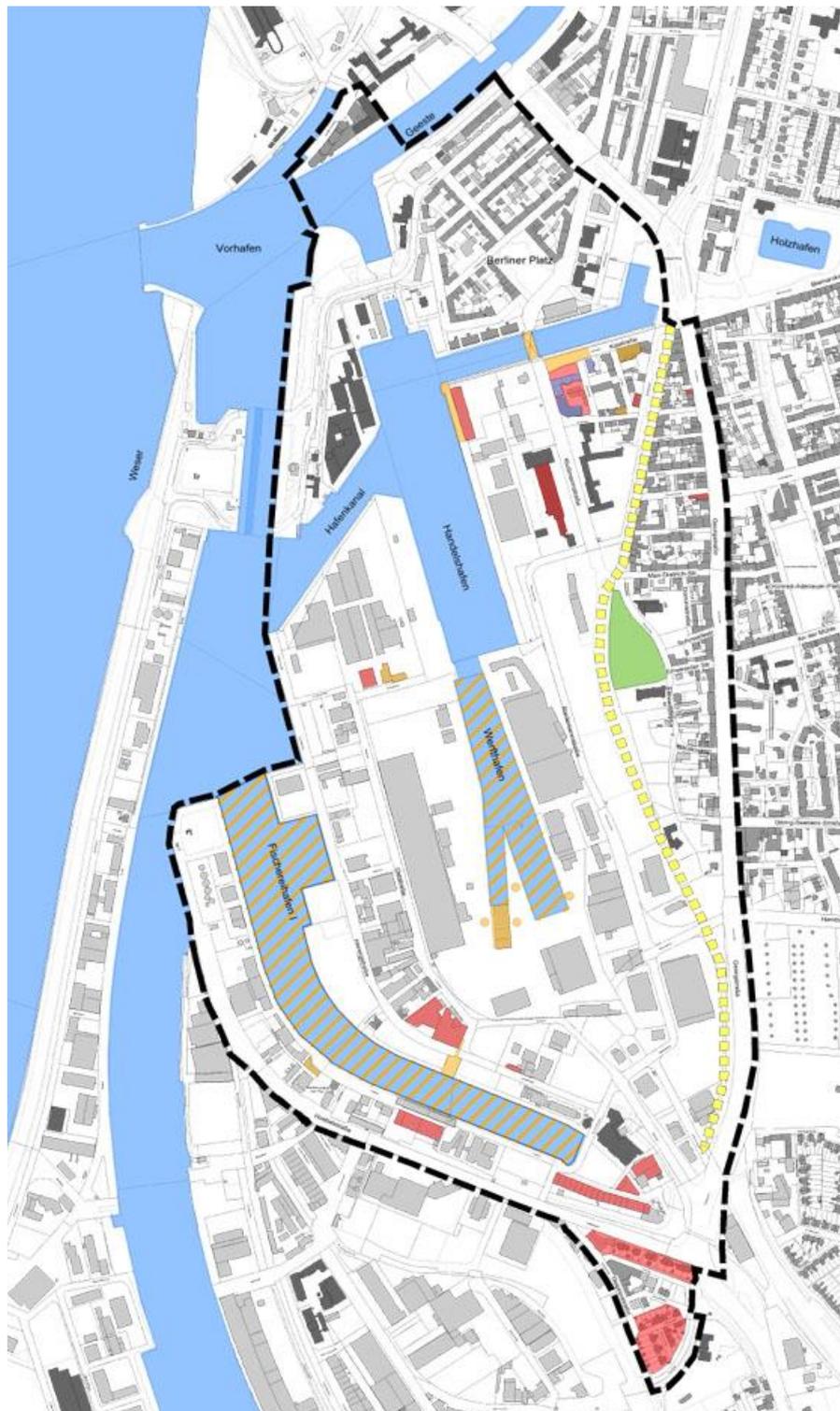


SEESTADT BREMERHAVEN

WETTBEWERB WERFTQUARTIER

Protokoll der 2. Jury



IMPRESSUM

Auslober sind

Land Bremen

vertreten durch

Herr Jörg Peters

0421/3618801

joerg.peters@wissenschaft.bremen.de

Frau Petra Neykov

0471/9732101

neykov@fbg-bremerhaven.de

Stadt Bremerhaven

vertreten durch

Herr Dr. Ralf Meyer, Referat für Wirtschaft

0471/ 590 2930

Wirtschaft@magistrat.bremerhaven.de

Frau Carolin Kountchev

0471/ 590 3220

carolin.kountchev@magistrat.bremerhaven.de

Herr Nils Schnorrenberger

0471/ 94646 900

schnorrenberger@bis-bremerhaven.de

Seebeck Offshore Industriepark GmbH & Co. KG

vertreten durch

Herr Dieter Petram

0171 510 4646

dp@petram.de

Herr Andrés Giraldo Springstübe

0151 268 45 118

mail@more-of-us.com

Betreuung des Wettbewerbsverfahrens

hübschen | knigge architektingesellschaft mbh

Herr Wolfgang Hübschen, Architekt BDA

Konsul-Smidt-Straße 8c

28217 Bremen

kontakt@huebschen-knigge.de

www.huebschen-knigge.de

Moderation und Videokonferenz

PlanKom

Frau Simone Neddermann

Brookstraße 20,

27612 Loxstedt

simone.neddermann@plankom.net

www@plankom.net

Wettbewerb Werftquartier Bremerhaven

2. Jurysitzung am Freitag, den 18. Sept. 2020 im Fischbahnhof

Protokoll der 2. Jury

Teilnehmer: siehe separate Teilnehmerlisten

Die heutige Jurysitzung wird wegen der Hygienebestimmungen der Corona-Pandemie hybrid durchgeführt. Alle 16 stimmberechtigten Preisrichter sind um 9:30 Uhr im Veranstaltungsraum des Fischbahnhofs eingetroffen. Herr Prof. Kunibert Wachten ist verhindert und wird durch Frau Ute Bartels vertreten, der Landschaftsarchitekt Rein-Cano wird durch seinen Stellvertreter Niels Blatt vertreten.

Die Stellvertreter und Sachverständigen wählen sich individuell oder aus dem vorbereiteten Raum des Seefisch-Kochstudios per Zoom in die Sitzung ein. Für die Moderation und die Organisation der Technik hat Frau Simone Neddermann von der Firma PlanKom die Vorbereitung und Durchführung übernommen.

Herr Hübschen begrüßt als Verfahrensbetreuer die Anwesenden und stellt die 16 Personen der stimmberechtigten Jury kurz vor. Er erläutert die Teilung der Sitzung in Präsenz- und Zoomkonferenz und übergibt Frau Neddermann das Wort.

Frau Neddermann gibt Hinweise auf die notwendigen Hygienemaßnahmen. Sie beschreibt die technischen Rahmenbedingungen. Die Pläne und Modelle sollten möglichst nur digital besprochen werden, damit auch alle durch Zoom zugeschalteten Teilnehmer der Jury folgen können.

Die Agenda des Tages ist bekannt, die drei in der Zwischenjury ausgewählten Büros werden im Verlauf des Tages ihre Entwürfe als Präsentation mit dem Beamer vorstellen. Einige Sachverständige der Büros schalten sich ebenfalls per Zoom in die jeweilige Präsentation.

Ein großes Umgebungsmodell des Wettbewerbsgebietes steht im Mittelpunkt des Raumes und wartet auf die Einsatzmodelle der Büros. Im vorderen Bereich des Vortragsraums wurden Stellwände aufgebaut, um die Pläne aller Arbeiten nach der Präsentation aufzuhängen. Die Bewertung soll aber grundsätzlich an digitalen Bildern erfolgen, damit auch alle Zoomteilnehmer folgen können.

Der Oberbürgermeister der Seestadt Bremerhaven, Melf Grantz begrüßt die Anwesenden und unterstreicht die große Bedeutung, die die Entwicklung des Werftquartiers für die Stadt haben wird. Heute werden die Grundlagen für die zukünftige Ausrichtung des großen Quartiers geschaffen. Nach den intensiven Beratungen in der Zwischenjury freut er sich nun auf ein gutes Ergebnis.

Der Juryvorsitzende Herr Prof. Jörn Walter übernimmt die Leitung der Sitzung.

Herr Walter bedankt sich für das Vertrauen der Anwesenden, beschreibt kurz die Aufgabe der Jury für diesen Tag und bittet um den ersten Vortrag.

Arbeit 1: DeZwarteHond, Rotterdam und Delva

Vortrag 10.30 Uhr - Matthias Rottmann, Johannes Langer, Wieke Villerius

Eine Strategie in 3 Schritten wird vorgestellt: Wiederbelebung mit Wohnen, Vernetzung mit Geestemünde, Weiterentwicklung und Neunutzung des Bestandes. Es werden 4 Quartiere mit jeweils eigenem Charakter vorgeschlagen: Innovationsdock, Freizeitdock, Fischereidock und Dockpark.

Als Reaktion auf die Empfehlungen der Zwischenjury wurden nur noch 3 Brücken geplant.

Es werden zur Durchquerung des Werftquartiers zahlreiche neue Fahrrad- und Fußwegverbindungen vorgeschlagen. Geestemünde wird mit 3 „grünen Fingern“ angebunden.

Zentrale Erschließungsstraße bleibt die Ostrampe und die schmale Brücke über den Yachthafen und die Klußmannstraße. Der Individualverkehr und Busverkehr werden über eine innere Ringstraße geführt, an der 5 Mobility-HUB's liegen.

Neue Hochschulgebäude werden am Kopf der Külkenhalbinsel und zwischen Klußmannstraße und Handelshafen vorgeschlagen. Neuer Geschosswohnungsbau konzentriert sich auf die Wasserlagen, kleinteiliger Wohnungsbau entlang der langen Grünfläche (Dockpark). Um den Werfthafen werden die lange Halle, der Helgen, die Montagehalle und die Teile des ZAW am Hafenbecken erhalten und umgenutzt. Einige offene Blockränder zu Geestemünde werden vorsichtig geschlossen. 5 Hochpunkte werden vorgeschlagen, 4 davon als Cluster zwischen Werfthafen und langer Halle, ein Solitär an der Zufahrt der Ostrampe.

Es werden Fragen zum Innovationsdock und zur Lage der neuen Hochschulgebäude gestellt, zur Nutzung der alten Holzhalle am Kopf der Külkenhalbinsel (Warenumschlag am Kai?).

Der Umgang mit der langen Halle und der Stahlfachwerkkonstruktion werden erläutert.

Arbeit 2: ADEPT, Kopenhagen

Vortrag 11.30 Uhr - Martin Laursen, Simon Lyager Poulsen, Anika Haget

Es werden 7 Quartiere mit jeweils eigenem Charakter (DNA) vorgestellt. Zur Durchquerung des Werftquartiers werden 6 neue Brücken sowie zahlreiche neue Fahrrad- und Fußwegverbindungen vorgeschlagen. Zentrale Erschließungsstraße bleibt die Ostrampe, erweitert um 2 Zufahrten aus Geestemünde. Individualverkehr und Busverkehr werden über eine innere Ringstraße geführt, an der die 4 zentralen Mobility-HUB's liegen. Hochschulgebäude und eine neue Bibliothek werden zwischen Klußmannstraße und Handelshafen vorgeschlagen. Neue Wohngebäude konzentrieren sich auf die Külkenhalbinsel und die Riedemannstraße entlang der langen Grünfläche der erweiterten Ellhorner Brache. Um den Werfthafen werden die lange Halle, der Helgen, die Montagehalle und große Teile des ZAW erhalten und umgenutzt. Blockränder zu Geestemünde werden geschlossen. 3 Hochpunkte werden vorgeschlagen, am Kopf der Külkenhalbinsel, an der Ecke Handels- und Werfthafen und hinter dem Helgen. Vorschläge zu Energie (Wind, Solar, etc.), Grauwassernutzung, Abfallwirtschaft werden vorgetragen. Am Kopf der Hoebelstraße werden neue Windräder vorgeschlagen.

Es werden Fragen zur Verkehrsführung über die Külkenhalbinsel und die lange Autobrücke über den Handelshafen gestellt, zu den Standorten der Hochpunkte, zum neuen Kanal an der Külkenhalbinsel, der großen Sport- und Grünfläche zwischen Werfthafen und langer Halle und der Lage der neuen Fuß- und Radbrücke zum AWI.

Die Auswahl der neuen Zugänge von Geestemünde und zum Umgang mit den Querungen der Georgstraße werden hinterfragt.

Arbeit 3: COBE, Kopenhagen

Vortrag 12.30 Uhr - Maria Andersen Schönherr, Caroline Nagel, Lene Zwingenberg

Die Arbeit unterteilt das Wettbewerbsgebiet in 7 Nachbarschaften mit eigenen Qualitäten und baulichen Ausformulierungen. Im Vergleich zu der Zwischenjury haben die Baufelder größere urbane Tiefen erhalten. In Nord-Süd-Richtung wechseln die „blauen und grünen Finger“, Grün hat die gleiche Bedeutung wie Wasser. So werden nicht nur zu den Hafenbecken, sondern auch zu den zentralen Grünflächen erste Lagen geschaffen. Fuß- und Radwege nutzen diese zentral gelegenen, langen Grünzonen zur Durchquerung von Nord nach Süd, 3 grüne Querverbindungen nach Geestemünde ergänzen das neue Wegenetz. Der Busverkehr wird über einen kleinen inneren Ring geführt und durchquert das Wettbewerbsgebiet von Geestemünde Richtung Hoebelstraße über 2 neue Brücken, die nicht für den PKW-Verkehr geöffnet sind. Der Individualverkehr fährt nur mit Stichstraßen in das Werftquartier, an deren Endpunkten die Mobilitäts-HUB's liegen. Neue Hochschulgebäude werden in Verlängerung des Nordseegebäudes am Kai des Handelshafens vorgeschlagen. Neue Wohnbauten konzentrieren sich entlang der „blauen und grünen Finger“, auf der Külkenhalbinsel wird ein eher experimenteller Holzwohnungsbau in unterschiedlichsten Maßstäben präsentiert, eine alte Holzhalle dient möglicherweise als Produktionsstandort.

Um den Werfthafen werden die lange Halle als Stahlkonstruktion, der Helgen, die Montagehalle und die Teile des ZAW am Hafenbecken erhalten und umgenutzt. Die Hafenbecken werden in Teilbereichen zum Schwimmbad. Auf dem Hochpunkt des Helgens wird ein Ausstellungsgebäude vorgeschlagen, an der Ecke zum Handelshafen ein weiterer Sonderbaukörper als Landmarke.

Herr Rudolph von Transsolar ist per Zoom zugeschaltet und präsentiert Untersuchungen zu Windrichtungen, Sonnenstand, sommerlicher Hitze (Wärmenestern) und Nachtabkühlung, vernetzten Grünräumen und energetischen Aspekten.

Herr Haller von SHP Ingenieure erläutert über Zoom das Verkehrskonzept.

Rückfragen werden gestellt zu dem Konzept Individualverkehr, der Vernetzung nach Geestemünde, der Umnutzung der langen Halle mit den kleinen Neubauten in einer großen Grünfläche. Es wird über die „Kugel“ als Landmarke diskutiert, die Frage nach einer Überbauung des Helgens gestellt, und nachgefragt, ob sich Holzbauten in den exponierten Hafenzonen eignen.

Nach den 3 Präsentationen erfolgt eine kurze Mittagspause.

Im Anschluss bittet der Vorsitzende der Jury, Prof. Jörn Walter Herrn Hübschen um den Bericht der Vorprüfung.

Bericht der Vorprüfung

Der Bericht der Vorprüfung wurde den anwesenden Jurymitgliedern in gedruckter Form ausgehändigt, die Zoomteilnehmer haben ihn als PDF-Datei zugesendet bekommen, und zusätzlich die Möglichkeit gehabt, ihn in gedruckter Form am Tag der Jurysitzung zwischen 8-10 Uhr im Technischen Rathaus in der Fährstraße abzuholen.

Der Bericht der Vorprüfung wird im Einzelnen per Beamer auf der Leinwand und als Datei im Zoommeeting gezeigt. 10 Folien zeigen kleine Lagepläne der 3 Büros im direkten Vergleich zu den Themen der Hochpunkte, Verkehrsfragen, Nutzung, Erhalt von Bestandsbauten, Grünzonen-Plätzen-Promenaden, Loops, Entwicklungsphasen und Aufteilung in einzelne Quartiere. Zusätzliche Aspekte wie z.B. die Nutzungsvorschläge der Werftgebäude werden in Textform gegenübergestellt, Zahlen und Fakten in einem gesonderten Vergleich präsentiert, die Summe der BGF liegt bei allen 3 Büros gleichauf.

Die Renderings zum Werfthafen und zur Külkenhalbinsel werden in einen Vergleich gestellt, und die Lagepläne der 3 Büros präsentiert.

Herr Walter bittet nun 3 der stimmberechtigten Fachpreisrichterinnen, jeweils eine Arbeit erneut vorzustellen und zu bewerten. Gleich in Anschluss daran gibt es kritische oder zustimmende Bemerkungen aus dem Kreis der Preisrichter und Sachverständigen.

Bewertung der Jury

Konzept COBE, Kopenhagen

Die Arbeit ist sehr klar vorgetragen und sehr differenziert ausgearbeitet. Das Konzept für den Individualverkehr ist interessant, weil es Verkehre im Quartier verringert. Die Zufahrten über die Nansenstraße mit Zielpunkt Eiswerke und die Zufahrt vom Konrad-Adenauer-Platz sind gut gesetzt. Die Erschließung mit dem Bus über einen kleinen inneren Ring ist schlüssig, wenngleich die 2. Busbrücke zur Hoebelstraße hinterfragt werden muss. Überzeugend sind die beiden Fuß- und Radwege über die langen grünen Finger in Nord-Süd-Richtung und die Vernetzung mit Geestemünde.

Zum Werftquartier und dem Umgang mit seinen Altbauten werden überzeugende Vorschläge gemacht, wenngleich eine Überbauung des Helgens schon aus denkmalpflegerischer Sicht problematisch erscheint. Auch die dichte Bebauung zwischen Langer Halle und Helgen wird kontrovers diskutiert, der Bezug zwischen Helgenende und Eiswerken könnte deutlicher herausgestellt werden.

Große Zustimmung findet die lange Halle, die baulich aufgelöst einen zentralen Grünbereich zwischen Werft- und Fischereihafen freistellt und als Grünanlage bis zum Kopf der Külkenhalbinsel verlängert wird. Hier entlang können sich zahlreiche gute Wohnlagen entwickeln.

Die 3 Neubauten zwischen Montagehalle Werft und dem Schaufenster Fischereihafen werden hinterfragt, die Verbindung und Sichtachse zwischen diesen besonderen Orten könnte deutlicher herausgearbeitet werden.

Die Setzung der 4 Hochpunkte wird diskutiert, vor allem der Standort im Rücken der Montagehalle und die Kubatur des Gebäudes am Kopf der Külkenhalbinsel. Begrüßt wird der Gedanke, die Hochpunkte außerhalb der starken Orte zu setzen, um zusätzliche Stärken zu schaffen.

Bei dem Vorschlag eines neuen Wohngebietes Richtung Ostrampe bleiben einige gewerbliche Neubauten ohne Berücksichtigung. Zudem wird das vorhandene Straßensystem weitestgehend durch ein neues ersetzt.

Konzept ADEPT, Kopenhagen

Die Qualitäten der einzelnen Quartiere sind sehr gut herausgearbeitet, die Wohnquartiere auf der Külkenhalbinsel und parallel zum Fischereihafen zeigen gute Maßstäbe.

Der Wohnungsbau an der Riedemannstraße überzeugt in seiner Kleinteiligkeit mehr zum Parkquartier als zu den großen gewerblichen Maßstäben am Werfthafen. Das Milieu am neuen Külkenkanal ist überzeugend, aber aufwendig und kaum realisierbar.

Das Verkehrskonzept für die Buslinie kann überzeugen, aber nicht für den Individualverkehr. Vor allem die Verkehrsbelastung für die Külkenhalbinsel und die lange Autobrücke über den Handelshafen werden kritisch betrachtet. Der Zugang für den Autoverkehr über die Ostrampe kann am Übergang zur inneren Ringstraße stadträumlich nicht überzeugen. Der mäandrierende Weg durch den langen grünen Park parallel zur Georgstraße scheint eher als Fuß- denn als Radweg geeignet.

Das Wissensquartier am Handelshafen in Erweiterung des Technikums anzusiedeln ist sinnvoll, auch die Ergänzung um einen Bibliotheksneubau an dieser Stelle ist konsequent. Altbauten wie den Güterbahnhof und das Nordseegebäude kann man gut integrieren.

Der Harbourpark zwischen Werfthafen und Langer Halle erscheint als städtischer Raum zu groß dimensioniert.

Konzept De Zwarte Hond, Rotterdam

Die Arbeit hat sich nach der Zwischenjury in einigen Punkten gut weiterentwickelt. Die Anzahl der neuen Brücken wurde auf 3 Übergänge reduziert, davon nur eine Brücke für den Individual- und Busverkehr.

Die Führung der Buslinie ist überzeugend, die Führung des Individualverkehrs über die kleine vorhandene Brücke am Yachthafen *und die neue Brücke über den Werfthafen* schwer vorstellbar. Der innere Ring und der zweite Zugang über die Ostrampe sind gut gelöst. Auch die Hauptachsen für Fahrräder und Fußgänger durch die langen Grünzüge sind gut geführt, die Anbindungen an Geestemünde überzeugen. Kontrovers diskutiert wird die Durchquerung der alten Werfthalle zum Kopf des Werfthafens, der weitere Verlauf einer grünen Verbindung entlang der Eiswerke über eine Fuß- und Radbrücke zur Hoebelstraße ist gut gesetzt.

Der Umgang mit den alten Werftgebäuden und dem Helgen ist gut vorgetragen, auch die wasserseitigen Teile des ZAW und weitere Hallen werden weiter genutzt. Die lange Halle wird in ihrer Konstruktion erhalten und inszeniert, aber auch deutlich mit Neubauten unterbaut. Interessant ist der Vorschlag, den Werfthafen und das Schaufenster Fischereihafen mit einer Grünfläche zu verknüpfen.

Der neue durchbindende Grünzug zwischen AWI und dem Werftquartier wird positiv bewertet, die Lage führt aber zu schmalen Baublöcken entlang der Wasserkanten Handelshafen-Werfthafen mit sehr engen Blockinnenräumen.

Die Neubauten für die Hochschule sind dezentral am Kopf der Külkenhalbinsel und am Übergang Werft- und Handelshafen gesetzt. Die Blockinnenräume des Mischgebietes entlang der Klußmannstraße überzeugen nicht.

Der Setzung und Ausformulierung der Hochpunkte kann die Jury nicht folgen. *Gleichwohl wird der Hochpunkt am Eingang Ostrampe als markanter Eingang von Süden kontrovers diskutiert und bewertet.*

Entscheidung

Die 3 Modelle werden zum direkten Vergleich nebeneinander aufgebaut und diskutiert.

Die Bewertung der Fachpreisrichter und die Diskussionsbeiträge der Preisrichter und Sachverständigen hat für die Arbeit DE Zwarte Hond aus Rotterdam die meisten kritischen Anmerkungen formuliert. Der Vorsitzende der Jury Prof. Walter fragt daher in die Runde, und die Mitglieder der Jury bestätigen dieses Meinungsbild.

Herr Walter stellt den Antrag, ob die Arbeit des Büros De Zwarte Hond ausgeschieden werden soll.

Der Antrag wird mit 16:0 Stimmen einstimmig angenommen.

Damit ist die Arbeit des Büros De Zwarte Hond ausgeschieden.

Herr Walter bittet um weitere Beiträge zu den verbliebenen Arbeiten von COBE und ADEPT. Verschiedene Wortbeiträge heben hervor, dass die Arbeit von COBE durch das besondere Verkehrskonzept, die mittlere Grünzone vom AWI bis zu den Eiswerken, den Ansatz experimenteller Bauformen auf der Külkenhalbinsel und die Entscheidung eines kompakten Hochschulstandortes am Handelshafen besonders gut gelungen sind. Viele Stimmen aus der Jury sprechen für diese Arbeit.

Herr Walter stellt den Antrag, die Arbeit von COBE mit dem 1.Preis auszuzeichnen und zur Weiterbearbeitung zu empfehlen. Der Antrag wird mit 15:1 Stimme mit großer Mehrheit angenommen.

Damit ist auch die Arbeit von ADEPT aus Kopenhagen ausgeschieden.

1.Preis:

Cobe Kopenhagen

mit Landschaftsarchitekten Cobe

Verkehrsplaner SHP Ingenieure

Umweltfragen Transsolar Stuttgart

Empfehlungen für die weitere Überarbeitung

1. Die Sichtverbindungen und Wege zwischen Schaufenster, Werft und Eiswerken sollen überarbeitet werden.
2. Die Lage der Brücke über den Fischereihafen muss wegen der Liegeplätze für Forschungsschiffe überprüft werden
3. Die Überbauung vom Helgen muss überprüft werden.
4. Die Verbindung zwischen Stahlbauhalle und Helgen ist mit einer Reduzierung der vorgeschlagenen Bebauung zu optimieren.
5. Ein alternatives Konzept für den „Külkenkanal“ als flache Retentionsfläche ist zu überprüfen.
6. Die Standorte der Hochpunkte am Helgen und Kopf der Külkenhalbinsel sind zu überprüfen.
7. Die vollkommene Überplanung der südlichen Infrastruktur (Ostrampe, Oststraße, Riedemannstraße samt vorhandener Gebäudestrukturen) ist im Sinne der Nachhaltigkeit zu überprüfen.
8. Die Reduzierung der Ellhornbrache und die Führung der Rad- und Fußwegeverbindung ist zu überprüfen.
9. Die Neugestaltung der Liebesinsel ist in Bezug auf den Hochwasserschutz und eine attraktive Wegeführung entlang des Wassers zu konkretisieren.
10. Die Bebauung auf dem privaten Areal der Seebeck Offshore Industriepark GmbH & Co. KG ist bei der Fortschreibung des städtebaulichen Entwurfs mit dem Eigentümer abzustimmen.
11. *Am südlichen Ende auf Höhe der Ostrampe fehlt es an einem markanten Hinweis auf das anschließende Werftquartier.*
12. *Die bestehende Rahmenplanung für den Bereich zwischen Nansenstraße / Georg- und Georg-Seebeck-Straße mit Platzierung und Dimensionierung des neuen Polizeireviere und der weitergehenden Straßenrandbebauung ist zu übernehmen.*

Ende der Jurysitzung

Herr Prof. Walter dankt Frau Neddermann und ihrem Team für die gute Moderation und die Einbindung vieler Jurymitglieder über die Zoom-Videokonferenz. Herrn Hübschen dankt er für die Wettbewerbsbetreuung und den Vorprüfbericht. Den Preisrichtern dankt er für die offene und sachliche Diskussion. Das zweistufige dialogische Wettbewerbsverfahren hat zu einem sehr guten Ergebnis geführt. Herr Walter sieht für die Entwicklung von Bremerhaven in dem Entwurf eine großartige Chance und wünscht eine gute Umsetzung. Er gibt seinen Vorsitz zurück.

Der Oberbürgermeister Herr Grantz dankt den Preisrichtern und vor allem Herrn Walter für die professionelle Leitung und Steuerung des Verfahrens. Jetzt liegt ein sehr gutes städtebauliches Konzept für das Werftquartier vor, auf dem man aufbauen kann.

Bremen, den 01.10.2020 - Für die Auslober: Wolfgang Hübschen

Bremen, den 06.10.2020 - *Ergänzungen kursiv auf Seite 7 Mitte und Seite 8 unten eingefügt*