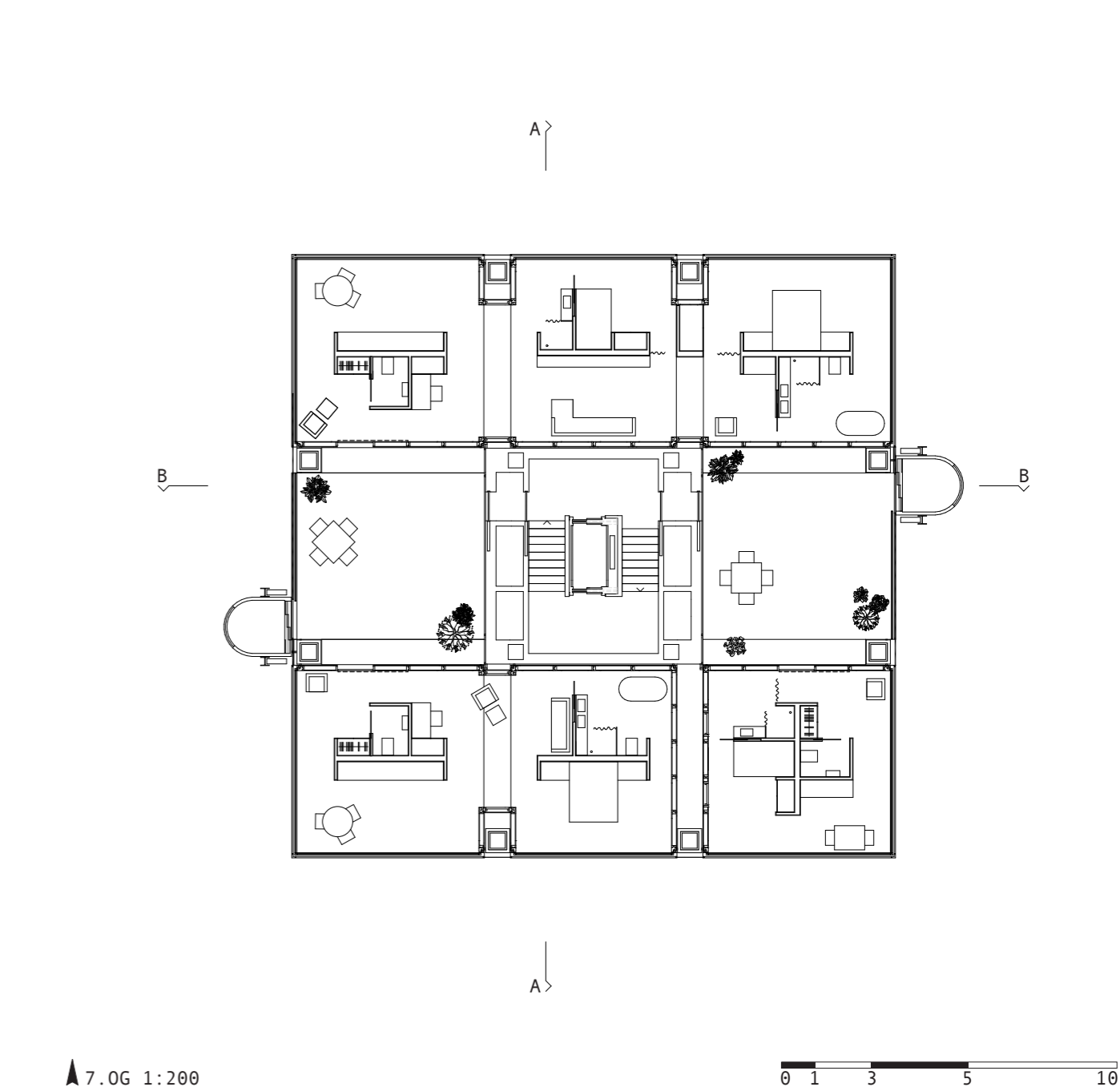
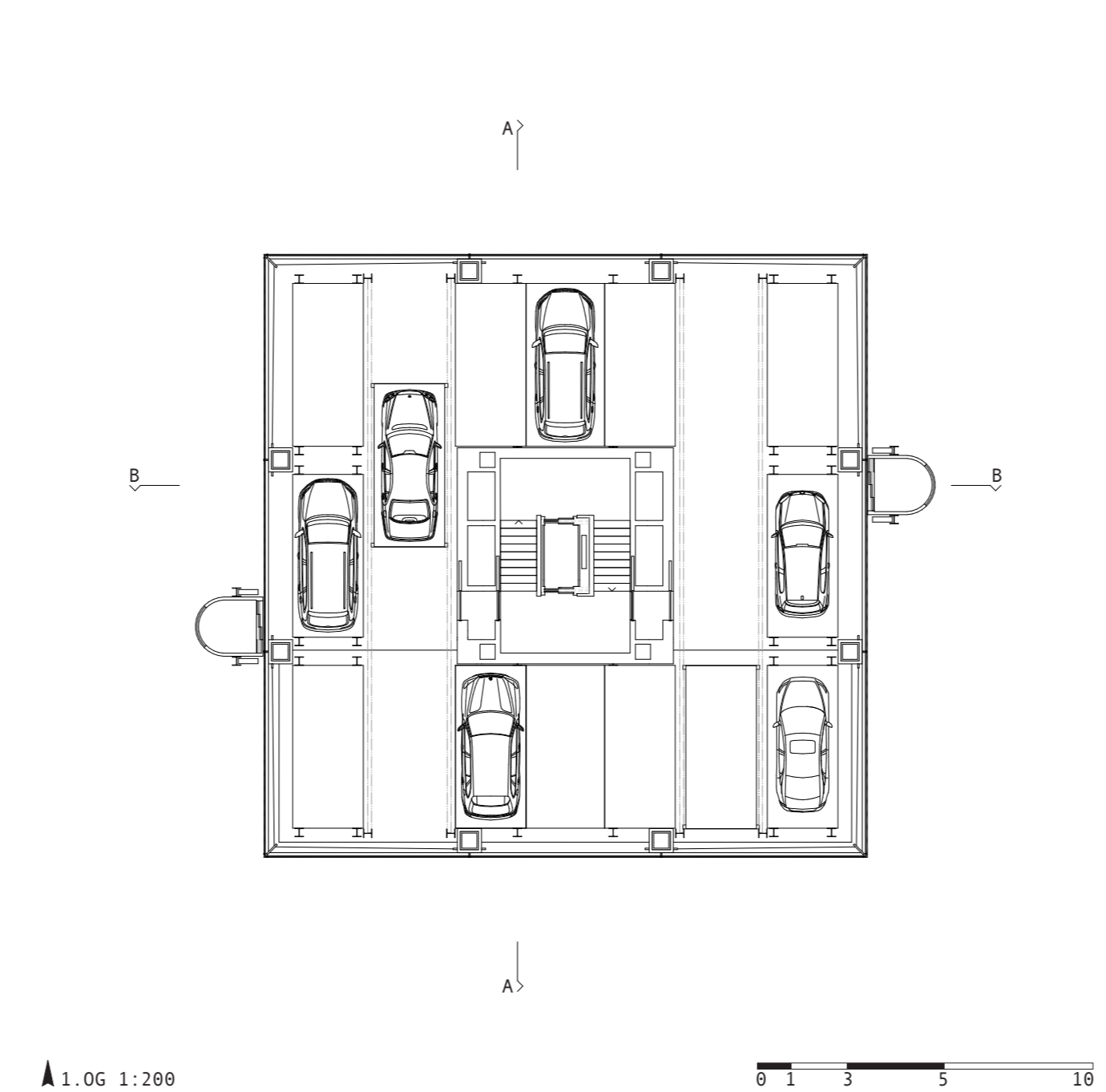
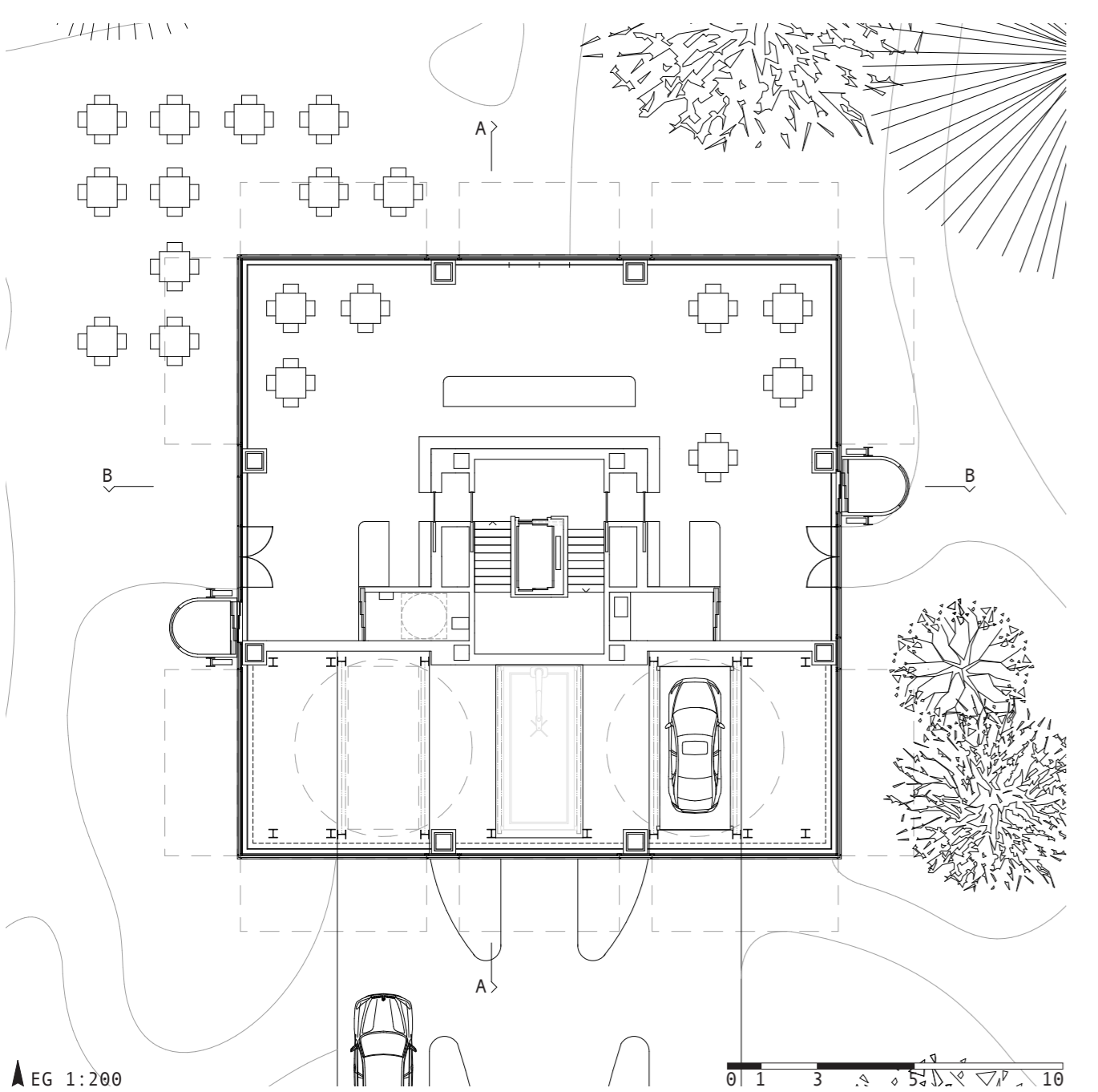
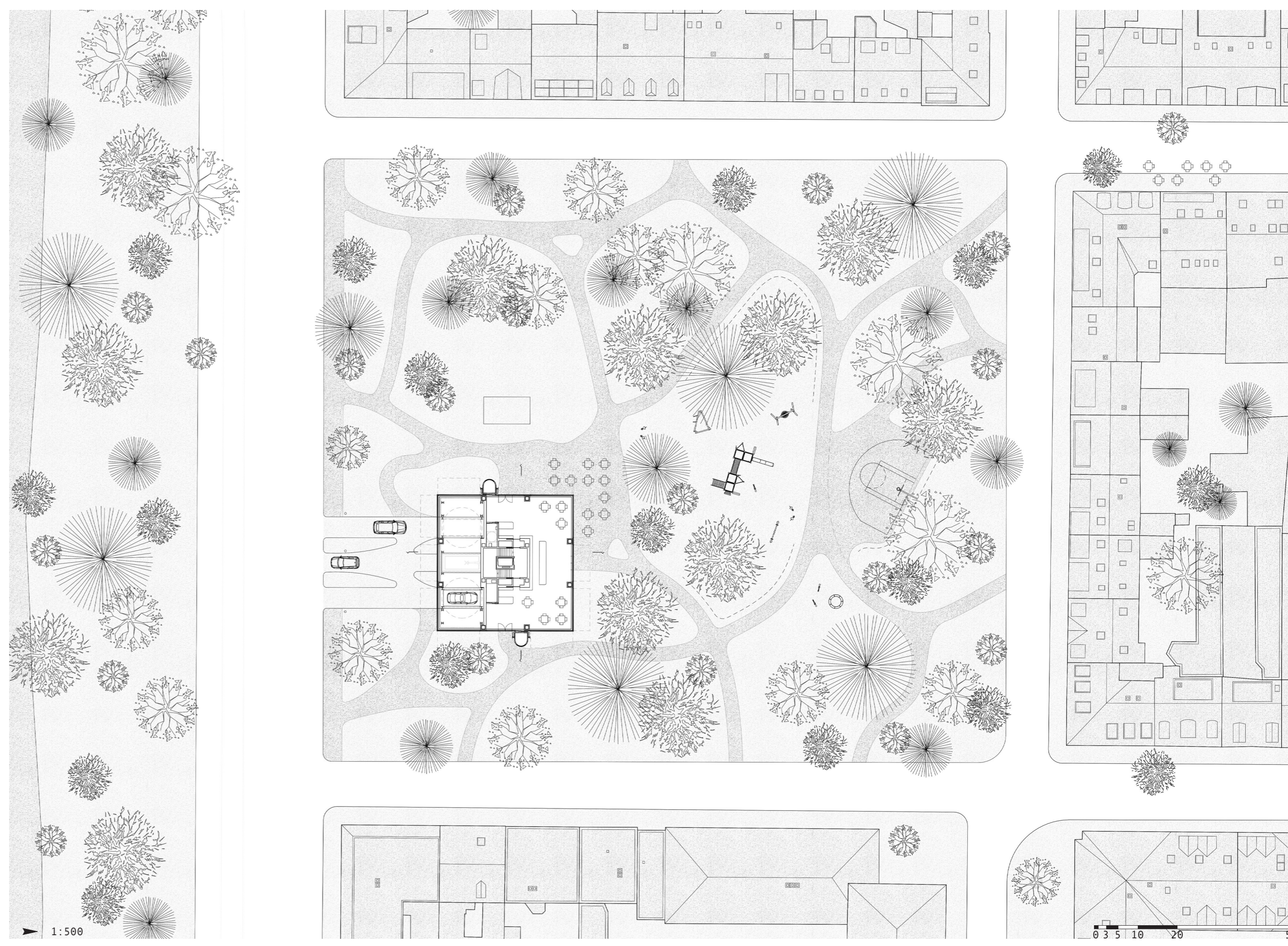
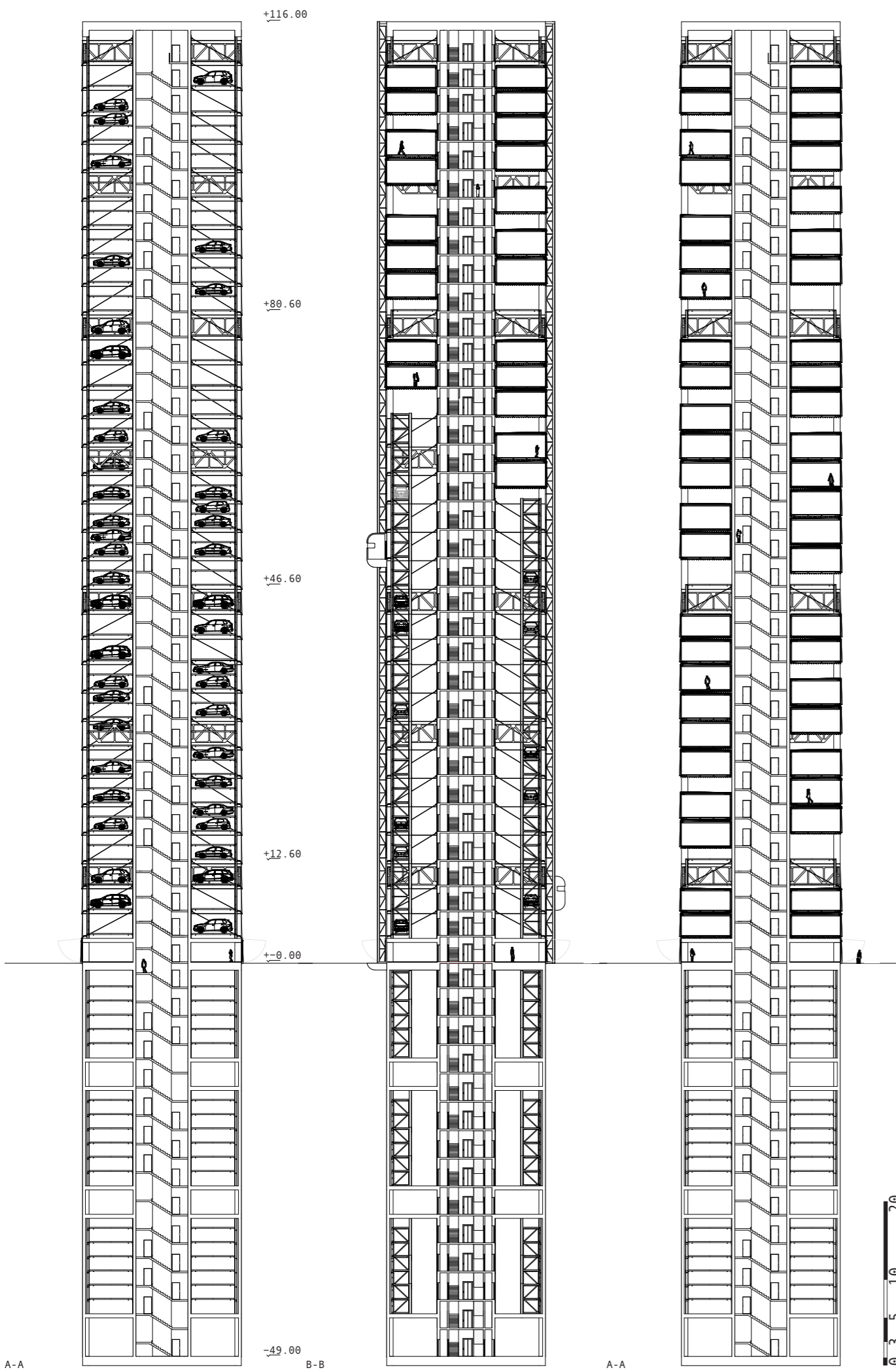




Das Projekt RE: STREET ist als forschungsbasierter Entwurf konzipiert, der eine Verschränkung architektonischer, sozialer und stadtplanerischer Fragestellungen auf mehreren Ebenen anstrebt. Ausgangspunkt der Untersuchung ist die qualitative Sammlung von Zukunftsvorstellungen im urbanen Kontext, die mittels partizipativer Formate generiert und typologisch ausgewertet wurden. Die Erhebung von 81 Stimmen, als Träume, Ängste, Utopien und Dystopien, bildet die Grundlage für eine narrative Lesart des Stadtraums und damit auch für den Entwurf eines neuen Nutzungskonzepts.

Im Fokus der Untersuchung steht die Bilker Straße im Stadtzentrum von Düsseldorf, die aufgrund ihrer historischen Entwicklung nie für den heutigen motorisierten Individualverkehr konzipiert wurde. Die Straße ist gekennzeichnet eine kulturelle Nutzungsmischung und eine sensible bauliche Struktur. Der aktuelle Zustand als Durchgangs- und Abstellfläche für Autos, steht in einem starken Widerspruch zu ihrem gestalterischen und atmosphärischen Potenzial. Das Projekt RE: STREET adressiert diese Divergenz mit einem integrativen Konzept, das auf die Autofreiheit des Quartiers und die sozial-räumliche Reaktivierung der Straße abzielt. Der Parking Tower am Schwanenmarkt konstituiert den zentralen Schlüsselbaustein im Entwurf. Die Intention ist es, die geplante Transformation des betreffenden Quartiers zu ermöglichen und diese Transformation gezielt zu beschleunigen. Der Turm übernimmt die Funktion eines urbanen Impulsgebers, dessen räumliche Wirkung darin besteht, bestehende Nutzungskonflikte, zwischen motorisiertem Verkehr und innerstädtischem Lebensraum, zu lösen und neu zu ordnen.

Die Konzentration und Verlagerung des ruhenden Verkehrs, der bislang eine signifikante Präsenz in den engen Straßen der Carlstadt aufwies, führt zu einer substantiellen Entlastung der öffentlichen Räume. Die Integration des Turms in die Parkanlage eröffnet die Möglichkeit einer qualitativen Aufwertung des öffentlichen Raumes. Die Neugestaltung des Schwanenmarktes zielt nicht nur auf eine ästhetische Aufwertung ab, sondern führt durch das Projekt zu einer signifikanten Steigerung der sozialen und funktionalen Bedeutung des Platzes. Die Erweiterung der Grünflächen auf den Straßenraum hat eine Steigerung der gesamten Biomasse im Quartier zur Folge. Der Tower fungiert folglich als transformative Schnittstelle zwischen Vergangenheit und Zukunft, zwischen Infrastruktur und Wohnen sowie zwischen Entseglung und Verdichtung. Seine vertikale Organisation erlaubt eine phasenweise Transformation, die sich an den realen Veränderungen der Mobilitätsbedarfe orientiert. In der Konsequenz manifestiert sich das Objekt nicht allein als Speicher für Fahrzeuge, sondern wird zum räumlichen Träger einer neuen urbanen Vision.





LEBENSPHASEN

Der innovative „Parking Tower“ bildet den thematischen Schwerpunkt des Projekts. Seine Lage am Übergang zur historischen Carlstadt im derzeit wenig genutzten Schwanenmarkt-Park verweist auf den besonderen urbanen Kontext. Die Wahl dieses Ortes ermöglicht eine doppelte Intervention, die Verlagerung des ruhenden Verkehrs aus dem dicht bebauten Altstadtgebiet sowie die Aktivierung einer bislang untergenutzten Grünfläche.

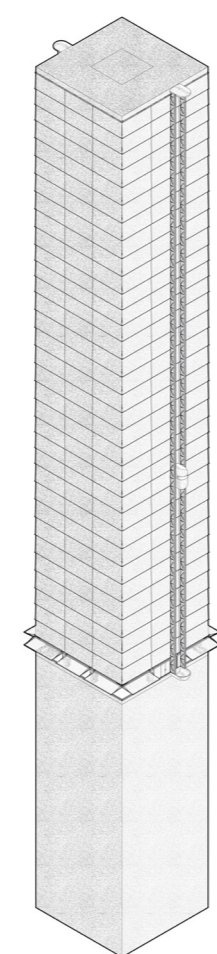
Der Tower ist nicht als statische Infrastruktur konzipiert, sondern als transformative Struktur für mehrphasige Nutzungsszenarien. In der ersten Phase dient das Gebäude als automatisiertes Parkhaus sowie als Mikrohub für urbane Logistik. In den unteren Geschossen erfolgt die Sammlung, Bündelung und Distribution von Paketen die innerhalb des Quartiers mittels Lastenrädern, autonomen Robotern oder Drohnen verteilt werden. Wodurch der innerstädtische Lieferverkehr signifikant reduziert wird. Ein hilgrames vorgehanges Netzsystem, zum Schutz vor Tieren und Witterung, wird mit Photovoltaik-Modulen ausgestattet und erzeugt so Energie. Die Etablierung eines öffentlich zugänglichen Cafés im Erdgeschoss initiiert eine Aktivierung des Stadtraums und generiert bereits in einer frühen Phase soziale Schnittstellen zur Nachbarschaft.

Mit dem Rückgang des Stellplatzbedarfs durch neue Mobilitätsformen beginnt die zweite Phase. Der Tower wird zur Hybridstruktur. Reversibel konstruierte Parkplattformen werden schrittweise zurückgebaut und durch modulare Wohnkapseln ersetzt, die in die Primärstruktur eingee-

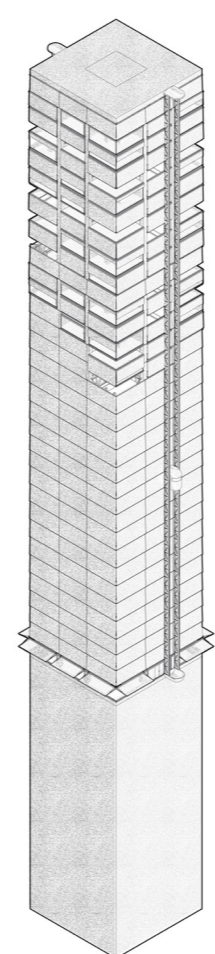
hängt werden. Die Module bestehen aus Sandwichpaneelen mit großflächigen, über Eck angeordneten Fenstern und angepasstem Sonnenschutz. Die Montage erfolgt per Kran oder Helikopter, was eine präzise und effiziente Transformation ermöglicht. Sämtliche Systeme für Steuerung, Belüftung und Energieverteilung sind in sieben Technikgeschossen untergebracht.

Die Erschließung erfolgt über einen zentralen Stahlbetonkern mit Treppen und Feuerwehraufzug. Zwei außen liegende Panoramalüftungselemente erschließen die späteren Terrassen und aktivieren die Fassade. In der dritten Phase erfolgt die vollständige Umwandlung des Towers zu einem Wohngebäude. Die Tragstruktur wird dabei nicht überformt, sondern in der Chronologie erhalten. Grundlage bildet ein Stahlbetontragwerk mit langfristiger Nutzungsflexibilität.

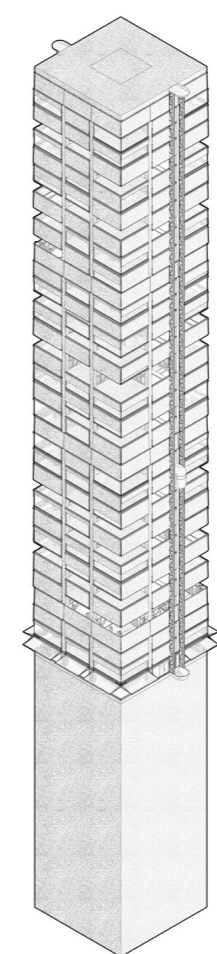
Die stadträumliche Wirkung des Entwurfs manifestiert sich nicht ausschließlich in vertikaler Ausdehnung, sondern steht in einem unmittelbaren Bezug zur angrenzenden Biker Straße. Durch die Verlagerung des ruhenden Verkehrs entstehen neue Möglichkeiten für Grünräume, temporäre Nutzungen und gemeinschaftliche Aneignung des öffentlichen Raums. Die Straße erhält ihre ursprüngliche Rolle als sozialer Ort zurück. In einer begleitenden Umfrage wurden mehr Grün, soziale Interaktion und Nicht-Kommerzialität gewünscht. Aspekte, die bewusst berücksichtigt wurden. Der Parking Tower symbolisiert eine „lernende Stadt“, die Wandlungsprozesse nicht nur zulässt, sondern baulich vorwegnimmt. Ein Statement für eine resiliente, adaptive Urbanität.



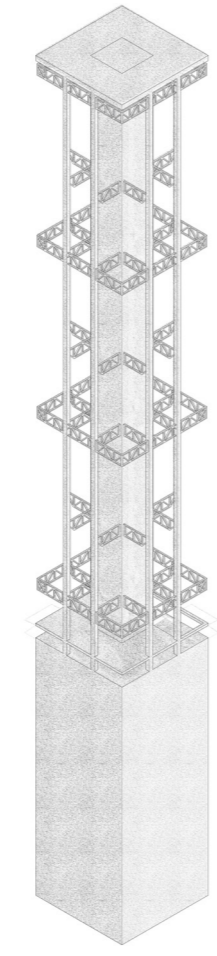
PHASE 1 - INFRASTRUKTURGEBÄUDE
Das rotmattierte Parkhaus, ein Logistikstation, die das Quartier ergänzt. Die unteren Stockwerke beherbergen ein Mikrohub für die Paketzustellung, überdies wird ein Mobilitäts Hub bereitgestellt.



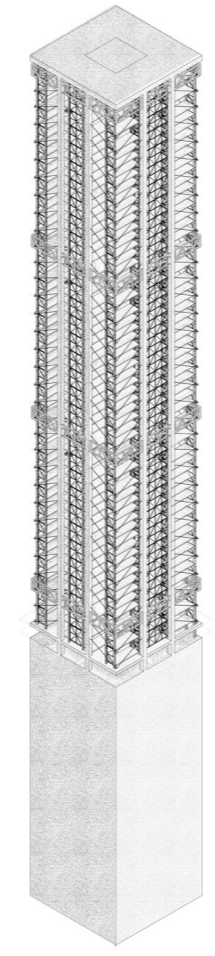
PHASE 2 - HYBRIDSTRUKTUR
Erschließung beginnt die Transformation in ein hybrides Gebäude. Im Rückbau der Parkplattformen und sukzessiver Ersatz durch modulare Wohnkapseln. Die Stadtenwicklung ist flexibel und verdichtet, um auf veränderte Mobilitätsnutzungen zu reagieren.



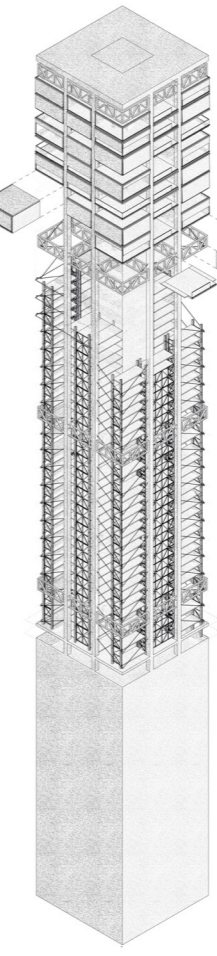
PHASE 3 - WOHNGEBÄUDE
Die Nutzung des Towers als vollwertiges Wohnhaus stellt die finale Ausdehnung, sondern steht in einem unmittelbaren Bezug zur angrenzenden Biker Straße. Der Übergang von Infrastruktur zu Wohnnutzung wird als Architektonische Chronologie urbanen Wandels inszeniert.



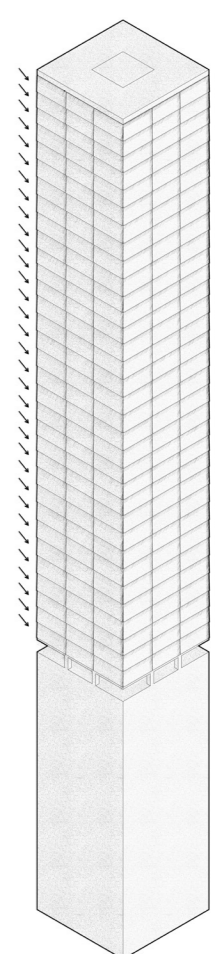
PRIMÄR - TRAGSTRUKTUR
Das primäre Tragsystem ist durch ein rasterartiges Skelett aus Stahlbeton charakterisiert, welches auf eine langfristige Adaptionsfähigkeit in allen Phasen hin konzipiert wurde.



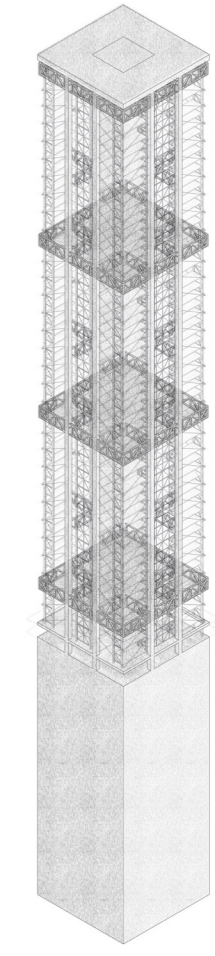
SEKUNDÄR - TRAGSTRUKTUR
Die reversiblen Bauteile, insbesondere die Parkplattformen, sind reversibel Leichtbauweise als brandschutzbeschichtete Stahlrahmen ausgeführt.



MODULARE WOHNKAPSELN
Die Wohnkapseln stellen eigenständige, vorgefertigte Module dar, die in der Primärstruktur montiert werden können. Die Integration ermöglicht eine schrittweise Transformation der Infrastruktur in Wohnraum. Die einzelnen Module sind dabei flexibel kombinierbar.



ENERGIEGENÜSSUNG DURCH SOLARNETZE
Solarpaneele umgeben die Parkplattform des Infrastrukturgebäudes und gewährleisten so die Energieversorgung. Die Netze sind als flexible Photovoltaik-Systeme ausgeführt, die zur Realisierung eines nachhaltigen und ressourcensparenden Stadtraums beitragen.



ENERGIE UND TECHNISCHES GESOSSE
Die Integration intelligenter Steuerungs-, Energie- und Belüftungssysteme wird durch sieben eingebaute Technikgeschosse ermöglicht. In jeder Phase der Nutzung gewährleistet wird.

