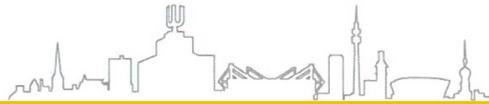


# Anlage 3: Erläuterungsbericht

## RAHMENPLANUNG SÜDLICHE SPEICHERSTRASSE AM STADTHAFEN

Hafenquartier Speicherstraße



Post • Welters Architekten & Stadtplaner GmbH mit brosk, landschaftsarchitektur

Stadt Dortmund  
Stadtplanungs- und  
Bauordnungsamt



Stadt Dortmund  
Wirtschaftsförderung





# INHALT

1. PLANUNGSANLASS UND AUFGABENSTELLUNG	5
2. DER STANDORT - AUSGANGSSITUATION	7
3. ZIELE UND ANFORDERUNGEN	9
4. RAHMENPLANUNG	14
4.1. DER RAHMENPLAN	
4.2. STRUKTUR UND LEITKONZEPTION	
4.2.1. STÄDTEBAU	
4.2.2. NUTZUNGSKONZEPT	
4.2.3. VERKEHRS- UND ERSCHLIEßUNGSKONZEPT	
4.2.4. FREIRAUMKONZEPT	
4.2.5. GESTALTLEITLINIEN	
5. ENTWICKLUNGSSTUFEN	34
6. HANDLUNGSKONZEPT UND WEITERES VORGEHEN	40
7. ANHANG	43
7.1. BESTANDSANALYSE UND VARIANTENBETRACHTUNG	
7.2. VORGABEN INTERESSENSBEKUNDUNGSVERFAHREN	
IMPRESSUM	



## 1. PLANUNGSANLASS UND AUFGABENSTELLUNG

Die Rahmenplanung betrachtet den Teilbereich südlich des Dortmunder Stadthafens an der Speicherstraße/Lagerhausstraße. Hierbei handelt es sich um einen Standort ehemaliger bzw. auslaufender Hafennutzung und die bedeutsamste städtebauliche Nahtstelle zwischen den Wohnquartieren der Nordstadt und dem Hafengebiet mit einem enormen Entwicklungspotential.

Anlass der Rahmenplanung ist es, neues urbanes Leben im Quartier Speicherstraße zu etablieren. Dabei soll das haftentypische Potenzial der Speicherstraße genutzt und der Charme des Hafens erhalten bleiben.

Bisher blockierten bestehende Miet- und

Pachtverträge die Entwicklung des Gebietes. Da diese nun derzeit und in den kommenden Jahren auslaufen, gilt es zunächst eine Aufwertung der öffentlichen Freiflächen, Straßen- und Platzräume zu generieren und das Quartierskonzept als „Gründer- und Wissenscampus“, als Entwicklungszentrum für dienstleistungs- und bildungsaffine Branchen/ Einrichtungen (wie z.B. Gründerzentren, Kreativwirtschaft, Neue Technologien und Unternehmen mit digitalem Schwerpunkt) umzusetzen. Ziel ist ein urbanes Quartier mit innovativen und zukunftsweisenden Arbeitsplätzen und ergänzenden Angeboten.

Die Entwicklung des Hafensareals im Bereich der Speicherstraße, soll zudem die

Integrationsbemühungen in der Dortmunder Nordstadt stützen und insbesondere auch für die hier ansässige Bevölkerung Mehrwerte schaffen. Auch die Hafenpromenade soll belebt und der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden. Gastronomie, attraktives Gewerbe und Dienstleistungen sollen das Quartier stärken.

Die städtebauliche Öffnung des Hafensquartiers zu und Verknüpfung mit den benachbarten Wohngebieten wird als wichtiger Beitrag zur Aufwertung der Nordstadt und des gesamten Areals gesehen.



Lage des Plangebietes



Eingangssituation im Süden des Plangebietes mit Blick auf das Alte Hafenturm



Blick auf das Plangebiet



Blick von Norden in die Speicherstraße

## 2. DER STANDORT - AUSGANGSSITUATION

### DER STANDORT SÜDLICHE

#### SPEICHERSTRASSE AM STADTHAFEN

Die Dortmunder Speicherstraße liegt im Grenzgebiet zwischen Hafenaerial und Dortmunder Nordstadt. Als Gebiet nahe des Dortmunder Stadtkerns und in attraktiver Lage zum Wasser ergeben sich vielfältige Entwicklungsmöglichkeiten. Verkehrlich ist die Speicherstraße hervorragend angebunden. Neben der sehr guten ÖPNV-Anbindung (Stadtbahnhaltestelle Hafen der Linien U47 und U49 sowie mehrere Buslinien) ist der Standort über Mallinckrodtstraße, Sunderweg und Leopoldstraße/B 54 von der Innenstadt, benachbarten Stadtteilen und der Autobahn schnell und auf kurzem Wege erreichbar.

### RÄUMLICHER KONTEXT

Wichtige regionale Attraktoren wie die Dortmunder City als repräsentativer Mittelpunkt der Stadt, der Freudenbaumpark und das Unionviertel befinden sich in weniger als 3 km Entfernung zur Speicherstraße. Auffällig ist jedoch, dass im Bereich der Speicherstraße eine „Attraktivitäts-Lücke“ im stadträumlich-funktionalen Kontext klafft. Auch im Hinblick auf die Grün- und Freiraumausstattung im unmittelbaren Zusammenhang mit der Dortmunder Nordstadt besteht nun die Chance, bestehende Defizite zu beheben. Besonders die einzigartige Lage am Wasser wird bisher nicht als identifikationsstiftendes Potenzial einer

attraktiven Quartiersbildung und Weiterentwicklung der Dortmunder Nordstadt genutzt.

### DAS PLANGEBIET

Das Plangebiet liegt direkt am Dortmunder Hafen und wird im Norden durch den Stadthafen begrenzt. Die Hafenbrücke, das Baudenkmal des alten Hafenamtes und die Anlegestelle des Dortmunder Ausflugschiffs „Santa Monika III“ markieren die städtebauliche Eingangssituation zum Plangebiet. Im Süden schließt das Gebiet an die Mallinckrodtstraße/Lagerhausstraße an. Der nordöstliche Eingangsbereich wird durch die Bülow- und Arnoldtstraße an die westliche Nordstadt angebunden.

Die gegenüberliegende Seite des Stadthafens wird von der Dortmunder Hafen AG auch zukünftig genutzt und aktiv betrieben. Die Lagerhausstraße im Südosten des Plangebiets stellt die Grenze zwischen dem Sondergebiet

Hafen und den angrenzenden Wohnquartieren der Nordstadt dar. Parallel zur Lagerhausstraße befindet sich eine Gleisanlage der Dortmunder Eisenbahn GmbH, welches ausschließlich für den Güterverkehr genutzt wird.

Bei der vorhandenen Bebauung handelt es sich größtenteils um Gebäude mit ehemaliger Hafennutzung, darunter einige ortsbildprägende Speicher- und Lagergebäude.



Luftbild mit markiertem Plangebiet

### 3. ZIELE UND ANFORDERUNGEN

#### HAFENTYPISCHE MERKMALE

#### ERHALTEN!

Die südliche Speicherstraße am Stadthafen ist durch die ursprüngliche industrielle Nutzung geprägt. Hervorzuheben ist die Qualität der promenadenbegrenzenden Lagerhausgebäude Speicherstraße 2 und 10-20 sowie der Bezug des Quartiers zum Wasser bzw. zum Hafen. Zusätzlich verleihen die vorhandenen, wasserseitigen Speichergebäude dem Quartier einen eigenständigen, identifikationsstiftenden und imagebildenden Charakter, ebenso wie das vorhandene, hafentypische Kopfsteinpflaster. Die Lager- und Speichergebäude bieten bereits heute erhebliche positive Ansätze für potenzielle Entwicklungsperspektiven an der Was-

serseite, die bisher nicht genutzt wurden. Die Speicherstraße 10-12 (Abb. 1 und 2) mit seinen Laderampen zählt mit der für das Hafengebiet typischen Ziegelfassade zu den prägendsten Gebäuden im Plangebiet und wird als eines der zukünftigen imagegebenden Faktoren für das Gesamtkonzept eingeschätzt, hier ist der Gründungscampus geplant. Mit direkter Lage am Hafenbecken bietet sich die Chance, innovative Dienstleistungen und im Erdgeschoss Gastronomieeinrichtungen mit Bezug zum Wasser anzusiedeln. Großformatiges Kopfsteinpflaster und teilweise unbefestigte Flächen prägen das Bestandsbild der Speicherstraße. Das prägende Kopfsteinpflaster, vorhanden



Abb. 1



Abb. 2



Abb. 3



Abb. 4

in zwei variierenden Farbtönen (Abb. 4), wird auch in der Neuplanung erhalten und in die Straßengestaltung mit einbezogen. Das zu sanierende Gebäude des Projektes „Heimathafen“ (Begegnungsstätte mit Musikschule, Schulungs- und Beratungsangeboten) befindet sich in der Speicherstraße gegenüber dem Speichergebäude Nr. 10-12. Das ehemalige Lagerhaus soll ein ganzheitliches, integratives Förderzentrum und ein Ort der Begegnung aller Kulturen werden. Gegenstand der Förderung ist die bauliche Instandsetzung und Herrichtung des Gebäudes unter Berücksichtigung funktionaler und ökologischer Ziele. Es ist ein weiterer wichtiger Baustein für das Plangebiet. Das Element Wasser kann im gesamten Quartier insbesondere im Zuge der Ansied-

lung von Gastronomie und Entwicklung von Freizeitaktivitäten als Anziehungspunkt gesehen werden und ist mit seiner Lage so nahe der Innenstadt einzigartig.

### **FREIRÄUME ENTWICKELN!**

Mit der städtebaulichen Transformation des industriell geprägten Hafensbereichs an der Speicherstraße zu einem „Hafenquartier“ vollzieht sich auch eine Veränderung in der Funktionalität, Adressbildung und Gestaltung der öffentlichen Freiräume. Die bereits beschriebenen positiven städtebaulichen Entwicklungen der Öffnung und Anbindung in das umgebende Stadtgefüge wird begleitet von einer neuen Formulierung der Freiräume. Vormalig auf ihre Erschließungsfunktion

und Funktionalität abgestimmte Räume gewinnen insbesondere für die Bewohner der benachbarten Nordstadt eine neue Rolle – Aufenthalt und Flanieren am Wasser, Besuchen von kulturellen Veranstaltungen auf dem Speicherplatz oder ein Einfaches „sich Ausruhen“ im Santa Monika Park sind die zukünftigen Nutzungsmöglichkeiten des öffentlichen Raums. Zudem dient der Santa Monika Park zukünftig als „grünes Klassenzimmer“. Dabei bleibt das städtebauliche Leitbild einer behutsamen, schrittweisen, ökologischen, nachhaltigen und vor allem auf den Bestandsqualitäten aufbauenden Entwicklung auch oberstes Ziel der Freiraumgestaltung. Die Bewahrung vorhandener

Raumstrukturen, die Wiederherstellung von Blickbeziehungen auf den gegenüberliegenden „arbeitenden“ Hafen, das Aufnehmen alter Nutzungsspuren in die neue Gestaltung und die Arbeit mit vorhandenen Materialien bilden die Basis der Umgestaltung sehr unterschiedlicher Freiräume im Hafenuartier.

#### **STADTQUARTIERE VERNETZEN!**

Verkehrstechnisch ist die Speicherstraße sehr gut angebunden. Es gilt jedoch das Quartier nicht nur auf den motorisierten Verkehr auszurichten. In diesem Kontext und in Verbindung mit der angrenzenden Nordstadt kommt der Freiraumgestaltung sowie dem Fuß- und Radwegnetz eine besondere Bedeutung zu.

#### **BARRIEREN ÜBERWINDEN!**

Das Plangebiet wird von Nordosten und Südwesten erschlossen. Der südliche Zugang wird sowohl durch den Innenstadtverkehr als auch über die Stadtbahnhaltestelle „Hafen“ geprägt. Im Osten von der Evert- und Lagerhausstraße kommend, gibt es bisher keinen direkten Zugang zur Speicherstraße und zum Wasser. Der Kaibereich ist für die Öffentlichkeit derzeit nicht zugänglich.

Für Nutzer und Besucher bietet das Quartier enormes Potenzial als attraktiver Stadtraum mit hoher Aufenthaltsqualität. Die angrenzenden Wohnquartiere sowie die Stadtbahnhaltestelle „Hafen“ sind in wenigen Gehminuten zu erreichen. Entlang der Lagerhausstraße und Speicherstraße betreibt die Dortmunder

Eisenbahn GmbH einen Gleiskörper, welcher ausschließlich für den Gütertransport genutzt wird. Das Plangebiet der Speicherstraße ist nur über zwei Querungen dieser Bahntrasse (im Bereich »Rosendahl« im Südwesten und »Speicherstraße« im Nordosten) zu erreichen.

Der Nachteil des fehlenden direkten Zugangs zur Hafnbrücke, wodurch eine unmittelbare Überquerung des Hafenebeckens ohne längere Umwege möglich wäre, wird in der Rahmenplanung durch die Einplanung einer Treppenanlage gelöst.

### **STRATEGIEKONZEPT FORMULIEREN!**

Die Entwicklung des Gebietes wird aufgrund der bestehenden Miet- und Pachtverhältnisse in Teilabschnitten zu realisieren sein. Diese Abschnitte müssen bestimmten Anforderungen standhalten. Zum einen muss jeder Abschnitt in sich funktionieren und das Endkonzept unterstützen, gleichzeitig jedoch auch so flexibel sein, dass verschiedene Nutzungsoptionen auf einer längeren Zeitachse möglich sind. Stellplatzanforderungen müssen berücksichtigt werden, ebenso, wie die Wirtschaftlichkeit der einzelnen Maßnahmen. Erforderlich ist es, ein Konzept zu generieren, das sich städtebaulich in Teilabschnitten umsetzen lässt, und dabei langfristig im Gesamtkonzept Bestand hat.



Blick von der Hafenerbrücke aus in Richtung Plangebiet, repräsentative Achse der Speichergebäude und Blick auf mindergenutzte Fläche vor dem Schenker-Gebäude



## 4.2. STRUKTUR UND

### LEITKONZEPTION

#### 4.2.1. STÄDTEBAU

##### Städtebauliche und räumliche

##### Qualitäten

Prägend und erhaltenswert ist insbesondere der gesamte wasserseitige Speicherkomplex 2 und 10-20 sowie Speicherstraße 15. Die Speichergebäude 2 und 10-16 sowie das Gebäude Speicherstraße 15 können dabei bereits kurzfristig einer neuen Nutzung zugeführt und modernisiert werden. Dabei ist ein viergeschossiger, neuer Anbau an der Speicherstraße 2 (Speicherplatz) zur räumlichen Fassung und angemessenen Platzdimensionierung sinnvoll. Darüber hinaus ist das Quartier gekennzeichnet durch einen großzügigen, niveaugleichem Straßen-

raum aus Kopfsteinpflaster, der charakter- und imagebildend für das Plangebiet ist und daher auch Grundlage der Neugestaltung des öffentlichen Raums wird.

Die südöstliche Bebauungsreihe (ein Konglomerat unterschiedlicher Gebäude und Schuppen) wird bis auf das Gebäude des Projektes Heimathafen (Speicherstraße 15) komplett abgerissen. Diese bauliche Neuausrichtung zwischen Speicher- und Lagerhausstraße soll den „Aufbruch in eine neue Zukunft“ markieren. Dies lässt neue, zeitgemäße Nutzungsmöglichkeiten zu und sorgt für eine neue Adressbildung des Plangebiets. Konzepte und Nutzungen aus der IT- und Digitalisierungsbranche und Jungunternehmer können hier einen neuen

attraktiven Standort finden.

Die vorgesehene Bebauungsstruktur zwischen Speicherstraße und Lagerhausstraße entspricht vom Ansatz her einer kammartigen Riegelbebauung, welche die Grundstücke in ihrer Tiefe komplett ausnutzt. Durch Rücksprünge straßenbegleitend zur Speicherstraße ergeben sich Hofbereiche, die sich zum öffentlichen Raum der Straße öffnen und damit unterschiedliche zusätzliche, autofreie Platzbereiche generieren. Diese sog. Kreativ- und Gründerhöfe haben hohe Aufenthaltsqualitäten und eignen sich zum Beispiel für Ausstellungs-, Design-Thinking-Prozesse und Projektzwecke. Entstehen sollen Zonen zum aktiven Austausch mit anderen angesiedelten Unternehmen und der Öffentlichkeit. Die

Hauptbaukörper sollen in Anlehnung an die bestehenden Speichergebäude ca. vier Geschosse aufweisen und in Ziegelsichtmauerwerk ausgeführt werden. Zur Lagerhausstraße sind die Höfe abgeschirmt durch zweigeschossige Bindeglieder, in welchen die Erschließung untergebracht sein kann. Grundsätzlich sollten die Gebäude in Ziegelsichtmauerwerk ausgeführt werden. Die Baukörper sollten leicht geneigte Dächer (analog Speicherstraße 10-12) erhalten, für die Zwischenbaukörper sind auch Flachdächer denkbar. In Abhängigkeit von Vermarktung und Grundstücksaufteilung (z.B. hinsichtlich Brandschutz und Abstandsflächen) sowie in Abwägung mit dem Lärmschutz ist sowohl eine zur Lagerhausstraße grundsätzlich ge-

schlossene Struktur (mit Ausnahme des Heimathafens) wie auch die Anlage von Grünfugen (wie dargestellt) vorstellbar. Mit der unterschiedlichen Höhenstruktur der Gründerhöfe wird eine Auflockerung der Riegelbebauung erreicht. Weiterhin sorgt die geplante zusätzliche direkte, fußläufige Verbindung des Quartiers zur Lagerhausstraße vorbei am Heimathafen für die Öffnung und Anbindung des Plangebiets zur Wohnbebauung der Nordstadt. Durch die modularen Baukörper der Gründerhöfe lässt sich die neugeplante Gebäudereihe, wie in den Entwicklungsstufen erkennbar unter Beachtung der laufenden Mietverhältnisse, bauabschnittsweise realisieren. Die Flächen der derzeitigen Stellplatzan-

lage südlich des Santa Monika Anlegers stellen ein sinnvolles Baulandpotential im Bereich des Stadthafens dar. Hier ist, neben einer neuen Freiflächengestaltung, eine bauliche Erweiterung als Auftakt und Adressbildung für die südliche Speicherstraße am Stadthafen städtebaulich sinnvoll. Dazu soll ein neues Gebäude – das „Leuchtturmgebäude“ (mindestens fünf Geschosse) mit Blick auf das historische Alte Hafenamt entstehen, welches die Adressbildung des Quartiers verstärkt. Der Begriff „Leuchtturm“ steht für einen qualitätsvollen Neubau mit städtebaulich-gestalterischer Strahlkraft über den Standort hinaus. Zudem begrenzt der Neubau das Plangebiet und bildet ein neues einladendes und weit sichtbares Entree von Süden und Westen. Für

den Neubau sollte (unter Einbeziehung einer neuen Treppenanlage Sunderweg – Hafensprome-nade) ein städtebaulich architektonisches Qualifizierungsverfahren (z.B. Mehrfachbeauftragung, Architektenwettbewerb o.ä.) durchgeführt werden. Dabei ist die Zugänglichkeit und Unterbringung öffentlichkeitswirksamer Nutzungen sowohl zum Sunderweg wie auch zum „Santa Monika Park“ zu berücksichtigen. Die Hafenbrücke weist einen Höhenunterschied zur Hafensprome-nade von ca. 6 m auf, so dass das Niveau Sunderweg (Hafenbrücke) im 2. Obergeschoss angebunden werden kann, weshalb von dort aus ein mindestens ca. drei- bis fünfgeschossiger Baukörper sichtbar ist (bei einer Gebäudehöhe von mindestens 5 bis maximal 7 Geschossen).

### **Öffentliche Bereiche und Plätze**

Zur Attraktivitätssteigerung des Gebietes trägt auch die Neugestaltung der öffentlichen Freiflächen sowie Straßen- und Platzräume bei. Im Bereich der zukünftigen Hafensprome-nade werden die Speichergebäude verbunden durch den zentralen „Speicherplatz“, der als Bindeglied zwischen Stadthafen (Bezug zum Wasser) und der östlichen Gebäudereihe fungiert. Zum einen als zentraler Veranstaltungsort gedacht, bietet er ebenfalls Angebote für eine außergastronomische Nutzung der Speichergebäude. Der Freizeitcharakter des Gebiets wird gefördert durch den Ausbau der Promenade sowie der Neuanlage Santa Monika Park, der sich zwischen der Bestandsbebauung Speicherstraße 2 und dem neu-

en „Leuchtturm“ entwickelt.

Eine ggf. erforderliche Versorgungsstation der DEW kann, falls nicht in einem Gebäude integrierbar, in den geplanten Grünflächen im Bereich der Eingangssituation (Rosendahl) untergebracht werden.

### **Wegeführung**

Die Hauptwegebeziehungen in das Plangebiet sind von Norden und Süden (Rosendahl) gegeben und werden zukünftig qualifiziert. Der südliche Zugang wird aufgrund seiner stadträumlichen Lage und seiner Nähe zur Stadtbahnhaltestelle zukünftig als Haupteingang fungieren. Im Südosten von der Evert- und Lagerhausstraße kommend, gibt es bisher keinen direkten Zugang zur Speicherstraße

und zum Wasser. Um allerdings eine direkte Anbindung an den westlichen Teil der Nordstadt herzustellen, wird eine zentrale fußläufige Erschließung des Gebietes im Bereich des zukünftigen "Heimathafen" geplant (Eisenbahnrechtliches Verfahren erforderlich).

#### 4.2.2. NUTZUNGSKONZEPT

Der Rahmenplan sieht als Schwerpunkt der zukünftigen Nutzung vor allem die Gebäude der Speicherstraße 2, den Gründungscampus, den Heimathafen und den »Leuchtturm« als essentielle Bausteine zur Entwicklung des Quartiers. Vorstellbar wäre es, Nutzungen aus dem Bereich neue Technologien, Unternehmen mit digitalem Schwerpunkt, Gründer- und Innovationsszene sowie kreative Berufe und

Dienstleistungsanbieter hier anzusiedeln. Im Erdgeschoss sind Gastronomieeinrichtungen sinnvoll und weitere Freizeiteinrichtungen denkbar. Durch einen Mix aus bereits am Markt etablierten Unternehmen und Neugründungen kann ein lebendiger Wissensaustausch entstehen. Bereiche für Co-Working-Spaces (Leuchtturm) und Gründungscampus bieten die Plattform dafür. Ebenso wäre der Standort für eine Zusammenarbeit der Hochschulen und Universitäten denkbar und würde das Konzept eines Wissens- und Gründerquartiers unterstützen. Die neu angelegten Freiflächen und Plätze, Santa Monika Park und Speicherplatz, mit direkter Lage am Wasser tragen ihren Teil zur Aufwertung des Quartiers bei und dienen ebenso als Fläche der Begegnung, Kommunikation

und Aufenthalt. Nach der ersten Realisierungsstufe (2017 – 2021) können junge Unternehmen und Neugründungen, sowie etablierte Unternehmen die neugeplanten Gründerhofkomplexe beziehen. Gewerbliche Nutzungen wie Gastronomie und Unternehmen der Freizeitwirtschaft (Themencafe, Alternativgastronomie) unterstützen die Attraktivität des Quartiers für Berufstätige und Anwohner der Nordstadt, sowie der breiten Öffentlichkeit, und schaffen einen intensiven Bezug zum Wasser. Der Heimathafen als integrative Begegnungsstätte mit einem breit gefächerten Angebot ist ein weiterer wichtiger Baustein für das Nutzungskonzept.

**Mögliche Nutzungskonzepte:**

- Leuchtturm am Santa Monika Park: Erlebnisgastronomie, Co-Working-Space, Bürofläche Innovationsbranche, Neue Technologien
- Speicherstraße 2: Hochschulaffine Nutzungen, Bürofläche, Dienstleistungen, Gastronomie am Wasser
- Speicherstraße 10-12: Gründungscampus, Büroflächen, Neue Technologien, Agenturen, Dienstleistungen, Werbebranche, Gastronomie am Wasser
- Speicherstraße 14-16: Büroflächen, Neue Technologien, hochschulaffine Nutzungen, Gastronomie am Wasser
- Speicherstraße 15:

- Heimathafen mit Musikschule, Aus- bildungsgastronomie, Integrati- onszentrum
- Speicherstraße 1: Kreativhöfe, Agenturen, Werbebran- che, Ausstellungshöfe
- Speicherstraße 11: Büroflächen
- Speicherstraße 19, 21: Gründerhöfe, Büroflächen, Agentu- ren, Neue Technologien

**4.2.3. VERKEHRS- UND ERSCHLIEßUNGSKONZEPT**

Wie in der Verkehrsuntersuchung des Büros „StadtVerkehr“ (Quelle: Ver- kehrsuntersuchung Quartiersentwick- lung Speicherstraße in Dortmund vom 02.12.2012) dargestellt, erfordert die strukturelle Neuausrichtung des Quar- tiers auch verkehrliche Änderungen. Hierbei wurden folgende verkehrsre- gelnde Maßnahmen vom Büro Stadt- Verkehr ermittelt, die aber erst zu einem späteren Zeitpunkt umgesetzt werden müssen und nicht Voraussetzung zur Entwicklung des neuen Quartiers am Be- ginn sind:

Im Übergang zum nördlichen Teil wird die Straße so konzipiert, dass man hier sowohl ein- als auch ausfahren kann. Der

südliche Teil wird als Ausfahrt geplant. Das Erschließungskonzept sieht vor, die Speicherstraße als Zone 30 auszuweisen und den alleinigen Zugang an die nördliche Zufahrt zu verlegen, um die südlichen Knotenpunkte Speicherstraße/Lagerhausstraße und Lagerhausstraße/Mallinckrodtstraße aufgrund des ansteigenden Zugverkehrs und dem damit verbundenen Rückstau zu entlasten. Der südliche Einmündungsbereich wird demnach nur noch als Ausfahrt aus dem Quartier genutzt, auch wenn dadurch zusätzliche Belastungen für Lagerhausstraße, Bülowstraße sowie die nördliche Speicherstraße in Kauf genommen werden müssen. Diese Zusatzbelastungen sind jedoch vergleichsweise moderat (Lagerhausstraße: von 3.600 auf 4.100 Kfz/DTV). Im Norden

sollen nach wie vor Ein- und Ausfahrt möglich sein. Auf die Einrichtung einer Einbahnstraße wurde verzichtet, um das Herausfahren in Richtung Norden ohne Umweg und somit weiterer zusätzlicher Belastung auf den genannten Straßen zu gewährleisten. Diese Planung stimmt mit der Neukonzeption des Quartiers überein und kann somit übernommen werden. In Abhängigkeit von Nutzungsintensität und verkehrlicher Belastung ist ggf. eine Aktualisierung des Verkehrsgutachtens sinnvoll.

Die im Rahmen des „Leuchtturmgebäudes“ angedachte neue Treppenanlage am Santa Monika Park macht eine einfache Überquerung der Hafenbrücke und eine verbesserte fußläufige Erschließung des Quartiers möglich.

### **ÖPNV Erreichbarkeit**

Das Quartier Speicherstraße befindet sich aus ÖPNV Gesichtspunkten in optimaler Lage. Fußläufig erreichbar und als wichtigste Anbindung ist hier die Stadtbahnhaltestelle „Hafen“ zu nennen, an der die Linien U47 (Westerfilde–Aplerbeck) und U49 (Hafen–Hacheneby) verkehren. Mehr als 80 % des Quartiers sind mit einem Einzugsbereich von 300 m von dieser Haltestelle erschlossen. In etwas entfernterer Distanz befindet sich am Sunderweg die Bushaltestelle „Hafen“ an welcher drei Buslinien sowie zwei Nachtbuslinien verkehren.

### **Parken**

Die heutige Parksituation stellt sich als ungeordnet dar, so dass Nutzungskonflikte

zwischen Fahrverkehren und Fußgängern entstehen. Die derzeitige Situation weist keine Gestaltungs- oder Grünqualität auf und ist städtebaulich in keiner Weise integriert.

Auf der Grundlage eines zukünftigen Nutzungsszenarios wurde eine Stellplatzbedarfsberechnung durchgeführt, die zum einen bauordnungsrechtlich notwendige und zusätzlich öffentliche Besucherstellplätze berücksichtigt. Demnach wird für den Bereich der Rahmenplanung ein Stellplatzbedarf von ca. 660 Stellplätzen unterstellt. Bei der durchgeführten Stellplatzbedarfsberechnung wurde eine konservative Betrachtung vorgenommen, die ein worst-case Szenario unterstellt. Letztlich ist die erforderliche Stellplatzzahl abhängig von den konkreten Ausbau-

und Neubaukonzepten für die einzelnen Gebäude und der Nutzungsintensität im notwendigen bauordnungsrechtlichen Verfahren genau zu ermitteln.

Ein mögliches Parkhaus im Bereich des heutigen Bestandsgebäude 19 könnte zwar in einer ersten Entwicklungsstufe bis ca. 300 Stellplätze und in einer weiteren Entwicklungsstufe durch einen Anbau insgesamt bis ca. 463 Stellplätze generieren. Dies würde aber den Verzicht auf hochwertige Nutzungen im Kern des neuen Hafenuartiers bedeuten. Daher erscheint es sinnvoll, den Stellplatzbedarf durch Neubaumaßnahmen im Umfeld abzudecken. Perspektivisch ist es durchaus vorstellbar, ein Parkhaus auch nördlich des Plangebietes (Entwicklungsplanung „Nördliche Speicherstraße am Schmie-

dinghafen“) und/oder auf der Fläche der bestehenden P+R-Anlage am Sunderweg (unter Beibehaltung dieser Stellplatznutzung) zu errichten. Je nach Ausbaukapazität kann damit auf das Parkhaus innerhalb der südlichen Speicherstraße verzichtet werden.

Neben einer provisorischen Nutzung des Grundstücks Gebäude 19 als ebenerdiger Parkplatz, werden im Bereich der Speicherstraße selbst bis ca. 35 Stellplätze (markiert innerhalb einer „shared-space-Fläche) und längs des Werkgleises im Bereich des Santa Monika Platzes in der Neuplanung ca. 28 Stellplätze generiert. Letztlich ist die erforderliche Stellplatzzahl abhängig von den konkreten Ausbaue- und Neubaukonzepten für die einzelnen Gebäude und der Nutzungsintensität.

#### **Radverkehr und Fahrradstellplätze**

Die geplanten Radstellplätze sind im Bereich des neuen Leuchtturmgebäudes am Santa Monika Park geplant sowie entlang der Promenade, zugeordnet zu den Speichergebäuden 2 und 10-12. Zudem ist das Plangbiet bezüglich der Stationierung einer Metropol-Radstation zu prüfen. Der Radverkehr selbst wird über eine ‘Shared Space‘-Fläche innerhalb der Speicherstraße, sowie auf der Hafensperrmauer selbst ermöglicht.

#### **4.2.4. FREIRAUMKONZEPT**

Die Speicherstraße selbst ist aufgrund des einheitlichen Fahrbahnbelags aus Naturstein - Großpflaster („Kopfsteinpflaster“) prägendes Hauptelement des zukünftigen Quartiers. Die Bestandssituation ist typisch für den Straßenraum eines alten Hafenuartiers, welches intensiv gewerblich-industriell genutzt wurde. Eine offene, nicht gegliederte, variabel nutzbare Fläche erstreckt sich zwischen den aufgehenden Gebäudekanten der einzelnen Speicher. Eine Separierung von Flächen für den ruhenden, den rangierenden und den fahrenden Verkehr fehlt und ist auch nicht einem Hafenuartier angemessen – eine Gestaltung im Trennprinzip mit Bordsteinen verbietet sich hier. Wie in vielen anderen hafenu-

# Speicherstraße

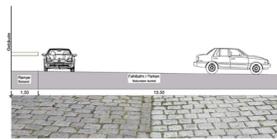
## Bestand



Bestandesituation Speicherstraße

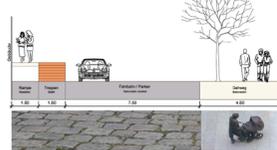
### Charakteristische Elemente des Straßenraums im Bestand

- Einheitlicher Fahrbahnbelag aus Naturstein-Großpflaster
- Stellplatzflächen in Teilen aus Granit-Großpflaster
- Keine Vegetation im Straßenraum
- Entwässerung durch eine Natursteinrinne auf der südöstlichen Seite



Regelquerschnitt Bestand M 1:100

## Planung



Regelquerschnitt Planung M 1:100

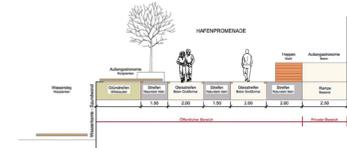
### Charakteristische Gestaltungselemente des Straßenraums in der Planung

- Verzicht auf ausgewiesenen Gehwegbereich auf der Nordseite
- Weitestgehender Erhalt des derzeitigen, typischen Querschnitts mit einem Natursteinmaterial für Fahrbahn und Parkstreifen
- Baumstellung auf der Südseite, Fassaden Speichergebäude bleiben frei
- Sehr breiter Gehwegbereich (4,50 m) auf der Südseite, durch Baumstandorte von der Fahrbahn getrennt



Beispielbilder Materialkomposition Speicherstraße

# Hafenpromenade



Systemschnitt Hafenpromenade M 1:100



Ausstellungsfamilie der Hafenpromenade



Beleuchtungsbeispiel



Ausschnitt Hafenpromenade und Santa Monika Park M 1:250

# Santa Monika Park



zu sanierender Portalrehrkanal



Beispielgestaltung grünes Klassenzimmer



Beispiel für ein Aufenthaltsangebot vor Speicher\_2 - Rasendeck

# Speicherplatz



Ausschnitt Speicherplatz M 1:250

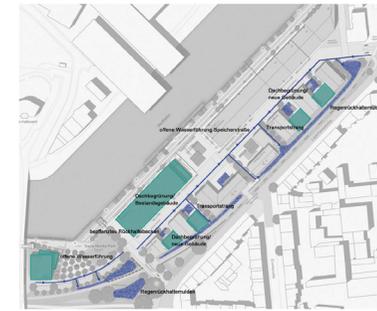


Impression Holzdeck

Referenzbild Platanendach

Beispiel für ein Wasserspiel auf dem Speicherplatz

## Regenwassermanagement



Übersichtplan o. M.



begrünte Rückhaltebecken in den Höfen

Dachbegrünung als Rückhalteelement



Beispielbild Regenrückhalteelementen mit seitlichem Baumbestand



Gestaltungsbeispiel Transportstränge zwischen Speicherstraße und Gleisen

## Hafenquartier Speicherstraße

Gestaltungsentwurf öffentlicher Raum „Südliche Speicherstraße am Stadthafen“  
Planstand 31. Januar 2017

Norbert Post  
Hartmut Welters  
Architekten & Stadtplaner GmbH

Arndtstraße 37  
44135 Dortmund  
Tel. 02 31 47 73 48 60  
Fax 02 31 55 44 44  
info@post-welters.de

landschaftsarchitektur  
freiraumplanung  
brosk  
gareisstraße 79  
45309 essen  
www.brosk.de  
0201 436880  
info@brosk.de

typischen Straßenräumen wurde auch in der Speicherstraße aus funktionalen Gründen auf eine Begrünung des Raums verzichtet. Dies führt insgesamt zu einem besonderen Raumerlebnis, welches von den Klinkerfassaden der Speichergebäude und dem Naturstein des Straßenbelags dominiert wird.

Vor dem Hintergrund dieser besonderen Ausgangslage wurde geprüft, inwiefern ein „neuer“ Straßenquerschnitt mit der heute üblichen Flächenseparierung in ruhenden und fahrenden Verkehr und mit einer durchgängigen Begrünung des Straßenraums mit dem vorhandenen Raumerlebnis kompatibel sein könnte. Nach Abwägung der Vor- und Nachteile der unterschiedlichen Varianten erscheint die Beibehaltung eines einheitlichen, nicht weiter

untergliederten Bodenbelags aus Naturstein und eine sehr reduzierte Begrünung des Raums nur im Zusammenhang mit der Neubebauung auf der nordöstlichen Seite der Speicherstraße sinnvoll. Neben dem weitest gehenden Erhalt der vorhandenen Materialien und der hafentypischen Laderampen bleibt in diesem favorisierten Querschnitt auch der Blick auf die prägenden Klinkerfassaden der alten Speichergebäude frei. Eine neuer, barrierefreier, ca. 4.50 m breiter Gehweg wird hier als Lauf- und Rollzone auf der Seite der Neubebauung ergänzt, sodass in Zukunft eine komfortable „Begehung“ der Speicherstraße gewährleistet ist und die angrenzenden Gründerhöfe über eine barrierefreie Erschließung verfügen.

### **Der Speicherplatz**

Der Speicherplatz erhält eine Begrünung aus geschnittenen Dachplatten, die gestalterisch in Verbindung zum vorgeschlagenen Platanendach des Innenhofes Heimathafen stehen und so angeordnet werden, dass aus dem Innenhof heraus der Sichtbezug über den Speicherplatz hinweg zum Hafenamtsgebäude gegeben ist. Das Element Wasser soll auf der Platzfläche den urbanen Charakter des Platzes stärken. Denkbar wären hier ein „Wassertisch“ oder ähnliche Elemente, die sowohl spielerischen als auch gestalterischen Bezug zum Thema Wasser aufweisen. Die genaue Ausgestaltung sollte deshalb mit der zukünftigen Nutzung innerhalb der Gebäude (nur Büro- und Dienstleistung bzw. Gastronomie)

und mit der zukünftigen Bespielung der Platzfläche selbst abgestimmt werden. Die Installation eines größeren Holzdecks auf der Platzfläche kann sowohl als Bühne für kulturelle Veranstaltungen oder auch nur als Fläche zum Verweilen und Bespielen dienen. Die eigentliche Platzfläche wird, wie die anderen Plätze des Quartiers, aus großformatigen quadratischen Betonsteinplatten hergestellt.

### **Die Hafensprome-nade**

Die beiden Plangebiete „südliche Speicherstraße am Stadthafen“ und „nördliche Speicherstraße am Schmiedinghafen“ sind mit einem gemeinsamen, öffentlicher Raum – die Hafensprome-nade – verbunden. Gerade weil der städtebauliche „Hintergrund“ mit alten

Speichergebäuden im südlichen Teil und einer neuen baulichen Struktur im Norden so unterschiedlich ist, kommt einer einheitlichen Gestaltung des öffentlichen Raums am Wasser besondere Bedeutung zu. Vor allem hier wird sich entscheiden, ob das neue Hafenuartier in Zukunft als Einheit mit durchgängigen Gestaltungsprinzipien wahrgenommen wird. Die Hafensprome-nade sollte hier im besten Sinne das Rückgrat einer städtebaulichen Entwicklung sein, die durch Umnutzung des Bestands im Süden und neue bauliche Akzente im Norden geprägt ist.

Aufgrund der vorgezogenen zeitlichen Entwicklung im südlichen Bereich am Stadthafen und der vorgefundenen „Spuren“ der ehemaligen Hafennutzung

erscheint es angebracht für den nördlichen Teil der Hafensprome-nade Gestaltungsleitlinien zu formulieren, die sich aus der südlichen Promenade entwickeln und dem oben formulierten Ziel eines einheitlich gestalteten öffentlichen Raums den Rahmen geben:

### ***Durchgehende Raumdimension und Raumkante***

Die Hafensprome-nade weist im südlichen Teil eine Breite zwischen Wasser und Gebäudekante von 14.00 bis 15.00 m auf, die Geschossigkeit der angrenzenden Gebäude liegt bei IV bis V. Diese Dimensionen sollten Richtschnur auch für die nördliche Promenadenbreite und angrenzende Gebäudehöhe sein, auch wenn die städtebauliche Struktur im Ge-

gensatz hier keine durchgehende Raumkante sondern eine U-förmige Bebauung mit sich zum Wasser hin öffnenden Innenhöfen vorschlägt.

***Durchgehende Materialität im Bodenbelag***

Im südlichen Teil werden die zwei parallel verlaufenden Gleisstreifen der ehemaligen Güterbahn mit großformatigen Betonplatten, ca. 2.00 x 1.00 m ausgelegt. Der Streifen zwischen den Gleisen und die angrenzenden Randbereiche werden, soweit wie möglich, mit vorhandenem Natursteinmaterial belegt. Dadurch entstehen zwei parallel zueinander verlaufende Bewegungstreifen mit einem glatten Material zum Gehen und Rollen. Vorwiegend auf den Natursteinflächen sollen mit aufge-

legten Holzdecks öffentliche Ruhe- und Aufenthaltsangebote und Flächen für die Aussengastronomie geschaffen werden. Die Lage dieser Decks ist aufgrund der Lagerung auf dem Natursteinmaterial flexibel, das Angebot folgt der Nachfrage nach diesen öffentlichen wie privaten Flächen.

Dieses Prinzip bietet sich auch im nördlichen Promenadenteil an. Auch wenn hier die Spuren alter Gleisanlagen nicht durchgängig vorhanden sind, kann innerhalb des mittleren, der Bewegung dienenden Promenadenteils der oben beschriebene, glatte Oberflächenbelag fortgeführt werden. Gleiches gilt für das Prinzip der flexiblen Holzdecks auf den Natursteinflächen.

***Durchgehendes Begrünungskonzept***

Für den südlichen Promenadenteil wird, u.a. aus Rücksicht auf die Fassadenkulisse der Speichergebäude, eine reduzierte Begrünung der Promenade mittels einer Kübelpflanzung vorgeschlagen. Die Baumkübel (z.B. von 2.00 x 2.00 m) werden mit kleinwüchsigen Bäumen (Wuchshöhe bis ca. max. 6.00 m) bepflanzt und konzentrieren sich zur Beschattung der Aufenthaltsbereiche an den Standorten der Holzdecks.

***Durchgehende Ausstattungsfamilie öffentlicher Raum und Außengastronomie***

Neben den Pflanzkübeln sollten auch alle weiteren Ausstattungselemente im öffentlichen Raum (Bänke, Fahrradstän-

der, Papierkörbe, Poller etc.) einer Ausstattungsfamilie entnommen werden.

Gleiches gilt für die Möblierung und Ausstattung der Standorte für die Außengastronomie. Für diesen speziellen Themenbereich erscheint die Erarbeitung eines „Gestalthandbuches Außengastronomie“ sinnvoll, um einerseits zukünftigen Gastronomen einen gestalterischen Rahmen vorzugeben, andererseits aber auch die individuellen Bedürfnisse der Gastronomie zu berücksichtigen.

### ***Durchgehendes Lichtkonzept***

Schließlich sollte das Beleuchtungskonzept des öffentlichen Raums aufeinander abgestimmt sein. Aus den Rahmenbedingungen des südlichen Promenadenteils ergeben sich hier zunächst Anforderungen aus der

Sicht der Verkehrssicherung. Gleichzeitig ist die atmosphärische Wirkung der Beleuchtung ein wesentlicher Aspekt des Lichtkonzeptes. Dabei spielt vor allem auch die Inszenierung der Speicherfassaden im Südteil eine besondere Rolle. Aufgrund der Raumwirkung der Beleuchtungselemente erscheint auch hier, wie beim Begrünungskonzept, eine durchgehende, einheitliche Beleuchtungsfamilie (Mastleuchten, Poller, Fassadenilluminiierung) sinnvoll.

### **Santa Monika Park**

Durch das „Leuchtturmgebäude“ erhält das Hafenamt ein städtebauliches Pendant auf der Südseite des Hafenbeckens. Das Gestaltungskonzept Santa Monika Park sieht mit Vegetationsbändern und

Sichtachsen in Richtung Wasser, einer Abfolge verschiedener Nutzungszonen sowie einer Höhenstaffelung von Promenade, Rasendeck und grünem Klassenzimmer eine enge Verknüpfung mit dem gegenüberliegenden Hafen und dem Hafenamt vor. Das „Grüne Klassenzimmer“ wird eingebunden in einen grün geprägten, urbanen Park. Die Nähe zum Wasser und zum Anleger Santa Monika bzw. zum Wissenschaftsschiff bleibt erhalten.

Als hafentypische Ergänzung wird einer der beiden im städtischen Besitz befindlichen Portaldrehkräne instandgesetzt und auf seinen ehemaligen Standort an der Hafepromenade im Santa Monika Park wieder zurück versetzt. Damit bekommt der „Eingang ins Hafenquartier“ einen adäquaten End- und Orientierungspunkt.

Der verschobene Anleger am zentralen Platz dient in der aktuellen Rahmenplanung Wasserwanderern als Rastplatz mit entsprechenden Serviceeinrichtungen (z.B. Frischwasserversorgung). Der Anlegpunkt für temporär, anlegende Schiffe wie z.B. das Ausstellungsschiffs MS Wissenschaft, werden aufgrund der Nähe zum grünen Klassenzimmer (Santa Monika Park), neben dem Anleger Santa Monika vor dem Gebäude Speicherstraße 2 vorgesehen.

### **Regenwassermanagement**

Für das Hafenumquartier wurde ein Gesamtkonzept „Regenwassermanagement“ erarbeitet und im Plan verortet. Das System sieht grundsätzlich vier Regenwasserrückhaltebereiche vor, von

denen sich zwei auf den privaten und zwei auf öffentlichen Flächen realisieren lassen. Wesentliches Element der Regenwasserrückhaltung auf den privaten Flächen sind Gründächer, die sich großflächig sowohl auf dem bestehenden Gebäude Speicher 2 als auch auf neuen Gebäuden (sofern Flachdach) einplanen und umsetzen lassen. Zweiter Baustein sind Rückhalteflächen in den Innenhöfen, die aus gestalterischen Gründen mit einem Dauerstau ausgestattet werden sollten. Diese „Wasserbecken“ mit einem definierten Überlaufpunkt können mit Pflanzen wechselfeuchter Standorte und Wasserpflanzen gestaltet werden.

Auf den öffentlichen Flächen der Speicherstraße dient eine offene Wasserführung zwischen Fahrbahn und neu-

em, östlichen Gehweg zunächst dem Transport zu den „Übergabesträngen“, die sich von der Speicherstraße in Richtung Lagerhausstraße entwickeln. Je nach Flächenverfügbarkeit werden diese „Übergabestränge“ noch als offene Rinne (geringe Flächenverfügbarkeit am Heimathafen parallel zum Tiefhof) oder bereits als „Tiefbeete“ ausgebaut. Bei größerer Flächenverfügbarkeit gehen diese direkt in die flächigen, ca. 30 cm tiefen Versickerungsmulden parallel zur Lagerhausstraße bzw. zu den Gleisanlagen über. Vor allem im nördlichen Bereich, im Umfeld des Bahnübergangs „Speicherstraße“ und im südlichen Bereich im Umfeld des Bahnübergangs „Rosendahl“ kann dann auf größeren Flächen Regenwasser in Mulden zurück-

gehalten und verzögert abgegeben werden. Die Vegetation der Mulden besteht aus Pflanzenstauden, die wechselfeuchte Standorte tolerieren. Der Unterhaltungsaufwand dieser Flächen ist gering.

### **Grünflächen in Form von dauerhaften Blühwiesen**

Parallel zu der Verortung der oben beschriebenen Flächen für das Regenwassermanagement wird der Vorschlag zur Entwicklung extensiver Blühwiesen in Begleitung der Lagerhausstraße und des Fuß- und Radwegs an der Mallinckrodtstraße weiterentwickelt. Für den Streifen zwischen Lagerhausstraße und Gleisanlage ist eine Setzung verschiedener Trockenmauerelemente vorgesehen, die sich gestalterisch in das „wilde Bild“ der

Gleisanlage integrieren und gleichzeitig besondere Trockenstandorte hoher ökologischer Wertigkeit darstellen. Die Trockenmauerelemente können aus dem anfallenden Abrissmaterial erstellt bzw. gesetzt werden. Als Vegetation soll sich hier eine trockenheitsliebende Begleitvegetation entwickeln, die durch entsprechende Initialansaat im Primärstadium auch eingebracht werden kann. An gleisferneren Standorten gehen diese abgemagerten Flächen dann in extensiv bewirtschaftete, strukturreiche Wiesenflächen über, die max. zweischürig zu unterhalten sind. Im Zusammenspiel von feuchten bis wechselfeuchten Flächen der Regenwasserbehandlung, extensiven Wiesenflächen und trockenen, durch Abbruchmaterial abgemagerten

Standorten entsteht somit ein Mosaik unterschiedlichster Strukturen hoher ökologischer Wertigkeit.

### **4.2.5. GESTALTLEITLINIEN**

#### **Gestaltungsziele**

Für ein einheitliches und dem charakteristischen Erscheinungsbild der südlichen Speicherstraße wird ein Gestaltungsrahmen für die Materialwahl und Farbgestaltung der Gebäude vorgegeben. Innerhalb dieses Rahmens ist eine individuelle Gebäudegestaltung möglich. Für Hauptfassaden und die Dacheindeckung wird ein Farb- und Materialspektrum vorgeschlagen. Darüber hinaus sollen Nebenanlagen und Gebäude eine gestalterische Einheit bilden.

### **Vorhaben Gründerhöfe**

Die Hauptbaukörper sollen in Anlehnung an die bestehenden Speichergebäude ca. vier Geschosse aufweisen und in Ziegelsichtmauerwerk ausgeführt werden. Zur Lagerhausstraße sind die Höfe abgeschirmt durch zweigeschossige Bindeglieder, in welchen u.a. die Erschließung untergebracht sein kann. Die Baukörper sollten leicht geneigte Dächer (analog Speicherstraße 10/12) erhalten, für die Zwischenbaukörper sind (begrünte) Flachdächer vorgesehen. In Abhängigkeit von Vermarktung und Grundstücksaufteilung (z.B. hinsichtlich Brandschutz und Abstandsflächen) sowie in Abwägung mit dem Lärmschutz ist sowohl eine zur Lagerhausstraße grundsätzlich geschlossene

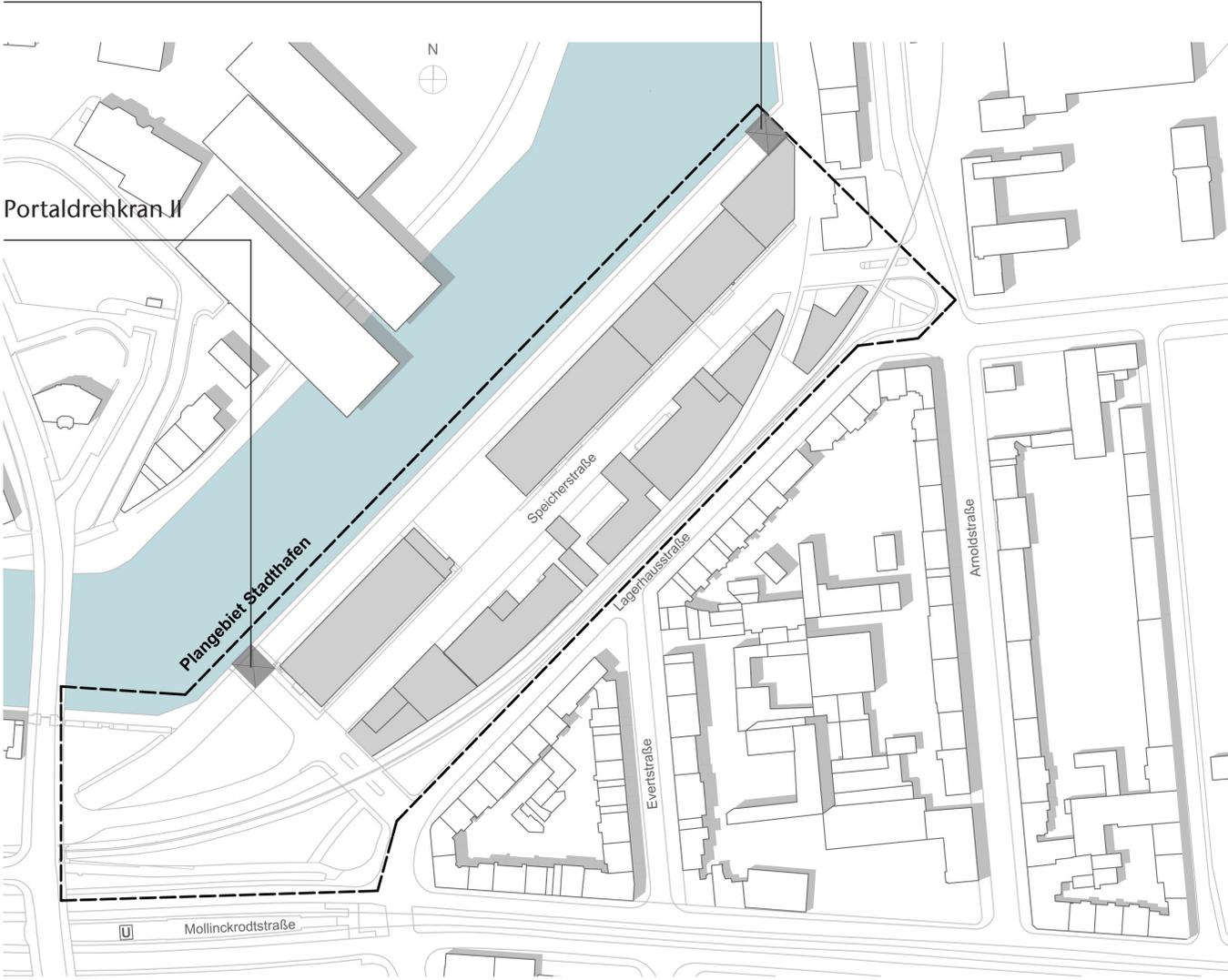
Struktur (mit Ausnahme des Heimathafens) wie auch die Anlage von Grünflächen (wie dargestellt) vorstellbar.

### **Vorgaben »Leuchtturm«**

Das neue „Leuchtturmgebäude“ sollte ca. 5 bis 7 Geschosse aufweisen. Dies ermöglicht eine planungsrechtliche Beurteilung nach § 34 BauGB. Es ist stadträumlich durchaus eine bis zu zehngeschossige Bebauung vorstellbar, die dann aber zwingend ein Bebauungsplanverfahren voraussetzt. Die Hafnbrücke weist einen Höhenunterschied zur Hafensperrmauer von ca. 6 m auf, so dass das Niveau Sunderweg (Hafnbrücke) im 2. Obergeschoss angebunden werden kann und von dort aus ein mindestens ca. drei- bis fünfgeschossiger

Baukörper sichtbar ist. Dabei ist die Zugänglichkeit und Unterbringung öffentlichkeitswirksamer Nutzungen sowohl zum Sunderweg wie auch zum „Santa Monika Park“ zu berücksichtigen. Für den Neubau sollte (unter Einbeziehung einer neuen Treppenanlage Sunderweg – Hafensperrmauer) ein städtebaulich architektonisches Qualifizierungsverfahren (z.B. Mehrfachbeauftragung, Architektenwettbewerb o.ä.) durchgeführt werden.

Portaldrehkran I



Portaldrehkran Franziusstraße, DO



Dortmund Hafen 1955

Geplante Standorte

## FAZIT

Mit der Entwicklung des Quartiers Speicherstraße wird die Möglichkeit genutzt, auf einer vielversprechenden Fläche in unmittelbarer Nähe zur Innenstadt einen hochwertigen Nutzungsmix aus Unternehmen mit neuen Technologien und digitalem Schwerpunkt, Gründern, Kreativwirtschaft und nicht störenden gewerblichen Nutzungen, wie Gastronomie und Freizeitwirtschaft zu entwickeln. Dies stellt hohe Anforderungen an den neuen Städtebau, das Freiraum- und Nutzungskonzept sowie die einzelnen Realisierungsstufen.

Die folgenden städtebaulichen, gestalterischen, sozialen sowie ökologischen Aspekte geben einen kurzen Überblick über die vereinbarten Ziele:

- Erhaltung und Sanierung der Speichergebäude 2 und 10-12, 14-20 sowie 15 hafentypischen Kopfsteinpflasters und weiterer hafentypischer Merkmale, wie Gleise in der Promenade, Portaldrehkräne und Verwendung standortprägender Materialien
- Abriss der Bestandsbebauung auf der Seite der Lagerhausstraße zugunsten einer Neubebauung (mit Ausnahme des zukünftigen Heimathafengebäudes)
- Etablierung neuer zukunftsweisender und vielfältiger Nutzungen (Gründungscampus u.a.)
- Ein Gemeinschaftsgefühl zwischen Innenstadt, Nordstadt und Hafeneck mit dem Projekt des integrativen Projektes „Heimathafens“ herstellen und fördern
- Öffnung des Quartiers zur westlichen Nordstadt sowie Schaffung von Wegebeziehungen zur Hafenkante/ zum Wasser und Ausbau der Promenade
- Die Promenade, brachliegende Flächen sowie den derzeitigen Schotterparkplätze am Santa Monika Anleger neu gestalten und aufwerten
- Grünbeziehungen und Aufenthaltsflächen herstellen und damit die Ökobilanz des Quartiers zu fördern
- Die Speicherstraße durch neue Nutzungen und Gebäudestrukturen wiederbeleben und dem Quartier einen Wiedererkennungswert generieren (Adressbildung)



Blick auf das Plangebiet

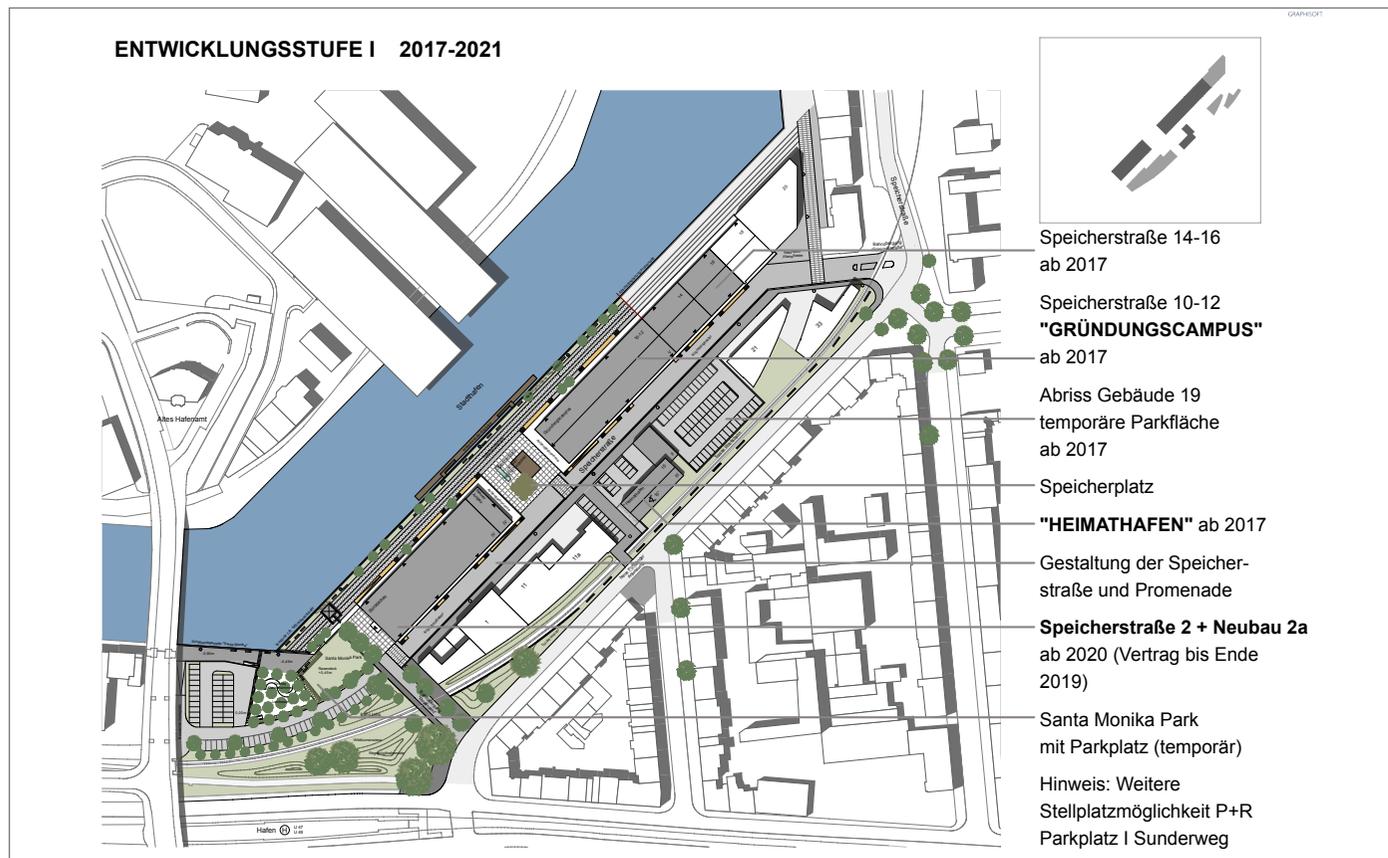
## 5. ENTWICKLUNGSTUFEN

### ENTWICKLUNGSTUFE I AB 2017 - 2021

In Entwicklungsstufe I werden zunächst der öffentliche Raum (Speicherstraße, San-

ta Monika Park, Promenade und Speicherplatz), sowie die Gebäude Speicherstraße 2 (Büroflächen, hochschulaffine Nutzun-

gen), Speicherstraße 10-12 (Gründungscampus) und Speicherstraße 15 (Heimathafen) entwickelt. Eine starke Aufwertung des Gebietes entsteht durch die neuen Grünzonen und Begegnungsflächen sowie durch den Ausbau der Promenade und damit der verbesserten Zugänglichkeit für die Öffentlichkeit. Die Planung und Realisierung des Gebäudes Heimathafen und des Gründungscampus sowie Speicher 14-16 können sofort erfolgen (wobei Speicherstraße 14-16 erst nach erfolgreicher Umsetzung von Speicherstraße 10-12 vermarktet werden sollte). Aufgrund der Mietverhältnisse ist eine Umnutzung der Speicherstraße 2 erst ab 2020 realisierbar.



Entwicklungsstufe I

Entwicklungsstufe I hat einen

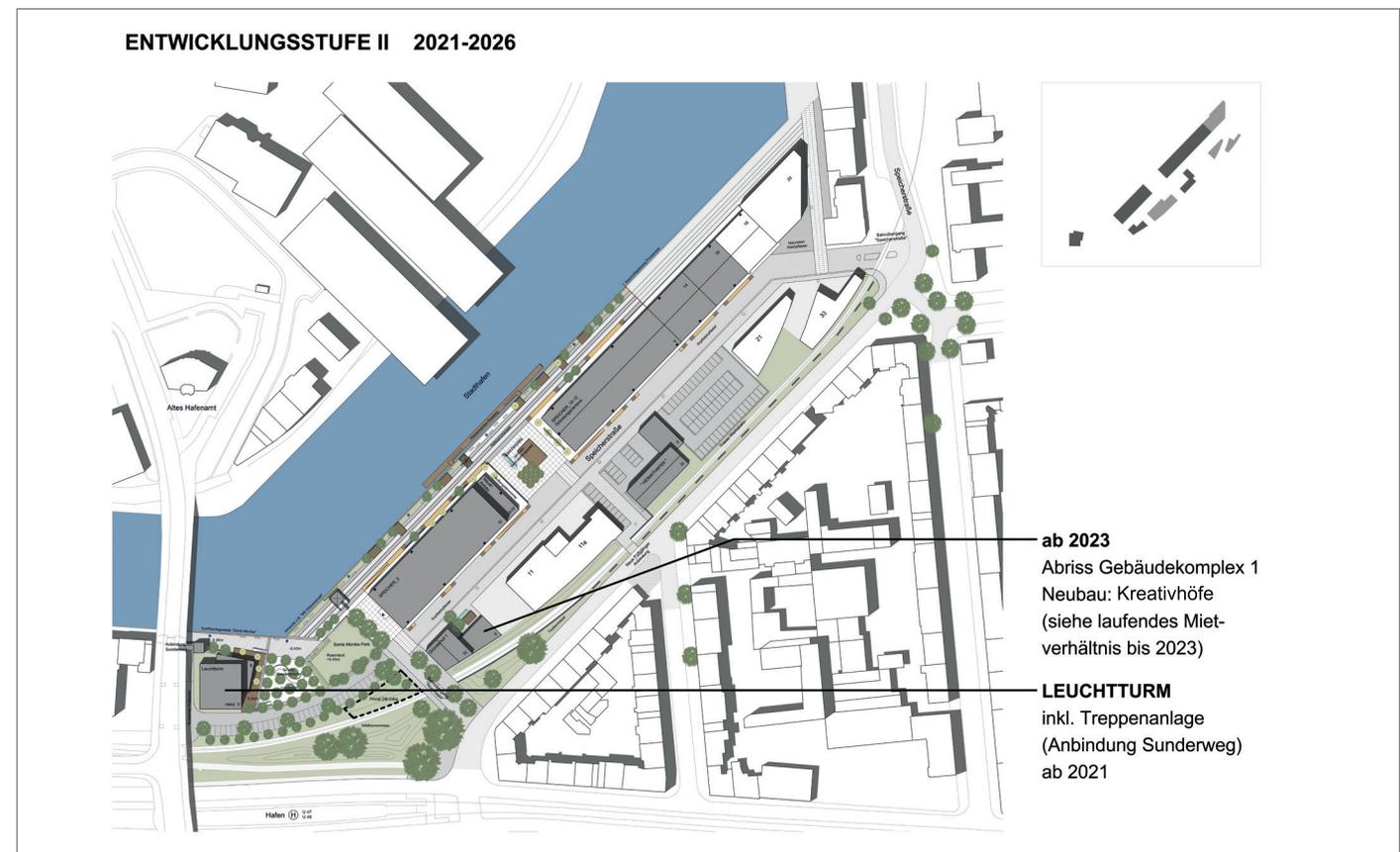
Stellplatzgesamtbedarf von ca. 346 Stellplätzen. Der primäre Stellplatzbedarf wird zunächst über ebenerdige Stellplätze auf dem Grundstück des Gebäudes 19 abgebildet. Ein Parkstreifen entlang der Gleisanlagen am Santa Monika Platz bietet weitere Stellplätze; zudem kann die potenzielle Baufläche des Leuchtturmgebäudes bis zu deren Errichtung provisorisch genutzt werden.

**ENTWICKLUNGSSTUFE II AB 2021 - 2026**

Die Entwicklungsstufe II sieht die Realisierung des “Leuchtturms“ am Santa Monika Park (ab 2021 – aber zeitlich prinzipiell unabhängig und kann zeitlich auch vorgezogen werden) und die Entwicklung der Gründerhöfe (nach Auslauf des Mietvertrags ab

2023) im südlichen Eingangsbereich vor. Zusammen mit dem “Leuchtturm“ soll auch ein direkter Zugang von der Hafensbrücke ins Plangebiet entstehen.

Mit den weiteren Nutzungen steigt der Stellplatzbedarf auf ca. 419 Stellplätze, die sich aus dem Stellplatzbedarf der Entwicklungsstufe I, den Neubauten



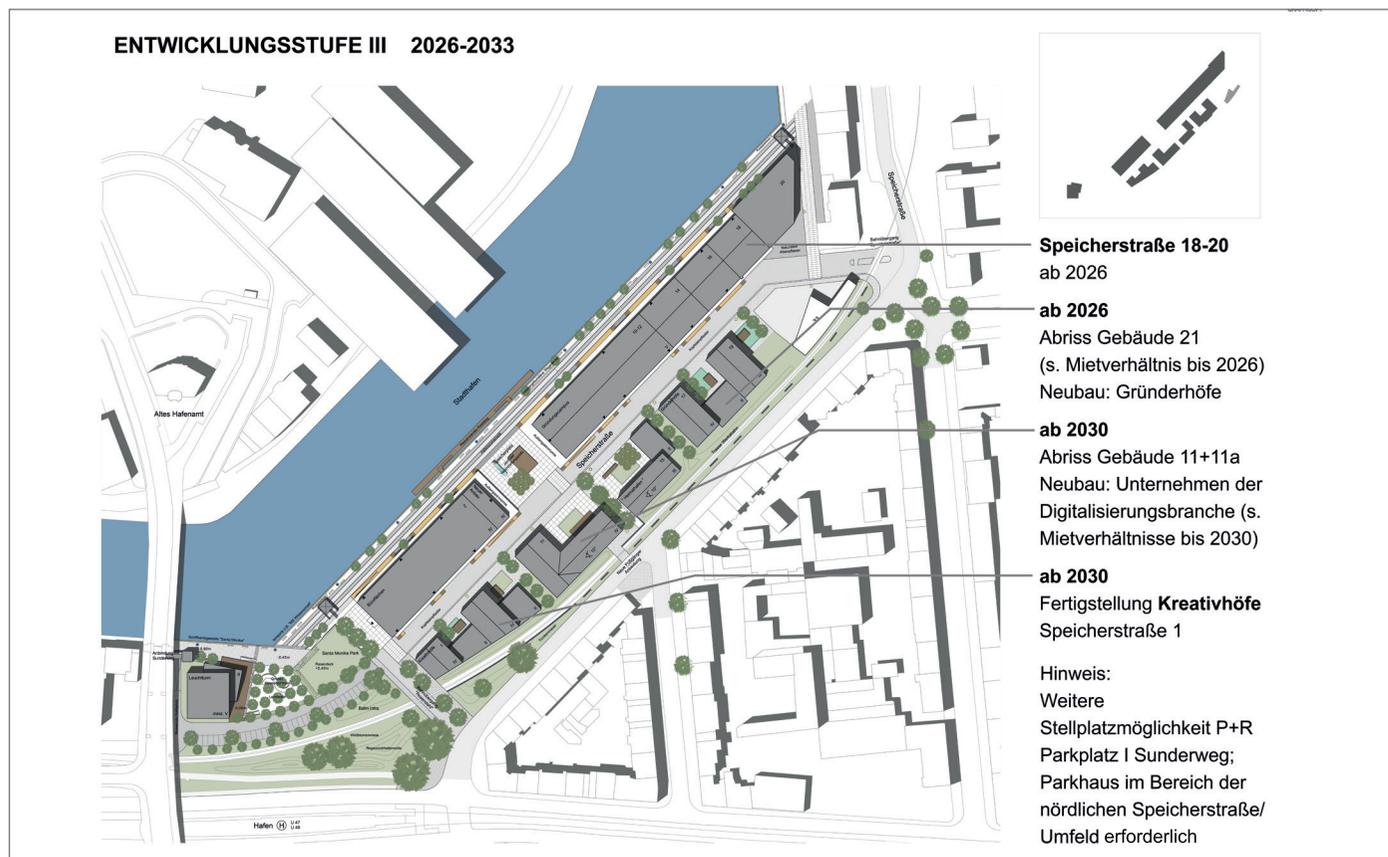
Entwicklungsstufe II

der Gründerhöfe im südlichen Teil (ca. 21 St.) sowie des neuen "Leuchtturms" (ca. 52 St.) zusammensetzt. Mit der Realisierung des neuen Leuchtturmgebäudes

am Santa Monika Park entfallen ca. 29 Stellplätze, die auf anderen Flächen generiert werden müssen.

### ENTWICKLUNGSSTUFE III AB 2026

Die Entwicklungsstufen III beinhaltet ab 2026 die Entwicklung der Speichergebäude 18-20 (Agravis) und die Entwicklung der Gründerhöfe nördlich des Heimathafens (Gebäude 19 und 21). Letztere sollten zusammen realisiert werden; ggf. können diese bereits ab 2021 entwickelt werden. Ab 2030 kann dann auch der zentrale Baustein Speicherstraße 11 gegenüber dem Speicherplatz realisiert werden.



Entwicklungsstufe III

### ENTWICKLUNGSSTUFE IV AB 2047

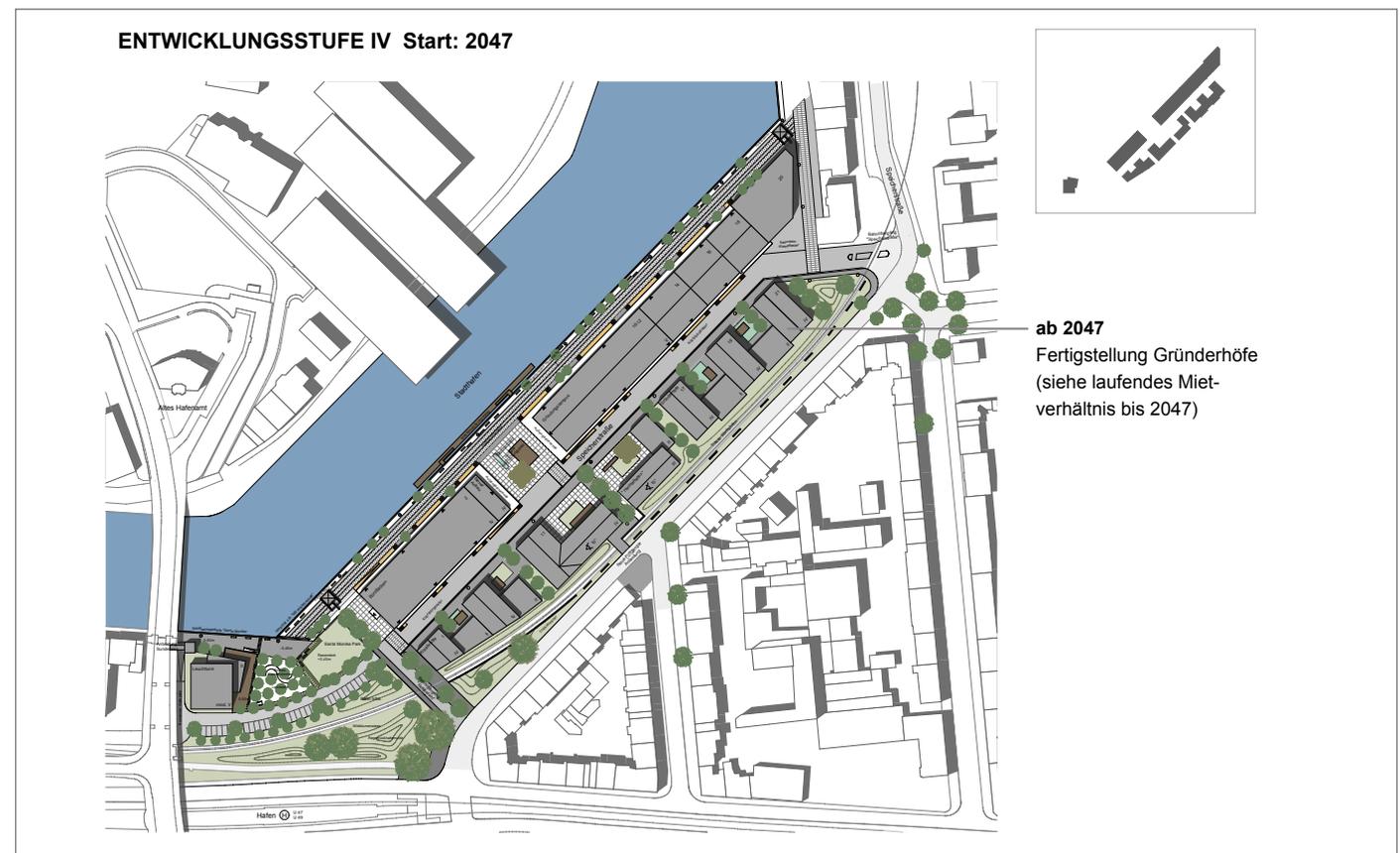
Den letzten Baustein in Realisierungsstufe IV bildet der neue Bürokomplex Nord am Eingang Bülow-/Arnoldstraße, realisierbar ab 2047 aufgrund der bestehenden Pachtverhältnisse. Diese Grundstücke dienen als wichtiger Baustein zum Übergang in den nördlichen Bereich der Speicherstraße und als repräsentativer Eingang zur Speicherstraße.

### FAZIT:

Die Entwicklung des Plangebiets Speicherstraße lässt sich sinnvoll in einzelne Entwicklungsstufen aufteilen. Dies ist wirtschaftlich wie strategisch sinnvoll und dient einer erfolgreichen Investorensuche, Realisierung und Vermark-

tung. Es wird empfohlen, nach einem Standort für ein Parkhaus im nördlichen Teil der Speicherstraße (Planung Dortmunder Hafen AG) zu suchen sowie eine

Überbauung der P+R-Anlage am Sunderweg zu prüfen, um den Stellplatzbedarf im Plangebiet zu mindern und den Gesamtstellplatzbedarf abzudecken.



Entwicklungsstufe IV



## AUSBLICK – VISION

Ergänzend zum Rahmenplan wurde ein Visionsplan entwickelt, der eine langfristig und perspektivisch vorstellbare bzw. wünschenswerte Änderung beinhaltet:

Die Einmündungssituation Speicherstraße/Bülowsstraße/Arnoldstraße wird verkehrlich und baulich im Zusammenhang mit der angestrebten Neuentwicklung des nördlich angrenzenden Hafens als repräsentative Eingangssituation mit geänderter Grundstückszuschnitt entwickelt (Voraussetzung: Abstimmung mit Dortmunder Hafen AG bzgl. Entwicklung im Norden sowie Flächenverfügbarkeit).

## 6. HANDLUNGSKONZEPT UND WEITERES VORGEHEN

Die städtebauliche Rahmenplanung bildet die inhaltliche Grundlage zur Steuerung der städtebaulichen Entwicklung im Bereich der südlichen Speicherstraße. Die städtebauliche Rahmenplanung formuliert mit Vorschlägen zur Nutzung und zur Bauweise die zukünftige Entwicklung.

Im Einzelnen ist folgendes weitere Vorgehen geplant:

Beschluss der vorliegenden Planung durch den Rat der Stadt Dortmund als Leitlinie für die städtebauliche Entwicklung im Quartier Speicherstraße in Dortmund.

Bewertung kurzfristiger Bauvorhaben

auf der Grundlage von § 34 BauGB, wenn sie den Vorstellungen der Rahmenplanung entsprechen.





## 7. ANHANG

## 7.1. BESTANDSANALYSE UND VARIANTENBETRACHTUNG

### DAS PLANGEBIET

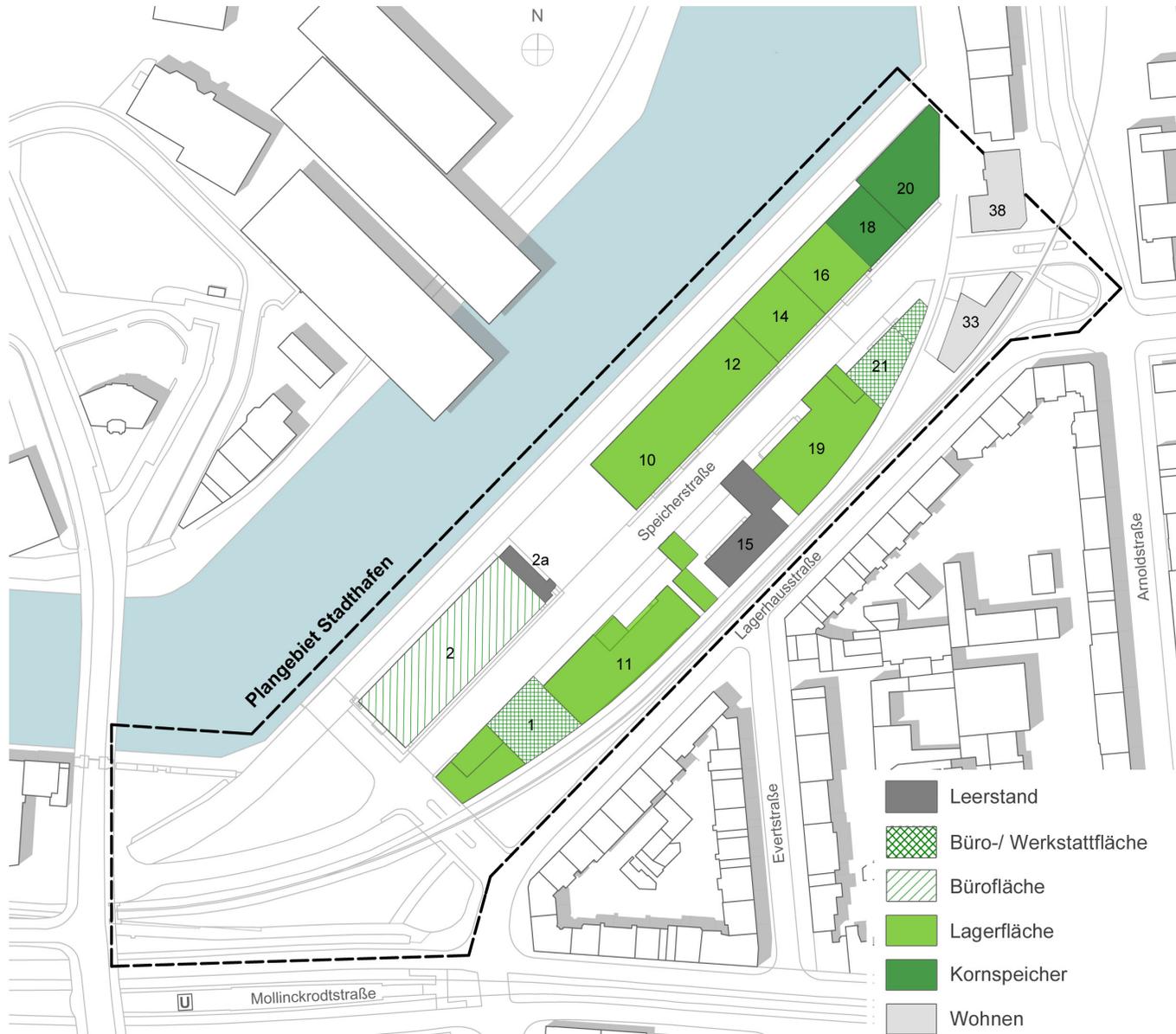
Das Plangebiet liegt direkt am Dortmunder Hafen und wird nördlich durch den Stadthafen und südlich durch die Lagerhausstraße begrenzt. Die Hafenbrücke, das Baudenkmal des alten Hafenamtes und die Anlegestelle des Dortmunder Ausflugschiffs »Santa Monika III« markieren die städtebauliche Eingangssituation zum Plangebiet. Der nördliche Eingangsbereich wird durch die Bülow- und Arnoldtstraße an die westliche Nordstadt angebunden. Die angrenzenden Flächen im Westen, Norden und Süden werden von der Dortmunder Hafen AG genutzt und aktiv betrieben, wobei derzeit Überlegungen im Raum stehen, den nordöst-

lich angrenzenden Bereich im weiteren Verlauf der Speicherstraße umzustrukturieren. Zur Lagerhausstraße befindet sich ein Streckengleis, welches ausschließlich für den Güterverkehr genutzt wird.

### NUTZUNGEN

Die Bestandsaufnahme und Kartierung der baulichen Nutzungen zeigt, dass die Speicher- und Lagergebäude 10-16 und 19 vorwiegend als Lagerflächen genutzt werden. In Gebäude Nr. 2 befinden sich derzeit Büroflächen der Firma Schenker, Nr. 11 wird vom Großhändler Cira genutzt. Weitere Nutzungen im bestehenden Quartier sind die Firma Pro Büro & Kopier GmbH in Nr. 1 und die Firma Mausbrand in Nr. 33 (Softwareentwickler). Am Nordende (Gebäude 18-20)

betreibt die AGRAVIS Raiffeisen AG ein Getreidesilo. In direkter Nachbarschaft (Nr. 21) befindet sich die Firma IAET (Industrieanlagen und Elektrotechnik). Viele Gebäude/Gebäudeteile werden minder oder teils gar nicht genutzt. Im Norden befindet sich im Randbereich des Plangebietes Wohnbebauung (Nr. 38).



## MIET- UND PACTVERHÄLTNISSE

Die Laufzeiten der Miet- bzw. Pachtverhältnisse reichen bis zum Jahr 2047. Viele

Gebäude, gerade im westlichen und zentralen Bereich, stehen aber bereits jetzt oder in absehbarer Zeit zur Verfügung.

## GEBÄUDESTRUKTUR

Bei der Bebauung handelt es sich größtenteils um Gebäude ehemaliger Hafennutzung, darunter alte Speicher- und Lagergebäude. Der Zustand der Bestandsgebäude ist rein äußerlich betrachtet extrem unterschiedlich. Die Speichergebäude 10-20 sowie das derzeit als Büro- und Lagergebäude genutzte Gebäude 2 sind erhaltenswert und entwicklungsfähig und tragen entscheidend zum hafentypischen Charakter des Gebietes bei. Hingegen erscheinen Gebäude wie Speicherstraße 33 hafenfremd.

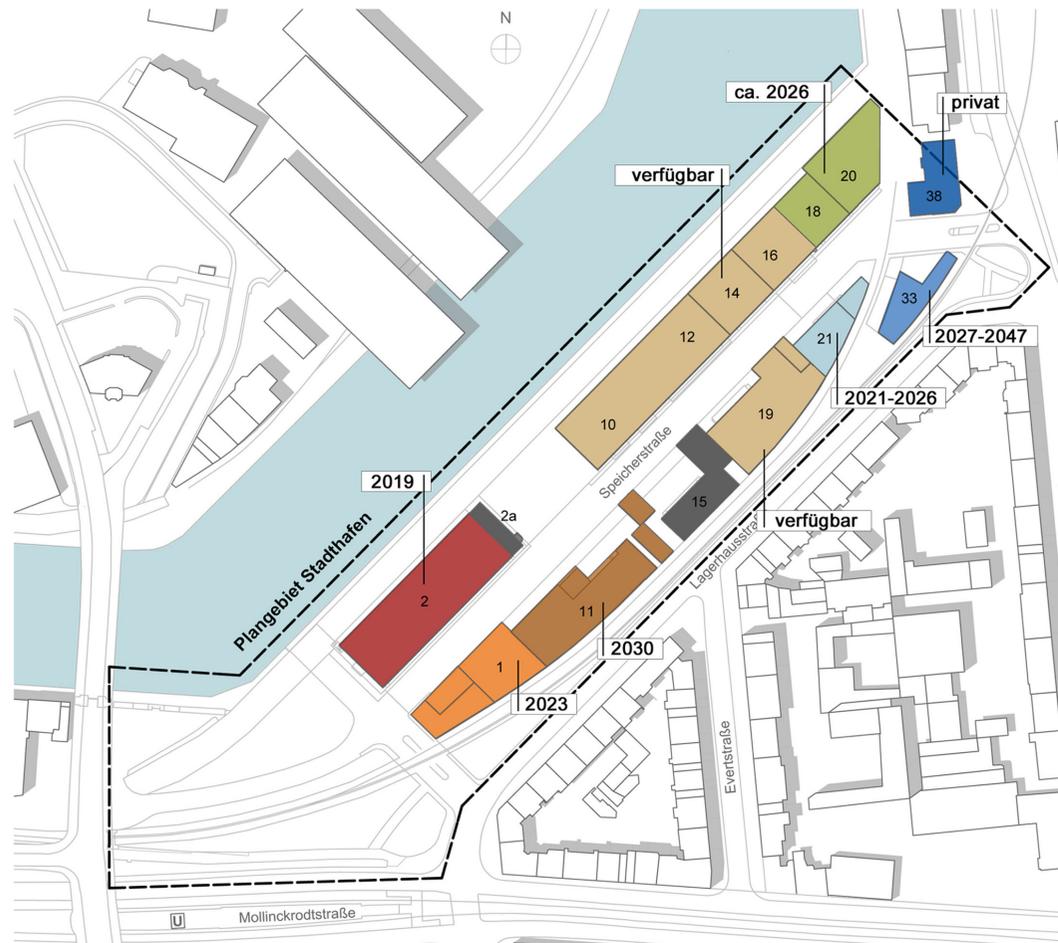
Die Gebäudereihe 1-11 ist vor allem im rückwärtigen Bereich hafenprägend, die Frontfassaden zur Speicherstraße erscheinen jedoch baufällig.

Das Gebäude 15 wird als erhaltenswert

## BESTANDSAUFNAHME

### Mietverhältnisse

- Laufzeit: 2030
- Laufzeit: 2019
- verlängert sich stillschweigend um 4 Monate
- verlängert sich stillschweigend um 1 Jahr - Laufzeitverlängerung bis zu 10 Jahren im Gespräch
- Laufzeit: 2023
- Laufzeit: 2021  
Verlängerungsoption 5 Jahre
- Laufzeit: 2027  
Verlängerungsoption 20 Jahre
- keine Angaben
- Leerstand



eingestuft. Derzeitig sind die Projekte „Gründungscampus“ und „Heimathafen“ für Gebäude 10-12 bzw. 15 vorgesehen. Damit sind die Gebäude essenzielle Bausteine bei der Neuplanung des Gebietes.

Zu den städtebaulichen Zielsetzungen gehört, dass die hafentypischen Speicher-

gebäude wie Speicherstraße 2,10-20 und 15 erhalten sowie saniert und umgenutzt werden. Weitere Gebäude (s. Abb. gelbe Schraffur) werden als nicht erhaltenswert eingestuft und daher überplant. Mit den Neubaumaßnahmen kann bei Beibehaltung des hafentypischen Charakters gleichzeitig ein Neuaufbruch mit zeitge-

mäßen Bau- und Nutzungsformen erfolgen.

### STADTRAUM

Die Speicherstraße im Bereich des Stadthafens und der Kaibereich am Stadthafen werden durch die ursprüngliche industrielle, hafentypische Nutzung geprägt.

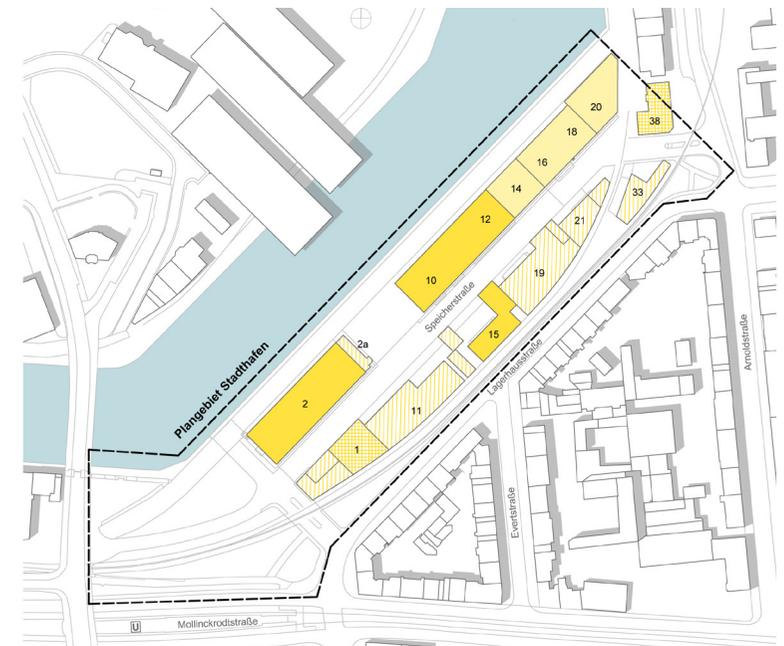




Abb. 1



Abb. 2

Alte Speicher- und Lagergebäude sowie Werkhallen prägen das Bild, genauso wie das vorhandene Kopfsteinpflaster und die Ziegelfassaden. Die Hafenkante wird durch eine Promenade begehbar, die derzeit jedoch brach liegt und nicht öffentlich zugänglich ist. Auch die Plätze am Santa Monika Anleger sowie der zentral gelegene Platz zwischen den Speichergebäuden 2 und 10 sind nicht ausgebaut und werden als Parkfläche genutzt bzw. liegen im Fall des zentralen Platzes ebenfalls brach. Als erhaltenswerte Potenziale werden die folgenden hafentypischen Merkmale und Gebäude betrachtet:

Abb. 1). Die Speichergebäude mit Laderampen zählen zu den charaktergebenden Gebäuden im Plangebiet. Die Nutzung sollte so gewählt werden, dass es als eines der Zugpferde für das zukünftige Gesamtkonzept wirken kann. Im Erdgeschoss bietet sich die Chance, Gastronomie und Gewerbe mit Bezug zum Wasser anzusiedeln.

Abb. 2). Großformatiges Kopfsteinpflaster und teilweise unbefestigte Flächen prägen das Bild. Daher ist ein weiteres charakterbildendes Merkmal, das in der Speicherstraße liegende Kopfsteinpflaster, vorhanden in zwei variierenden Farbtönen (s. Abb. 4). Hier wird der Erhalt bei einer Neugestaltung empfohlen. Das hellere Kopfsteinpflaster kann gegebenenfalls auch für die farb-

liche Unterscheidung von Parkflächen und Stellplätzen benutzt werden (Abb. 3). Das zukünftige Gebäude des „Heimathafen“ befindet sich derzeit in zentraler Lage der Speicherstraße direkt gegenüber der Speicherstraße Nr. 10-12 und dem zentralen Platz zwischen den beiden Speichergebäuden. Es ist ein weiterer essentieller Baustein für das Plangebiet. Hervorzuheben ist die durchaus vorhandene Qualität der Lagerhausgebäude im nördlichen Bereich sowie der Bezug des Quartiers zum Wasser, bzw. zum Hafen. Das Element Wasser kann insbesondere im Zuge der Ansiedlung von Gastronomie und Freizeitflächen als Anziehungspunkt gesehen werden und ist mit seiner Lage so nahe der Innenstadt

einzigartig. Die Lage am Hafenbecken begünstigt das Quartier für attraktive Nutzungen. Der Schiffsanleger der Santa Monika für den Freizeitverkehr lässt auch für zukünftige Entwicklungen Potenziale erkennen. Zusätzlich verleihen die Lagerhausgebäude dem Quartier einen enormen Charme, ebenso wie das vorhandene Kopfsteinpflaster. Die Lager- und Speichergebäude bieten bereits einen guten Ansatz für potenzielle Entwicklungsperspektiven auf der Lagerhausseite. Negativ zu bewerten sind die relativ schlechte Bausubstanz auf der südlichen Seite der Speicherstraße sowie deren geringe Nutzungsintensität. Hinzu kommt die Trennwirkung, welche von der



Abb. 3



Abb. 4

Bahntrasse entlang der Lagerhausstraße ausgeht und die Speicherstraße sowie das Hafenbecken von der Lagerhausstraße und damit dem angrenzenden Wohnquartier abgrenzt. Der Gehweg entlang der Bahntrasse ist in seiner Breite zu gering bemessen und führt dazu, dass der Bereich von Fußgängern gemieden wird. Unter diesen städtebaulichen Gesichtspunkten und fehlender Freiraumgestaltung im Quartier zeigen sich deutliche Defizite in der Bestands-situation.

Der in unmittelbarer Nähe zur Stadtbahnhaltestelle „Hafen“ gelegene Schotterparkplatz, der als eher ungeordnete und städtebaulich unbefriedigend wirkende Brachfläche wahrgenommen wird, dient in erster Linie den

örtlichen Berufstätigen, wird jedoch auch als P+R Anlage, sowie für das Abstellen von Reisebussen genutzt, welche auch teilweise nachts dort parken. In der Speicherstraße selbst erfolgen keine verkehrsrechtlichen Regelungen. Parkplätze sind nicht explizit ausgewiesen, was zur Folge hat das größtenteils „wild“ geparkt wird.

#### **EXKURS PORTALDREHKRAN**

Es stehen zwei ca. 100 Jahre alte, aus der Anfangsphase der Hafennutzung stammende, Hafenkräne zur Verfügung. Die denkmalgeschützten Kräne sind historische standortprägende Elemente des Hafens. Sie sollen in die Freiraumplanung der neuen Hafenpromenade integriert werden. Ein Standort

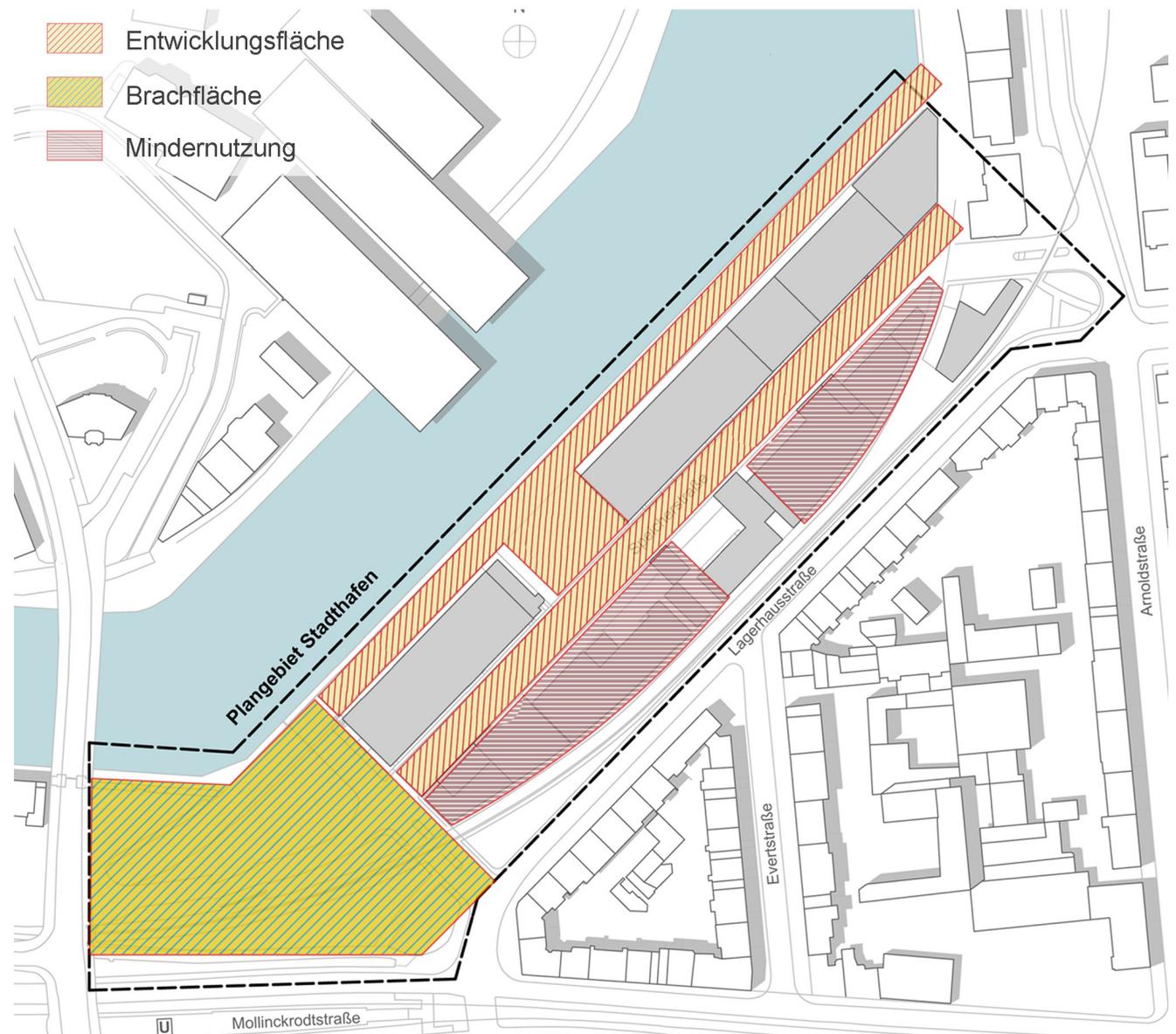
wird im Bereich des südwestlichen Eingangsbereichs (Santa Monika Platz) gesehen. Hier befand sich auch der historische Standort eines alten Hafenkrans. Ein weiterer Standort ist an der Hafenpromenade im Übergangsbereich zur nördlichen Speicherstraße vorgesehen. Da sich dieser Bauabschnitt erst in einer späteren Entwicklungsstufe entwickeln lässt, kann der zweite Hafenkran erst zu einem späteren Zeitpunkt transloziert werden.

#### **STELLPLATZSITUATION**

Derzeitig wird der im südwestlichen Bereich zwischen Hafenbrücke und Schenker-Gebäude brachliegende Schotterplatz als Parkplatz für Mitarbeiter der Betriebe aus der Speicherstraße (hauptsächlich

Schenker) sowie auch als P+R Parkplatz in Verbindung mit der U-Bahnhaltestelle „Hafen“ genutzt (s. Abb.). Weitere Parkmöglichkeiten finden sich entlang der Speicherstraße.

Das Quartier verfügt, laut der ‚Verkehrsuntersuchung des Büro StadtVerkehr‘ über ca. 120 Stellplätze (Stand 2012).



## LÄRMSCHUTZ

### Emissionsquellen

Zukünftige Schallemissionsquellen werden die geplanten Außengastronomischen Betriebe im Bereich des zentralen Platzes und davon ausgehend entlang der Hafenkante sein.

Nach Auswertung der vorliegenden schalltechnischen Untersuchung des Ingenieurbüros AiR GmbH ist eine Umsetzung von vier Außengastronomien möglich. Die Werte der Schallemissionen liegen unter den zulässigen Richtwerten. Lediglich die Durchführung von Live- und Tanzveranstaltung ist in der Nacht (ab 22Uhr) „nur mit einer deutlichen Absenkung der Lautstärke der Beschallungsanlage im Rahmen der Immissionswerte realisierbar“ (Schalltechnische Un-

tersuchungen Ingenieurbüro Air GmbH, S.3). Dieses Gutachten wurde allerdings auf Grundlage der Bestandsbebauung im östlichen Teil der Speicherstraße erstellt. Die Neuplanung der Speicherstraße sieht auf dieser Seite der Speicherstraße Gebäude mit einer höheren Geschossanzahl vor und trägt damit bereits zu einem zusätzlichen baulichen Schallschutz bei. Empfohlen wird gegenüber des zentralen „Speicherplatzes“ ein Gebäude mit min. vier Geschossen zu errichten. Dies trägt aus städtebaulicher Sicht zur Fassung des Platzes bei und schirmt die entstehenden Emissionen, welche durch Außengastronomie und Verkehr in der Speicherstraße und am Platzbereich entstehen, ab. Die geplante Wegever-

und attraktive Erschließung des Speicherplatzes und der Hafenkante sollte dabei unbedingt eine Torwirkung haben und nicht durch eine Schallschutzmauer verbaut werden. Den schallschutztechnischen Untersuchungen ist zu entnehmen, dass „Maßnahmen wie die beiden untersuchten Lärmschutzwände (Wand V1: 14 m hoch, 120 m lang, entlang der Lagerhausstraße, V2: 18 m hoch, 50 m lang, entlang der Speicherstraße) (...) nicht geeignet (sind), einen Live-Musik- oder lauten Tanzbetrieb unter Einhaltung der Immissionsrichtwerte zu gewährleisten und stehen somit in keinem positiven Kosten/Nutzen Verhältnis.“ (siehe Schallschutztechnische Untersuchungen Ingenieurbüro Air GmbH, S.3)

Da die Verbindung von Evertstraße und

Speicherstraße nicht direkt auf den Speicherplatz zuführt, ist hier allenfalls mit einer Abstrahlung des entstehenden Schalls zu rechnen. Davon abzuraten ist, den Zuweg wie ein „Mauseloch“ zu gestalten und durch eine Mauer wesentlich zu begrenzen, da er damit seine Wirkung eines einladenden, öffentlichen Weges zum Wasser verlieren würde. Vorstellbar ist die Ausbildung einer aus versetzten Glaswänden gebildete Schallschutzschleuse. Gegebenenfalls sollte eine weitere schalltechnische Untersuchung durchgeführt werden, welche die neugeplanten Gebäude und deren Höhe berücksichtigt, und die Ergebnisse festgehalten werden.

## **IMMISSIONSCHUTZ**

### **Bebauung**

Bebauungsdichte und Bautypologie sind wesentliche Aspekte für die akustische Situation. Durch die Bautypologie kann die spezifische Verschallung der verschiedenen Fassaden von Gebäuden und rückwärtigen (Grün-)Bereichen in besonderem Maße beschrieben werden. Daher wurde in der Rahmenplanung mit einem viergeschossigen geschlossenen Baukörper gegenüber des Speicherplatzes gearbeitet, der einen rückwertigen baulichen Schallschutz zur Lagerhausstraße gewährleistet. Die anderen Neubauten schaffen eine Hoftypologie, was einer Verschallung der Fassaden zu beiden Seiten der Speicherstraße entgegenwirkt. Hierbei wird das Verbindungsgebäude

zweigeschossig geplant und befindet sich in emissionsärmeren Bereichen, in denen mit keinem nächtlichen und öffentlichen Veranstaltungslärm zu rechnen ist.

### **Homogenität**

Hierunter sind die bauliche Homogenität, die Geschlossenheit und der Quartierseindruck zusammengefasst. Die Querbeziehungen zwischen Lagerhausstraße und Speicherstraße, werden durch Begrünung und Baumpflanzung gestaltet. Die Speicherstraße erhält dadurch den Charakter einer einladenden und offenen Hafestraße, die sich gegenüber der Nordstadt nicht abgrenzt und verschließt. Gleichzeitig dient die Begrünung dabei als Bindeglied zwischen den Baukörpern wie auch als Schallschutzelement.

### **Straßenraumsituation**

Die Straßenraumsituation ist von erheblicher Bedeutung für die Wahrnehmung des Lärms (Breite der Straßenseitenräume, ihre Funktion, Gestaltung und Begrünung). Querungsmöglichkeiten der Straße sind ein entscheidender Faktor für die subjektive Wahrnehmung des Straßenraumes. Die Querung im Bereich der Evertstraße wurde in der Planung durch Lage und Begrünung so gestaltet, dass sie nicht die Wirkung einer Schallschleuse zum Speicherplatz entfaltet, sondern sich positiv auf Erreichbarkeit und Wegebeziehung des städtischen Umfelds auswirkt. Ob ein Straßenraum »angenommen« wird, liegt oftmals an seiner Ausgestaltung und ist damit auch ein psycho-akustisch aussagefähiger Faktor für

die Lärmwahrnehmung. Die Begrünung von Straßenräumen ist ein Faktor, der die Empfindung der Störwirkung von Geräuschmissionen mindert. Hier kommen die geplanten Retentionsflächen entlang der Bahngleise an der Lagerhausstraße der Wirkung des Straßenraumes zu Gute. Auch die Zentralität eines Bereiches und die Qualität der Anbindungen/Erreichbarkeit durch die unterschiedlichen Verkehrsarten stellen einen Kompensationsfaktor dar.

### **STÄDTEBAULICHE**

#### **VARIANTENUNTERSUCHUNGEN**

Die entwickelten Vorentwurfsvarianten berücksichtigen die im Vorfeld durch die Bestandsaufnahme und Standortanalyse gewonnenen Entwicklungschancen und Potenziale für das Quartier Speicherstraße.

Einer der wesentlichen Unterschiede der einzelnen Vorentwurfsvarianten ist das Maß der Durchlässigkeit der neuen Bebauung zur Nordstadt. Zwar ist die Öffnung des Quartiers zur Nordstadt wünschenswert, was mit einer aufgelösten Bebauung zu erreichen wäre. Andererseits ist das Thema Schallschutz für die umliegende Wohnbebauung jedoch ein zu berücksichtigendes Kriterium.

Zudem sind die eisenbahnrechtlichen

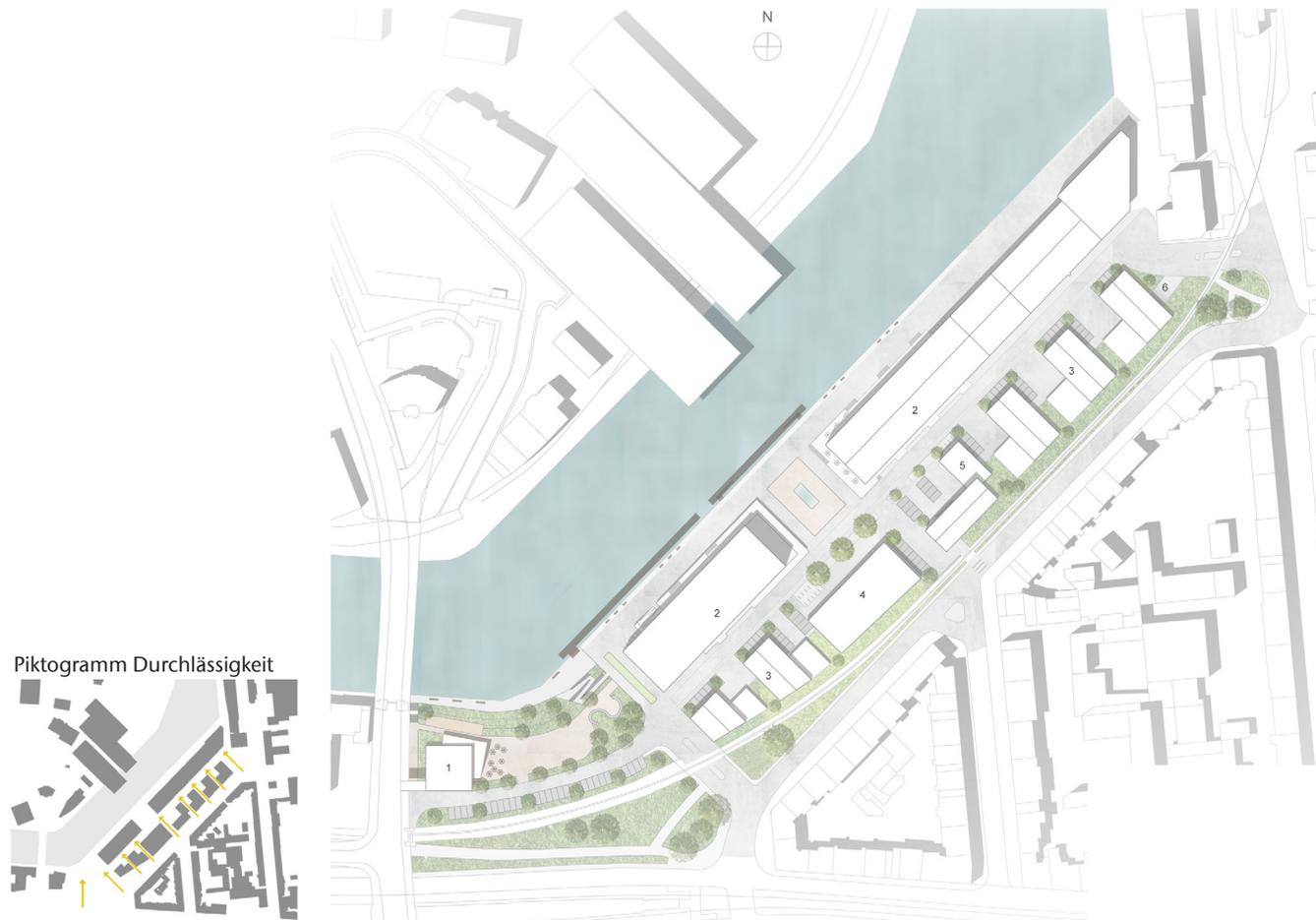
Aspekte der Querung des Werksgleises von Belang. Auch wenn die Zugfrequenz vergleichsweise gering ist, sind Querungen für Fußgänger nur begrenzt verkehrsrechtlich machbar..

Für die Entwurfsvarianten sind die folgenden städtebaulichen, sozialen und ökologischen Entwicklungsziele maßgebend:

- Erhaltung und Sanierung der Speichergebäude 2 und 10-20, sowie des hafentypischen Kopfsteinpflasters und weiterer hafentypischer Merkmale
- Abriss der Bestandsbebauung auf der Seite der Lagerhausstraße zugunsten einer Neubebauung (mit Ausnahme des zukünftigen Heimathafengebäudes)
- Etablierung eines Gründungscampus
- Ein neues funktionales Bindeglied zwischen Innenstadt, Nordstadt und Hafenable mit dem Projekt des inte-

grativen „Heimathafens“

- Öffnung des Quartiers zur westlichen Nordstadt, sowie Schaffung von Wegebeziehungen zur Hafenkante/zum Wasser und Ausbau der Promenade
- Die Aufwertung und Gestaltung heute brachliegender Platz- und Freiflächen
- Herstellung von Grünbeziehungen und Aufenthaltsflächen, um damit die ökologische Qualität (Ökobilanz) des Quartiers zu fördern
- Neubelebung der Speicherstraße durch neue Nutzungen und Gebäudestrukturen



### Variante 1

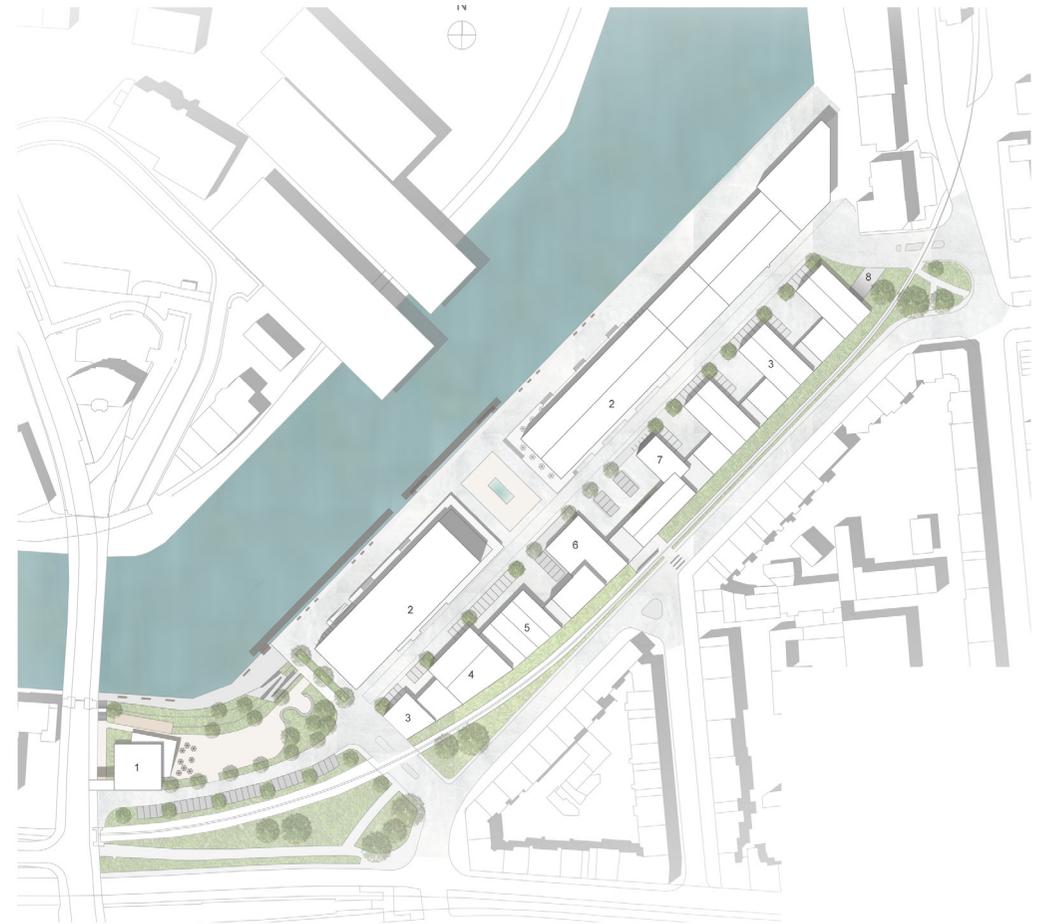
Das Quartier „Speicherstraße“ wird als zukünftiges Bindeglied zwischen Hafen, Nordstadt und Innenstadt betrachtet.

In diesem Entwurf wurde durch eine aufgelöste Gebäudestruktur ein Maximum an Durchlässigkeit erzielt, welches eine Öffnung zur Nordstadt impliziert. Zur Speicherstraße hin ergeben sich durch die Gebäudetypologie Innenhöfe zum Beispiel zu Ausstellungszwecken von zukünftig ansässigen Gründern und Kreativberufen. Zudem lässt sich die Gebäudereihe durch die modularen Baukörper Bauabschnittsweise realisieren.

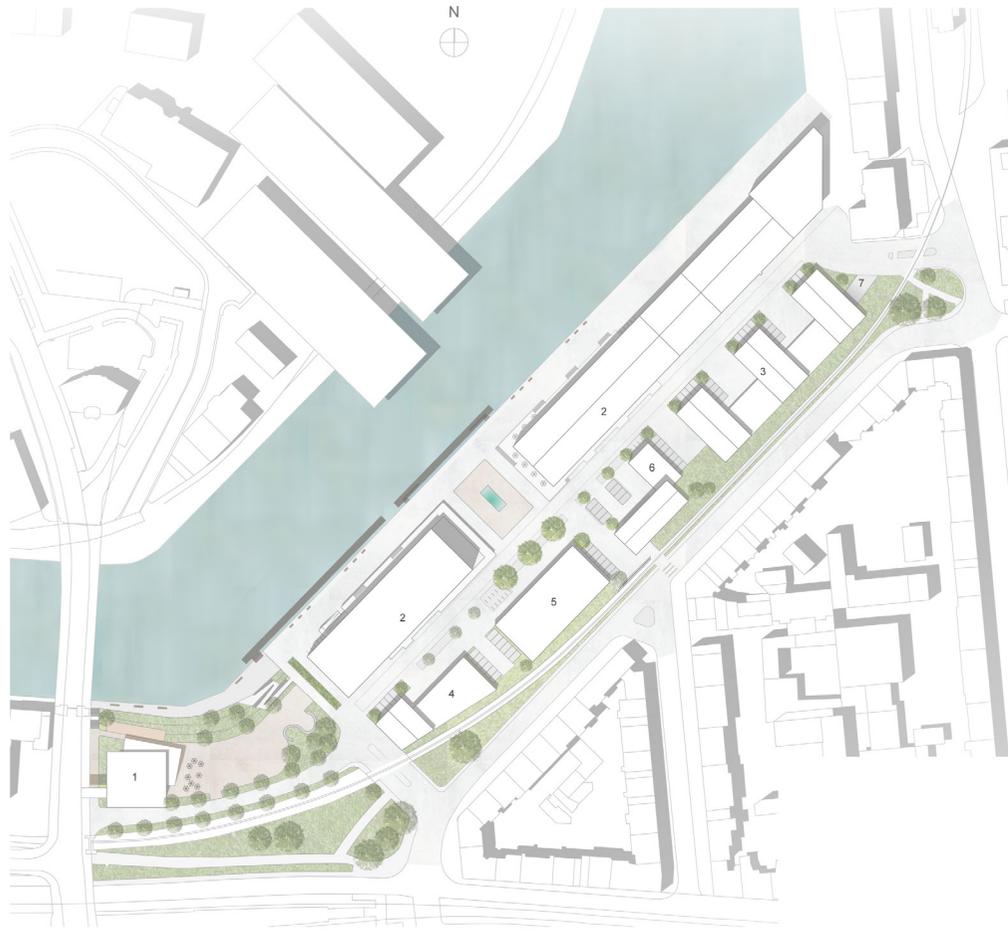
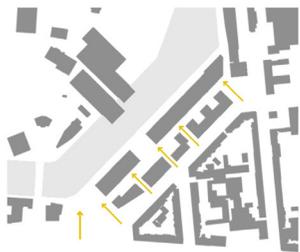
## Variante 2

Die zweite Variante beinhaltet neben dem Gebäude des zukünftigen „Heimathafen“ weitere hafentypische Bestandsgebäude. Das Gebäude Speicherstraße 1 könnte umgenutzt werden und die Hallengebäude von Speicherstraße 11 eignen sich ggf. als Hallen für Handwerks- und Dienstleistungsbetriebe.

Die Durchlässigkeit wurde zugunsten des Schallschutzes baulich reduziert. Dazu wurden Baukörper in Glasbauweise als Verbindungselemente zwischen den einzelnen Gebäuden der Gründerhöfe installiert. Die Durchsicht und gleichzeitig auch die erstrebenswerte Verbindung zur Nordstadt kann damit gewährt werden.



Piktogramm Durchlässigkeit



### Variante 3

Das Plangebiet sollte sich städtebaulich nicht als eine geschlossene Riegelbebauung zur Lagerhausstraße präsentieren.

Ziel ist es, sich nach außen zu öffnen, um Gäste und Besucher sowie Anwohner der umliegenden Wohnquartiere gleichermaßen neugierig zu machen und anzulocken.

Umgesetzt wurde dies in einer dritten Variante durch die Öffnung der Bebauungsstruktur an drei markanten Stellen. Hierdurch werden sichtbare und auch erfahrbare Verbindungen zwischen der Nordstadt und dem Hafengebiet der Speicherstraße geschaffen.

**STELLPLÄTZE UND****STANDORTALTERNATIVEN PARKHAUS**

Bei der Neuplanung der Speicherstraße wird ein erheblich höherer Stellplatzbedarf entstehen, als es bisher der Fall ist. Dies geschieht vor allem durch die zusätzlichen Nutzflächen der Neubauten sowie der höheren Nutzungsintensität der zu erhaltenen Bestandsgebäude sowie einer höheren Frequentierung der Speicherstraße als Freizeitquartier.

Hinzu kommt, dass die Brachfläche zwischen Schenkergebäude und Hafenbrücke, die derzeit als Parkfläche dient, in der Neuplanung dem "Leuchtturm" und einer Freiflächengestaltung weichen muss und damit nicht mehr zur Verfügung steht.

Längs des Bahngleises werden im Be-

reich des Santa Monika Platzes in der Neuplanung 28 Stellplätze generiert. Außerdem wird ein Bushalte- und Wendepunkt vorgesehen, um den Zubringerverkehr zur Anlegestelle „Santa Monika“ zu ermöglichen. Das Parken in der Speicherstraße selbst ist in untergeordnetem Umfang möglich. Hier generieren sich bis zu ca. 35 Stellplätze. Damit können zwar ebenerdige Stellplätze im Straßenraum geschaffen werden, die jedoch den Bedarf bei weitem nicht decken.

Aus diesen Gründen wurden auch zwei Standorte für ein Parkhaus innerhalb des Plangebiets geprüft. Die Entwurfsvariante A mit dem Parkhausstandort gegenüber dem zentralen Speicherplatz fasst diesen räumlich. Das Konzept der kam-

martigen Hofstruktur kann im Übrigen konsequent umgesetzt werden. Diese wird so von Süden bis Norden attraktiv und belebt, und erhält eine bessere Nutzbarkeit. Vor allem die konzeptionelle Idee und der Wiedererkennungswert des Quartiers wird gefördert.

Das Parkhaus hat an dieser Stelle natürlich repräsentativen Charakter und Bedarf einer entsprechenden Fassadenausbildung, beispielsweise eine begrünte Fassade, die der Förderung der Ökobilanz des Quartiers entgegenkommt. Auch eine andere Nutzung wie Gastronomie oder Gewerbe im Erdgeschoss mit Ausrichtung zum Platz ist vorstellbar.

Negativ zu bewerten ist, dass die generierte Stellplatzanzahl die benötigte nicht deckt.

Die Entwurfsvariante B sieht den Standort des Parkhauses nördlich des Heimathafens vor.

Vorteile dieses Standorts sind eine hohe generierte Stellplatzanzahl und eine relativ schnelle Verfügbarkeit des Grundstücks. Aus städtebaulichen Gesichtspunkten ist der Standort auf der einen Seite von Vorteil, da er sich nicht gegenüber einem öffentlich repräsentativen Platz befindet. Die Struktur der Gründerhöfe würde damit aufgelöst werden und sich nur im südlichen Teil wiederfinden. Der nördliche Gelenkpunkt wäre schlecht angebunden und integrierbar. Beide Standorte führen jedoch zu einer deutlich geringeren Nutzungsintensität und möglichen Nutzfläche im Quartier, so dass andere Standorte außerhalb des

Plangebiets favorisiert werden. Damit kann eine Belebung und Neuausrichtung forciert werden.

Parkhaus mit Erweiterungsmöglichkeit

Mögliche Stellplätze mit Erweiterung

bei 14 Halbgessossen:

463 Stellplätze

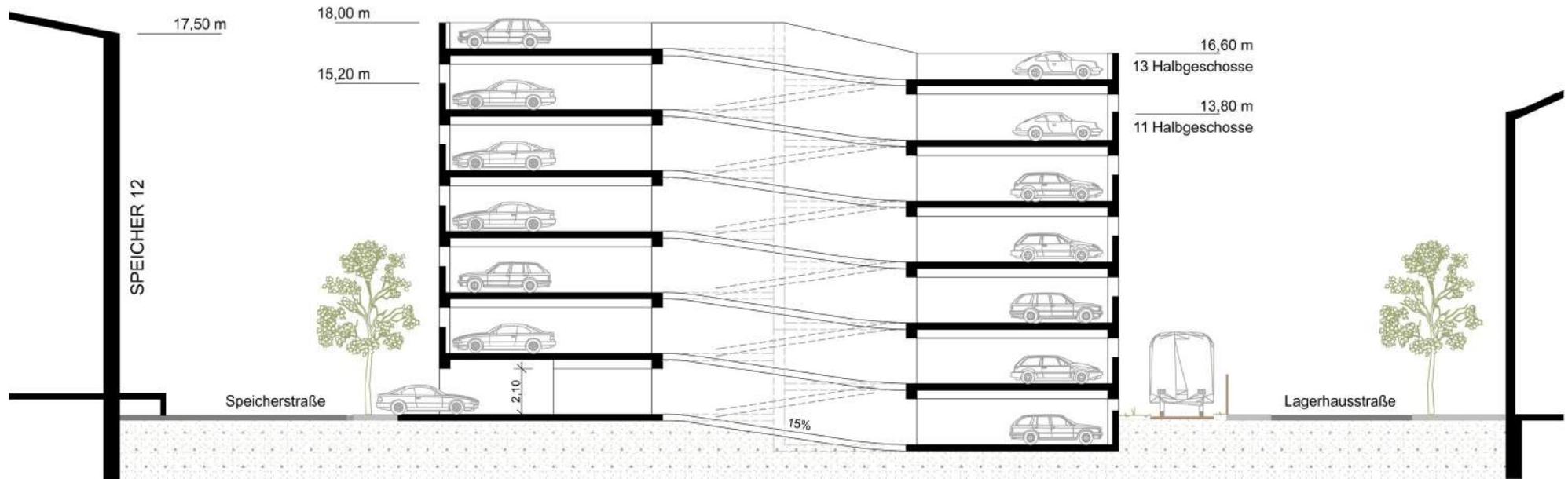
EG-Halbgessoss:

21 Stellplätze

(Ein/Ausfahrt Ortsnetzstation)

Standardhalbgessoss:

34 Stellplätze



## 7.2. VORGABEN INTERESSENSBEKUN- DUNGVERFAHREN

Die Fassaden der Neubauten sollte sich so gestalten, dass sie sich in das hafentypische Bild einfügen. Dazu zählen beispielsweise Materialien, wie Klinker, Naturstein, Cortenstahl und Glas- und Grünfassaden (zur Unterstützung der Freiflächen und des Außenraums).

Hingegen kann sich das neue Leuchtturmgebäude durch seine Fassade und sein Gestaltungsbild vom Rest der Neubebauung abheben. Hier wären auch andere Materialien denkbar, z.B. eine kombinierte Glas-/ Solarfassade. (Adressbildung)

Es wird empfohlen, sowohl das Leuchtturmgebäude, wie auch die anderen

Neubauten durch einen Architektenwettbewerb auszuschreiben und gestalterische Anhaltspunkte zu nennen.

Dabei ist auch der Zugang über die Hafnbrücke zu berücksichtigen, der in klarer Verbindung mit dem Leuchtturmgebäude steht.

Die Nutzungen der Bestandsgebäude sowie der Neubauten sind dem Nutzungskonzept zu entnehmen. Allgemein gilt, dass innovative Unternehmen und Branchen aus dem Bereich IT- und Digitalisierung anzusiedeln sind, ebenso wie Unternehmen aus der Kreativwirtschaft, beispielsweise Marketingagenturen, Architekturbüro, Verlage, Start-Ups. Zukunftsfähigkeit und Nachhaltigkeit der einzelnen Branchen ist zu prüfen und es gilt junge Unternehmensstruktu-

ren zu fördern. Ziel ist es ein Gebiet zu schaffen, in dem ein kreativer Austausch stattfinden kann und eine Plattform für Unternehmen aus allen Bereichen entsteht. Des Weiteren ist wichtig, wie viele Arbeitsplätze die neuen Unternehmen generieren können.

Folgende Fragen sollte man sich bei Vergabe der Flächen an Investoren stellen:

- Nutzung  
(Passt die Nutzung in das Nutzungskonzept des Quartiers? Fördert die Nutzung die weitere Entwicklung des Quartiers? Wie viele Arbeitsplätze werden geschaffen?  
Berücksichtigung von kommunalen Zielen bei der Nutzung)

- Marketing (Vermarktungsfähigkeit)
- Gestaltung bei Neubau und Sanierung  
(Fassadenmaterial- und Gestaltung, Eingliederungsmöglichkeit in die Hafengestaltung)
- Zukunftsfähigkeit und Nachhaltigkeit des Konzeptes

## IMPRESSUM

### Bearbeitung:

**Norbert Post  
Hartmut Welters**  
Architekten & Stadtplaner GmbH



Post • Welters Architekten & Stadtplaner GmbH

Arndtstraße 37

44135 Dortmund

Tel.: 02 31 47 73 48 60

Fax: 02 31 55 44 44

[info@post-welters.de](mailto:info@post-welters.de)

[www.post-welters.de](http://www.post-welters.de)

Prof. Hartmut Welters

Esther Weischede



brosk landschaftsarchitektur freiraumplanung

Gareisstraße 79

45309 Essen

Tel.: 02 01 436 88 0

Fax: 02 01 21 00 20

[info@brosk.de](mailto:info@brosk.de)

[www.brosk.de](http://www.brosk.de)

Rüdiger Brosk

Nicole Nehring

Eva Schneider - Piesik

**Stadt Dortmund**  
Stadtplanungs- und  
Bauordnungsamt



Stadt Dortmund - Stadtplanungs- und Bauordnungsamt

Burgwall 14

44122 Dortmund

Tel.: 02 31 50 0

Fax: 02 31 50 25 788

[stadtplanungsamt@dortmund.de](mailto:stadtplanungsamt@dortmund.de)

[www.stadtplanungsamt.dortmund.de](http://www.stadtplanungsamt.dortmund.de)

**Stadt Dortmund**  
Wirtschaftsförderung



Stadt Dortmund - Wirtschaftsförderung

Töllnerstr. 9-11

44122 Dortmund

Tel.: 02 31 50 22 05 6

Fax: 02 31 50 23 71 7

[info@wirtschaftsfoerderung-dortmund.de](mailto:info@wirtschaftsfoerderung-dortmund.de)

[www.wirtschaftsfoerderung-dortmund.de](http://www.wirtschaftsfoerderung-dortmund.de)

### Quellen der Abbildungen:

- S. 6 - Lage des Plangebietes  
Kartengrundlage: Google Maps
- S. 6 - Blick auf das Plangebiet
- S. 8 - Luftbild mit markiertem Plangebiet
- S. 13 - Portaldrehkran Franziusstraße, DO  
[https://de.wikipedia.org/wiki/Datei:Dortmund-Hafen-IMG\\_0561.JPG](https://de.wikipedia.org/wiki/Datei:Dortmund-Hafen-IMG_0561.JPG)
- S. 13 - Dortmunder Hafen 1955  
<http://mobil.ruhrnachrichten.de/bilder/dortmund/cme128263,3516127>

- S. 13 - Blick von der Hafenbrücke aus in Richtung Plangebiet  
[https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Dortmund\\_-\\_Speicherstra%C3%9Fe\\_%2B\\_Stadthafen\\_\(Kanalbr%C3%BCcke\\_Sunderweg\)\\_01\\_ies.jpg](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Dortmund_-_Speicherstra%C3%9Fe_%2B_Stadthafen_(Kanalbr%C3%BCcke_Sunderweg)_01_ies.jpg)

Weitere Abbildungen:

Post • Welters Architekten & Stadtplaner GmbH,  
brosk landschaftsarchitektur

