

Kaistrasse 1–3 Düsseldorf



Standort

Kaistraße, Düsseldorf, Deutschland

Gebaut

BGF: 28,000 m² Grundstück: 3,159 m²

Grünes Design für Düsseldorfer Hafen

Ein gestaffelter Hochhauskomplex schafft viel öffentlichen Raum, ein Gleichgewicht zwischen Transparenz und Robustheit sowie ein Vorbild in Bezug auf Nachhaltigkeit und Mobilität. Das optisch in vier Bauteile gegliederte Hochhaus an der Kaistraße 1 in Düsseldorf passt sich dem Rhythmus der liegenden und stehenden Baukörper am Hafen an. Die Staffelung des Baukörpers diagonal über das Grundstück schafft – zusammen mit dem denkmalgeschützten Lagerhaus „Kaispeicher“ – lebendige Platzsituationen und ermöglicht Wegeverbindungen zum Handelshafen. Während die Materialität des Tragwerks auf historische Bauten verweist, erlaubt die Gebäudehülle mit einer hochtransparenten Doppelfassade großzügige Aus- und Einblicke. Mit ihrer Höhenentwicklung von zehn bis achtzehn Geschossen mit etwas mehr als 72 Metern Höhe bildet das Hochhaus einen Abschluss des Bebauungszugs zwischen Zollhof und Kaistraße. Zugunsten des öffentlichen Raums gestalteten ingenhoven architects die Gebäudegrundfläche so kompakt wie möglich. Das architektonische Konzept spielt mit dem Gegensatz der Materialien ebenso wie mit dem Gleichgewicht zwischen Transparenz und Robustheit: Die Bügel aus Beton – in Anlehnung an die widerstandsfähigen Baustoffe der Lager- und Produktionsbauten im Hafen – umfassen gläserne Kuben, die Leichtigkeit suggerieren und dabei Innen- und Außenraum verbinden. Indem sich die außenliegenden Wandscheiben

über den Dachgärten in Bügeln zusammenschließen, schaffen sie nicht nur den Rahmen für die Begrünung, sondern auch Fläche für Photovoltaikmodule und vertikale Windturbinen. In Ergänzung zu den Wandscheiben übernehmen im Inneren die Gebäudekerne die horizontale Aussteifung des Hochhauses. Die großzügigen Etagen werden durch Flachdecken gebildet. Dass der Entwurf besonderen Wert auf Erhalt bzw. Ausbildung von öffentlichem Raum legt, kommt auch dadurch zum Ausdruck, dass die ersten beiden Etagen zurückspringen und auf diese Weise sowohl Fußgängerbereiche als auch die vorgelagerten Platzflächen auf beiden Seiten vergrößern. Die Haupteingänge liegen an den nördlichen und südlichen Gebäudeköpfen, die Zufahrt zu den Stellplätzen im Untergeschoss erfolgt über die Straße Zollhof ohne Einschränkungen der Aufenthaltsqualität im Außenraum. Während Cafés, Einzelhandel oder auch Ausstellungsflächen das Erdgeschoss als öffentlichen Bereich beleben, sind die darüber liegenden neun bis siebzehn Geschosse für die Büronutzung vorgesehen. Die Flächen sind in 400 Quadratmeter große Nutzungseinheiten gegliedert und bieten damit die Möglichkeit, einzelne Einheiten flexibel zu nutzen oder zusammenhängende Flächen von bis zu ca. 1.600 Quadratmetern je Regelgeschoss zu bilden. Dachgärten und Dachterrassen bieten zusätzliche attraktive Außenräume und schaffen einen spannungsvollen Gebäudeabschluss. Die diagonale Anordnung des Baukörpers berücksichtigt nicht nur den städtebaulichen Kontext und die Wegebeziehungen, sondern reagiert auch optimal auf die Sonneneinstrahlung. Durch die geografische Ausrichtung entstehen zwei wesentliche Situationen: Von mittags bis abends liegt ein Platz an der Franziusstraße in der Sonne, ein weiterer im Süd-Osten des Gebäudes von früh morgens bis nachmittags. Letzterer verbindet sich mit der Außenfläche vor dem Denkmal und definiert einen großzügigen neuen Stadtraum. Beide Plätze werden von der Gastronomie im Erdgeschoss bespielt und bieten vielfältige Aufenthaltsmöglichkeiten. Die gestaffelte Gebäudeform ermöglicht nicht nur die Besonnung des Vorplatzes und der Treppenanlage des Altbaus auf der einen Seite, sondern auch räumliche und visuelle Verknüpfungen zum Hafen auf der anderen. Getreu der eigenen supergreen®-Philosophie formulieren ingenhoven associates auch mit dem vorliegenden Entwurf das Ziel, mindestens den Gold-Standard nach der LEED-Zertifizierung zu erreichen. Dafür kommt die Verwendung von Recycling-Stahl und Zement mit geringem CO₂-Anteil ebenso zum Tragen wie energetisch optimierte Systeme, intelligente Gebäudesteuerung und die Nutzung wassersparender

Ausstattungen zum Tragen. Entsprechend der „Cradle to Cradle“-Idee und dem Bestreben, das Gebäude selbst zum Rohstoffspeicher zu machen, sollen weitestgehend lösbare Verbindungen eingesetzt werden – sowohl zwischen ganzen Bauteilen als auch zwischen einzelnen Bauteilschichten. Im Falle eines Rückbaus ermöglicht das die sortenreine Trennung und eine rückstandslose Zurückführung von Material in die Stoffkreisläufe. Darüber hinaus fördern Fahrradstellplätze, Duschen, Spinde oder Elektro-Tankstellen in den Untergeschossen ein zeitgemäßes Mobilitätskonzept. Begrünung um das Haus und auf den Dächern sowie eine Titan-Dioxid-Beschichtung von Fassadenbauteilen verbessert das Mikroklima im Außenbereich des Gebäudes.

Preise, Nominierungen

Team

Bauherr

MOMENI Projektentwicklung GmbH, HamburgGruppe + Black Horse Investments

Team ingenhoven associates

Christoph Ingenhoven, Rudolf Jonas, Martin Reuter, Nils Lindhorst, Melik Kekec, Peter Pistorius, Stefan Boenicke, Thanh Dang, Yulia Grantovskikh, Marius Magnus Riepe, Florian Winands, Risa Kagami, Martin Trawinski, Pavlos Antoniou, Simon Klösger, Tim-Frederic Schulze, Dariusz Szczygielski

Beratung Tragwerksplanung und Fassade

Werner Sobek Group GmbH

Beratung TGA und Nachhaltigkeitskonzept

ingenieurbüro hausladen gmbh

Beratung Brandschutz

BPK Fire Safety Consultants GmbH & Co. KG, Düsseldorf

Beratung Mobilitäts-Konzept

LINDSCHULTE + KLOPPE Düsseldorf

Beratung Cradle to Cradle

Michael Braungart, EPEA, Hamburg