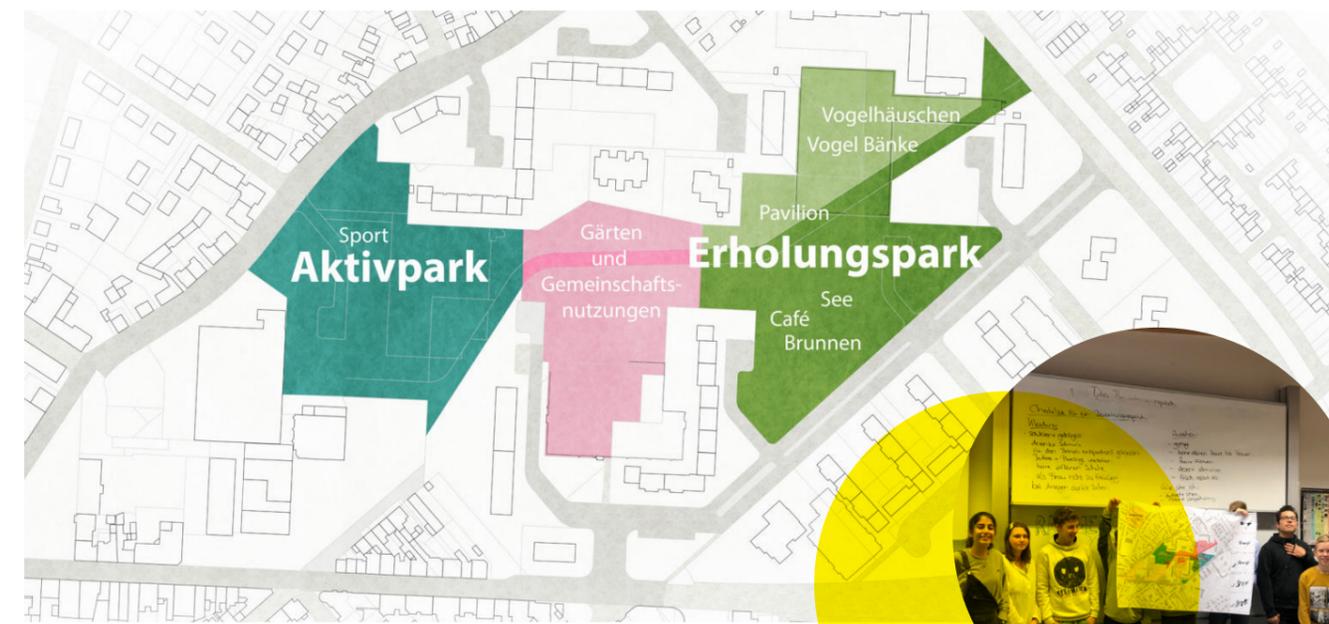
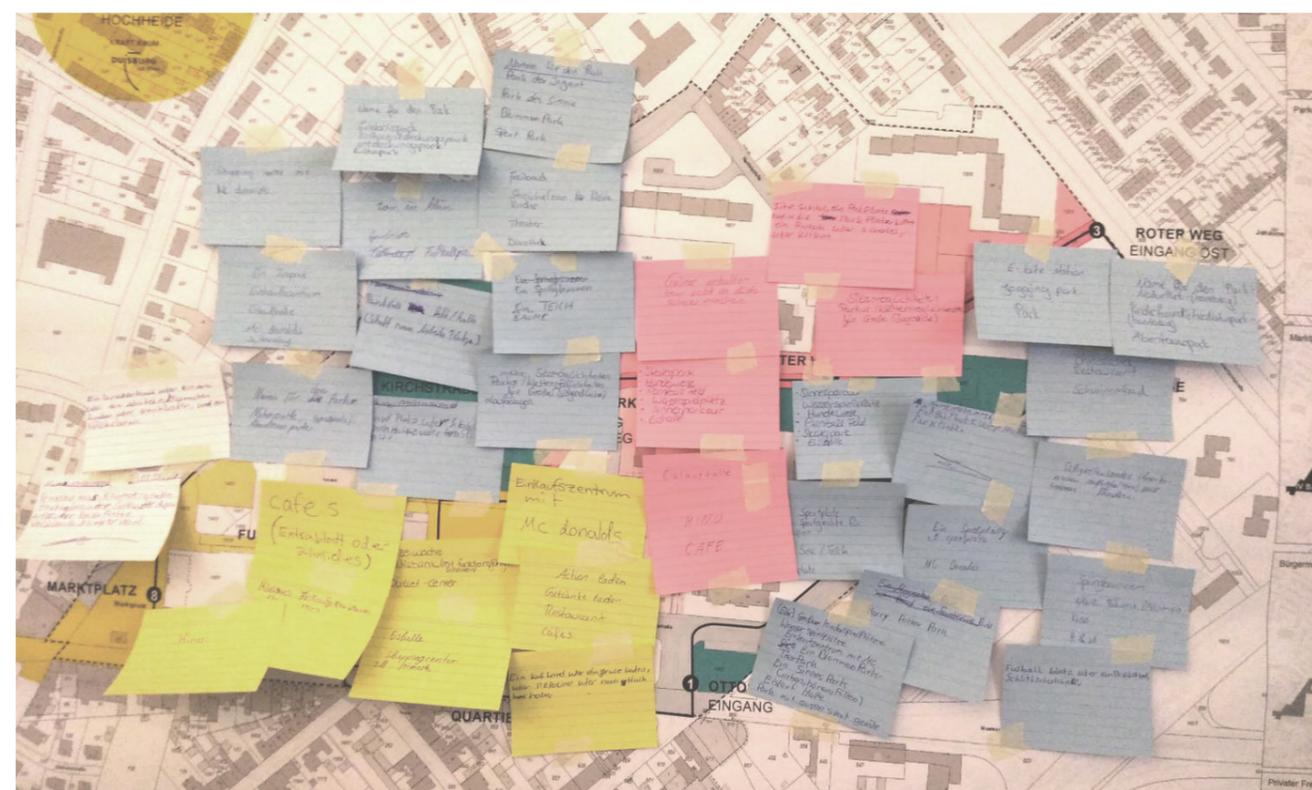
An dem Termin nahmen ca. 20 Kinder und Jugendliche begleitet von Vertreter*innen aus dem Jugendhaus und der Stadt Duisburg teil.

Den Beteiligten wurden den vom Rahmenplan betrachteten Bereich vorgestellt und erläutert, sowie den Zweck und Inhalt eines Rahmenplans erörtert. Die verschiedenen Betrachtungsbereiche Park, Plätze (Bürgermeister-Bongartz-Platz und Markt-Platz) und Straßenräume wurden farblich in einem Plan gekennzeichnet.

Die Kinder und Jugendlichen hatten dann die Möglichkeit, ihre Anregungen, Wünsche und Ideen auf (gleichfarbige) Karten zu schreiben.

Ergebnis

Die Inhalte der Kinder- und Jugendbeteiligung konzentrierten sich überwiegend auf die Etablierung von neuen Nutzungen innerhalb des Areals. So wurden z.B. Vorschläge zum Bau neuer Einrichtungen wie einem Schwimmbad, einer Eishalle oder einem Kino vorgebracht. Neben diesen besonderen Einrichtungen galt der Fokus der Ausweitung von Parkangeboten wie Sport- und Spielanlagen. Ferner wurde eine Vielzahl von Namensvorschlägen für den neuen Park vorgetragen.



Zusammenfassung Ergebnis Workshop an der Erich-Kästner-Schule 1:5000

3.3 WORKSHOP ERICH-KÄSTNER-SCHULE

Der Workshop an der Erich-Kästner-Gesamtschule in Homberg fand an zwei Terminen (31.10.2019 und 07.11.2019) statt. An dem Workshop nahmen ca. 15 - 20 Schülervertreter*innen teil.

Tag 1

Im Rahmen der wöchentlich stattfindenden Schülervertretungssitzung wurde den Schüler*innen ein kurzer Einblick darüber gegeben, was Stadtplanung ist und welche Bedeutung sie für die menschliche Umwelt hat. Im Anschluss wurde das Instrument Rahmenplan und die weiteren Betrachtungsbereiche für Hochheide erläutert.

Abschließend wurde den Schüler*innen Kartenmaterial mit farblich gekennzeichnete Dar-

stellung der Betrachtungsbereiche als Arbeitsgrundlage hinterlassen.

Aufgabe der Schülervertreter*innen war es, den Inhalt der Präsentation in ihrer jeweiligen Schulklasse vorzutragen und Ideen für die Verbesserung und Neugestaltung des Quartiers zu sammeln. Die Ergebnisse sollten dann auf den farblichen Plänen ergänzt werden.

Tag 2

Am zweiten Workshoptag (nach einer Woche) stellten die Schüler*innen ihre Ideen vor.

Ergebnis

Neben vielen verschiedenen Einzelideen ist besonders hervorzuheben, dass die Schüler*innen den Grundstein für die Leitidee der Nutzungsaufteilung im Park geschaffen haben. Demnach wurde eine Nutzungsaufteilung von West nach Ost, wie im Leitbild beschrieben, angedacht - Aktivpark, Gemeinschaftsnutzungen und Erholungspark.

3.4 SPAZIERGÄNGE

Ein weiteres Instrument um Meinungen, Anregungen und Ideen von interessierten Bürger*innen und Träger*innen öffentlicher Belange einzuholen, war die Durchführung von Spaziergängen durch das Bearbeitungsgebiet. Start- und Endpunkt der Strecke war das Quartiersbüro. Auf einer abgesteckten Route mit zwölf Haltepunkten wurden die Anmerkungen der Beteiligten eingeholt, notiert und schließlich tabellarisch zusammengefasst.

Bürger-spaziergänge

Am 29.10.2019 (vormittags) und am 30.10.2019 (nachmittags) fanden zwei Bürger-spaziergänge statt. Insgesamt nahmen an den beiden Terminen ca. 45 interessierte Bürger*innen teil.

Besonders betont wurden die Themen „gute Einsehbarkeit“ und umfassende Ausleuchtung bei Nacht, um die Sicherheit im Quartier zu fördern. Als Nutzungen für die Parkanlage wurden mehrfach die Themen Nutzgärten (Gemeinschaftsgärten) oder Schrebergärten genannt. Wichtig waren den Bürger*innen auch überdachte Aufenthaltsmöglichkeiten, wie ein Pavillon für jung und alt, sowie ein Café bzw. Pavillon welcher auch an Sonn- und Feiertagen geöffnet ist.

Spaziergang Akteure

Am 04.11.2019 waren die sogenannten „Akteure“ eingeladen an einem Spaziergang teilzunehmen. Der Teilnehmerkreis konzentrierte sich hierbei auf Geschäftstreibende und Immobilieneigentümer*innen. Die Route des Spaziergangs beschränkte sich auf die Moerser Straße, den Marktplatz und die Ladenstadt.

Der inhaltliche Fokus der Akteure lag vor allem auf der Schaffung eines sicheren Umfeldes. Vandalismus und fehlende (überdachte) Aufenthaltsbereiche führten dazu, dass Personen in der Fußgängerzone Passanten teilweise störten und so negativ auf den Konsum in den Geschäften auswirkte. Ferner wurde die umfangreiche Anzahl von vorhandenen Wettbüros kritisiert.



Spaziergang Politik

Am 05.11.2019 fand ein Spaziergang mit den Vertreter*innen der unterschiedlichen Parteien, sowie unter Begleitung des Bezirksbürgermeisters statt. Die Route orientierte sich hierbei an der vorgegebenen Strecke. An den Stationen wurden Rückläufe und Meinungen kundgetan. Im Anschluss fand eine kurze Abschlussdiskussion im Quartiersbüro statt. An dem Spaziergang nahmen ca. 17 Teilnehmer*innen teil.

Die Rückläufe und Anregungen waren vielseitig und umfangreich. Ein zentrales Thema war, wie auch bei den vorangegangenen Veranstaltungen, die Sicherheit im Quartier. Diese sollte durch eine gute Einsehbarkeit und ausreichende Beleuchtung geschaffen werden.

Die Neubelebung der Ladenstadt durch die Etablierung von Gastronomie zu erreichen und unerlaubtes Parken im Bereich des Bürgermeister-Bongartz-Platzes zu unterbinden, waren ebenfalls oft und umfangreich diskutierte Themen.

Weiterhin wurde angeregt, die Gemeinwesenarbeit durch die Einstellung eines Sozialarbeiters zu stärken.

3.5 WÜNSCHE UND IDEEN

Bei den Befragungen von unterschiedlichen Nutzer*innen sind zwei wesentliche Aspekte bzw. Herausforderungen identifiziert worden, die zwingend verbessert werden müssen: Das fehlende Sicherheitsgefühl und das geringe Nutzungsangebot im Außenraum.

Räumliche Sicherheit

Anwohner*innen und Nutzer*innen fühlen sich unsicher im Quartier, weil einige Bereiche nicht ausreichend beleuchtet sind.

Außerdem gibt es im Betrachtungsbereich derzeit einige Bereiche, die nicht gut einsehbar sind wie bspw. der Wall an der Kirchstraße. Dadurch entstehen sog. Angsträume.

Soziale (Un)sicherheit

Weiterhin schrecken aber auch Vandalismus und nachlässiger Umgang mit Ausstattungsgegenständen im öffentlichen Raum sowie Vermüllung, davor ab, bestimmte Bereiche innerhalb des Quartiers zu betreten.

Auch die Ansammlungen von Gruppierungen im Freiraum sorgen, besonders bei Dunkelheit dafür, dass Nutzer*innen bestimmte Bereiche meiden.

Lösungen und Ideen

Bei den Umfragen wurden bereits konkrete Lösungsvorschläge benannt, die dem Sicherheitsgefühl entgegenkommen, wie die Entfernung des Walls an der Kirchstraße, die Schaffung von freien bzw. einsehbaren Bereichen und eine gute Ausleuchtung.

Durch Nutzungen die positiv belegt sind und reichlich genutzt werden, wie z.B. Cafés oder gastronomische Einrichtungen auf dem Bürgermeister-Bongartz-Platz, wird eine erhöhte Frequenz von Nutzer*innen geschaffen, die schließlich für ein gutes Sicherheitsgefühl sorgt.

Das Schaffen eines Nutzungsangebotes in Form von Sport- und Spielflächen in den Freiräumen kann dafür sorgen, dass die Jugendlichen sich weniger in der Fußgängerzone aufhalten.

Gemeinschaftsprojekte und Gemüseanbau wurden als positiv bewertet, da den Anwohner*innen eine Möglichkeit gegeben wird, sich mit der Natur zu beschäftigen und ggf. seine Nachbar*innen näher kennenzulernen.

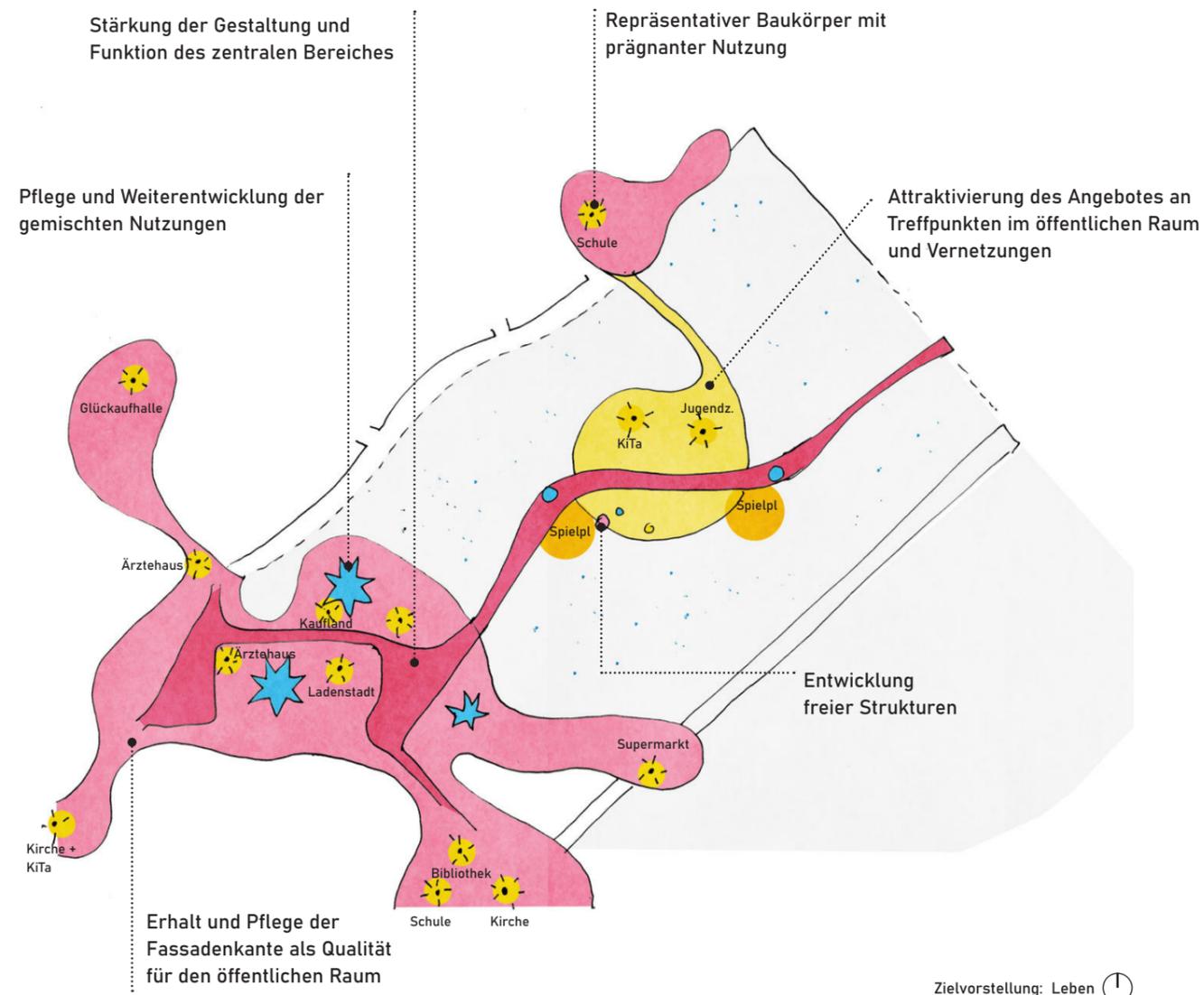
Insgesamt wird durch die Beteiligung und Einbeziehung der Bürger*innen in die Neugestaltung ihrer Umgebung und deren Einrichtungen ein erster Schritt getan, um eine Identifizierung mit dem Quartier und eine Verbesserung des Sicherheitsgefühls zu fördern.

Deswegen ist es wichtig, die Wünsche und Anregungen der Bürger*innen in die Planung zu integrieren. Der nachfolgende Rahmenplan spiegelt diese Inhalte wieder.



Wünsche und Ideen
Je größer die Schriftgröße, desto häufiger wurde die Anregung im Rahmen der Online-Befragung, während der Spaziergänge und in den Workshops genannt.
1:5000

4.

STÄDTEBAULICHER
RAHMENPLAN

4.1 ZIELVORSTELLUNG

Die Vielfältigkeit, die den Stadtteil prägt, soll weiter gefördert werden und im öffentlichen Raum ablesbar sein.

Die bestehenden Konzentrationen von Läden und Dienstleistungen an den Straßenrändern (Ecke Moerser Straße/ Kirchstraße) sollen gehalten und mit Fokus auf die Entwicklung und Stärkung des Stadtteilzentrums - Bürgermeister-Bongartz-Platz gefördert werden.

Die Ansiedlung von den Straßenraum belebenden Nutzungen und die Bespielung (bspw. Aufstellungsfläche und Gestaltung

der Vorzone für Geschäfte, Bestuhlung durch Gastronomie, etc.) der Gehwege entlang der zentralen Straßenzüge soll begünstigt werden und die Urbanität des Quartiers verstärkt werden.

Bestehende regelmäßige Veranstaltungen, wie z.B. der Wochenmarkt auf dem Bürgermeister-Bongartz-Platz und sonstige Veranstaltungen, sollen in jedem Fall erhalten bleiben.

Die bestehende soziale Infrastruktur, insbesondere im zentralen Bereich des Quartiers, soll durch gemeinschaftliche Nutzungen und Aufenthaltsangebote verstärkt werden, sodass eine ortsbezogene Zentralität generiert wird.

Eine Steigerung des Freizeit-, Sport- und Aufenthaltsangebots im Stadtteil, die in direkter Verbindung zum Stadtteilzentrum stehen, ist anzustreben.

S.35 4.1 ZIELVORSTELLUNG

S.37 4.2 UMSETZUNG

S.38 4.3 STUFE 1

S.40 4.3.1 NEUGESTALTUNG AKTIVPARK

S.44 4.3.2 NEUGESTALTUNG ERHOLUNGSPARK

S.48 4.3.3 NEUGESTALTUNG GEMEINSCHAFTSPARK

S.52 4.3.4 NEUGESTALTUNG MARKTPLATZ

S.54 4.3.5 NEUGESTALTUNG BÜRGERMEISTER-BONGARTZ-PLATZ

S.58 4.3.6 VERKEHRLICHE AUFWERTUNGEN

S.62 4.3.7 WEITERE ANREGUNGEN

S.64 4.4 VISION

S.66 4.5 AUSBLICK

4.2 UMSETZUNG



Es bestehen in Funktion und Gestaltung unterschiedliche Anforderungen an die Freiflächen, die sich zwischen gestalterisch Maßnahmen und der erstmaligen Erschließung und Nutzbarmachung für die Öffentlichkeit aufspannen.

Es sollen unterschiedliche Charaktere und Angebote der verschiedenen Freiflächen in Abhängigkeit der umgebenden Strukturen und Nutzungen (naturnah, repräsentativ, zweckmäßig, etc.) herausgearbeitet bzw. ausgebildet werden.

Es bietet sich die Möglichkeit über Grünvernetzung in den Straßenräumen ein „Grünsystem“, von zuvor vereinzelt Flächen, zu entwickeln.

Hiermit geht eine entsprechende, möglichst kinderfreundliche Wegeverbindung für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen einher.

Die Rote Weg Allee, als ein das Quartier stark prägendes Element, soll erhalten und inszeniert werden.

Im ganzen Quartier sollen durch Aufwertung bzw. Umgestaltung von Plätzen und Straßenraumaufweitungen wirksame Qualitäten gesichert und geschaffen werden, welche im südlichen Bereich über die Straßenräume zu einem Band vernetzt werden können.

Gemäß Sanierungskonzept (2014) besteht die Umsetzungsstrategie für den neu entstehenden Quartierspark aus drei Phasen (Bauabschnitt I-III). Im Sanierungskonzept heißt es:

„Die drei Phasen beinhalten (dabei) Maßnahmen im Hochhausquartier, da hier die größten städtebaulichen Missstände festzustellen sind, sowie parallel dazu auch Maßnahmen im Umfeld des Hochhausquartiers.“

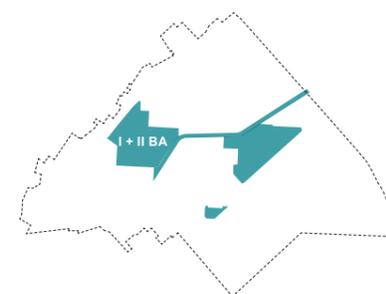
Die ersten drei Phasen umfassen die Freiraumnachnutzung im Bereich der ehemaligen Standorte der zurückgebauten Gebäude (Hochhäuser Friedrich-Ebert-Straße 10 - 16, Ottostraße 24 - 30 und Ottostraße 54 - 56). Hierbei werden auch deren angrenzende private Flächen mit in Betracht gezogen.

Die Aufwertung der Ladenstadt mit den Bauabschnitten IV-V, d.h. die Um- und Neugestaltung des Markt- und Bürgermeister-Bongart-Platzes, ist bisher nicht zur Förderung angemeldet.

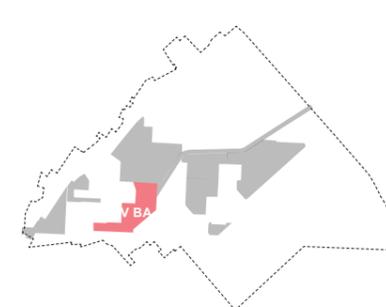
Parallel zu den o.g. Bauabschnitten sollten Maßnahmen in den Bereichen der Haupteerschließungsstraßen durchgeführt werden.

Die Maßnahmen und Ideen des Rahmenplans dienen als Grundlage für die Fortschreibung des Integrierten Stadtteilentwicklungskonzeptes Duisburg - Hochheide (ISEK). Mit Hilfe des ISEK's können zukünftig alle weiteren Projekte (Umgestaltung Marktplatz, Umgestaltung Bürgermeister-Bongartz-Platz, Umgestaltung Moerser Straße, Verbesserung der einzelnen Querungsmöglichkeiten, etc.) zur Förderung angemeldet werden. Im Rahmen der weiteren Planung werden die einzelnen Maßnahmen detaillierter geprüft und ausgearbeitet.

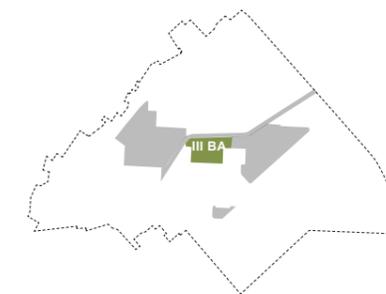
BA I+II: Park



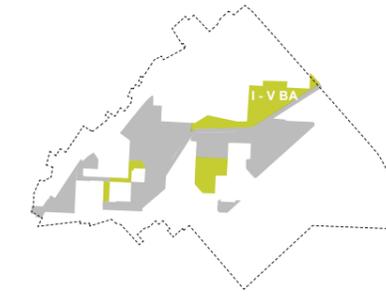
BA V: Bürgermeister-Bongartz-Platz



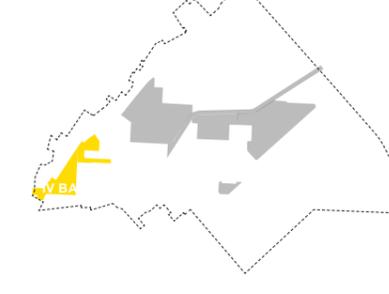
BA III: Parkerweiterung



BA I - V: Privater Freiraum



BA IV: Marktplatz



Vehrrliche Maßnahmen



4.3 STUFE 1

Park als Initiator

Mit Hilfe des Rahmenplans soll in drei Bauabschnitten eine Parklandschaft entstehen, die dem gesamten Ortsteil mit einem vielseitigen Spiel-, Bewegungs- und Erholungsangebot zur Verfügung steht. Die Nutzungsangebote der Parkanlage sollen darüber hinaus jedoch auch Besucher*innen aus anderen Stadtteilen nach Hochheide ziehen.

Die Entwicklung dieser besonderen Parkanlage ist der Eckpfeiler für die künftige Entwicklung des gesamten Gebietes, sowie dem Stadtteil und soll die Umsetzung und Etablierung weiterer Nutzungen im Quartier fördern.

Im Herzen der Anlage steht den Anwohner*innen, sowie allen anderen Nutzer*innen ein „Gemeinschaftsbereich“ zur Verfügung, der das Miteinander fördert und dabei auf Nachhaltigkeit achtet. Selbstanbau, produktive Landschaft und Nachhaltigkeit sind die Schlüsselbegriffe der zukünftigen neuen Vermarktung von Hochheide.

Zu den ersten Schritten zählen auch Verkehrsverbesserungsmaßnahmen, die eine sichere Erschließung von Fahrrad- und Fußgängerverkehr für den künftigen Park ermöglichen.



4.3.1 NEUGESTALTUNG AKTIVPARK

Ziele Bauabschnitt I

Der erste Bauabschnitt umfasst den Neubau des „Aktivparks“. Dieser Abschnitt ist für die sportlich aktive Freizeitnutzung vorgesehen. Aufgrund seiner besonderen Nutzung und attraktiven Gestaltung soll er ein breites Publikum anlocken. Er nimmt damit positiven Einfluss auf das angrenzende Stadtteilzentrum und kann damit bspw. Jugendliche, die sich heute vermehrt in der Ladenstadt aufhalten, eine Alternative bieten. Hierdurch entsteht eine deutliche Belebung des Bereiches, die u.a. auch zu sozialer Kontrolle führt.

Angebote, die einen höheren Lärmpegel verursachen, werden im westlichen Bereich und mit Nähe zur Ladenstadt verortet, z.B. Abenteuerpark und Skateanlage.

Ferner soll eine „Eventplattform“ geschaffen werden, die auch als multifunktionaler Bewegungsbereich genutzt werden kann. Diese schafft einen weiteren Anziehungspunkt innerhalb des westlichen Parkabschnittes, der auch Nutzer*innen von außerhalb anziehen soll. Hier könnten bspw. Open-Air-Konzerte oder Aufführungen stattfinden.

Der „Eventbereich“ und die aktiven Nutzungen in diesem Parkbereich stehen im synergetischen Kontext zum Stadtteilzentrum von Hochheide. Beide Nutzungen können und sollen einander künftig beleben.

Ziele

- ⑧ Schaffung eines multifunktionalen Bereiches mit Bewegungsangebot für Jung und Alt.
- ⑨ Schaffung von Treffpunkten mit Aufenthaltsqualität (inklusive überdachter Bereiche) im Anschluss an den Roten Weg.
- ⑩ Schaffung einer repräsentativen Eingangssituation an der Kirchstraße mit Auftaktfunktion. Verortung von Mobilitätsangeboten und ggf. Besucherparkplätzen.
- ⑪ Einsehbarkeit und visuelle Sichtbeziehung zwischen Rotem Weg und Kirchstraße.
- ⑫ Umsetzung einer Zwischennutzung. Langfristiges Ziel ist die Öffnung der Gebäudekante zum Park und Schaffung von Durchwegungsmöglichkeiten.
- ⑬ Definition des nördlichen Übergangsbereiches zur privaten Fläche (unter Berücksichtigung der Aspekte zur Lärmemission).
- ⑭ Etablierung einer Zwischennutzung entlang der Südkante des Bauabschnittes.

Herausforderungen

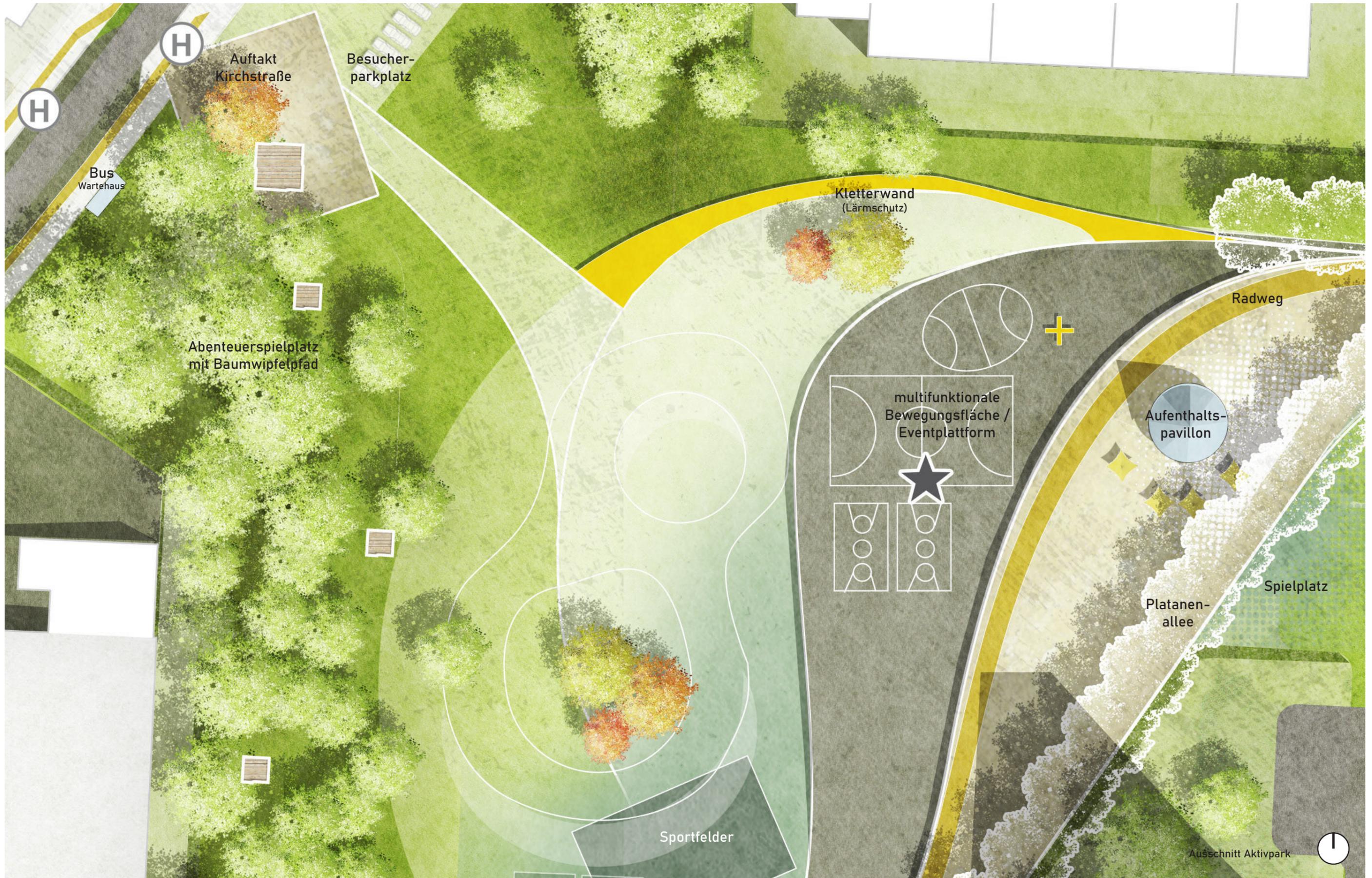
- ① Südliche Kante.
- ② Weiter und offener Übergangsbereich zwischen Kirchstraße und Park.
- ③ Künftige Veranstaltungen müssen eine ausreichende Besucherfrequenz aufweisen, sodass der Ort nicht als ausgestorben und unattraktiv aufgefasst wird.
- ④ Geschlossene und angrenzende Fassade (Kaufland).

Potentiale

- ⑤ Roter Weg als Hauptfuß- und Radverbindung zur übergeordneten Grünstruktur.
- ⑥ Anliegendes Stadtteilzentrum mit Möglichkeit zur Synergienutzung.
- ⑦ Kirchstraße als angrenzende Haupteinfahrt.



Beispielhafte Entwicklungsperspektive 1:500



4.3.2 NEUGESTALTUNG ERHOLUNGSPARK

Ziele Bauabschnitt II

Die Entwicklung dieses Parkteils stellt eine Erweiterung der städtischen Grünstruktur dar und wird zu einem wichtigen und repräsentativen Bestandteil des östlich verlaufenden Grünzugkorridors an der Husemannstraße.

In diesem Abschnitt des Parks steht die ökologische Entwicklung im Vordergrund, welche das Naturerleben fördern soll und der ruhigen Erholung dient.

Das neu etablierte „Ausflugsziel“, das eine Besonderheit in dem Park darstellt, bildet einen weiteren Freizeitanlaufpunkt innerhalb der Erholungsroute des Grünkorridors in Richtung Uettelsheimer See und/oder Essenberger See.

Ferner können in dem Erholungsparkbereich weitere naturbezogene Angebote aus dem Bereich Umweltbildung (z.B. Waldschule, VHS Kurse, Lehrpfade) vorgesehen werden.



Herausforderungen

- ① West- und Ostkanten sind von Anwohnerstraßen definiert.
- ② Verbindung in Richtung Norden ist nur durch private Flächen möglich.
- ③ Private Flurstücke stellen eine Barriere zu den angrenzenden Grundstücken dar.
- ④ Vorhandener Wasserschaden an der Tiefgarage.



Potentiale

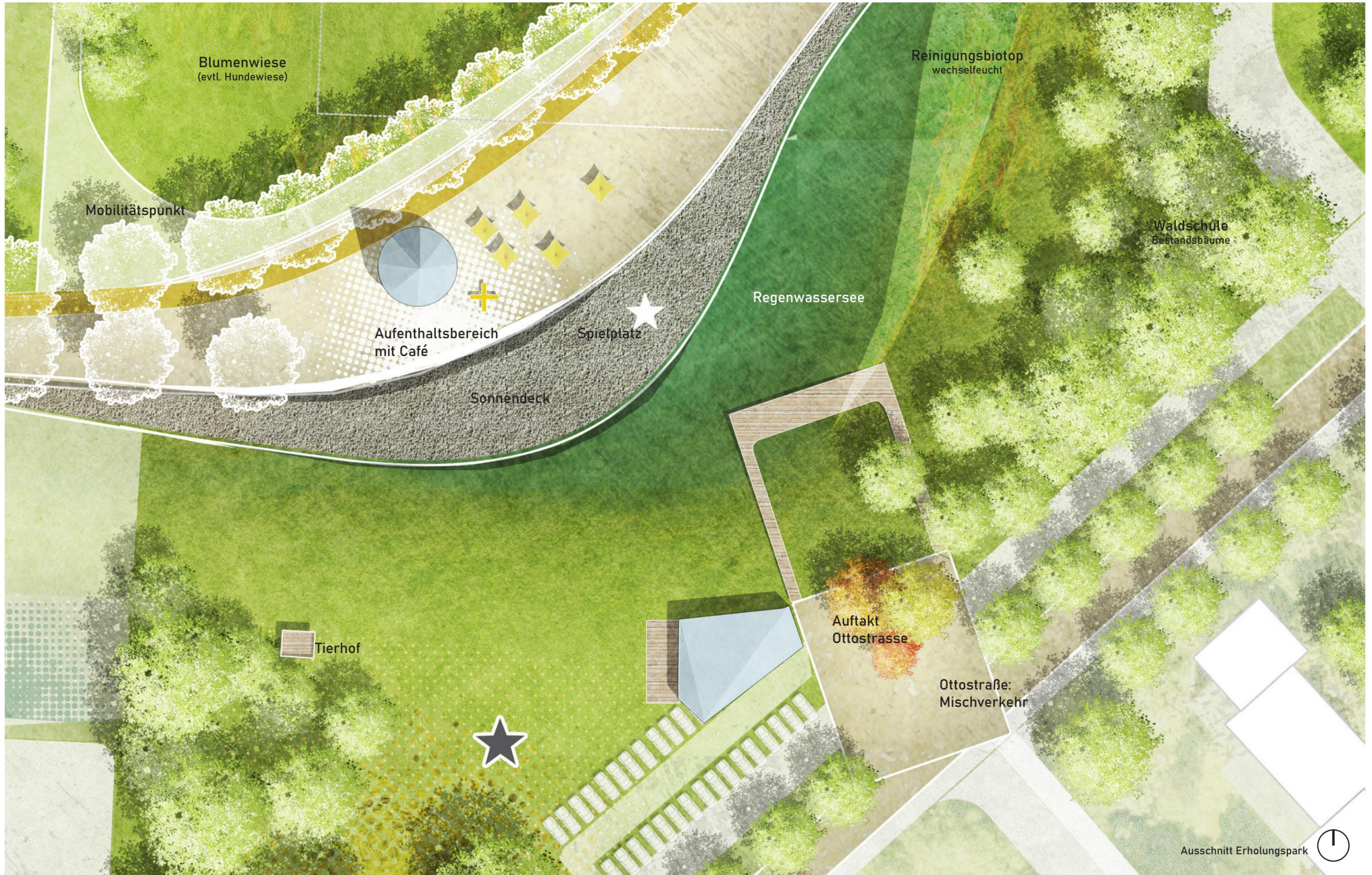
- ⑤ Schnittstelle zum Grünkorridor an Husemannstraße. Private Fläche steht zur Disposition.
- ⑥ Roter Weg als Hauptfuß- und Radverbindung zur übergeordneten Grünstruktur.
- ⑦ Bestehende Baumhaine.
- ⑧ Großzügige private Flächen nördlich des Roten Weges stehen zur Disposition.
- ⑨ Verbindung Allee zur Lauerstraße.



Ziele

- ⑩ Schaffung eines repräsentativen Eingangs in das Gebiet aus dem Grünzugkorridor.
- ⑪ Schaffung eines Naherholungsparks mit Schwerpunkt Ökologie (vielfältige Lebensräume).
- ⑫ Anschluss des Parks an die vorhandenen Grünstrukturen des angrenzenden Quartiers.
- ⑬ Schaffung von Aufenthaltsbereichen (inkl. Überdachungen) in Anbindung zum Roten Weg.
- ⑭ Etablierung einer besonderen Nutzung zur Schaffung eines Ausflugszieles, z.B. Tierhof.
- ⑮ Schaffung einer repräsentativen Eingangssituation an der Kirchstraße mit Auftaktfunktion inkl. Mobilitätsangeboten.
- ⑯ Erhalt einer guten Einsehbarkeit vom Roten Weg in den Park.
- ⑰ Private Flächen als Liegewiesen.





4.3.3 NEUGESTALTUNG GEMEINSCHAFTSPARK

Ziele Bauabschnitt III

Der Gemeinschaftspark ist ein öffentlicher Raum, der dem Gebiet und seinen Anwohner*innen eine eigenständige Identität gibt. Die Anwohner*innen sollen eng in die Entwicklung dieses öffentlichen Raumes einbezogen werden. Dafür bietet der Gemeinschaftspark verschiedene Möglichkeiten, wie bspw. das Anpflanzen von Bäumen oder die Gründung eines Gemeinschaftstreffpunktes. Außerdem können hier auf ehrenamtlicher Basis Spielplätze errichtet und Veranstaltungen organisiert werden.

Der zentrale Parkbereich stellt sich als produktive Stadtlandschaft dar. In unmittelbarer Nähe der Gemeinschaftsflächen befinden sich aktive Nutzungsangebote wie Schrebergärten, Boulebahnen oder Kunstinstallationen. Die Außenbereiche des Gemeinschaftsparks sind hingegen naturbezogener gestaltet und extensiver genutzt.

Die Charakteristik und Gestaltung des Gemeinschaftsparks eröffnet vielseitige Entwicklungsmöglichkeiten für und durch seine Nutzer.



Ziele

- ⑧ Entwicklung eines Treff- und Austauschortes mit gemeinschaftsbildenden Angeboten für die Anwohner*innen.
- ⑨ Schaffung eines Flächenangebotes zur individuellen Gestaltung durch die Bürger*innen.
- ⑩ Stärkung der Anbindung an die Kita und die Tagesgruppe Sankt Josef.
- ⑪ Eindeutige Trennung von öffentlichen und privaten Flächen.
- ⑫ Anbindung des bestehenden Spielplatzes im Westen. Prüfung der Notwendigkeit von Stichstraße bis zum Gebäude Ottostraße 58.
- ⑬ Zugänglichkeit von südlich angrenzender Ottostraße.



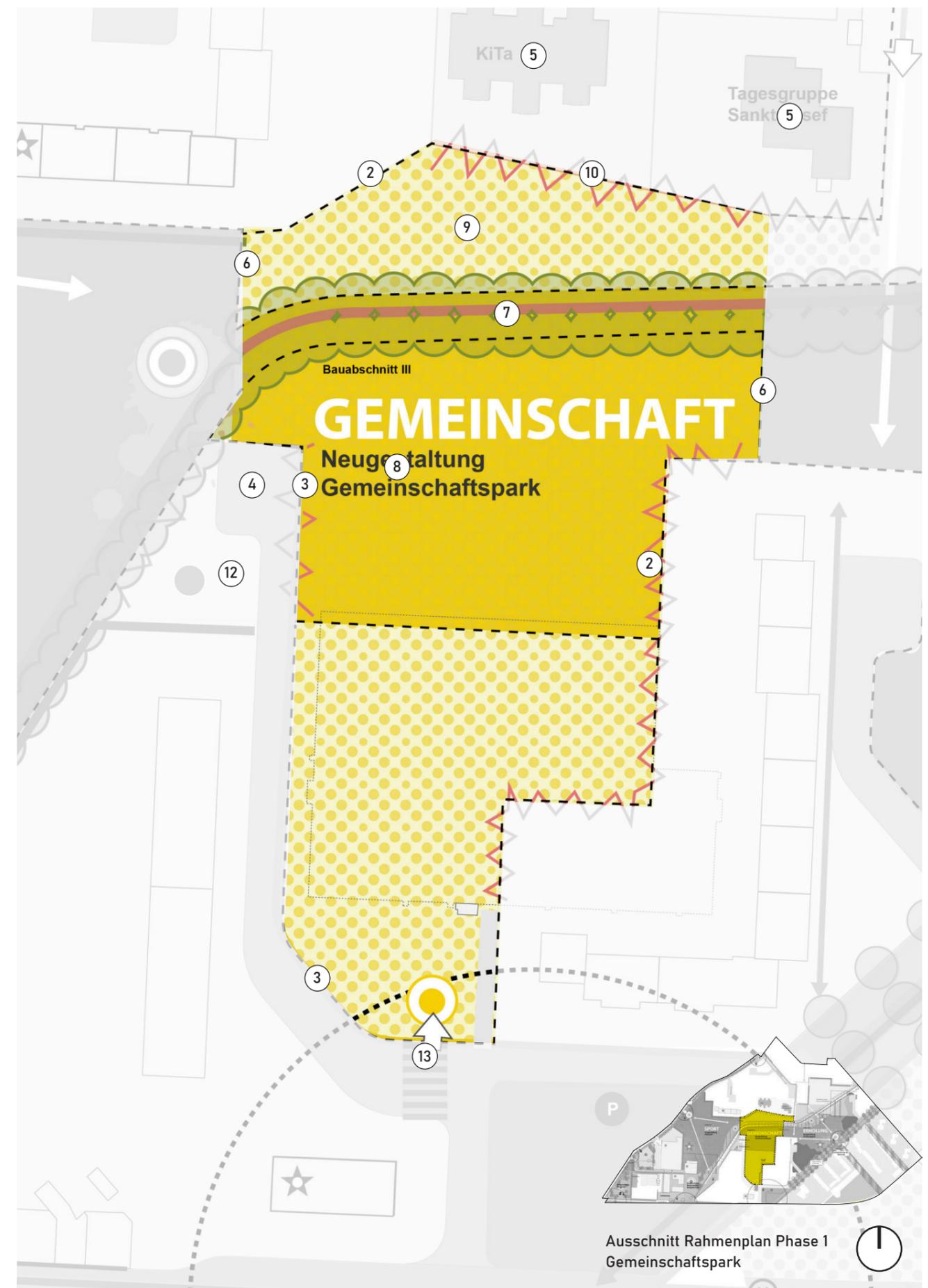
Herausforderungen

- ① Keine direkte Anbindung an den öffentlichen Straßenraum.
- ② undefinierte Übergänge zwischen öffentlichen und privaten Flächen.
- ③ keine klar definierten Raumkanten.
- ④ Barrierewirkung zwischen Aktivpark und Gemeinschaftspark durch hinfällige Erschließungsstraße für Gebäude Ottostraße 54-56.



Potentiale

- ⑤ Kita und Jugendzentrum in unmittelbarer Nachbarschaft.
- ⑥ Verknüpfungspunkt zwischen den beiden Hauptparkflächen Aktivpark und Erholungspark.
- ⑦ Roter Weg als Hauptfuß- und Radverbindung. Ausbau als „Mobility Hub“.



Beispielhafte Entwicklungsperspektive 1:500



Ausschnitt Gemeinschaftspark



4.3.4 NEUGESTALTUNG MARKTPLATZ

Ziele Bauabschnitt IV

Als ein Relikt der ursprünglichen Stadtstruktur soll der Marktplatz in seiner räumlichen Lage im urbanen Kontext erhalten und seine Wahrnehmung als Platzfläche gestärkt werden. In diesem Zusammenhang soll auch die Aufenthaltsqualität auf dem Platz gestärkt werden.

Künftige Planungen für die Gestaltung des Marktplatzes müssen die Funktion als Verkehrsknotenpunkt und Ansprüchen der verschiedenen Verkehrsarten und Nutzer*innen berücksichtigen. Zu den Verkehrsnutzergruppen zählen der motorisierte Individualverkehr, der ÖPNV sowie der Rad- und Fußverkehr. Neben den verkehrlichen Gestaltungsansprüchen an den Marktplatz soll die Fläche in ihrer künftigen Gestaltung auch die Anforderungen an eine Verbesserung der Wohnumfeldqualität, eine repräsentative Funktion, die Möglichkeit für Außengastronomie, sowie die Erschließung der angrenzenden Wohn- und Gewerbenutzung erfüllen. Weiterhin wird eine Überprüfung der Parkraumnutzung zur Reduktion des Flächenanspruches empfohlen.



Herausforderungen

- ① Nutzung als Parkplatz.
- ② Dunkle und unbelebte Platzfläche orientiert sich rückwärtig zum Straßenraum.
- ③ Unzureichende Fußgängerverbindung entlang unattraktiver Fassaden in Richtung Bürgermeister-Bongartz-Platz.
- ④ Mangelhafte Fußgängerverbindung von der Platzfläche in angrenzende Straßenräume.



Potentiale

- ⑤ Klare Definition der Raumkanten des Platzes durch Fassadenkanten.
- ⑥ Baumbestand auf der Platzfläche und nördlich angrenzender Grundstücke.
- ⑦ Haltepunkt mehrerer Buslinien stellt Umsteigepunkt für ÖPNV-Nutzer und gute verkehrliche Erschließung dar.



Ziele

- ⑧ Repräsentative Gestaltung als Platzfläche und Mobilitätspunkt.
Kurzfristig: Attraktivierung durch Bepflanzung
Langfristig: Rückbau der Parkplätze
- ⑨ Belebung des Platzes durch Schaffung einer Vorzone vor den Geschäften entlang der östlichen Fassaden.
- ⑩ Stärkung der Fußgängerverbindung zwischen Marktplatz und Luisenstraße.
- ⑪ Schaffung einer grünen Auftaktfläche im nördlichen Platzteil.
- ⑫ Prüfung der Neuordnung der Parkplatzflächen entlang der Kirchstraße mit direkter Zufahrt vom Straßenraum.
- ⑬ Bessere Anbindung zum Bürgermeister-Bongartz-Platz.



4.3.5 NEUGESTALTUNG BÜRGERMEISTER-BONGARTZ-PLATZ

Ziele Bauabschnitt V

Der Bürgermeister-Bongartz-Platz ist der zentrale Platz des Stadtteils auf dem auch der Wochenmarkt stattfindet.

Die verschiedenen Anforderungen, die an diese Platzfläche gestellt werden, machen die künftige Gestaltung der Fläche zu einer komplexen Aufgabe. Die Platzfläche birgt ein großes Entwicklungspotential für eine Steigerung der Aufenthaltsqualität im Freiraum, an den Rändern und auch für bauliche Erweiterungen. Eine klare Gliederung der Nutzungen der Platzfläche ist in diesem Zusammenhang von besonderer Bedeutung, aufgrund der undefinierten städtebaulichen Situation. Außerdem ist eine Zonierung der Platzfläche, sowie die Herstellung städtebaulicher Raumkanten für den Bürgermeister-Bongartz-Platz notwendig. Zudem ist eine ausreichende Anzahl von Nutzer*innen über den gesamten Tagesverlauf sicherzustellen, um die soziale Kontrolle zu gewährleisten.



Herausforderungen

- ① Unzureichende Nutzungsangebote nach Ladenschluss führen zur „Verwaisung“ des Platzes und mangelnder sozialer Kontrolle.
- ② Fehlende Raumkante entlang nördlicher und östlicher Platzgrenze, sowie unzureichende räumliche Fassung der westlichen Platzgrenze durch eingeschossige Bauweise.
- ③ Parkplatznutzung im Norden.
- ④ Nutzungskonflikt zwischen Fußgänger*innen und Radfahrer*innen auf schmaler Verbindung zum Marktplatz.
- ⑤ Abtrennung der Einzelhandelsflächen entlang östlicher Platzgrenze durch Verkehrsgeschehen auf Glückaufstraße.
- ⑥ Haupteingang des größten Einzelhändlers (Kaufland) nicht auf Platzfläche.
- ⑦ Mangelndes Nutzungsangebot für Freifläche zwischen Moerser Straße im Süden und der Ladenstadt im Norden.



Potentiale

- ⑧ Konzentration der Einzelhandelsflächen und Wochenmarkt sorgen für Belebung der Platzfläche.
- ⑨ Großzügiges Raumangebot für ergänzende Nutzungen des öffentlichen Platzes.
- ⑩ Gute Anlieferungsmöglichkeiten durch direkte Anbindung an Haupterschließungsstraße.
- ⑪ Routenführung des vorgesehenen übergeordneten Radweges über Platz unterstützt Funktion als Hochheider Stadtteilzentrum.
- ⑫ Direkte Angrenzung des künftigen Aktivparks belebt Platzfläche und erhöht soziale Kontrolle.
- ⑬ Bestehende Baumgruppen als angenehme Aufenthaltsorte.



Ziele

- ⑭ Schaffung attraktiver Anbindungen an umgebende Wohngebiete zur Stärkung der Funktion als Stadtteilzentrum.
- ⑮ Schaffung einer multifunktionalen und zeitlich wechselnden Nutzung der Platzfläche unter Berücksichtigung der funktionalen Randbedingungen.
- ⑯ Etablierung von Nutzungsangeboten in Abendstunden (z.B. Kino) zur ganztägigen Belebung der Platzfläche.
- ⑰ Attraktive und ansprechende Platzgestaltung.
- ⑱ Harmonische Gestaltung der Platzfläche im Übergang zum Straßenraum und klare Ablesbarkeit des Platzes.
- ⑲ Enge Verknüpfung zwischen Platzfläche und künftigen Aktivpark unter gestalterischen Gesichtspunkten und Nutzungsangeboten.
- ⑳ Platzfläche als Auftakt für den künftigen Aktivpark ist vorrangig für fußläufige Nutzung vorzusehen.



Beispielhafte Entwicklungsperspektive 1:500



4.3.6 VERKEHRLICHE AUFWERTUNGEN

Umgestaltung Straßenräume

In den Straßenräumen bündeln sich eine Vielzahl von Nutzungsansprüchen auf begrenztem Raum. Künftige Planungen sollen die Ansprüche aller unterschiedlichen Verkehrsarten und sonstiger Nutzungen bei der Gestaltung der Straßenräume berücksichtigen. Neben dem motorisierten Individualverkehr sind ÖPNV, Rad- und Fußverkehr und weitere Ansprüche an Wohnumfeldqualität, Gewerbe, Dienstleistung sowie Raum für Gastronomie zu beachten.

Fuß- und Radverkehr

In Bereichen mit Ladenbesatz und Dienstleistungen soll die Belegung und Benutzung der Gehwege durch die Nutzer*innen ermöglicht werden (Gehwegbreite und ordnungsrechtliche Maßnahmen).

Lücken in den einzelnen Verkehrsnetzen sind zu schließen und die Durchwegbarkeit des Quartiers ist weiter zu steigern.

Der Ausbau des Fuß- und Radwegesystems zu einem geschlossenen Netz kann durch ein Aufgreifen der bestehenden Wegeführung der Radrouten forciert und verbessert werden.

Besonderes Augenmerk ist dabei auf eine mögliche Vernetzung der wichtigsten Spiel- und Sportplätze durch eine speziell auch für Kinder sicher nutzbare Nord-Süd-Achse abseits stark befahrener Straßen zu legen (Roter Weg).

Ebenfalls muss zukünftig das Fahrradparken stärker betrachtet werden und weitere integrierte Lösungsansätze auf den Platzflächen berücksichtigt werden, wie u.a. Fahrradparkboxen.

Regelmäßige Querungshilfen müssen an den stark frequentierten Straßen durch entsprechende Gestaltung der quartiersbegrenzenden Straßen geschaffen werden, damit die neuen Fußgängerrouen mit dem umliegenden Wegenetz verbunden werden können.

Parkplätze

Eine Überprüfung der Reduzierung des öffentlichen Parkraums im Stadtteilzentrum wird empfohlen.

Anlieferung

Die Straßenraumgestaltung im Bereich der Moerser Straße und Kirchstraße sollte die Anlieferung und die Kundenverkehre durch KFZ berücksichtigen.

ÖPNV

Eine verbesserte Anbindung der Bushaltestellen für den Fuß- und Radverkehr über den neuen Park ist anzustreben.

Umgestaltung Moerser Straße



Umgestaltung Kirchstraße



Umgestaltung Ottostraße

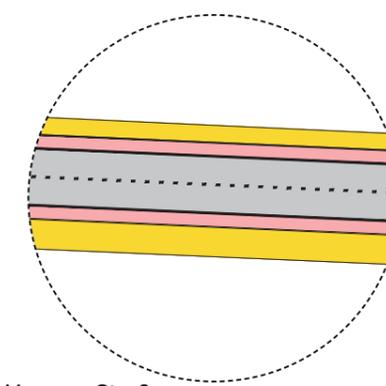


Herausforderungen

- Erhöhtes Verkehrsaufkommen aufgrund von Zweirichtungsverkehr und beidseitigen Längsstellplätzen.
- Priorisierung für Feuerwehrverkehr.
- Geringer Straßenquerschnitt und fehlende Straßenbäume.
- Geringer Straßenquerschnitt für die Nutzung eines Karnevalsuges.

Ziele

- Belebung der Gehwegbereiche und Vergrößerung der Nutzungsmöglichkeiten durch Verbreiterung des Gehweges.
- Lückenschluss in der Radverkehrsrouten zwischen Duisburger- und Moerser Zentrum.
- Reduzierung der Geschwindigkeit
- Verbesserung der Querungsmöglichkeiten.



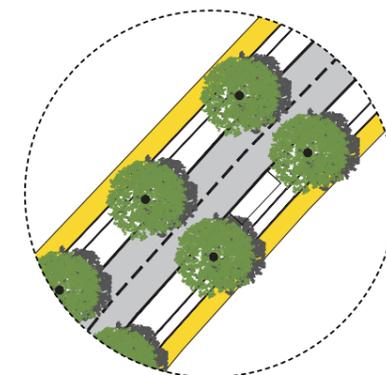
Moerser Straße
Beispielhafte Entwicklungsperspektive

Herausforderungen

- Undefinierte Straßenraumkanten im Grenzbereich zum Betrachtungsgebiet.
- Beidseitige Parkplätze.
- Integration in das Vorbehaltsnetz.

Ziele

- Schaffung eines durchgängigen Grünstreifens.
- Gliederung des Verkehrsraumes durch Baumpflanzungen (Allee).
- Verbreiterung des Gehweges.
- Lückenschluss in der Radverkehrsrouten im Kreuzungsbereich Luisenstraße - Moerser Straße.



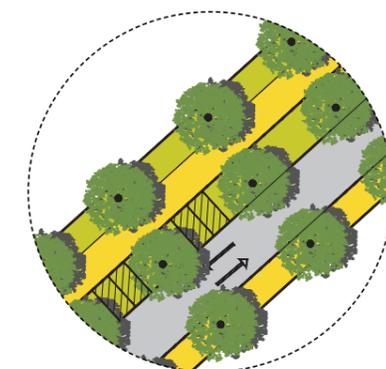
Kirchstraße
Beispielhafte Entwicklungsperspektive

Herausforderungen

- Breiter Straßenraum. Schmalere Gehwege.
- Überhöhte Geschwindigkeiten (teilw. Nutzung der Straße für Autorennen).
- Integration in das Rettungswegenetz.
- Prächtige, erhaltenswerte Bestandsallee; Baumscheiben teilweise unterdimensioniert.

Ziele

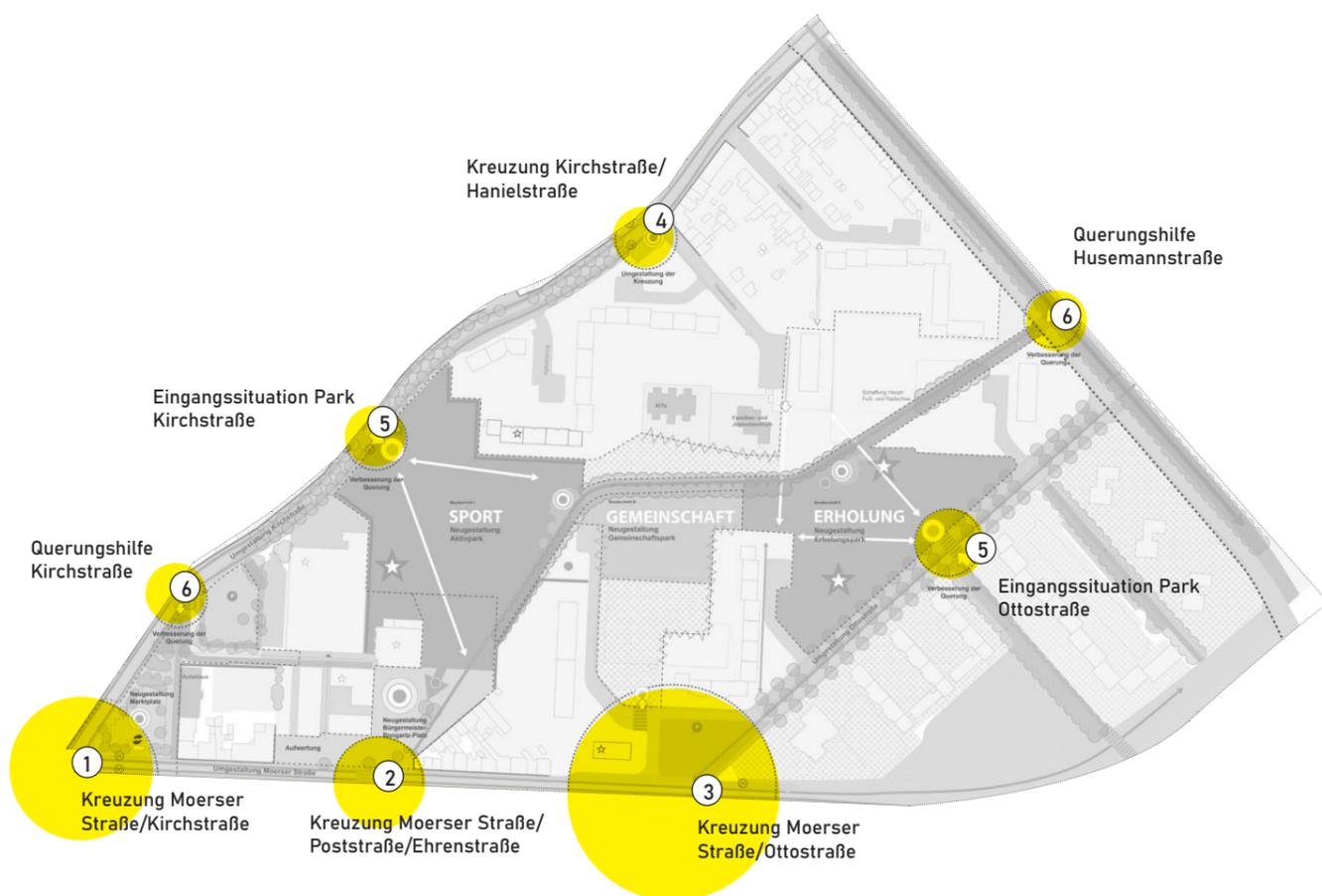
- Schaffung einer Mischverkehrsfläche zur Verkehrsberuhigung.
- Reduzierung von zwei Richtungsfahrbahnen auf Zweirichtungsverkehr.
- Ausweisung von Stellplätzen.
- Verbreiterung des Gehweges unter Berücksichtigung des Baumbestandes.



Ottostraße
Beispielhafte Entwicklungsperspektive

Aufwertung von Knotenpunkten

Empfehlungen zu Anpassungen im Straßenraum im Hinblick auf eine verbesserte Erschließung für Fußgänger*innen und Fahrradfahrer*innen.



Kreuzung Moerser Straße/Kirchstraße

Überprüfung und ggf. Überarbeitung der Verkehrsführung wie bspw. durch einen großen Kreisverkehr.

Schaffung von Mobilitätsangeboten (z.B. E-Ladestation, Fahrradstellplätze, Leihwagen etc.).

Schaffung von überdachten Bushaltestellen.

Schaffung eines überdachten Warte- und Pausenbereiches inkl. Toilette für Busfahrer*innen und andere Besucher*innen.

1

Kreuzung Moerser Straße/Poststraße/Ehrenstraße

Schaffung einer breiten, barrierefreien Quermöglichkeit für alle Richtungen.

Möglicher Entfall der Glückaufstraße als KFZ-Zufahrt. Andienung und Belieferung künftig über den Bürgermeister-Bongartz-Platz.

2

Kreuzung Moerser Straße/Ottostraße

Überprüfung und ggf. Überarbeitung der Verkehrsführung im Hinblick auf die Fortsetzung der Ottostraße und der städtebaulichen Struktur. Anbindung an die Supermärkte. Reduzierung des Straßenquerschnittes. Schaffung von Bushaltestellen.

Anschluss des Radweges von der Moerser Straße an die Ottostraße.

Schaffung einer Fußgängerquerung durch die Ausbildung einer Furt oder Mittelinsel.

3

Kreuzung Kirchstraße/Hanielstraße

Ausgestaltung als Eingangsbereich ins Quartier.

Einbindung des Straßenraums in die neue Platzgestaltung.

Verbesserung der Anbindung der Schule für den Fuß- und Radverkehr über den Park; ebenfalls Verbesserung der Anbindung der Schule, sowie Kita und Jugendzentrum an den Busverkehr.

4

Eingangssituation Park Kirchstraße und Ottostraße

Gestaltung eines Eingangsbereiches in den Park.

Schaffung von Besucherstellplätzen für den Quartierspark.

Ggf. Schaffung von Querungshilfen für Fußgänger*innen.

5

Querungshilfe Kirchstraße und Husemannstraße

Anschluss der Radwege an das Quartier.

6

4.3.7 WEITERE ANREGUNGEN

Starkregenereignisse

Bei der Entwicklung des Parks sind die topographischen Gegebenheiten zu berücksichtigen. Hierbei sind die Höhen des Roten Weges und die Deckenhöhen der Straßen als Fixpunkte zu betrachten. Alle weiteren Flächen sollen, insofern umsetzbar, Absenkungen und Mulden vorsehen, die zur Regenwasserrückhaltung und Abflussverzögerung besonders bei Starkregenereignissen dienen. Hierzu geeignet sind unter anderem auch die Sportfelder im Aktivpark.

Mikroklima

Die Integration von Wasserflächen sind mit aufzunehmen. Neben funktionalen und ästhetischen Gesichtspunkten, sorgen großzügige Wasserflächen für eine Verbesserung des Mikroklimas.

Sicherheit

Der Rote Weg soll als Promenade mit besonderer Bedeutung ausgebildet werden. Um die Signifikanz hervorzuheben, ist der Weg leicht erhöht gegenüber dem angrenzenden Gelände liegend (sofern der Bestand dies erlaubt) auszuführen. Hierdurch ist eine Einsehbarkeit in das Areal gegeben und ein Sicherheitsgefühl wird geschaffen.

Barrierefreiheit

Ziel ist es, alle Wegeverbindungen innerhalb der Parkanlage barrierefrei auszubauen. Die Schaffung neuer Durchwegungen durch das Quartier ermöglicht zusätzliche fußläufige und barrierefreie Anbindungen.

Stadtnatur

Durch die Schaffung naturnaher Bereiche entstehen nicht nur qualitativ hochwertige Aufenthaltsräume, die Erholung fördern oder zum Lernen und Entdecken einladen, sondern auch Bereiche, welche die Arten- und Biotopvielfalt fördern und einen wichtigen Beitrag zur Anpassung an den Klimawandel leisten.

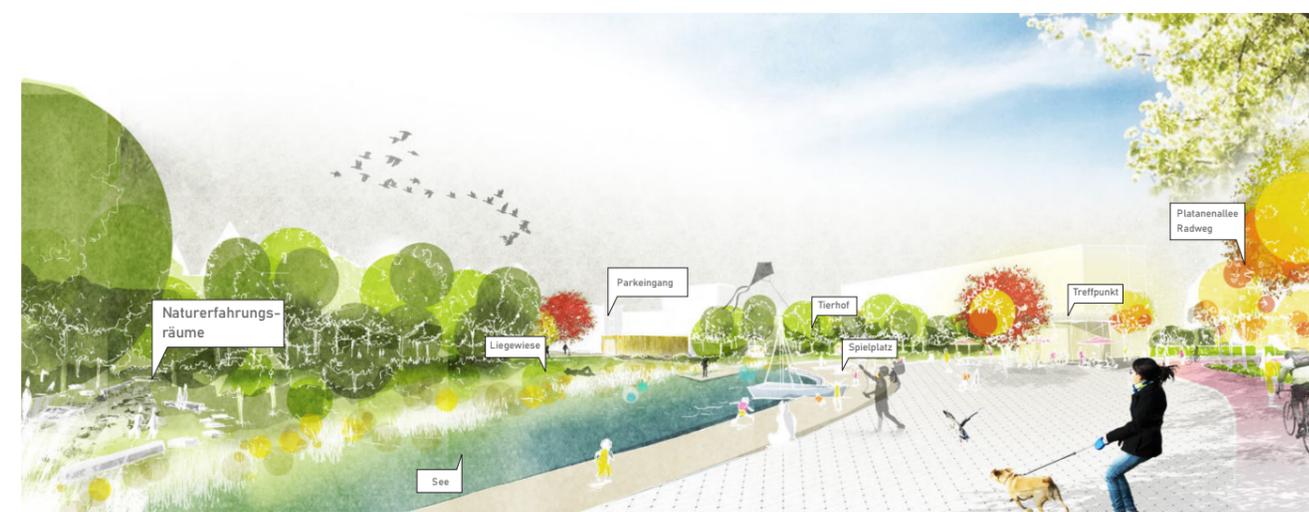
Ökologische Wechselbeziehungen

Der Erholungspark grenzt an den bestehenden Grünkorridor an der Husemannstraße an, der wiederum entlang der grünen Zehensiedlung Johannenhof verläuft. Durch diese Grünvernetzung soll ein funktionsfähiger, ökologischer Bereich entstehen, die in Wechselbeziehung zu seiner Umgebung steht.

Hieraus resultieren Lebensräume und Verbundsysteme die den genetischen Austausch zwischen Populationen, Tierwanderungen sowie natürliche Ausbreitungs- und Wiederbesiedlungsprozesse gewährleisten.



Ansicht Gemeinschaftspark: Entwicklungsperspektive



Ansicht Erholungspark: Entwicklungsperspektive

4.4 VISION



4.5 AUSBLICK

Der vorliegende Rahmenplan für Hochheide wurde aufbauend auf den Ergebnissen der Bürgerbeteiligung vom November 2019 erstellt. Die dort genannten Maßnahmen und einzelnen Interessen wurden ausgewertet und in das Gesamtkonzept für das Stadtentwicklungsgebiet aufgenommen. Für die Konzeptentwicklung für das neue Quartier waren zu dem die Ergebnisse einer detaillierten Bestandsaufnahme- und analyse erforderlich.

Auf Grundlage dieses Rahmenplans und den darin formulierten Zielen und Konzepten sollen zukünftig in den verschiedenen Entwicklungsstufen die beschriebenen Maßnahmen umgesetzt werden. Die Möglichkeiten und weitere notwendige Schritte sollen nachfolgend unabgeschlossen und knapp aufgezeigt werden.

Die in der Rahmenplanung formulierten Ziele und die für deren Verwirklichung erarbeiteten Maßnahmenvorschläge bedürfen einer weiteren Konkretisierung und Ausarbeitung. Die Vertiefung der Rahmenplanung muss auf konzeptioneller und planerischen Ebene weiter geführt werden.

Um eine gestalterisch zielgerichtete Koordination dieser zeitlich versetzt ablaufenden Planungs- und Ausführungsschritte sicherzustellen, wird die Erarbeitung einer übergreifenden Gestaltplanung bzw. eines Gestaltungshandbuchs empfohlen. Ähnlich wie, die vorliegende Rahmenplanung eine inhaltliche und konzeptionelle Leitlinie vorgibt, würde das Handbuch Gestaltungsrichtlinien vorgeben. Diese würden dann in die weiteren Planungen einfließen.

Kommunikation und Integration

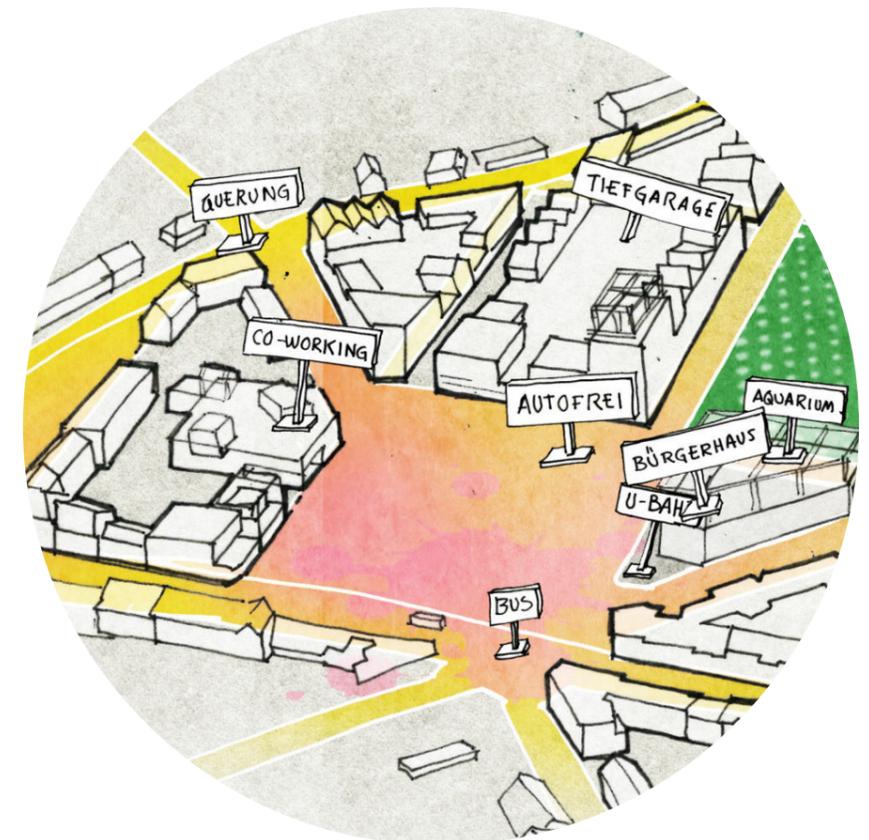
Die Zusammenarbeit zwischen Politik, Verwaltung und Bürger*innen gilt es weiter fortzuführen, zu verstetigen und zu intensivieren. Sie war und ist integraler Bestandteil des Prozesses. Im weiteren Planungs- und Entscheidungsprozess ist daher auch künftig eine lebendige Kommunikation und ein guter Informationsfluss in alle Richtungen beizubehalten.

Die Ergebnisse sind für die Öffentlichkeit verständlich aufzubereiten, um diese einer möglichst breiten Öffentlichkeit zu vermitteln.

Das bestehende, große Engagement des Quartierbüros ist hier besonders hervorzuheben und weiter zu fördern. Zukünftig gilt es, weitere Akteure zu lokalisieren, zu aktivieren und einzubinden (Stichwort „Streetworker“), wie bspw. auch Initiativen, Verbände, Vereine, etc., die im bisherigen Prozess nicht beteiligt waren, aber eine Rolle für das Quartier spielen. Diese Akteure können auch über andere

Wege als die klassische Bürgerbeteiligung in den Entwicklungsprozess eingebunden werden, bspw. durch die Durchführung eines gemeinsamen Stadtteilstes.

Die ersten Erfolge des Prozesses im Stadtraum sind sichtbar zu machen. Durch den Abbruch des ersten Gebäudes ist bereits ein erster wichtiger Schritt gemacht worden. Der neu entstehende Park symbolisiert die Absicht Misstände zu beseitigen und spürbare Verbesserungen im Quartier zu schaffen. Er zeigt das Potential des Quartiers auf und soll Interesse wecken, Hochheide vielleicht auch als Ausflugsziel von außerhalb zu besuchen.

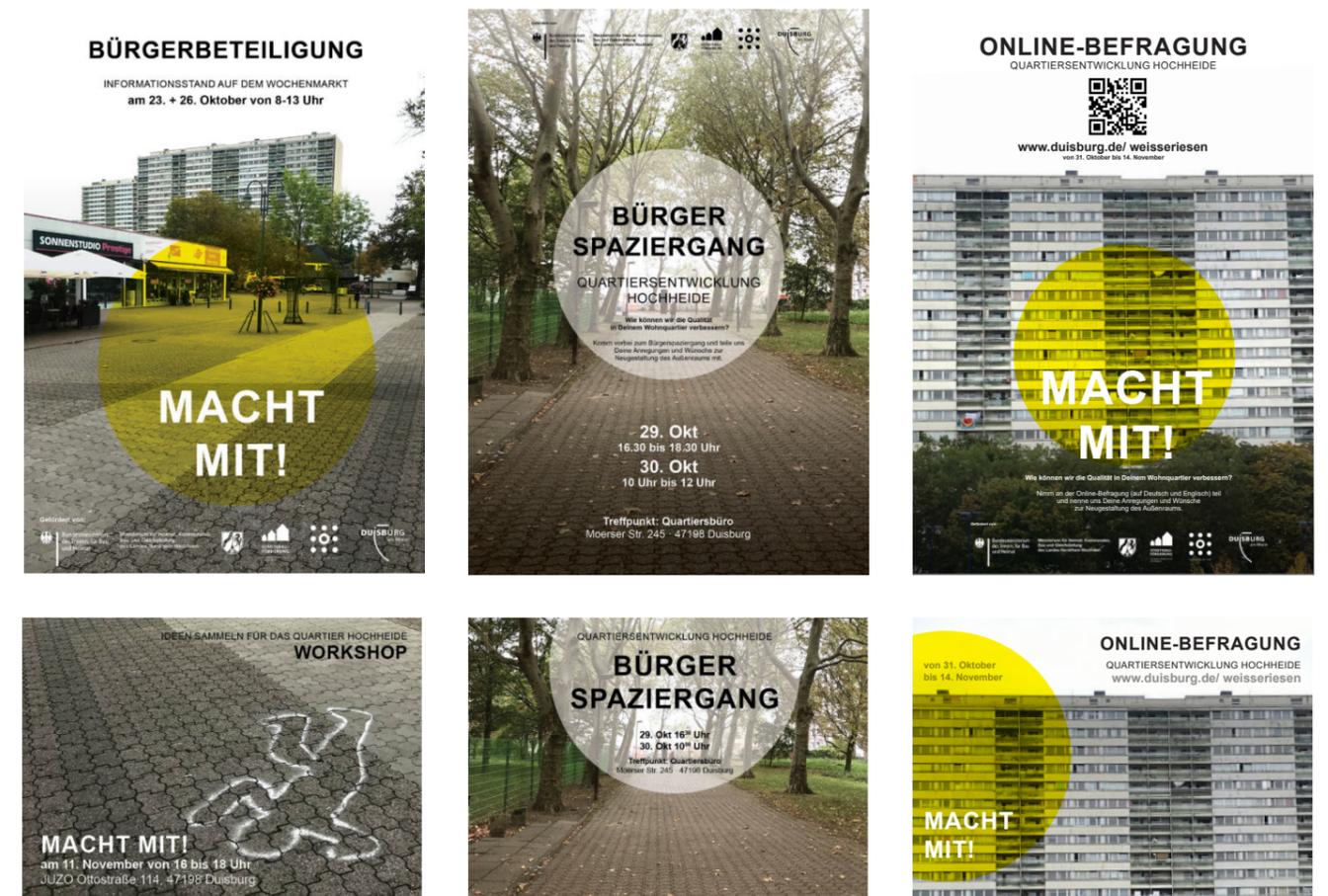


Ansicht Zentrum: Entwicklungsperspektive Vision

5. ANHANG

5.1 BÜRGERBETEILIGUNG

5.1.1 Einladung Plakate



S.69 5.1 BÜRGERBETEILIGUNG

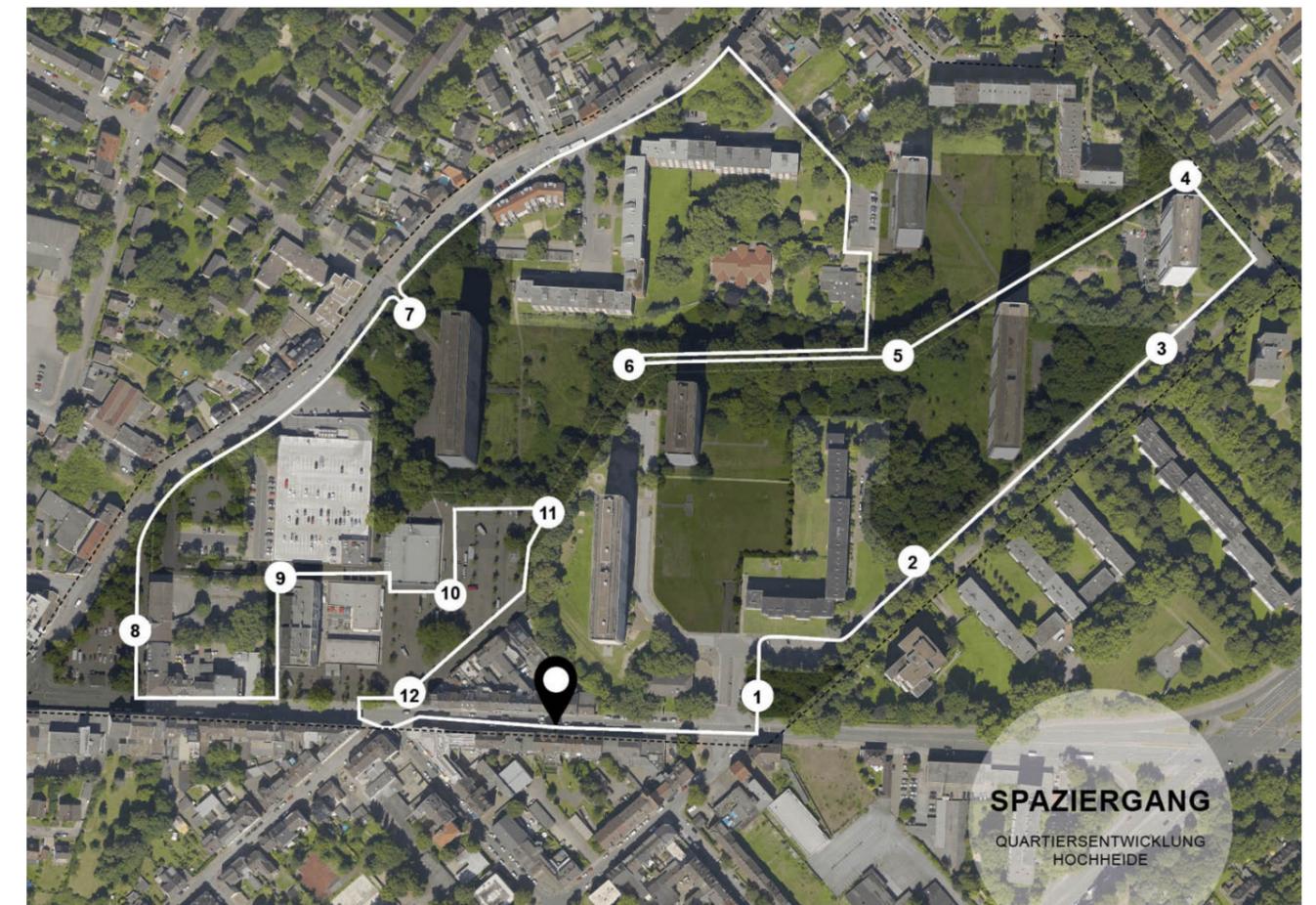
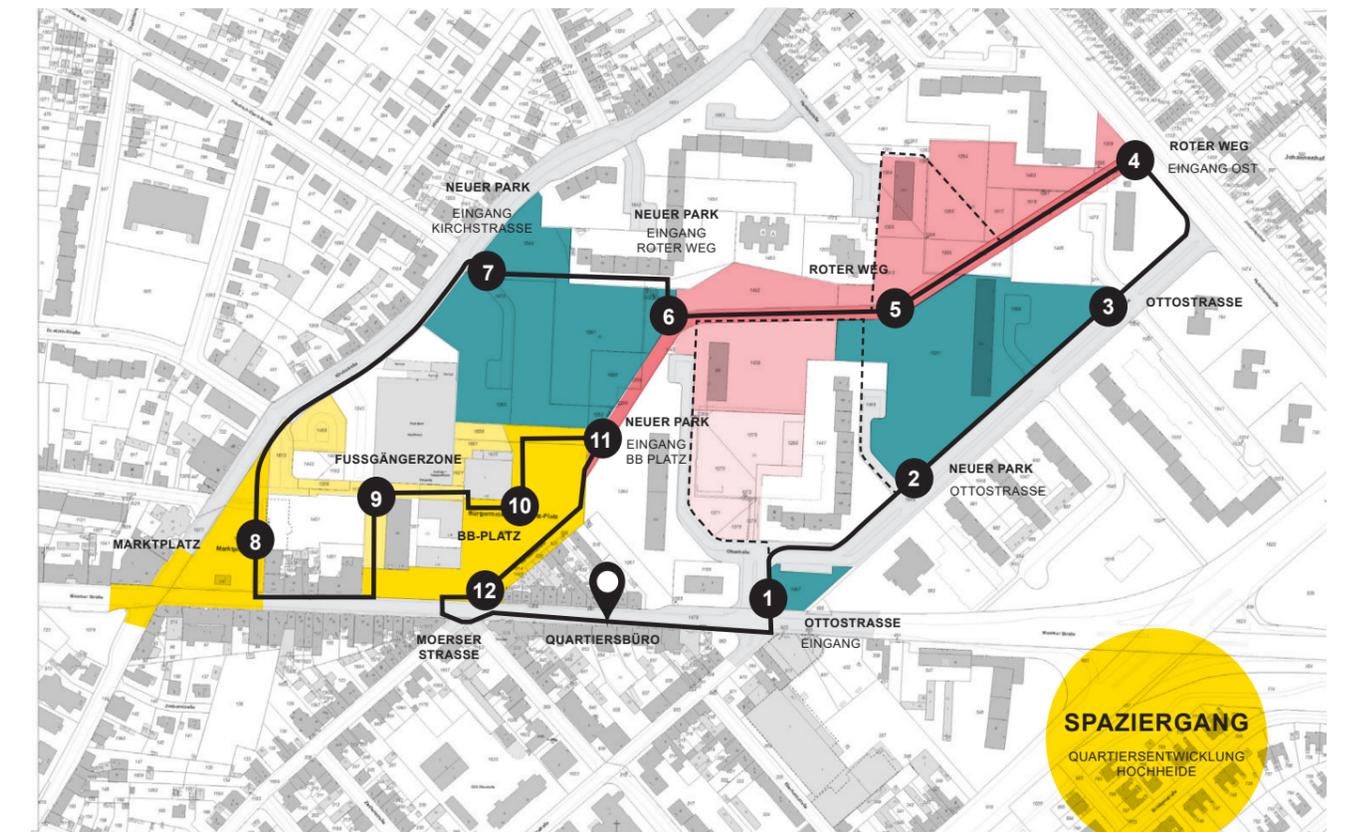
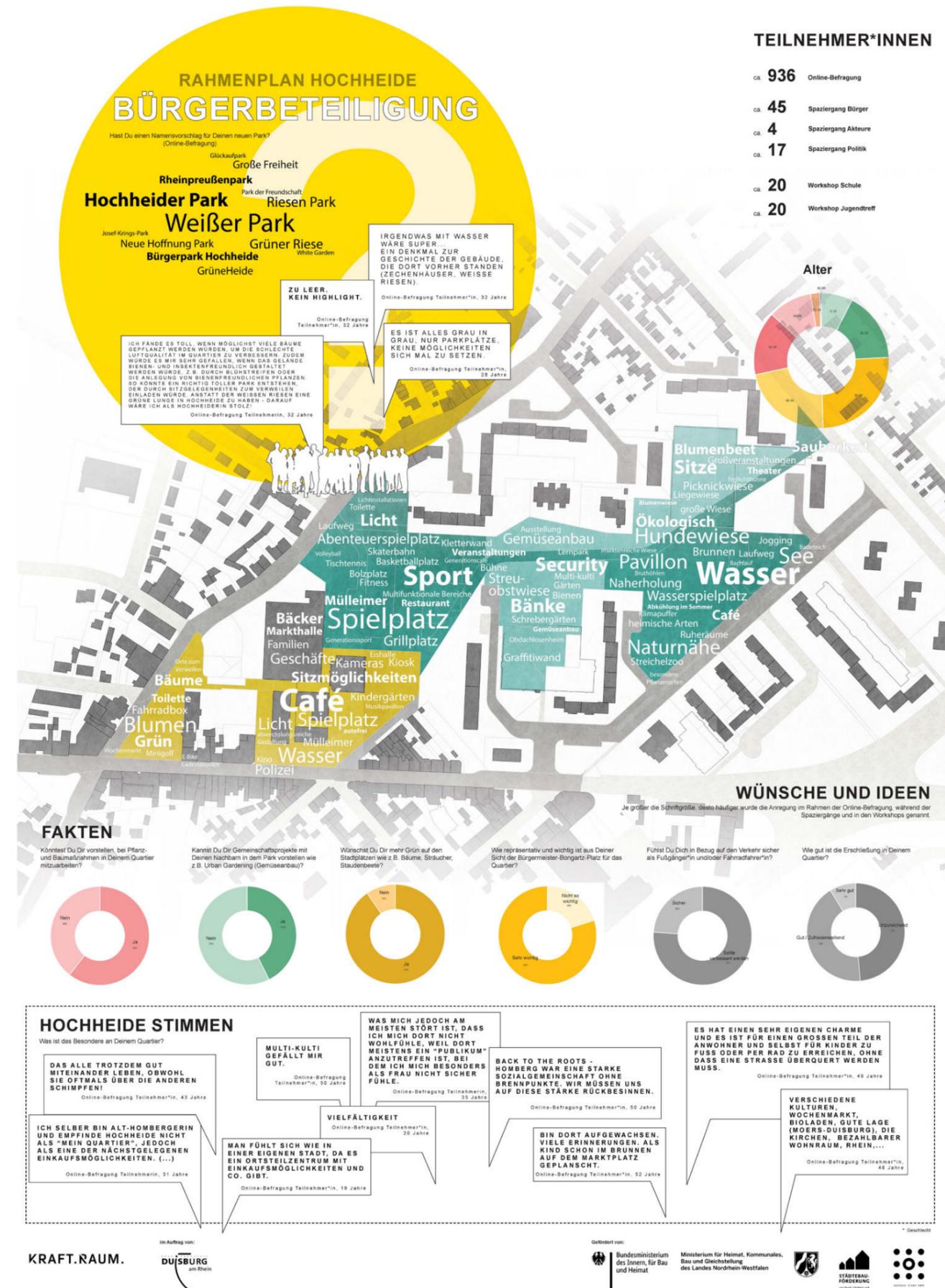
S.69 5.1.1 Einladung Plakate

S.70 5.1.2 Ergebnis Plakat

S.71 5.1.2 Spaziergänge Rundweg

S.72 5.2 BÜRGERBETEILIGUNG DOKUMENTATION

S.72 5.2.1 Spaziergänge & Workshops



Spaziergang Akteure

04.11.2019, 16:30 - 18:00Uhr, Anzahl der Beteiligten ca. 3 Personen

Station Nr.	Bereich	Rücklauf / Anmerkungen / Ideen	Einzelperson	Mehrere Personen
-	Das gesamte Quartier	Sicherheit: In den Abendstunden hält man sich nicht länger als nötig im Freiraum des Quartiers auf.		X
		Sicherheit: ca. 80 Jugendliche randalieren in der Einkaufspassage an Halloween und schlagen Scheiben ein		X
		Hochheide hat einen schlechten Ruf		X
		Streetworker fehlen		X
		Lebenswerten Wohnraum schaffen	X	
		Fassaden in Stand setzen	X	
2, 3, 5 und 6	Parkanlage	Der Park soll hell sein		X
		Es sollen sichtgeschützte Bereiche vermieden werden		X
		Sportanlagen	X	
		Alle Ausstattungsgegenstände sollten vandalismussicher sein		X
		Keinr Skateanlagen neben Wohngebäuden	X	
		Skateanlage im Park	X	
8	Marktplatz	Hinter der Bushaltestelle/Trinkhalle hält sich die Trinkerszene auf	X	
		Parkplätze weg - stattdessen Wasser, Bäume		X
		Kleiner Park	X	
		Sauberkeit		X
		Aufwertung der Bushaltestelle	X	
		Parkplätze müssen bleiben	X	
9	Fußgängerpassage	Ladenbesitzer fühlen sich diskriminiert, z.B. beklagten sich türkische Ladenbesitzer nicht über Vandalismus	X	
		Sicherheitsdienst vom Kaufland hat kaum Einfluss auf Vandalismus		X
		Die Sitzmöglichkeiten (Schutzbügel, Geländer etc.) in der Passage sollen kurzfristig entfernt werden, damit ein Aufenthalt hier nicht mehr möglich ist	X	
		Es müssen überdachte Bereiche und Aufenthaltsplätze für Jugendliche geschaffen werden, damit diese sich nicht mehr in der Fußgängerpassage oder vor der Glück-Auf-Halle aufhalten müssen		X
		Obdachlose halten sich teilweise in dem überdachten Bereichen auf		X
		Hoher Taubenanteil (Verunreinigung)	X	
10 und 11	Bürgermeister-Bongartz-Platz	Wunsch nach Polizeiwache		X
		Wunsch nach Sicherheitskameras		X
		Außengastronomie, die den Platz belebt, abends beleuchtet, Publikumsverkehr und soziale Kontrolle		X
12	Moerser Straße	Wohnraum in den heutigen Geschäften schaffen	X	
		Fahrradfahren entlang der Moerser Straße ist gefährlich		X
		Fußgängerquerungshilfen fehlen		X
		Andere Ladennutzungen, qualitativ hochwertigere Gastronomie und Geschäfte		X
		Ein Hausbesitzer bietet sein Gebäude zum Erwerb durch die Stadt an.	X	

Spaziergang Politik

05.11.2019, 17:00 - 19:00Uhr, Anzahl der Beteiligten ca. 17 Personen

Station Nr.	Bereich	Rücklauf / Anmerkungen / Ideen	Einzelperson	Mehrere Personen
-	Das gesamte Quartier	Gemeinwesenarbeit fehlt. Das Quartier braucht einen Sozialarbeiter		X
		Eine Hundewiese ist in dem Quartier vorhanden, wird jedoch nicht gepflegt	X	
2, 3, 5 und 6	Parkanlage	Kulturelle Begegnungsstätten sollen geschaffen werden, z.B. Bühnen	X	
		Es soll "Sichtdurchlässigkeit" gewährt sein, Negativbeispiel: Kantpark		X
		"Erfahrungsgärten", "Natur erleben"		X
		Urban Gardening		X
		Gartenkolonien		X
		Öffentliche Toiletten sollen in den Park		X
		See	X	
		Wasserspielplatz	X	
		Fitnessgeräte	X	
		Mehr-Generationen-Spielplatz	X	
		Spiel- und Sportplätze weit weg genug von Wohngebieten		X
		Boule für Senioren		X
		Einsehbarkeit ist sehr wichtig		X
7	Parkanlage und Kirchstraße	Querungsmöglichkeiten sind ausreichend vorhanden		X
		Bushaltestellen sollten Häuschen haben		X
		Auf dem Provisorium der Rasenflächen für den Park sollte eine Blumenwiese angelegt werden, u.a. zur Förderung des Insektenerhalts	X	
		Auf und hinter dem Hügel sammelt sich viel Müll an		
8	Marktplatz	Aufenthaltsort schaffen, Parkplätze zurückbauen		X
		Bessere Vernetzung der Arzt Häuser zur Ladenstadt	X	
		Anbindung an Glück-Auf-Halle verbessern - Querungshilfe, Geschwindigkeitsreduzierung		X
		Pausenhaltestelle mit Warthehaus	X	
		Unerlaubtes Parken verhindern		X
		Shared Space Fläche soll hier angelegt werden	X	
9	Fußgängerpassage			
10 und 11	Bürgermeister-Bongartz-Platz	Südlich der Ladenstadt an der Moerser Straße sind keine Stellplätze, hier wird jedoch unerlaubt geparkt		X
		Nur unter den Bäumen ist ein Aufenthalt möglich, wird stark genutzt. Dies ist positiv zu bewerten.		X
		Lautstärke ist für Anwohner ein Problem		X
		Der hohe Versiegelungsgrad auf dem Platz führt im Sommer zu einem hohen Hitzegrad	X	
		Platzfläche ist für Markt und Parkplätze erforderlich (Planungskontor verfügt über Marktpläne)	X	
		Die Anbindung an den Roten Weg soll stärker ausgearbeitet werden	X	
		Platz soll hell gestaltet werden		X
		Gastronomie könnte den Platz beleben		X
		Man könnte sich auch vorstellen, die Bebauung aufzustocken	X	
12	Moerser Straße	2022 Kanalneubau auf der Moerser Straße geplant, in diesem Zusammenhang können Maßnahmen im Straßenraum erfolgen	X	
		Das AWO-Senioren-Haus hat eine schlechte Anbindung an den Bürgermeister - Bongartz - Platz		X

Erich-Kästner-Gesamtschule

07.11.2019, 16:00 - 18:00Uhr, Anzahl der Beteiligten ca. 20 Personen

Bereich	Rücklauf / Anmerkungen / Ideen	Diskussion in Schülervertretung	Klassengruppearbeit
Das gesamte Quartier	Günstige Wohnungen	X	
	Bänke aus Metall	X	
Parkanlage Ottostraße	Park als Erholungsort gestalten		X
	Café		X
	Brunnen		X
	Pavillon		X
	Liegewiese		X
	Laternen		X
	See/Teich		X
	Vogelhäuser		X
	Viele Bäume		X
	Überdachte Lesecke		X
	Viele Blumen	X	
	Hundebadese	X	
	Spielplatz mit Spielhäuschen "Schlosshöhlen"	X	
	Neuer Park Roter Weg	Park die Gemeinschaft gestalten	
Spielplatz			X
Gärten/Schrebergarten			X
Viele Tische			X
Obstbäume			X
Hundefreilauf			X
Picknickfläche			X
Parkanlage Kirchstraße	Park als Sportpark gestalten		X
	Sportfelder		X
	Kletterpark		X
	Skatepark		X
	Basketballplatz		X
	Fußballplatz		X
	Sportgeräte		X
	Laufbahn		X
	Hindernisparkour		X

Jugendbeteiligung im JUZO

11.11.2019, 16:00 - 18:00Uhr, Anzahl der Beteiligten ca. 20 Personen

Bereich	Rücklauf / Anmerkungen / Ideen	Einzelperson	Mehrere Personen
Das gesamte Quartier	"Schafft neue Arbeitsplätze!"	X	
Parkanlage	Skatepark	X	
	Hundewiese	X	
	Paintballfeld		X
	Wasserspielplatz		X
	Sinnesparkour	X	
	Grün, hell und offen gestalten	X	
	Sitzmöglichkeiten		X
	Parcour / Klettermöglichkeiten für Jugendliche		X
	E-Bike-Station	X	
	Jogging-Strecke	X	
	Schwimmbad		X
	Springbrunnen		X
	Fußballplatz		X
	Basketballplatz	X	
	Kinderspielplatz		X
	Tierpark, Steichelzoo		X
	Sinnespark (riechen, hören, fühlen)		X
	Outdoorsportgeräte		X
	See/Teich		X
	Kettcar Strecke		X
	Harry Potter Park	X	
	Parkplätze		X
	Krankenhaus		X
	Schlittschuhhalle		X
	Neue Bäume und Blumen		X
	Freibad		X
	Theater	X	
Namensvorschlag für Park	Naturpark Homberg, oder Kinderfreundlicher Naturpark Homberg	X	
	Abenteurpark	X	
	Erlebnispark	X	
	Kulturentdeckungspark	X	
	Entdeckungspark	X	
	Kulturpark	X	
	Park der Jugend	X	
	Park der Sinne	X	
	Blumenpark	X	
	Sportpark	X	
	Kino		
Marktplatz, Bürgermeister - Bongartz - Platz, Fußgängerpassage	Gastronomie (Restaurants und Cafés) wie z.B. Extrablatt, MC Donalds,		
	Subway		X
	Eishalle		X
	Shoppingcenter, z.B. Primark		X
	Outletcenter	X	
	Polizeiwache	X	
	Bank, mit funktionsfähigen Automaten	X	
	"Action-Laden"	X	
	Getränk Laden	X	
	Süßigkeitenladen (nur Amerikanische Süßigkeiten)	X	
	Diskotheek	X	
Apotheke	X		



DUISBURG
am Rhein