

Stadt | Raum | Plus

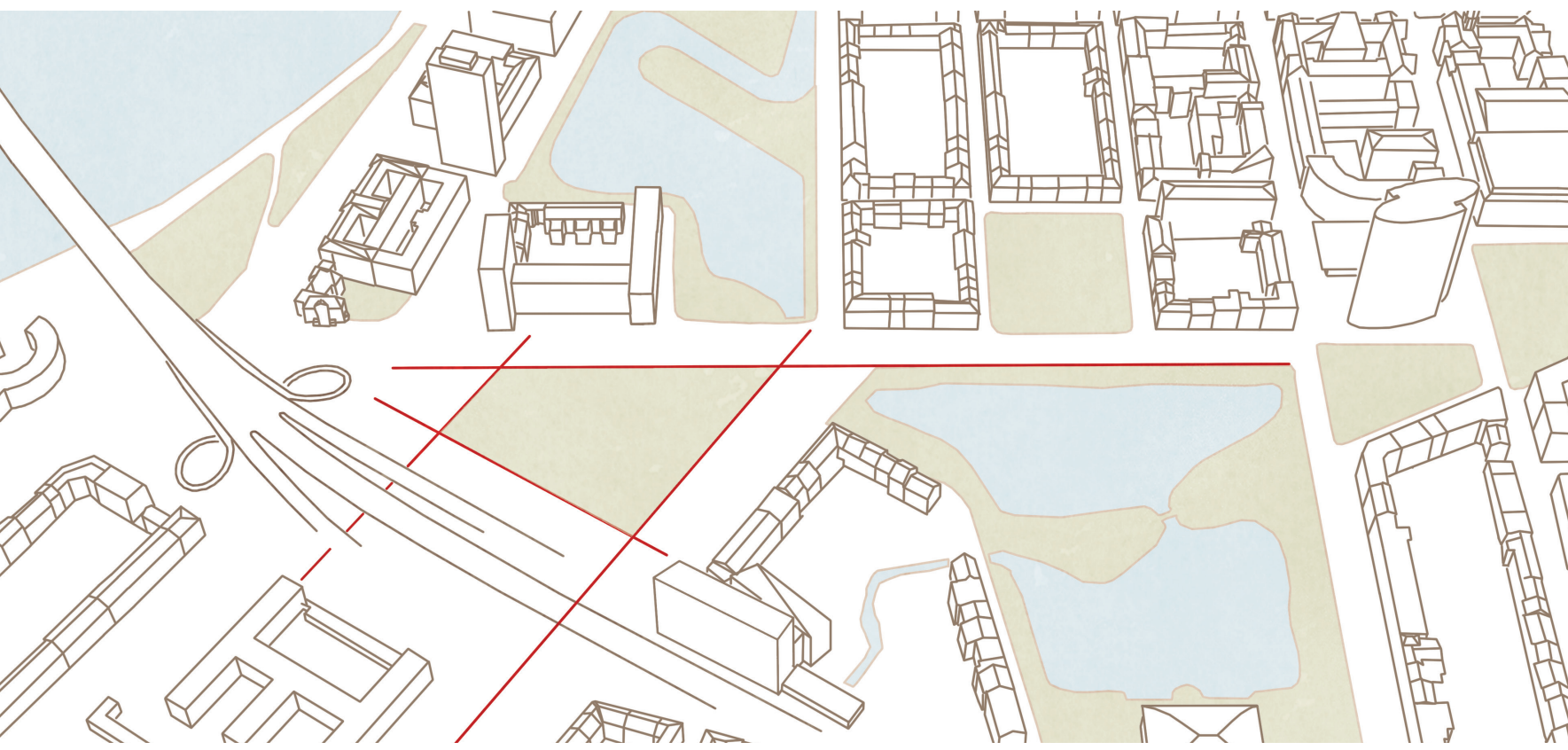
Wir wollen Düsseldorf mehr, als nur ein neues Stück Stadt geben. Das Quartier der südlichen Haroldstraße muss vom anonymen Durchgansort zum lebendigen Stadtraum transformieren; Als zentraler Baustein des Blau-Grünen Ringes, Komplementär zu den umliegenden Destinationen, als Bindeglied zwischen Graf-Adolf-Straße und Rhein-Ufer Promenade, vermittelnd zwischen Unterbilk und der Carlstadt und dem Einschnitt der Rheinkniebrücke.

Schon im historischen Stadtplan von Weyhe war an dieser Stelle die Weiterführung der Blockstruktur vorgesehen, übergehend in das verdrehte Raster im Süden. Die Aufnahme dieser umliegenden Blockkanten ist Ausgangspunkt und verortet den Entwurf im Viertel. Die Akzentuierung der Blockecken, durch sorgfältig platzierte und gestaffelte Hochpunkte, verbindet darüber hinaus im städtischen Maßstab und lässt das innere des Blockes frei für Durchwegung. Zwischen den Hochpunkten spannt sich ein angehobener Sockel auf, der mit seiner Höhe auf die unmittelbare Nachbarbebauung verweist und so den Straßenraum zu den Hochpunkten vermittelt. Eine weitere Differenzierung des Sockels von den Hochpunkten, hier als konkaver Schwung formuliert aber auch anders denkbar, dient als Geste zu den aktiven Erdgeschossbereichen und zum großen Lichthof im Blockinneren.

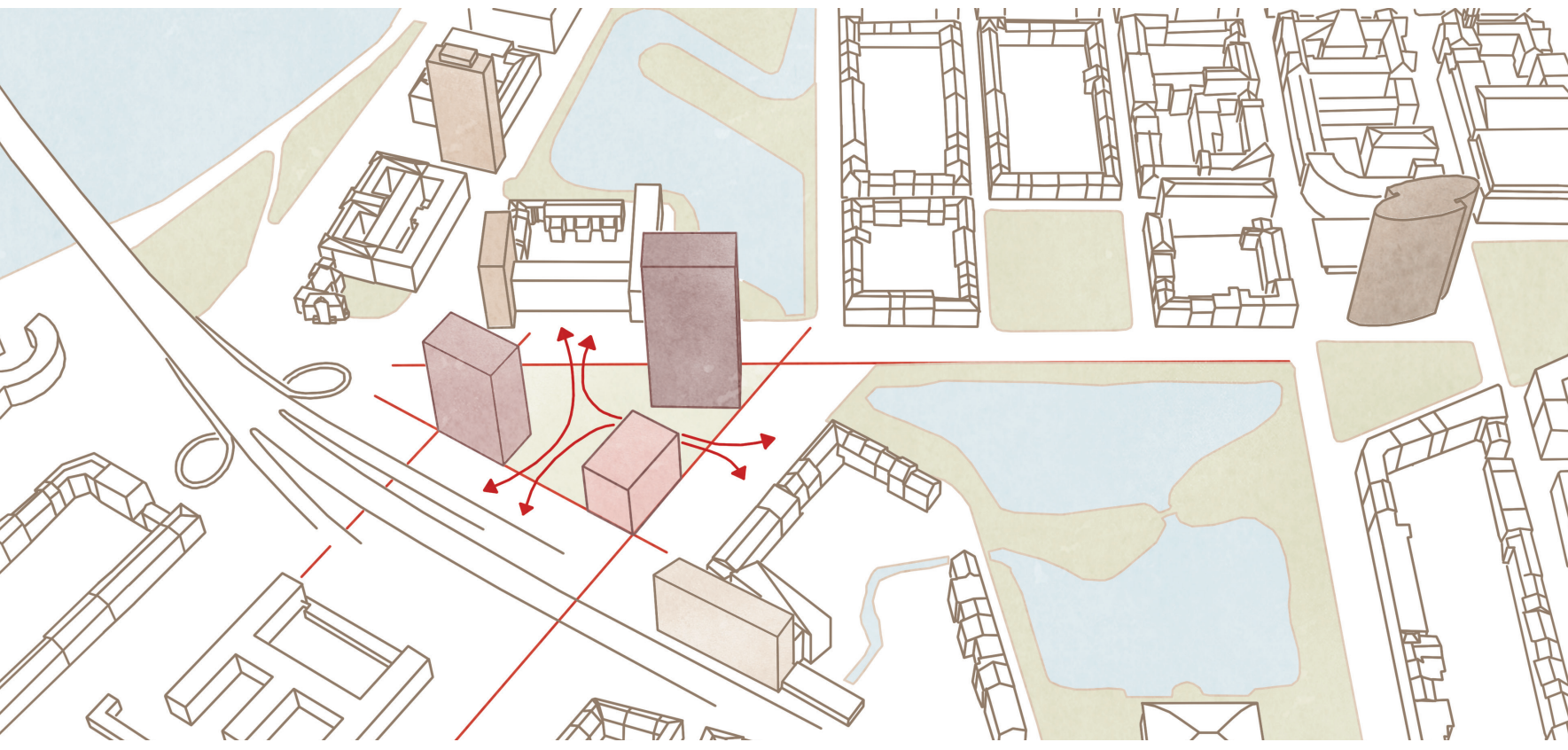
Ein weitgreifendes Freiraumkonzept vernetzt die umliegenden Teilbereiche Düsseldorfs miteinander, verbindet die vorhandenen Grünräume und schafft einen einheitlichen urbane Platz durch die Neuordnung der Verkehrsflächen. Ein Mobilitäts- und Aktivitätskonzept nutzt die Bereiche unter der Rheinkniebrücke und ergänzt das Angebot im öffentlichen Raum.

Der Entwurf ist geprägt von Gedanken zur Nachhaltigkeit; die Positionierung der Hochpunkte ermöglicht beste solarenergetische Nutzung von Fassaden und erlaubt gleichzeitig das Durchfließen kühler Luft vom Rhein ins Stadtinnere; geschützte Grünflächen bilden Rückzugsorten für Fauna und Flora und Innovative Retentionsflächen überlagern sich mit aktiven Nutzungen.

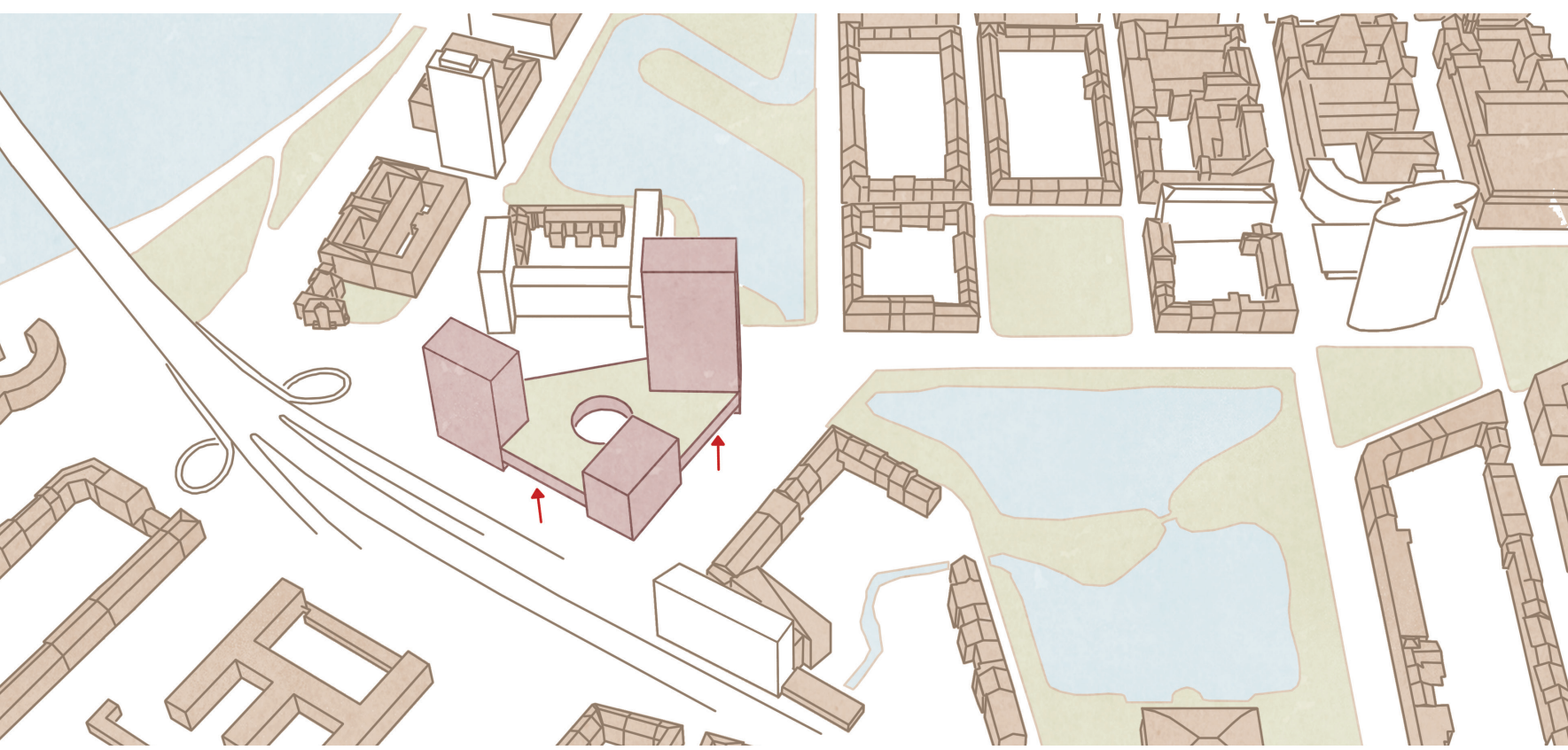
Ganzheitliche Betrachtung und aktive, öffentliche Konzepte müssen der weiteren Entwicklung des Quartiers zugrunde liegen; das Ganze muss größer sein als die Summe aus Stadt und Raum.



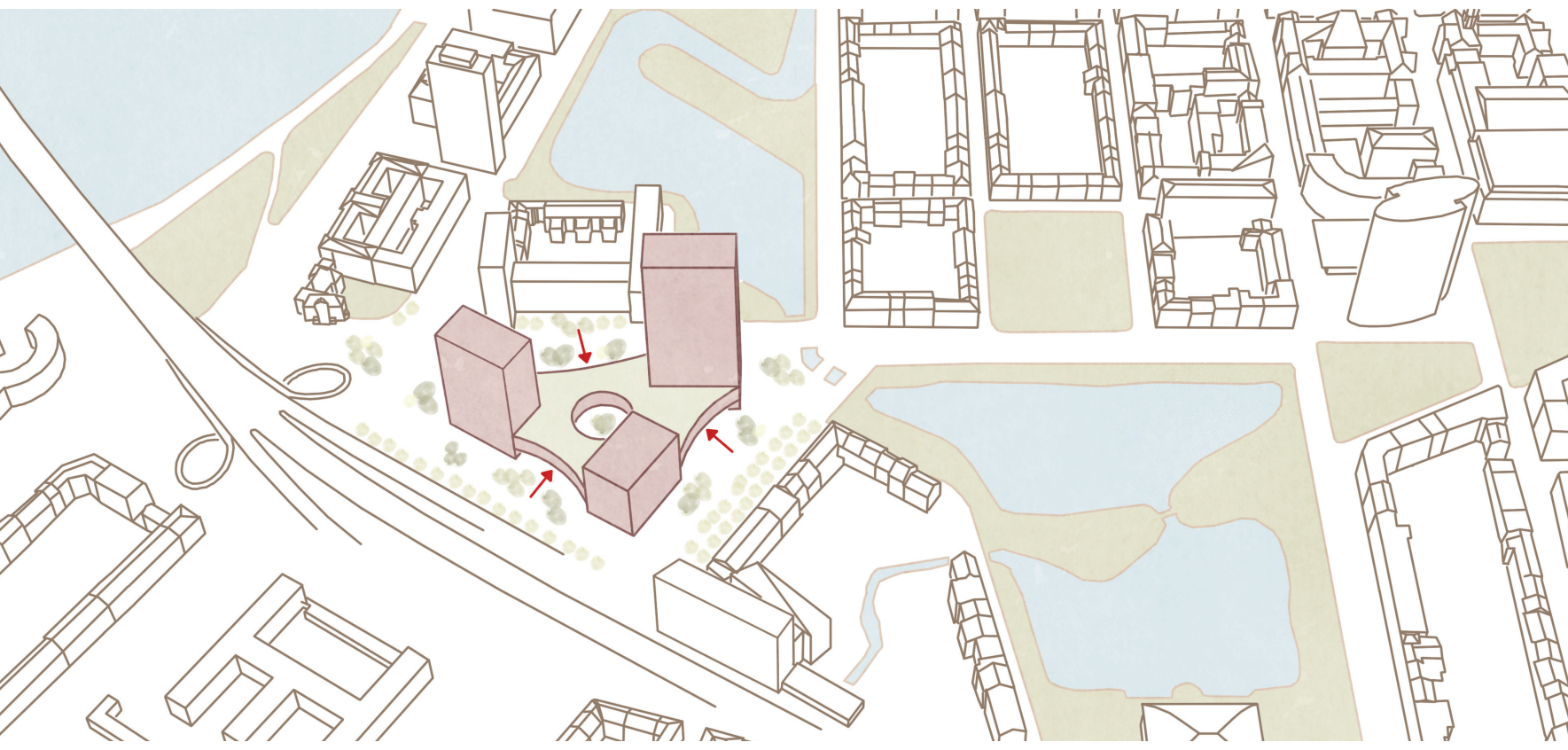
Orientierung aufnehmen
Neupositionierung im Verkehrsknotenpunkt durch Aufnahme von bestehenden Kanten und Rasterstrukturen der umliegenden Stadtböcke.



Akzente im Ensemble setzen
Stärkung der Kanten durch Setzung dreier Hochpunkte im Stadtraum. Vermittlung zu Nachbarn durch Höhendifferenzierung.



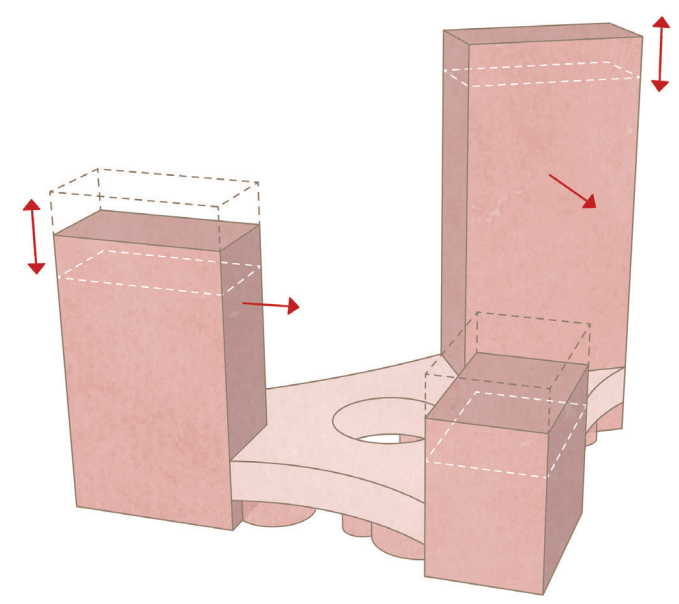
Den Maßstab vermitteln
Aufspannen des Sockels mit gleichzeitiger Vermittlung zur niedrigen Bestandsbebauung.



Baukörper differenzieren
Differenzierung des Sockels von den Hochpunkten als Geste zu den aktiven Erdgeschossbereichen und zum großen Lichthof im Inneren.

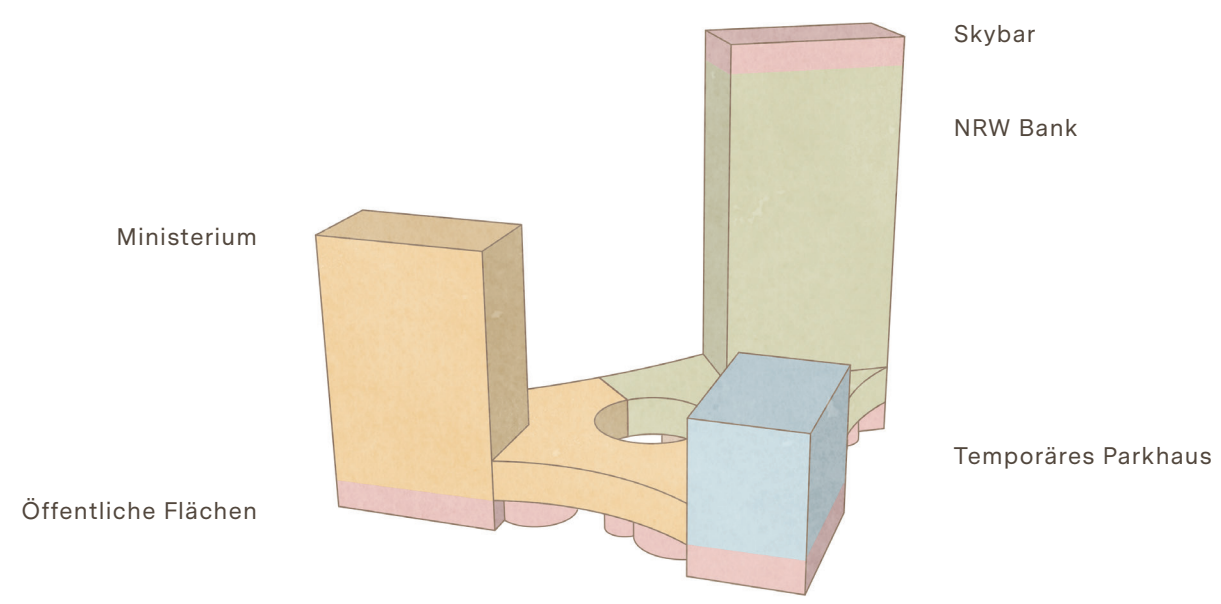


Schwarzplan 1:2000



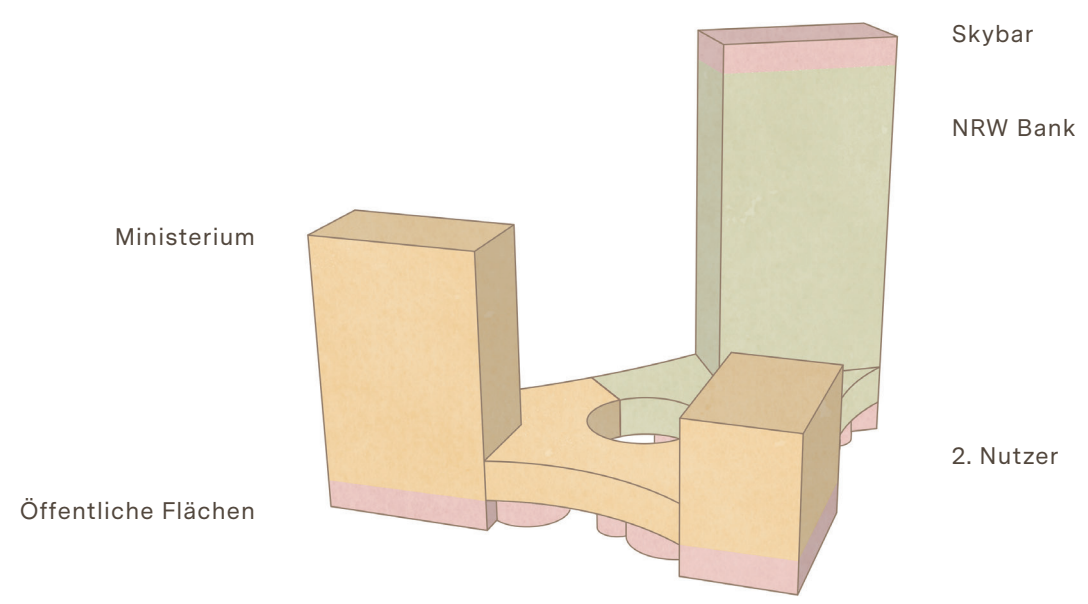
Städtebauliche Flexibilität

Die Höhe und Proportion der Hochpunkte kann sowohl städtebaulichen als auch nutzungsbedingten Anforderungen flexibel angepasst werden, ohne das Grundkonzept zu beeinträchtigen.



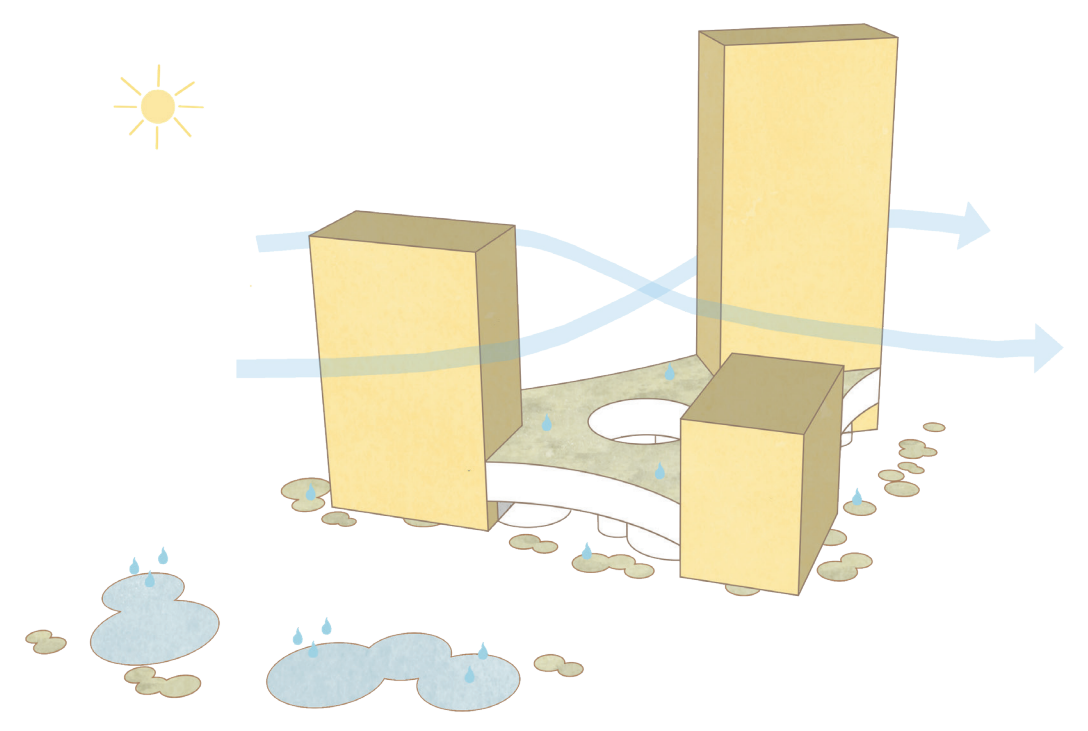
Nutzung

Erdgeschoss und 1. Obergeschoss nehmen verbindend öffentliche Flächen auf. Der Baukörper im Westen wird dem Finanzministerium zugeschrieben während im Norden die NRW Bank ist. Im Südwesten ist das Oberirdische Parkhaus vorgesehen.



Nachnutzung

Im weiteren Schritt der Nachnutzung wird das Oberirdische Parkhaus zu Büroflächen für einen weiteren Nutzer umgenutzt.



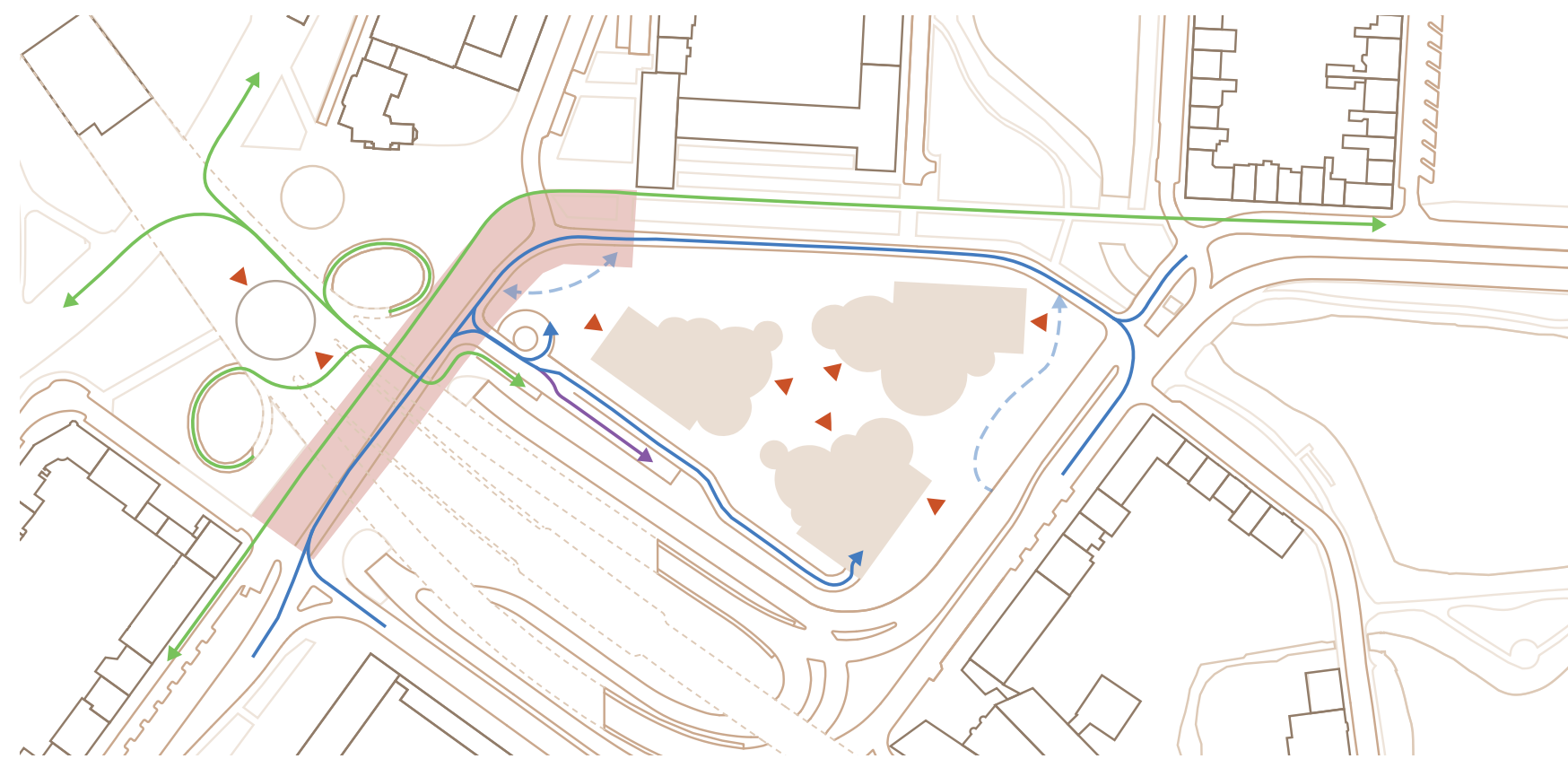
Nachhaltigkeit

Die Ausrichtung der Hochpunkte ermöglicht beste solarenergetische Nutzung der Fassaden. Durch die schmalen Silhouetten ist ein großer Frischluftstrom vom Rhein ausgehend gegeben. Das Dach des Sockels wird als wissenschaftlicher Biodiverser und zukunftsweisender experimenteller Raum sowie zur Regenwasserspeicherung genutzt. Die Aktivlandschaft unter der Rheinkniebrücke ist Retentionsfläche für Starkregenereignisse.



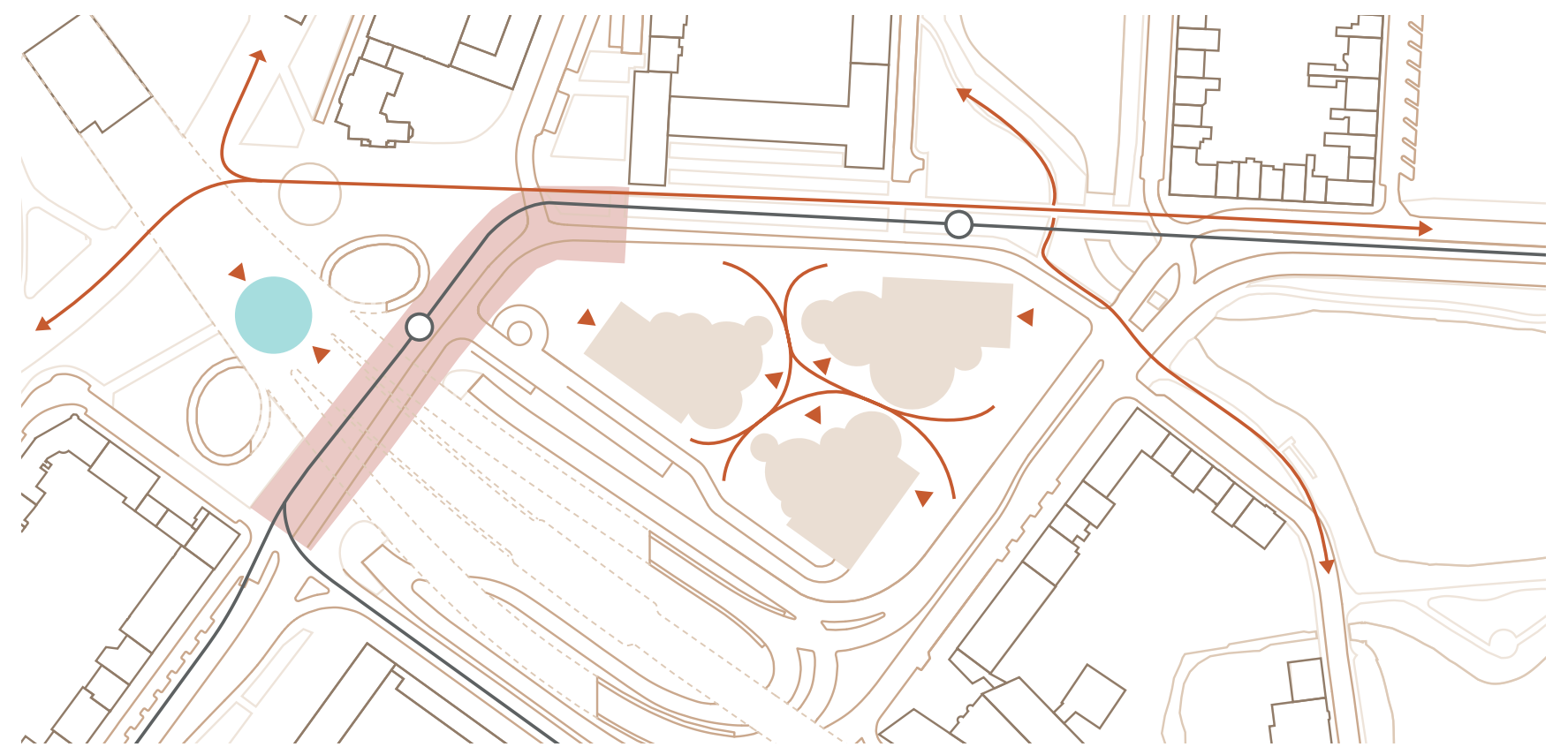
Grundstücksteilung

alte Grundstücksgrenze
neue Grundstücksgrenze



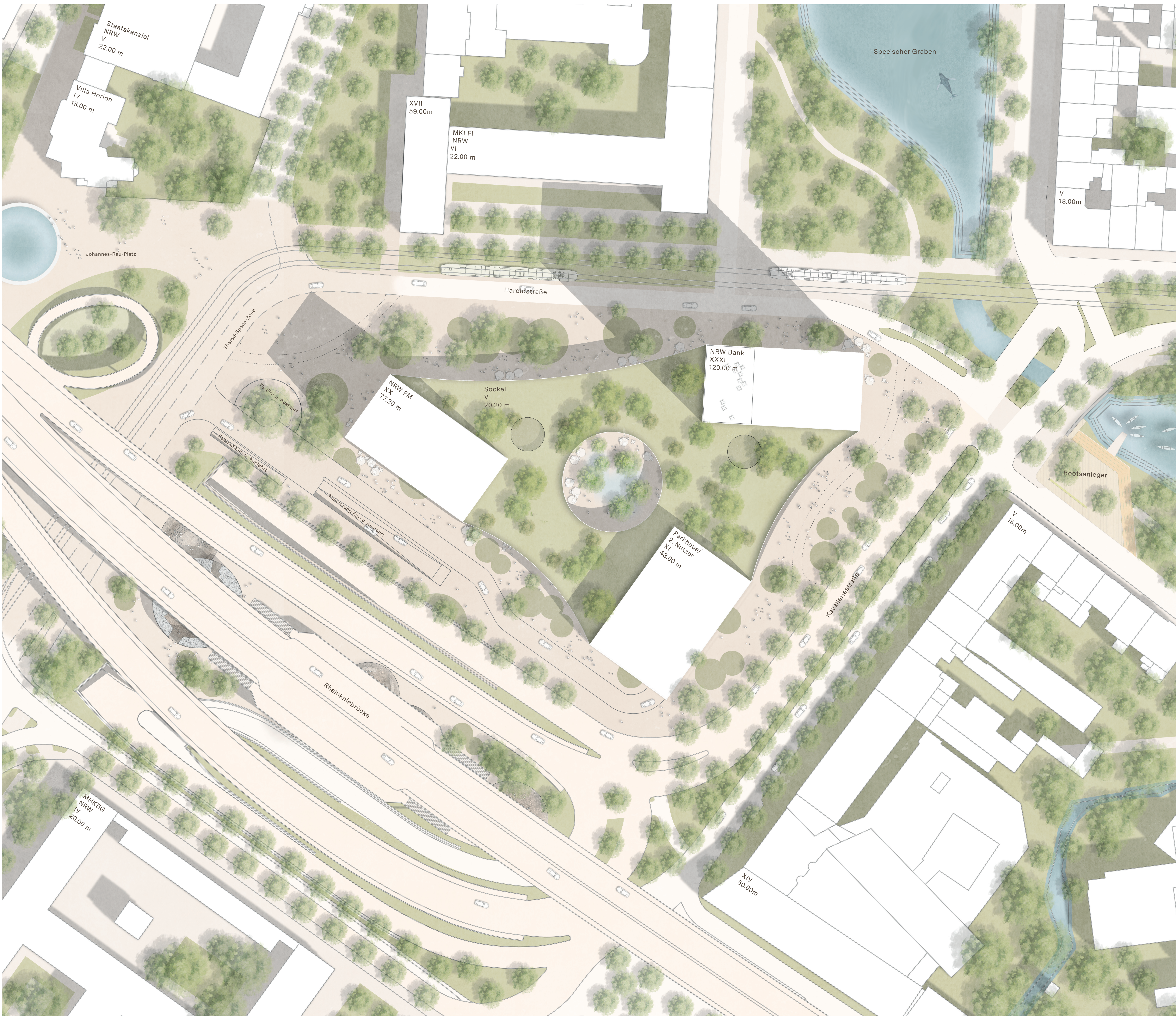
Verkehr

Auto
Vorfahrten
Anlieferung
Fahrrad
Shared-Space



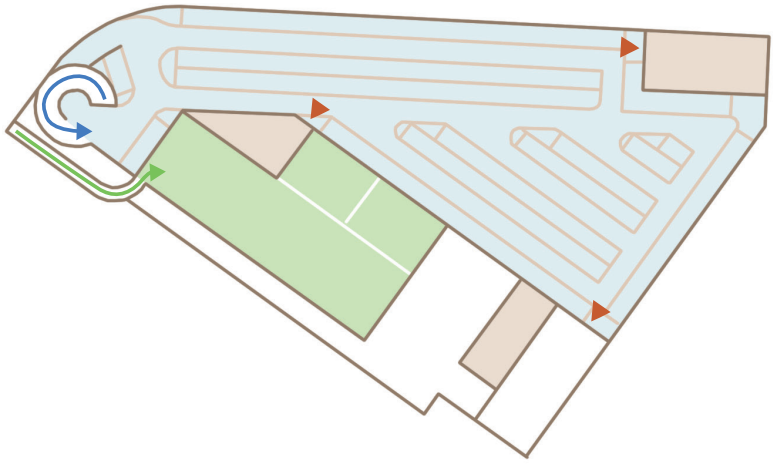
Wegeverbindungen & Mobilität

Fußgänger
Strassenbahn
Mobilitätsstation
Shared-Space



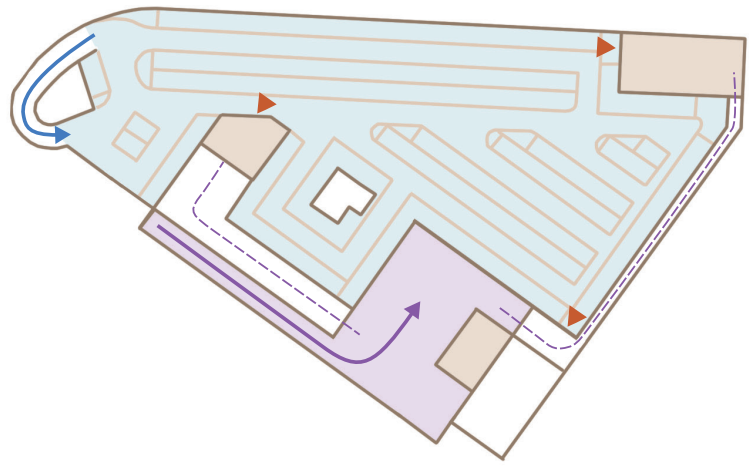
1. Untergeschoss

Im süd-westlichen Teil des Grundstücks befinden sich die Auf- u. Abfahrten von Auto, Fahrrad und Anlieferung in die Untergeschosse. 1000 Fahrradstellplätze und insgesamt 284 Autostellplätze sind im 1.UG angelegt.



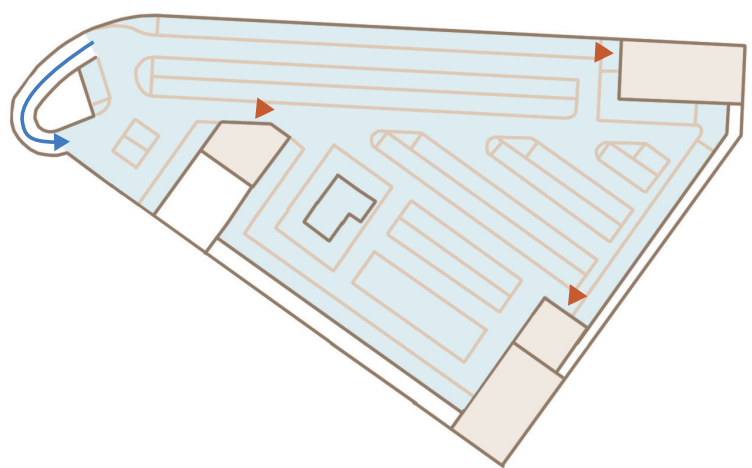
2. Untergeschoss

Das 2.UG nimmt den zentralen Anlieferhof auf. Von diesem ausgehend werden die einzelnen gelieferten Dinge in die jeweiligen Treppenhäuser gebracht und dann in den Obergeschossen verteilt. Außerdem sind im 2.UG 319 Autostellplätze, sowie Technikflächen angelegt.

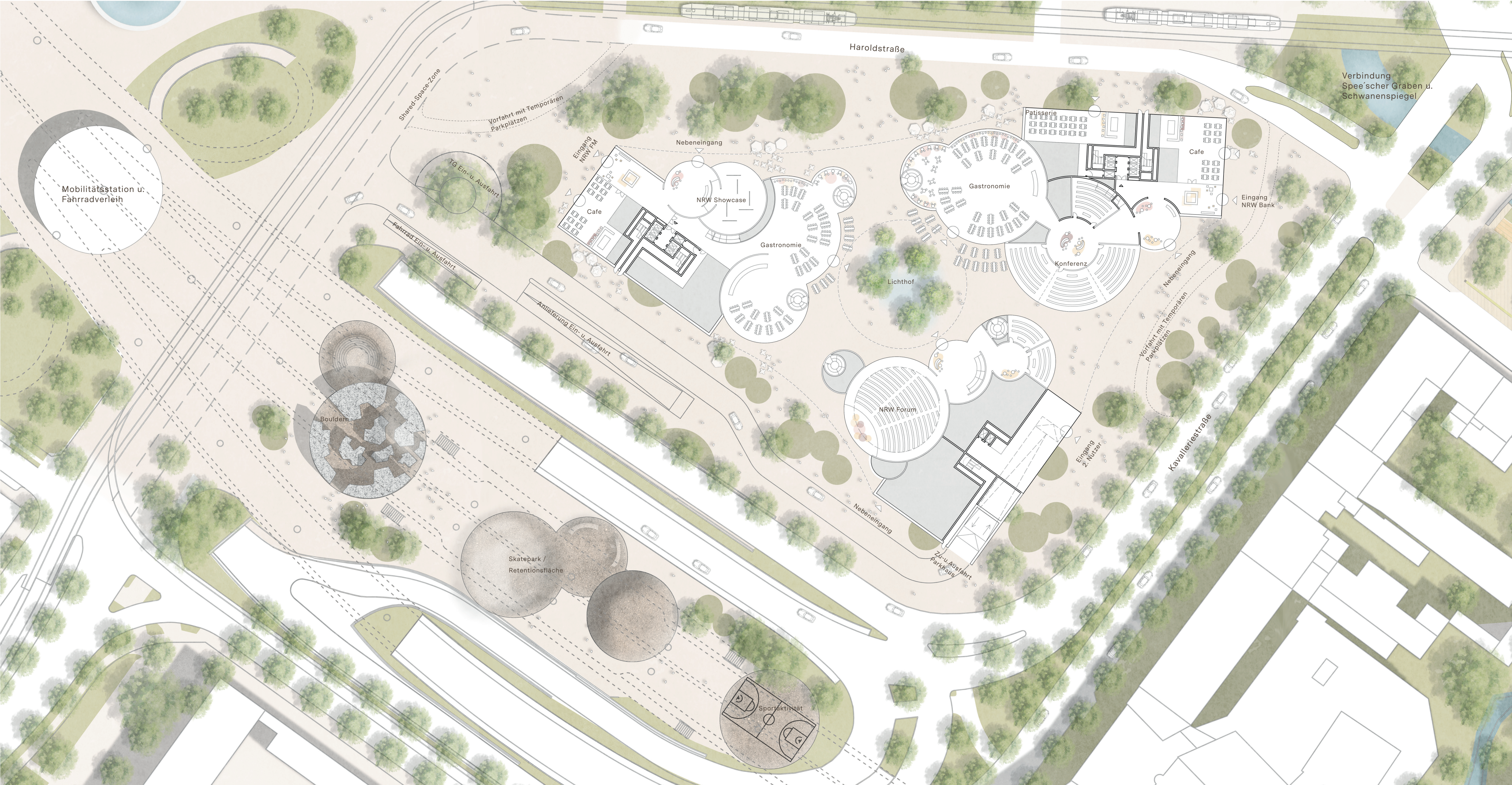


3. Untergeschoss

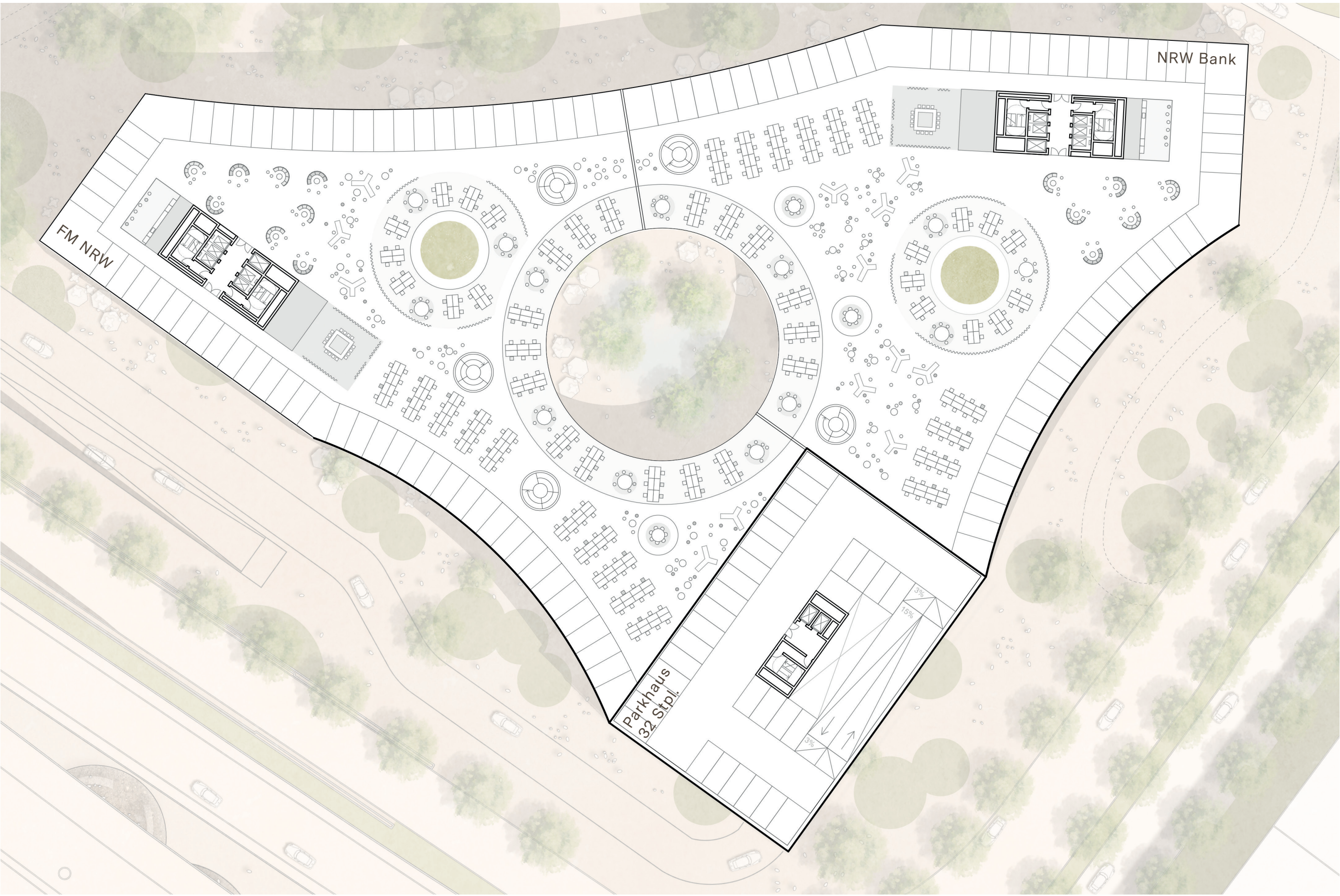
Das 3.UG hat 319 Autostellplätze, sowie weitere Technikflächen.



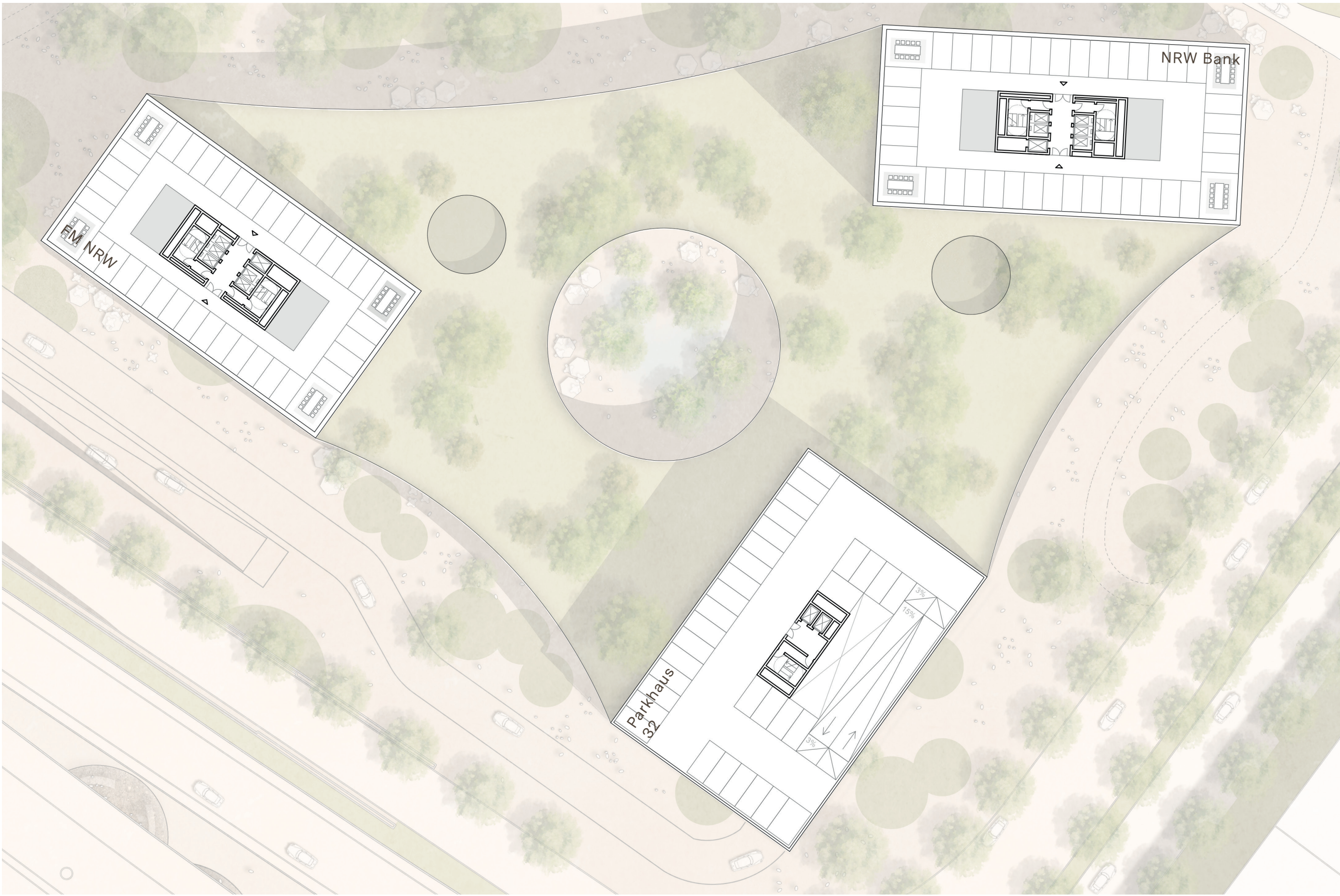
Stellflächen und Anlieferung



Erdgeschoss 11500



Sockelgeschoss 11500



Regelgeschoss 11500

