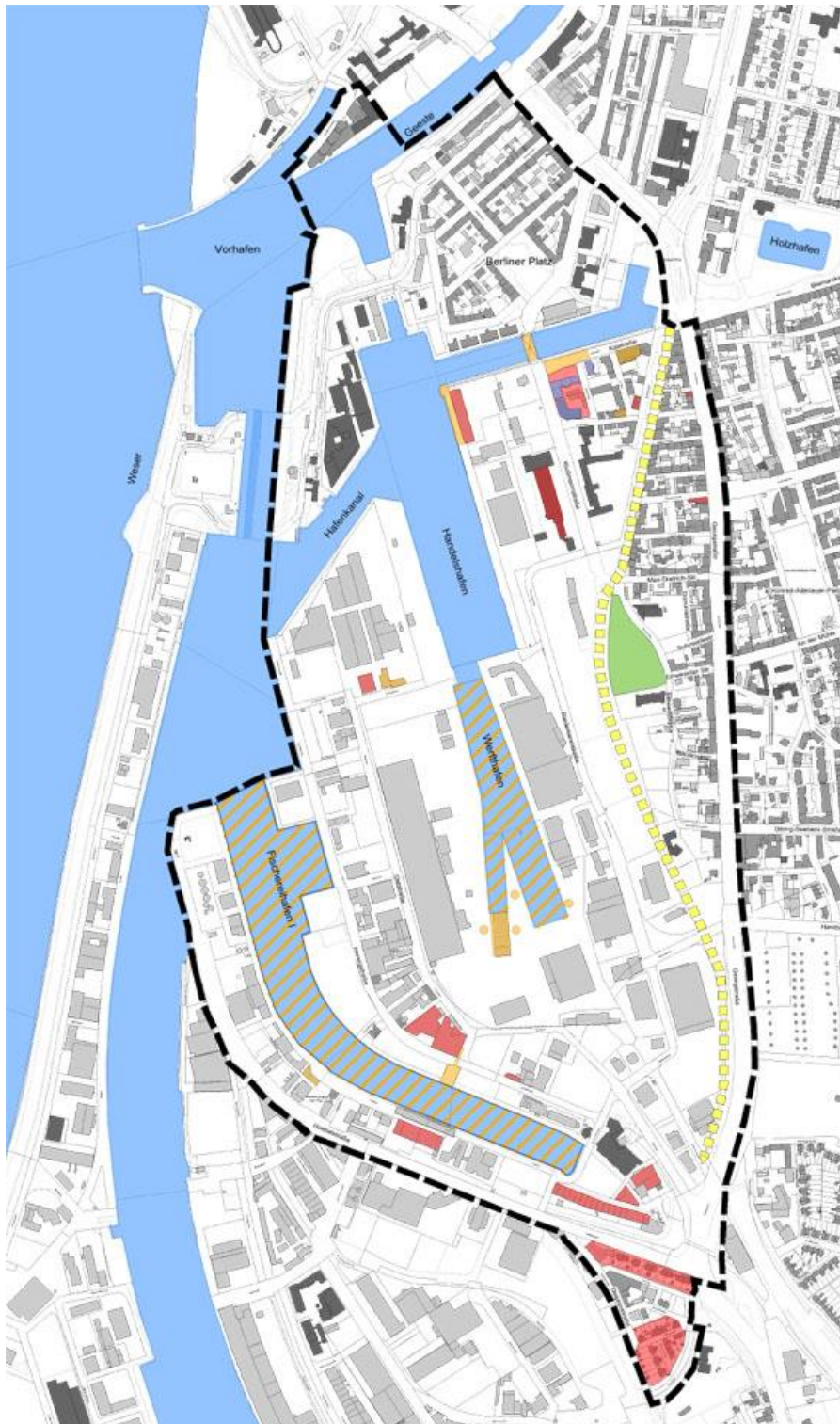


SEESTADT BREMERHAVEN

WETTBEWERB WERFTQUARTIER

Protokoll der 1. 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

Nils Schnorrenberger

0471/ 94646 900

schnorrenberger@bis-bremerhaven.de

Seebeck Offshore Industriepark GmbH & Co. KG

vertreten durch

Herr Dieter Petram

0171/5104646

dp@petram.de

Herr Andrés Giraldo Springstübe

0151 268 45 118

mail@more-of-us.com

Betreuung des Wettbewerbsverfahrens

hübschen | knigge architektingesellschaft mbh

Wolfgang Hübschen, Architekt BDA

Konsul-Smidt-Straße 8c

28217 Bremen

kontakt@huebschen-knigge.de

www.huebschen-knigge.de

Wettbewerb Werftquartier Bremerhaven

1. Jurysitzung am Freitag, den 13. März 2020 im t.i.m.e Port II

Protokoll der 1. Jury

Teilnehmer: siehe separate Teilnehmerliste

Alle stimmberechtigten Preisrichter, einige Stellvertreter und fast alle Sachverständige sind um 9:30 Uhr im Veranstaltungsraum t.i.m.e. Port II eingetroffen.

Herr Hübschen begrüßt als Verfahrensbetreuer die Anwesenden und stellt die 16 Personen der stimmberechtigten Jury kurz vor.

Die Agenda des Tages ist bekannt, sechs ausgewählte Büros werden im Verlauf des Tages ihre ersten Entwürfe als Präsentation mit dem Beamer vorstellen. Ein großes Umgebungsmodell des Wettbewerbsgebietes steht im Mittelpunkt des Raumes und wartet auf die Einsatzmodelle der Büros. Im Foyer vor dem Vortragsraum wurden Stellwände aufgebaut, um die Pläne aller Arbeiten nach der Präsentation zur Bewertung aufzuhängen.

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. Hier soll ein neues interessantes Stadtquartier entstehen, der Ortsteil Geestemünde zum Wasser gebracht werden. Es gibt neben den privaten Partnern und der Stadt auch eine engagierte Wohnungswirtschaft, alle haben großes Interesse, hier etwas umzusetzen.

Herr Grantz gibt seiner Freude Ausdruck, dass trotz aller widrigen Umstände auch die auswärtigen Gäste anwesend sind. Aufgrund der situationsbedingten Absagen aller größeren Veranstaltungen kann es am Samstag keine öffentliche Bürgerbeteiligung geben, anstelle dessen wird eine Pressekonferenz in kleinem Kreise stattfinden. Die Bürger können die Ausstellung im Technischen Rathaus besuchen und sich dort schriftlich zu den Arbeiten äußern.

Herr Grantz schlägt für den Juryvorsitz Herrn Prof. Jörn Walter vor. Mit 15 Stimmen bei eigener Enthaltung wird Herr Walter zum Vorsitzenden der Jury gewählt und übernimmt die Leitung des weiteren Tages.

Herr Walter bedankt sich für das Vertrauen der Anwesenden und beschreibt die Aufgabe der Jury für diesen Tag. Es geht im ersten Schritt darum, die Arbeiten ohne Wertung zu verstehen, auch im Hinblick auf die Größe des Quartiers und die langfristige Umsetzung. Anschließend sollen in transparenten Entscheidungen grundsätzliche Fehler aufgedeckt und Empfehlungen für die Weiterarbeit ausgesprochen werden.

Die Frage nach Zulassung von Gästen (drei Mitarbeiterinnen/Praktikantinnen des Stadtplanungsamtes, siehe Teilnehmerliste) wird ohne Gegenstimme positiv entschieden.

Entsprechend der in der Agenda festgelegten Reihenfolge stellen die sechs Büros ihre Ideen für das neue Werftquartier vor. Dabei werden sie zum Teil von Ihren Sonderfachleuten Landschaft und Verkehr unterstützt. Nach einer ca. zwanzigminütigen Beamer-Präsentation und der Darstellung am Modell werden von der Jury Fragen an die Verfasser gestellt.

Ab 16:50 Uhr beginnt die Beratung der Jury zu den grundsätzlichen Themen, anschließend werden die an den Stellwänden aufgehängten Arbeiten nacheinander begutachtet.

Jeweils ein Fachpreisrichter stellt die Stärken und Schwächen der jeweiligen Arbeit vor, dann melden sich die anderen Preisrichter und Sachverständigen zu Wort.

Ein wichtiges Thema ist der Umgang mit der Altbausubstanz mit dem Ziel, die „DNA“ der alten Hafennutzung für die neuen Stadtquartiere zu bewahren. Intensiv werden auch die Fragen diskutiert, ob sich breite und große Parkanlagen als Bindeglied zwischen Geestemünde und dem Werfthafen eignen, ob es unter Kosten-Nutzen-Abwägungen sinnvoll ist, die Kajen weitreichend zu überformen oder neue Hafenkanäle zu ergänzen. Auch die Fragen, wo der Schwerpunkt Forschung und Wissenschaft liegen soll und wo Wohnnutzungen einen guten Platz am Wasser finden, werden ebenso ausgiebig diskutiert wie jene nach Hochpunkten, und an welchen Stellen sie sinnvoll wären. Weitere Themen sind die Verkehrskonzepte für Individualverkehr, ÖPNV, Fuß- und Radwegnetze. Auch die Position und die Zahl der Brücken auf die wesentlichen Verbindungen zu beschränken werden eingehend diskutiert.

Danach wird jede Arbeit durch ein Mitglied der Fachjury vorgestellt und ausgiebig diskutiert, bevor der Vorsitzende der Jury Prof. Jörn Walter darüber abstimmen lässt. Jeder der 16 stimmberechtigten Preisrichter hat eine Stimme.

Arbeit 1: gruppe omp, Bremen

Kernaussage der Arbeit sind die beiden Vorschläge eines Loops rund um den Werfthafen und des zentralen großen Werftparks zwischen Geestemünde und Schleusenhafen. Die Arbeit bindet einige der alten Werftgebäude gut in den Kontext neuer Quartiere ein und auch zum teilweisen Erhalt und der Neunutzung der langen Halle werden interessante Vorschläge gemacht.

Dennoch wirft die Arbeit viele kritische Fragen auf. Die radikale Ost-West-Ausrichtung des Parks reagiert kaum auf die gegenwärtige Nord-Süd-Ausrichtung des Grünzuges an der Ellhornstraße und ist insoweit mit einem erheblichen Eingriff in den Gehölzbestand verbunden. Als Bindeglied zwischen Geestemünde und Werftquartier fehlen auch ein überzeugender Zielpunkt sowie abwechslungsreiche Wege, die durch interessante Nutzungsangebote begleitet werden. Im Übrigen wird zwar nach einer engen baulichen Verknüpfung gesucht, aber auch in diesen Quartieren fehlt es an einer gewissen Hierarchisierung der Wege und an städtebaulich akzentuierten Zielpunkten, die zugleich kleine Mitten der Quartiere hätten ausbilden können. Sehr positiv ist demgegenüber der gelungene städtebauliche Abschluss nach Süden zwischen Georgstraße, Nansenstraße und Ostrampe mit der Schule und der Grünanlage hervorzuheben.

Die Entscheidung, die Külkenhalbinsel dem Schwerpunkt Forschung und Wissenschaft zu widmen, und das Wohnen eher im Bereich Klußmannstraße/Ostufer Handelshafen vorzuschlagen, ist in Anbetracht bereits erfolgter Vorentscheidungen und vor dem Hintergrund der Auslobung nicht ganz nachvollziehbar. Die Brücke zwischen AWI und der Külkenhalbinsel ist an der Stelle nicht sinnvoll, weil die Kaje am AWI noch zum Be- und Entladen von Schiffen genutzt wird.

Die wichtige Rad- und Fußwegverbindung von Nord nach Süd mündet im Geestepark und verliert sich dann in den neuen Quartieren. Der Loop als Rundweg um den Werfthafen ist ein guter Beitrag,

müsste aber in seinem Verlauf klarer und schlüssiger sein. Und schließlich fehlt dem Kopf des Werft- hafens als touristischer Mittelpunkt und vielleicht auch neuer Mitte des Werftquartiers auf der Süd- seite die bauliche Fassung.

Abstimmung der Jury zur Arbeit von gruppe omp: mit 0:16 Stimmen ausgeschieden.

Arbeit 2: De Zwarte Hond, Groningen

Die zahlreichen kreativen Vorschläge zur Ausbildung charakteristischer Teilquartiere in einem neuen zusammenhängenden Stadtteil werden begrüßt, es entstehen gerade im Zusammenspiel mit den al- ten Hafengebäuden interessante Milieus.

Die kleinen grünen Parkflächen beleben und gliedern die bebauten Quartiere, auch wenn sie im Ein- zelfall, wie am Nordende der Külkenhalbinsel, im Hinblick auf Größe und Besonnung (Ostseite) un- glücklich positioniert sind bzw. sich wegen ihrer Einzellage und fehlenden Vernetzung teilweise ver- lieren. Die Fuß- und Radwegverbindung von der Stadt vorbei am AWI bis zum Schaufenster Fischerei- hafens ist überzeugend vorgetragen, eine alternative Führung direkt entlang der attraktiveren westli- chen Hafenkaje am Handels- und Werfthafen wäre zu überdenken. Die Anzahl der neuen Brücken ist auf das Wesentliche zu reduzieren. Die Segelschiffe des Yachthafens haben zu viele Barrieren bis zur Doppelschleuse, die Hafenbecken leben von Schiffen. Der Schleusenhafen wird in seiner derzeitigen Dimensionierung für Wendemanöver benötigt.

Der Grünzug von Nord nach Süd im Übergang zu Geestemünde ist zu schmal dimensioniert, auch die viel zu enge Führung im Süden direkt an der Georgstraße ist zu überdenken. Auch ist der Anschluss des Quartiers an die Georgstraße ungenügend gelöst. Die Külkenhalbinsel spielt ihre Qualitäten als Wohnstandort zu Recht aus, die schönen Wasserlagen für das Wohnen sollten aber noch effizienter genutzt werden. Die vielen Institutionen im nordwestlichen Bereich der Külkenhalbinsel sind hier ebenso deplatziert wie das Parkhaus.

Der Schnitt durch die große Montagehalle am Kopf des Werfthafens wird sehr kritisch diskutiert. Die Trennung des Straßen-/ÖPNV-Netzes ist einleuchtend, führt in der Konsequenz jedoch zu einer nicht schlüssigen Wegeführung vom Zentrum Geestemündes zum Fischereihafen I. Insgesamt ist die Anbindung an Geestemünde unzureichend gelöst. Wichtige Hauptachsen von Geestemünde ins Werftquartier werden nicht konsequent weitergeführt und landen im Nichts. Auch die wichtige Ver- bindung zum Hauptbahnhof bleibt unbearbeitet. Es fehlt eine Aussage zur Liebesinsel.

Abstimmung der Jury zur Arbeit von De Zwarte Hond: mit 11:5 Stimmen weiter.

Arbeit 3: ADEPT, Kopenhagen

Der Umgang mit den alten Werftgebäuden liefert einen guten Beitrag zur Bewahrung und Fortent- wicklung der Identität des Ortes. Auch der Vorschlag für die Umnutzung der langen Halle wird be- begrüßt. Allein das Volumen des Hochhauses am Nordkopf des Werftgeländes ist hinsichtlich seines Zu- sammenspiels mit den filigranen Kränen im Stadtbild zu überprüfen.

Die Nord-Süd-Verbindungen sind gut gesetzt, der begleitende Grünzug hat eine angemessene Pro- portion. Allerdings hat er im Südteil nicht eine gleichermaßen schlüssige Figur wie im Nordteil und verläuft über zu viele Ecken und Kanten. Mit Ausnahme der südlichen Anbindung ist die Vernetzung mit Geestemünde an den übrigen 5 Stellen gut gelungen, vor allem die Straße An der Mühle/Einswar- der Straße führt konsequent über einen mit Grün- und Wasserflächen begleiteten Weg auf die Kül- kenhalbinsel und die Landzunge am Schleusenhafen. Für den Auftakt im Gebiet (Mobilität Hub) und das Scharnier am Kopfende des Fischereihafens I braucht es attraktive Nutzungen als Start- und

Zielpunkt. Auch ist der Anschluss des Quartiers an die Georgstraße im Süden ungenügend gelöst. Die Anzahl der Brücken ist auf das Wesentliche zu reduzieren. Die Segelschiffe des Yachthafens haben zu viele Barrieren bis zur Doppelschleuse, die Hafenbecken leben von Schiffen. Auch ist die Brücke zwischen AWI und der Külkenhalbinsel an dieser Stelle nicht sinnvoll, da die Kaje vom AWI zum Be- und Entladen von Schiffen genutzt wird.

Die Arbeit zeigt eine gute Ausgewogenheit zwischen Intimität und Weite.

Die Vorschläge zur Bebauung der Külkenhalbinsel können nicht ganz überzeugen. Es sollte überprüft werden, ob die wissenschaftlichen Einrichtungen nicht besser an der Klußmannstraße untergebracht sind und auch die angebotenen Wohntypologien sind in Anbetracht der großartigen Lage noch sehr schematisch.

Die Mobilitätspunkte sollten an der Ringerschließung liegen. Wertvolle Wasserlagen wie am Kopf der Külkenhalbinsel sind dazu nicht geeignet.

Abstimmung der Jury zur Arbeit von ADEPT: mit 14:1 Stimmen weiter.

Arbeit 4: COBE, Kopenhagen

Es wird begrüßt, dass sich die Quartiere aus der gestreckten DNA der alten Hafenstrukturen entwickeln. Insbesondere zur Umnutzung der langen Halle werden interessante Vorschläge zur Umgestaltung und Nutzung gemacht.

Wichtige Gebäude wie die Eiswerke und Werftgebäude sind gut freigestellt und inszeniert.

Die Nord-Süd-Verbindungen sind gut herausgearbeitet. Jedoch fehlt am Südende der Klußmannstraße ein baulicher Akzent, der als Abschluss den westlichen Straßenrand stärkt und einen attraktiven Quartierseingang bildet.

Die Wegeführung vom Zentrum Geestemünde zum Fischereihafen I ist richtig platziert und mittels begleitender Baumreihen und Wasserflächen gut gestaltet. An der Wasserkante braucht es ergänzend zum Park eine attraktive Nutzung als Anziehungspunkt.

Die Freiräume unterstützen und rahmen die Figur der Quartiere. Mit dem Konzept der „grünen Finger“ und den vorhandenen Hafenbecken als „blaue Finger“ wird für alle neuen Gebäude ein direkter Bezug zu Grün- oder Wasserflächen erreicht. Lediglich der Grünzug zwischen Geestemünde und dem Werftquartier ist zu breit und bewirkt so eine eher trennende als verbindende Wirkung. Auch fehlt es dadurch dem ersten Quartier entlang des Handels- und Werfthafens an der notwendigen „Tiefe“, um urbane Qualitäten zu entfalten.

Im südlichen Bereich bedarf es der urbanen Anbindung an die Georgstraße.

Das Verkehrskonzept mit den 3 Fingern für den Individualverkehr und dem Ring für den ÖPNV wird begrüßt. Die Kaje am AWI wird zum Be- und Entladen der Schiffe genutzt. Daher ist die Platzierung der Brücke zwischen AWI und Külkenhalbinsel an dieser Stelle zu überdenken.

Abstimmung der Jury zur Arbeit von COBE: mit 15:0 Stimmen weiter.

Arbeit 5: Octagon

Die Arbeit entwickelt die Brache Ellhornstraße zu einem gut proportionierten Park mit der gewünschten Rad- und Fußwegverbindung vom Norden zum Süden. Der Stadtteil Geestemünde wird quer dazu klar und überzeugend mit dem Werftquartier vernetzt. Schwach ausgebildet ist allerdings der Gelenkpunkt am nördlichen Beginn des Parks zwischen dem Weg aus Geestemünde und der Brücke zur Külkenhalbinsel. Auch die weiterführende Anbindung vom Grünzug zur Külkenhalbinsel ist nicht überzeugend.

Die Kaje am AWI wird zum Be- und Entladen der Schiffe genutzt. Die Verbindung zwischen AWI und Külkenhalbinsel ist an dieser Stelle falsch platziert. Dagegen ist die Anbindung der Quartiere an den südlichen Bereich der Georgstraße gut gestaltet und urban.

Forschung und Wissenschaft erhalten am Ostufer des Handelshafens in Verlängerung der vorhandenen Forschungseinrichtungen folgerichtig einen Campus.

Bedauert wird von der Jury, dass sowohl die zentrale Ausrüstungswerkstatt ZAW wie auch die lange Halle nicht ganz oder in Teilen weitergenutzt werden. Nicht ganz überzeugen können auch die häufig wechselnden Bautypologien mit großen Maßstäben auf der Külkenhalbinsel und am Süden an der Georgstraße im Wechsel mit sehr kleinteiligen neuen Quartieren.

Der eine oder andere Hochpunkt hätte besondere Quartiere markieren und Orientierungshilfen geben können, am Kopf der Külkenhalbinsel wirkt er nicht überzeugend. Bei der vorgeschlagenen Neugestaltung von Kajen z.B. durch Faltungen Richtung Doppelschleuse oder den großen Einschnitt des Hafenkanals muss es eine Abwägung zwischen Nutzen und Kosten geben.

Abstimmung der Jury zur Arbeit von Octagon: mit 4:11 Stimmen ausgeschieden.

Arbeit 6: ASTOC, Köln

Der Grundsatz der Arbeit, in kleinen Quartieren zu denken und diese mit Grün- und Wasserflächen zu verbinden, ist nachvollziehbar. Der Kopf des Werfthafens, die Promenaden und kleinen neuen Grachten schaffen interessante Milieus und hohe Wohn- und Freizeitwerte. Doch insgesamt kann der Umgang mit den alten Hafengebäuden nicht ganz überzeugen. Die Eiswerke sind stark eingebaut und damit wenig sichtbar, die große lange Halle wird ganz aufgegeben.

Der Geestepark, der ja das zentrale Bindeglied zwischen Geestemünde und dem Werftquartier sein soll, wirkt in seiner großen Tiefe und den verschlungenen Wegen eher trennend als verbindend.

Der südliche Teil des Radwegs entlang der Georgstraße und auch der südliche Zugang ins Werftquartier können nicht überzeugen. Der städtebauliche Abschluss der Külkenhalbinsel zum AWI wird kritisch gesehen, die südliche Erweiterung der Külkenhalbinsel in den Fischereihafen verbietet sich wegen der langen Schiffe und Schlepper, die aus der Doppelschleuse rangieren müssen. Auch die Achse Külkenhalbinsel in Richtung Hauptbahnhof ist nicht richtig gelöst.

Der Versuch einer Akzentuierung nördlich des AWI ist positiv zu werten.

Die großen Erweiterungen der Ostkaje Handelshafen erscheinen aufgrund der Herausforderung der Entwicklung einer so großen Fläche nicht sinnvoll, auch verstellen sie das Baudenkmal des Nordseegebäudes an der Ecke Handelshafen. Nicht notwendig ist die zusätzliche lange Brücke südlich davon zur Külkenhalbinsel. Wissenschaft und Forschung wünscht man sich näher an der Stadt und den vorhandenen Instituten.

Abstimmung der Jury zur Arbeit von ASTOC: mit 3:12 Stimmen ausgeschieden.

Ergebnis der Abstimmungen:

Die drei Büros De Zwarte Hond, ADEPT und COBE kommen in die 2.Phase des Wettbewerbs, die drei Büros gruppe omp, Octagon und Astoc wurden ausgeschieden.

Nach der Abstimmung formulieren die Fachpreisrichter Empfehlungen für die Überarbeitung in der zweiten Wettbewerbsphase. Prof. Jörn Walter dankt den Preisrichtern und Sachverständigen für die konstruktive Diskussion und das lange Durchhaltevermögen und gibt seinen Vorsitz zurück.

Der Oberbürgermeister Melf Grantz dankt dem Vorsitzenden Prof. Walter für die gute Leitung und Herrn Hübschen für die umsichtige Betreuung. Drei vielversprechende Arbeiten wurden ausgesucht, auf den Termin der abschließenden Jury am 17. Juli 2020 darf man schon gespannt sein.

Allgemeine Empfehlungen für die weitere Überarbeitung

1. Die intensive Vernetzung des Stadtteils Geestemünde in das Werftquartier ist von besonderer Bedeutung. Hier geht es darum, die Barriere Georgstraße zu überwinden, die Wege ins Werftquartier interessant zu gestalten und auch Zielpunkte zu setzen. Auch die Anbindungen an die Hafenecken und das Potenzial der Nähe zum Hauptbahnhof sind adäquat zu berücksichtigen. Weite Wege durch grüne Parkanlagen werden als nicht geeignet angesehen, kurze Durchquerungen im Wechsel mit interessanten Baufeldern und attraktiven Nutzungen begrüßt.
2. Die Anbindung des Wettbewerbsgebiets von der Stadtseite über das geplante Geeste-Sperrwerk zum Werfthafen und Schaufenster Fischereihafen ist vor allem im nördlichen Teil attraktiver zu gestalten. Beim AWI kann die Kaje im Osten nicht als Fuß- und Radweg benutzt werden, weil dort noch Forschungsschiffe festmachen und be- oder entladen werden. Es muss der Weg im Westen des AWI gewählt werden und das hat Auswirkungen auf die Lage der Brücke auf der Külkenhalbinsel. Dabei ist der deutliche Höhenunterschied zwischen der Straße An der Neuen Schleuse und der Külkenhalbinsel zu berücksichtigen.
3. Die Zufahrt vom Süden ins Werftquartier muss attraktiv gestaltet sein. Die Hoebelstraße muss weiterhin LKW-Verkehre aufnehmen, kann aber in ihrer Breite adäquat zurückgebaut werden. Auch der Fuß- und Radweg aus dem Werftquartier heraus in südliche Richtung soll sorgfältig ausformuliert werden.
4. Es wurden für den Individualverkehr Verkehrskonzepte mit einer Ringstraße oder einzelnen Fingern vorgestellt, beide Systeme sind denkbar. Für den Busverkehr wird ein Ringverkehr bevorzugt, dazu muss die neue Brücke an der Nahtstelle zwischen Handels- und Werfthafen als Fuß- und Radweg auch von Bussen befahrbar sein. Daher wird auch überlegt, im Hafen kleinere Busse einzusetzen und auf direktem Weg zum Hauptbahnhof zu führen.
5. Der Schwerpunkt von Forschung und Wissenschaft soll sich im Bereich Riedemannstraße-Klußmannstrasse, Ostkaje Handelshafen entwickeln, die Külkenhalbinsel soll als Schwerpunkt für Wohnen reserviert werden. Zu dem Nutzungsmix innerhalb der Schwerpunkte sind Angaben erwünscht.
6. Die Jury bestärkt die teilnehmenden Büros darin, die DNA der Hafenwirtschaft zu bewahren und mit der Altbausubstanz sorgfältig und kreativ umzugehen. Dies gilt auch für die zentrale Ausrüstungshalle ZAW mit 168 x 78 m Grundfläche im Osten des Werfthafens wie auch für die 320 m lange und 60 m breite Halle an der Westseite, die nicht unbedingt als komplettes Gebäude, aber in Teilen oder als Fußabdruck (Sohle mit Bohrpfahlgründung) sichtbar und erlebbar bleiben sollte. Die ehemaligen Funktionsabläufe der Werft sollen sichtbar bleiben.

7. Prägende, wirtschaftshistorische Gebäude wie die Eiswerke oder das Nordseegebäude sollen nicht durch Neubauten zugestellt, sondern städtebaulich aufgewertet und in Szene gesetzt werden.
8. Bei Änderungen an den Kajen, Spundwänden und Böschungen ist zu prüfen, ob der Nutzen von Eingriffen im Verhältnis zu den Kosten gerechtfertigt ist.
9. Als Zäsur zwischen dem Werftquartier und der Külkenhalbinsel werden Querkanäle oder ein grüner Korridor vorgeschlagen. Diese Vorschläge als attraktive Begleitung und Wegeführung von Geestemünde an den Fischereihafen begrüßt die Jury ausdrücklich, spricht sich aber für die Empfehlung aus, an Stelle eines tiefen Hafenkanals eher eine Wasserfläche als Retentionsfläche für Regenwasser, eingebettet in eine Grünanlage, zu entwickeln. Dabei ist es von Vorteil, flexible Lösungen anzubieten, da bislang nicht abzuschätzen ist, welche der Lösungen technisch, ökonomisch und umweltverträglich möglich sind.
10. Der westliche, offene Siedlungsrand der Altbebauung entlang der Georgstraße sollte bearbeitet bzw. geschlossen werden.
11. Hinweise für Aufwertungspotentiale des Berliner Platzes werden ausdrücklich gewünscht.
12. Hochpunkte als Landmarken, Zielpunkte und Markierungen besonderer Orte sind sinnvoll, die Setzungen und Maßstäbe sind noch einmal zu überprüfen.
13. Trotz der großen Wasserflächen ist im Werftquartier mit Warmluftströmungen zu rechnen. Daher wird erwartet, dass Vorschläge zu Gebäudestellungen, Hofbildungen und geeignete Ablenkungen von Warmluftströmungen gemacht werden. Es wird auf die Stadtklimaanalyse und die Klimaanpassungsstrategie hingewiesen.
14. Schulen und Kitas haben starke Sozialfunktionen für die Stadtteile. Daher sollten sie in der Nähe der Wohnquartiere liegen, auseichende Freiflächen und besondere Spielplätze haben. Doppelfunktionen untereinander und mit anderen Einrichtungen wären sinnvoll.
15. Die Anbindung des Werftquartiers an den südlichen Abschnitt der Georgstraße muss noch einmal genauer betrachtet werden.
16. Die geplanten Hochwasserschutzanlagen über die Geeste und im Bereich der Liebesinsel sind ebenso zu beachten wie die künftige Lage des Fähranlegers (Unterlagen liegen vor). Davon ausgehend wird eine Konzeption erwartet, wie eine sichere, attraktive, nachhaltige und nutzerorientierte Verbindung entlang des Wassers von den Havenwelten / der nördlichen Geestekante zum Werftquartier aussehen kann. Sicherheitsaspekte bei der Durchquerung in der Nacht sind zu bedenken.
17. Um eine Finanzierung für die Entwicklung des Quartiers zu sichern, wurde für das EFRE-Programm 2021-2027 im Lande Bremen eine Interessensbekundung seitens des Magistrats der Stadt Bremerhaven eingereicht. Dabei ist das Projekt dem politischen Ziel (PZ) 2 „Ein grüneres, CO₂-ärmeres Europa“ zugeordnet worden. Weiterhin wurde das spezifische Ziel (SZ) iii ausgewählt: „Die Entwicklung intelligenter Energiesysteme, Netze und Speichersysteme auf lokaler Ebene“. Als Förderkulisse für das Programm dient der aktuell laufende Wettbewerb.

Grundlegendes Ziel ist ein CO₂-neutraler und damit klima- und ressourcenschonender Stadtteil. Eine genauere Definition und Beschreibung der Umsetzung des Ziels erfolgt nach Abschluss des Wettbewerbs und auf Grundlage von dessen Ergebnis. Geeignete Anlagen, Systeme und Verbindungen zur Schaffung eines klimagerechten Quartiers sind im Rahmen des Wettbewerbs genauer zu bestimmen und im Hinblick auf Effizienz und Wirtschaftlichkeit zu bewerten.

Individuelle Empfehlungen für die Überarbeitung

COBE, Kopenhagen

Der Grünzug zwischen Geestemünde und dem Werftquartier ist sehr breit und erreicht so eine eher trennende als verbindende Wirkung. Auch Sicherheitsaspekte bei der Durchquerung in der Nacht sind zu bedenken. Es wird empfohlen, den Grünzug schmaler zu machen und den Quartieren am Ostufer des Werfthafens dafür eine größere Tiefe zu geben.

Die Wege aus Geestemünde nach Westen ins Werftquartier sollten mit Anziehungspunkten begleitet werden und gleich nach dem Grünzug auf attraktive Zielpunkte treffen.

Der westliche Siedlungsrand von Geestemünde zum Grünzug ist zu bearbeiten.

Der Abschluss an der Südseite als Zugang/Ausgang des Werftquartiers ist zu stärken. Dies gilt auch für das Südende der Klußmannstraße als Quartierseingang. Hier fehlt ein baulicher Akzent als Abschluss/Auftakt der westlichen Straßenkante.

Für die Liebesinsel wird eine Konzeption erwartet, die die geplanten Änderungen im Hochwasserschutz städtebaulich einordnet und Vorstellungen entwickelt, wie attraktive Verbindungen entlang des Wassers aussehen können.

ADEPT, Kopenhagen

Die Anzahl der neuen Brücken ist auf das Wesentliche zu reduzieren. Die Segelschiffe des Yachthafens haben zu viele Barrieren bis zur Doppelschleuse, die Hafenbecken leben von Schiffen.

Der Grünzug über die Ellhorner Brache ist sehr gut proportioniert, das Ende im Süden aber kann nicht ganz überzeugen.

Der Würfel auf der Liebesinsel ist zu überdenken. Das Becken zwischen Fähranleger und der kleinen Halbinsel soll zu einem großen Teil zugeschüttet werden, ist aber durch den zukünftigen Hochwasserschutz belegt und so sehr eingeschränkt. Der genaue Verlauf der Deichlinie ist noch nicht bekannt.

Der Scharnierpunkt der Ulmenstraße als Rad- und Fußweg zum Süden an der Ecke des Werftquartiers Höhe neuer Hafenkanaal soll deutlicher herausgearbeitet werden. Auch das Scharnier am Kopfende des Fischereihafens braucht eine attraktive Nutzung als Zielpunkt.

Die Külkenhalbinsel soll als Schwerpunkt für Wohnen reserviert werden. Der Schwerpunkt von Forschung und Wissenschaft soll sich im Bereich Klußmannstraße, Riedemannstraße, Ostkaje Handelshafen entwickeln.

Das Volumen des Hochhauses am Nordkopf des Werftgeländes ist hinsichtlich seines Zusammenspiels mit den filigranen Kränen im Stadtbild zu überprüfen.

Die Quartiere rund um die lange Halle an der Oststraße zwischen Fischerei- und Werfthafen brauchen mehr wirtschaftliche Masse.

Das Verkehrskonzept ist konsequent entwickelt, die notwendige Führung des Individualverkehrs über die Brücke am Werfthafen wird aber hinterfragt. Die Mobilitätspunkte sollen an der Ringstraße liegen.

De Zwarte Hond, Groningen

Die Anzahl der neuen Brücken ist auf das Wesentliche zu reduzieren. Die Segelschiffe des Yachthafens haben zu viele Barrieren bis zur Doppelschleuse, die Hafengebäude leben von Schiffen.

Der Grünzug von Nord nach Süd ist zu schmal dimensioniert, auch die enge Führung im Süden direkt an der Georgstraße ist zu überdenken.

Die Bebauung einiger neuer Quartiere wirkt etwas fremd gegenüber den vertrauten Maßstäben des Hafens. Höhe und Dichte der Gebäude sind zu überprüfen.

Die Kühlenhalbinsel als Wohnstandort ist zu stärken, die schönen Wasserlagen für das Wohnen sollten deutlicher besetzt werden.

Die Verknüpfungen aus Geestemünde in den Hafen könnten deutlicher herausgearbeitet werden. Hier fehlt es auch an Zielrichtungen und Orientierungspunkten.

Hafenikonen wie die Eiswerke sollten deutlicher freigestellt werden.

Der Umgang mit dem Kopfgebäude (Schnitt durch die Montagehalle) des Werfthafens wird sehr kritisch diskutiert.