

FREIANTLAGENPLANUNG

LANDESHAUPTSTADT DÜSSELDORF

STADTPLANUNGSAMT 61/46

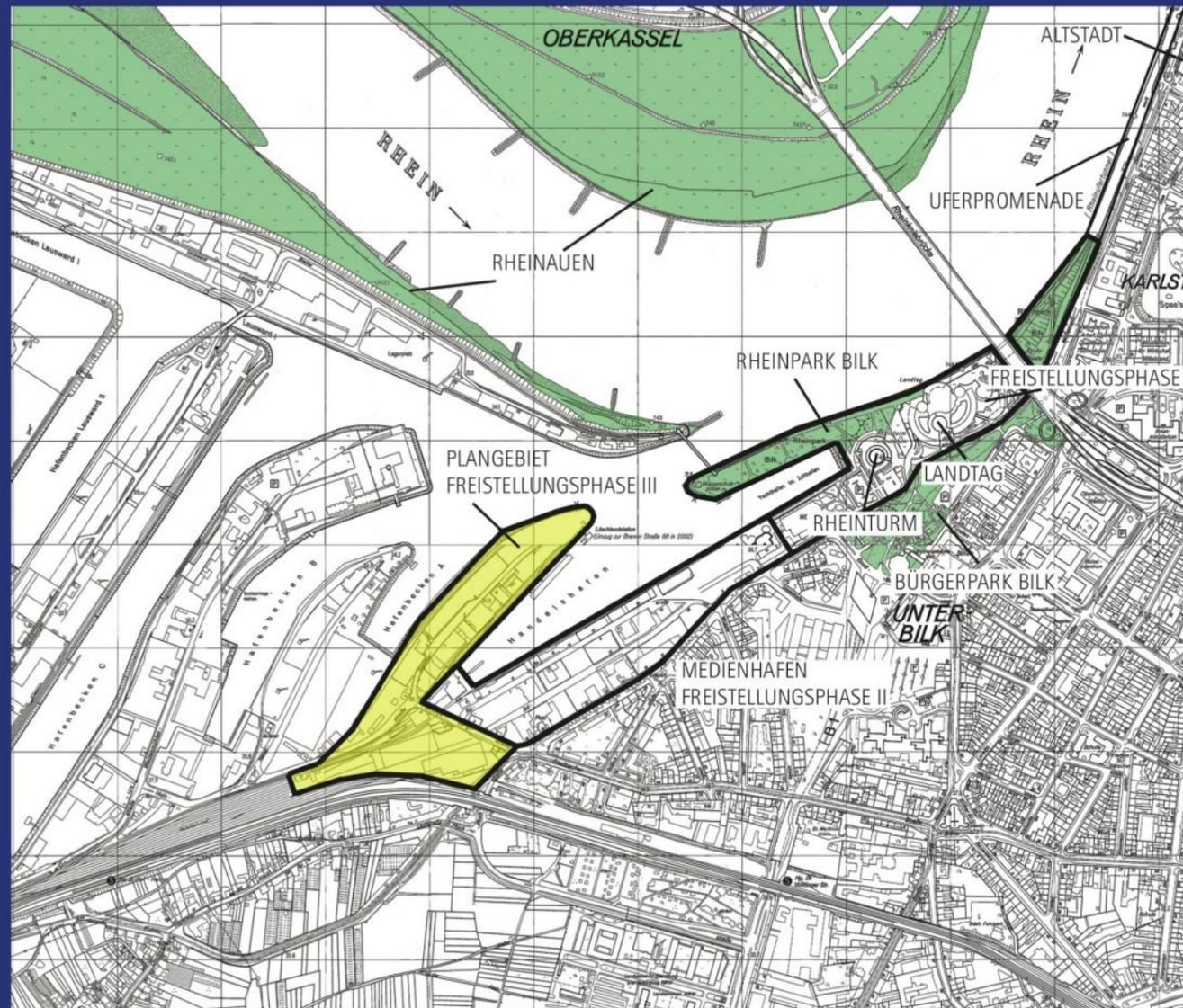


SPEDITIONSTRASSE/FRANZIUSSTRASSE

W K M LANDSCHAFTSARCHITEKTEN

WEBER KLEIN MAAS





STÄDTEBAULICHE ENTWICKLUNG

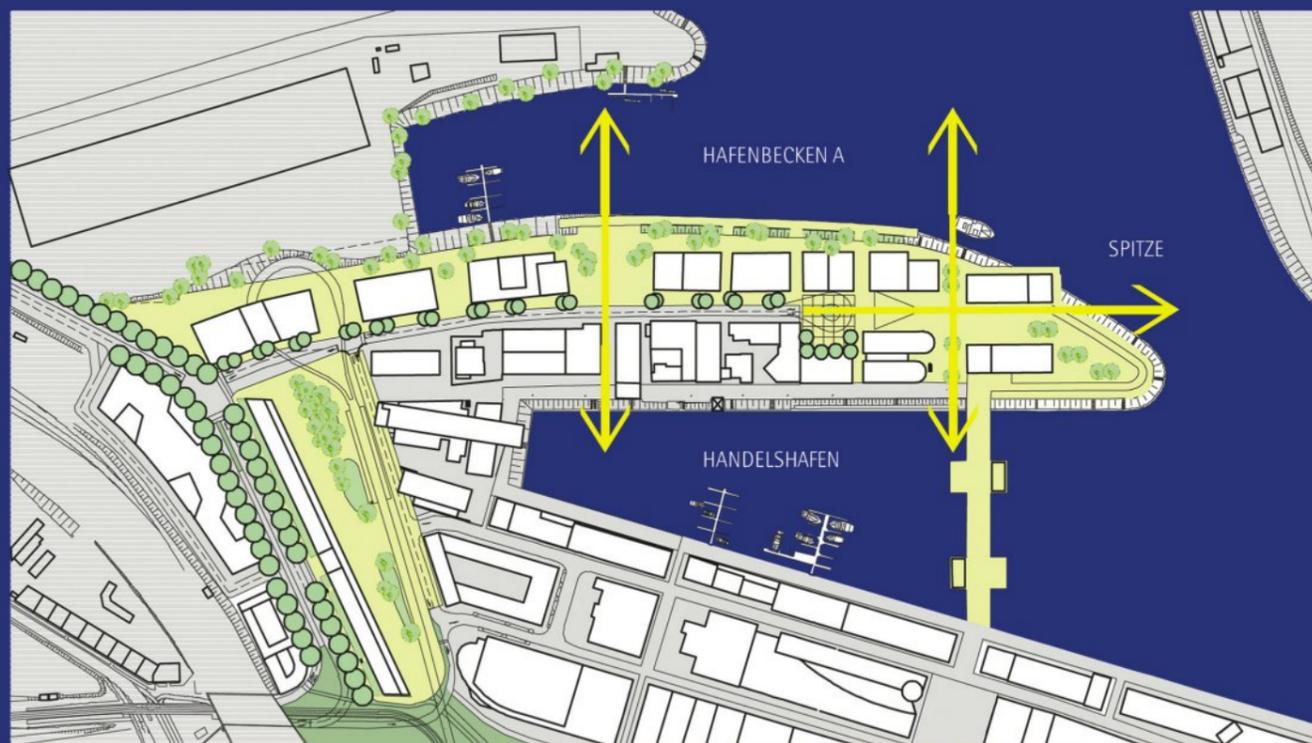
Im Rahmen dieser städtebaulichen Weiterentwicklung im Bereich der Speditionstraße / Franziusstraße wurde im Auftrag der Stadt Düsseldorf ein Gesamtkonzept zur Gestaltung der verschiedenen öffentlichen Räume wie Uferpromenaden, Platz- und Straßenbereiche entwickelt. Ziel des Konzeptes ist die Entwicklung eines für den Standort adäquaten Umfeldes. Die hier vorhandene, hohe architektonische Qualität soll durch eine hochwertige aber zurückhaltende Gestaltung des öffentlichen Raumes unterstützt werden. Darüber hinaus zielt es auf die Schaffung von Aufenthaltsqualität vor allem in Bezug zu den umgebenden Wasserbereichen.

Die mit besonderen Lagequalitäten ausgestattete Landzunge der Speditionstraße ist hervorragend geeignet, die städtebaulich wie nutzungsstrukturell positiven Entwicklungen im Bereich des "Medienhafen Düsseldorf" zwischen Handelshafen und Hammerstraße aufzugreifen und weiter auszubauen. Dieser Bereich hat sich in den letzten Jahren in einen attraktiven Standort für Medieneinrichtungen, ergänzende Betriebe, Büros für kreative Berufe, Ateliers, Freizeiteinrichtungen und Gastronomie gewandelt, mit einem durch historische Hafengebäude und zeitgenössische Architektur geprägten Erscheinungsbild.

Begonnen hat der Strukturwandel im Düsseldorfer Hafen bereits 1976 mit dem auf Grundlage eines Hafengutachtens vom Rat der Stadt Düsseldorf gefassten Beschluss, ca. 19 Hektar des Hafensareals in zwei Phasen aus der Hafennutzung zu entlassen und einer neuen Nutzung zuzuführen.

In der ersten Phase (Freistellungsphase I) erfolgte die Umwandlung des Geländes am Berger Hafen und Zollhafen mit dem Rheinturm (1982), dem Nordrhein-westfälischen Landtagsneubau (1988) und dem Rheinpark Bilk. Ab 1989 folgte die Umnutzung des Areals zwischen Handelshafen und Hammerstraße (Freistellungsphase II) zum "Medienhafen" mit seiner typischen Mischung.

Anknüpfend an diese Entwicklung hat die Stadt Düsseldorf mit dem Beschluss zur Aufstellung eines Bebauungsplanes für den Bereich Speditionstraße / Franziusstraße im Zusammenhang mit dem Konzept "Perspektiven für den Düsseldorfer Hafen" die dritte Umwandlungsphase eingeleitet, mit dem Ziel den Medienhafen in seiner charakteristischen Mischung weiterzuentwickeln unter Berücksichtigung der Nachbarschaft zum bestehenden Hafen mit seinem Industrie- und Gewerbesatz.



Die Freianlagenplanung entwickelt gestalterische Leitlinien für die Halbinsel Speditionstraße und die Platzfläche an der Franziusstraße.

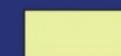
Ein langgestrecktes Bürogebäude flankiert den Platz im Südwesten und bildet das Rückgrat dieses Hafenbereichs.

Das Freianlagenkonzept geht in der Ausformulierung der Leitideen von zwei konzeptionell unterschiedlichen Gestaltungsansätzen aus. Sie sind begründet durch die spezifischen Besonderheiten der Orte selbst sowie der jeweils angrenzenden Bereiche:



URBANER BEREICH

Die Gestaltung der Freiräume am Handelshafen berücksichtigt insbesondere die historisch industrielle Hafennutzung. Unter denkmalpflegerischen Gesichtspunkten wird auf Bepflanzung und "dekorative" Gestaltungselemente verzichtet. Es bleibt die industrielle "harte Kante" zum Wasser in Fortführung der bereits vorhandenen Uferbereiche des Medienhafens.



MIT GRÜN GESTALTETE FREIRÄUME

Ausgehend von der Spitze der Halbinsel entlang des Hafenbeckens A bestimmen vorhandene Grünstrukturen der Umgebung die Gestaltung. Im Uferbereich bestehende Grünstrukturen werden soweit möglich erhalten und in die Plätze, die Promenade sowie in den Uferbereich integriert sowie ergänzt. Dadurch wird eine eher "weiche Kante" zum Wasser ausgebildet mit Bereichen hoher Aufenthaltsqualität.



SICHTBEZÜGE UND DURCHGÄNGIGKEIT

Darüber hinaus werden Sichtbezüge und Durchblicke ermöglicht (zur Altstadt, zur grünen Landzunge und den Hafenbecken). Eine Durchgängigkeit zu den Uferbereichen sowie der Bezug zum Wasser werden zudem wieder hergestellt und gestärkt. Dies geschieht vor allem durch Hauptachsen, aber auch durch kleine Stichwege und Querspangen.

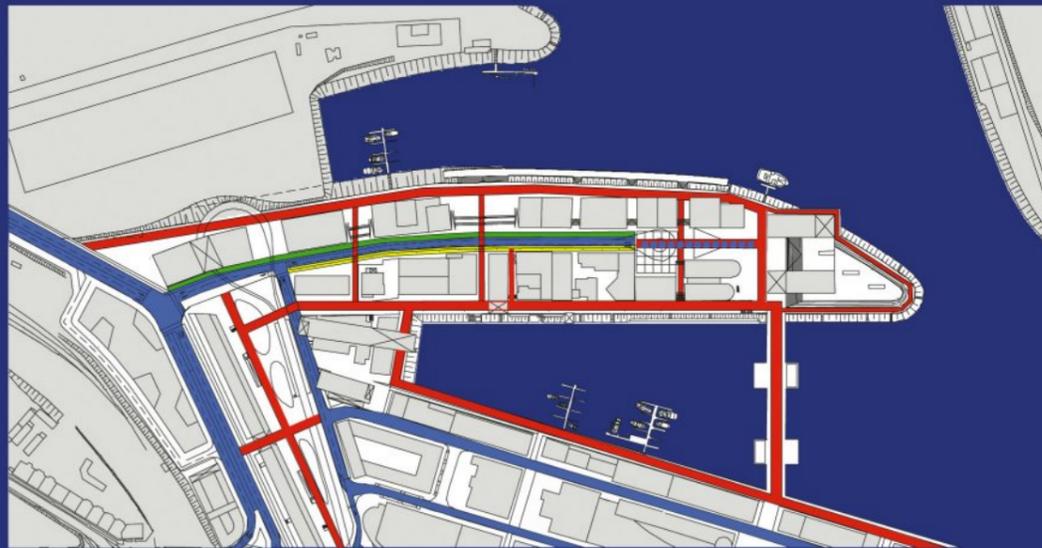


GRÜNSTRUKTUR



Grünstrukturen der Umgebung des Rheinparks, der Landzunge Bremer Straße und der Halbinsel Kesselstraße wurden aufgenommen. Der vorhandene Baumbestand im Uferbereich Hafenbecken A bleibt soweit möglich erhalten. Baumarten wie Pappel und Silberweide dokumentieren den Bezug zum Wasser.

ERSCHLIEßUNG



Die Erschließung der Halbinsel erfolgt zentral über die Speditionstraße. Kfz-Verkehr findet nur hier statt, Gebäude und Tiefgaragen werden über die Speditionstraße erschlossen.



Die anderen Bereiche sind verkehrsberuhigt und für Fußgänger vorbehalten.

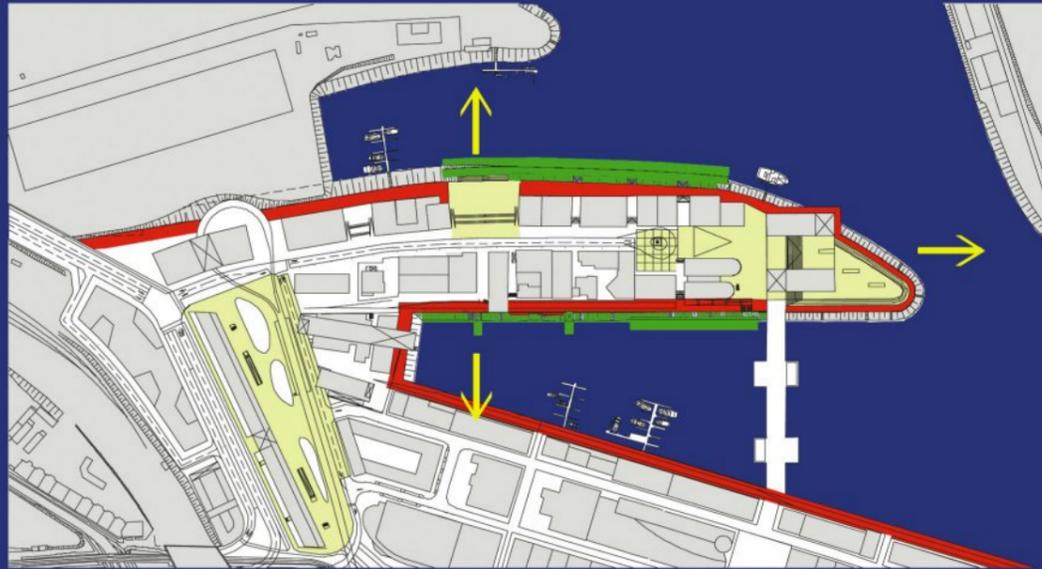


Längsparken unter Bäumen
Parkplätze sind bündig mit dem umliegenden Pflaster, abgegrenzt durch Poller



Längsparken in Parkbuchten

AUFENTHALTSQUALITÄT



PROMENADE

Ausgehend von der Kaistraße führt eine Uferpromenade am Handelshafen entlang, umrundet die Spitze und folgt dem Ufer zum Hafenbecken A zurück in die Stadt.



BEZUG ZUM WASSER

Handelshafen

Vorhandene Bastionen am Handelshafen erhalten ein Geländer, werden zu Terrassen am Wasser und eine tiefliegende Kranbahntrasse ist bei niedrigem Wasserstand begehbar.

Hafenbecken A

Die Unterkonstruktion der alten Kranbahn am Hafenbecken A erhält einen Holzbelag. Eine rückseitige Sitzmauer, großzügige Treppenanlagen sowie eine mit landschaftlichen Gehölzen bepflanzte Böschung überbrücken die Höhendifferenz zur Promenade.



PLÄTZE

Weitestgehend von Kfz-Verkehr freigehaltene Plätze gliedern die Bebauung und bieten eine hohe Aufenthaltsqualität. Der Platz an der Franziusstraße bildet den städtebaulichen Abschluss des Hafengebietes.





Die Freianlagenplanung erstreckt sich über folgende Bereiche:

1. Bereich Handelshafen
2. Spitze Speditionstraße
3. Promenade Hafenbecken A
4. Platz an der Franziusstraße

1. BEREICH HANDELSHAFFEN

Wie auf der gegenüberliegenden Seite an der Kaistraße ist auch hier der Bezug zur ehemaligen Nutzung erkennbar und unterliegt dem Denkmalschutz.

Auf dekorative Gestaltungselemente und Bepflanzung wird bewusst verzichtet.

Der Bodenbelag besteht aus grauem Betonstein-Pflaster, in das die historischen Bahnschienen wieder integriert sind.

Vorhandene Bastionen - ehemalige Kranstandorte - erhalten ein Geländer und werden zu Terrassen am Wasser. Eine tiefliegende Kranbahntrasse ist bei niedrigem Wasserstand begehbar.

Die im Sinne des Denkmalschutzes wieder hergestellte Promenade endet im Bereich des Hauses 15 A. Hier teilt sich die Promenade in eine Rampe entlang des Gebäudes Speditionstraße 17 und einen Treppenlauf auf das Niveau der Platzfläche vor der Spitze Speditionstraße und der Brücke zur Kaistraße.

2. SPITZE SPEDITIONSTRABE

Der Investoren - Entwurf plant die Errichtung eines Hotels und eines Museumsgebäudes. Die gesamte Spitze wird unterbaut und eine umlaufende Promenade liegt auf dem Niveau des Platzes 36,70 üNN.

Die Höhendifferenz zur vorhandenen Hafenterrasse wird durch eine senkrechte Wand mit integriertem Lichtband überbrückt.

Treppenstufen führen von der Promenade und dem Vor-

platz des Hotels auf die Dachflächen ca. 3m über dem angrenzenden Niveau. Auf diesem erhöhten Plateau ist eine Grünfläche in Form einer gewölbten Rasenfläche, gegliedert durch Glaskuben und Bäume (Silberweiden), geplant. In Verbindung mit den umlaufenden Sitzstufen und Terrassenflächen zwischen den Hotelbauten bietet die Spitze eine hohe Aufenthaltsqualität.

3. BEREICH HAFENBECKEN A

Zwischen der Speditionstraße und dem Ufer Hafenbecken A sieht der Bebauungsplanentwurf eine Bebauung mit 6 - 16-geschossigen Gebäuden vor.

Zwischenräume und Platzflächen gliedern die Bebauung, schaffen die Verbindung zur Uferpromenade. Die Speditionstraße selbst hat noch Bezug zum historischen Hafengelände. Sie erhält bis zum Haus 15 A den grauen Betonpflaster - Belag, wie die Promenade am Handelshafen.

Auf eine Pflanzung von Straßenbäumen auf der Seite zur vorhandenen Bebauung wird verzichtet.

Westlich der Speditionstraße endet der urbane Charakter. Grünstrukturen der Umgebung des Rheinparks, der Landzunge Bremer Straße und der Halbinsel Kesselstraße werden aufgenommen. Vorhandener Baumbestand im Uferbereich Hafenbecken A bleibt soweit wie möglich erhalten. Baumarten wie Pappel und Silberweide dokumentieren den Bezug zum Wasser. Die Pappel als Säulenpappel in Zweiergruppen entlang der Speditionstraße, die Silberweide als frei gewachsenes, landschaftliches Gehölz auf der Spitze Speditionstraße, an der Promenade zum Hafenbecken A und auf dem Platz an der Franziusstraße.

Abgesehen von der Fläche am Hotel "Spitze Speditionstraße" ist ein einheitlicher Pflaster- bzw. Plattenbelag in einem warmen grau-beige Ton vorgesehen. Platzflächen werden

durch Rasterstrukturen im gleichen Material markiert.

Der Hochwasserschutz ist durch das Anheben des Geländeniveaus im Promenadenbereich zum Hafenbecken A auf 36,70 üNN hergestellt. Treppen und behindertengerechte Rampen zwischen den geplanten Gebäuden führen auf das Niveau der Speditionstraße von ca. 35,30 üNN hinunter.

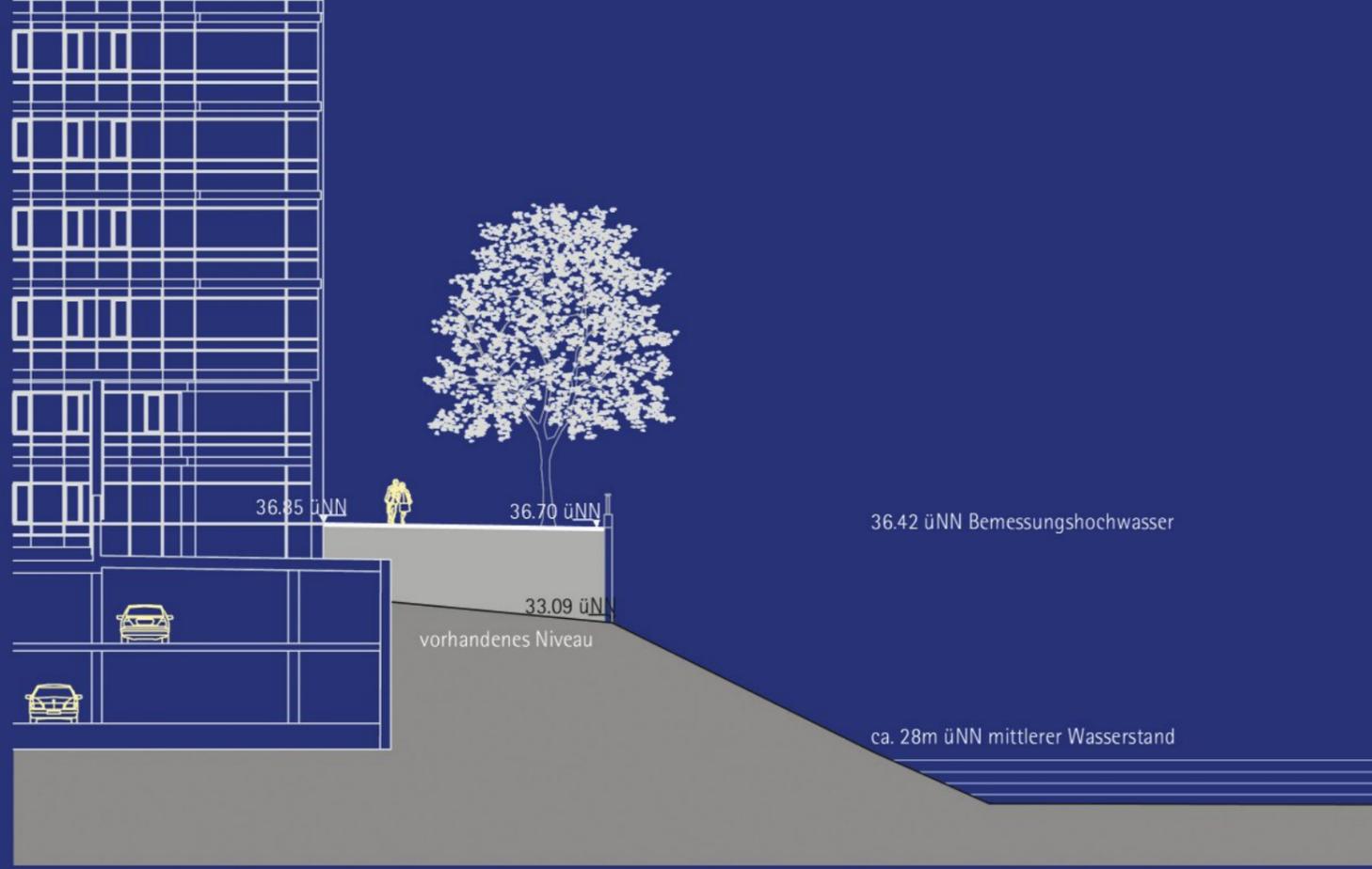
Die Unterkonstruktion der alten Kranbahn erhält einen Holzbelag. Da sich die langgestreckte Uferterrasse auf niedrigerem Niveau befindet als die Promenade ist der direkte Bezug zum Wasser gegeben. Eine rückseitige Sitzmauer, großzügige Treppenanlagen sowie eine mit landschaftlichen Gehölzen bepflanzte Böschung überbrücken die Höhendifferenz zur Promenade.

4. PLATZ AN DER FRANZIUSSTRABE

Ein langgestrecktes Bürogebäude als klares Rückgrat bildet zusammen mit den Gebäuden an den Einmündungen der Kaistraße, Speditionstraße und der Straße Am Zollhof die Raumkante des Platzes an der Franziusstraße. Unabhängig von notwendigen Verkehrsfunktionen erstreckt sich die Platzfläche zwischen den Fassaden. Dies wird durch einen einheitlichen durchgängigen Platzbelag dokumentiert.

Fahrbereiche werden durch Elemente wie Poller, Pfosten, Pflasternägel oder Muster im Belag markiert. Auch die geplante Rheinbahnhaltestelle bleibt auf dem Niveau des Platzes. Gegliedert wird die Fläche durch frei geformte grüne Inseln, die bewusst auf architektonische Bezüge verzichten.

Die Bepflanzung mit Silberweiden stellt den Bezug zum Wasser, zum Hafen und zur Speditionstraße her. Sitzmauern bieten Gelegenheit zum Aufenthalt.

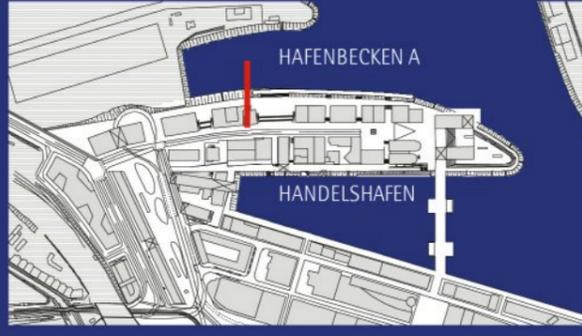


GEPLANTES GEBÄUDE

PROMENADE

VORHANDENE BÖSCHUNG

HAFENBECKEN A



SCHNITT A-A': HAFENBECKEN A



COLORIUM

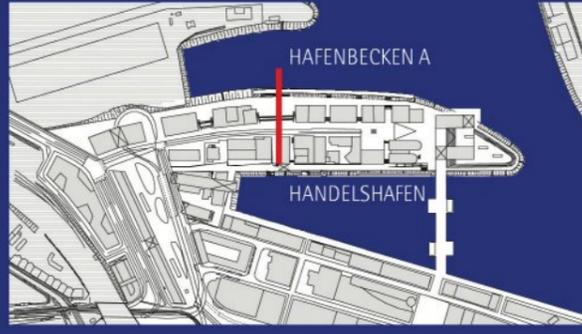
SPEDITIONSTRABE

PLATZFLÄCHE

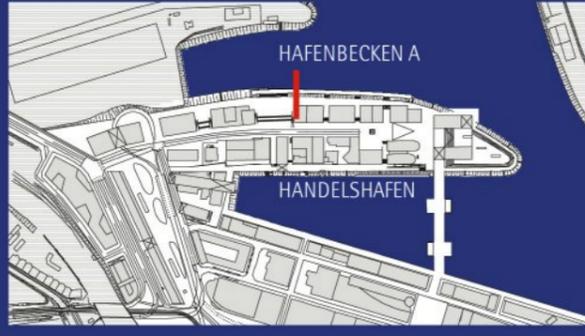
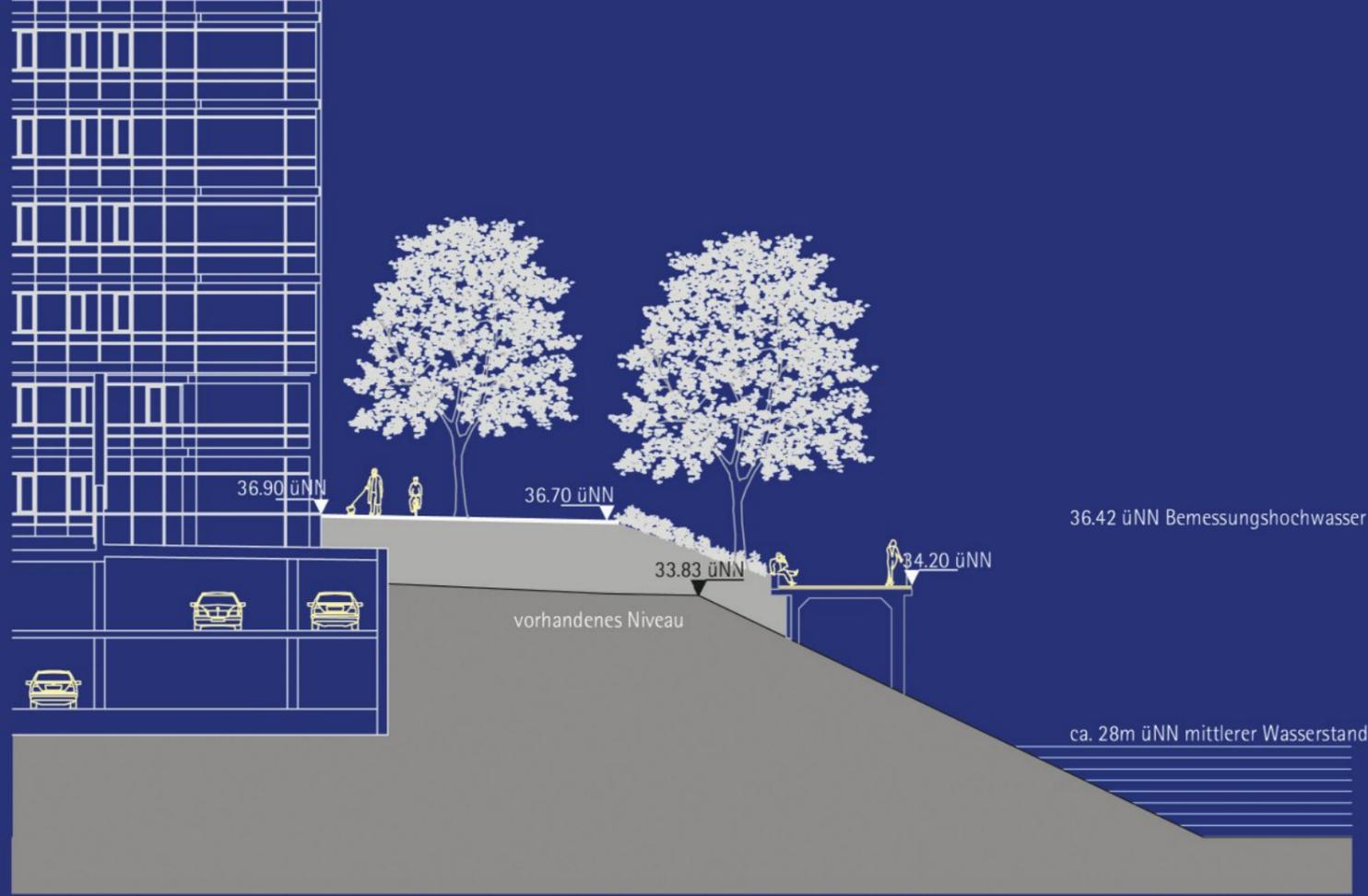
KRANBAHN

VORHANDENE BÖSCHUNG

HAFENBECKEN A



SCHNITT B-B': HAFENBECKEN A



GEPLANTES GEBÄUDE

PROMENADE

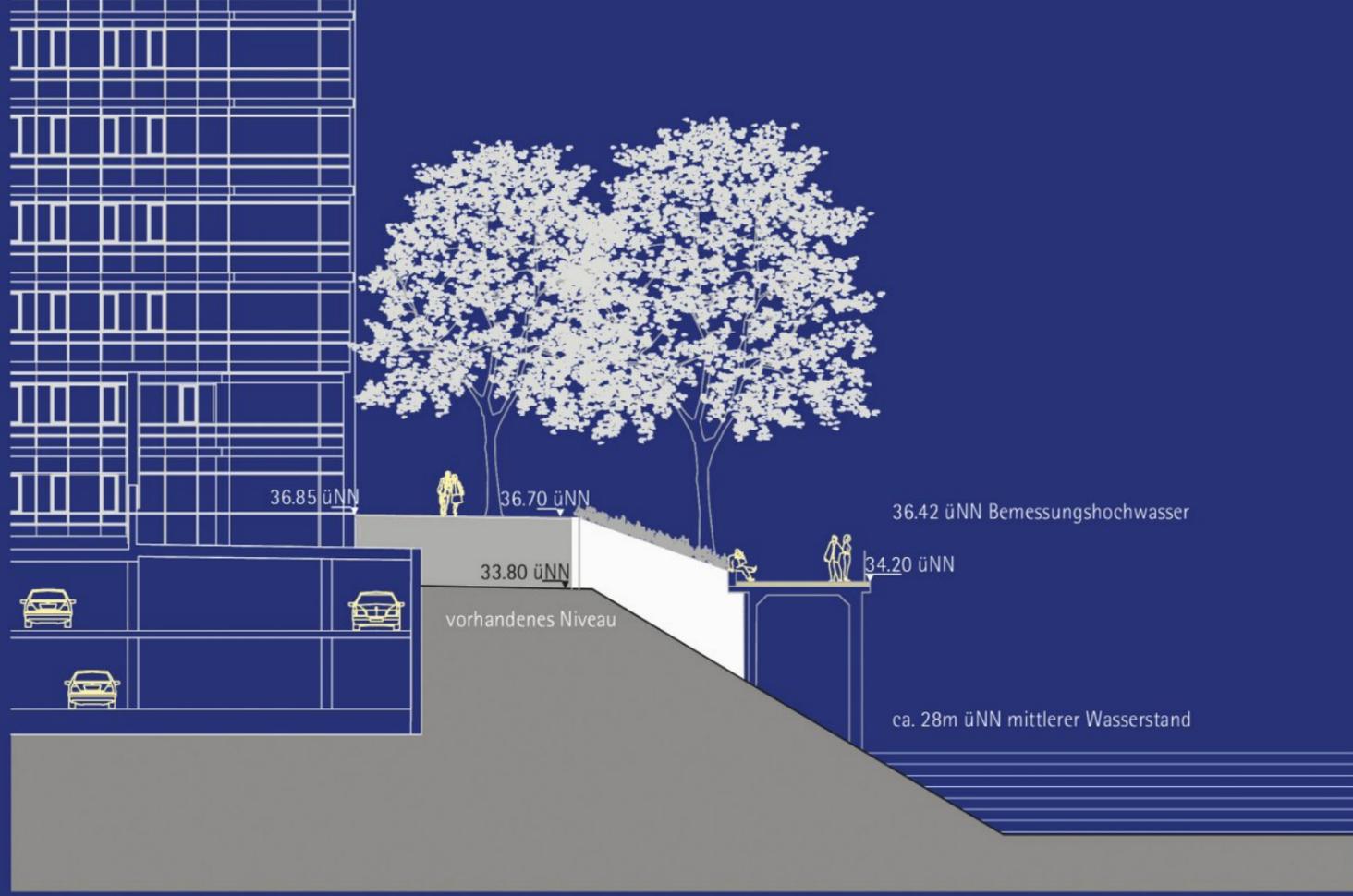
BÖSCHUNG

KRANBAHN

VORHANDENE BÖSCHUNG

HAFENBECKEN A

SCHNITT C-C': HAFENBECKEN A



GEPLANTES GEBÄUDE

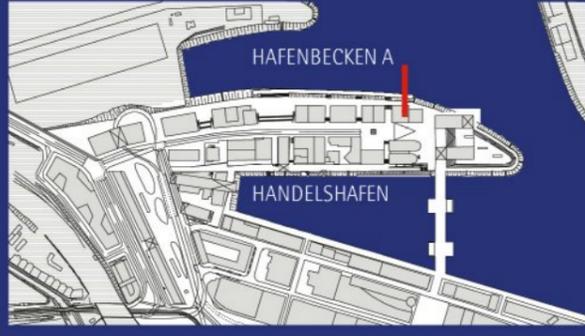
PROMENADE

ABSTÜTZMAUER

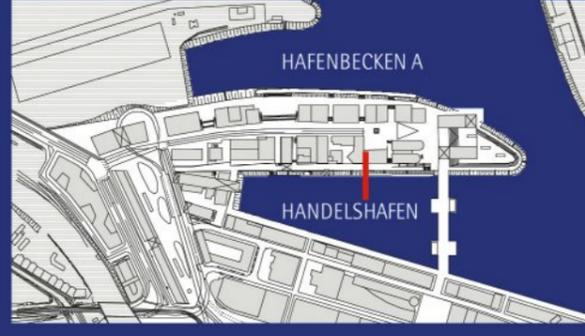
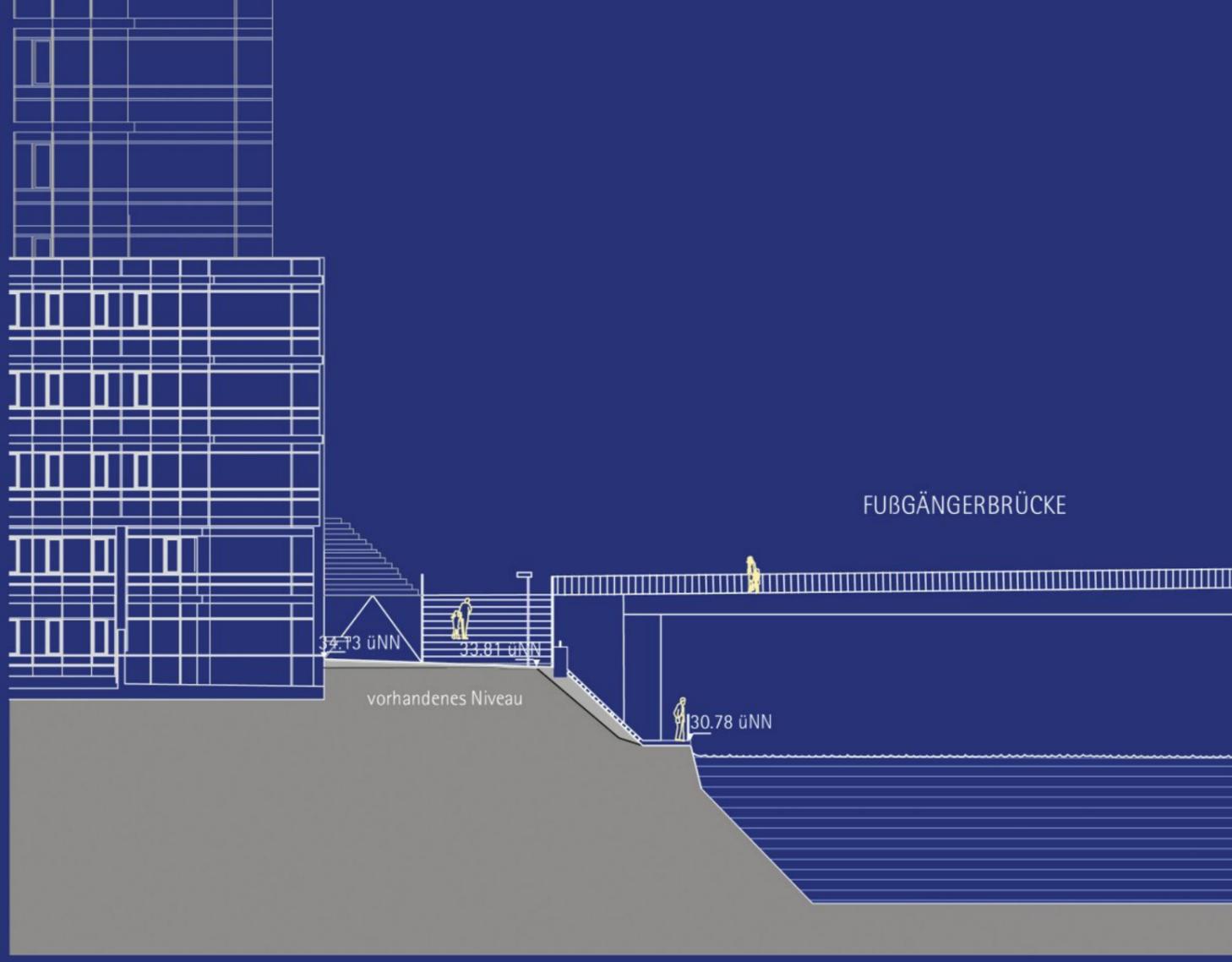
KRANBAHN

VORHANDENE BÖSCHUNG

HAFENBECKEN A



SCHNITT D-D': HAFENBECKEN A



SPEDITIONSTRASSE 15 A

RAMPE

PROMENADE

BÖSCHUNG

KRANBAHN

HANDELSHAFEN

FÜßGÄNGERBRÜCKE

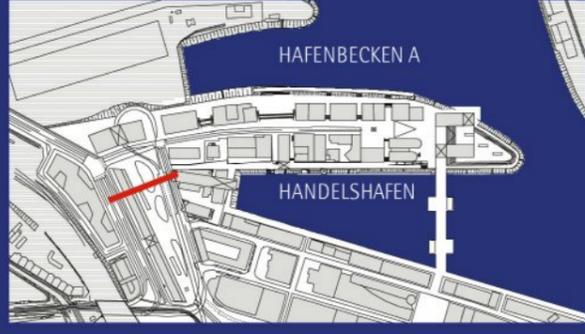
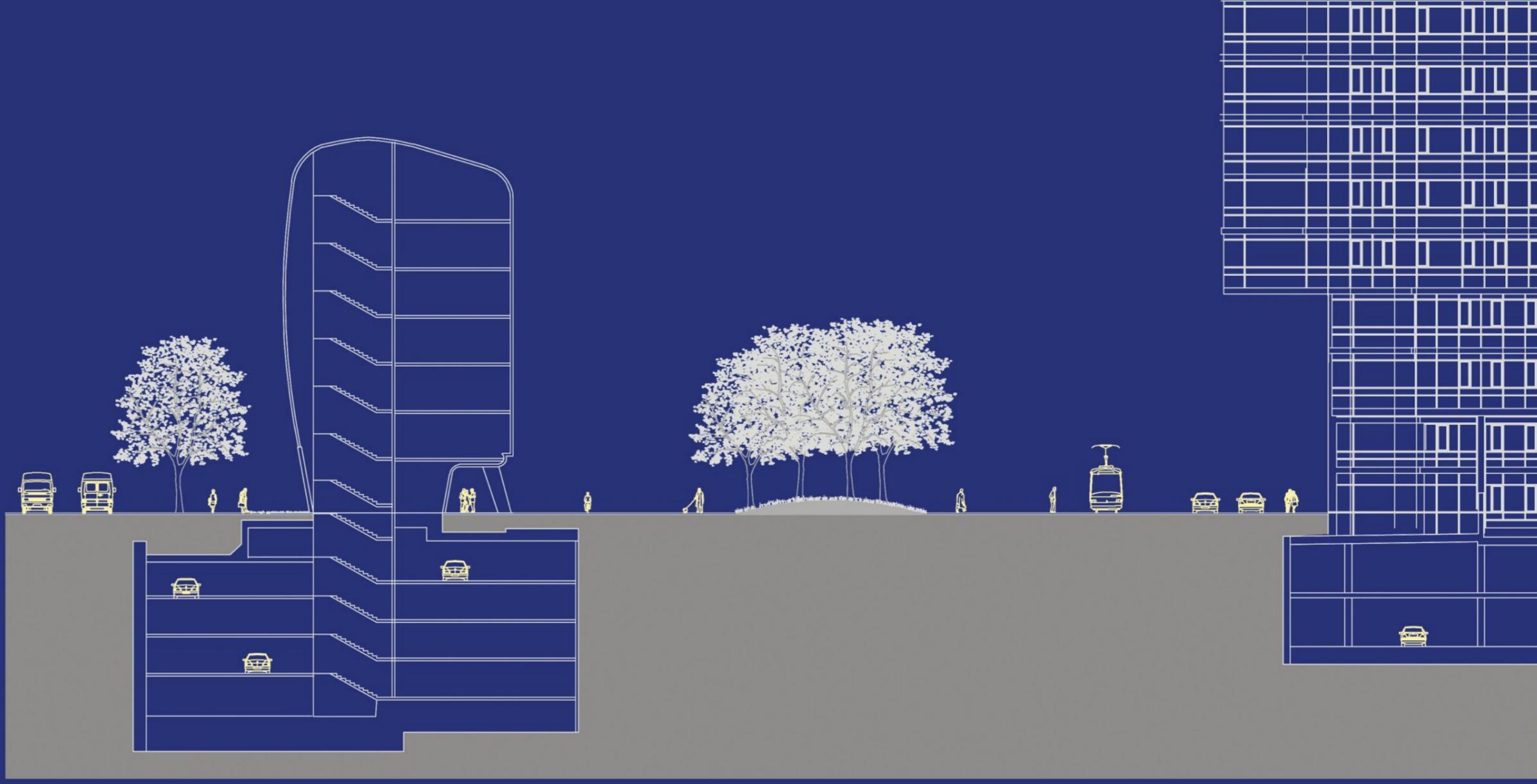
vorhandenes Niveau

34.73 üNN

32.81 üNN

30.78 üNN

SCHNITT E-E': HANDELSHAFEN



GEPLANTE STRABE

GEBÄUDE BRT

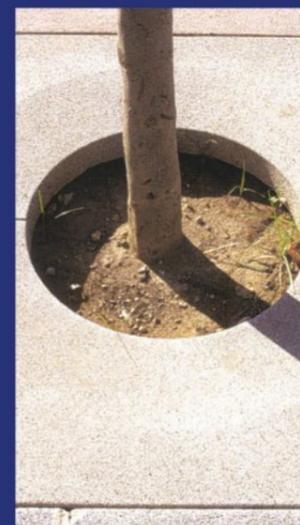
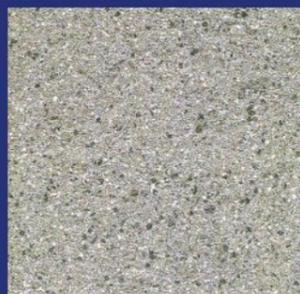
PLATZ AN DER
FRANZIUSSTRABE

RHEINBAHNTRASSE

FRANZIUSSTRABE

GEBÄUDE PEC

SCHNITT F-F': PLATZ AN DER FRANZIUSSTRABE



BELAG: HOLZDECK

BELAG: GRAUBEIGE

BELAG: ANTHRAZITGRAU

MATERIALIEN

Die Qualität der Freiflächen wird wesentlich beeinflusst durch die Auswahl der Materialien und Einrichtungsgegenstände. Ziel ist die Ausbildung einer ruhigen und verbindenden Plattform, auf der die expressive Architektur zur Geltung kommen kann. Einheitliche Beläge, in Form, Struktur und Farbgebung aufeinander abgestimmt, prägen den Charakter des Ortes. Ausstattungselemente wie Bänke, Abfallbehälter, Poller, Beleuchtungskörper, Geländer, Fahrradständer etc. folgen in ihrer Materialität und Proportion einer klaren Formensprache. Der Ausführungsstandard wird deshalb bereits im Vorentwurf in seinen Grundlinien definiert.

BELÄGE

STEINBELÄGE

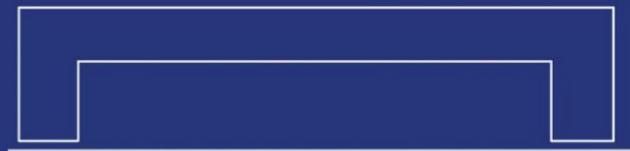
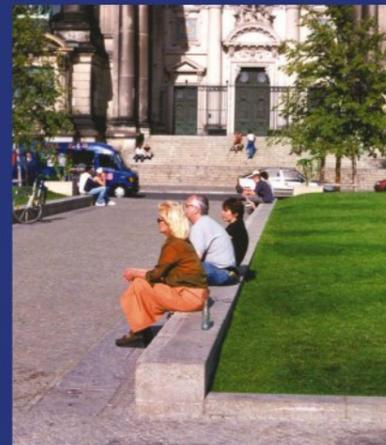
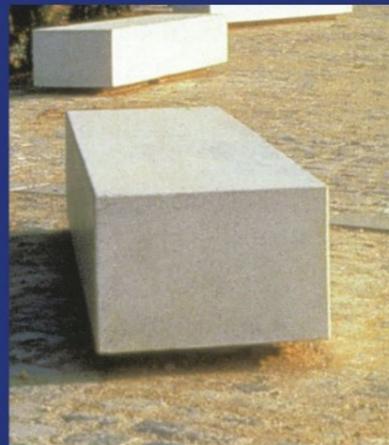
- Betonwerksteinpflaster anthrazitgrau im Bereich des urbanen denkmalgeschützten Hafenbereichs am Handelshafen und entlang der bereits bebauten Seite der Speditionstraße
- Betonwerkstein mit veredelten Oberflächen Natursteinsplitt gestrahlt in hellen freundlichen Farbtönen (z.B. graubeige) für die übrigen Plätze, Promenade und Wegeflächen
- Differenzierung der unterschiedlichen Bereiche durch wechselnde Belagsstrukturen und Raster:
kleinformatig im Bereich von Promenaden und Gehwegen, großformatig und gerastert im Bereich der Plätze

FLÄCHIGE EINBAUTEN

- Schachtabdeckungen ausgepflastert mit den Flächenbelägen
- Baumscheiben abgedeckt mit gelochtem Betonsegment, aus dem Material des Belags
- Rinnenabdeckungen aus Edelstahl und aufliegend
- Straßenabläufe mit Abdeckung aus Naturguss

HOLZBELÄGE

- in Längsrichtung verlegte Bohlen mit offenen Fugen aus dauerhaften Holzarten wie z.B. Lärche oder Eiche ohne Imprägnierung



- BLOCKARTIGE SITZMAUERN
- STEINBÄNKE MIT HOLZABDECKUNG
- STEINBÄNKE

AUSSTATTUNGSELEMENTE

Ohne Rückenlehne ist eine beidseitige Nutzbarkeit der Bänke möglich.
 Diese korrespondieren in ihrer Materialität mit den Bodenbelägen und kommen in folgenden Bereichen vor:

BÄNKE

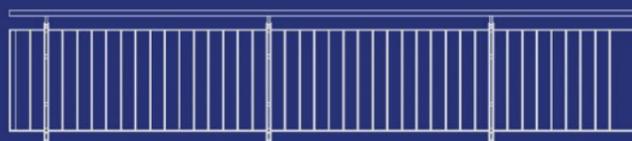
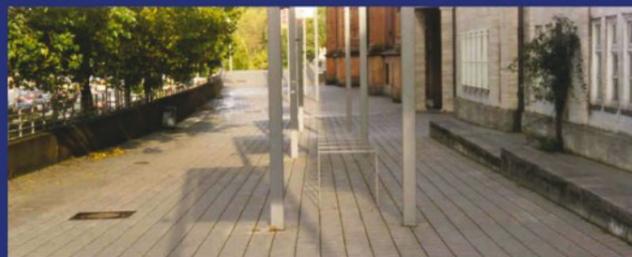
SCHLANKE, ORTSFESTE STEINBÄNKE

- urbaner Bereich zum Handelshafen:
schlichter Beton, anthrazitgrau
- landschaftlich gestalteter Bereich zum Hafenbecken A / Speditionstraße:
freundliche, hell grau-beige Farbtöne mit Holzauflage

BLOCKARTIGE, ORTSFESTE SITZMAUERN

Mauern dieser Art werden aus dem Ort/der Umgebung entwickelt und erscheinen nicht als separate Möblierung.

- Platz an der Franziusstraße:
modellierte Grünflächen werden mit massiver, blockartiger Einfassung begrenzt, die als Sitzbank etc. nutzbar ist
- Kranbahn am Hafenbecken A:
die Sitzmauern mit Holzauflage unterstreichen die lineare Struktur dieses Aufenthaltsortes
ein Lichtband sowie eine Schattenfuge unterstützen die klare Formsprache



AUSSTATTUNGSELEMENTE

Ausstattungs-elemente wie Geländer, Fahrradständer, Poller, Abfallbehälter, Lichtmaste folgen in ihrer Materialität und Gestaltung einer einheitlich abgestimmten Formensprache. In Bereichen besonderer Gestaltungsanforderungen und starker Materialbeanspruchung ist eine Ausführung in Edelstahl erforderlich (Geländer, Fahrradständer). Alternativ ist für die übrigen Bereiche und Elemente feuerverzinkt bzw. mit einem späteren Anstrich in "Eisenglimmer" möglich.

Allen Ausstattungselemente liegen sehr reduzierte und zurückhaltende Gestaltungsprinzipien zugrunde.

GELÄNDER

Der Gestaltungsentwurf sieht diesen Ausstattungsgegenstand als Füllstabgeländer mit aufgelösten Pfosten. Die Ausbildung der Pfosten, Holme und Füllstäbe erfolgt als Flachstähle. Das Material wird in Edelstahl, glasperl gestrahlt ausgeführt.

FAHRRADSTÄNDER

Auch hier wird in der Ausführung auf eckig geformte Flachstähle zurückgegriffen, wobei eine Bündelung/Gruppierung wünschenswert ist.

ABFALLBEHÄLTER

Die Ausführung in hängender, geschlossener Form in reduzierter, schlichter Gestaltung. Eine Bündelung der Abfallbehälter mit anderen Ausstattungselementen zu Funktionseinheiten (Gruppierung mit Bänken, Mauern oder Beleuchtungselementen) lassen Abfallbehälter nicht frei im Raum stehen. Eine gestalterische Einheit der Funktionsgruppen ist erforderlich.



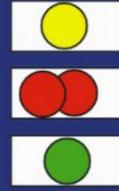
SÄULENPAPPEL

PLATANE



SILBERWEIDE

SILBERWEIDE



SILBERWEIDE

SÄULENPAPPEL

PLATANE

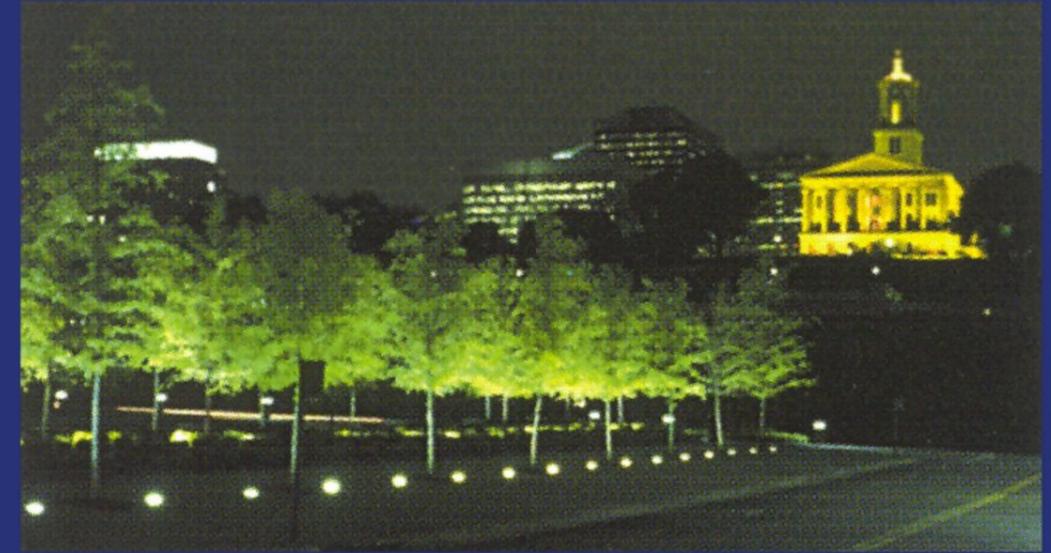
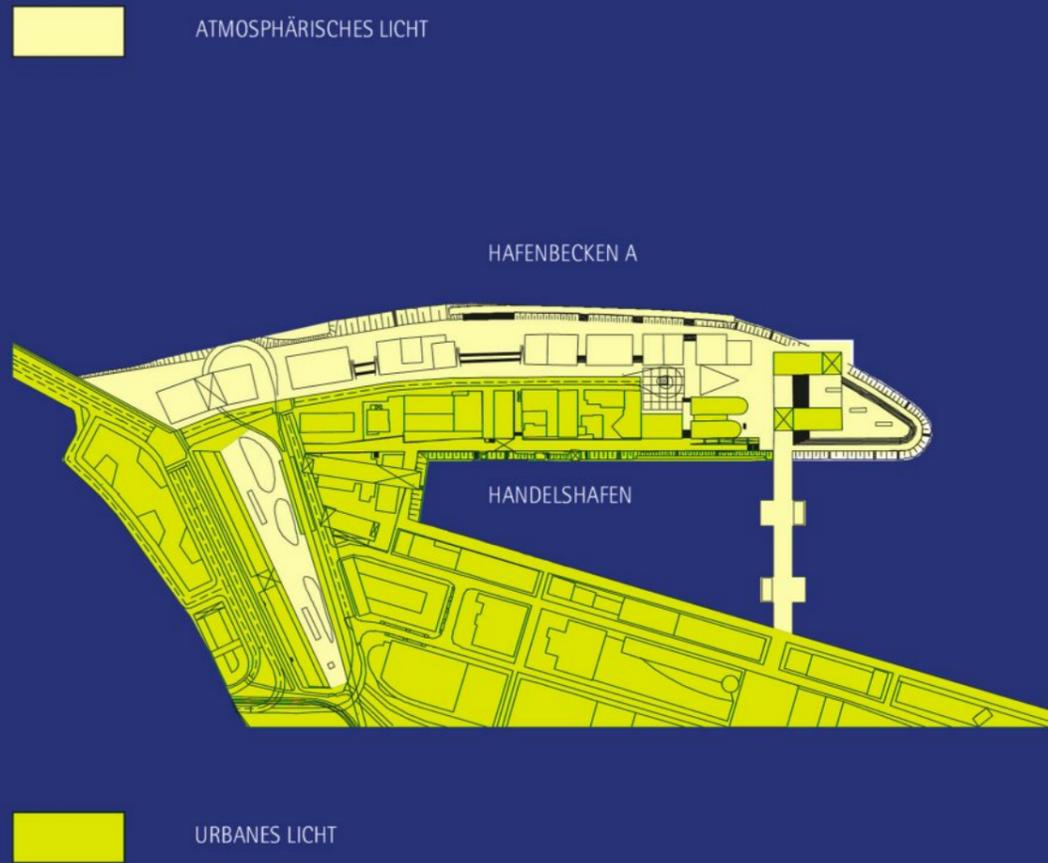
PFLANZUNG

Unterschiedliche Baumarten prägen den Charakter des Ortes und stellen den Bezug zu den Grünstrukturen der Umgebung her.

Die Silberweide als landschaftlich freigewachsenes Gehölz mit Bezug zum Wasser am Hafenbecken A und auf dem Platz an der Franziusstraße.

Die Säulenpappel als Allee entlang der Speditionstraße korrespondiert in Art und Form mit dem Thema Hafen.

Die Platane als voluminöser, das Düsseldorfer Stadtbild prägender, Alleebaum entlang der Holzstraße bildet den Abschluss des Hafengebietes.



ATMOSPHERISCHES LICHT

Das Lichtkonzept unterstützt die Planung. Der landschaftlich gestaltete Bereich wird atmosphärisch beleuchtet. Akzente entstehen durch das Ausstrahlen von Bauteilen und Bäumen, die Integration von Licht in Bänken und Stufen, sowie die punktuelle Ausleuchtung wichtiger Bereiche durch Lichtmasten.

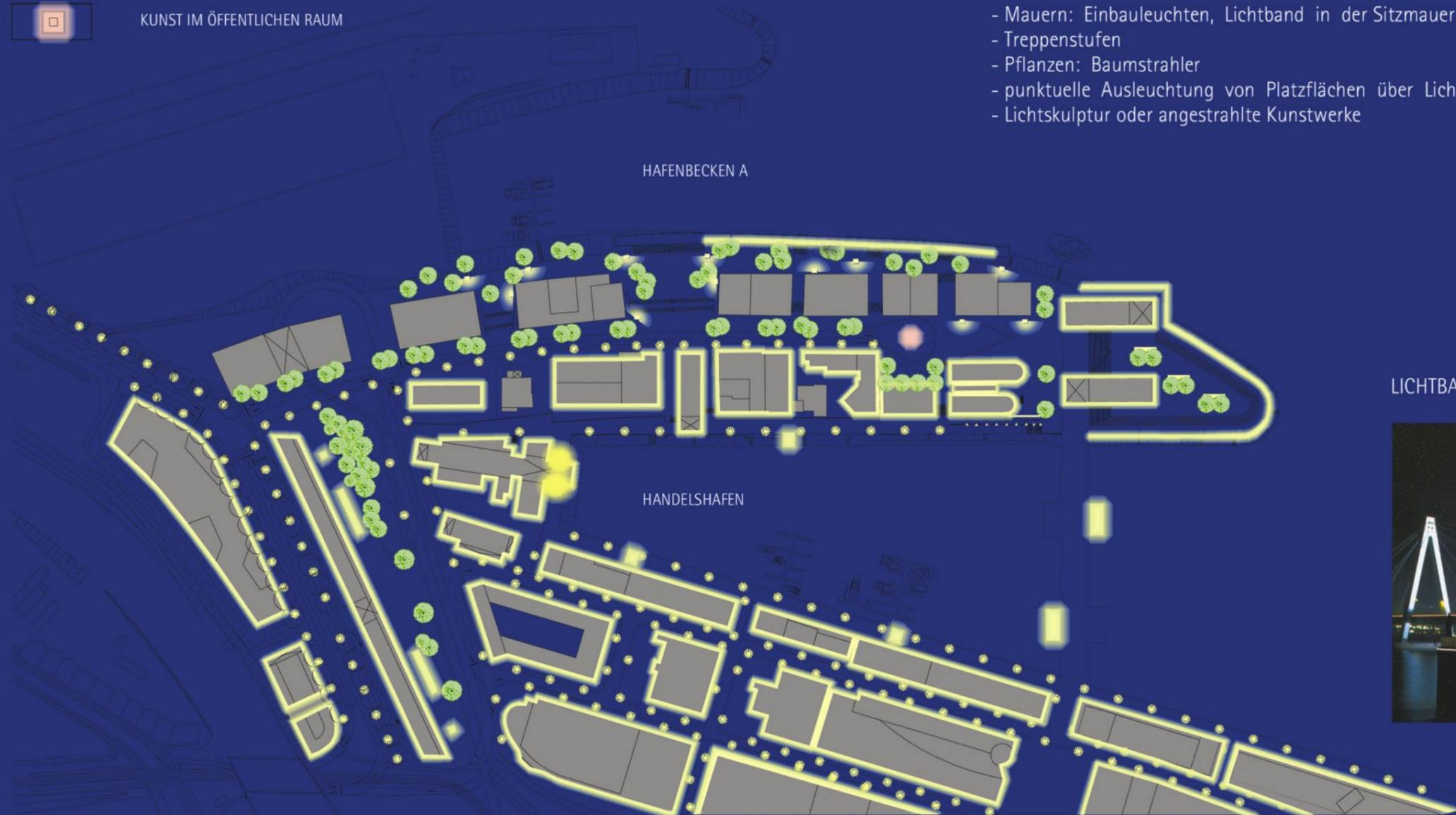
URBANES LICHT

Im Gegensatz dazu überwiegt urbanes Licht an der "harten Kante" zum Handelshafen. Hier folgt die Aufreihung von Kofferleuchten der ehemaligen Funktionalität des Industriehafens. Das gleiche gilt für den Bereich der Speditionstraße auf der Seite zur vorhandenen Bebauung. Auch hier wird Bezug auf die Historie genommen.





-  MASTLEUCHTEN
-  LICHTMASTEN
-  BAUMSTRAHLER
-  LICHTBAND
-  ILLUMINIERTE GEBÄUDEFASSADEN
-  KUNST IM ÖFFENTLICHEN RAUM



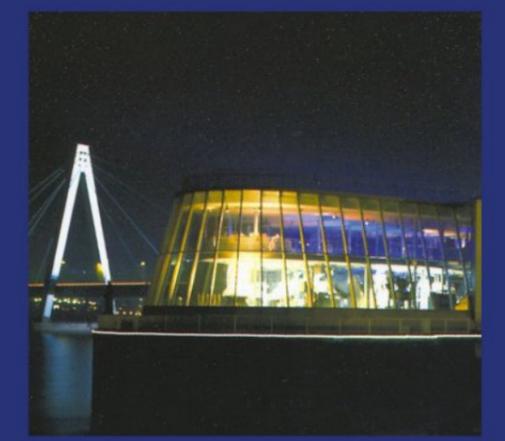
LICHTKONZEPT

Das urbane Licht wird durch die Straßenbeleuchtung mit Kofferleuchten und die illuminierten Gebäudefassaden hervorgerufen.

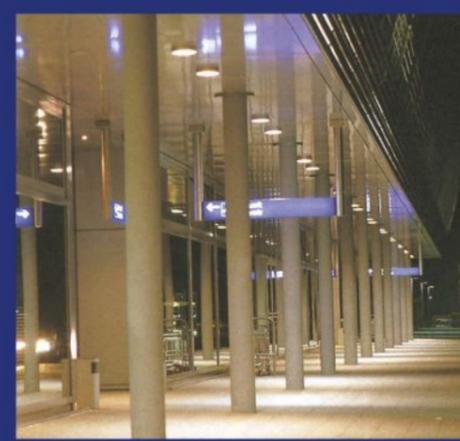
Das atmosphärische Licht erhält seinen Charakter durch die indirekte Beleuchtung und das Anstrahlen gestaltungsbestimmender Elemente wie:

- Mauern: Einbauleuchten, Lichtband in der Sitzmauer Kranbahn und an der Spitze
- Treppenstufen
- Pflanzen: Baumstrahler
- punktuelle Ausleuchtung von Platzflächen über Lichtmaste mit Strahlern
- Lichtskulptur oder angestrahlte Kunstwerke

LICHTBAND



LICHT AM BAUWERK



BODENEINBAUSTRALER



LICHTMASTEN



BAUMSTRAHLER



STUFENBELEUCHTUNG



AUFTRAGGEBERIN

Landeshauptstadt Düsseldorf

Stadtplanungsamt 61/4
Dr. Gregor Bonin

Brinckmannstraße 5
40200 Düsseldorf

www.duesseldorf.de

PROJEKTLEITUNG

Stadtplanungsamt 61/46

Christine Hahn-Witte

Telefon 0211 - 89 96806
Telefax 0211 - 89 39806

christine.hahnwitte@stadt.duesseldorf.de

Stadtplanungsamt 61/46

Claudia Kaiser

Telefon 0211 - 89 96926
Telefax 0211 - 89 36926

claudia.kaiser@stadt.duesseldorf.de

BEARBEITUNG

WKM Landschaftsarchitekten
Weber Klein Maas

Am Meerkamp 21
40667 Meerbusch

Telefon 02132 - 99 78 - 0
Telefax 02132 - 99 78 - 20
www.wkm-la.de

wkm@wkm-la.de

