



**BREMEN
BREMERHAVEN**
ZWEI STÄDTE. EIN LAND.

Werftquartier in Bremerhaven Rahmenplan



Städtebauliches Konzept
März 2022



**Transsolar
KlimaEngineering**



Inhalt

1	Vorwort	5
	1.1 Zurück ans Wasser	7
	1.2 Bremerhaven Lebensqualität	9
2	Städtebauliche Prinzipien	11
	2.1 Städtebauliche Struktur	13
	2.2 Das Blaue, das Grüne, das Urbane	15
	2.3 Stadteinbindung	17
	2.4 Silhouette	19
	2.5 Bestand als Quartiersmotor	21
	2.6 Katalysatoren	23
	2.7 Nachbarschaften	25
	2.8 Entwicklungsphasen	26
3	Nutzungsmischung und Vorzonen	29
	3.1 Nutzungsmischung	31
	3.2 Vorzonen	34
4	Nachhaltigkeit	41
	4.1 Zusammenfassung des Nachhaltigkeitsleitfadens	43
	4.2 Prozess und Ökonomie	44
	4.3 Soziokulturelle Nachhaltigkeit	44
	4.4 Nachhaltige Landschaften	45
	4.5 Nachhaltigkeit der Infrastruktur	45
	4.6 Nachhaltigkeit der Ressourcen	47
5	Mobilität und Strassenräume	49
	5.1 Mobilitätskonzept	51
	5.2 Straßenräume	54
6	Das Blaue	59
	6.1 Wasseridentitäten und Nachbarschaften	61
	6.2 Die Promenade	67
	6.3 Regenwassermanagement	73
	6.4 Brücken	74
	6.5 Entwicklungsstrategie	75
7	Das Grüne	77
	7.1 Die grüne Hand	79
	7.2 Charakter und Nutzungen der grünen Finger	81
	7.3 Gebäude in der grünen Hand	89
	7.4 Grünflächentypologien	91
	7.5 Bäume als raumbildenden Elemente	92
	7.6 Vegetationskonzept	93
	7.7 Freiraumtypologien	95
8	Steckbriefe pro Nachbarschaft	99
	8.1 Das Campusviertel	102
	8.2 Die Külkenhalbinsel	106
	8.3 Das Parkquartier	110
	8.4 Das Hallenviertel	114
	8.5 Der Kreativkai	118
	8.6 Das Hafener Herz	122
9	Appendix	129

Willkommen in Bremerhaven's neuem Stadtteil – Verbunden durch Wasser, Natur und Architektur.

Mit dem Wertquartier entsteht ein neuer Stadtteil mit eigenständiger Identität und hoher Lebensqualität für zukünftige Bewohner und Besucher in Bremerhaven. Durch die Nähe zum Wasser, zum Grünen und zum Stadtzentrum verfügt das neue Quartier über eine einmalige Lebensqualität in dieser Region und wird eine große Anziehungskraft auf die Ansiedlung von Bewohnern, Büros und Gewerbe haben.

Rahmenplanung Wertquartier

Dieser Bericht beinhaltet die städtebaulichen Grundprinzipien und gestalterischen Empfehlungen zum Rahmenplan für das Wertquartier in Bremerhaven. Der Wettbewerb zur städtebaulichen Entwicklung des Wertquartiers wurde im Jahr 2020 von Team Cobe, SHP und Transsolar gewonnen. Das Material in diesem Handbuch entstand im Rahmen einer Überarbeitung und Konkretisierung des Wettbewerbsentwurfs im Verlauf des Jahres 2021 in enger Zusammenarbeit mit der Arbeitsgruppe Rahmenplanung, welche aus Vertretern von der Lenkungsrunde besteht. Das städtebauliche Konzept dient als Grundlage für die langfristige Entwicklung dieses ambitionierten Projektes. Neben einer Bebauungsstrategie beinhaltet das Konzept eine Strategie für die grünen und blauen Räume im Wertquartier sowie erste Vorschläge für ambitionierte Mobilitäts- und Nachhaltigkeitskonzepte. Der Bericht soll die zugrundeliegenden Gedanken des städtebaulichen Konzepts präzisieren und Richtungsentscheidungen dokumentieren. Da Pläne und Schnitte nicht immer geeignet sind um Atmosphäre und Grundprinzipien ausreichend beschreiben zu können, ist dieses Dokument ein wichtiger Bestandteil der Fertigstellung des Rahmenplans und soll ein zentrales Werkzeug im weiteren Planungsprozess werden. Die umfangreiche Bestandsaufnahme erfolgte im Jahr 2019 als Grundlage für das Wettbewerbsverfahren.

Qualitätssicherung im späteren Planungsprozess

Dieses Handbuch ist ein Arbeitsdokument und Leitfaden für die weitere Planung des Wertquartiers. Es ist darüber hinaus als Stütze zu verstehen, nachfolgende städtebauliche Entscheidungen im Sinne der zugrundeliegenden Vision zu treffen. Es ist deshalb zielführend, den Inhalt dieses Handbuchs allen Projektbeteiligten zugänglich zu machen, sowie Auszüge bzw. eine überarbeitete Version der Öffentlichkeit zur Verfügung zu stellen.



Lage im Stadtgebiet: Schwarzplan

Zurück ans Wasser

Seit der Gründung der Stadt hat das Wasser eine bedeutende Rolle für die Entwicklung von Bremerhaven gespielt. Die attraktive Lage direkt an der Mündung der Weser mit schnellem Zugang zur Nordsee machte die Stadt zu einem attraktiven Standort für Handel und Fischerei. Durch den Ausbau der Häfen und die industriellen Nutzungen wurde die Zugänglichkeit zum Wasser im letzten Jahrhundert allerdings deutlich eingeschränkt. In den letzten Jahrzehnten hat ein Strukturwandel von Industrie- zur Dienstleistungs- und Wissensstadt die Stadtentwicklung geprägt. Die Havenwelten und das Schaufenster sind als attraktive Anziehungspunkte für Touristen entstanden.

Die Lage Bremerhavens direkt am Wasser bietet ein hohes Potenzial für lebenswertes Wohnen, Arbeiten und Erholung. Die starke maritime Identität Bremerhavens soll sich künftig nicht nur in Tourismus, Gewerbe und Bildung, sondern auch im Wohnen und Alltag widerspiegeln. Durch die Öffnung und attraktive Gestaltung der Kaikanten im Werftquartier, die Aktivierung der Hafenbecken durch Wohn- und Wassersportnutzungen und neue Wohn- und Arbeitsformen im maritimen Umfeld rückt Bremerhaven mit dem Werftquartier wieder zurück ans Wasser.



Abb. 1: Weserbad Bremerhaven 1926



Abb. 2: Weser Strandbad heute

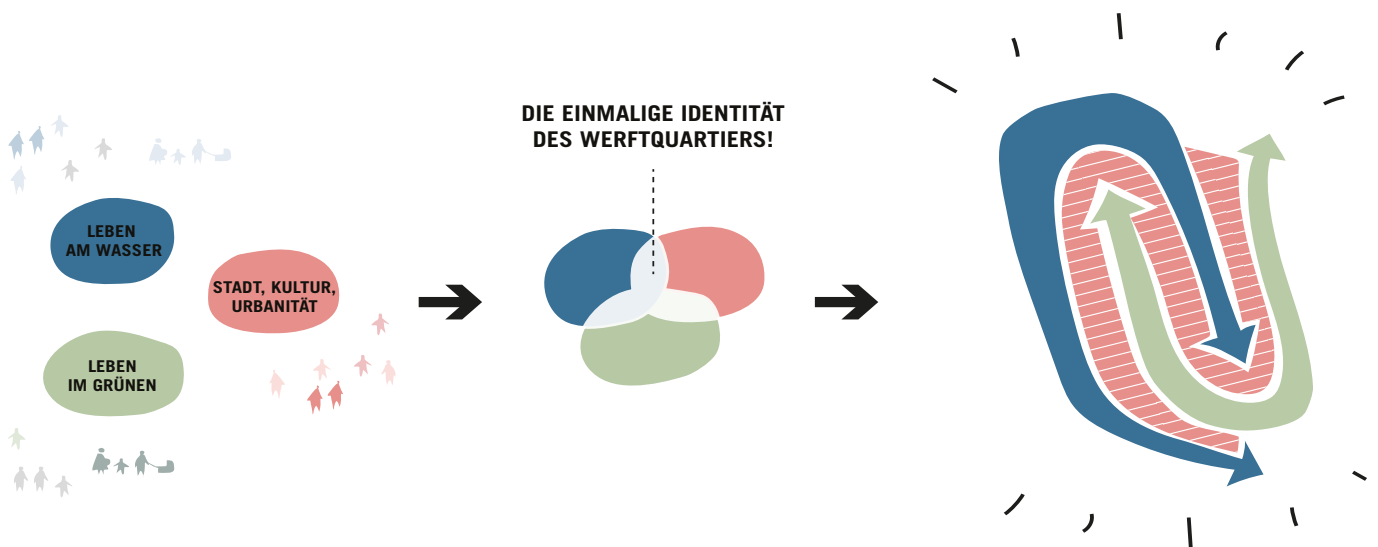


Schnitt von West nach Ost durch das Wertquartier: Lebensqualität zwischen Grün und Blau

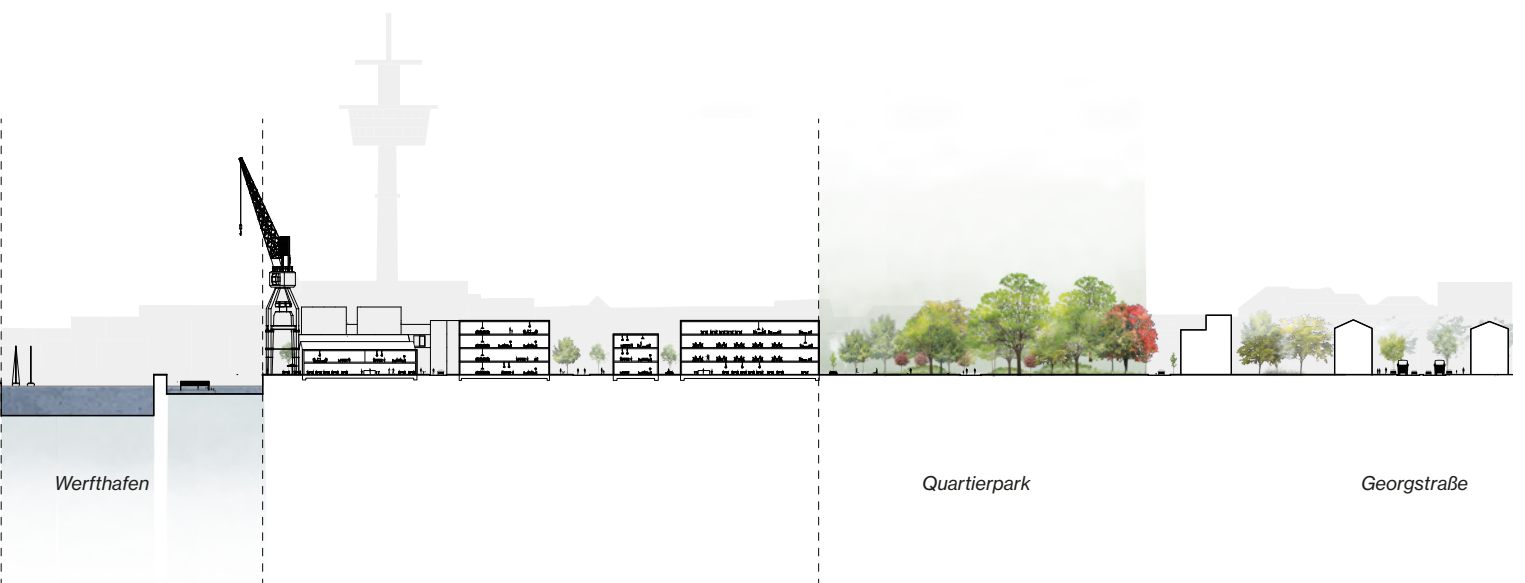
Bremerhavener Lebensqualität

Das Werftquartier soll zukünftig ein attraktiver Wohn- und Arbeitsort mit regionaler Anziehungskraft werden. Die wichtigsten Zutaten für das besondere und lebenswerte Rezept bilden das Blaue, das Grüne und selbstverständlich das Urbane. Diese enge Verzahnung dieser drei Komponenten im Werftquartier bietet ein enormes Potenzial für ein neues vielfältiges und kreatives Stadtviertel mit hoher Lebensqualität, welches der gesamten Stadt Bremerhaven zugutekommt – Bürgerinnen und Bürgern, Unternehmen, und Besuchenden.

Das städtebauliche Konzept bildet eine ganzheitliche, blaugrüne Integration von Stadt, Hafen, und den bisherigen und zukünftigen Nutzern. Es gibt keine schlechten Seiten im Werftquartier – entweder wohnt man am Grünen oder am Wasser. Diese Nähe zum Wasser und zum Grünen in Kombination mit der Nähe zu den Alltagsbedürfnisse wie Freizeitaktivitäten, Einkaufsmöglichkeiten, Schulen und Kitas bildet den Rahmen für einen lebenswerten und nachhaltigen Lebensstil.



Die einmalige Identität des Werftquartiers



Städtebauliche Prinzipien



Weser

Oststraße

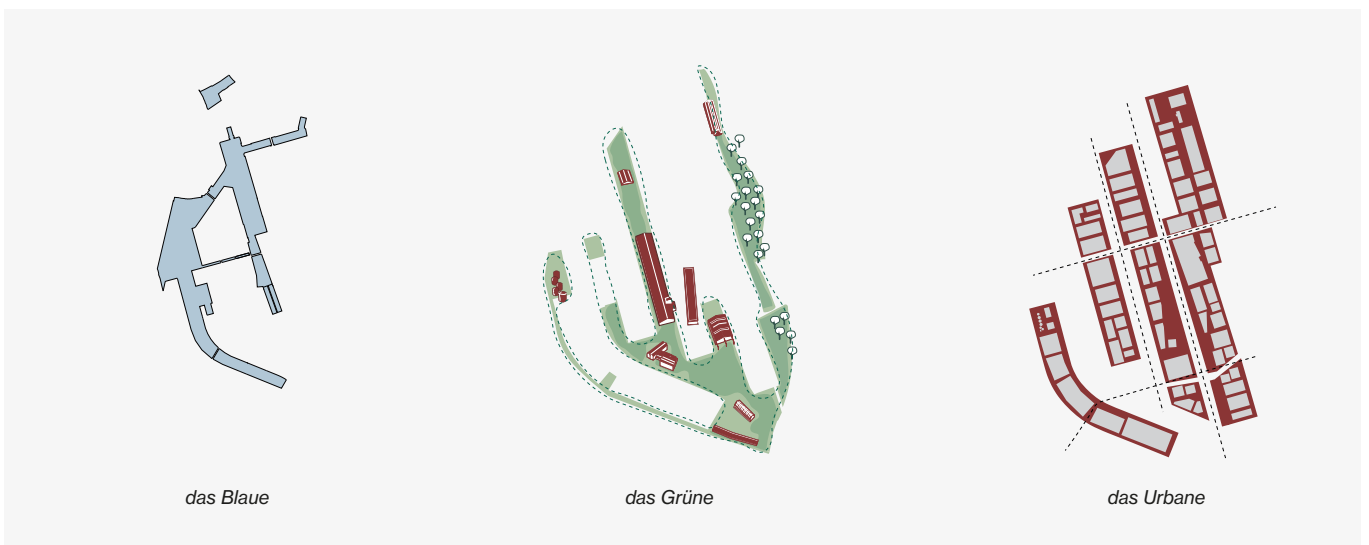
Kloßmannstraße

Georgsstraße

Hoebelstraße

Städtebauliches Konzept Rahmenplan

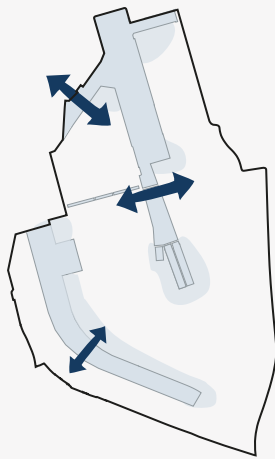
Städtebauliche Struktur



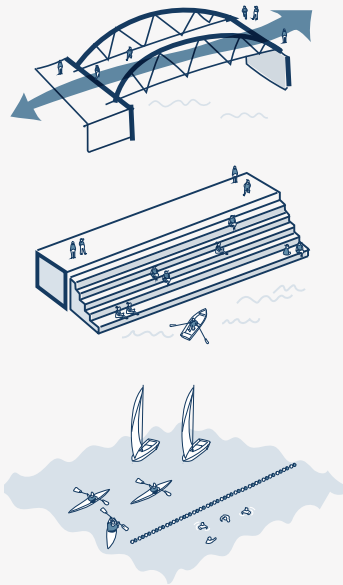
Das Wertquartier umfasst im Kern ein ca. 73 Hektar großes Planungsgebiet mit rund 600.000 m² neuer Bebauung. Die Entwicklung eines so großen Gebiets bedingt zum einen eine robuste Planstruktur, die eine gewisse Flexibilität für die zukünftige Entwicklung erlaubt, und zum anderen die vorhandenen Qualitäten und Merkmale des Ortes zu erhalten und stärken, um die Identität des zukünftigen Quartiers zu sichern.

Die Struktur besteht aus drei gleich wichtigen Ebenen, die das Wertquartier einzigartig machen: das Blaue, das Grüne und die Gebäudestrukturen. Jede der Ebenen wird durch Besonderheiten,

wie z.B. die durchgehende Hafepromenade, die grünen Stadtaschen und die postindustriellen Siedlungen identitätsgebend charakterisiert – und diese Besonderheiten bilden die Grundlage für das Leben im neuen Quartier. Diese drei „Zutaten“ sorgen für einen robusten Masterplan und schaffen zusammen eine lebendige Stadt auf Augenhöhe, in der Treffpunkte und Synergien zwischen Menschen, Industrie und Stadt entstehen.



das Blaue



Brücken bauen

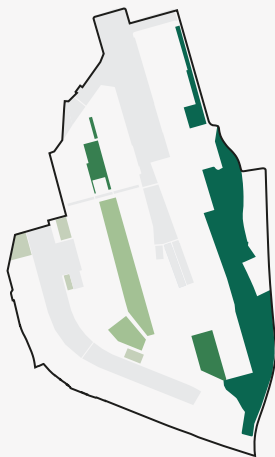
Drei neue Fuss- und Radbrücken vernetzen das Wertquartier intern und mit den umgebenden Stadtteilen

Näher ans Wasser

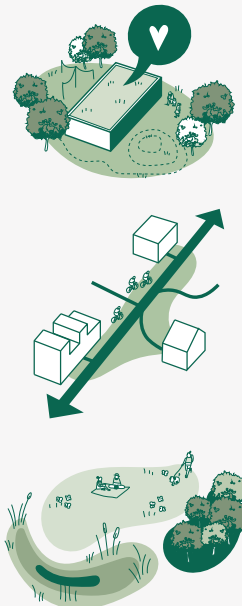
Der Ausbau einer öffentlichen Promenade entlang der Kajen, mit punktuellen Zugängen zum Wasser ermöglicht Bewohnern und Besuchern ein intensiveres Hafenerlebnis.

Auf dem Wasser

Die Nutzbarmachung des Hafens - wo möglich unter Berücksichtigung der Berufsschifffahrt - bringt neue Aktivitäten auf und unter der Oberfläche und verleiht dem Wertquartier als Wohn- und Arbeitsstandort eine einzigartige Qualität.



das Grüne



Das soziale Grün

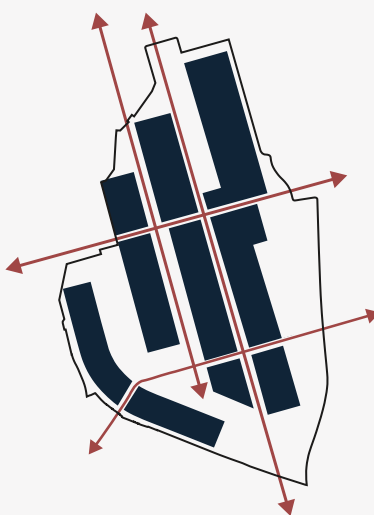
Die grünen Finger bringen das Quartier auch gesellschaftlich zusammen. In den Bändern aus Freiflächen positionieren sich soziale Funktionen wie Kindergärten, Schulen, Sportflächen oder Gemeinschaftszentren.

Grün vernetzt

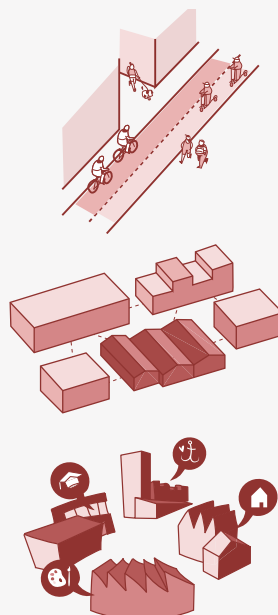
Die Erholungs- und Freiflächen erstrecken sich entlang und zwischen den einzelnen Nachbarschaften und vernetzen so das Quartier. Mobilität innerhalb des Gebietes ist so immer auch naturnah im Grünen möglich.

Grüne Vielfalt

Jeder Finger der grünen Hand, die das Freiflächennetz im Wertquartier bilden, prägt ganz individuelle Grünräume aus. Diese biologische Diversität und Anzahl an Biotopen sorgt für Abwechslung und Artenvielfalt.



das Urbane



Autofreie Bewegungsbereiche

Das Mobilitätskonzept innerhalb jeder Nachbarschaft setzt auf kurze Wege. So können viele Transportflächen verkehrsberuhigt, kinderfreundlich und lebenswert gestaltet werden.

Alt und Neu zusammen

In der Baustruktur für das Wertquartier ist die Weiter- und Umnutzung des Bestandes genauso wichtig wie die Neubauten. Flexible Bauphasen ermöglichen das Verweben von Alt und Neu zu einem modernen Quartier mit ablesbarer Geschichte.

Einzige Nachbarschaften

Jeder Teil des Wertquartieres hat seinen ganz eigenen Charakter. Unterschiedliche Typologien, Materialien, Bestandsnutzungen und Freiraumgestaltungen kreieren einzigartige Nachbarschaften, in denen man sich Zuhause fühlen kann.

Das Blaue, das Grüne, das Urbane

Nähe zum Wasser

Heute finden sich an den Kajen hauptsächlich Forschungs- und Industrienutzungen. Durch die Transformation des Quartiers soll es zukünftig auch möglich sein, am und auf dem Wasser zu wohnen und verschiedene Freizeitnutzungen sollen auf und im Wasser stattfinden. Das große Potenzial von Wasser und Hafen soll von Anfang an initiiert werden, zum Beispiel durch die Etablierung von Wassersport in den inneren Hafenbecken oder durch die Zugänglichkeit der 6 km langen durchgängigen Promenade für die Öffentlichkeit. Beides wirkt identitätsstiftend, sowohl für die Einwohner als auch für Besuchende, und macht das Blaue zu einer neuen Attraktion in Bremerhaven.

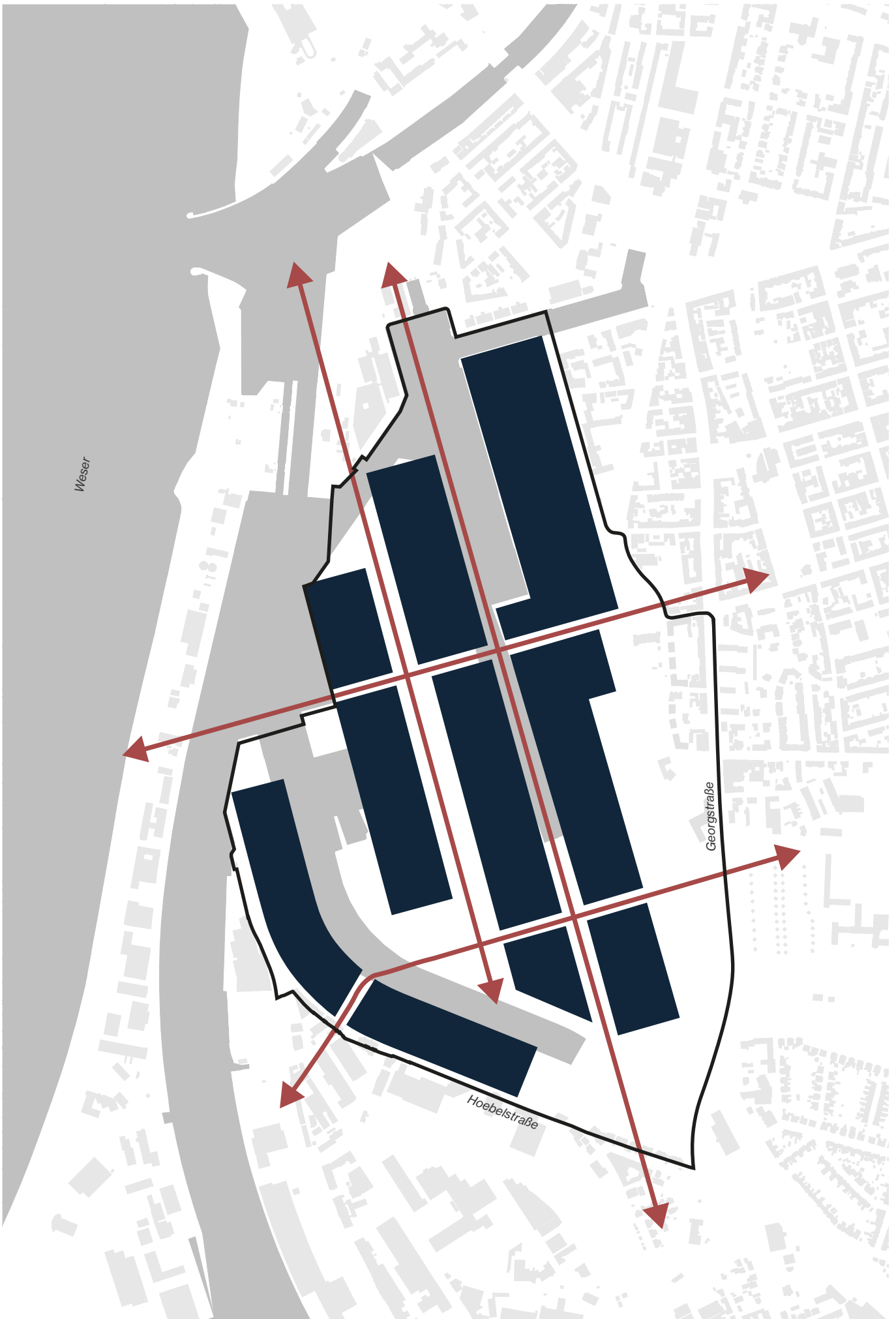
Nähe zum Grünen

Die sogenannten grünen Finger bilden eine einheitliche Struktur, die sowohl das Quartier verbindet als auch kleine und große Erholungsbereiche zwischen den verschiedenen urbanen Bereichen

bilden. Die grünen Finger sind so ausgerichtet, dass sie Frischluftkorridore für alle urbanen Bereiche bilden, um städtische Wärmeinseln im Sommer zu vermeiden. Gleichzeitig dienen sie als sichere lokale Wegeverbindungen, in der sich die Bewohner frei bewegen können - beispielsweise zu Kindertagesstätten und Schulen, die sich alle im oder entlang des Grünen befinden.

Nähe zur Stadt

Die neue Stadtstruktur besteht aus robusten und flexiblen Entwicklungszonen, die auf der Rasterstruktur des Hafens und auf den Blickbeziehungen zum Wasser oder zu den grünen Erholungsgebieten basieren. Die Zonen haben das Potenzial für die Entwicklung einer vielfältigen Stadt mit z.B. einem dicht besiedelten Stadtzentrum rund um das Werftbecken, einem Wohnviertel mit sozialen Nachbarschaften auf der Külkenhalbinsel oder kreativen Rückzugsorten mit Experimentiermöglichkeiten am Kreativkai.



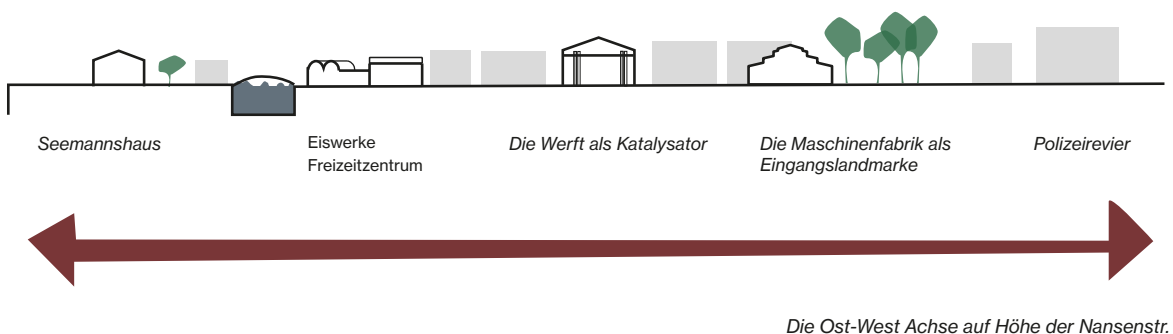
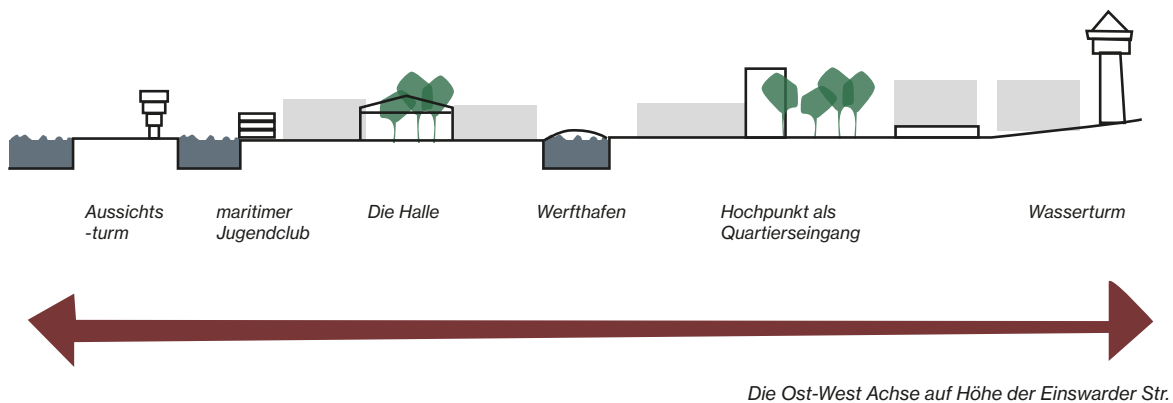
Stadteinbindung

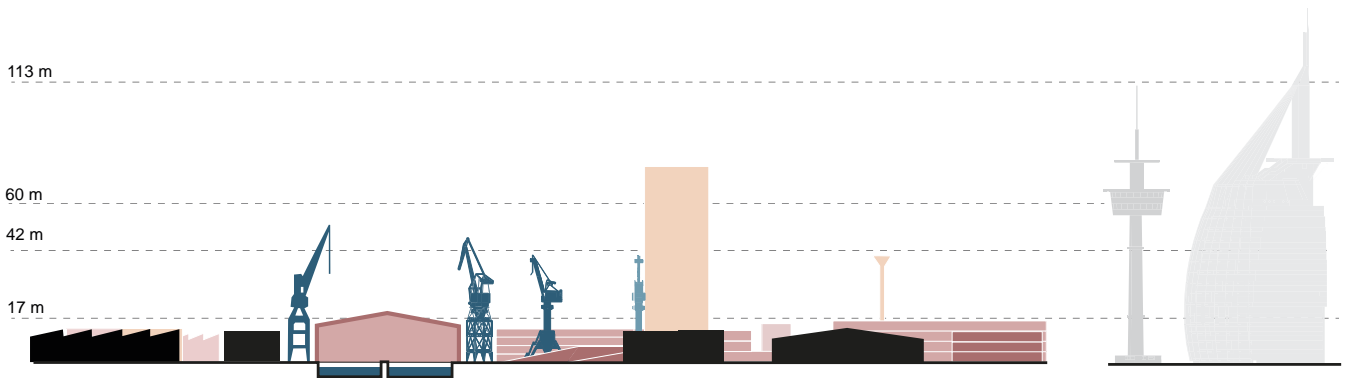
Die Vernetzung des Werftquartiers mit den umliegenden Stadtteilen ist eines der Grundmerkmale des Plans, und soll mit dem städtebaulichen Konzept konkretisiert werden. Insbesondere die Verbindung zu Geestemünde ist ein wichtiger Teil des Masterplans und baut auf der 2011 aufgestellten Rahmenplanung „Geestemünde geht zum Wasser“ auf.

Zwei Ost-West Achsen sollen Geestemünde näher ans Wasser bringen und gleichzeitig das Werftquartier näher an die Stadt. Die Achsen bilden eine Raumfolge von verschiedenen Landmarken und attraktiven öffentlichen Räumen, um ansprechende Wege und kurze Verbindungen zum Wasser durch das neue Quartier zu schaffen. Die Hauptverbindung, teils nur als Fuß- und Radwegeverbindung, von Geestemünde über die Einswarder Straße ins Werftquartier soll mit einem Hochpunkt oder einer Sondertypologie den Quartierseingang im Park betonen. Die Sichtbeziehung durch das Werftquartier zum Wasser spielt dabei auch eine wichtige Rolle und wird mit einem attraktiven Weg durch den Park und der Brücke in Verlängerung des Parkdurchgangs inszeniert.

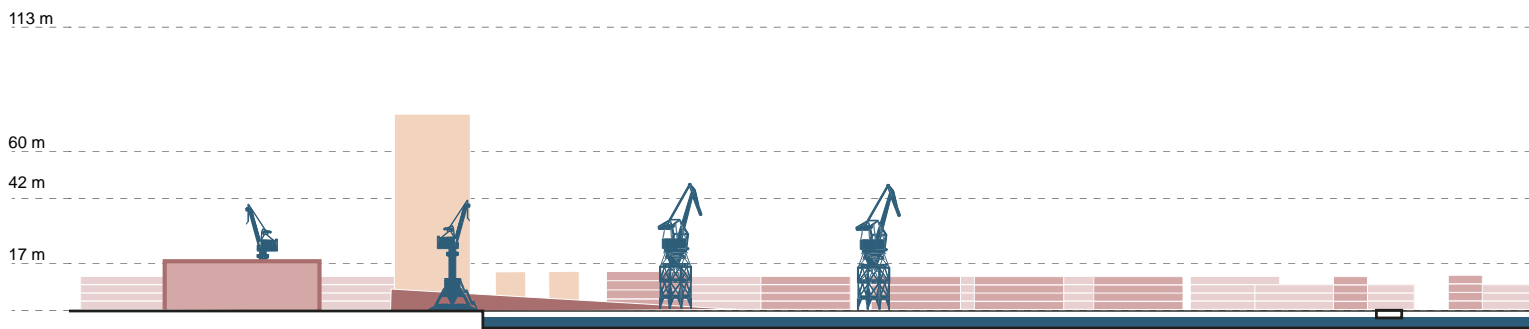
Die südliche Verbindung in Verlängerung der Hamburger Straße über die Nansenstraße ist untergeordnet, aber trotzdem eine wichtige langfristige Geste für die Vernetzung der beiden Stadtteile. Die direkte kurze Wegeverbindung zu Werft und den Eiswerken macht diese neue Verbindung attraktiv und belebt die Hauptbewegungsachse durch publikumsorientierte Nutzungen in den alten industriellen Strukturen. Die Hallenansicht als Eingang bei der Nansenstraße ist ein wichtiges Element der Abbildung der historischen Kulisse, welche das Werftquartier prägt.

Auch die Nord-Süd Verbindungen sind wichtige Bestandteile des städtebaulichen Konzeptes. Die Vernetzung zur Innenstadt und touristischen Hotspots wie den Havenwelten zum Werftquartier soll die Einbindung in das Bremerhavener Stadtgefüge definieren. Durch die neue Brücke von der Külkenhalbinsel zur Schleuse und dem Bau des Sperrwerkes mit Fuß- und Radwegebrücke werden die Wege ins Stadtzentrum deutlich gestärkt. Gleichzeitig werden die Sichtbeziehungen vom Schaufenster über das neue Zentrum um das Werftbecken weiter bis zur Havenwelten-Skyline inszeniert.



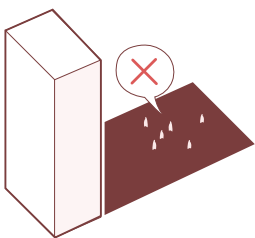


Hafensilhouette: West-Ost Querschnitt durch das Wertquartier

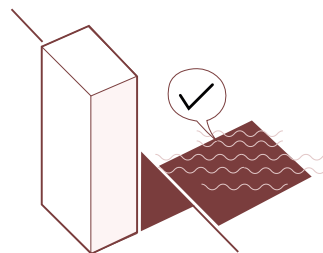


Hafensilhouette: Nord-Süd Längsschnitt durch das Wertquartier

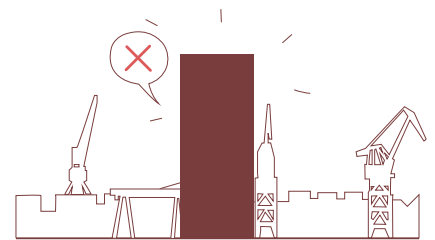
Prinzipien für Hochpunkte



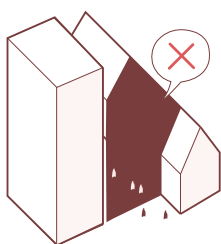
Keine Verschattung von wichtigen öffentlichen Plätzen



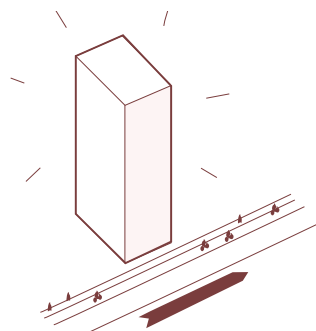
Verschattung vom Hafenbecken ok



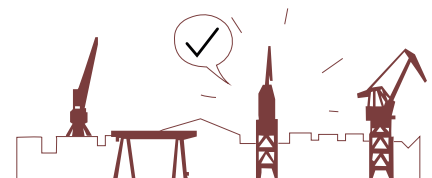
Kein Bruch mit dem Maßstab der Hafensilhouette



Keine markante Verschattung von Nachbargebäuden



Markierung der Quartierseingänge



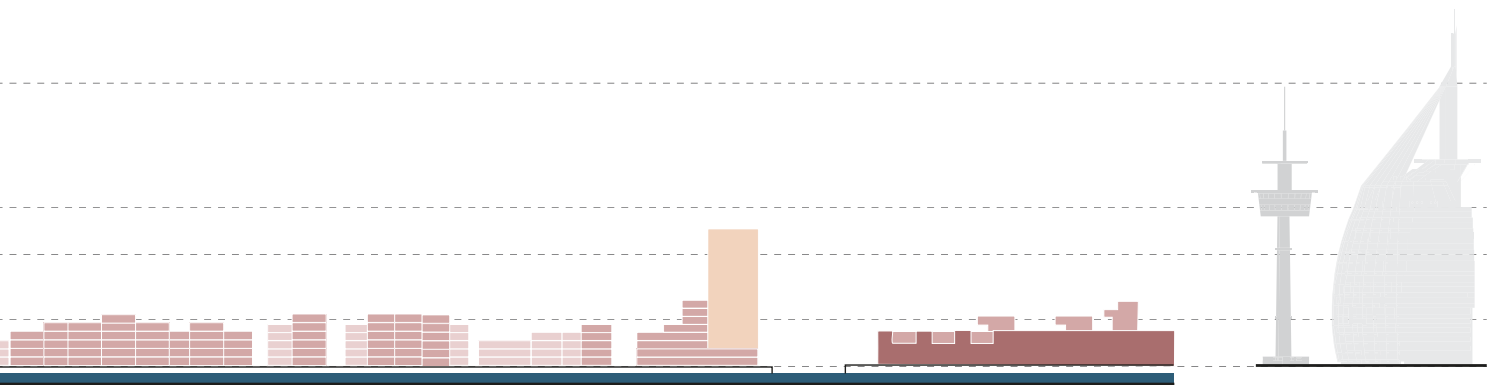
Inszenierung der Kräne um das Hafenbecken

Silhouette

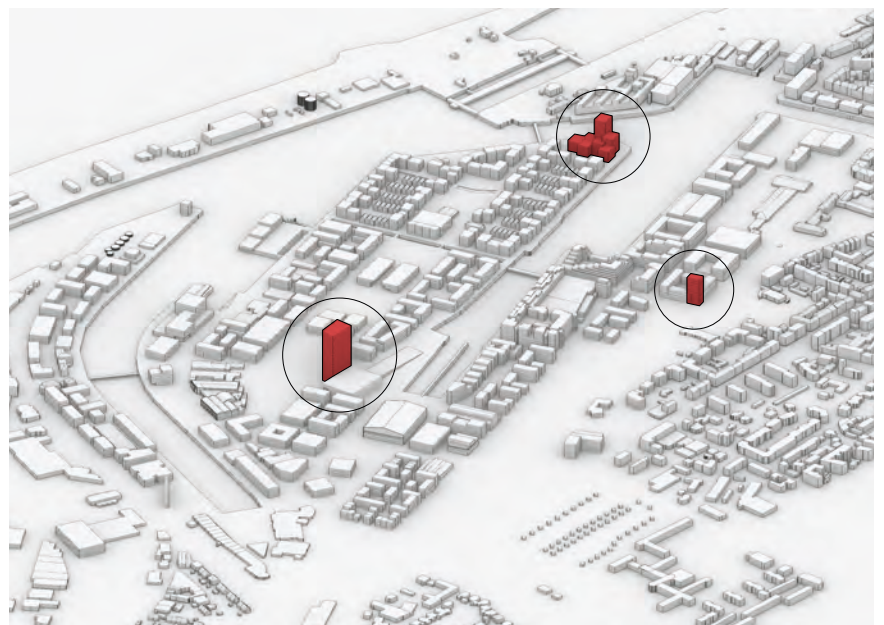
Die Bremerhavener Silhouette

Die Bremerhavener Stadtsilhouette ist homogen mit Ausnahme von einzelnen Hochhäusern, wie das Columbus Center und das Atlantic Hotel. Die Höhen der Neubauten im Wertquartier sollen sich nach dem Bestand richten, damit die neue Bebauung sich logisch in die bestehenden Strukturen einfügt. Gleichzeitig soll das Prinzip mit einzelnen Hochpunkten als Ausnahmen auch im Wertquartier fortgesetzt werden. So gibt es sowohl 4-5-geschossige Bauten als auch städtebauliche Hochpunkte bis zu 15 Geschosse als Markierung der Quartierseingänge. Der etwa höhere Turm am Werfthafen ist ein besonderer Baustein im ganzen Quartier.

Der Erhalt des Maßstabs der Hafenkulisse am Werfthafen mit den Kränen ist in diesem Zusammenhang entscheidend. Daher wird eine maximale Höhe von 50 Meter für das Hochhaus am Helgen empfohlen. Dies muss in der weiteren Planung vertieft und geprüft werden, insbesondere auch die Fortsetzung der Hafenpromenade und Durchwegung um den Helgen sowie der Schattenwurf auf den Helgen und den öffentlichen Raum.



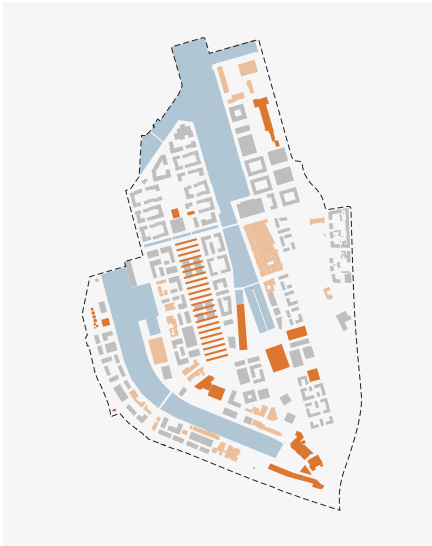
Geschossigkeit Wertquartier



Die Hochpunkte markieren die Eingänge zum Quartier

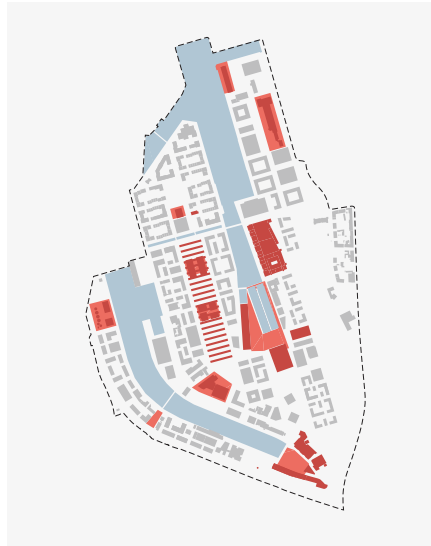


Die ehemalige Stahlbauhalle als Katalysator für das zukünftige Stadtleben



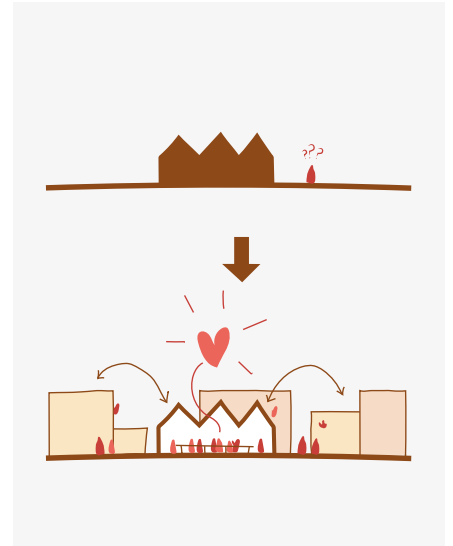
Übersicht Erhalt

Ein wichtiger Baustein des Werftquartiers sind Bestandsgebäude, die erhalten, saniert oder einer neuen Nutzung zugeführt werden.



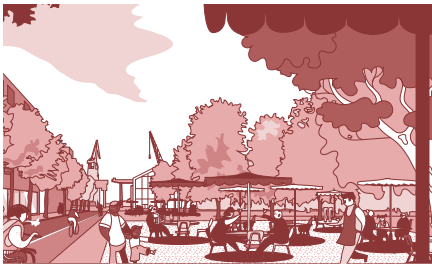
Katalysator und Freiräume

Markante historische Gebäude und Elemente als Katalysatoren gruppieren sich mit wichtigen öffentlichen Freiräumen und erzeugen klare städtebauliche Hierarchien.



Integration von historischem Bestand

Der Bestand dient als Initialzündung für neues Leben im Werftquartier. Erhaltene Baustrukturen fügen sich dann zwischen den Neubauten ein.



Bestand als Quartiersmotor

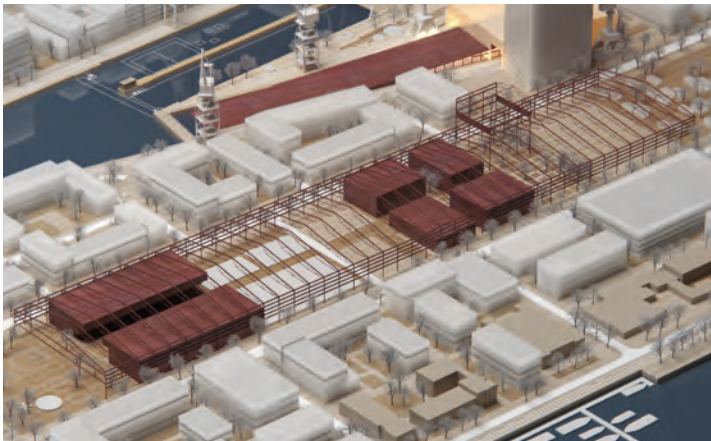
In diesem Gebiet befinden sich veränderbare industrielle Strukturen, die zusammen ein großes Potenzial für die Entwicklung des Werftquartiers bilden. Die industrielle Geschichte des Planungsgebietes ist ein wichtiger Bestandteil seiner Identität. Das Industrieerbe soll daher Auslöser für die Entwicklung des Werftquartiers sein. Das neue Stadtviertel wird sowohl Menschen anziehen, die den Reichtum der Hafengeschichte erkunden möchten, als auch Möglichkeiten für Transformationen von temporären Nutzungen zu Katalysatoren für die langfristige Entwicklung des Gebiets bieten. Im Werftquartier existieren bauliche Zeitzeugen neben modernen Interpretationen der Hafenidentität. So wird die maritim-industrielle Geschichte des Ortes für Anwohner und Besucher rund um das Werftquartier erlebbar.

Das Werftquartier soll ein Stadtteil sein, der das Gemeinschaftsgefühl in den Vierteln fördert und aktive und kulturelle Attrakti-

onen für die umliegenden Stadtteile und für die Touristen der Stadt bietet. Eine der wichtigsten Voraussetzungen für gute Gemeinschaft ist, dass sowohl formelle als auch informelle Treffen zwischen den verschiedenen Bewohnern stattfinden können. Das Werftquartier ist daher mit Fokus auf die Entwicklung kleinerer Viertel mit eigenen sozialen oder kulturellen Katalysatoren geplant. Die Katalysatoren sind bestehende Gebäude, die die DNA des Distrikts inszenieren und bewahren. Ihre Transformation und Inbetriebnahme werden dazu beitragen, die Entwicklung des Gebietes in Gang zu setzen.



Rahmenplanung Werftquartier



Die Halle



Die Eiswerke



Der Helgen
22



Der Kunst Hub



Die alte Werft

Katalysatoren

Die neuen Nachbarschaften im Quartier beziehen ihre Identität aus den industriellen Spuren des Bestands. Jede der Nachbarschaften wird durch ein zu einem Quartiersmotor transformiertes, historisches Bestandsgebäude belebt und mit einer einzigartigen Qualität versehen. So bleibt die geschichtliche Vergangenheit des Areals in jeder Nachbarschaft ablesbar.

Die Halle

Die lange, beeindruckende ehemalige Stahlbauhalle im westlichen Teil des Plangebietes bleibt in ihrer Struktur erhalten und wird weiter durch teils geöffnete und teils geschlossene öffentliche Funktionen wie eine Schule und einen Supermarkt belebt.

Die Eiswerke

Die charakteristischen Eiswerke wurden saniert, sodass neue Freizeitnutzungen entstanden sind. Die Sanierung und Eröffnung im Juni 2021 dieses Katalysators war ein wichtiger Baustein im Gesamtkonzept der Katalysatoren.

Der Helgen

Der spektakuläre Helgen soll über einen privaten Investor als Museum ausgebaut werden und einen einladenden öffentlichen Platz als Anziehungspunkt für Bewohner und Besucher bereit-

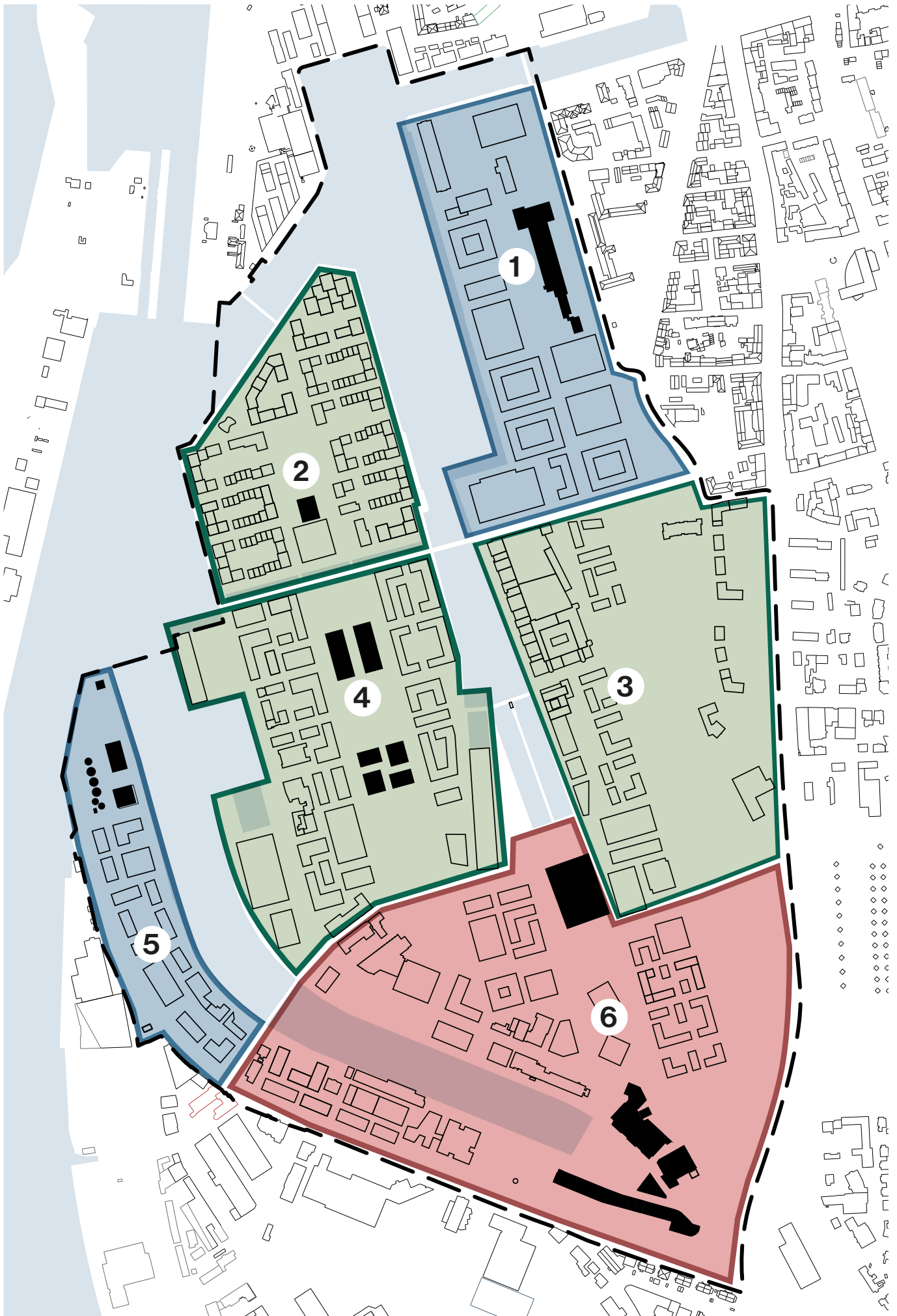
stellen. Vom Helgen bietet sich ein atemberaubender Blick über das Areal und die Bremerhavener Skyline.

Der Kunst Hub

Das Areal um die bestehenden Treibstofftanks am südwestlichen Ende des Areals eignet sich für einen freien Kunst- und Kulturstandort. Mit ausreichend Entfernung zu den sensiblen Wohnnutzungen können hier Werkstätten und Galerien and oder in den alten Treibstofftanks entstehen, die das Leben auch in den äußersten Teil des Quartiers bringen. Auch wenn die Gastanks langfristig in Betrieb bleiben, soll die Umnutzung unbedingt angestrebt werden.

Die alte Werft

Die am Kopf des Werfthafens liegende Halle eignet sich für Sport-Mehrzwecknutzungen mit kommerziellen Ausbauten. Mit einem Fokus auf maritime Sportarten kann hier die unmittelbare Nähe zum angrenzenden Hafenbecken als großes Potenzial genutzt werden.



Übersicht Nachbarschaften

Nachbarschaften

Die Gebäudestruktur wird auf natürliche Weise in verschiedene Nachbarschaften unterteilt, welche alle ihre Identität aus den Spuren des Bestands und der Umgebung beziehen. Jede Nachbarschaft wird eigenständig mit lokalen Plätzen und Treffpunkten, Mobilitätshubs und Katalysatoren entwickelt. Gleichzeitig tragen sie auch zur allgemeinen Dynamik des Gebiets bei, damit ein Austausch zwischen städtischen und lokalen, sowie formellen und informellen Bereichen stattfindet. Die Typologien im Plan variieren ebenfalls und spiegeln den Kontext und die Unterschiede im Programm wider. Sie lassen Raum für komplexe Mischbebauungen aus bestehendem Gewerbe, Wohnen und Handel - alle innerhalb eines Gebäudebereichs - und für experimentelle Wohnungstypologien wie Mehrgenerationenhäuser auf oder in der Nähe des Wassers.

Das Werftquartier wird in sechs Nachbarschaften unterteilt: Campusviertel, Parkviertel, Hafenherz, Hallenviertel, Külkenhalbinsel, und Kreativkai. Eine genaue Beschreibung der einzelnen Nachbarschaften, ihr Charakter, die Typologien und öffentliche Räume wird im Kapitel „Steckbriefe“ vertieft.

1. Campusviertel



2. Külkenhalbinsel



3. Parkquartier



4. Hallenquartier



5. Kreativkai



6. Hafenherz



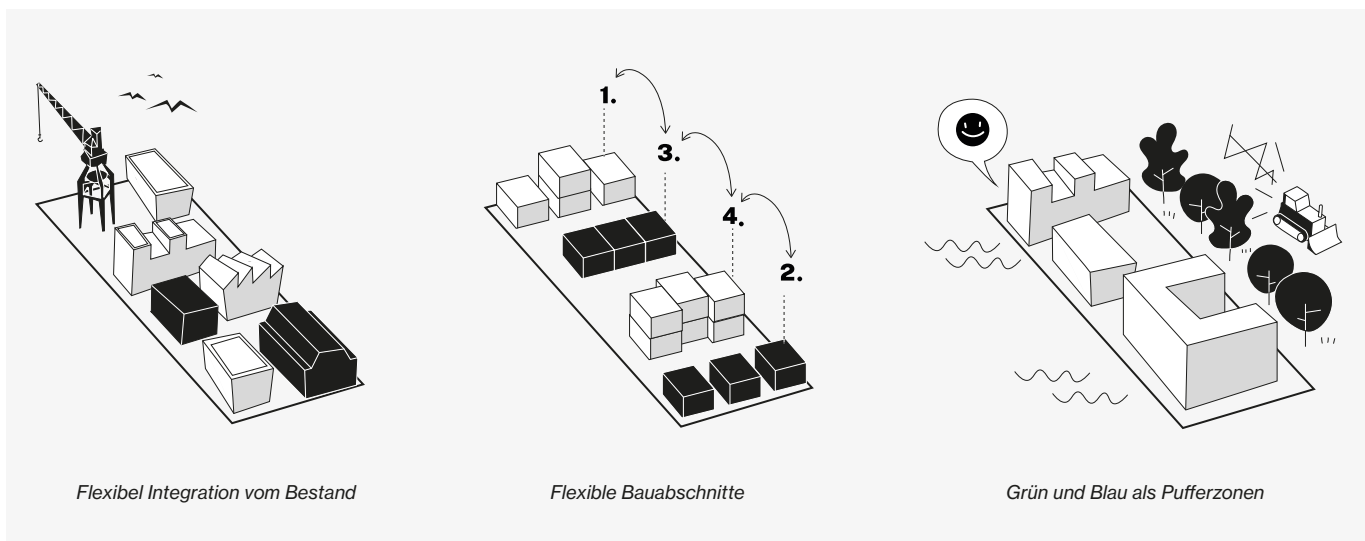
Phasen

Flexibilität

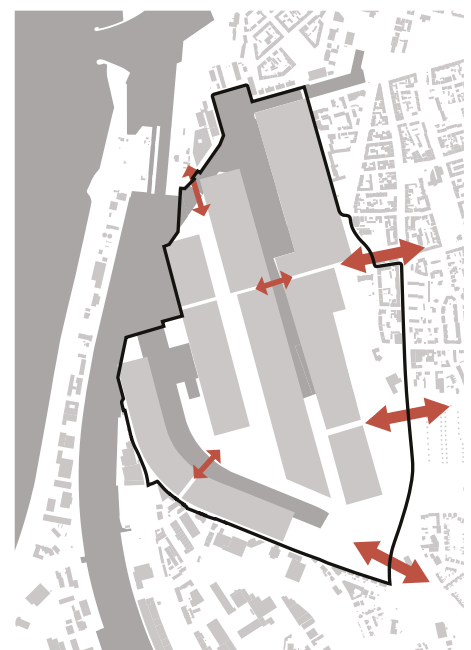
Niemand weiß, was die Zukunft bringen wird, welche Flächen die größte Nachfrage aufweisen und in welchem Tempo der Plan entwickelt werden kann. Daher muss ein robuster Entwicklungsplan mit flexiblen Baufeldern und Entwicklungsschritten gewährleistet werden. Es gibt nicht nur die eine Antwort, wie sich das Wertquartier entwickelt wird. Ein flexibler Plan ermöglicht es, die Stadtteile separat zu erschließen und gleichzeitig die Qualität der einzelnen Stadtviertel während des Baus der benachbarten Viertel sicherzustellen. Die blauen und grünen Finger dienen z.B. als essenzielle Pufferzonen zwischen den urbanen Fingern während

der Bauphasen. Die urbanen Finger sind so ausgelegt, dass die Integration von Bestandsgebäuden im städtebaulichen Raster möglich ist. Diese Struktur gibt eine gewisse Flexibilität für eine nachhaltige und bestandsorientierte Transformation des Gebiets.

Auch wenn die Flexibilität des phasenweisen Ausbaus des Gebiets gewährleistet ist, werden die folgenden Schritte empfohlen, um die Belebung des Gebiets zu fördern und die bestehenden industrielle Identitäten zu inszenieren.



1) Die Katalysatoren dienen als Auslöser für die ganze Entwicklung des Wertquartiers.



2) Die Ausbildung von Verbindungen zu der Umgebung ist entscheidend für die ersten Phasen.

Erster Schritt

Die Katalysatoren dienen als Auslöser für die gesamte Entwicklung des Wertquartiers, bilden neue Anziehungspunkte und schaffen gleichzeitig eine neue Identität für das Gebiet.

Daher müssen auch die an die Katalysatoren anstoßenden öffentlichen Räume in der frühen Phase entwickelt werden, um einen Rahmen für das neue Stadtleben zu schaffen. Sowohl das innere Werftbecken als auch der Park und möglichst viele Katalysatoren sollen aktiviert werden. Der Park könnte mit neuen Landschaftselementen und temporären Nutzungen, das Werftbecken mit Sport- und Wassernutzungen aktiviert werden. Die Hafnpromenade und der öffentliche Raum um den Werfthafen könnten durch temporäre Nutzungen wie Stadtstrand, Bars und Street Food-Stände belebt werden.

Zweiter Schritt

Die Ausbildung von Verbindungen zur Umgebung ist entscheidend für die ersten Phasen der Entwicklung des Quartiers. Die neue zentrale Brücke über den Werfthafen ist essenziell für die erste Phase und verbindet nicht nur das Parkquartier mit der Külkenhalbinsel, sondern auch Geestemünde mit dem Wasser. Dadurch wird die Entfernung zwischen Geestemünde und dem neu aktivierten Werftquartier verkürzt, sowohl gedanklich als auch physisch.

Dritter Schritt

Die Bestandsstraßen dienen als Basisraster für den Ausbau des Quartiers und schaffen einfache Zugänge zum neuen Quartier während der Bauphasen. Die wichtigsten Bestandsstraßen werden erhalten und durch eine Aufwertung mit z.B. Straßenbäumen neu zониert, um die Bedingungen für Rad- und Fußgänger zu verbessern. Die Nansenstraße soll als neuer Stadteingang ausgebaut werden.

Vierter Schritt

Die urbanen Finger sollen in dieser Phase entwickelt werden. Die flexible städtebauliche Struktur mit grünen und blauen Pufferzonen sorgt für eine hohe Lebensqualität während der Bauphase der urbanen Finger.

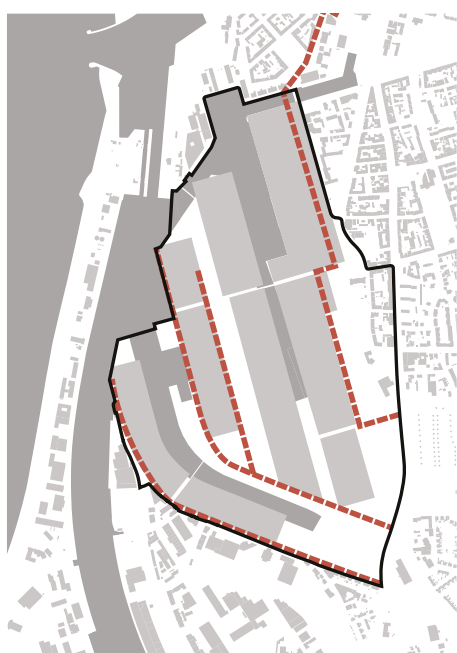
Auf Veränderungen in der gewerblichen Nutzung kann reagiert werden, damit das Wertquartier zu einem dichten Gefüge gemischt genutzter Nachbarschaften ausgebaut werden. Kommerzielle Ziele, städtische Produktionsanlagen sowie Büros und andere Arbeitsplätze verleihen dem Wertquartier eine neue Ebene.

Die Entwicklung des Hafenherzes ist langfristig vorgesehen, damit die bestehenden Unternehmen in diesem Bereich kurz- und mittelfristig bleiben können. Durch die letzte Entwicklungsphase des Hafenherzes wird der Werfthafen durch einen grünen Finger mit dem Schaufenster verbunden, sodass eine direkte Verbindung zwischen den Perlen des industriellen Erbes erzeugt wird. Der Rückbau der Ostrampe findet auch in dieser Endphase statt, damit diese räumliche Barriere zwischen Schaufenster und Bebauung verschwindet.

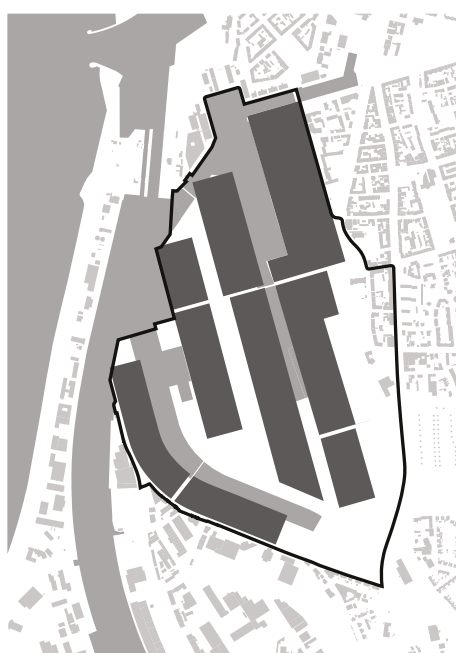
Endausbau:

Das langfristige Ziel sind selbstversorgende Nachbarschaften, die durch ihre Nutzungsmischung und Nähe zum Grünen und Blauen eine einmalige Lebensqualität für ihre Bewohner bieten.

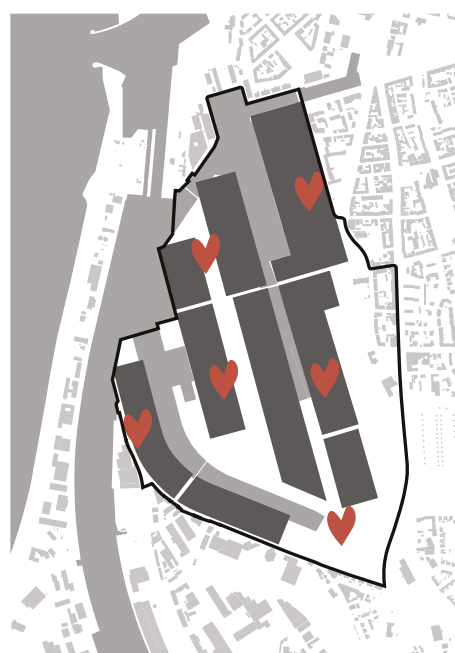
Detaillierte Phasenpläne für die wichtigsten Gebäude- und Infrastrukturelemente werden unter dem Kapitel „Steckbriefe“ vertieft dargestellt und erläutert.



3) Die Bestandsstraßen dienen als Basisraster für den Ausbau und schaffen Zugang zum Quartier.

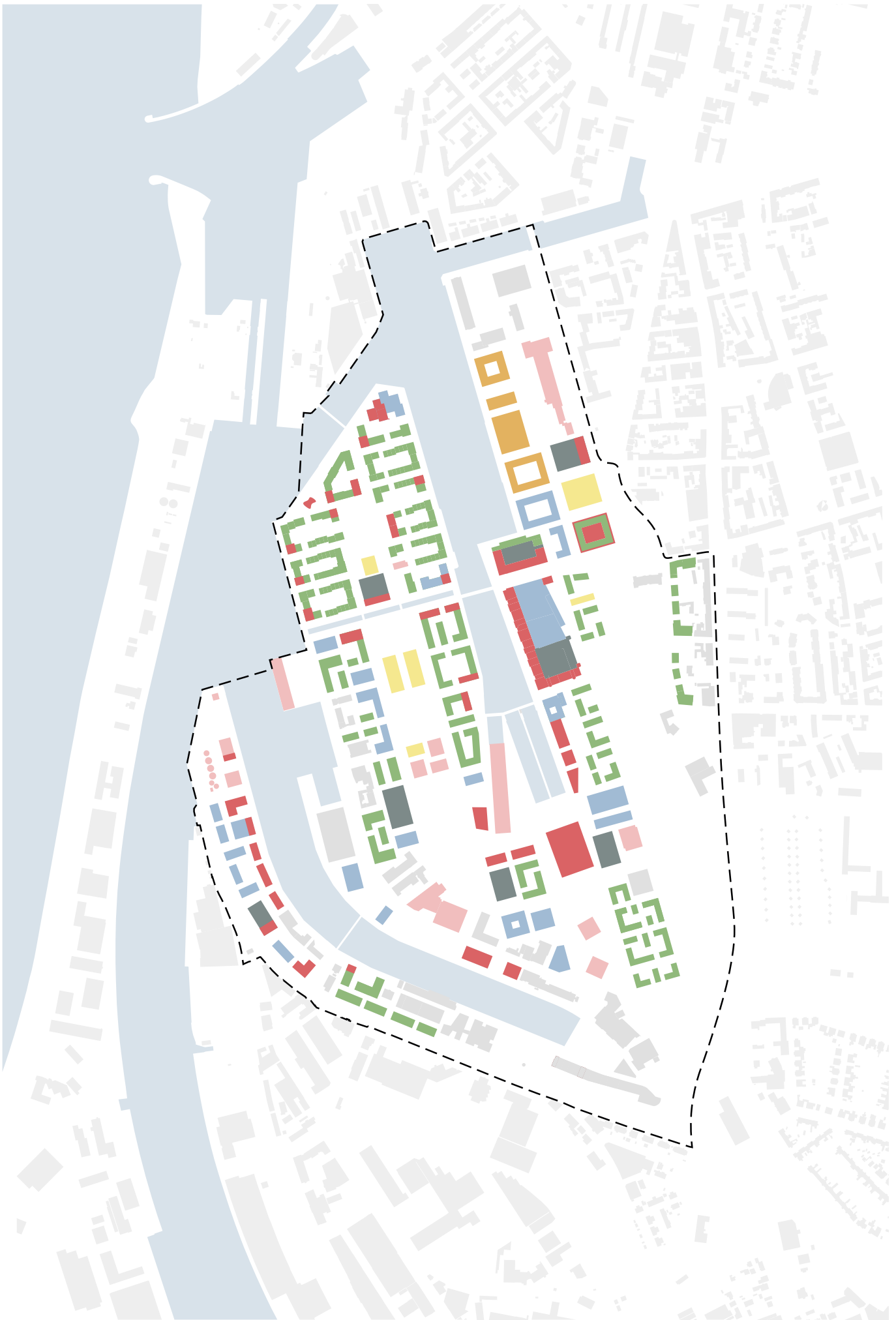


4) Eine flexible urbane Struktur mit Pufferzonen sorgen für hohe Lebensqualität während der Bauphase.











5) Selbstversorgende Nachbarschaften

Nutzungsmischung und Vorzonen



Übersicht Nutzungen im Erdgeschoss

Nutzungsmischung

Insgesamt			598 313 m ²
	Wohnen	44 %	262 615 m ²
	Büro / Gewerbe	19 %	111 224 m ²
	Campus	5 %	33 738 m ²
	Schule / Kindergarten	4 %	21 199 m ²
	Gastro / Einzelhandel	10 %	58 607 m ²
	Kultur	5 %	33 455 m ²
	Mobilitätszentrum	13 %	77 475 m ²
	Bestand		

Das Werftquartier wird ein lebendiges und gemischtes Viertel aus Wohnen und Arbeiten, Gewerbe, Bildungs- und Kulturangeboten und im kleineren Umfang auch Einzelhandel. Jede Nachbarschaft hat ihre Schwerpunkte: In der Külkenhalbinsel dominiert das Wohnen, das Campusviertel ist geprägt durch Forschung und Bildung, im Kreativkai werden Büros und Gewerbe angesiedelt. Die ehemalige Stahlbauhalle bildet einen zentralen Treffpunkt im Hallenquartier, während die einmaligen industriellen Strukturen im Hafenherz prägend sind. Die programmatische Mischung fördert die Belebung und soziale Nachhaltigkeit des Quartiers. In den Wohnnutzungen sollten ergänzend zu den klassischen Wohntypen, die nach Größe bestimmt werden, vor allem auch neue Wohnformen untersucht werden, welche Antworten auf sozio-ökonomische Veränderungen bieten. Genauso sollten neben dem Angebot an klassischen Bürostrukturen und Gewerbe auch neue Arbeitsräumlichkeiten zum Zuge kommen, wie Lofts und doppelgeschossige Büros.

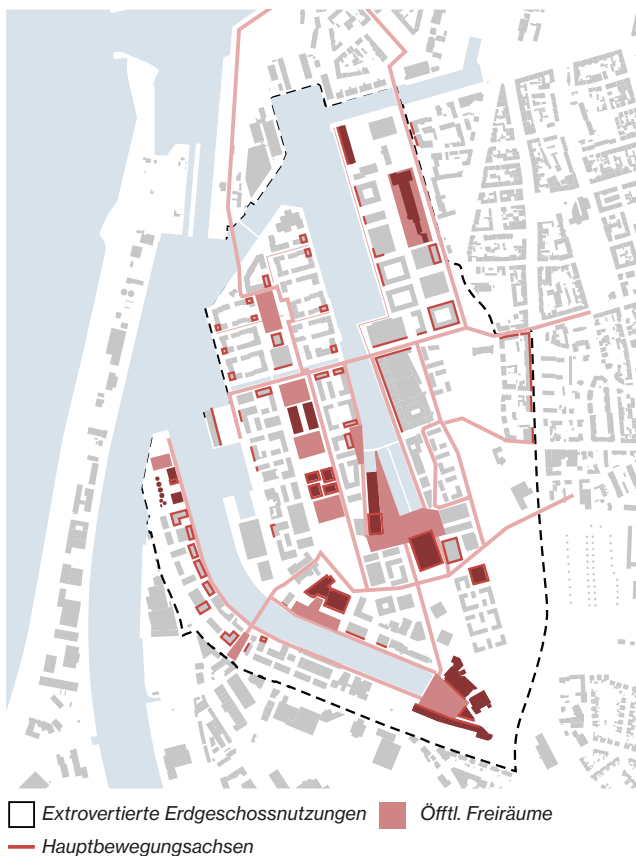
Aktive, einladende Erdgeschosszonen

Um ein einladendes, lebendiges Stadtviertel zu entwickeln, ist es essenziell, öffentliche Erdgeschossnutzungen für kleinere gastronomische Angebote und Einzelhandelsfunktionen (Cafés, Bäckerei, Einzelhandel) anzubieten. Die aktiven Erdgeschosszonen werden an öffentlichen Freiräumen wie Plätzen, Hafen- und Kanalpromenaden etabliert. Dadurch entsteht ein Netzwerk von öffentlichen Freiräumen mit angrenzenden, einladenden Erdgeschosszonen.

Soziale Strukturen im Grünen

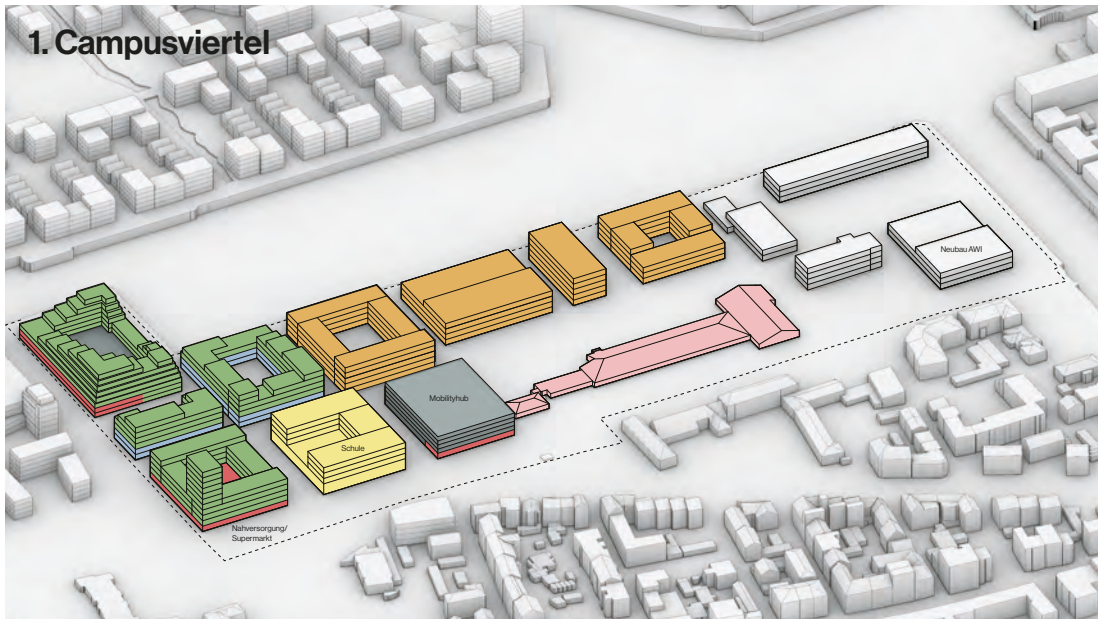
Die grünen Finger sind Orte für die Gemeinschaft, in denen die öffentlichen und sozialen Einrichtungen platziert werden. Funktionen wie Kita, Schule, öffentliche Funktionen und kulturelle Einrichtungen befinden sich in der grünen Hand. Die sozialen Strukturen sind umgeben von den öffentlichen Grünräumen.

Aktive Erdgeschosszonen

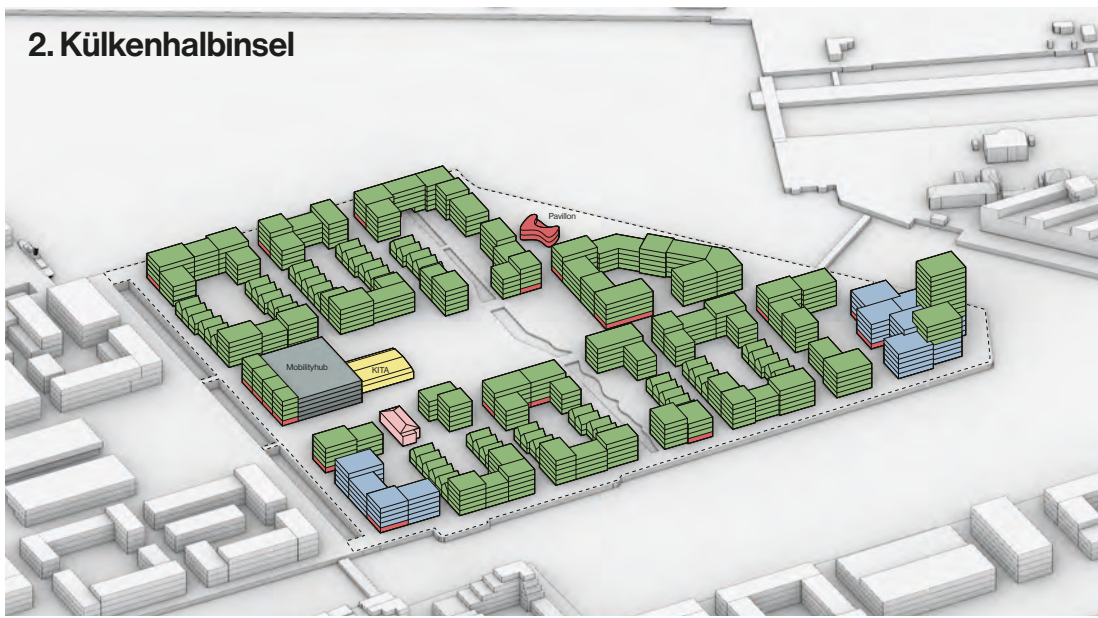


Soziale Infrastrukturen im Grün

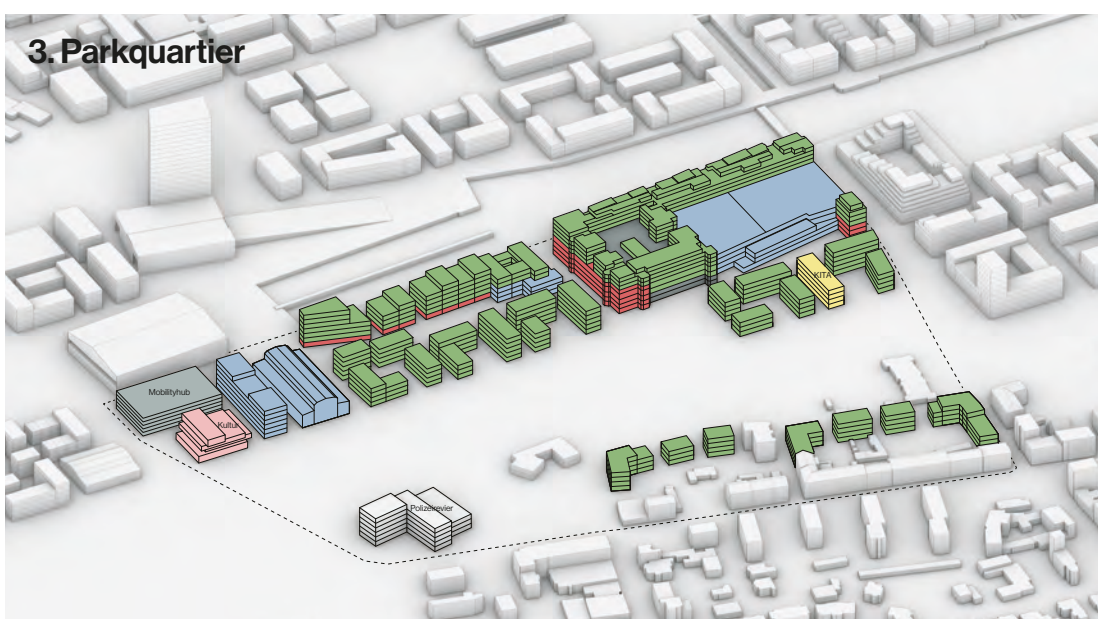




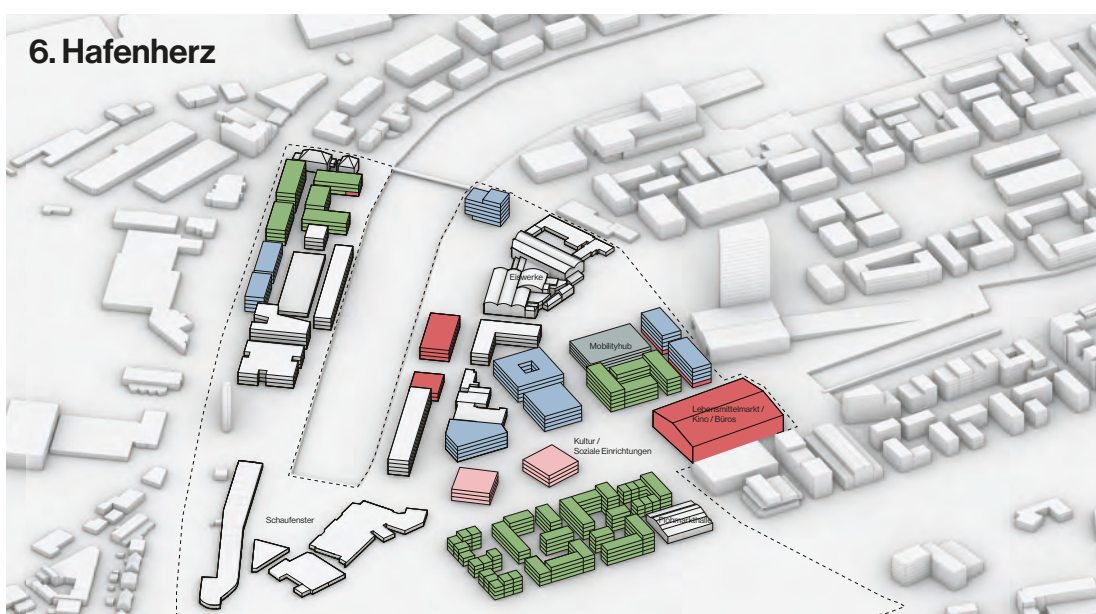
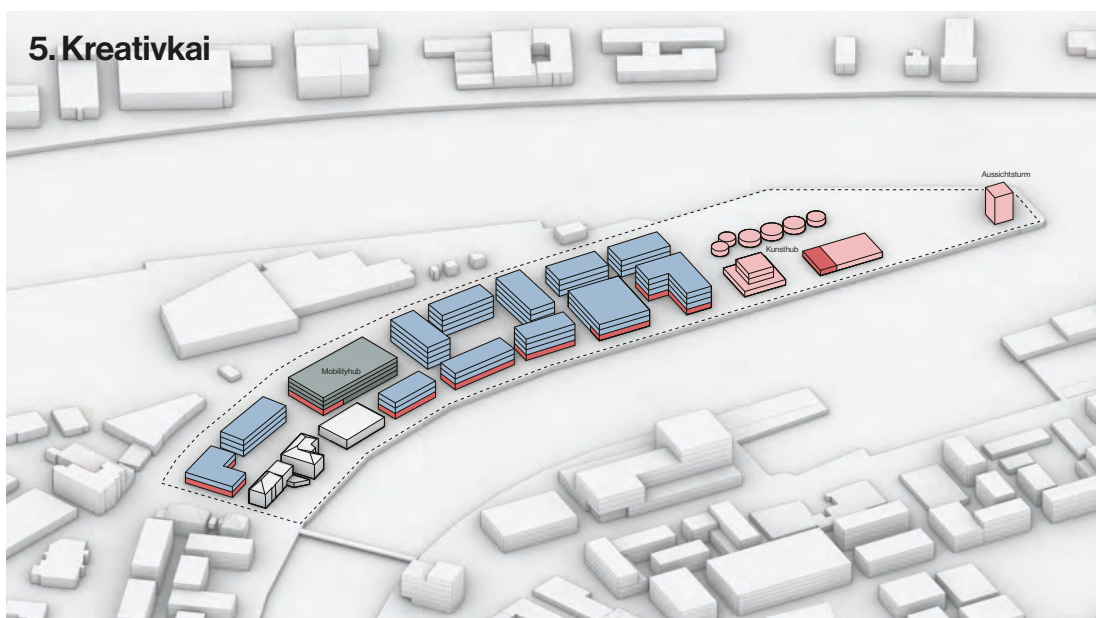
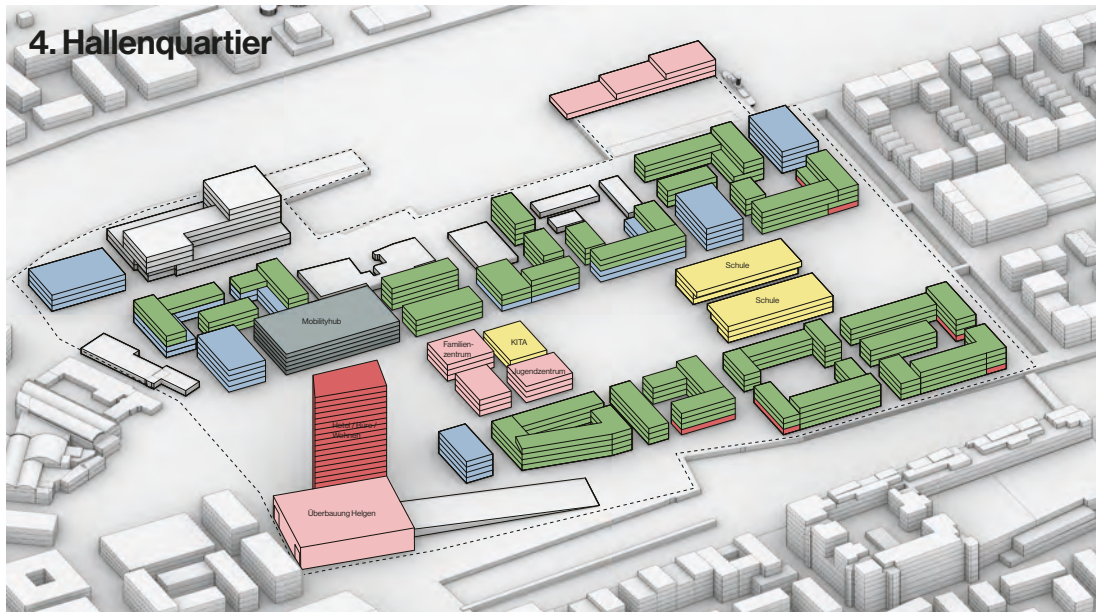
Wohnen	31 594 m ²
Büro/ Gewerbe	6 345 m ²
Campus	33 738 m ²
Schule/Kindergarten	9 562 m ²
Gastro/Einzelhandel	6 887 m ²
Kultur	4 202 m ²
Mobilitätszentrum	15 932 m ²
Bestand / Umgebung	

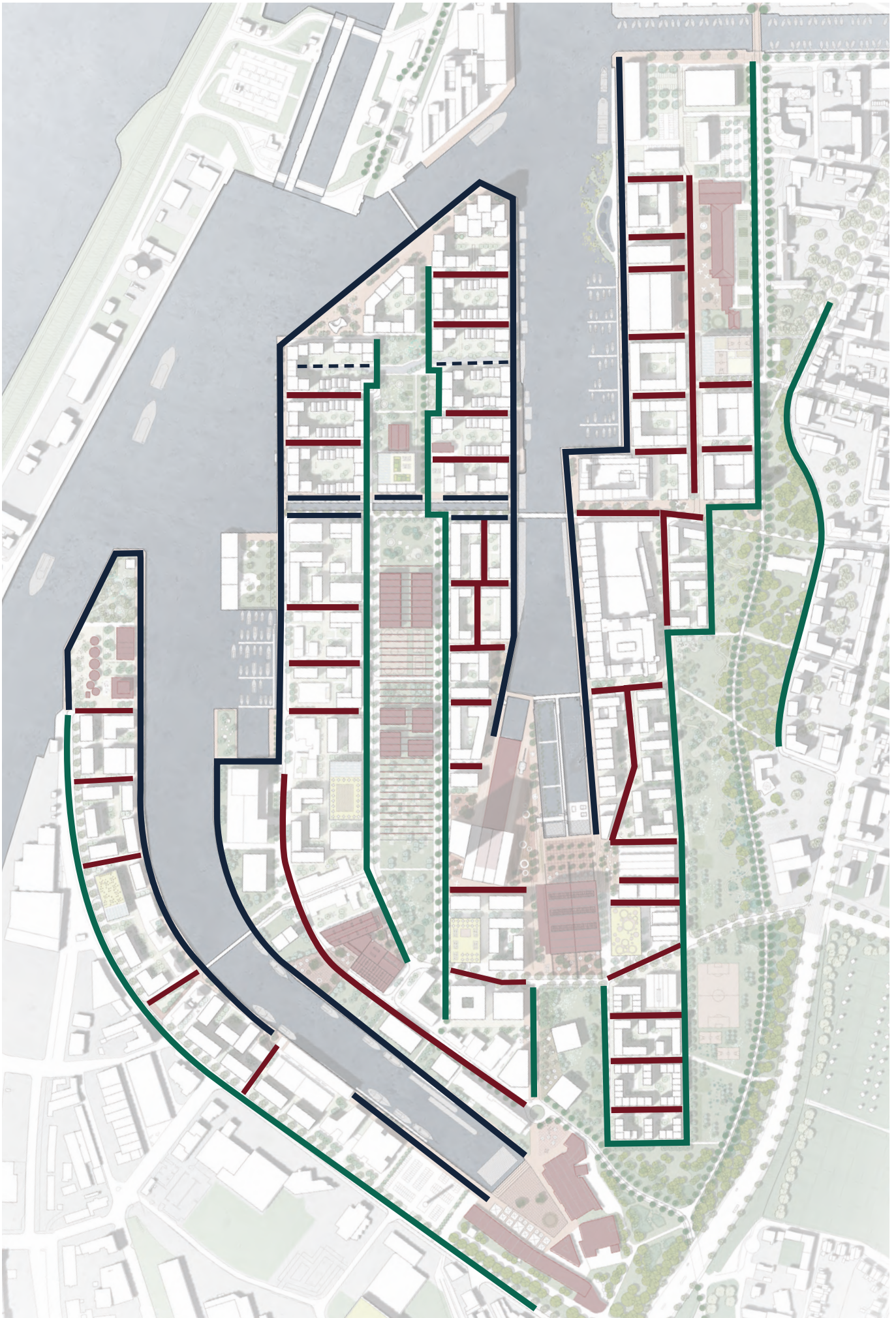


Wohnen	81 560 m ²
Büro/ Gewerbe	13 743 m ²
Campus	0 m ²
Schule/Kindergarten	709 m ²
Gastro/Einzelhandel	4 315 m ²
Kultur	270 m ²
Mobilitätszentrum	12 126 m ²
Bestand / Umgebung	



Wohnen	62 905 m ²
Büro/ Gewerbe	22 059 m ²
Campus	0 m ²
Schule/Kindergarten	1 833 m ²
Gastro/Einzelhandel	5 312 m ²
Kultur	3 388 m ²
Mobilitätszentrum	23 665 m ²
Bestand / Umgebung	





Übersicht blaue, grüne und urbane Vorzonen



Die grüne Mitte auf der Küllenhalfinsel | Visualisierung Stand Wettbewerb

Vorzonen

Der Begriff „Vorzone“ ist ein planerisches Werkzeug, um die Schnittstelle zwischen Erdgeschosszonen und Stadtraum früh im Planungsprozess mit zu berücksichtigen, z.B. zwischen öffentlicher Promenade am Wasser und Gebäudekanten. Sie kann verschiedene Breiten annehmen, von einer reinen Charakterisierung der Fassade zu einer Fläche zwischen Gebäude und öffentlichem Raum.

Die Vorzonenbereiche machen das Stadtleben attraktiver und sichern sowohl Privatsphäre als auch einen gleitenden Übergang zwischen öffentlichem und privatem Bereich. Die Schnittstelle wird personifiziert, belebt und aktiviert.

Das übergeordnete städtebauliche Konzept mit dem Blauen, dem Grünen und dem Urbanen spiegelt sich auch im Konzept und der Ausformulierung der Vorzonen wider. Die blauen Vorzonen an der Promenade sind durch eine hohe Öffentlichkeit charakterisiert, und dienen z.B. als Puffer für das Wohnen. Die Vorzonen zum grünen Finger sind natürlicherweise durch das Grüne geprägt, und die Vorzonen in den urbanen Fingern bieten eine Vielfalt von möglichen Ausformulierungen, die als Inspiration für zukünftige Investoren und Planer dienen sollen.

Vorzonen zum Blauen

In den Bereichen entlang der öffentlichen Wasserpromenade spielen die Vorzonen eine wichtige Rolle, um das Gebiet zu beleben und zu aktivieren.

Vorzone Gewerbe

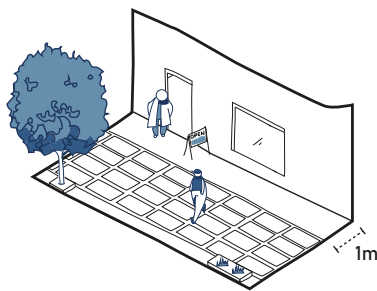
Die gewerblichen Vorzonen entlang der Promenaden liegen in einer Spannweite von 0,5 bis 1,5 Metern. Diese schmalen Zonen sind geeignet für Gewerbe, welche ein gewisses Maß an Privatsphäre durch Begrünung herstellen möchten (Pflanzstreifen, Bepflanzungsbeete). Bei den breiteren Zonen sind Bereiche für Aufenthalt, Werbung oder Außengastronomie angedacht.

Vorzone Wohnen

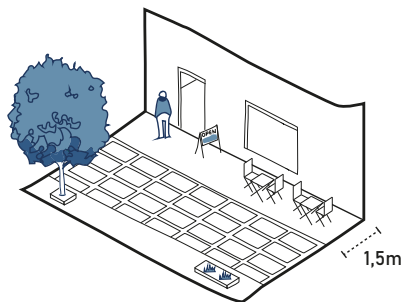
Alle Wohnungen entlang der Promenade werden als Hochparterre empfohlen, um einen Puffer zwischen Wohnen und der Promenade zu schaffen.

Bei den schmalen Vorzonen kann mit innenliegenden Loggien gearbeitet werden. Bei den breiten Vorzonen (1-2m) werden Terrassen mit integriertem Pflanzenschutz vorgeschlagen.

Gewerbe

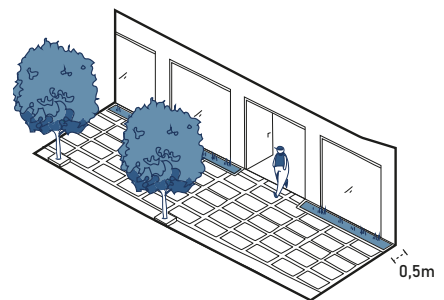


Gewerbe mit schmaler Vorzone



Gastronomie mit breiter Vorzone

Büro



Büro mit schmalen Pflanzstreifen

Abb. 3-7: Referenzen Vorzonen Gewerbe und Büro am Blauen



Abb. 3



Abb. 4

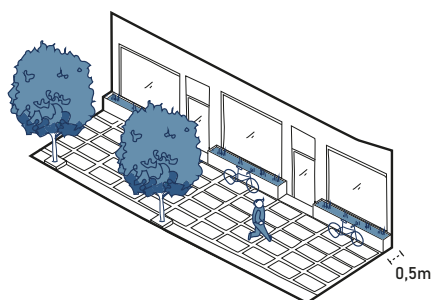


Abb. 5

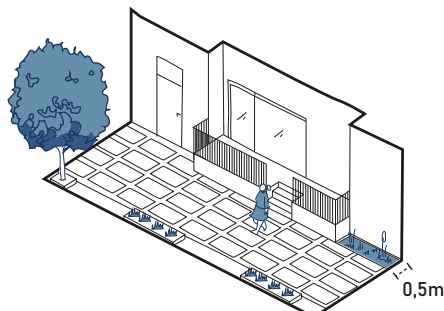


Abb. 6

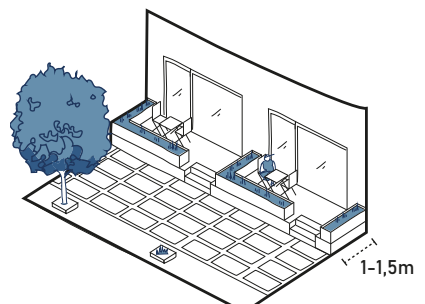
Wohnen



Büro mit schmalen Pflanzbeeten



Hochparterre mit schmaler Vorzone



Terrassen mit breiter Vorzone

Abb. 8-10: Referenzen Vorzonen Wohnen am Blauen

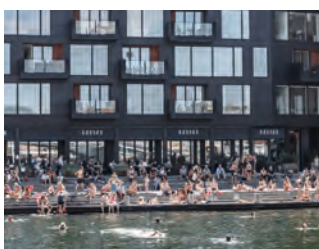


Abb. 7



Abb. 8



Abb. 9



Abb. 10

Vorzonen zum Grünen

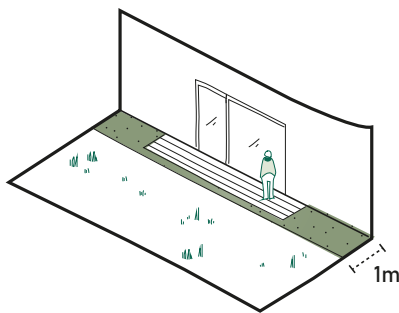
Die Vorzonen zum Grünen sollen den grünen und gemeinschaftlichen Charakter verstärken. Sie machen das Stadtleben attraktiver und sichern Privatsphäre sowie einen fließenden Übergang zwischen öffentlichen und privaten Bereichen.

Zum Park hin werden große Gärten und Terrassen angedacht. Die Abgrenzung kann durch Pflanzsäume, Topografie, Entwässerungsmulden usw. hergestellt werden.

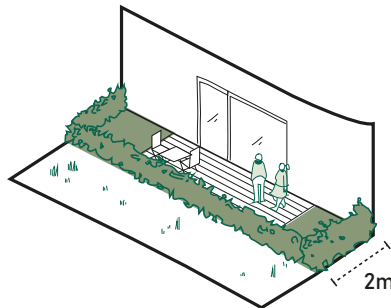
Vorzone Wohnen

Bei den Vorzonen zum Grünen sind direkte Verbindungen mit Begrünung als Puffer zum Außenraum angedacht. Hier können schmale oder breite Terrassen vor die Bebauung gesetzt werden.

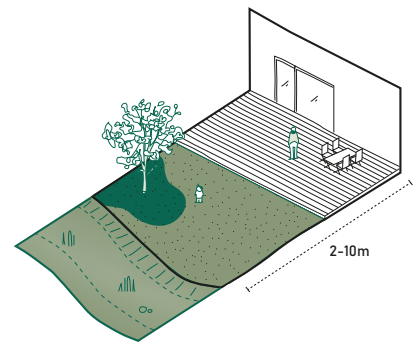
Wohnen



Terrasse mit schmalen Pflanzstreifen



Terrasse mit breiten Pflanzstreifen



Großer Garten und Terrasse

Abb. 11-14: Referenzen Vorzonen Wohnen im Grünen



Abb. 11



Abb. 12



Abb. 13



Abb. 14

Vorzonen zum Urbanen

Die urbanen Vorzonen können eine vielfältigere Ausformulierung aufweisen. Dort gibt es eine größere Flexibilität in Bezug auf die angedachten Nutzungen in den Gebäuden.

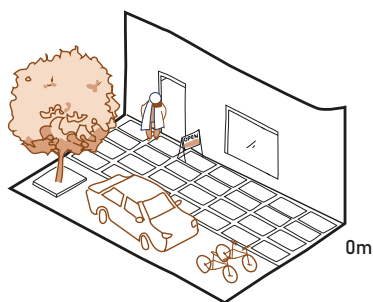
Vorzone Gewerbe

Die Gewerbevorzonen im Urbanen können sowohl als schmale Grünbereiche, Nischen oder auch ohne Vorzone ausgebildet werden.

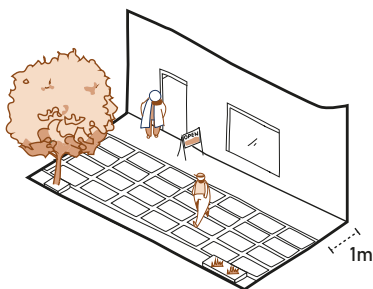
Vorzone Wohnen

Auch beim Wohnen gibt es eine größere Bandbreite von schmalen oder breiten Vorzonen. In diesen Bereichen kann das Wohnen auf Hochparterre oder der Erdgeschosssebene stattfinden. Bei den bestehenden Gebäuden können z.B. gemeinschaftliche Vorbereiche etabliert werden, wie Fahrradabstellplätze und Aufenthaltszonen.

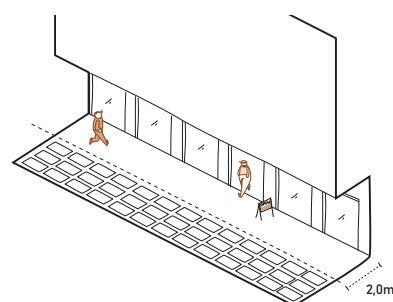
Gewerbe



Gewerbe ohne Vorzone



Gewerbe mit schmaler Vorzone



Gewerbe / Einzelhandel mit zurückgesetztem Erdgeschoss

Abb. 15-18: Referenzen Vorzonen Gewerbe im Urbanen



Abb. 15



Abb. 16

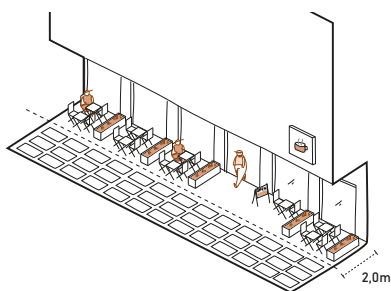


Abb. 17

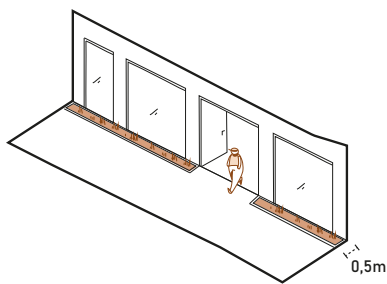


Abb. 18

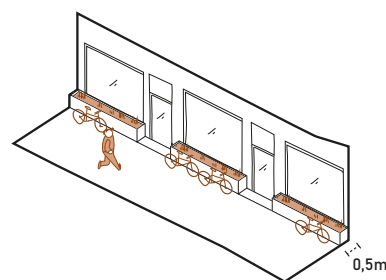
Büro



Gastronomie mit zurückgesetztem Erdgeschoss



Büro mit schmalen Pflanzstreifen



Büro mit schmalen Pflanzbeet

Abb. 19-22: Referenzen Vorzonen Büro im Urbanen



Abb. 19



Abb. 20

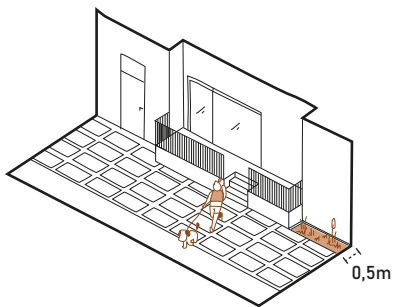


Abb. 21

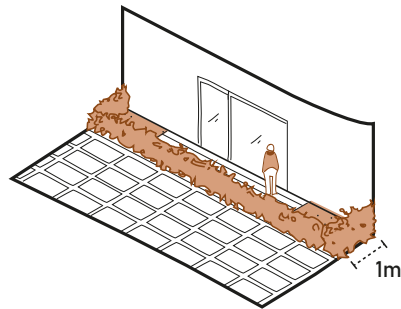


Abb. 22

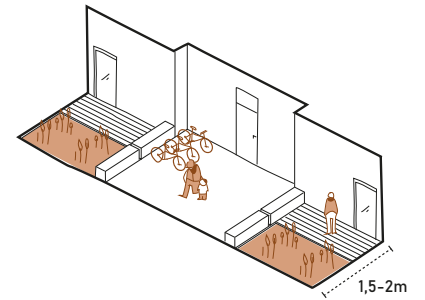
Wohnen



Zurückversetzter Balkon mit schmaler Vorzone



Terrasse mit schmalen Pflanzstreifen



Eingangsbereich und Terrassen mit breiter Vorzone

Abb. 23-26: Referenzen Vorzonen Wohnen im Urbanen



Abb. 23



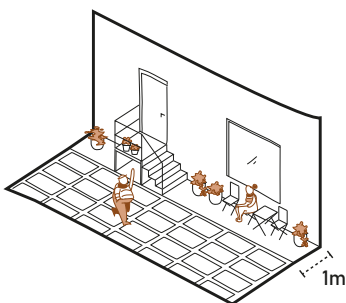
Abb. 24



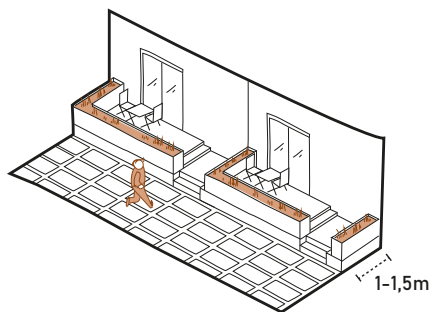
Abb. 25



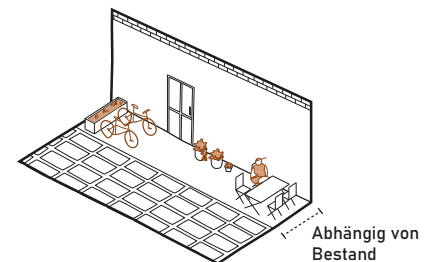
Abb. 26



Hochparterre mit schmaler Vorzone



Hohe Terrassen mit breiter Vorzone



Gemeinschaftsbereich bei Bestand

Abb. 27-30: Referenzen Vorzonen Wohnen im Urbanen



Abb. 27



Abb. 28

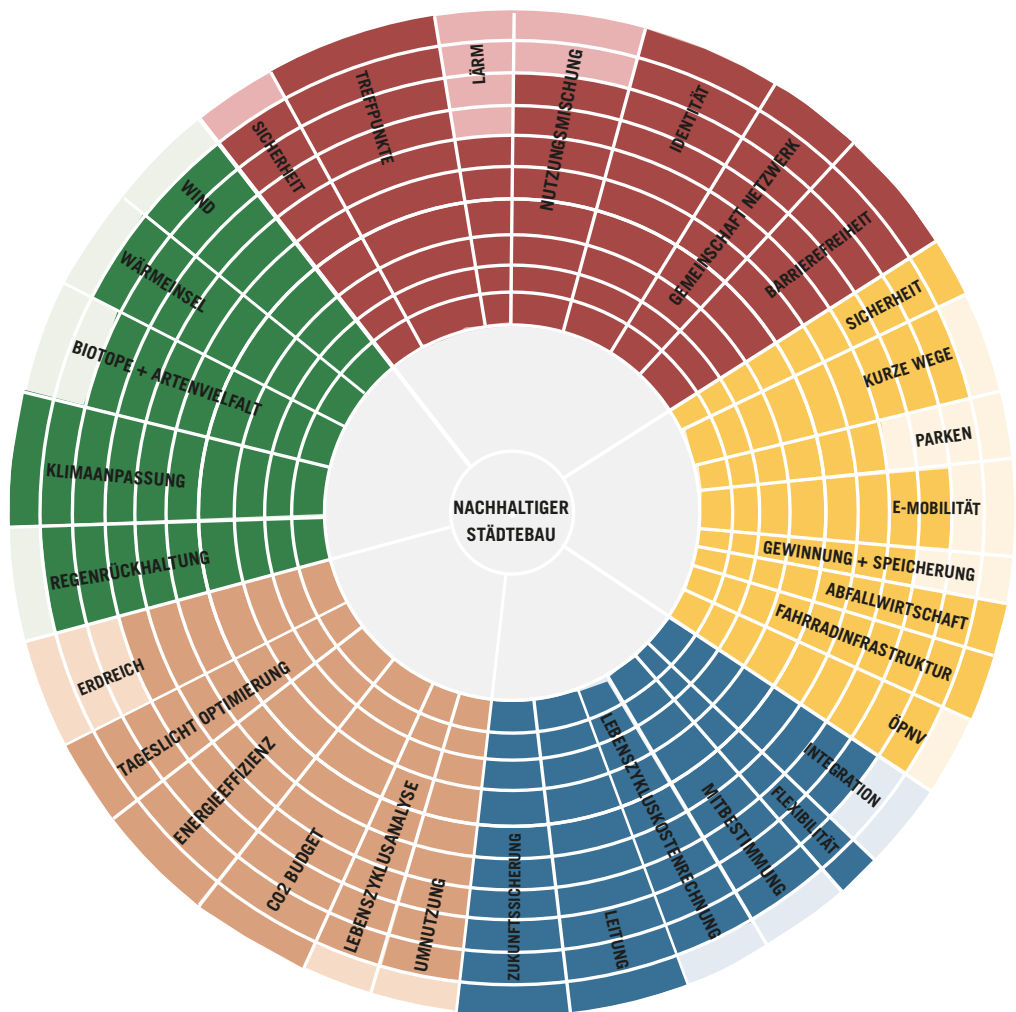


Abb. 29



Abb. 30

Nachhaltigkeit



Zusammenfassung des Nachhaltigkeitsleitfadens

Der Leitfaden wurde begleitend zum Rahmenplan für das neue Wertquartier erstellt.

Er soll als grundlegende Orientierung für eine nachhaltige Entwicklung des Quartiers dienen.

Das Erreichen einer umfassenden Nachhaltigkeit in einem Stadtquartier ist kein linearer Prozess. Vielmehr besteht zwischen den vielen Planungsthemen, die bei einer Quartiersentwicklung zu bearbeiten sind - Städtebau, Urbane Dichte, Landschaftsplanung, Mobilitäts- und Energieplanung - und die aus jeder Planungsentscheidung resultierenden Konsequenz für die Ökologie ein enger Zusammenhang.

Der Nachhaltigkeitsleitfaden soll Zusammenhänge und Synergien aufzeigen zwischen den Themen und gleichzeitig ambitionierte, aber realistische und konkrete Zielsetzungen für das Quartier

formulieren, an denen sich die Stadtplanung und die zukünftigen Entwickler und Bauherren orientieren sollen.

Die Nachhaltigkeitsziele orientieren sich übergeordnet am großen Ziel der Klimaneutralität. In Bezug auf eine Stadtentwicklung bedeutet dies, dass nicht nur die Themen Energie und Mobilität bearbeitet werden müssen, sondern auch soziokulturelle Aspekte, die von der Stadtplanung adressiert werden und die es jedem der zukünftigen Bewohner und Nutzer des Stadtquartiers erlauben seinen individuellen ökologischen Fußabdruck zu minimieren.

Als Arbeitshilfen liegen unter anderem die Leitlinien der Deutschen Gesellschaft für Nachhaltiges Bauen zugrunde. Auch wenn für das Gesamtquartier keine DGNB-Zertifizierung angestrebt wird, bieten diese Leitlinien einen guten Rahmen, wenn zukünftig einzelne Teil-Projekte des Quartiers nach DGNB oder einem ähnlichen System zertifiziert werden sollen.



Nachhaltigkeit in Prozess und Ökonomie

Das Wertquartier wird in einem interaktiven Prozess entwickelt.



Soziokulturelle Nachhaltigkeit

Das Wertquartier ist sozial und inklusiv.



Nachhaltige Landschaften

Das Wertquartier ist klimasensibel und resilient.



Nachhaltigkeit der Infrastruktur

Das Wertquartier ist intelligent vernetzt und gut angebunden.



Nachhaltigkeit der Ressourcen

Das Wertquartier wird klimaneutral in Bezug auf Bau und Betrieb.

Prozess und Ökonomie

Die Planung einer nachhaltigen Stadtentwicklung muss den gesamten Entwicklungszeitraum, der möglicherweise mehrere Jahrzehnte umfasst, im Blick haben. Durch eine Flexibilität in der Stadtentwicklung und ihrer Systeme kann auf kommende Bedarfe reagiert werden, so dass Investitionsentscheidungen auch langfristig tragfähig sind. Alle planerischen und baulichen Entscheidungen müssen die Menschen mit ihrem Bedürfnis nach Gesundheit und Wohlbefinden in den Mittelpunkt stellen. Eine Bewertung der Entscheidungen, die nur die Herstellungskosten aus Investorensicht berücksichtigen, greift hier zu kurz, da die Kosten der nachfolgenden Nutzung oftmals ein Vielfaches der Herstellkosten erreichen.

Damit ein Quartier auch noch den Anforderungen kommender Generationen gerecht wird, ist ein integraler Prozess, der alle beteiligten Akteure, aber auch die Stadtgesellschaft mit einbezieht,

wichtig. Dadurch ist eine wirtschaftlich nachhaltige Entwicklung unabhängig von Einzelinteressen möglich, sodass eine langfristig tragfähige Struktur entstehen kann.

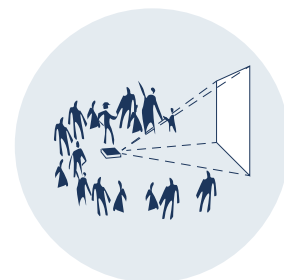
Das immense Potenzial des bislang nicht ausreichend genutzten Werftgeländes bildet das Herzstück der Prozessdynamik. Um die Wiederbelebung des Werftquartiers anzukurbeln, werden Initiativen vor den eigentlichen Bauvorhaben vorgeschlagen. Durch die Erleichterung des Zugangs zur aktiven öffentlichen Uferpromenade samt der Nutzung des Hafenbeckens und durch die Reaktivierung vorhandener Strukturen als Katalysatoren für die Entwicklung wird der Bezirk attraktiv gemacht, bevor die eigentliche Entwicklung startet. Der Prozess stellt so sicher, dass das Gemeinwohl im Mittelpunkt des Bauvorhabens steht.



Bürgerbeteiligung



Info-Pavillon im Quartier



Veranstaltungen

Soziokulturelle Nachhaltigkeit

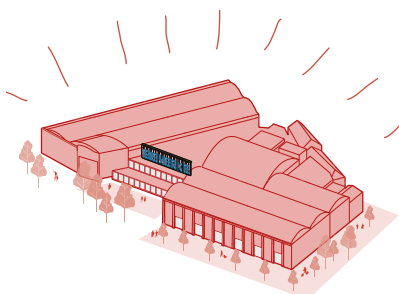
Das Werftquartier mit seiner benachbarten Lage zum Stadtteil von Geestemünde soll eine soziale und funktionale Mischung aufweisen und leistet damit einen wichtigen Beitrag zu einer nachhaltigen Siedlungs- und Stadtentwicklung.

Eine ausgewogene Nutzungsmischung bildet belastbare soziokulturelle und funktionale Strukturen aus. Diese fördern Synergien zwischen den Nutzern/Bewohnern untereinander und stellen Verbindungen zu den lokalen ökonomischen Akteuren her. Das hilft, ein Quartier auf längere Sicht stabil und wertbeständig zu erhalten.

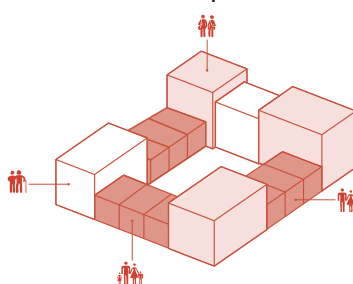
Mit seiner Nutzungsmischung trägt das Quartier außerdem dazu bei, Verkehrsaufkommen und die damit verbundenen Emissionen (CO₂, NO_x, Lärm etc.) zu reduzieren.

Der einzigartige Charakter des Werftquartiers baut auf bestehender Identität auf: Bereits existierende Programme und Aktivitäten dienen als Grundlage für den Aufbau des neuen sozialen Netzwerks. Lokale Attraktionen wie der Fischmarkt oder das Hafencafé werden mit hochwertigen öffentlichen Räumen hervorgehoben. Die Vielfalt der städtischen Treffpunkte wird die Entstehung sozialer Interaktionen zwischen Nachbarn und Besuchern fördern. Eine Vielfalt an Wohnungstypologien ermöglicht soziale Eingliederung ohne Gefahr einer sozialen Segregation.

Aufenthaltsbereiche im Freien werden im Hinblick auf den winterlichen und sommerlichen Komfort optimiert. Sie bieten damit wichtige Treffpunkte für die zukünftigen Bewohner und Nutzer des Werftquartiers und auch der Bewohner der angrenzenden Stadtteile.



Katalysatoren als Quartiersmotoren



Soziale Vielfalt durch unterschiedliche Typologien



Aufenthaltsbereiche im Freien

Nachhaltige Landschaften

Ein wesentlicher Teil des Gebietes wird mit „grünen Fingern“ durchwoben. Mehrere Grünflächen werden durch Pfade, Straßen und intelligente Netzwerke verbunden und werden dadurch zu einem kontinuierlichen Biotop. Simple Unterführungen ermöglichen die Beweglichkeit aller Arten und bieten eine echte Chance auf biologische Vielfalt. Biologische Vielfalt sollte ein wichtiger Punkt für alle Beteiligten sein, wenn man die zunehmende Verwehung unseres Lebensraums mit den Lebensräumen aller anderen Arten bedenkt. Da die Menschheit ohne die bestehenden Ökosysteme nicht überleben wird, sollte das Wertquartier ein Quartier mit hoher Biodiversität werden.

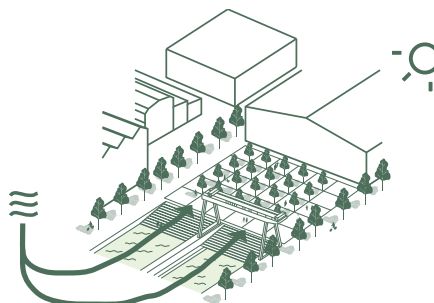
Die grüne Vernetzung hat darüberhinaus eine wichtige Funktion für das Mikroklima und bildet die Voraussetzung für eine effiziente

Klimawandelanpassung. Durch die Retention und Versickerung von Regenwasser kann zukünftig häufiger auftretenden Starkregenereignisse besser begegnet werden. Die Nutzung des Regenwassers wiederum spart kostbares Trinkwasser und reduziert damit einhergehende Energiebedarfe.

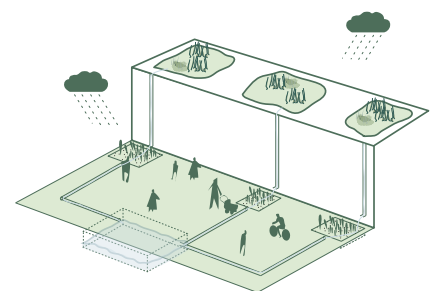
Die wirksame Abmilderung des Wärmeinseleffektes innerhalb des Quartiers beeinflusst darüber hinaus auch das Stadtklima insgesamt positiv.



Artenvielfalt im öffentlichen Raum



Mikroklima im öffentlichen Raum



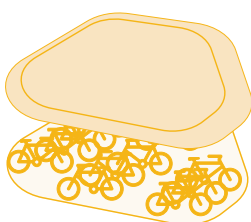
Lokale Regenwassernutzung

Nachhaltigkeit der Infrastruktur

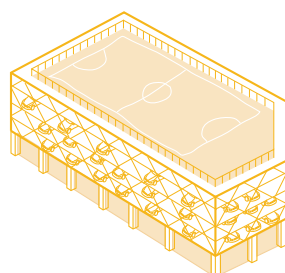
Das Quartier muss einerseits erreichbar sein, gleichzeitig soll durch die Vernetzung aller Mobilitätsformen eine qualitativ hochwertige Mobilität für jede Nutzergruppe im Quartier gewährleistet sein. Eine funktionierende Infrastruktur für Radfahrer und Fußgänger sowie ein leistungsfähiger öffentlicher Nahverkehr schaffen die Basis für eine Reduzierung des individuellen motorisierten Verkehrs. In der Folge werden Stadträume, die derzeit noch für fließenden und ruhenden Autoverkehr belegt sind, frei für andere Nutzungen. Für die im Quartier angesiedelten Bewohner und Unternehmen bedeutet die Stärkung leistungsfähiger, bezahlbarer nicht motorisierter Mobilitätsangebote eine gute Erreichbarkeit für alle, ohne die Notwendigkeit ein bestimmtes Verkehrsmittel benutzen zu müssen, eine Erhöhung der Aufenthaltsqualität im Straßenraum und letztendlich eine höhere Lebensqualität. Eine zukunftsfähige Mobilitätsinfrastruktur spart natürliche Ressourcen und reduziert verkehrsbedingte Emissionen.

Das Prinzip der Vernetzung gilt genauso für die Energieinfrastruktur. Durch eine Verbindung der Energiesysteme des Quartiers und dem Anschluss nach außen können Synergien innerhalb und mit den übergeordneten Netzen genutzt werden.

Ein flexibles Infrastrukturnetz, das sowohl die Mobilität als auch die Energieverteilung berücksichtigt, ermöglicht zusätzlich die Anpassung an verschiedene Mobilitätsmodi. Geringere CO₂-Emissionen werden durch die Installation eines hauptsächlich solaren Energieerzeugungsnetzes gefördert, das an ein Energiespeichersystem in den Mobilitätszentren angeschlossen und über elektrische Ladestationen für Elektroautos und elektrische Mikromobilität weiter verteilt wird. Die intelligente Konsolidierung von Mobilitäts- und Energienetzen erleichtert die Wartung und ermöglicht, dass mehr Straßen grün bleiben.



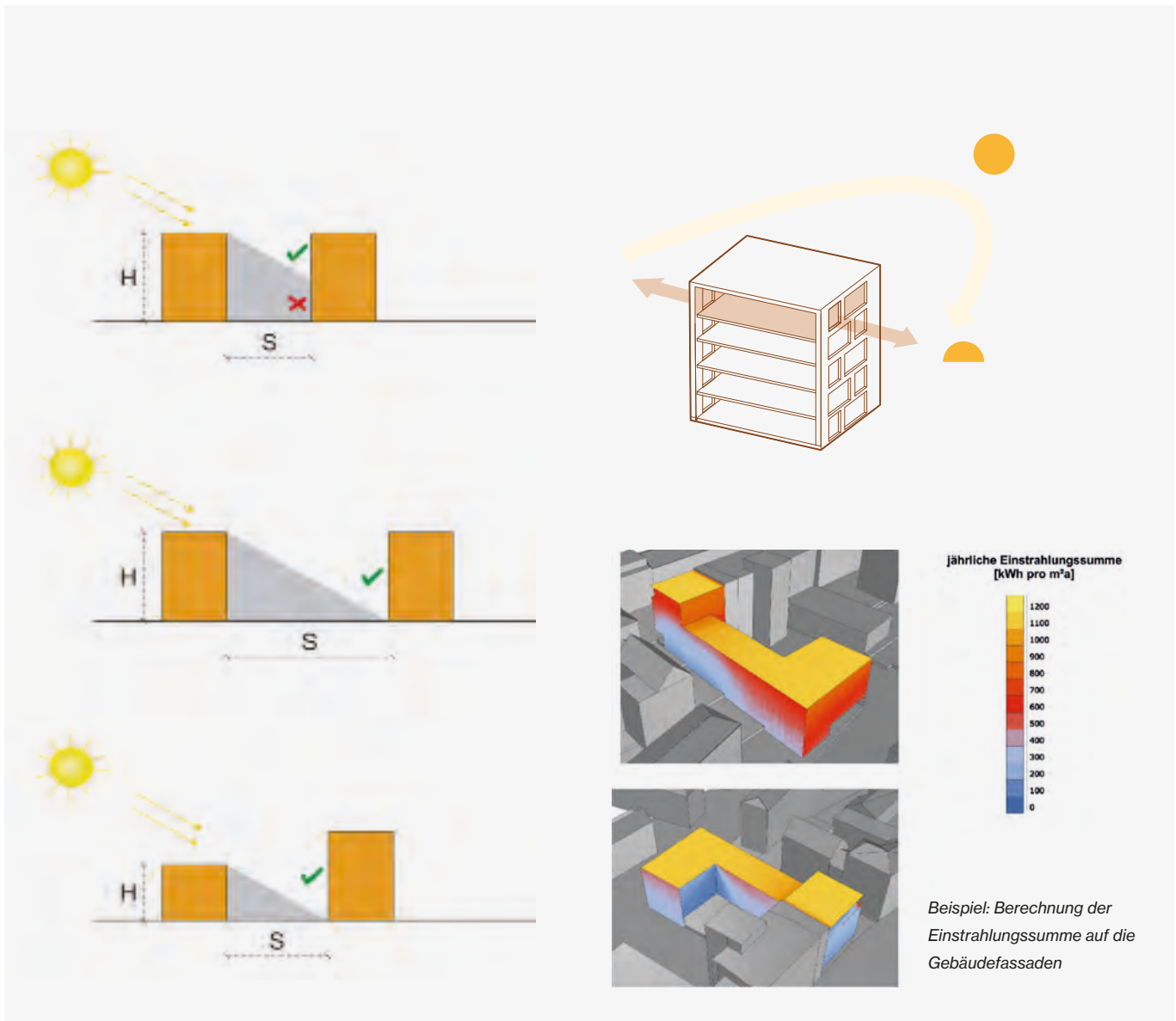
Förderung der nachhaltigen Mobilitätsformen

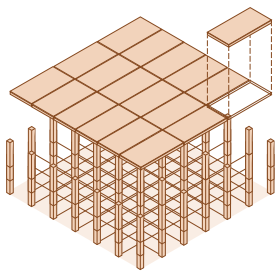


Mehrfachnutzungen im Mobilityhubs



Ein gutes ÖPNV Netz

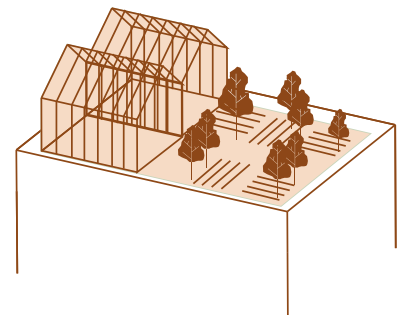




Flexible Gebäude



Bauen mit nachwachsenden Rohstoffen & Upcycling



Nutzung der Dächer

Nachhaltigkeit der Ressourcen

Das neue Klimaschutzgesetz der Bundesregierung schreibt vor, dass Deutschland zum Jahr 2045 Treibhausgasneutralität erreichen soll: Es muss dann also ein Gleichgewicht zwischen Treibhausgas-Emissionen und deren Abbau herrschen.

Das Werftquartier mit seiner Entwicklung über diesen Zeitraum bis 2045 muss deshalb klimaneutral werden. Die Forderung nach Klimaneutralität bezieht sich dabei nicht nur auf den direkten Energiebedarf im Quartier, sondern bezieht den ökologischen Fußabdruck der Gebäude mit ein.

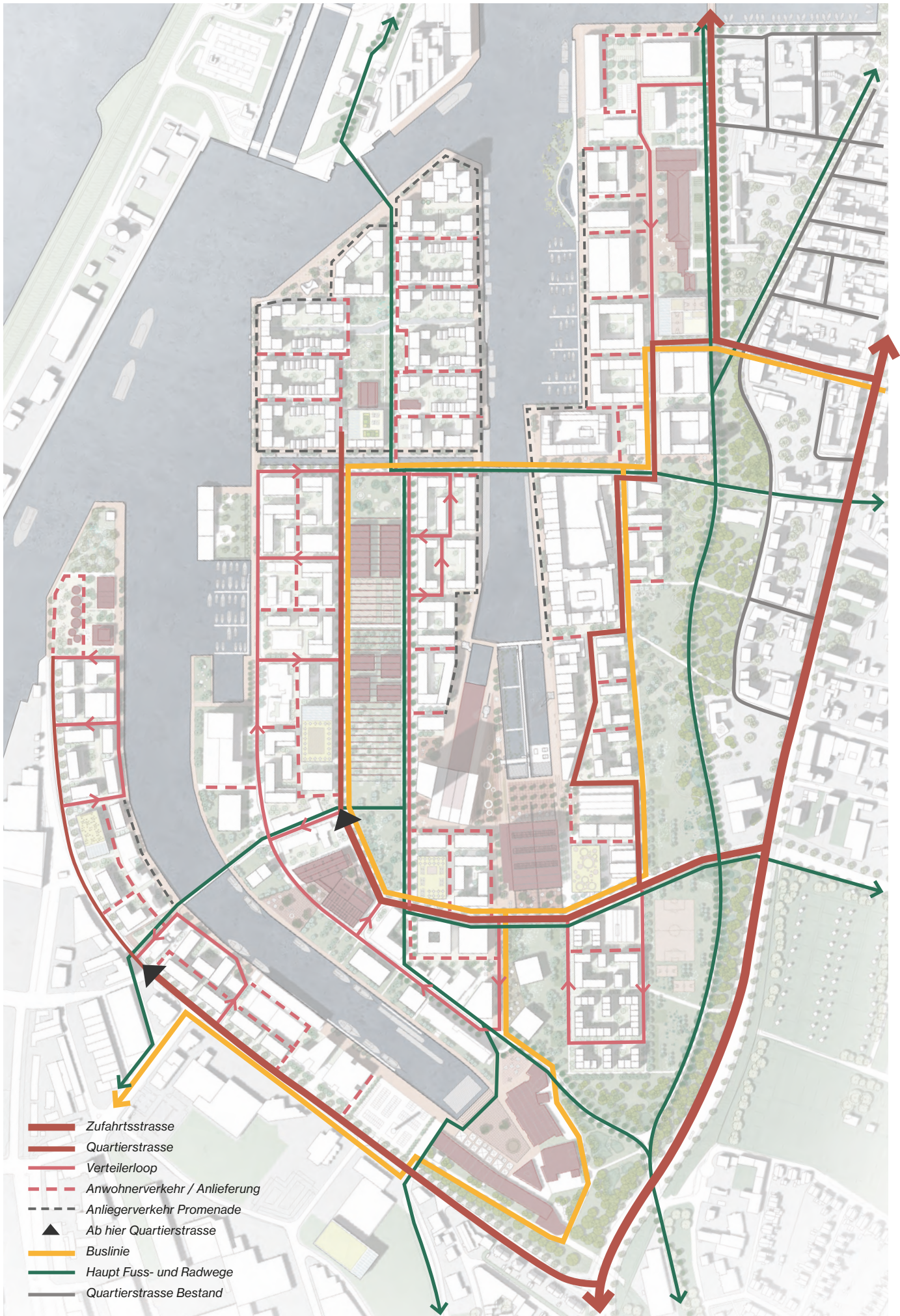
Mit einer CO₂-Budgetierung können niedrige CO₂-Emissionen in Verbindung mit den Neubauten und renoviertem Bestand erreicht werden. Zirkuläres Bauen sollte auf allen Ebenen gefördert werden.

Für einen klimaneutralen Betrieb ist die konsequente Reduzierung der Energiebedarfe essentiell:

Passive Solarenergienutzung und die Ausnutzung natürlicher Kühlpotenziale sowie eine ressourcenschonende Bauweise reduzieren den Bedarf an Wärme und Strom für die Klimatisierung ohne den Nutzerkomfort einzuschränken.

Die konsequente Nutzung von Abwärmepotenzialen, einer lokalen Wärme- und Stromerzeugung sowie die Speicherung von Wärme und Strom führen dazu, dass das Gebiet mindestens klimaneutral im Betrieb wird.

Mobilität und Strassenräume



- Zufahrtsstrasse
- Quartierstrasse
- Verteilerloop
- Anwohnerverkehr / Anlieferung
- Anliegerverkehr Promenade
- Ab hier Quartierstrasse
- Buslinie
- Haupt Fuss- und Radwege
- Quartierstrasse Bestand

Übersicht Verkehrshierarchie



Fahrrad

Ein sicheres und gut vernetztes Fahrradnetz im Grünen für lokale und regionale Routen.



Bus

Eine effiziente Buslinienschleife, die das gesamte Gelände mit öffentlichen Verkehrsmitteln verbindet.



MIV

Ein schneller Zugang zu den Mobilitätsknotenpunkten von den Haupteingangspunkten aus ermöglicht weniger Autos.

Mobilitätskonzept

Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Das Werftquartier wird über drei Anschlusspunkte mit der Georgstraße verknüpft und an das Hauptstraßennetz angebunden: Die Hoebelstraße im Süden, die Nansenstraße in der Mitte und die Max-Dietrich-Straße im Norden. Zusätzlich werden die nachgeordneten Anbindungen über die Borriestraße sowie den Elbinger Platz beibehalten. Neben diesen Zufahrtsstraßen verfügt das hierarchisch aufgebaute Straßennetz mit der Oststraße, der Riedemannstraße sowie der neuen Hallengasse über mehrere zentrale Quartiersstraßen. Die Feinerschließung erfolgt über Verteilerloops, die als Mischflächen (Shared Spaces) ausgebildet und überwiegend als Einbahnstraßen betrieben werden. Insbesondere um das neue Wohnen herum können so weitgehend autofreie Bereiche geschaffen werden. Sämtliche Straßen im Werftquartier werden maximal mit 30 km/h befahren.

Der ruhende Verkehr wird in Quartiersgaragen abgewickelt, die in die Mobility Hubs eingegliedert sind. Für Besuchende und Lieferverkehre sind zusätzlich insgesamt 150 straßenbegleitende Stellplätze entlang der Zufahrts- und Quartiersstraßen vorgesehen. Die Verteilerloops sind für die Anlieferung (Be- und Entladen, Logistik) befahrbar. Für mobilitätseingeschränkte Personen können dort einzelne Stellplätze eingerichtet werden.

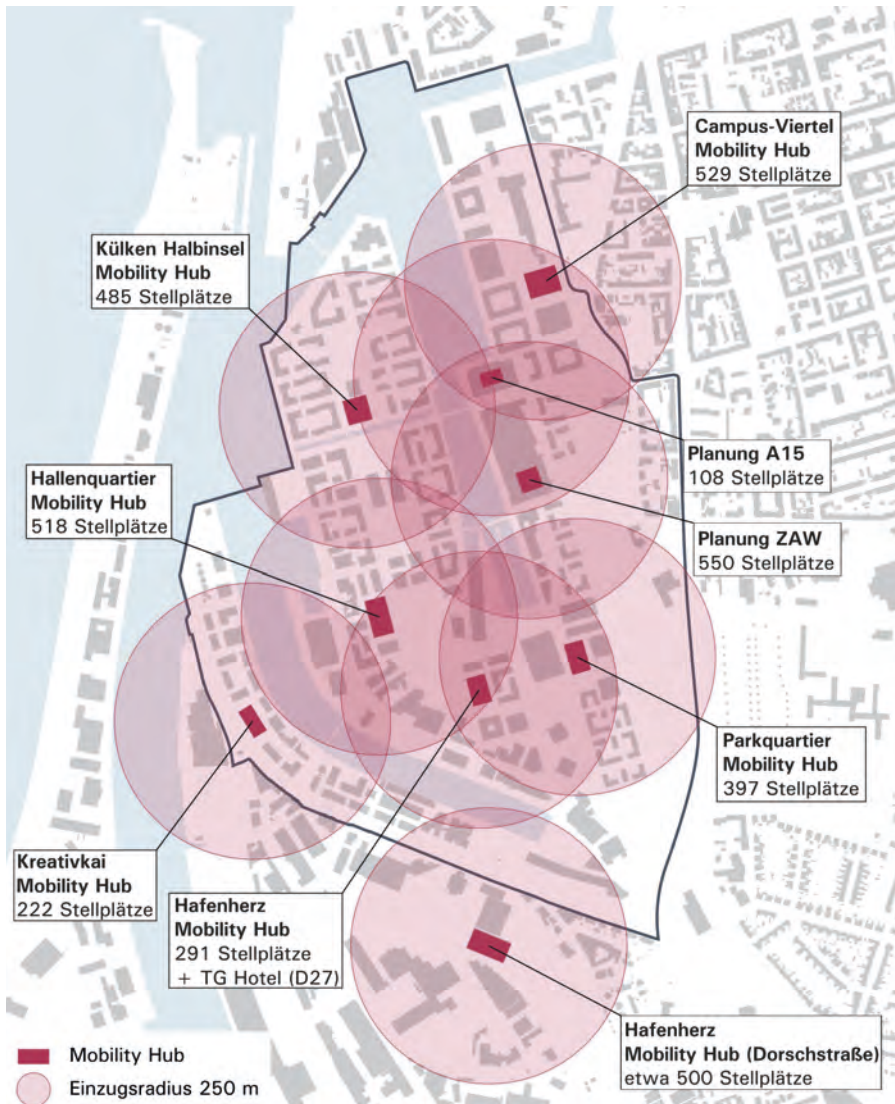
Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Zur Erschließung mit dem ÖPNV soll die Buslinie HL als veränderte Ringverbindung im 10-Minuten-Takt durch das Quartier geführt werden. Hierzu wird die neue Klappbrücke über den

Werfthafen für den Bus befahrbar ausgebildet, der Anschluss an die Georgstraße erfolgt über die Max-Dietrich-Straße. Perspektivisch können für die innere Erschließung autonom fahrende Quartiersbusse eingesetzt werden, die anhand einer doppelten Ringverbindung das Quartier mit dem Hauptbahnhof verbinden und eine Ergänzung zur ÖPNV-Haupterschließung entlang der Georgstraße darstellen. Um das südlich gelegene Schaufenster noch besser an den ÖPNV anzubinden, wird zudem die bisher auf der Georgstraße verlaufende Buslinie 514 über die Nansenstraße in das südliche Werftquartier geführt.

Rad- und Fußverkehr

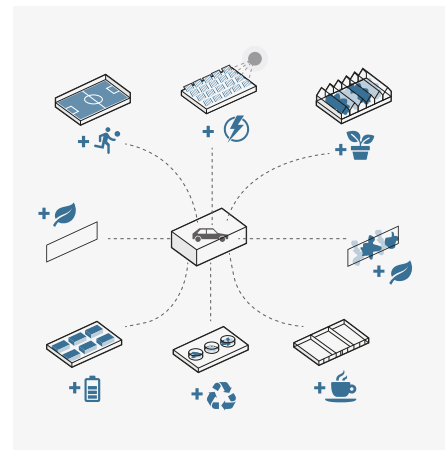
Durch drei zusätzliche Brücken entstehen attraktive Wege zu Fuß und mit dem Rad. Das Rückgrat im Radverkehr ist die durch den Freiraum geführte Nord-Süd-Verbindung, die über das Schaufenster nach Süden zur ehemaligen Bahntrasse weitergeführt wird. Sie wird ergänzt durch die auf die östlich der großen Halle geführten Hauptverbindung, die über das Hafenbecken mit einer beweglichen Brücke zum Alfred-Wegener-Institut im Norden führt. Die Vernetzung mit der Innenstadt erfolgt über die Straße An der Mühle, die Grashoffstraße und den Straßenzug Klußmannstraße/ Borriesstraße. Entlang der Zufahrtsstraßen Nansenstraße und Hoebelstraße wird der Radverkehr auf einer eigenen Infrastruktur geführt (straßenbegleitende Radwege in der Nansenstraße und Radfahrstreifen in der Hoebelstraße), auf den Quartiersstraßen und den Verteilerloops wird der Radverkehr im Mischverkehr geführt (Shared Space).



	Stellplätze	m² BGF*
Küldenhalbinsel	485	12.126
Campusviertel	637 (529 + 108)	13.222 / 2.710
Hallenviertel	518	12.940
Kreativkai	222	5.547
Parkquartier	947 (397 + 550)	9.915 / 13.750
Hafenerz	838 (291 + 547)	7.265 / 13.680
	etwa 3.600	etwa 90.000

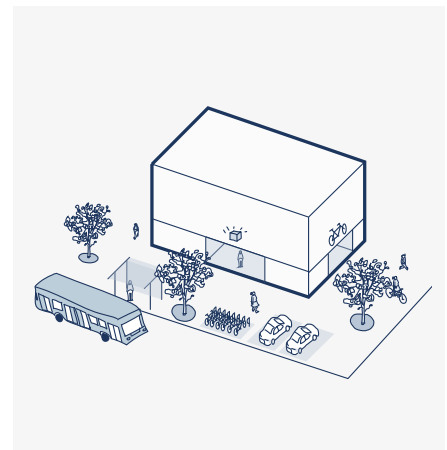
* 25 m² BGF pro Stellplatz

Im Werftquartier sind insgesamt acht Mobility Hubs vorgesehen, eines davon im ZAW. Gemäß bestehender Planungen soll es zudem eine weitere Quartiersgarage im südlichen Campusviertel geben. Der Erschließungsradius von 250 Metern gewährleistet eine gute Erreichbarkeit der Stellplätze aus allen Gebäuden.



Multifunktionale Mobilityhubs

Mobilityhubs im Wertquartier können mehr als nur Stellplätze zur Verfügung stellen. Viele weitere Nutzungsmöglichkeiten machen sie zu wichtigen Knotenpunkten im Quartier.



Eine breite Palette von Verkehrsarten

Das Umsteigen von Bus zu Fahrrad oder Car-Sharing findet am Mobilityhub statt und Nutzungen wie z.B. Paketstationen stärken die Hubs als logistische Knotenpunkte im Quartier.

Mobilitätshubs

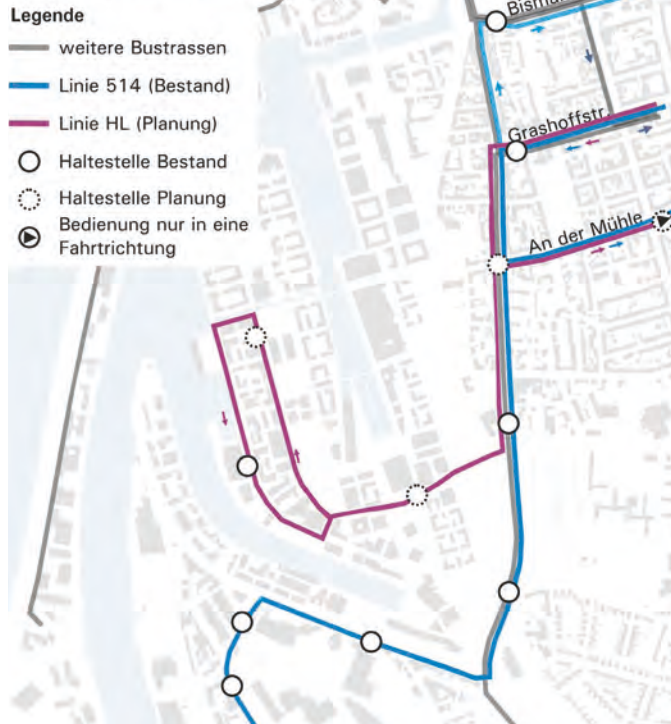
Quartiersgaragen

Um die Straßenräume möglichst autoarm zu gestalten, sind im Werftquartier acht Quartiersgaragen mit insgesamt etwa 3.500 Stellplätzen vorgesehen, in denen der ruhende Kfz-Verkehr gebündelt untergebracht wird. Durch die Quartiersgaragen besteht das Potential die nachhaltige Verkehrswende zu beschleunigen, indem Fahrzeuge mit emissionsfreien Antrieben in der Parkraumbewirtschaftung privilegiert werden. Zudem können die Quartiersgaragen mit ihren Batterien und hauptsächlich nachts angewendeten Ladestationen dazu beitragen, dass lokal produzierter Strom besser über den Tag verteilt angewendet wird.

Mobilitätsangebote

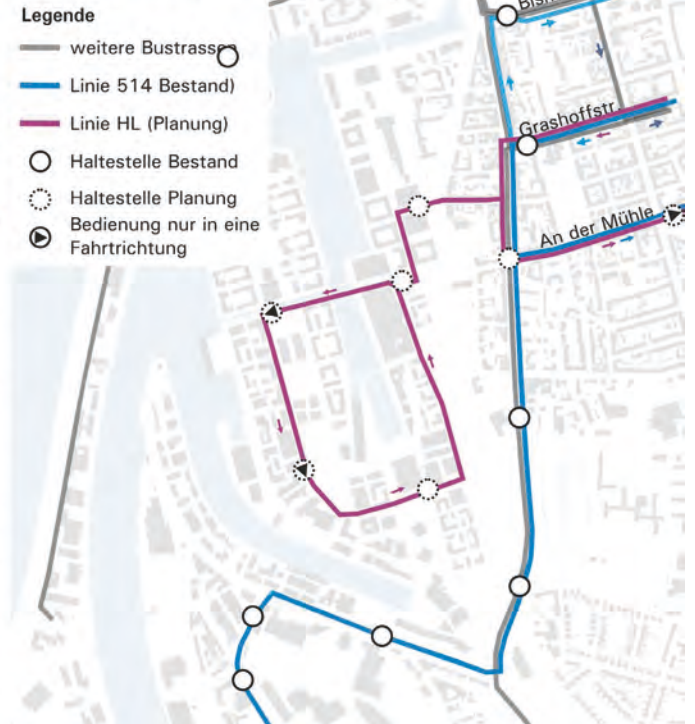
Neben ihrer Aufgabe als Quartiersgarage fungieren die Mobility Hubs als zentrale Verknüpfungspunkte für die verschiedenen Mobilitätsangebote im Quartier. Die Hubs sind in unmittelbarer Nähe zu einer ÖPNV-Haltestelle angeordnet und beherbergen die gemeinsam genutzten Car-Sharing-Angebote, Lastenrad- und E-Bike-Verleihsysteme. Darüber hinaus können hier weitere gemeindebezogene Funktionen wie bspw. eine Fahrradwerkstatt, eine Paket- oder Recyclingstation sowie eine Mobilitätsberatung und die Ausgabe von Mietertickets für die Bewohner:innen des Quartiers vorgesehen werden.

kurzfristig (sofort umsetzbar)



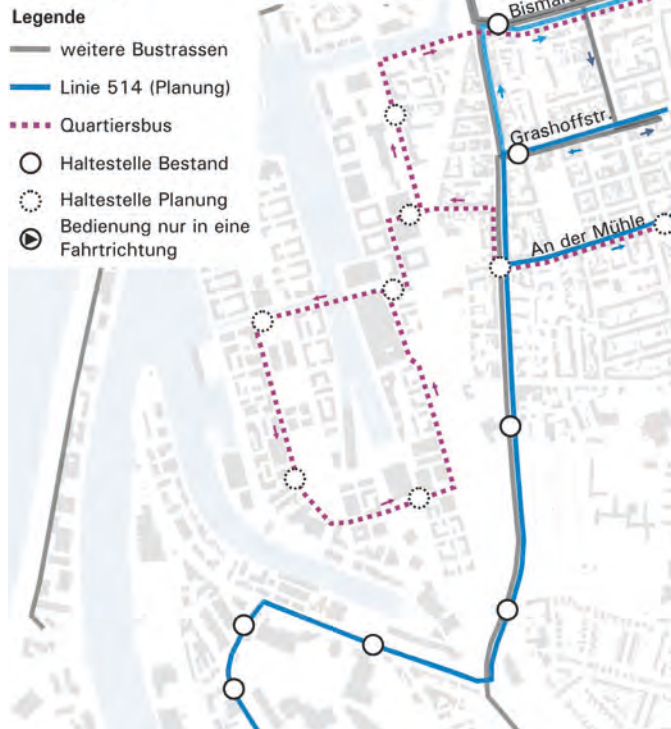
Unmittelbar umgesetzt werden kann eine bestandsorientierte ÖPNV-Erschließung über die Verlängerung der HL-Linie bis zur Külkenhalbinsel. Durch die Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle auf der Georgstraße (Höhe An der Mühle) wäre zudem das ZAW an den städtischen ÖPNV angebunden.

kurzfristig (nach Bau der Werfthafen-Brücke)



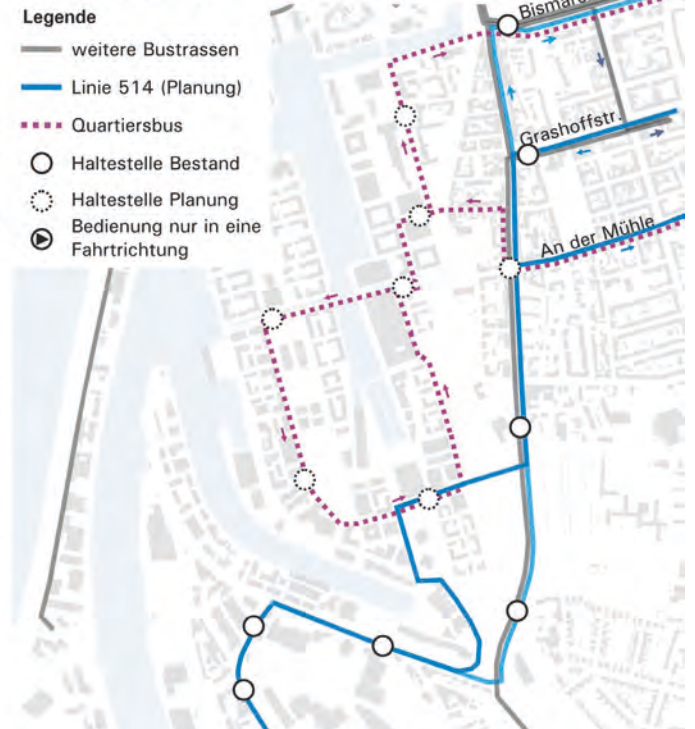
Nach der Realisierung der Brücke über den Werfthafen kann der Bus in einer Ringverbindung über die bestehende Riedemannstraße geführt werden. Die Anbindung an das Hauptverkehrsnetz erfolgt über die Max-Dietrich-Straße, wodurch sich eine kürzere Fahrzeit zum Hauptbahnhof und eine bessere Erschließung des Campusviertels ergibt.

mittelfristig



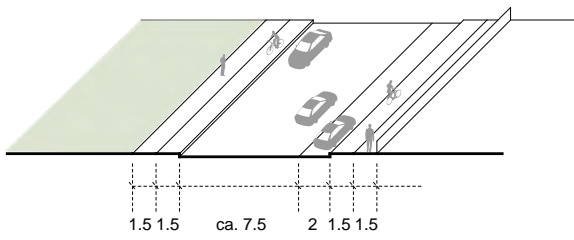
Mittelfristig kann die HL-Linie durch einen autonom fahrenden Quartiersbus ersetzt werden, der entlang einer doppelten Ringverbindung alle Nachbarschaften erschließt und bis zum Hauptbahnhof fährt.

langfristig (nach Rückbau der Ostrampe)

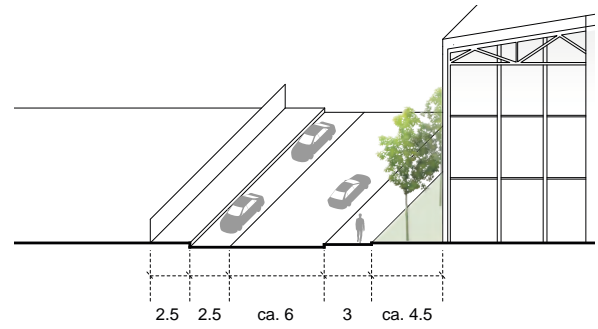


Nach Rückbau der Ostrampe kann der südliche Bereich besser erschlossen werden, indem die Linie 514 über das Schaufenster verlegt wird. Wird die Ostrampe nicht zurückgebaut, kann die mittelfristige Variante (Haupterschließung entlang der Georgstraße plus Quartiersbus) langfristig beibehalten werden.

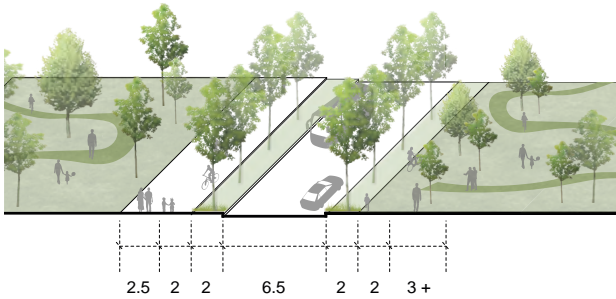
Straßenräume



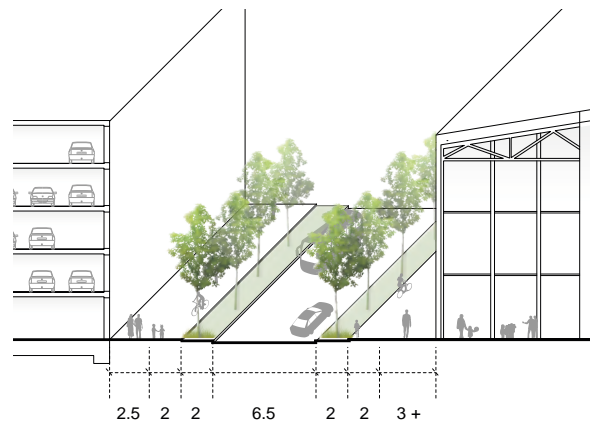
Nansenstraße Bestand



Oststraße Bestand



Nansenstraße Neuplanung



Oststraße Neuplanung

Abb. 31-34: Referenzen für Straßenquerschnitte Nansenstraße und Oststraße



Abb. 31



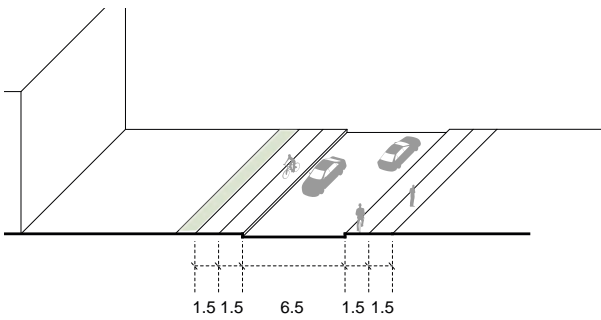
Abb. 32



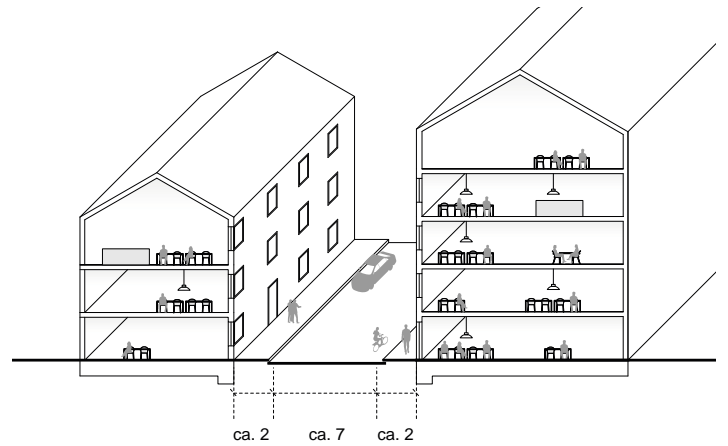
Abb. 33



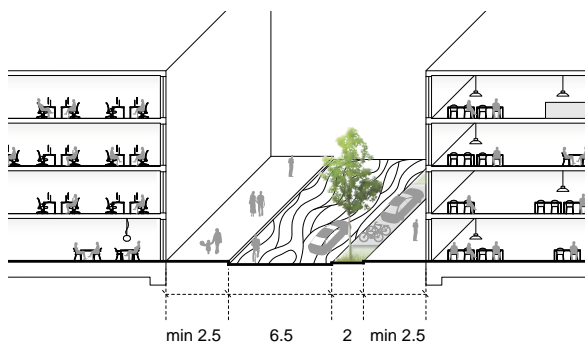
Abb. 34



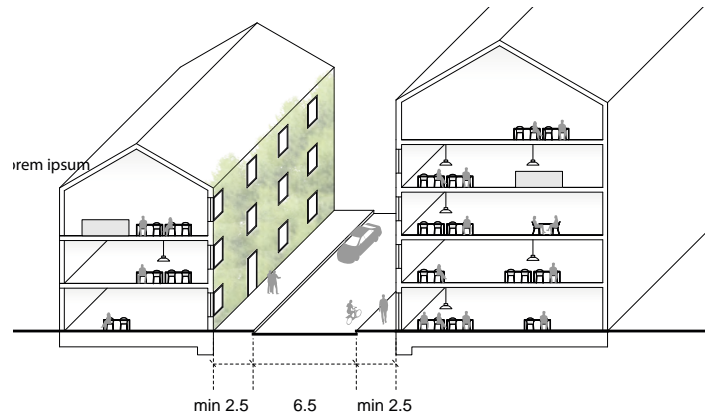
Riedemannstraße Bestand



Max-Dietrich-Straße Bestand



Riedemannstraße Neuplanung



Max-Dietrich-Straße Neuplanung

Abb. 35-38: Referenzen für Straßenquerschnitte Riedemannstraße und Max-Dietrich-Straße



Abb. 35



Abb. 36

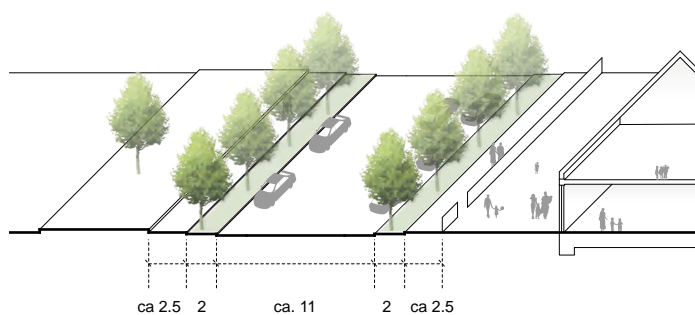


Abb. 37

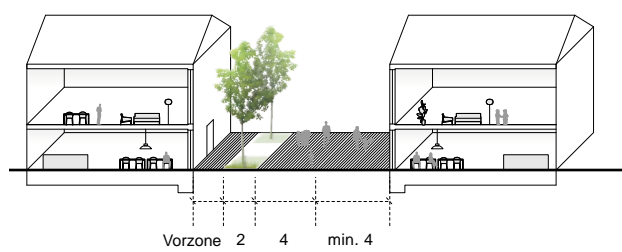


Abb. 38

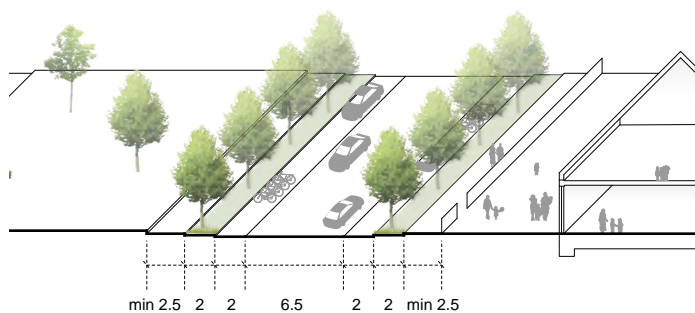
Straßenräume



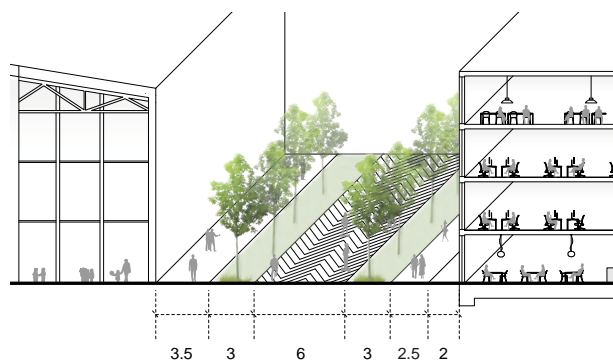
Klusmannstraße Bestand



Verteilerloops



Klusmannstraße Neuplanung



Hallengasse Neuplanung

Abb. 39-42: Referenzen für Straßenquerschnitte Klusmannstraße, Hallengasse und Verteilerloops



Abb. 39



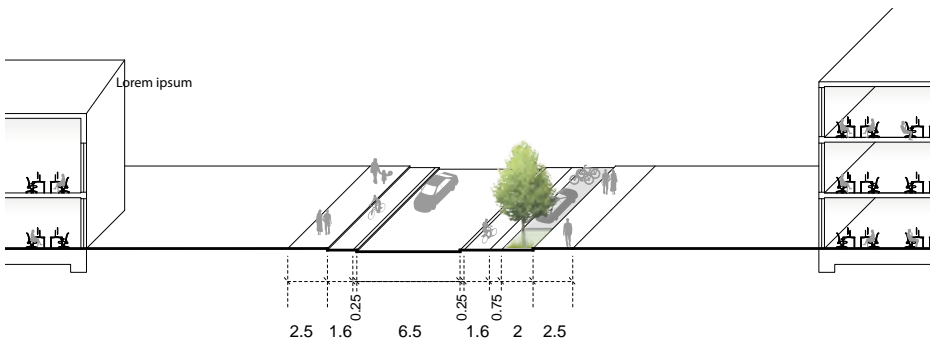
Abb. 40



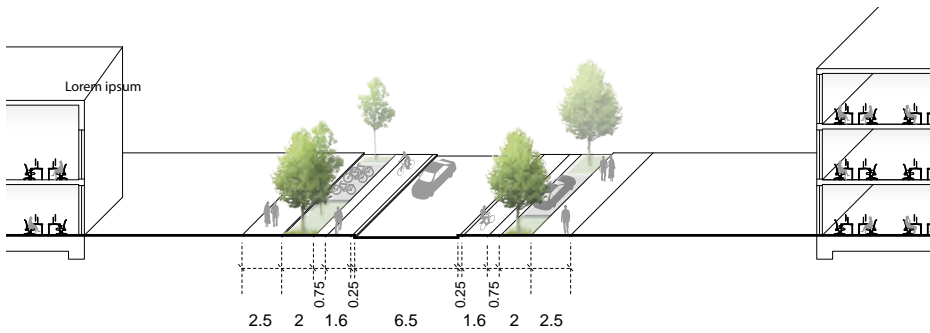
Abb. 41



Abb. 42



Hoebelstraße Variante 1
Einseitige Baumreihe



Hoebelstraße Variante 2
Allee auf Privatgrundstück

Abb. 43-46: Referenzen für Strassenquerschnitte Hoebelstrasse



Abb. 43



Abb. 44



Abb. 45



Abb. 46

Das Blaue





Wasseridentitäten und Nachbarschaften

Die vier verschiedenen Hafenbecken - der Fischereihafen I, der Werfthafen, der Handelshafen und der Hafencanal /Yachthafen - bilden zusammen die sogenannte blaue Hand. Die Nähe zum Wasser macht das Wohnen und Arbeiten im Wertquartier besonders ansprechend. Durch eine Aktivierung und neue Zugänglichkeiten zu den Kais wird das Wasser erlebbar und spielt eine bedeutende Rolle für die Identität der Nachbarschaften.

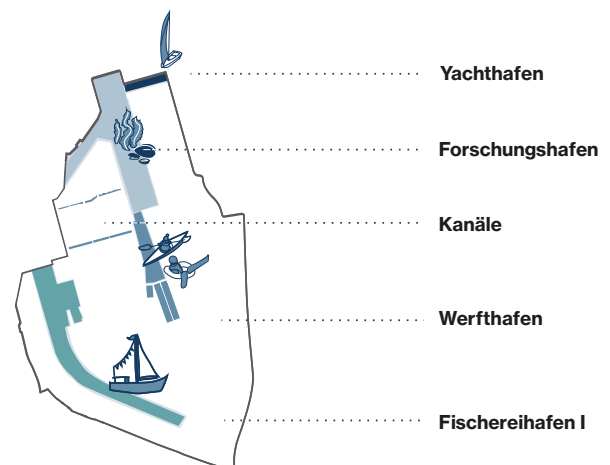
Die blauen Finger des Wertquartiers unterscheiden sich sowohl in ihrer räumlichen Ausarbeitung als auch in ihren Nutzungen, die sich aus ihren bestehenden, historisch begründeten Formen ableiten.

Der Werfthafen wird durch eine historische bauliche Kulisse gefasst, eine einzigartige Sammlung von besonderen industriellen Bauten, mit dem Helgen als Mittelpunkt am Ende des inneren Hafenbeckens. Die denkmalgeschützten Kräne definieren die Hafensilhouette und stehen als Zeugnisse des ehemaligen Schiffbaus im Vordergrund. Der Erhalt dieser historischen Kulisse ist ein entscheidender Teil des städtebaulichen Konzepts. Daher muss sensibel mit der bestehenden Bausubstanz umgegangen werden, um das denkmalgeschützte Hafenbecken in seiner räumlichen Form zu erhalten.

Der Fischereihafen I ist heute von bestehenden Hafennutzungen geprägt und die dicht besiedelten Kais mit z.B. den Forschungsschiffen bilden eine lebendige maritime Kulisse für Bewohner und Touristen. Das Schaufenster am Kopf des Hafenbeckens formt einen lebendigen Ankerpunkt für Gastronomie und Kultur mit zahlreichen Veranstaltungen.

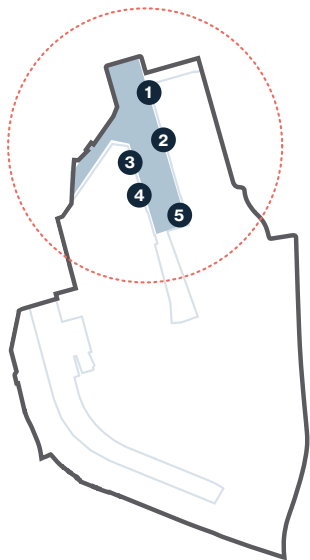
Der Handelshafen war früher ein wichtiger Umschlagplatz in Bremerhaven, ein Symbol für den Wachstum und Handel in der Stadt. Heute sind nur einige wenige Liegeplätze für das AWI verblieben. Daher bietet dieser Hafen inklusive großzügigem Freiraum ein großes Potenzial für neue maritime Nutzungen für das zukünftige Wohnen und Arbeiten im Wertquartier.

Auf der nächsten Seite sind die zukünftigen Visionen für die verschiedenen Hafenbecken im Detail erläutert.





Alternative Wohnformen auf dem Wasser an der Külkenhalbinsel



1 AWI Liegeplätze
Liegeplätze für den Neubau des AWIs



2 Hafenlabor
Der Hafen bietet Raum für ein großmaßstäbliches Labor



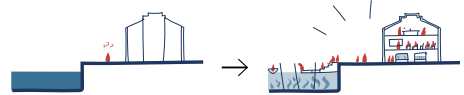
3 Wohnen auf dem Wasser
Hausboote als Eingangstor zum Wertquartier



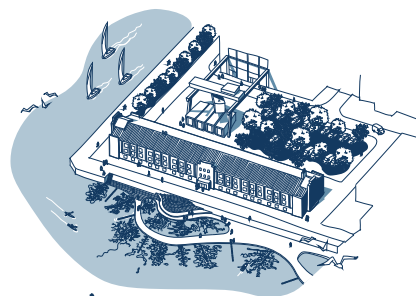
4 Sitztreppen am Wasser
Das Wasser soll zugänglich gemacht werden



5 Neue Marina / Liegeplätze
In Bremerhaven fehlen Liegeplätze für Freizeitsboote



Die Forschungsarbeiten auf den Promenaden des Hafenlabors sind Teil des öffentlichen Lebens im Hafenquartier.



Forschen und Leben Seite and Seite im maritimen Campus

Forschungshafen

Der heutige Handelshafen soll zukünftig ein Umschlagplatz für Forschung, Wissensaustausch und neue Wohnformen werden. Die Kais werden durch verschiedene Nutzungen aktiviert und durch die Hafenpromenade verbunden. Neue Liegeplätze werden den Forschungsschiffen des Alfred-Wegener-Instituts gewidmet, ein großmaßstäbliches Hafenlabor entsteht und eine neue Marina schafft weitere Liegeplätze für Freizeitboote und Leben am Hafen. Das Hafenlabor im Bereich des AWI Neubaus bietet Raum für praktisches Experimentieren und Forschen im großen Maßstab

im und am Wasser. Die Forschungsarbeiten auf den Promenaden des Hafenlabors sind Teil des öffentlichen Lebens im Hafenquartier. Die Marina soll öffentlich zugänglich sein, und gleichzeitig ein Aufenthaltsort bilden, in dem Besucher die Abendsonne genießen können. Auf der Westseite des Forschungshafens werden Liegeplätze für Hausboote vorgesehen. Das Wohnen am Wasser soll als attraktive neue Wohntypologie das Eingangstor zum Wertquartier bilden. Punktuelle Sitzstufen am Wasser schaffen Zugänglichkeit zum Blauen und bilden atmosphärische Erholungs- und Aufenthaltsorte.



Experimente im maritimen Umfeld im Forschungshafen



Platz für Segelsport und Freizeitkapitäne in der neuen Marina



Sonnenbad und Entspannung am Meer auf den Stegen am Werfthafen

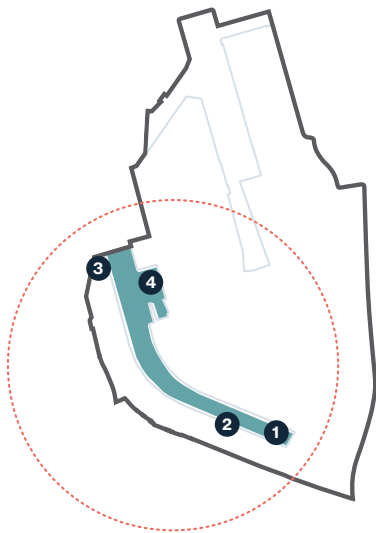


Werfthafen

Ein sensibler Umgang mit diesem besonderen Ort ist entscheidend für den Erhalt des einzigartigen Hafencharakters. Daher sollen Neubauten sich in die Hafensilhouette einpassen, und neue Nutzungen im öffentlichen Raum und im Hafenbecken sollen möglichst geringe bauliche Eingriffe nach sich ziehen.

Diese räumliche Kulisse im Herzen des ganzen Quartiers bildet einen attraktiven Raum für verschiedene Wassersportnutzungen

und Erholung in Wassernähe. Die Aktivierung der Hafenbecken durch z.B. Schwimmen und Kajakfahren soll den Hafen beleben und zusammen mit attraktiven öffentlichen Räumen qualitätsvolle Erholungs- und Aufenthaltsorte bilden. Das Schwimmen im Hafenbecken bedingt eine Reinigung des Wassers und Hafenbodens, was in der weiteren Planung vertieft in Bezug zu Schadstoffen und Altlasten untersucht werden muss. Falls eine Reinigung des Wassers nicht möglich ist, sollen Alternativen wie beispielsweise eine „Becken-im-Becken“ Lösung umgesetzt werden.



- 1 Schaufenster**
Wasserbühne für Veranstaltungen. Erhalt der grossen Freitreppe für Zuschauer
- 2 Tourismus am Hafen**
Forschungsschiffe & Museumsschiff FMS Gera
- 3 Aussichtsturm**
Hafenblick an der Spitze
- 4 Marina / Yachtclub**
Aufwertung der bestehenden Marina

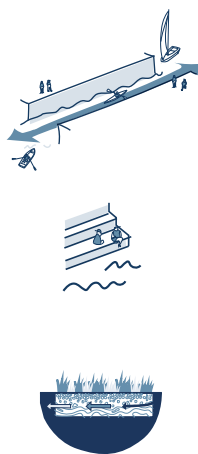
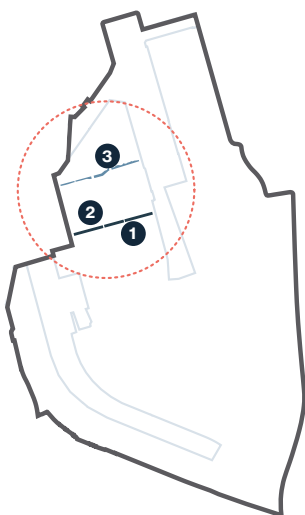


Der Kreativkai lädt mit einer bunten Kunst- und Kulturszene zu Veranstaltungen und Workshops mit Hafenpanorama ein.

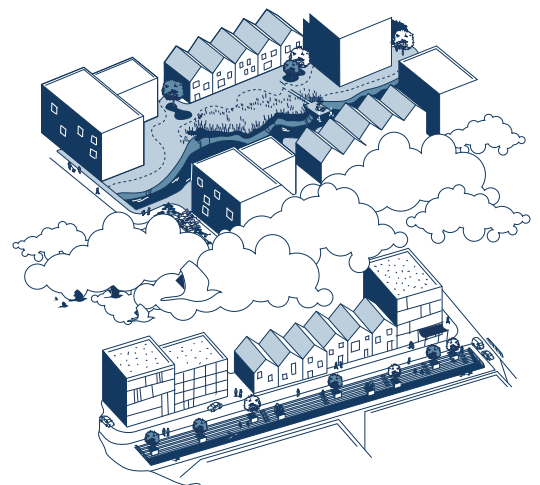
Fischereihafen I

Der Fischereihafen I soll in seiner räumlichen Ausformulierung erhalten bleiben. Die heutigen Liegeplätze werden auch zukünftig die Kaikanten prägen und mit der Eröffnung der durchgehenden Promenade wird diese maritime Kulisse erlebbar gemacht. Die Integration einer temporären Wasserbühne am Schaufenster

soll Menschen z.B. bei Events näher ans Wasser bringen und das Schaufenster als Veranstaltungsort stärken. Ein öffentlicher Raum mit einem Aussichtsturm soll an der Spitze des Kreativkais als Erholungsort für Besucher und Bewohner entstehen. Dieser besondere Ort wird zusätzlich durch verschiedene kulturelle Nutzungen aktiviert und ist auf drei Seiten vom Wasser umgeben.



- 1 Neue blaue Verbindung**
Der durchgehende Kanal bildet eine neue blaue Verbindung zwischen Werfthafen und Fischereihafen
- 2 Aufenthalt am Wasser**
Die südausgerichtete Uferseite vom Kanal bietet Aufenthalt direkt am Wasser an.
- 3 Retentionsraum**
Der Retentionkanal bildet eine neue blau-grüne Erholungskulisse für die Nachbarschaft



Die Kanäle auf der Külkenhalbinsel schaffen Aufenthalts- und Erholungsräume für die Nachbarschaft.

Die Kanäle

In Verlängerung der städtebaulichen Verbindung zu Geestemünde entsteht ein neuer Kanal, der den Werfthafen mit dem Fischereihafen verbindet. Der neue Kanal betont diese wichtige städtebauliche Achse mit einem offenen Freiraum, der zu intimen Aufenthalt direkt am Wasser einlädt. Der Kanal soll, wenn möglich, gleichzeitig mit der städtebaulichen Entwicklung von der Külkenhalbinsel angelegt werden. Wenn dies in erster Linie nicht möglich ist, soll der Freiraum zuerst als grüne Fuge ausgebildet

werden. Die Freiraumgestaltung kann eine leichte Absenkung vorsehen, um bereits in der ersten Phase Sitzstufen topographisch zu ermöglichen. Der ost-west ausgerichtete Retentionskanal mit öffentlichem Zugang bildet eine neue Erholungskulisse für die ganze Nachbarschaft auf der Külkenhalbinsel. Der ca. 1 Meter tiefe Kanal soll grün gestaltet werden, Regenwasser sammeln und als Retentionsfläche dienen. Die grüne, natürliche Gestaltung sowie pflegeleichter und nachhaltiger Betrieb soll in den nächsten Planungsphasen vertieft werden.

	Hafenlabor Alfred-Wegener-Institut		Ersatzliegeplätze Weser Yacht Club
	Hausboote		Schwimmen, Baden, Wassersport
	Neue Marina /Aufwertung bestehende Marina		Sonnenuntergangsplatz
	Sitzstufen am Wasser		Aussichtsturm
	Liegeplätze Fischereihafen I		Wasserbühne mit Sitzstufen
	Liegeplätze Alfred-Wegener-Institut		Platz am Wasser / Eiswerke
	Liegeplätze Weser Yacht Club		

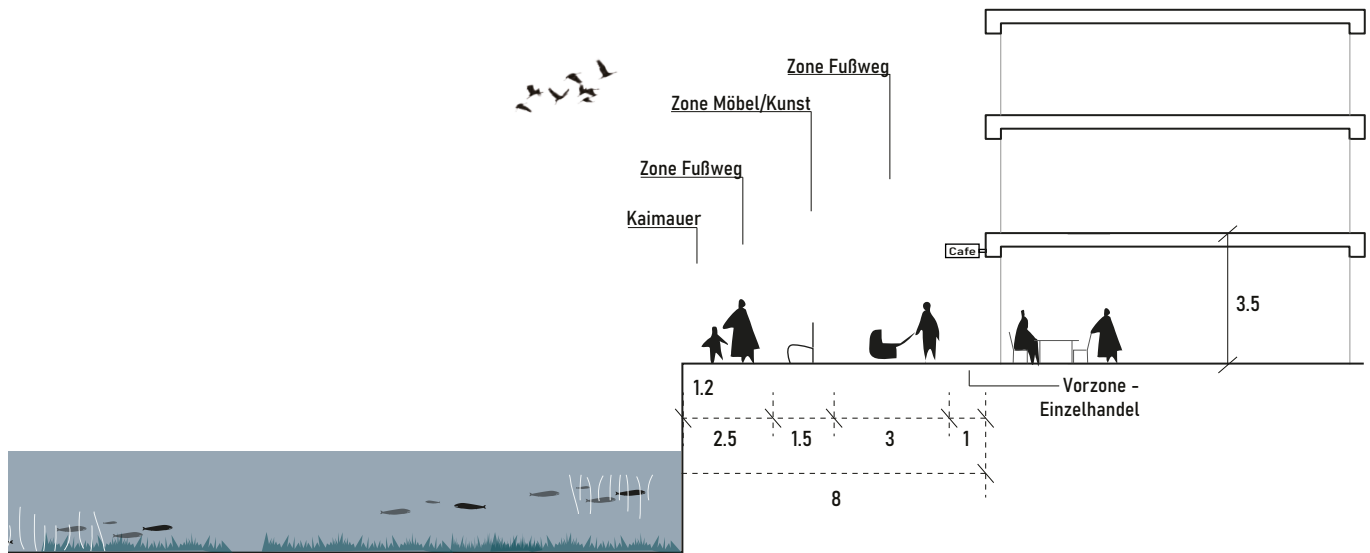
Die Promenade

Die Zugänglichkeit zum Wasser spielt eine zentrale Rolle für die Entwicklung des Werftquartiers. Die einmalige Hafenkulisse soll durch eine neue durchgehende Hafenpromenade erlebbar werden, ein neuer Erholungsort für die ganze Stadt. Mit der Aktivierung der rundum 6 km langen Hafenpromenade rückt Bremerhaven wieder näher ans Wasser.

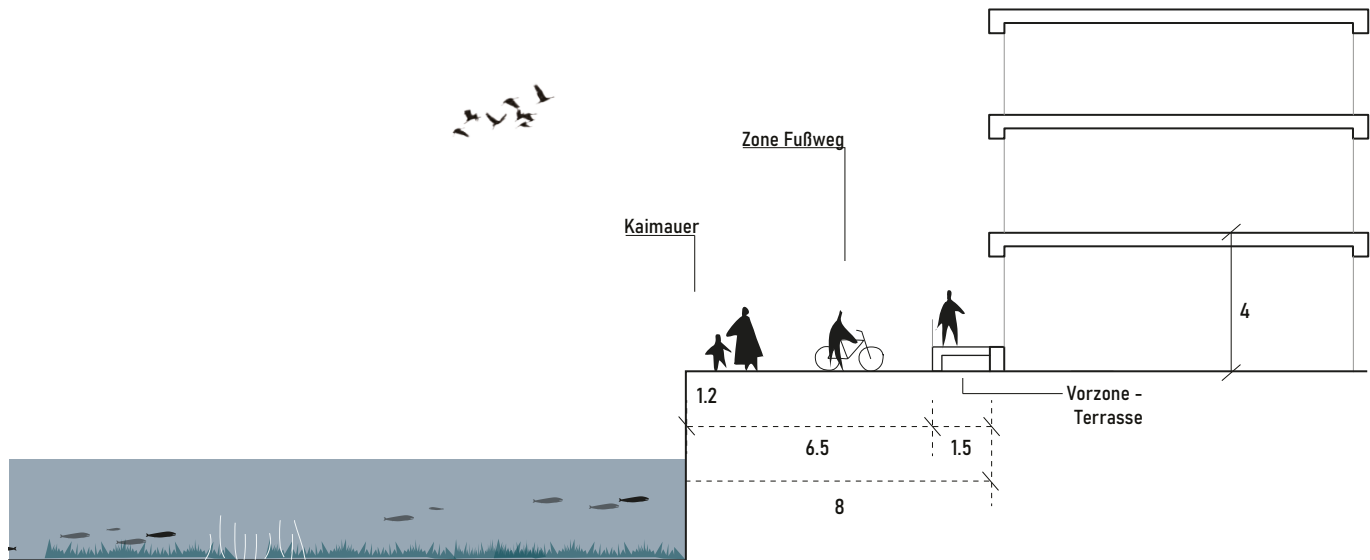
Entlang der Promenade sind verschiedene Freizeit- und Bildungsnutzungen sowie Aufenthaltsorte direkt am Wasser angeordnet, um die Zugänglichkeit zum Wasser zu verbessern und die Promenade zu beleben. Die unterschiedlichen Atmosphären von z.B. der Marina am Forschungshafen, dem Schwimmen am Werfthafen zum Aussichtsturm an der Spitze des Kreativkais bilden eine vielfältige Bandbreite von Erholungsorten, die der ganzen Stadt

Bremerhaven zugutekommen. Die vorgeschlagenen Nutzungen beziehen sich auf den Bestand, sodass der bestehende Charakter und die Identität der Orte fortgesetzt werden. Zwei historische, räumliche Kulissen fassen die einmaligen Freiräume an den Hafenbeckenköpfen am Schaufenster und am Werfthafen und diese spektakulären Plätze werden attraktive Anziehungspunkte für Bewohner und Besucher. Das Wechselspiel zwischen großen spektakulären Freiräumen und kleineren intimen Aufenthaltsorten macht die Promenade so besonders.

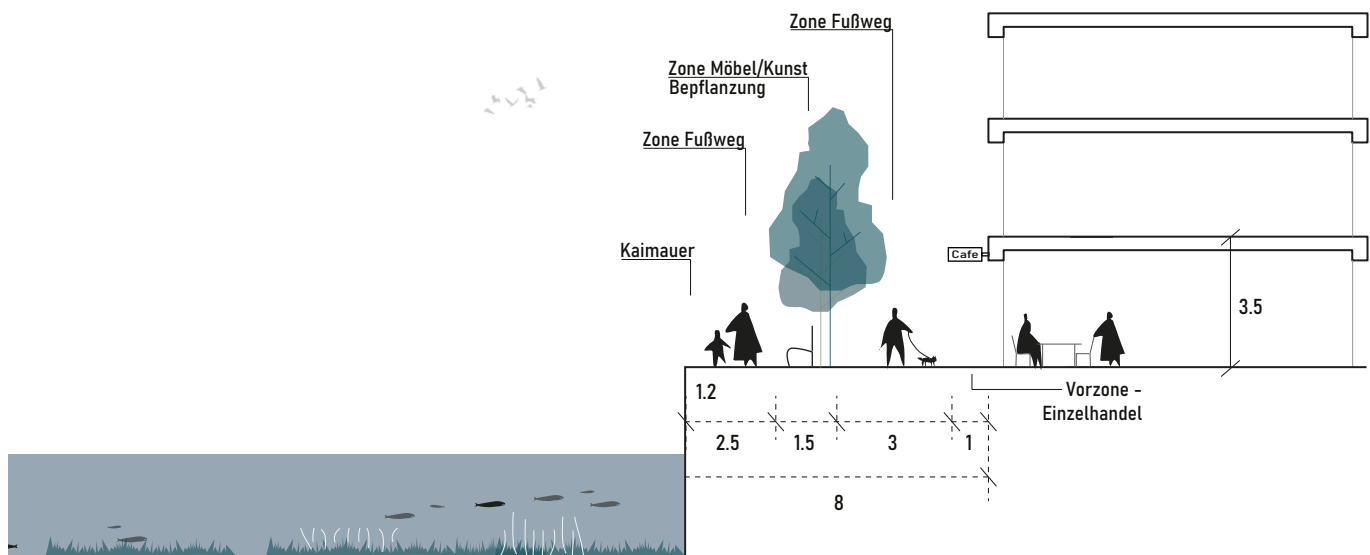
Schmales Profil



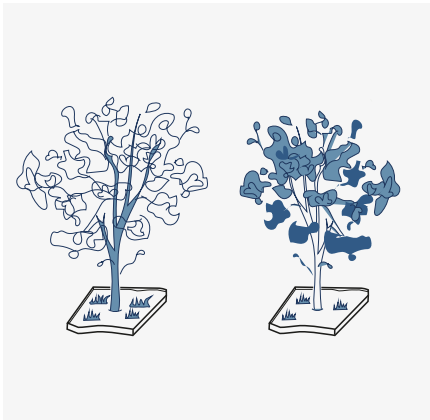
Aufenthaltszone am Wasser



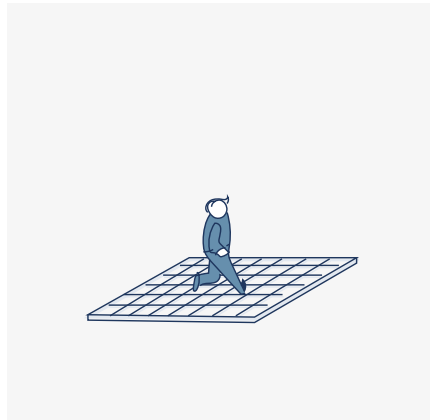
Offene Gestaltung der Promenade



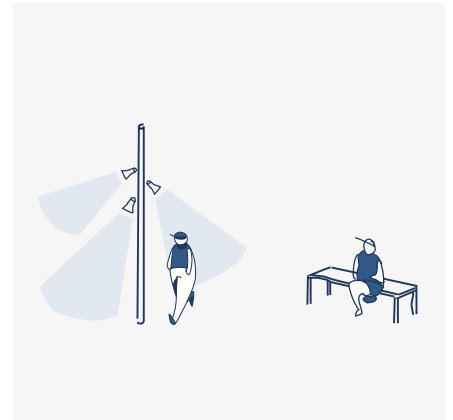
Aufenthaltszone am Wasser mit Baumpaketen



Einheitliche Baumarten binden die Promenade visuell zusammen



Durchgehende historische Beläge schaffen eine maritime Hafenkulisse



Ausstattungs-elemente wie Beleuchtung und Möblierung soll die Promenade gestalterisch verbinden

Zonierung der Promenade

Die Promenade streckt sich über 6 km durch die verschiedenen Nachbarschaften im Werftquartier. Durchgehende Ausstattungselemente und Materialien wie die Möblierung und Beleuchtung, der Bodenbelag sowie Baumarten oder Vegetation soll die Promenade gestalterisch verbinden.

Eine große Anzahl funktionaler Anforderungen muss in der Zonierung und Dimensionierung der Promenade berücksichtigt werden, z.B. Funktionsbereiche für Schiffe direkt an der Kaikante sowie Verkehrs- und Rettungswege, die einen gewissen Abstand zur Kaikante benötigen.

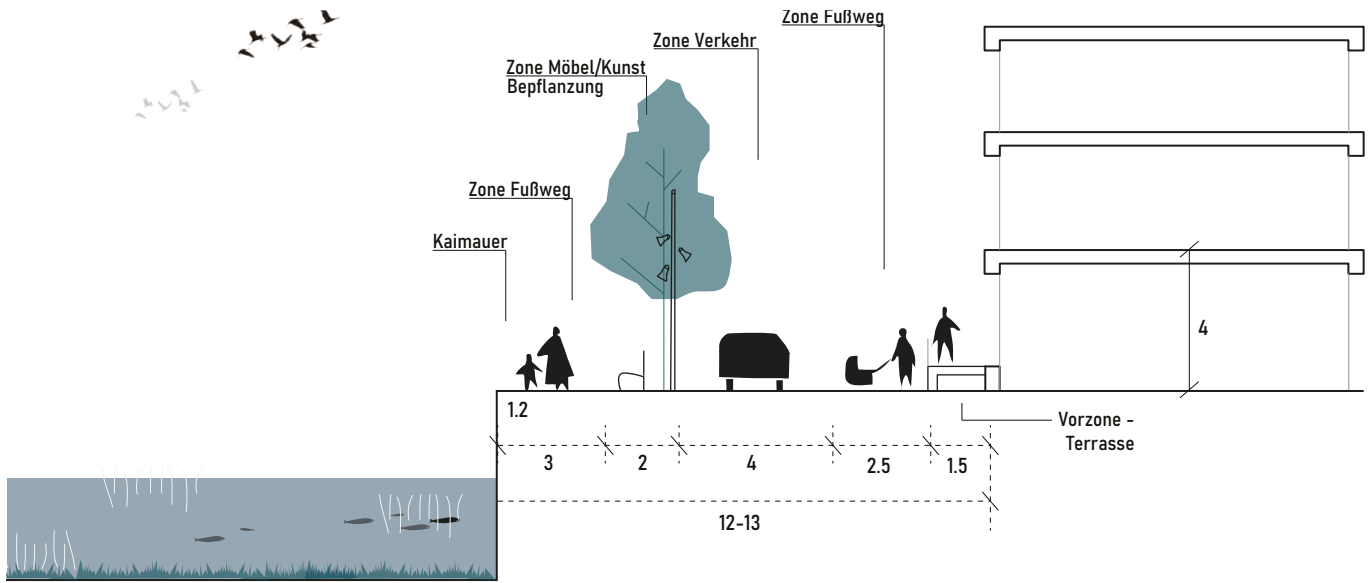
Um eine räumliche Variation zu schaffen, sollen zwei unterschiedliche Promenadenbreiten im Werftquartier umgesetzt werden: ein schmaler Querschnitt mit 8 Metern Breite und ein großzügiger Querschnitt mit 12-13 Metern Breite.

Schmales Profil

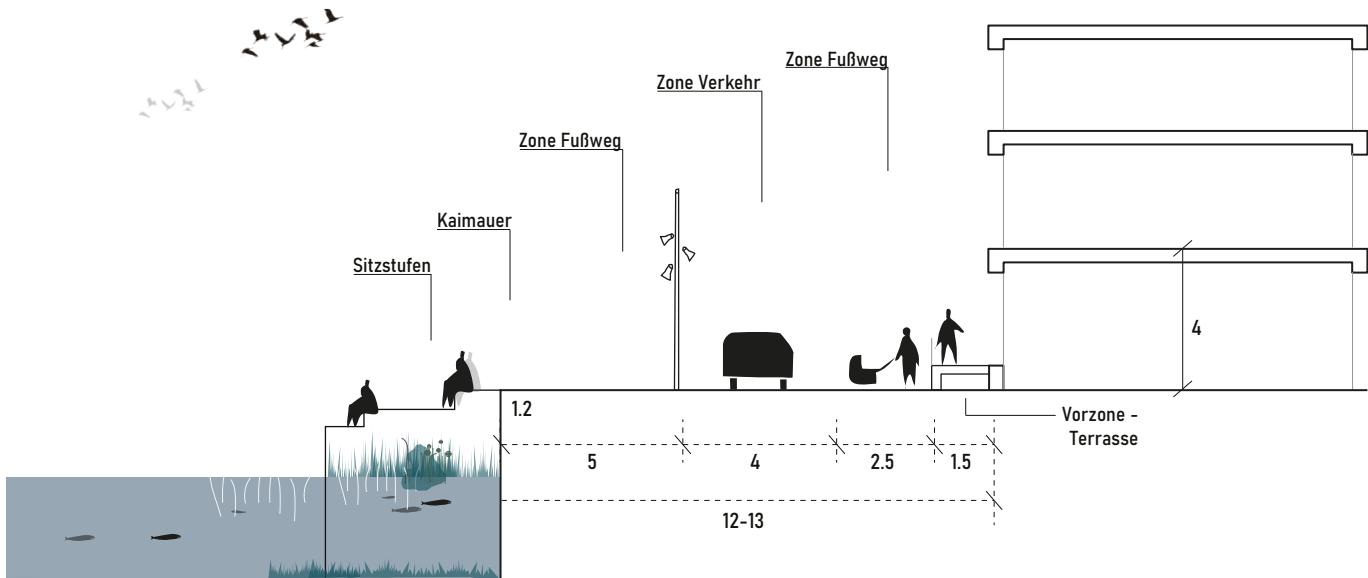
Die 8 Meter breite Promenade bietet dort eine intimere Atmosphäre, wo Verkehr und Rettung durch die geringe Breite nicht möglich sind. Die Zonierung sieht in Variante 1 eine 3 Meter breite Bewegungszone direkt im Anschluss der Vorzone der Bebauung vor, und eine 1,5 Meter Breite Aufenthalts- und Möblierungszone, in der punktuelle Baumpflanzungen möglich sind. Eine 2,5 Meter breite Bewegungszone am Wasser bietet gleichzeitig Raum für z.B. die Vertäuerung der Schiffe.

Bei den breiteren Vorzonen der Gebäude (ab 1,5 Meter) soll eine offene Promenadengestaltung vorgesehen werden. Die breiten Bewegungszone gehen ganz bis zur Kaikante, Funktionsbereiche für Schiffe werden hier integriert.

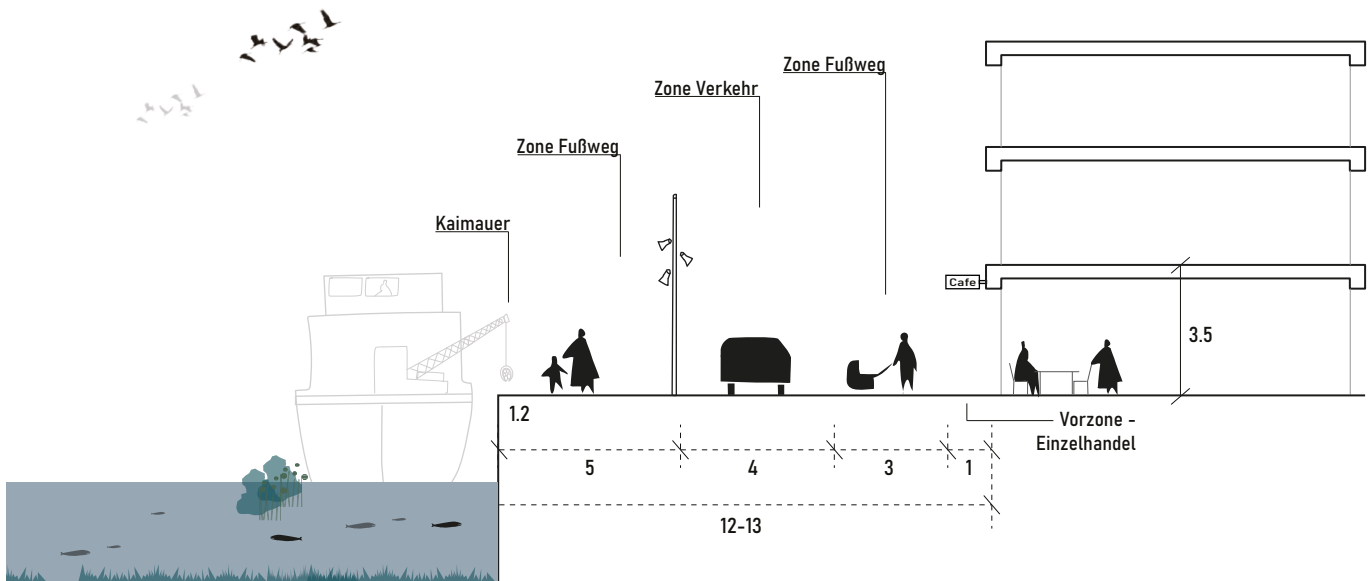
Breites Profil



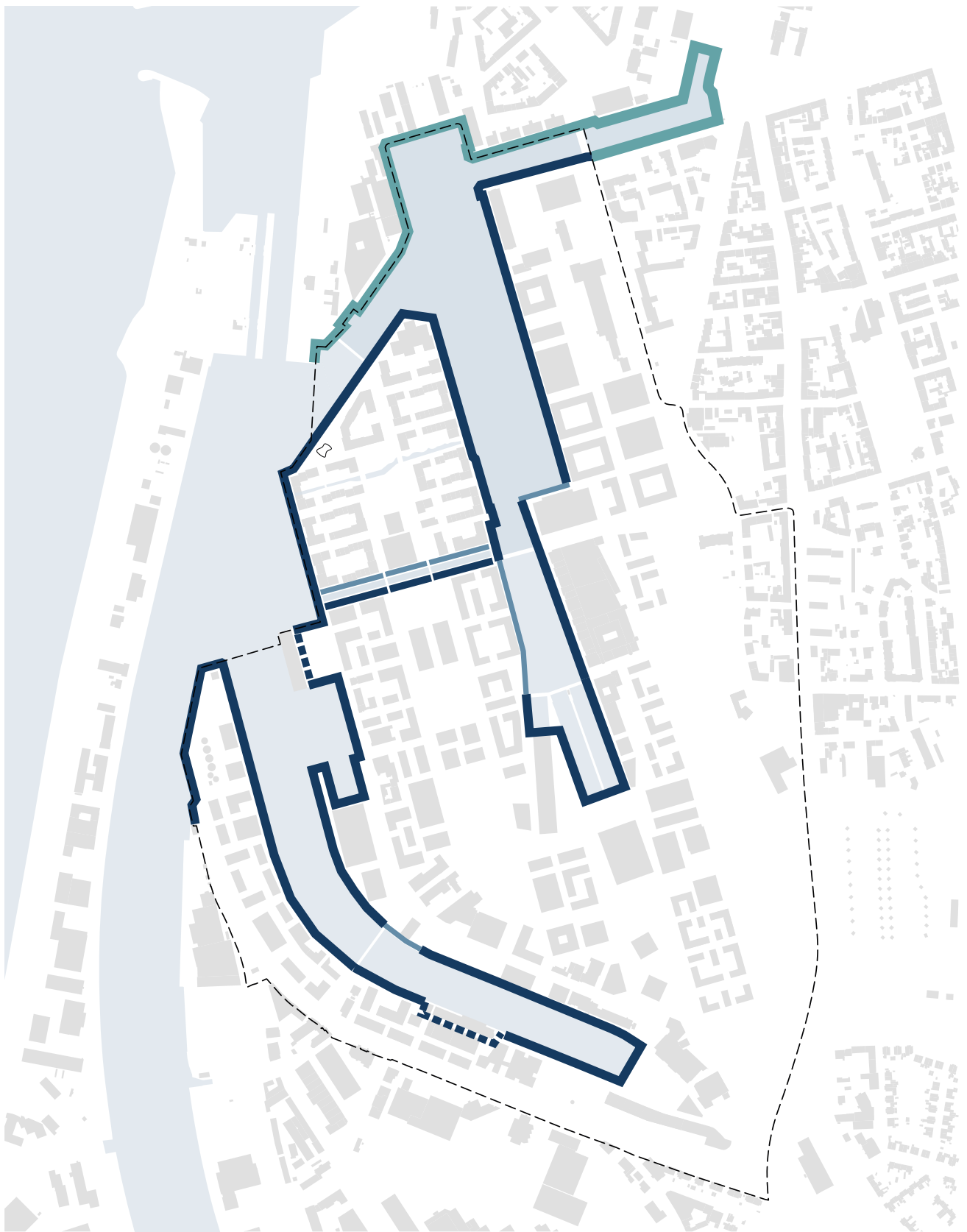
Aufenthaltszone am Wasser mit Baumpaketen / mittige Verkehrszone



Offene Gestaltung der Promenade / mittige Verkehrszone



Aufenthaltszone am Wasser / mittige Verkehrszone



Breites Profil
 Umleitung Promenade
 Schmales Profil
 Promenade ausserhalb des Wertquartiers

Breites Profil

Die 12-13 Meter breite Promenade folgt grundsätzlich der gleichen Zonierung wie das schmale Profil, sieht aber einen 4 Meter zentral gelegenen Verkehrsbereich vor. Der Verkehr hat dadurch ausreichend Abstand zur Kaikante und gleichzeitig genug Abstand zur Bebauung für die notwendigen Rettungsfahrzeuge. Die Aufenthaltszonen mit punktuellen Baupaketen entlang der Promenade sind wichtige Bestandteile der Promenadengestaltung.

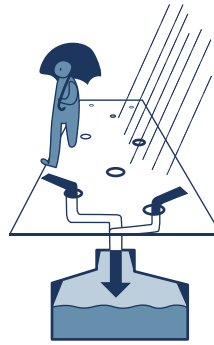
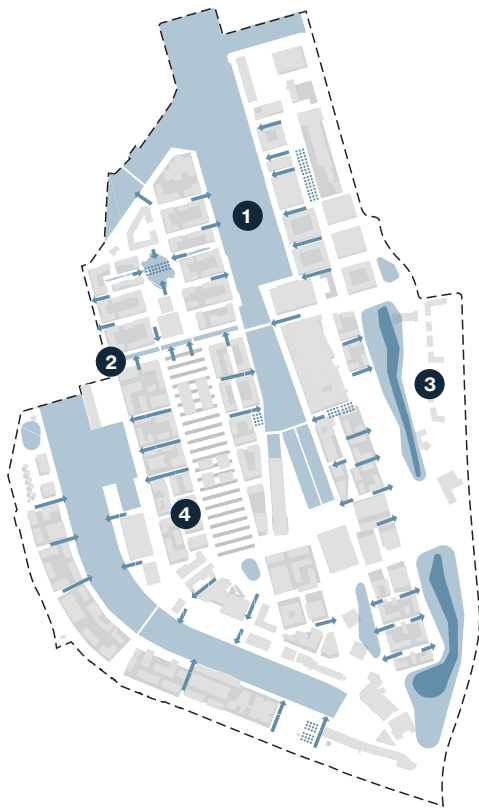
Eventuelle Sitzstufen sollen im Hafenbecken angeordnet werden, um einerseits die historisch durchgehenden Kaimauern zu erhalten, andererseits sollen die Spundwände aus Kostengründen nicht unterbrochen werden.



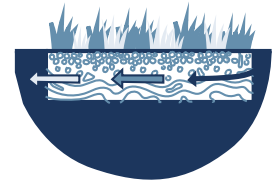
Kurz- und Mittelfristige Entwicklung: Retentionsmulde als neuer Biotop



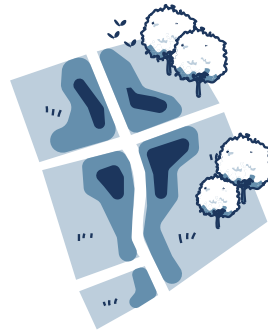
Langfristige Entwicklungsmöglichkeit: Kanal verbunden mit den Hafenbecken



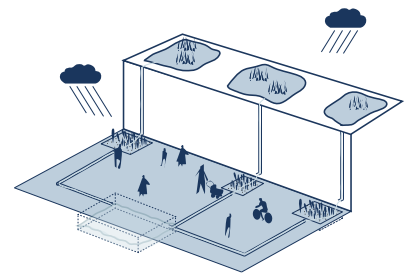
1) Das Oberflächenwasser von öffentlichen Plätzen und Strassen wird gesammelt, bei Bedarf gereinigt und in die Hafenbecken eingeleitet.



2) Das Oberflächenwasser im Bereich der Külkenhalbinsel wird in den neuen Retentionskanal eingeleitet.



3) Im Parkquartier wird das Regenwasser durch eine grosse Retentionslandschaft versickert.



4) Auf den privaten Grundstücken soll das Regenwasser lokal versickert oder gespeichert und wiederverwendet werden.

Regenwassermanagement

Der Umgang mit den häufiger werdenden Starkregenereignissen ist ein wichtiges Planungsthema in der Zukunft. Die Schaffung von Retentionsflächen, Entsiegelung und die Reduzierung der Abflüsse von Dächern und befestigten Flächen sind wichtige Planungsziele.

Das Werftquartier reagiert auf diese Anforderung durch die umfassende Begrünung. Auch der neue Kanal und weitere Retentionsflächen tragen zu einem nachhaltigen Wassermanagement bei. Das Regenwasser des Quartiers, welches nicht auf den Privatgrundstücken zurückgehalten wird, soll möglichst in ökologische Versickerungsflächen oder Retentionsmulden eingeleitet werden und erst sekundär dem Hafen zugeführt werden.

Das Entwässerungskonzept baut in der ersten Phase auf dem Bestand auf und das Oberflächenwasser von öffentlichen Plätzen und Straßen soll nach Reinigung in das Hafenbecken eingeleitet werden. Es soll in der weiteren Planung geprüft werden, ob statt der heutigen mechanischen Reinigung eine biologische Reinigung möglich ist.

Der neue Kanal trennt die Külkenhalbinsel vom restlichen Quartier und schafft eine hohe Aufenthaltsqualität für die Nachbarschaft. Der Kanal soll in der ersten Phase als Retentionsmulde angelegt werden, langfristig soll eine Anbindung zum Hafenbecken angestrebt werden, damit der Kanal auch für Wassersport, z.B. Kajakfahren, zugänglich ist. Der Kanal funktioniert als wichtiger Teil des übergeordneten Entwässerungskonzepts.

Eine lokale Versickerung im Grünen soll in der grünen Hand angestrebt werden. Im Quartierspark entsteht eine neue topographische Retentionslandschaft, die durch Mulden und Senken das Regenwasser versickert.

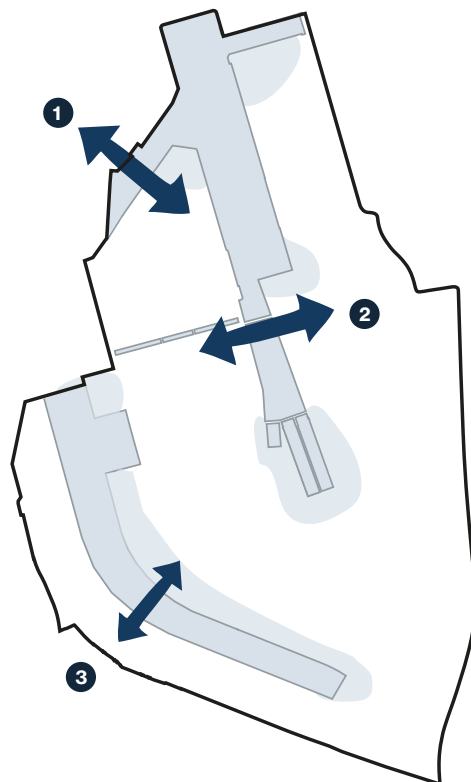
Auf den privaten Grundstücken soll das Regenwasser lokal versickert oder gespeichert und wiederverwendet werden. Die Nutzung des Regenwassers zur Bewässerung und für Haushaltsanwendungen reduziert den Verbrauch an kostbarem Trinkwasser und damit den Energiebedarf für dessen Aufbereitung und Transport.

Die Brücken

Drei neue Rad- und Fußgängerbrücken vernetzen die Nachbarschaften untereinander und verbinden das neue Quartier mit den bestehenden angrenzenden Stadtteilen. Die vorgeschlagene ÖPVN-Verbindung durch das Quartier soll über die neue Brücke über den Werfthafen geführt werden. Hier ist nur Einbahnrichtungsverkehr vorgesehen.

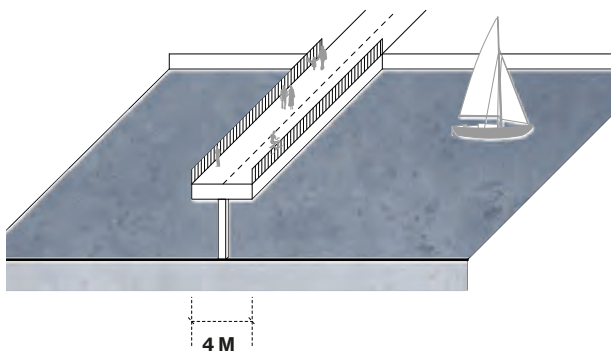
Die Brücken über den Fischereihafen I und von der Külkenhalbinsel zur Schleuse werden minimal dimensioniert, um die Baukosten gering zu halten und gleichzeitig eine leichte, filigrane Gestaltung zu gewährleisten. Die 4 Meter breiten Brücken bieten aber ausreichender Platz für Fuß- und Radverkehr in beide Richtungen. Die zentrale Brücke über den Werfthafen bietet mit 6 Metern Breite genügend Platz für den Busverkehr in Kombination mit Fuß- und Radverkehr. Diese Brücke bildet die direkte Verbindung zu Geestemünde und soll in der ersten Entwicklungsphase errichtet werden, um die Anbindung und Vernetzung des neuen Quartiers zu sichern.

Alle 3 Brücken sollen als Dreh- oder Klappbrücken umgesetzt werden, damit der Schiffsverkehr nicht eingeschränkt wird. Im Werfthafen sind allerdings keine Marina oder Freizeitboote vorgesehen (ausnahmsweise bei Events), daher wird der Bootsverkehr nicht den ÖPVN-Betrieb über die Brücke einschränken.

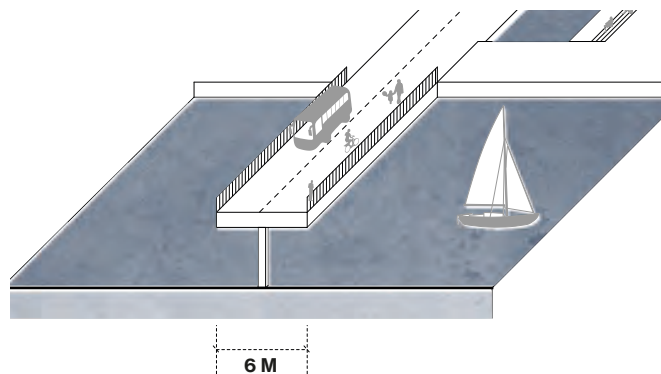


3 neue Brücken

1) Anbindung Külkenhalbinsel - Schleuse 2) Brücke über den Werfthafen 3) Brücke über den Fischereihafen I



Profil Brücke 1 und 3
Rad- und Fußgängerbrücke



Profil Brücke 2
Rad- und Fußgängerbrücke / Befahrbar für Busse (Einbahnrichtung)

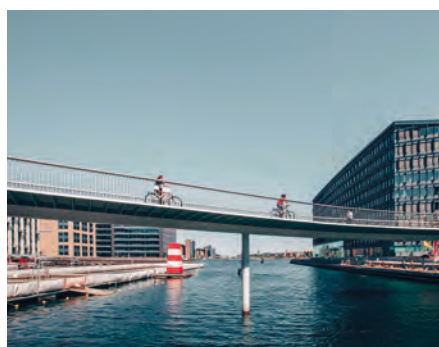


Abb. 47: Referenz Cykelslangen, Kopenhagen
74



Abb. 48: Referenz Lille Langebro, Kopenhagen

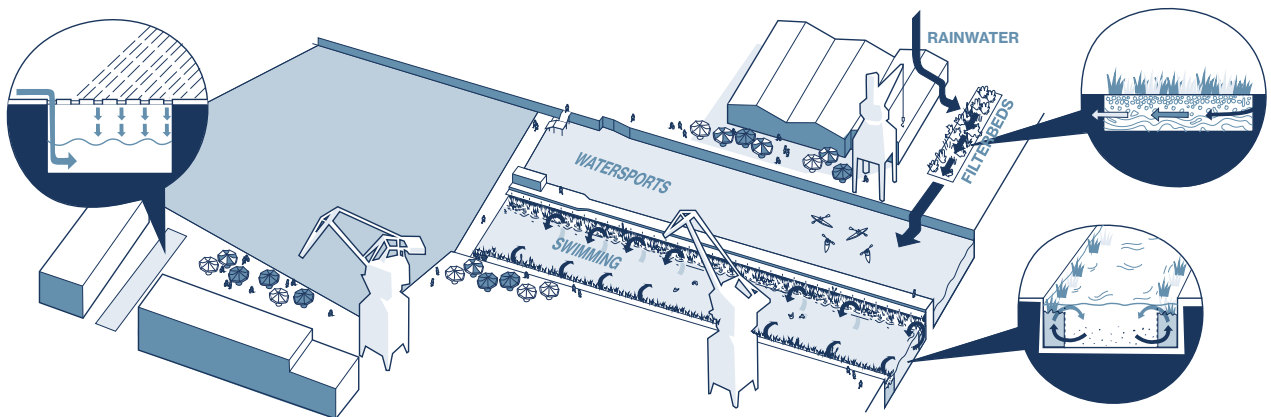


Abb. 49: Referenz Cykelslangen, Kopenhagen

Entwicklungsstrategie

Die Entwicklung der blauen Hand fängt im Herzen des Gebiets an – mit einer Aktivierung der Wasserflächen im inneren Werfthafen als ersten Schritt. Das Wasser soll sofort für Wassersportarten zugänglich gemacht werden, die ohne direkten Kontakt zum Wasser möglich sind, z.B. Kajakfahren. Das große Ziel ist aber eine erhebliche Attraktivierung der Wasserflächen durch eine kleinmaßstäbliche Reinigung der abgeschlossenen Werfthafenbecken, um Nutzungen nicht nur auf dem Wasser, sondern auch im Wasser zu ermöglichen. Eine (biologische) Reinigung des Wassers soll in erster Linie geprüft werden. Alternativlösungen wie z.B. ein „Becken-im-Becken“ sollen umgesetzt werden, falls die Reinigung nicht möglich ist.

Es ist essenziell, dass hier ein Raum für Wassersport, Freizeitschwimmen und Erholen am und im Wasser als erster Schritt entsteht. Von maritimen Cafés über Wassersportangebote, bis hin zu einem urbanen Strand ist das Angebot vielfältig und soll einer der Katalysatoren für das Stadtleben im Wertquartier sein.



Das geschlossene Dock am Werfthafen

Die Reinigung des Hafenbeckens ermöglicht Nutzungen im Wasser



Abb. 50: Öffentliches Baden in Aarhus, DK



Abb. 51: Havnebadet, Kopenhagen



Abb. 52: Referenz Becken, Badeschiff, Berlin

Das Grüne





Die grüne Hand

Zusammen bilden die verschiedenen großmaßstäblichen Grünstrukturen die „grüne Hand“ im Werftquartier, einen robusten Rahmen für das zukünftige Wachstum des Gebiets. Die etwa 140.000 m² großen zusammenhängenden grünen Bereiche sollen ein zentral verknüpfendes Element sein, welches das industrielle Erbe miteinander verbindet.

Die diverse Struktur der grünen Hand erstreckt sich vom Quartierspark über den Werftpark zwischen Schaufenster und Werft-hafen bis hin zu den erlebnisreichen grünen Zwischenräumen der früheren Stahlhalle. Der größte grüne Anker im Plan ist der Quartierspark im Parkviertel, der aus einer Perlenkette von miteinander verbundenen Grünräumen von Nord bis Süd besteht.

Die verschiedenen Charaktere und Nutzungen in der grünen Hand werden auf den nächsten Seiten im Detail erläutert.



Die unterschiedliche Finger der grünen Hand

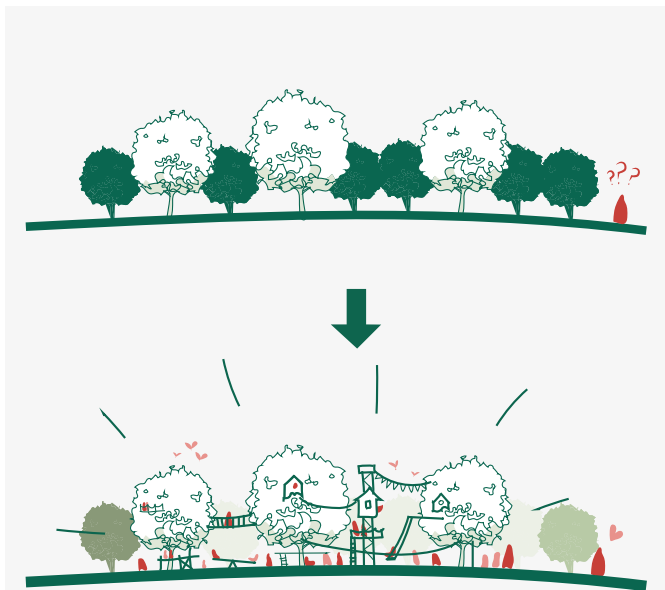
Charakter und Nutzungen der grünen Finger

Auch wenn die Grünflächen miteinander verbunden sind, werden die grünen Finger in unterschiedliche Grünräume und Parkabschnitte aufgeteilt. Jeder grüne Finger hat seinen eigenen Charakter und die unterschiedlichen räumlichen Ausformulierungen der Finger bedingen die verschiedenen Nutzungen der grünen Räume.

Der Quartierspark bietet durch seine Größe viel Raum für Spiel, Sport, offene Aneignungsflächen, aber auch große naturbelassene Grünflächen, die sich aus dem gehölzgeprägten Bestand entwickeln.

Der Werftpark zwischen Schaufenster und Werfthafen soll als attraktive neue grüne Verbindung die zwei touristischen Perlen miteinander verbinden.

Der grüne Finger im Bereich der ehemalige Stahlbauhalle und auf der Külkenhalbinsel soll der sonst sehr urbanen Mitte eine hohe Lebensqualität verleihen und schmiegt sich als grüne Schneise durch die Halbinsel.



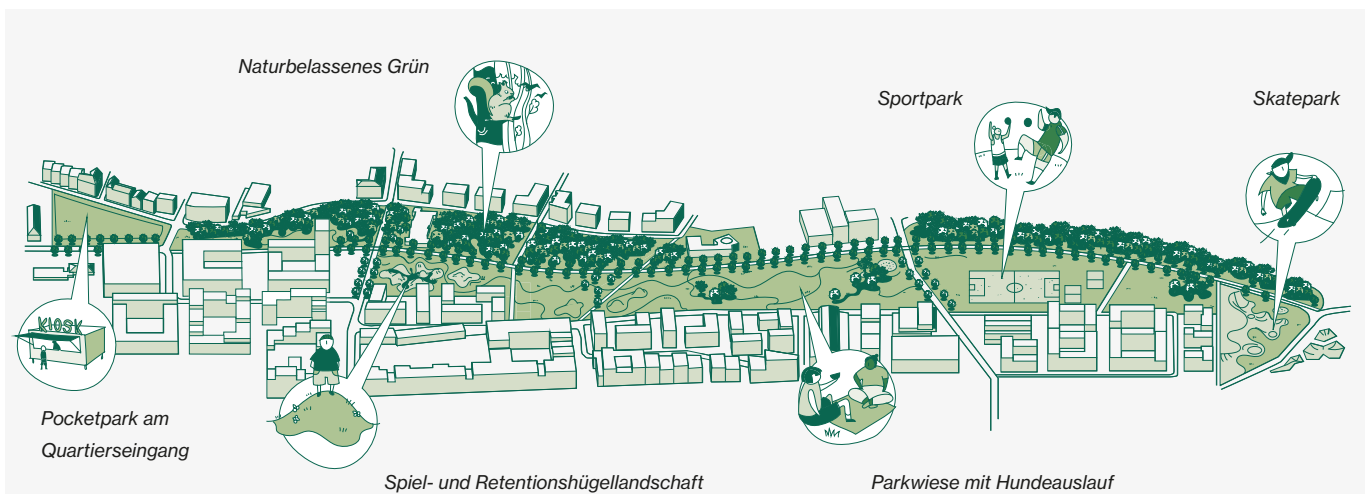
Aktivierung des grünen Bestands.

Der vorhandene Baumbestand wird ergänzt und punktuell in Form von Waldspielplätzen, Parcours und Kletterbereichen zugänglich gemacht.



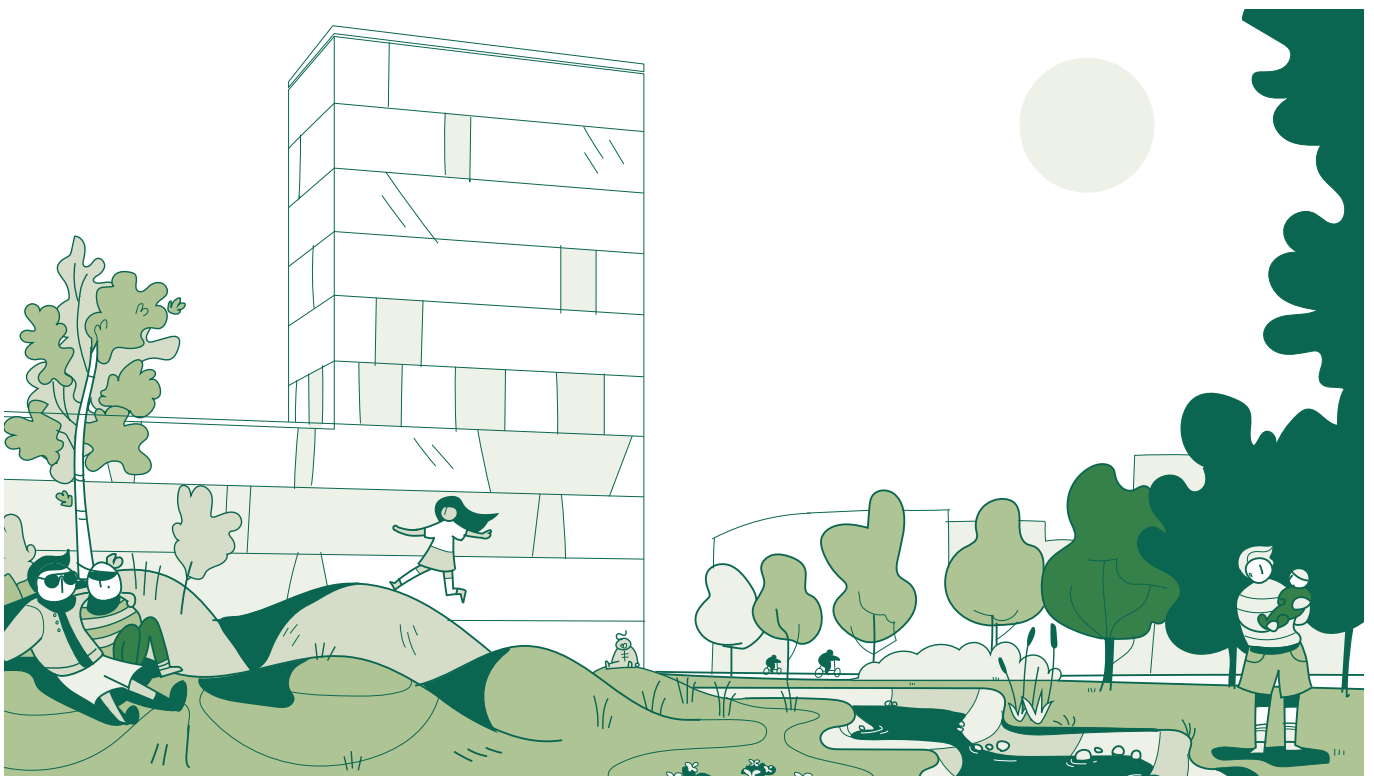
Der Park

Die Verbindung von Geestemünde zum Wasser läuft durch den Park, der einen grünen Rahmen für Freizeit und Erholung bildet.



Eine grüne Band aus Grünflächen

Die unterschiedlichen Parks und Freiflächen bieten eine Vielzahl von Nutzungsmöglichkeiten. Von einem Waldspielplatz, über eine Liegewiese und Trainingsplätzen bis zu einem Skatepark ganz im Süden ist für jeden Besucher und Bewohner Bremerhavens Platz zum Entspannen oder aktiv werden.



Spiel- und Retentionshügellandschaft im Quartierspark

Der Quartierspark

Der Quartierspark fungiert als Verknüpfung zwischen dem neuen Quartier und der bestehenden Stadt. Im Laufe der Zeit wird der Park zu einer natürlichen Ergänzung der gesamten Freiraumstruktur in Bremerhaven werden. Ebenso ist der Park Teil einer grünen Schleife, die das gesamte Hafengelände mit der Innenstadt verbindet.

Das grüne Herz des Quartiers und zugleich das Verbindungsstück zu Geestemünde bildet der neue Park auf der bisherigen Brache. Entlang der Nord-Süd-Achse des Parks reihen sich diverse Grünflächen, mit unterschiedlichsten Charakteren und Funktionen, die einen abwechslungsreichen Spaziergang erlauben und mit ihrer Biodiversität einen wichtigen, ökologischen Rahmen für das Quartier bilden. Der Park gliedert sich durch eine offene Wiese mit übergeordnetem Radweg in bewaldete Erholungsflächen im Osten und topografische Spiel- und Retentionslandschaft im

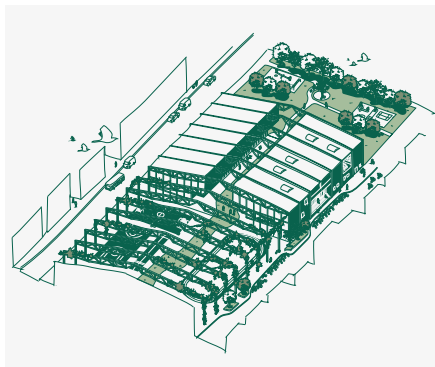
Westen. Der vorhandene Baumbestand wird ergänzt und punktuell in Form von Waldspielplätzen, Parcours und Kletterbereichen zugänglich gemacht. Die Bereiche südlich der Nansenstraße werden nicht bebaut, da sich hier keine qualitativ hochwertigen Wohnflächen anbieten. Hier werden große Außenbereiche für Spiel und Sport wie z.B. Fußball angeboten.

Der Park soll nicht nur ein neuer Erholungsort für das Wertquartier werden, sondern auch für benachbarten Stadtteile wie Geestemünde. Auch die Radwegverbindung von Stadtzentrum Richtung Wulsdorf läuft durch den Park und macht einen einfachen Zugang für alle Bewohner in Bremerhaven möglich.

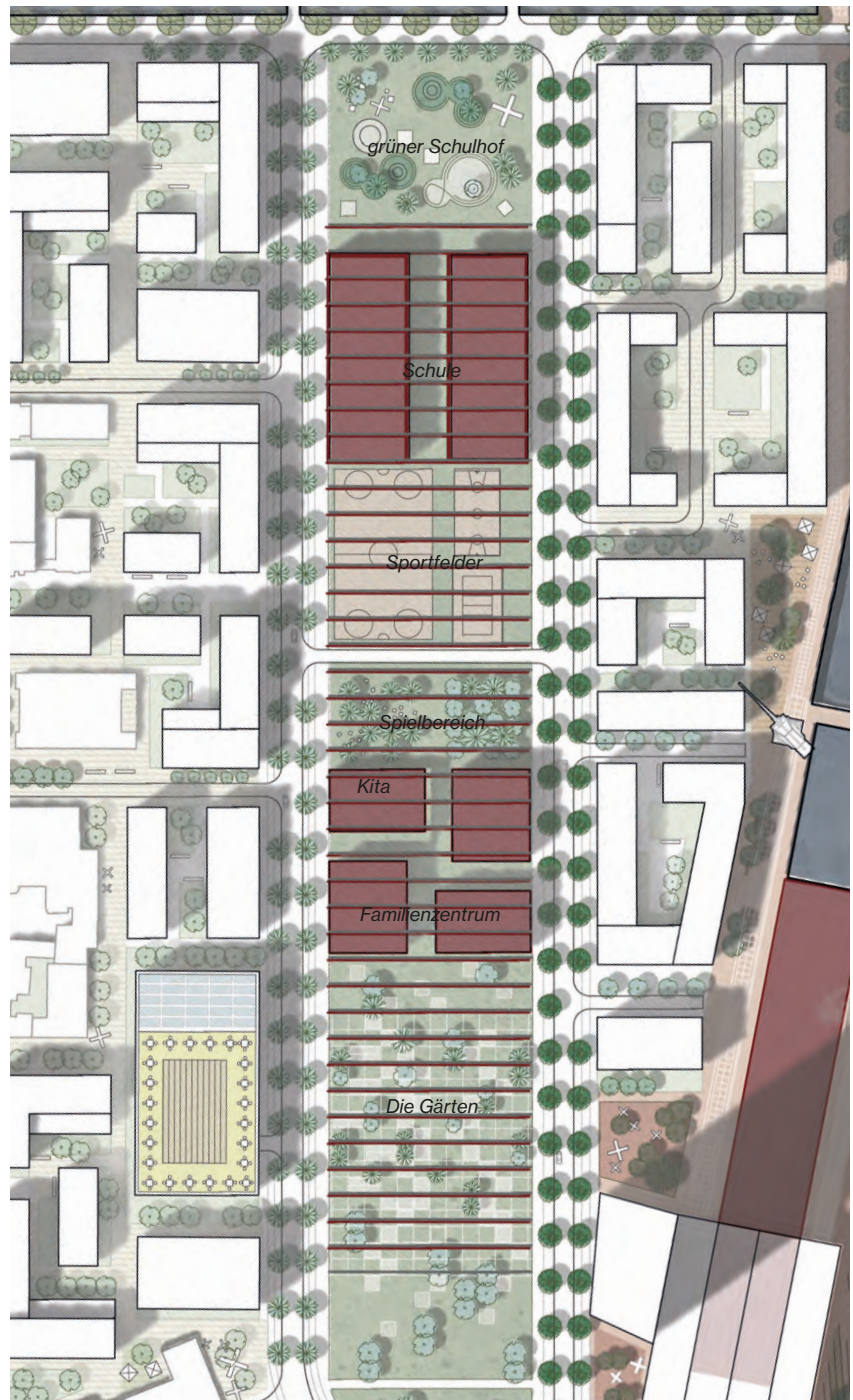
Die Hallengärten

Die Hallengärten bilden das grüne Rückgrat des Quartiers. Die Hallenstruktur soll als historische Kulisse für das neue Stadtleben erhalten und mit neuen Nutzungen aktiviert werden. Hier soll eine 3-zügige Grundschule mit zugehörigen Schulhöfen als sozialer Treffpunkt entstehen. Zusätzliche öffentliche Nutzungen wie eine Kita, ein Familien- und Jugendzentrum und diverse Mehrgenerationen Spiel- und Aufenthaltsangebote sollen die Hallengärten beleben und als gemeinsamer, grüner Treffpunkt für die ganze Nachbarschaft dienen.

Eine vertikale Begrünung der Tragstrukturen mit z.B. Rankpflanzen soll den Gärten eine einzigartige Atmosphäre verleihen. Die teilweise Entsiegelung des Hallenbodens soll Raum für grüne Bereiche freigeben. Hier soll eine neue Typologie von Gebäudestruktur und Grün entstehen, um diese historische Kulisse in Szene zu setzen.



Umnutzungen der alten Hallenstruktur zu Hallengärten und Bildungseinrichtungen



Planaufsicht Hallengärten

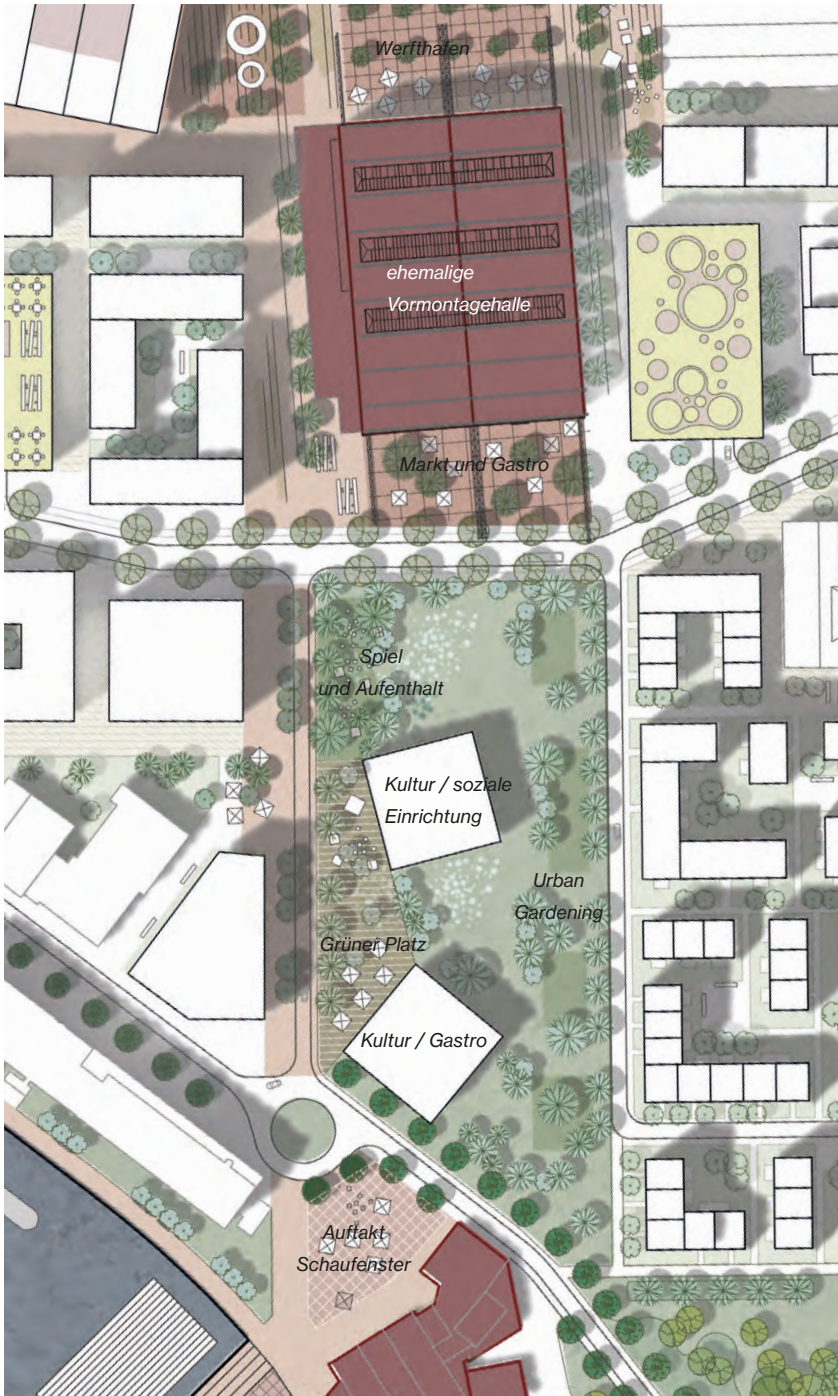


Abb. 53-55: Referenzbilder für die Hallengärten

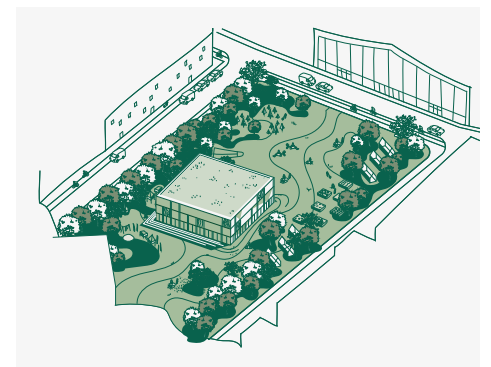
Der Werftpark

Der neue Grünraum verbindet die markanten historischen Hafengebäude am Schaufenster und Werftthafen und stellt gleichzeitig die Sichtachse frei, so dass die beiden Orte auch visuell verbunden werden. Eine Aktivierung des Grünraums durch publikumsorientierte Nutzungen im Gebäude und wegbegleitende Spielbereiche im Park machen den Weg attraktiv. Die Westseite des Parks ist dabei eher dem Wohnen zugeordnet und ist durch Gemeinschaftsgärten und Aneignungsflächen für die Nachbarschaft geprägt.

Der Ausbau des Werftparks ist in der letzten Entwicklungsphase angedacht.



Planaufsicht Werftpark



Die Randbepflanzung bildet ein grünes Dach für den Aufenthalt entlang der Wege zwischen Schaufenster und Werftthafen

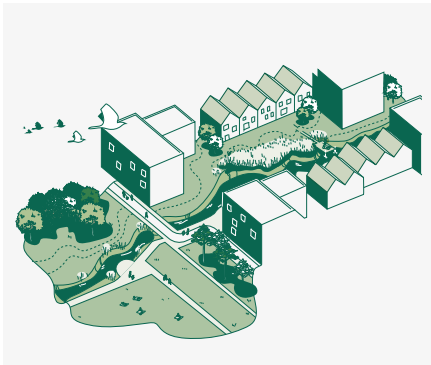


Abb. 56-58: Referenzbilder für den Werftpark

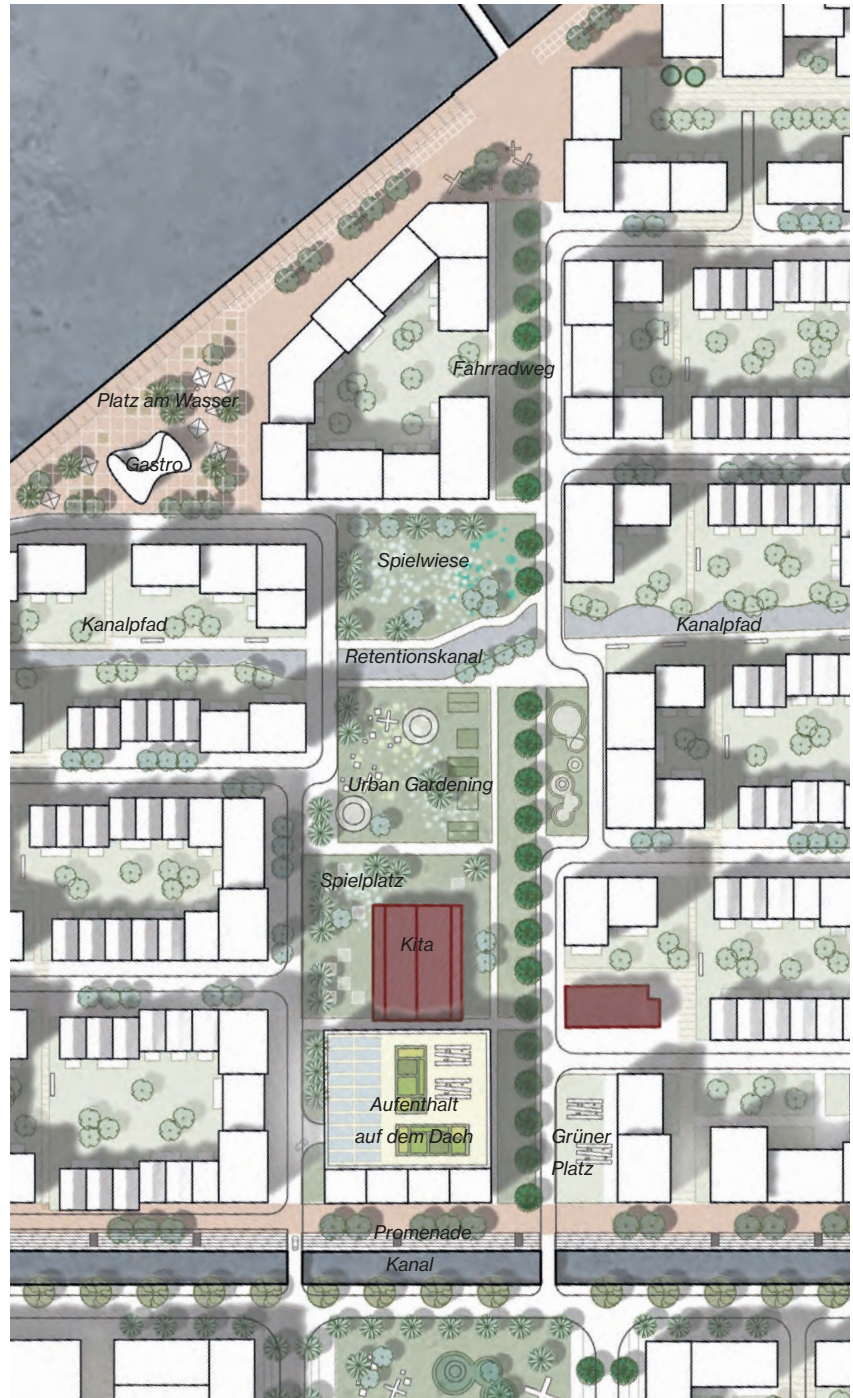
Die Külkenhalbinsel

Die grüne Mitte auf der Külkenhalbinsel soll als Gemeinschaftsort für die Nachbarschaft ausgelegt werden. Hier können die Bewohner sich im Grünen treffen, erholen und spielen. Die erhaltenswerte kleine Halle wird saniert und der Standort für eine neue Kita. Damit wird auch in dieser grünen Mitte ein sozialer Treffpunkt angeordnet. Ein Erhalt der Tragstrukturen der großen Halle soll in der weiteren Planung geprüft werden.

Ein Ost-West orientierter Retentionskanal soll als Erholungsraum für die Bewohner entstehen, um eine alternative Interpretation des Themas Wasser gestalterisch umzusetzen. Dieser Bereich soll öffentlich zugänglich sein und dient als intimer Freiraum für die Nachbarschaft.



Der Retentionskanal und Feuchtbiotop auf der Külkenhalbinsel bilden einen grünen Raum für Aufenthalt.



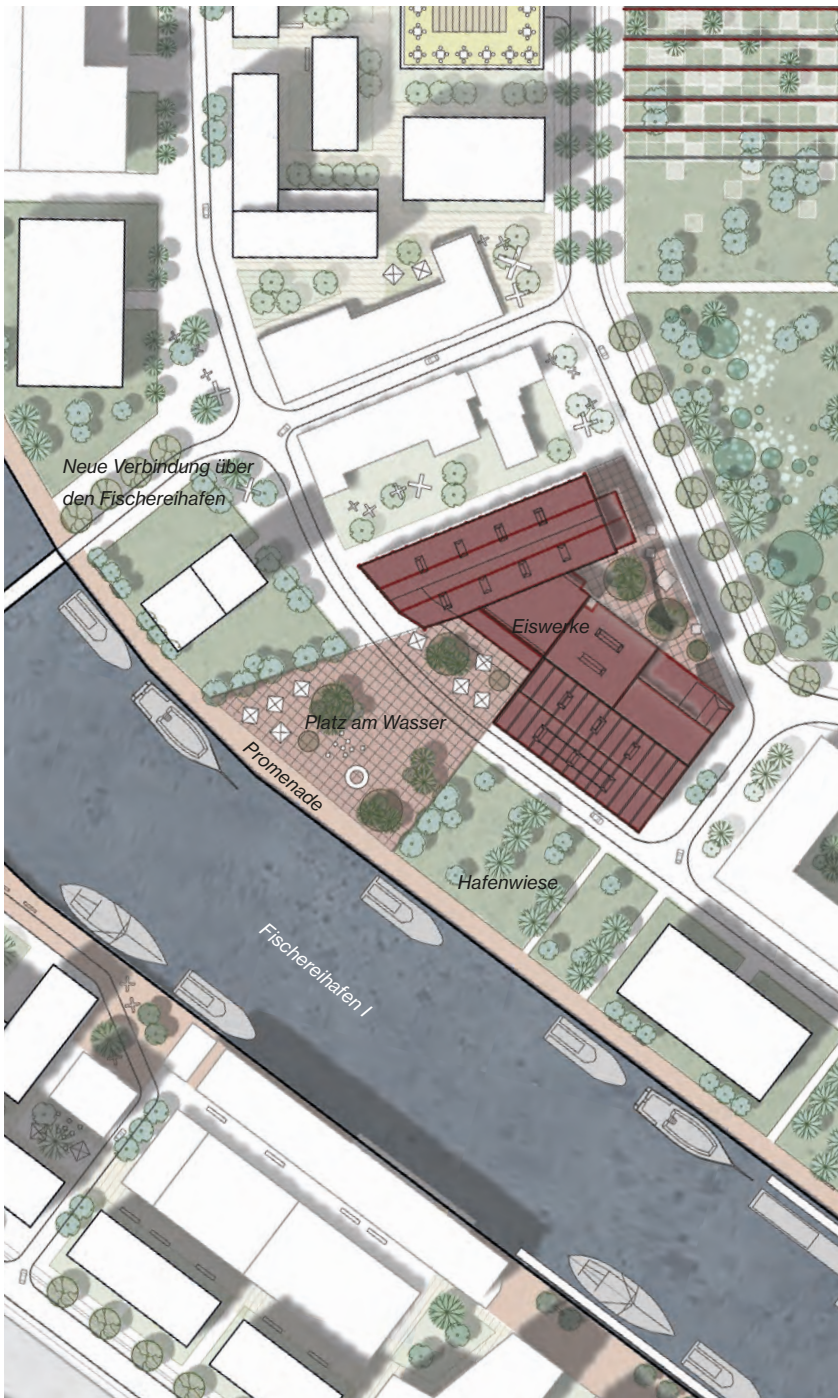
Planaufsicht grüne Mitte Külkenhalbinsel



Abb. 59-61: Referenzbilder für die Külkenhalbinsel

Der Hafepark

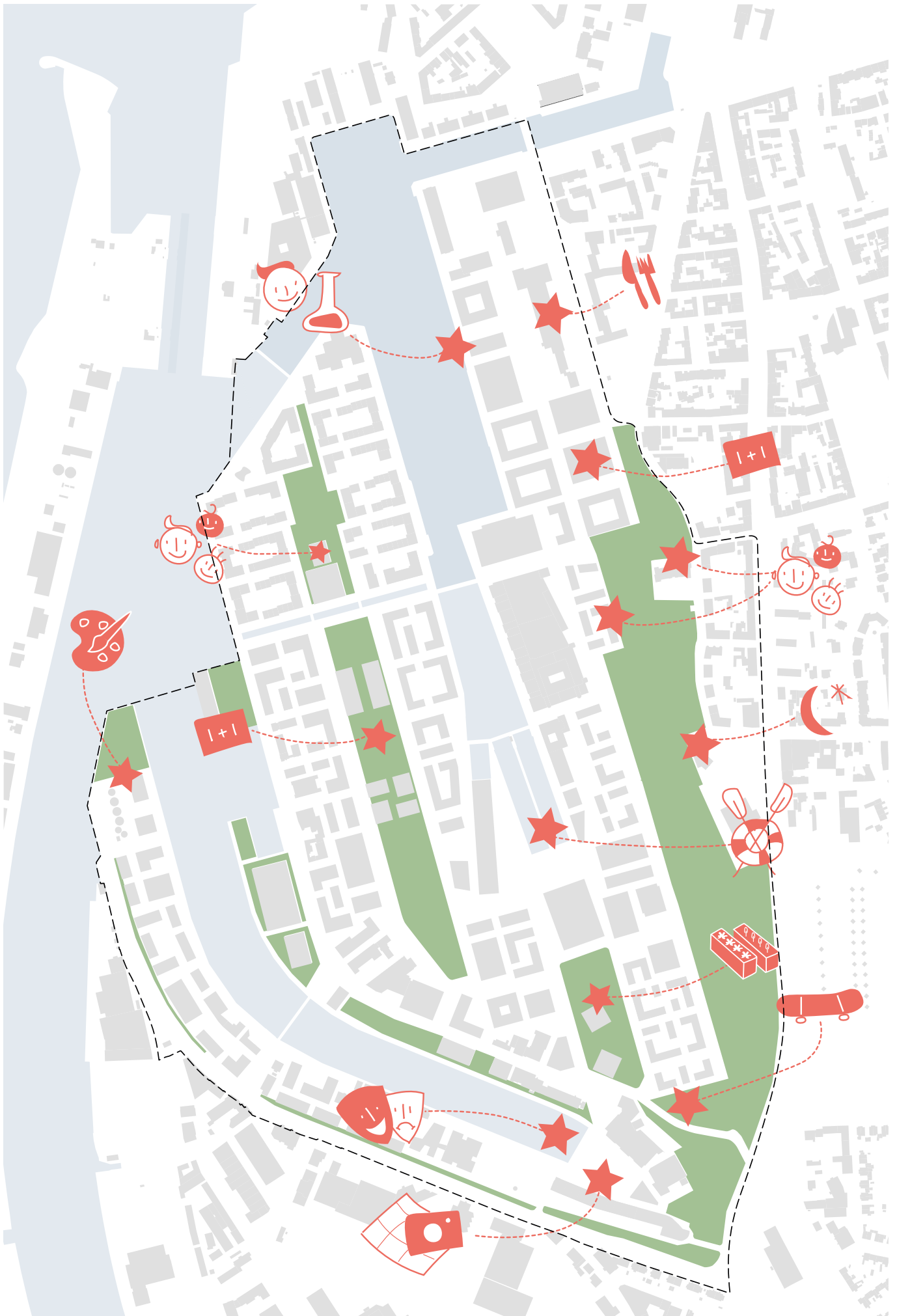
Der Hafepark ist eine grüne Erweiterung der Hafepromenade zwischen Schaufenster und Eiswerke. Der Park bietet einen grünen Erholungsraum direkt am Wasser, und schafft gleichzeitig eine attraktive Verbindung zum industriellen Erbe am Fischereihafen I. Die grünen Bereiche im Park sind offen gestaltet und bieten viel Raum für Aufenthalt auf der Wiese für z.B. ein Picknick direkt am Wasser. Der Park hält diesen Bereich von Bebauung frei, wodurch die historischen Eiswerke freigestellt und in Szene gesetzt werden.



Planaufsicht Hafepark



Abb. 62-64: Referenzen für den Hafepark



Soziale und kulturelle Infrastrukturen sind in der grünen Hand verortet

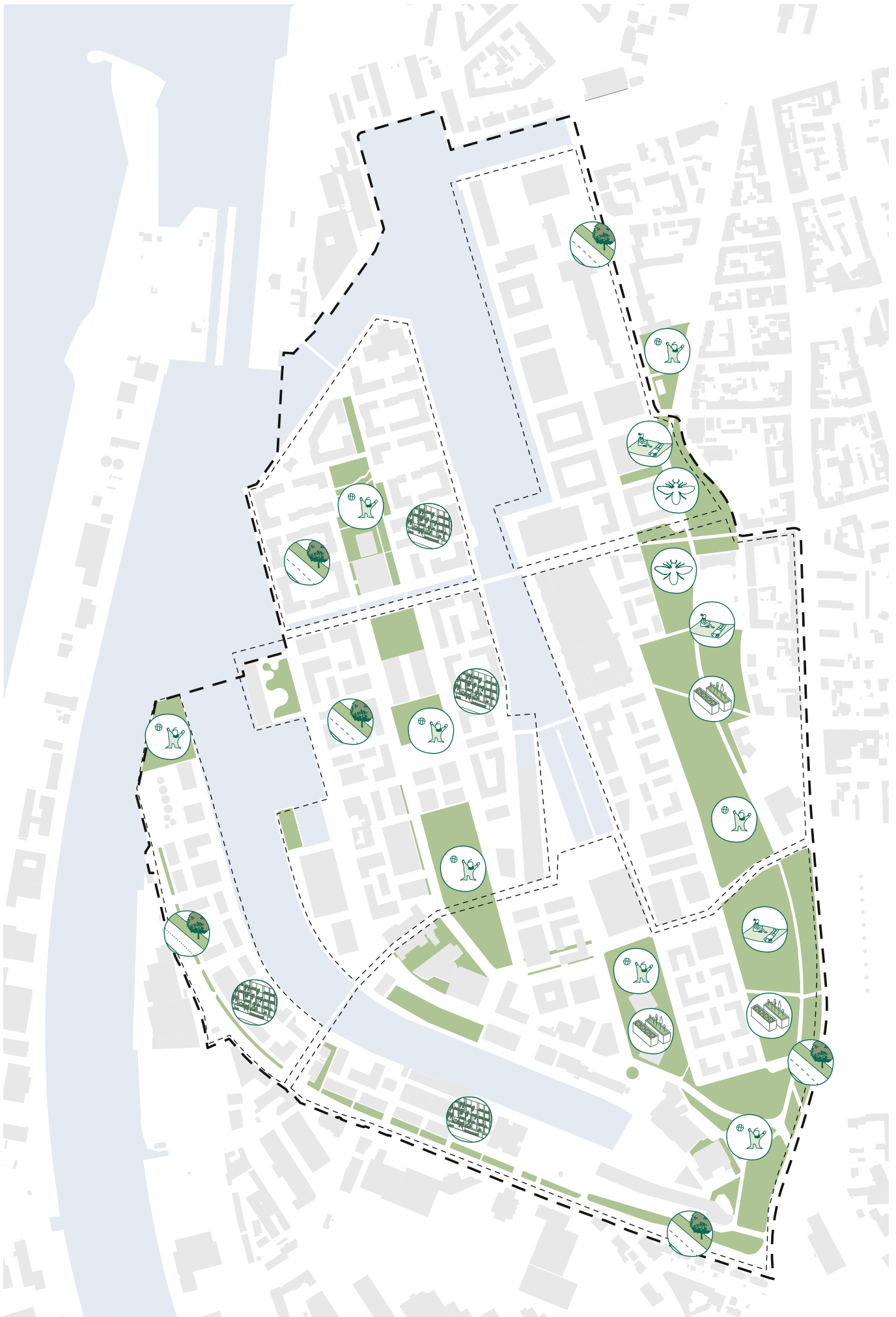
Gebäude in der grünen Hand

Die sozialen Einrichtungen in der grünen Hand sollen die Parkbereiche beleben und gleichzeitig zu einer verbesserten Sicherheit führen. Das Konzept bezieht sich auf den Bestand, da die bestehenden Schulen, Kitas und die Moschee heute alle im Grünen liegen. Diese Verortung der sozialen Infrastruktur im Grünen bildet einen attraktiven Bewegungspfad im Alltag für die Bewohner und das Werftquartier soll dadurch ein attraktiver Wohnort vor allem auch für junge Familien werden.

Das „Werftquartier“ befindet sich in räumlicher Nähe zu Geestemünde, insbesondere den Ortsteilen Geestemünde-Nord, Geestendorf und Geestemünde-Süd. Die dortige soziale und schulische Infrastruktur für Kinder, Jugendliche und Familien ist ausgelastet bzw. an ihren Kapazitätsgrenzen; die Versorgungsquote mit Krippenplätzen beträgt 20,4 % bei einem Bedarf der Eltern von mindestens 48 %; Freizeiteinrichtungen oder andere Räume für Jugendliche sind nicht vorhanden. Daher ist mit der Neuschaffung des Werftquartiers als Wohnstandort für Familien auch die soziale Infrastruktur mitzuentwickeln und herzurichten.

Es werden nach dem Planungsstand im April 2021 im „Werftquartier“ mindestens 120 Krippenplätze für Kinder 0 – 3 Jahre, 160 Plätze in einer Kindertageseinrichtung für Kinder 3 – 6 Jahre und 20 Hort-Plätze für Kinder im Grundschulalter benötigt. Weiter ist für die soziale Infrastruktur der Standort eines Familienzentrums sowie Aufenthaltsmöglichkeiten für Outdoorsport für Jugendliche und junge Familien zu berücksichtigen. Außerdem soll eine neue 3-zügige Grundschule im Werftquartier untergebracht werden sowie die Möglichkeit für eine 3-zügige Oberschule.

Grundlage ist die bisher angegebene Anzahl von etwa 6.200 zusätzlichen Einwohner/innen (2966 Wohneinheiten) im Bestand für das Werftquartier und die jetzige durchschnittliche Altersverteilung der Bevölkerung in Bremerhaven im Hinblick auf Kinder in den genannten Altersgruppen sowie der stadtweite Ausbaubedarf von Betreuungsplätzen für Kinder unter drei Jahren. Dieser Bedarf soll in der weiteren Konkretisierung geprüft werden, da sich die konkrete Anzahl der Wohneinheiten in der weiteren Planung ändern wird.



Übersicht Grünflächentypologien in jeder Nachbarschaft



1. Naturbelassene Grünflächen, die nicht von der Bevölkerung genutzt werden und demnach als Rückzugsort für die Ökologie fungieren.



2. Naturbelassene Grünflächen, die von der Bevölkerung genutzt werden. Hier bietet es sich an, auch Retentionsflächen mit zu integrieren.



3. Aktiv genutzte und gestaltete Grünflächen mit Spiel- und Bewegungsflächen sowie eingezäunten Hundewiesen – hier können Retentionsflächen ergänzend als gestaltende Elemente auftreten.



4. Urban Gardening und Urban Farming sowie Streuobstwiesen



5. Umsetzung von vertikalem Grün (Fassadenbegrünung) – diese Flächen werden bei den empfohlenen 20 m² / EW nicht mitgerechnet



6. Straßenbegleitgrün – diese Flächen werden bei den empfohlenen 20 m² / EW nicht mitgerechnet

Grünflächentypologien

Das Stadtplanungsamt Bremerhaven hat in Zusammenarbeit mit dem Gartenbauamt und dem Umweltschutzamt Vorgaben für die zu gestaltenden Grünflächen im Wertquartier festgelegt. Diese Vorgaben spielen auch eine wichtige Rolle im Nachhaltigkeitsleitfaden und damit als verbindliche Grundlage für die weitere Planung.

Für das Wertquartier wird allgemein ein Bedarf von mind. 20 m² Grünfläche pro Einwohner angenommen. In diesen Bedarf werden auch die Spiel-, Sport-, und Bewegungsflächen mit eingerechnet. Diese Vorgabe ist auf das Gesamtgebiet zu beziehen, eine einzelne Betrachtung der unterschiedlichen Nachbarschaften wird zur Beurteilung empfohlen.

Es sollen keine reinen Spielplätze entstehen, es sind Spiel- und Bewegungsflächen für alle Generationen vorgesehen, welche in die Parkflächen integriert werden können. Die öffentlichen Grünflächen sollen mit Ihrer Qualität überzeugen.

Bei der Berechnung der Grünfläche pro Einwohner wird das an den Randbereichen des Gebietes befindliche Böschungsrain (zur Georgstraße etc.) nur zu 50 % berücksichtigt. Diese Grünflächen bieten Sichtschutz, Lärmschutz und sind auch klimatisch und in der Gesamtheit positiv wirksam und erforderlich, bieten aber ke-

ine Flächen für die Naherholung und nehmen nur eingeschränkt ökologische Funktionen für die Flora und Fauna auf.

Entsprechend der Vorgehensweise der GALK soll das Straßenbegleitgrün, die Straßenbäume sowie das vertikale Grün nicht in die Berechnung bzw. Erfassung der 20 m² / Einwohner an Grünfläche mit einbezogen werden. Das Straßenbegleitgrün sowie das vertikale Grün können aber einen Ausgleich für die Bereiche bieten, in denen die Einbeziehung von Grünflächen nur eingeschränkt möglich ist.

Es soll sich ein enges Netz von Baumstandorten über das gesamte Gebiet erstrecken, d.h. an Straßen, Wegen und Plätzen. Ebenso sind Bereiche von flächigem Bewuchs (z.B. Gehölze, Stauden) zu berücksichtigen. Dies entspricht der Klimaanpassungsstrategie von Bremerhaven, darin die Schlüsselmaßnahme BHV 4 (Handlungskonzept Stadtbäume) sowie das Ziel G 2 (Ziele für das Wirkungsfeld Gebäude und Infrastrukturen – Vermeidung bzw. Reduzierung der Aufheizung exponierter Verkehrs- und Freiflächen).

Die Grünflächen sind in 6 unterschiedliche Kategorien eingeteilt, die oben in der Legende beschrieben sind. Die Karte auf der linken Seite zeigt die Verortung der unterschiedlichen Grünflächentypologien in den jeweiligen Nachbarschaften.

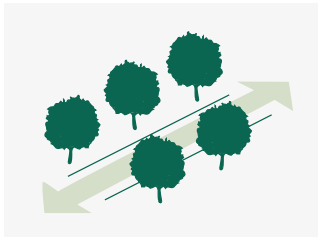
Bäume als raumbildenden Elemente

Bäume spielen eine wichtige Rolle für die Zonierung und Raumbildung der Freiräume und tragen zu einer hohen Aufenthaltsqualität bei. Die Integration von Neupflanzung im Wertquartier soll darüber hinaus die städtebauliche Struktur unterstützen.

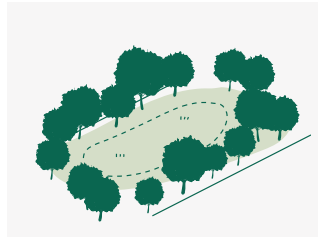
Hauptverbindungsachsen werden durch Baumalleen betont, insbesondere die Verbindungsachsen zu Geestemünde und Innenstadt. Die Parkbereiche in der grünen Hand sollen durch ein Wechselspiel aus Baumgruppen und offenen Bereichen zoniert werden. Baumgruppen spenden hier Schatten und schaffen geschützte Bereiche für Spiel und Aufenthalt.

Entlang der Hafensperrmauer sollen Bäume die Promenade räumlich zonieren und Aufenthaltszonen definieren. Die Bäume schaffen ein besseres Mikroklima mit schattigen, geschützten Bereichen und helfen dem menschlichen Maßstab. Es sollen keine durchgängigen Baumreihen umgesetzt werden, sondern kleinere Baupakete, die sich an den Größen der Baufelder anpassen.

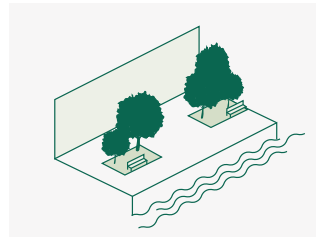
Der prächtige Baumbestand an der Ellhornbrache bildet die einzige hohe Konzentration von zusammenhängender Gehölzstruktur im ganzen Wertquartier und ist für das grüne Netzwerk identitätsprägende erhaltenswerte Grünstrukturen. Der Bereich bildet einen wichtigen Baustein für die Stadtnatur im Wertquartier.



Betonung der Hauptbewegungsachsen



Raumbildung im Park



Baupakete; Zonen für Aufenthalt



Walddach

Vegetationskonzept

In dem Rahmenplan sollen keine spezifische Baum- und Pflanzarten festgelegt werden, sondern ein übergeordnetes Konzept wie und wo Vegetation im Werftquartier integriert werden soll. Dies soll in der weiteren Planung durch eine vertiefte Freiraumplanung konkretisiert werden. Folgend werden 8 verschiedene Prinzipien für den Umgang mit Grün im Werftquartier erläutert.

Verschiedene Baumarten

Krankheiten und Pilze sind heute große Herausforderungen für Stadtbäume, die dadurch fragil werden und leider oft sterben oder gefällt werden müssen. Häufig sind die gleichen Baumarten davon betroffen, daher wird eine Mischung aus verschiedenen Baumarten, auch bei den Baumalleen, empfohlen.

Vertikales Grün

Im Werftquartier sind viele der bestehenden Straßenräume zu eng für Baumpflanzungen. Diese Räume bieten ein großes Potenzial für die Integration von vertikalem Grün, um die Räume aufzuwerten, das Mikroklima zu verbessern, und dadurch die Aufenthaltsqualität zu erhöhen.

Grüne Fassaden tragen auch zu verbessertem Gebäudeklima bei und Bauherren sind aufgefordert solche zu implementieren. Vertikales Grün soll die alten Industriestrukturen inszenieren und wenn möglich auch bei neuen Gebäudestrukturen integriert werden, z.B. bei den Mobilityhubs.

Schmalkronige Bäume in engen Straßenräumen

Einige enge Straßenräume bieten genug Platz für Baumpflanzungen, hier sollen eher schmalkronige Bäume gepflanzt werden, damit die Wuchsbedingungen gut sind, und keine hohen Unterhaltskosten durch z.B. Schneiden, entstehen.

Klimaresistente Bäume

Diese meisten Stadtbäume haben schwierige Standortbedingungen: Strahlungshitze, Bauarbeiten, Streusalzeintrag, Staub und

Luftschadstoffe, das bedeutet alles Stress für die Bäume. Der Klimawandel bedeutet Starkregen, aber auch trockene Phasen. Bäume mit einer hohen Trockenresistenz haben sich in ihrer Entwicklung besser an langanhaltende Phasen ohne Niederschläge angepasst. Für die Baumauswahl in der weiteren Planung sollen die klimatischen Verhältnisse vertieft untersucht werden, sowie der Boden, um Zukunft- und Standortfähige Baumarten zu wählen.

Extensives Grün auf den Dächern

Wie im Nachhaltigkeitsleitfaden vorgegeben, sollen die Dächer genutzt werden. Extensives Grün bildet ein großes Potential für das Aufnehmen von Regenwasser, Isolation vom Gebäude, und gleichzeitig ein Lebensraum für Insekten und Vögel.

Extensives Grün im Park

Die Förderung der Ökologie und Biodiversität soll unter anderem durch großzügige extensive Grünflächen gewährleistet werden, die für neue Lebensräume für Tiere sorgen und gleichzeitig geringere Unterhaltskosten haben.

Urban Gardening / Obsthain

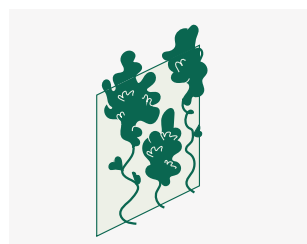
Essensproduktion soll die Bewohner aktivieren und informelle Treffpunkte für die Nachbarschaft bilden. Obsthaine im Quartierspark und Gemeinschaftsgärten im Werftpark beleben die grüne Hand.

Feuchtvegetation / Retentionsflächen

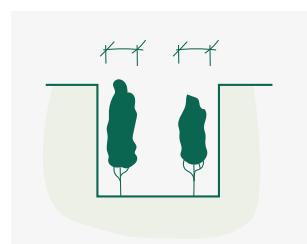
Im Quartierspark entsteht eine topographische Hügel- und Retentionslandschaft, die zu Erholung und Aufenthalt einlädt und gleichzeitig als Versickerungsfläche für das Regenwasser dient. Hier werden neue Biotope im Werftquartier gebildet und sorgen für eine vielfältige Vegetation im Park.



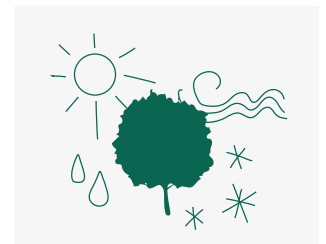
Verschiedene Baumarten



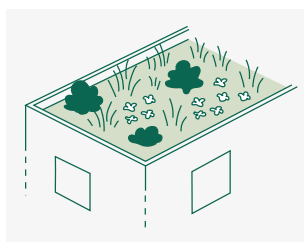
Vertikales Grün



Schmalkronige Bäume in engen Straßenräumen



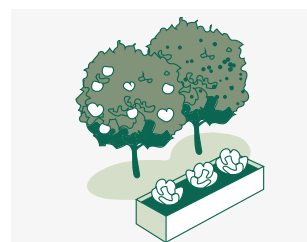
Klimaresistente Bäume



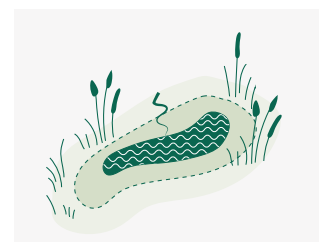
Extensives Grün auf den Dächern



Extensives Grün im Park



Urban Gardening / Obsthain



Feuchtvegetation / Retentionsflächen



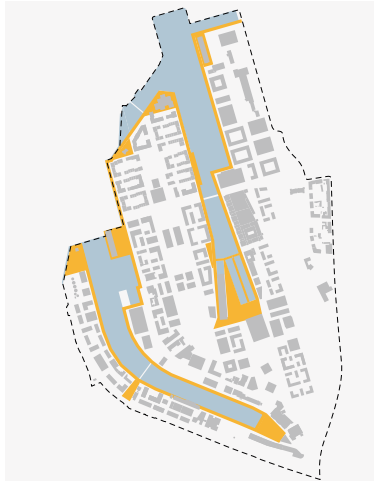


Freiraumtypologien

Zum Freiraum gehört ein Netzwerk an unterschiedlichen Freiraumtypologien, die das Gebiet intern verbinden, aber auch eine Vernetzung in das umliegende Stadtgefüge gewährleisten. Es handelt sich um eine Hierarchie von Außenräumen, die in vier Typologien aufgeteilt sind, welche auf den nächsten Seiten genauer beschrieben werden.

Die Promenade

Die urbane öffentliche Promenade verbindet alle Bereiche des Quartiers und ermöglicht ein attraktives Durchlaufen des gesamten Gebietes. Damit bildet sich eine Abfolge von unterschiedlichen räumlichen Qualitäten, von schmaleren Promenaden bis zu weiten Plätzen. Die urbane Promenade verbindet alle Nachbarschaften miteinander und spiegelt die verschiedenen Charaktere für alle Bewohner und Besucher wider.



Die Promenade



Planaufsicht Promenadenabschnitt

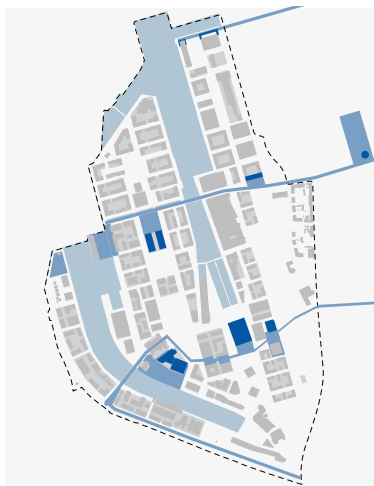


Abb. 65- 67: Referenzen Promenaden

Die Achsen

Die Achsen im Werftquartier sind wichtige urbane Verbindungen, die das Werftquartier mit Gestemünde verbinden. Die beiden wichtigen Ost-West Achsen vernetzen das Gebiet mit den umliegenden Stadtteilen. Die Achsen bilden eine Raumfolge von verschiedenen öffentlichen Räumen, welche attraktive und kurze Wege zum Wasser des neuen Quartiers schaffen.

Die Hauptverbindung von Geestemünde über die Einswarder Straße ins Werftquartier ist hauptsächlich eine Fußgänger- und Fahrradverbindung, die einen direkten kurzen Weg zum Wasser bildet. Die Sichtbeziehung durch das Werftquartier zum Wasser betont auch visuell diese neue Verbindung.



Die Achsen



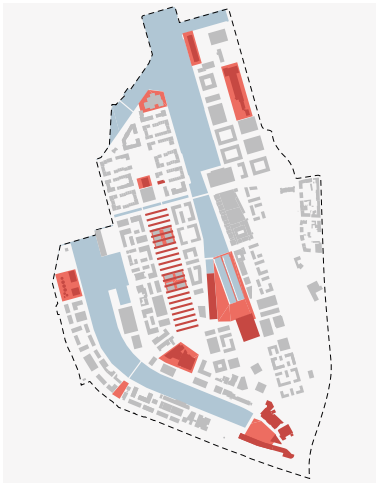
Planaufsicht Quartierseingang im Park

Die südliche Verbindung in Verlängerung der Hamburger Straße über die Nansenstraße markiert den neuen Quartierseingang. Entlang dieser Verbindung befinden sich historische Landmarken wie die Montagehalle am Werfthafen und die Eiswerke.

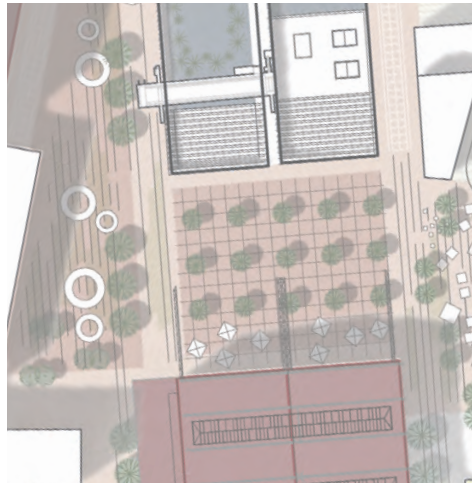


Abb. 68- 70: Referenzen Achsen

Die Plätze



Die öffentliche Plätze und Katalysatoren



Planaufsicht Werfthafen

Die Quartiersplätze befinden sich direkt an erhaltenswerten und historisch wichtigen Strukturen, welche als Katalysatoren dienen. Diese agieren als urbane Orte zum Treffen und Verweilen für Besucher und Bewohner im öffentlichen Raum. In jeder Nachbarschaft befindet sich mindestens ein solcher Ort zum Austausch und Treffen der Gemeinschaft. Jeder Platz bekommt seine eigene Identität, passend zum Charakter der Umgebung.

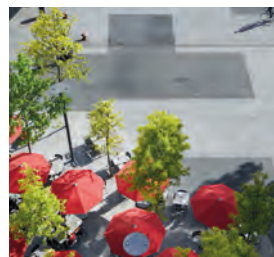
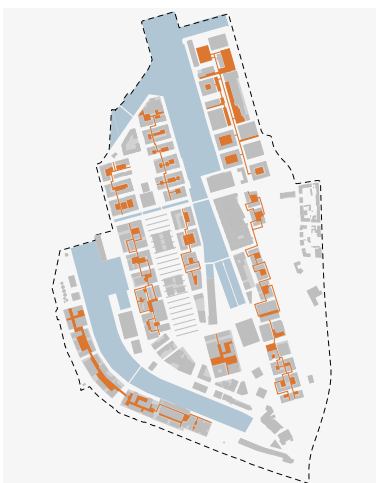
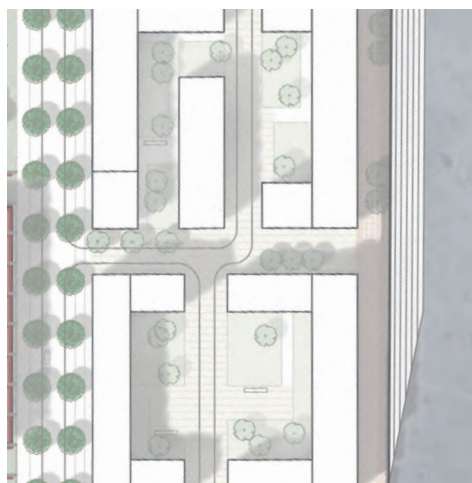


Abb. 71- 73: Referenzen Plätze

Nachbarschaftsnetz



Das Nachbarschaftsnetz



Planaufsicht Nachbarschaftsnetz im Hallenquartier

Die privateren, größtenteils autofreien Wegenetze bilden die lokalen, gemeinschaftlichen Kerne und vernetzen die Nachbarschaften intern. Für die Bewohner dienen sie als intime, lokale Räume zum Treffen und Aufhalten - ein Netzwerk inklusive kleiner Quartiersplätze und privateren Straßenräumen.



Abb. 74- 76: Referenzen Nachbarschaftsnetz

Steckbriefe Nachbarschaften

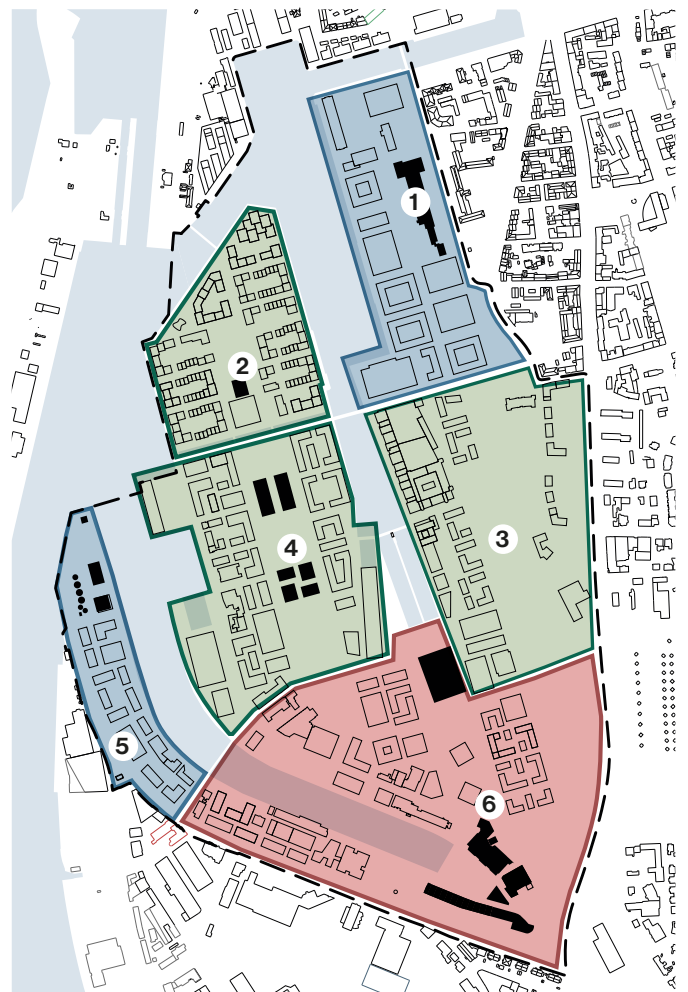




Identität der Nachbarschaften

Auf den folgenden Seiten werden die Eigenarten, die Identität, die städtebaulichen Regeln, die Typologien und die zentralen Freiräume der einzelnen Nachbarschaften erläutert. Analysen des Mikroklimas der wichtigsten Freiräume sind auch Teil der Steckbriefe sowie diagrammatische Phasenpläne, die die kurz-, mittel- und langfristige Entwicklung der Quartiere darstellen.

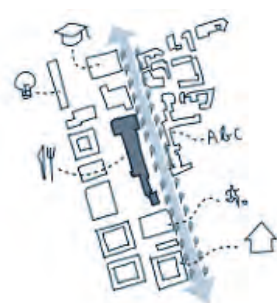
- 1) Campusviertel
- 2) Külkenhalbinsel
- 3) Parkquartier
- 4) Hallenviertel
- 5) Kreativkai
- 6) Hafenerz



Übersicht Nachbarschaften



Forschung und Wissen im Mittelpunkt



Der Campusboulevard mit diversen Funktionen



Ein maritimer Campus

1 Das Campusviertel

Städtebauliche Struktur

Das Campusviertel soll als lebendiger maritimer Stadtcampus entwickelt werden. Die städtebauliche Struktur ist aus dem bestehenden Hafeneraster sowie aus alten und neuen Sichtachsen entstanden, um auf dem Bestand weiterzubauen und eine Vernetzung mit der Umgebung zu schaffen. Ein neuer Hochpunkt am Park markiert den Eingang zum Werftquartier.

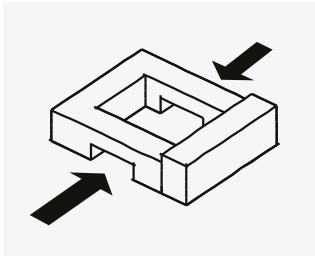
Katalysator

Das alte Bahnhofsgebäude wird mittel- und langfristig zu einem lokalen Katalysator, der die gesamte Nachbarschaft mit Studi-

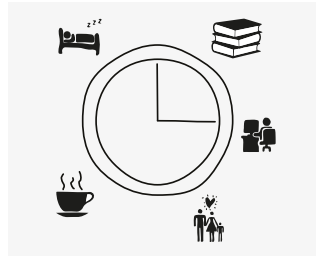
erenden, Veranstaltungen und gemeinsamer Mensa für Studierende, Berufstätige und Bewohnern im Quartier verbindet. Dieser Katalysator hat Potenzial das Viertel rund um die Uhr zu beleben, insbesondere auch abends und am Wochenende.

Flexibilität in der Nutzungsverteilung

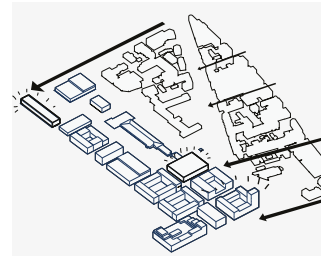
Die Gebäudenutzungen, eine Mischung aus Forschung, Studentenwohnungen, einer neuen Oberschule und gemischte Wohnungen, ist in großzügigen Blockrandstrukturen gebaut, die die umgebenden Gebäude in Bezug auf Material und Größe widerspiegeln. Das städtebauliche Raster bietet durch die an-



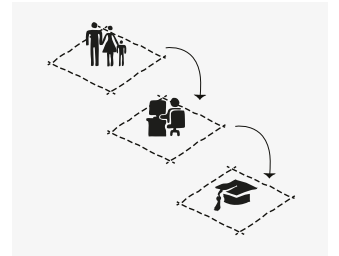
Durchlässige Blöcke bilden ein internes Bewegungsnetz



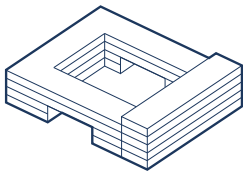
Ein belebter Stadtteil rund um die Uhr



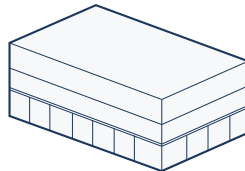
Verzahnung Geestemünde Campusviertel



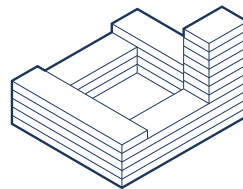
Flexible Baufelder erlauben verschiedene Nutzungen



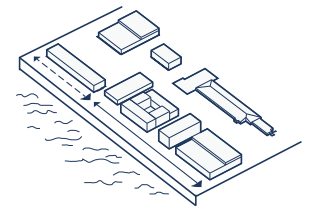
1 Typologie: geschlossene Blockrandbebauung



2 Typologie: Grossmasstäblicher Solitär



3 Typologie: Sondergebäude



4 Typologie: Bestand



Abb. 77-78: Blockbebauung mit Innenhof



Abb. 79-80: Büro als Punkthäuser



Abb. 81-82: Hochhaus am Wasser

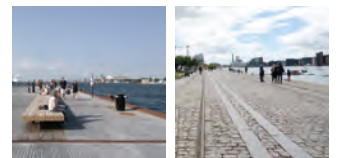


Abb. 83-84: Freie Promenade

gemessene Dimensionierung der Baufelder eine hohe Flexibilität in Bezug auf Nutzungen und Typologien, die in der weiteren Planung nach Bedarf angepasst werden können. Insbesondere der Schulstandort soll sorgfältig geprüft werden, in Bezug zu Wasserlage, Anordnung Außenanlagen und Nutzungshybrid mit z.B. einer Bibliothek.

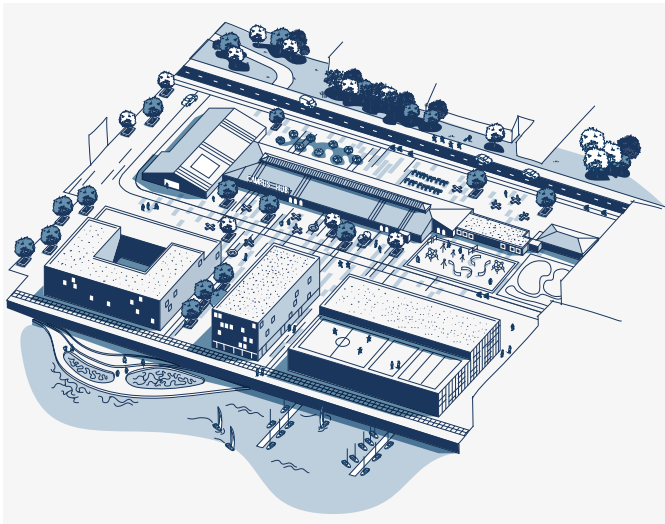
Hafenpromenade

Der Hafenkai soll sowohl mit dem Hafenlabor für 1:1 Forschung genutzt werden, als auch für Freizeitnutzungen wie eine öffentliche Marina. Die Promenade soll möglichst offen und für die

Öffentlichkeit zugänglich gestaltet werden. Der Ladebereich bei dem Neubau des Alfred-Wegener-Instituts soll für Gestaltung freigehalten werden.

Campusboulevard

Der Campusboulevard vernetzt im Quartiersinneren das Viertel, und wird zusätzlich durch ein halböffentliches, intimes Netz durch die Innenhöfe ergänzt.



Der ehemalige Güterbahnhof als Katalysator



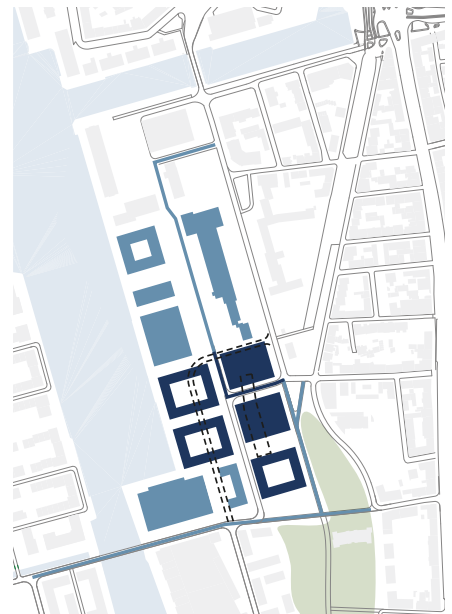
Modellbild Campusviertel



Kurzfristige Entwicklung: Bestand mit Katalysator



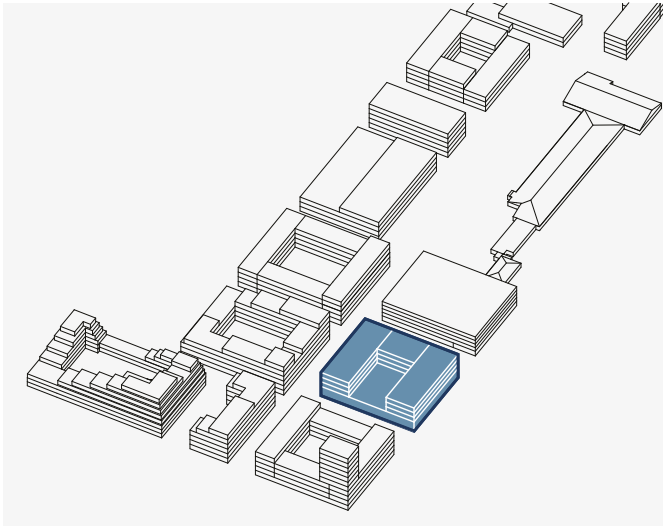
Mittelfristige Planung: Erweiterung des Campus



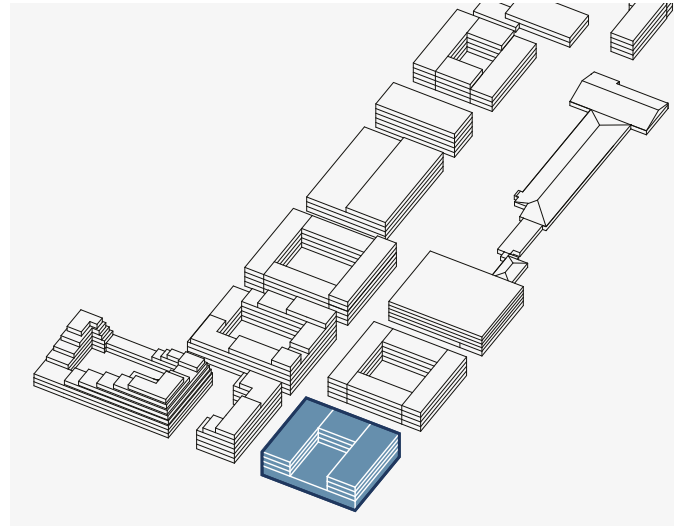
Langfristiges Planungsziel im Campusviertel



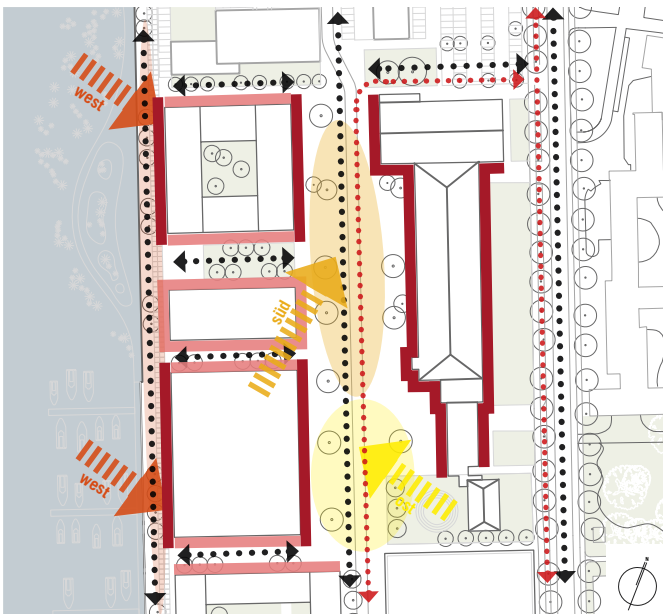
Abb. 85-90: Bestandsfotos Campusviertel



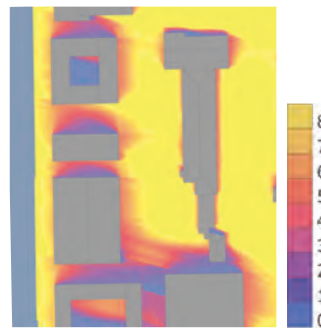
1) Schulstandort beim grünen Finger



2) Schule in Kombination mit Bibliothek am Park



Platz am Campusboulevard



Sonnenstunden am 21. März



Abb. 91: Referenz Promenade

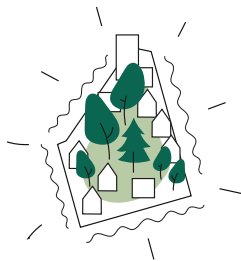


Abb. 92: Referenz Campusplatz

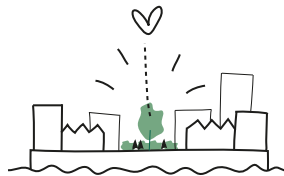


Abb. 93: Referenz Campusboulevard

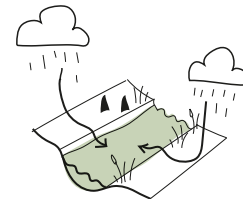
- Aktives Erdgeschoss
- Private Vorzone
- Mittagssonne
- MIV
- Einladende Erdgeschossnutzung
- Morgensonne
- Abendsonne
- Rad- und Fusswege



Nachhaltige Insel



Die grüne Mitte



Retention als Erholungsraum

2 Die Külkenhalbinsel

Die neue Insel im Wertquartier

Die Halbinsel Külken mit ihrer einmaligen Lage hat ein enormes Potenzial, eine einzigartige Nachbarschaft zu werden. Mit dem Bau von dem Külkenkanal entsteht hier eine neue Insel in Bremerhaven, ein autoarmes neues Quartier mit neuen hybriden Wohnformen für junge Familien.

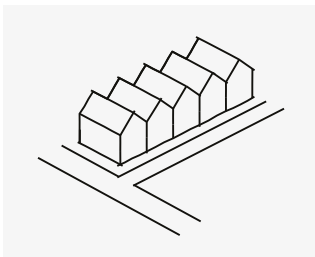
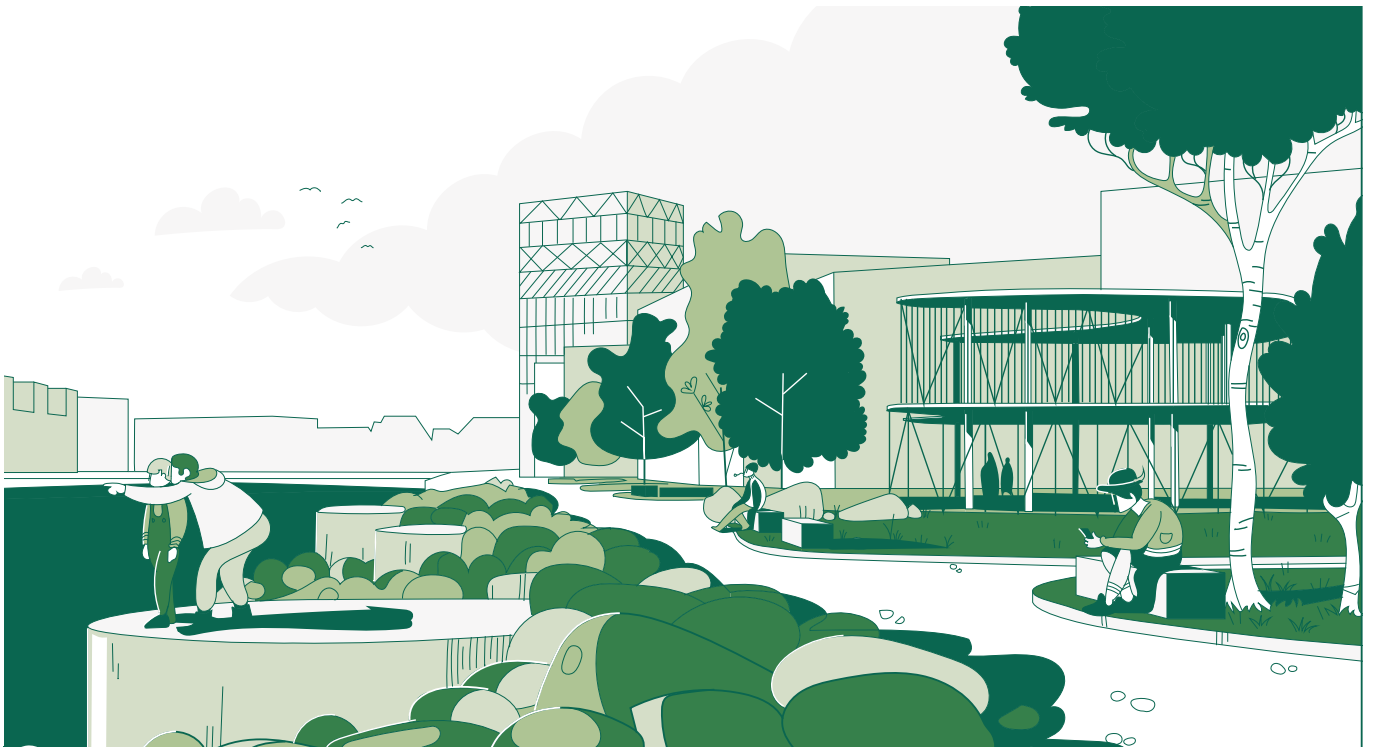
Bebauungsstruktur

Die gemischte Bebauungsblöcke aus Reihenhäusern und Geschosswohnungsbau bildet eine hybride Mischung aus verschiedenen Wohnformen. Basierend auf der Geschichte als Holzpro-

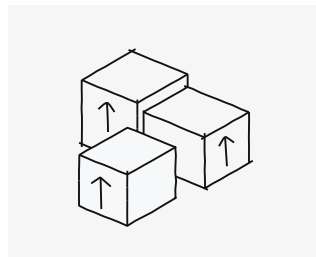
duktionsort, könnte die Verwendung von Holz als Baumaterial geprüft werden.

Anbindung an die Umgebung

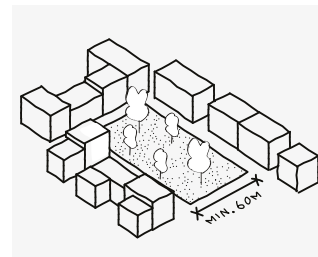
Die neue Brücke über den Werfthafen schafft eine optimierte Zugänglichkeit und eine direkte Anbindung zum Hauptbahnhof, gleichfalls schafft die neue Brücke zur Schleuse eine kürzere Verbindung zu den Havenwelten. Die verbesserte Anbindung soll den Langsamverkehr fördern und die Positionierung der Külkenhalbinsel als Modelviertel für ein innovatives Mobilitätskonzept stärken.



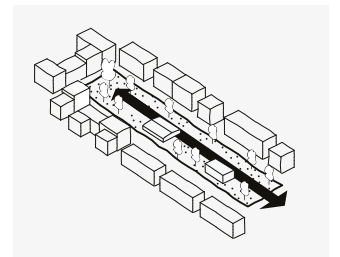
Giebelhausfassaden entlang der intimeren Strassen



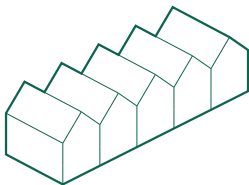
Höhenstaffelung der Geschosse



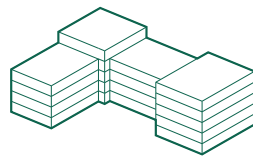
Minimum Breite der grünen Mitte



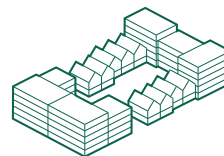
Fortsetzung des grünen Fingers



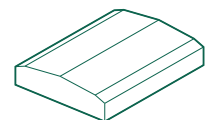
1 Typologie: Reihengiebelhaus



2 Typologie: Büro-Cluster



3 Typologie: Hybrid-Block



4 Typologie: Bestandshalle



Abb. 94-95: Reihenhaustypologie



Abb. 96-97: Bürovolumen



Abb. 98-99: Mischblöcke: Giebel- und Flachdach

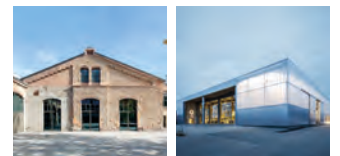


Abb. 100-101: Transformation Industriestrukturen

Der grüne Finger

Die grüne Mitte liegt in Verlängerung der ehemalige Stahlbauhalle und bildet eine attraktive zentrale Aufenthaltszone für die Nachbarschaft. Der weite Grünraum schafft durch optimiertes Mikroklima auch angenehme sonnige Räume im Winter. Ein Freiraum von 60 Meter wird empfohlen.

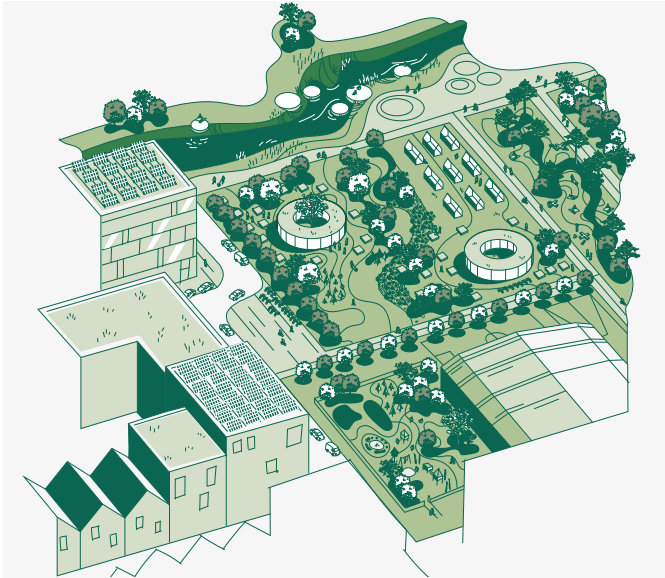
Standort Mobilityhub

Der Standort des Mobilityhubs soll in der weiteren Planung vertieft untersucht werden. Es werden zwei Standorte im südlichen Bereich der Halbinsel vorgeschlagen. Die Vorteile und Nachteile,

die städtebauliche Einbindung und Gestaltung des grünen Fingers sind wichtige Fragen für diese weiteren Untersuchungen.

Erhalt der Hallen

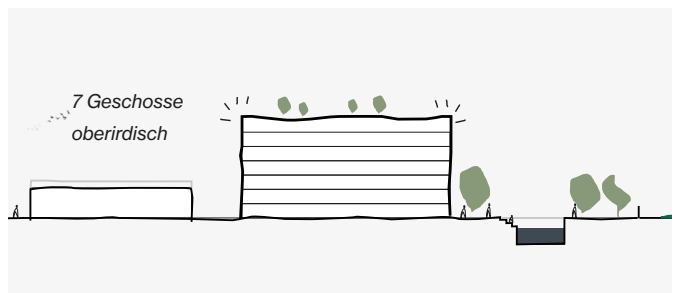
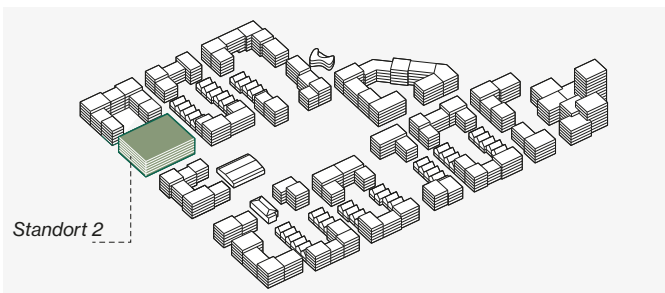
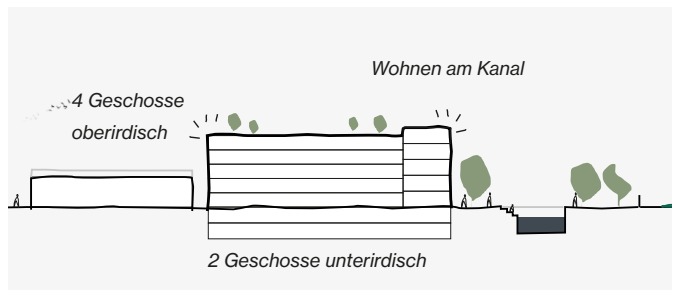
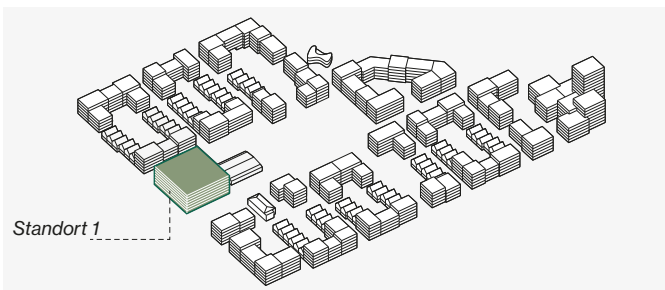
Die kleine erhaltenswerte Halle im Süden der Insel bleibt erhalten und hier soll die neue Kita verortet werden. Eine mögliche Umnutzung und Erhalt der zwei großen zentralen Hallen sollen in der weiteren Planung geprüft werden. Die Hallen sollen als Teil des grünen Fingers integriert werden und für die Nachbarschaft öffentlich zugänglich sein.



Die grüne Mitte als Treffpunkt für die Nachbarschaft



Modellbild Külkenhalbinsel



Standorte Mobilityhub; Prüfung in der weiteren Planungsphase

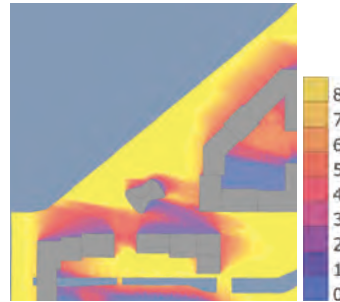
Varianten Standort 1; die Wirtschaftlichkeit der Untergeschosse ist zu prüfen



Abb. 102-107: Bestandsfotos Külkenhalbinsel



Platz am Wasser mit Bäumen und Sonderbau



Sonnenstunden 21. März



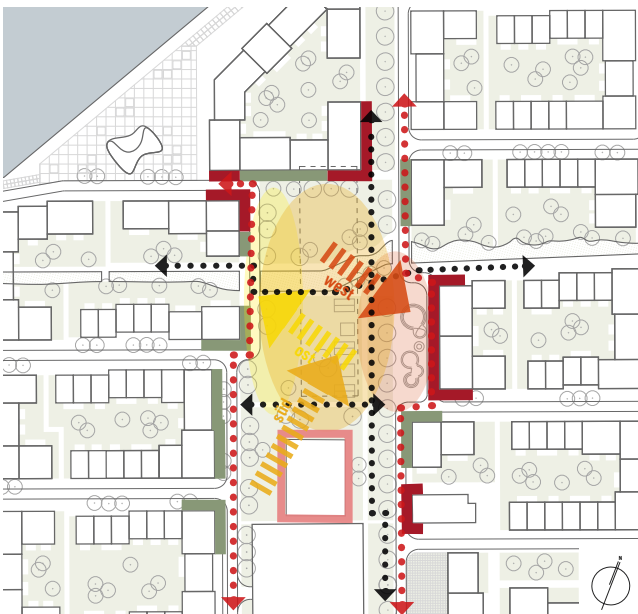
Abb. 108: Zugänglichkeit zum Wasser



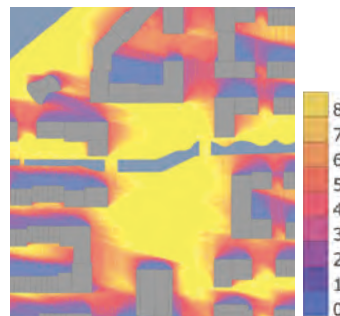
Abb. 109: Platz am Wasser



Abb. 110: Dachstruktur am Wasser



Grüne Mitte an der Kulkenthalbinsel



Sonnenstunden 21. März



Abb. 111: Breite Promenadengestaltung

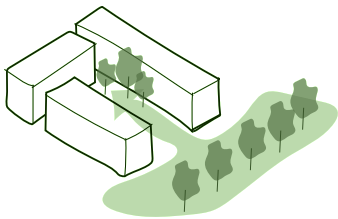


Abb. 112: Sitzgelegenheiten an Promenade

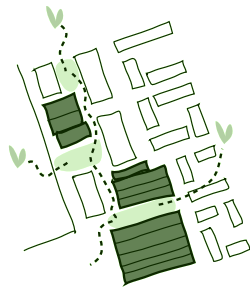


Abb. 113: Großzügiger Platz am Wasser

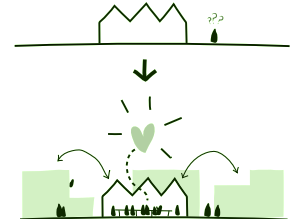
- Aktives Erdgeschoss
- Private Vorzone
- Mittagssonne
- Morgensonne
- Abendsonne
- MIV
- Rad- und Fusswege



Innenhöfe als Teil des Parks



Lokale Plätze zwischen dem Bestand



Bestandsstrukturen als Quartiersmotoren

③ Das Parkquartier

Das städtebauliche Raster

Die städtebauliche Struktur baut auf einem intelligenten Raster mit versetzten Baufeldern, die die Linearität brechen und dadurch auch z.B. gegen Wind schützt. Dadurch entstehen lokale, intime Wege durch das neue Quartier. Das Quartier wird seitlich durch große Sichtbezüge und gerade Achsen am Wasser und am Park eingerahmt.

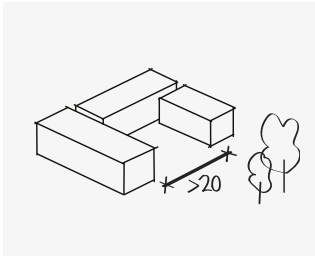
Bebauungsstruktur

Das Parkviertel zeichnet sich durch eine dichte Mischung aus bestehenden und neuen Gebäuden aus, die sich verflechten und so

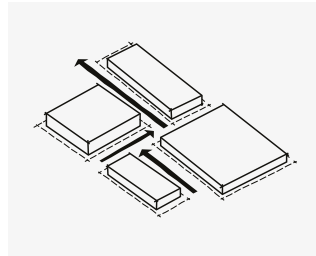
ein angenehmes Stadtleben mit kleinen Gassen und Plätzen bieten. Entlang des Parks entsteht eine offene Blockrandbebauung mit Blick auf das Grün. Die Eröffnung der Blöcke zum Park bietet eine hohe Lebensqualität für zukünftige Bewohner. Im Westen soll die Hafenterrasse von Straßencafés und kleineren Einkaufsmöglichkeiten geprägt werden, die in der Nachmittagssonne zum Verweilen einladen.

Bestehende Gebäude

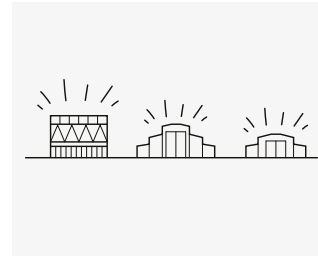
Ein besonderes Merkmal sind die großen bestehenden Hallen und ihre Dachprofile, die zukünftig erhalten oder neu interpretiert



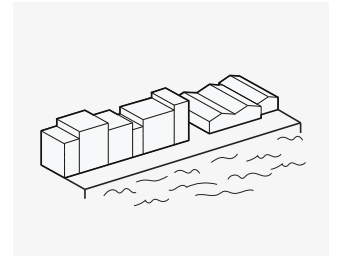
Blocköffnung in Richtung Park



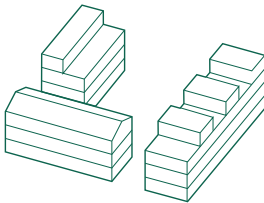
Nachbarschaftsnetzwerk zwischen den Parzellen



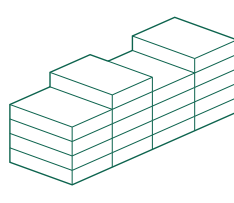
Repräsentative Fassaden am Quartierseingang



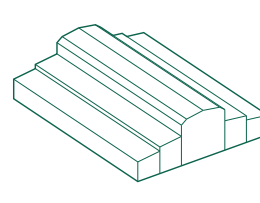
Giebelfassaden zum Wasser



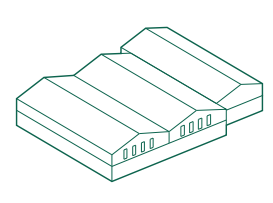
1 Typologie: Offene Blockrandbebauung



2 Typologie: Reihenhäuser



3 Typologie: Bestandshallen



4 Typologie: Giebelhäuser



Abb. 114-115: Offene Wohntypologien



Abb. 116-117: Reihenhaustypologie



Abb. 118-119: Transformation vom Bestand



Abb. 120-121: Giebeltypologie

werden sollen. Die freigestellten Giebelfassaden sollen als industrielle Spuren der Geschichte den Quartierseingang im Süden des Viertels markieren. Das bestehende ZAW Gebäude wird in seiner Kubatur erhalten und durch eine Transformation neuen Raum für Wohnen, Büros und Gewerbe anbieten.

Erhalt Riedemanstraße

Die Riedemannstraße soll in ihrer Lage größtenteils erhalten werden. Die versetzte Baufeldstruktur bricht mittig die Linearität der Bestandsstraße und soll in diesem Abschnitt verlegt werden. Die Straße soll mit einer neuen Oberflächengestaltung in ein intime

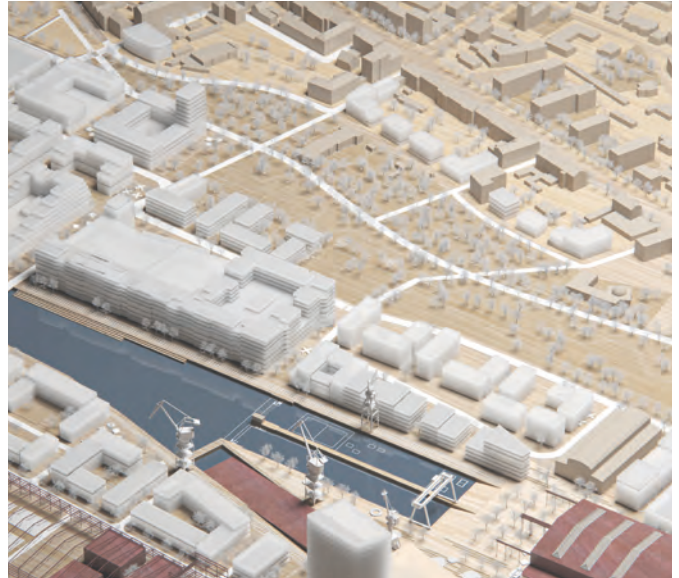
quartiersinnere Wohnstraße umgewandelt werden. Kurz- und mittelfristig soll die Straße in ihrer ganzen Länge erhalten bleiben.

Wohnen am Park

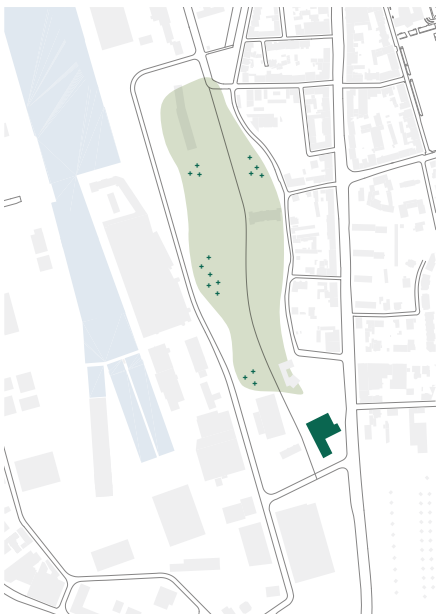
Die kleinteilige Bebauungsstruktur am Park bietet einen direkten Zugang zum Park von den eröffneten Blocks. Die Skalierung und durchlässige Parzellierung schafft eine intime Welt für Wohnen direkt am Grünen und einen angemessenen Übergang zum offenen Parkbereich.



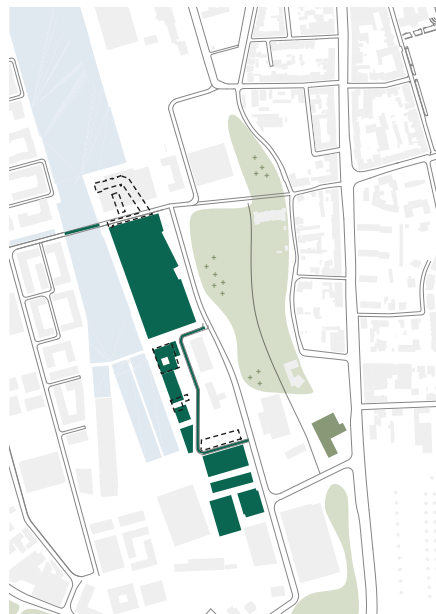
Die grüne Mitte als Treffpunkt für die Nachbarschaft



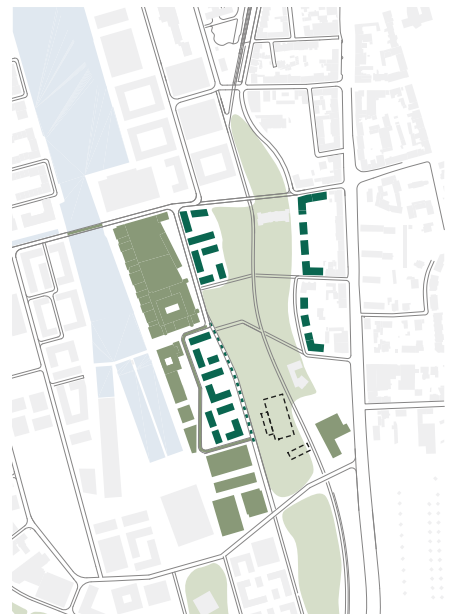
Modellbild Parkquartier



Kurzfristig: Temporäre Nutzungen im Park



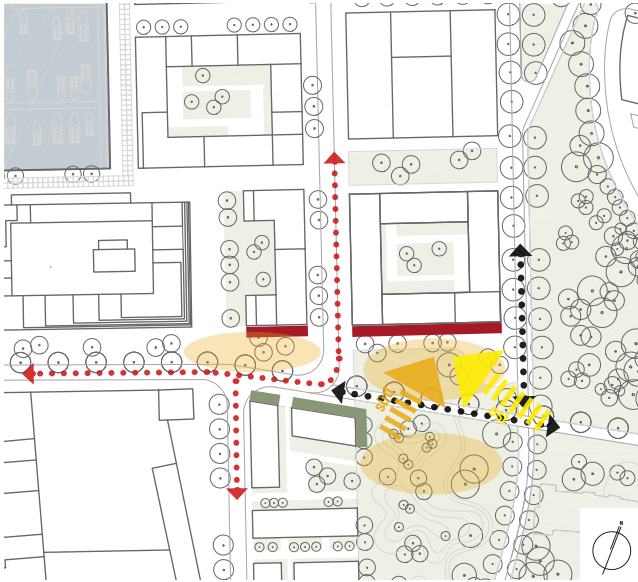
Mittelfristige Planung: Verdichtung am Hafen



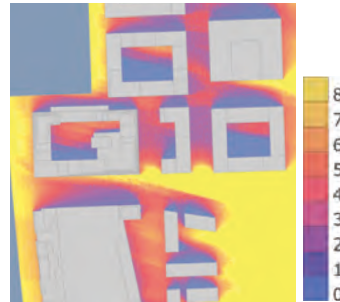
Langfristiges Planungsziel; Ausbau am Park



Abb. 122-127: Bestandsfotos Parkquartier: bestehendes Grün und Bausubstanz



Ost-West Achse im Parkquartier



Sonnenstunden 21. März



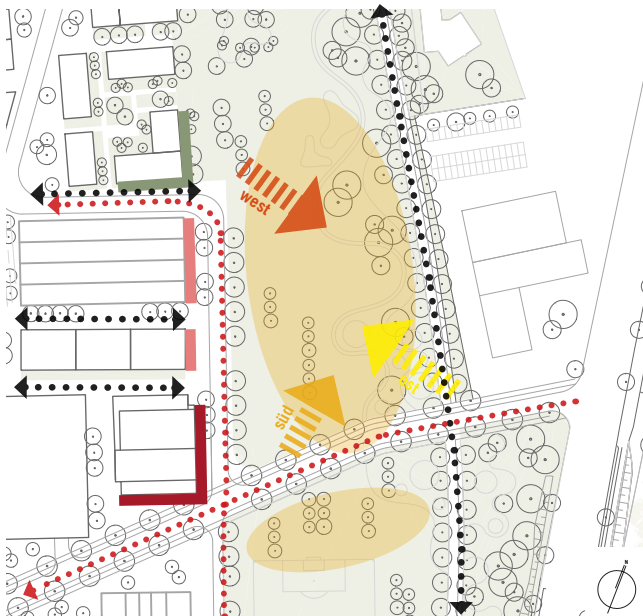
Abb. 128: Aufenthalt am grünen Platz



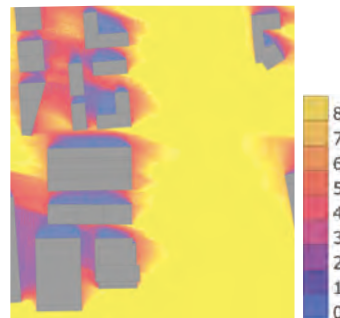
Abb. 129: Spiel am Parkrand



Abb. 130: Promenade mit Aufenthaltsbereich



Der südliche Parkabschnitt im Parkquartier



Sonnenstunden 21. März



Abb. 131: Topographische Landschaft



Abb. 132: Offener Park



Abb. 133: Bepflanzung im Park

■ Aktives Erdgeschoss

■ Private Vorzone

● Mittagssonne

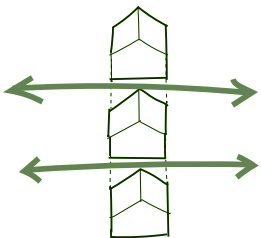
◄••••► MIV

■ Einladende Erdgeschossnutzung

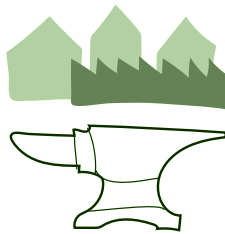
● Morgensonne

● Abendsonne

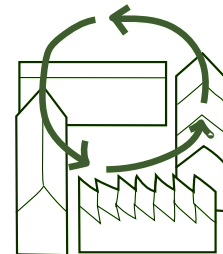
◄••••► Rad- und Fusswege



Verbindungen durch die Halle



Historisches Material: Stahl



Integrieren, Reaktivieren und Erneuern des Bestandes

4 Das Hallenviertel

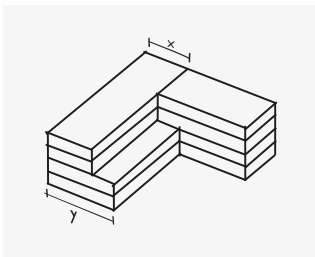
Die Identität des Quartiers

Das Gebiet ist heutzutage durch die prächtige Struktur der 340 m langen Halle gekennzeichnet. Die historische Länge der Halle soll auch zukünftig erhalten und erlebbar gemacht werden. Die Halle ist allerdings heute durch die geschlossenen Fassaden eine Barriere, soll aber in der Zukunft durch Öffnungen und Umgestaltung ein Treffpunkt und eine offene Passage zwischen Nord-Süd und Ost-West werden, wodurch eine einzigartige städtische Struktur entsteht. Einzelne Gebäudevolumen sollen unter der erhaltenen Hallenstruktur entstehen. Sowohl Gebäudevolumen als auch Freiräume unter dem Hallendach sollen soziale Treffpunkte für die

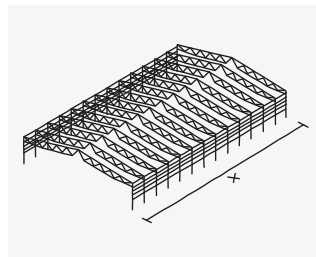
Bewohner sein und so die Nachbarschaft über die Halle hinweg verbinden. Die historische Bedeutung als Stahlverarbeitungsgebiet kann sich in Zukunft in den Materialien der Freiräume und Fassadenverkleidungen widerspiegeln.

Nutzungen in der Halle

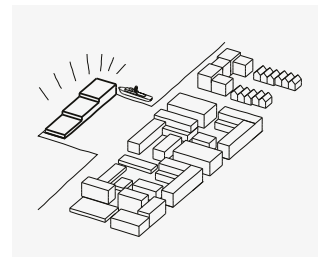
Eine 3-zügige Grundschule soll unter dem Hallendach entstehen sowie eine neue Kita in Zusammenhang mit einem Familien- und Jugendzentrum. Die Freianlagen der Schule und Kita soll außerhalb der Schulzeiten öffentlich zugänglich sein. Die Halle bietet außerdem Raum für Nahversorgung in Form eines Supermarkts



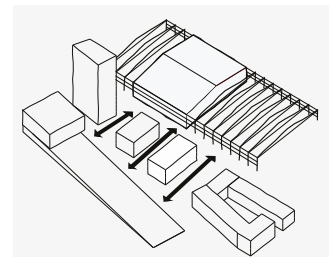
Tiefenstaffelung im Funktionsmix



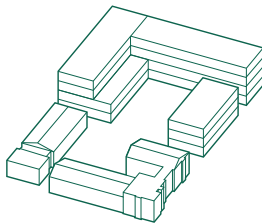
Der Masstab der Halle soll erhalten bleiben und zukünftig erlebbar sein



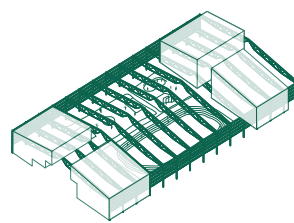
Eine neue Attraktion soll am Ende der Geestemünde Achse entstehen



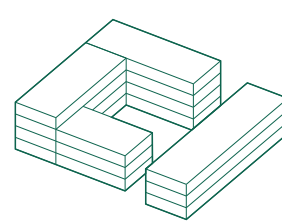
Eine durchlässige Bebauungsstruktur verbindet die Halle mit dem Helgen



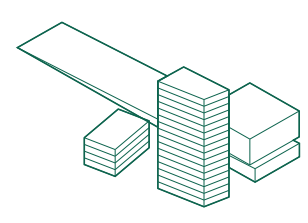
1 Typologie: Gemischte Blöcke



2 Typologie: Halleneinbauten



3 Typologie: Wohnblock



4 Typologie: Hochhaus



Abb. 134-135: Verschiedene Typologien im Block



Abb. 136-137: Transformation Hallen

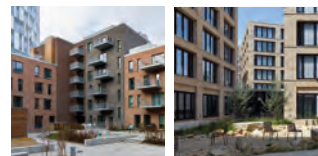


Abb. 138-139: Blockbebauung



Abb. 140-141: Punktuelle Hochhäuser

im südlichen Bereich. Öffentliche Aufenthaltsorte mit Spielplätzen bilden informelle Treffpunkte für das ganze Quartier.

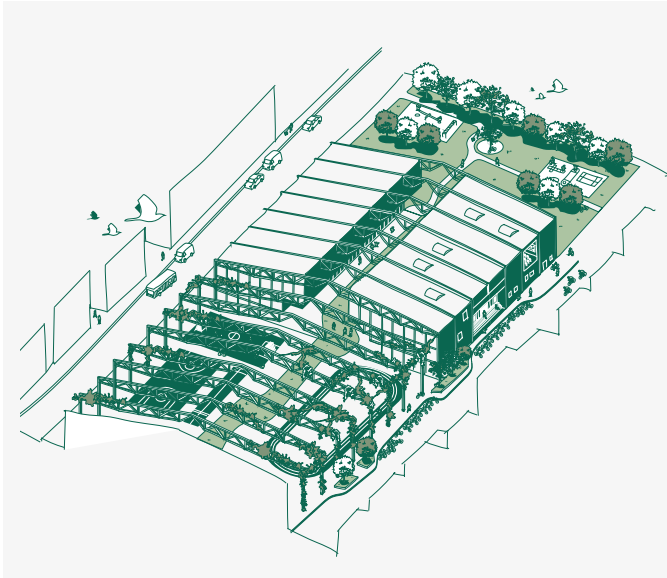
Städtebauliche Struktur und Typologien

Zwei urbane Bänder entstehen auf beiden Seiten der Halle. Diese städtebauliche Struktur folgt die Hafenlogik und schafft attraktive Baufelder, die zum Wasser oder Grünen orientiert sind. Die durchlässige Hallenstruktur bindet das Quartier zusammen. Die Baufelder bieten großes Potenzial für hybride Mischungen aus Bestand, neue Wohnformen und Büros / Gewerbe. Die vielfältige Mischung aus verschiedenen Typologien wie die Halle, die hy-

briden Blöcke, offene Blockrandbebauungen und das Hochhaus bildet eine attraktive Wohn- und Arbeitskulisse für eine breite Zielgruppe.

Stadteinbindung

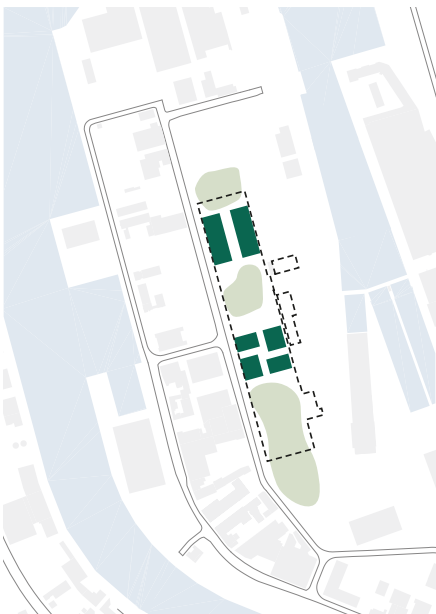
Eine durchlässige Bebauungsstruktur zwischen Halle und Helgen soll die Verbindung und den Zugang zum Wasser verstärken. Die Ost-West Achse von Geestemünde über den Park führt am Külkenkanal vorbei und endet bei dem neu geplanten Freiraum, der in Verbindung mit einem Neubau hier eine Destination am Wasser am Ende der Achse bildet.



Die ehemalige Stahlbauhalle als Treffpunkt für die Nachbarschaft



Modellbild Hallenviertel



Kurzfristig: Die Halle als Katalysator



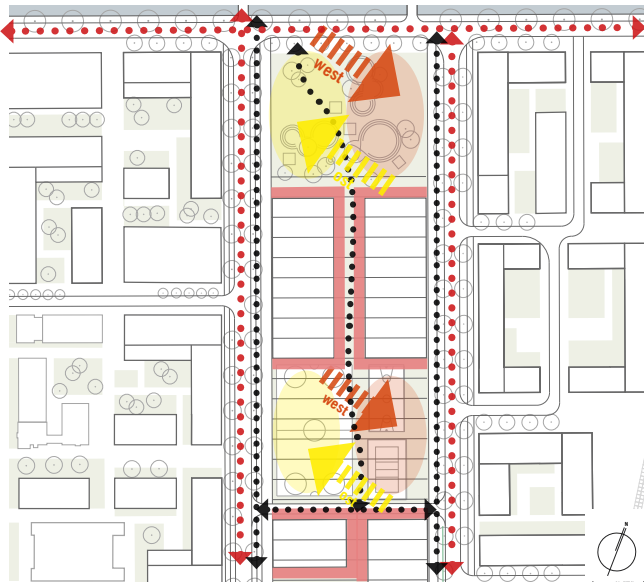
Mittelfristige Planung: Ausbau am Werfthafen



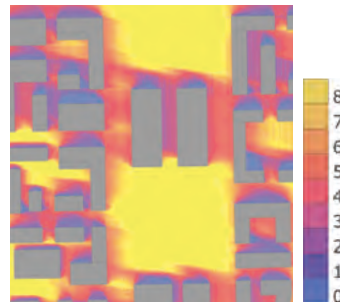
Langfristiges Planungsziel; Verdichtung vom Bestand



Abb. 142-147: Bestandsfotos Hallenviertel: Integration/Abbruch



Die durchlässige Hallenstruktur



Sonnenstunden 21. März



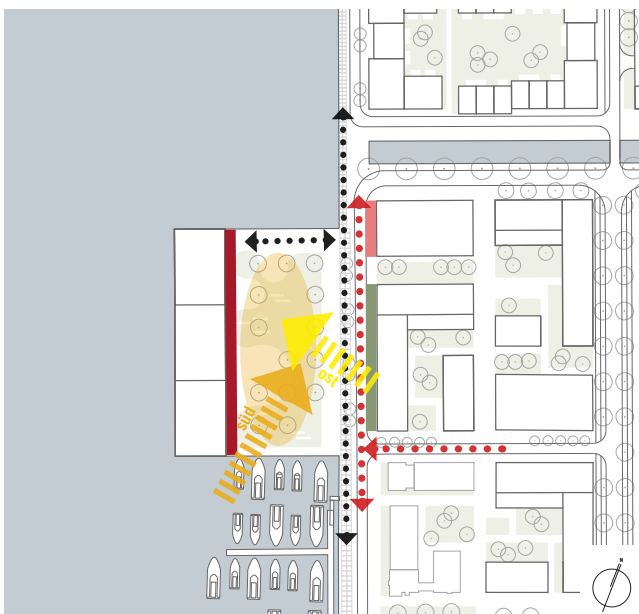
Abb. 148: Vertikale Bepflanzung



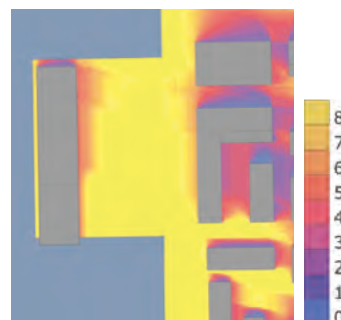
Abb. 149: Transformation Halle



Abb. 150: Begrünung Stahlstruktur



Der Platz am Ende der Ost-West Achse von Geestemünde



Sonnenstunden 21. März



Abb. 151: Öffentlicher Park am Wasser

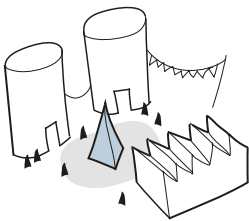


Abb. 152: Transformation Industriereal

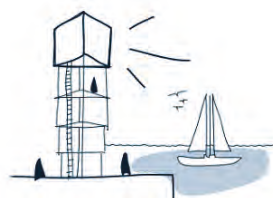


Abb. 153: Freiraum an Promenade

- | | | | |
|-------------------------------|-----------------|--------------|-------------------|
| Aktives Erdgeschoss | Private Vorzone | Mittagssonne | MIV |
| Einladende Erdgeschossnutzung | Morgensonne | Abendsonne | Rad- und Fusswege |



Kunsthub



Neue Ausblicke an der Kaispitze



Integrieren, Reaktivieren und Erneuern des Bestandes

5 Der Kreativkai

Identität und Nutzungen

Es ist wichtig, dass auch in die Erhaltung des rohen und unberührten Hafens investiert wird. Der Kreativkai soll in der Zukunft ein Bereich für Kultur, Kunst, Büros und produzierendes Gewerbe in einer hybriden Nutzungsmischung sein.

Die Lage weit weg von Wohnnutzungen in einem industriellen Umfeld bietet Raum für laute raue Nutzungen, die auch die Identität und den Charakter des Quartiers definieren soll. Es gibt bereits bestehende Kunst und Kultur Pioniere am Kreativkai, die auch zukünftig den Ort beleben sollen. Bestehende bauliche

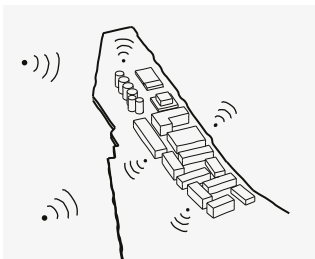
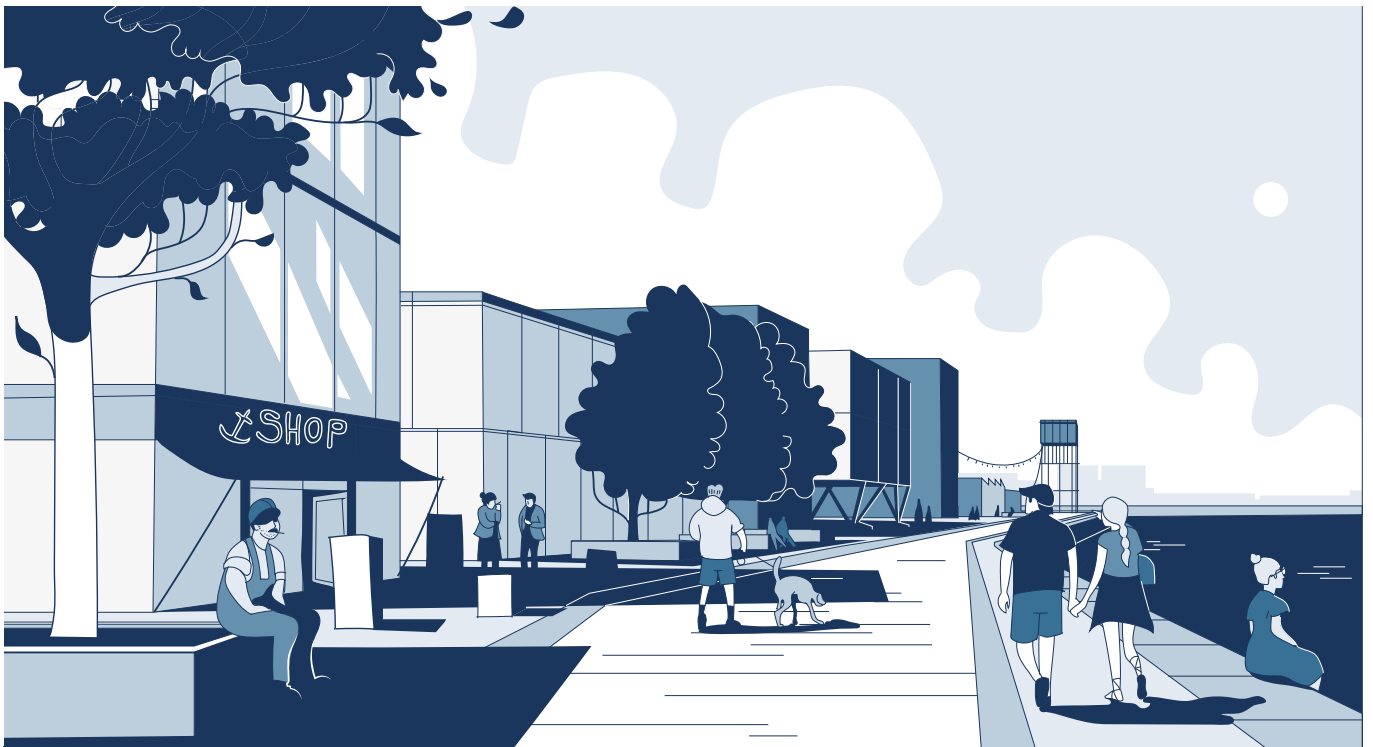
Strukturen können z.B. in Galerien umgewandelt werden und als eine Ergänzung zu Gretas Café dienen, das wie heute auch künftig Ausstellungen und frisch gebrühten Kaffee anbieten soll.

Bebauungsstruktur

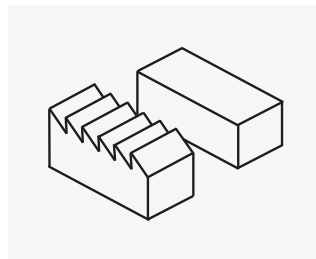
Die Bebauungsstruktur ist kleinteilig und fügt sich logisch in die bestehende Struktur ein. Dies ermöglicht den Erhalt von vielen Bestandsgebäuden und eine nachhaltige Verdichtung über Zeit.

Die Promenade

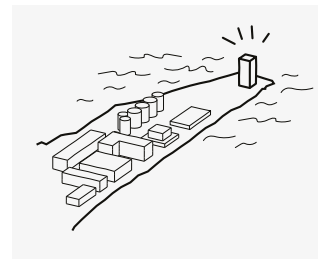
Die Promenade am Fischkai soll aufgewertet werden und du-



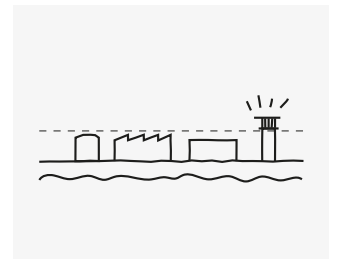
Lärmerträgliche Nutzungen am Kreativkai



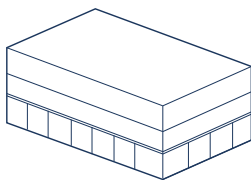
Integration von Bestand und Neubau



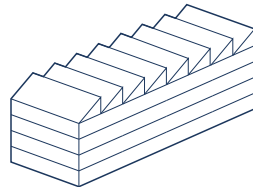
Öffentliche Flächen als Nordabschluss



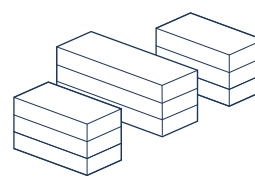
Niedrige Silhouette entlang des Kais



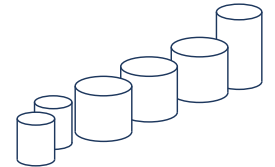
1 Typologie: Grossmstäblicher Solitär



2 Typologie: Sheddächer / Bestand



3 Typologie: Bürozeile



4 Typologie: Kunst-Silo



Abb. 154-155: Punkthäuser

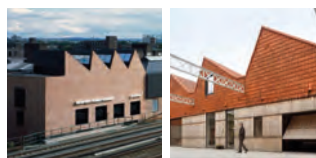


Abb. 156-157: Sheddächer



Abb. 158-159: Zeilenbebauung



Abb. 160-161: Transformation Industriestrukturen

rch eine neue Gestaltung mit der übergeordneten Promenade im Werftquartier verbunden werden. Die Promenade führt zum Kunsthub an der Spitze des Kreativkais und bildet daher eine neue attraktive Verbindung zum neuen Katalysator im Quartier.

Anbindung an die Umgebung

Die neue Fuß- und Fahrradbrücke über den Fischereihafen I verbindet die Nachbarschaft mit dem restlichen Quartier und macht einen kurzen Weg zu Nahversorgung und weiter hinaus zu Stadtzentrum und Havenwelten. Damit wird auch die touristische Infrastruktur verbessert.

Aussicht über das Meer

Die Spitze am Kreativkai ist ein ganz besonderer Ort umgeben von Wasser auf drei Seiten. Nach der Verbreiterung der Fahrwassergraben soll hier ein grüner Freiraum entstehen, wo das Wasser erlebbar ist. Ein Aussichtsturm mit Blick auf die Stadt, den Hafen und das Wattenmeer wird hier errichtet.



Der Kunsthub und Freiraum an der Spitze des Kreativkais



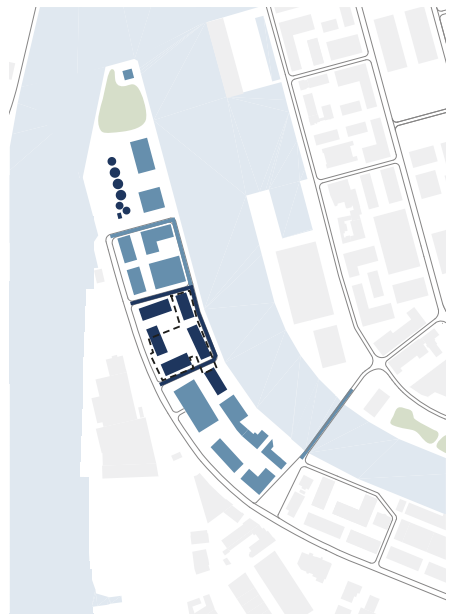
Modellbild Kunsthub



Kurzfristig: Aktivierung der Katalysatoren



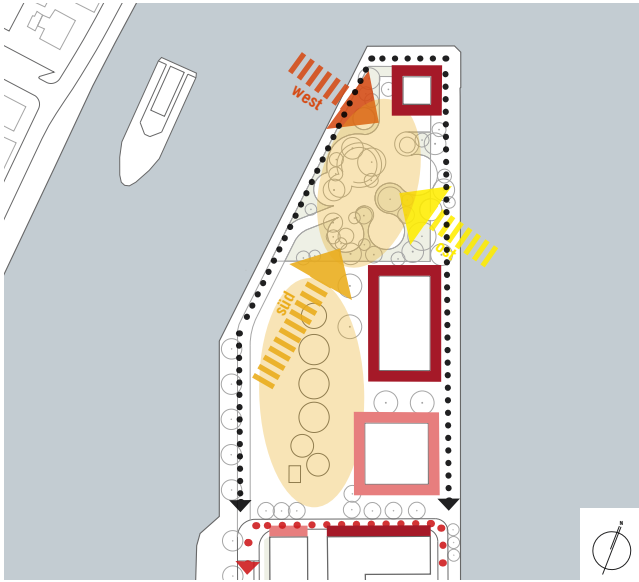
Mittelfristige Planung: Verdichtung vom Bestand



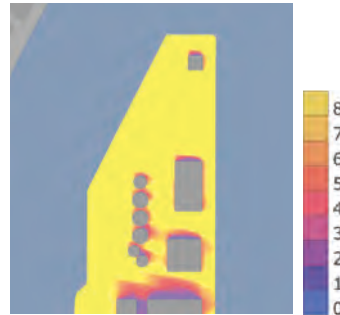
Langfristiges Planungsziel: Ausbau Kreativkai



Abb. 162-167: Bestandsfotos Kreativkai: Integration/Abbruch



Der Kunsthub und die Spitze am Kreativkai



Sonnenstunden 21. März, Transsolar



Abb. 168: Transformation Silo zu Museum



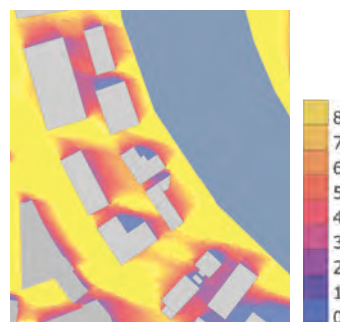
Abb. 169: Transformation Wasserturm



Abb. 170: Innenperspektive Silo



Friedrich-Albert-Pust-Platz



Sonnenstunden 21. März, Transsolar



Abb. 171: Oberflächengestaltung mit Sitzen



Abb. 172: Oberflächengestaltung Brücke

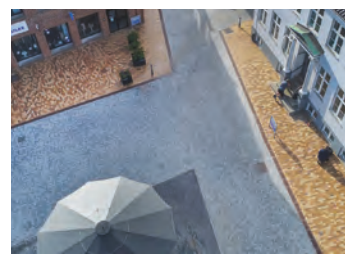


Abb. 173: Oberflächengestaltung Strassen

■ Aktives Erdgeschoss

■ Private Vorzone

● Mittagssonne

◄••••► MIV

■ Einladende Erdgeschossnutzung

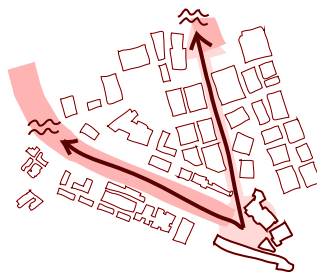
● Morgensonne

● Abendsonne

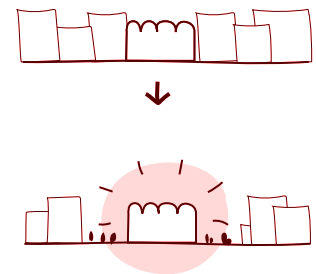
◄••••► Rad- und Fusswege



Ein Netz aus historischen Quartiersmotoren



Sichtachsen zum Wasser



Freistellen und Aktivieren des Bestandes

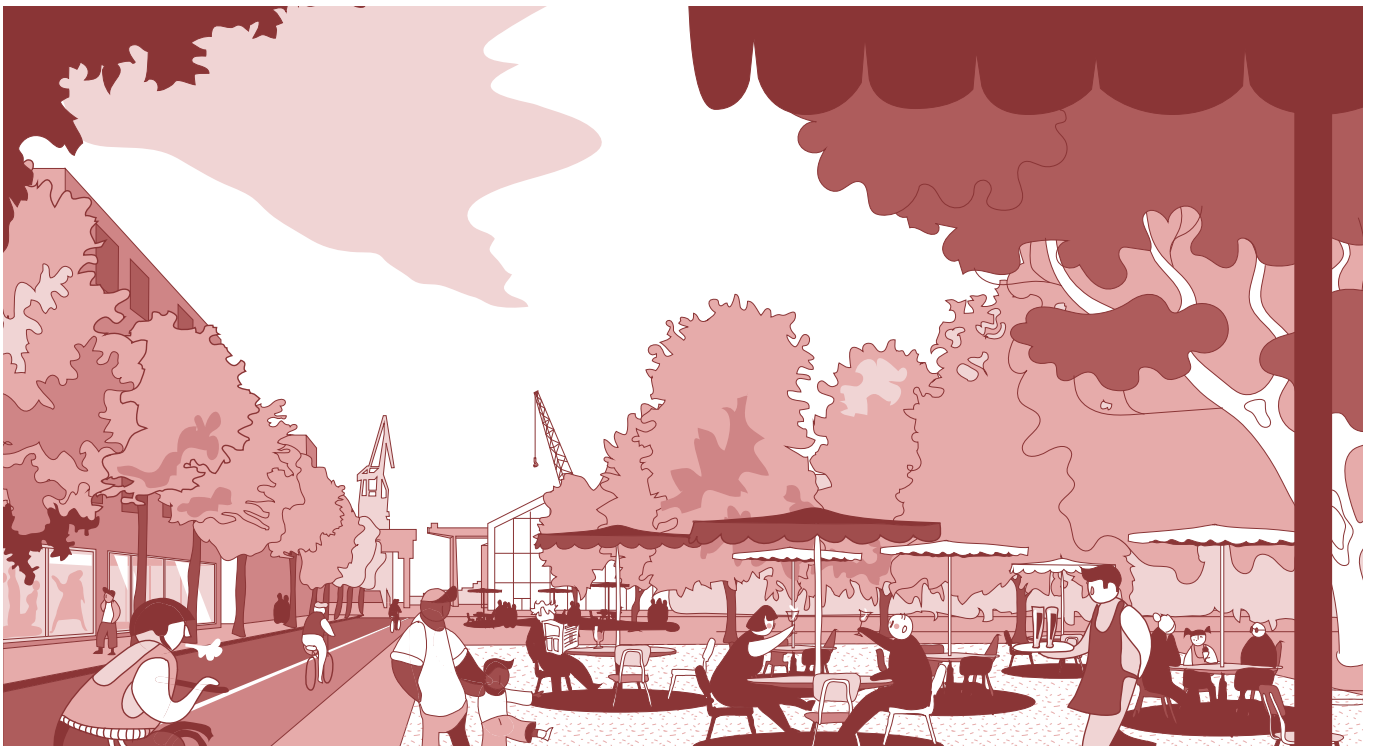
6 Das Hafenerz

Aktivierung der Katalysatoren

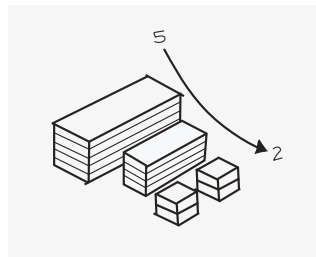
Schon heute ist im Hafenerz Leben; der Katalysator „das Schaufenster“ funktioniert als Anziehungspunkt für Touristen und des öffentlichen Lebens. Die markanten denkmalgeschützten Industriestrukturen um den Werfthafen sollen kurzfristig aktiviert werden und wie das Schaufenster als Katalysator für die Entwicklung des Quartiers funktionieren. Die visuelle und städtebauliche Verbindung dieser Katalysatoren sollen die Stadtstruktur in diesem Quartier definieren. Die historischen Gebäude sollen durch eine Freistellung inszeniert werden.

Bebauungsstruktur

Das Viertel soll verdichtet und die städtische Atmosphäre gestärkt werden. Hierbei ist es wichtig, dass die Bebauung die Sichtlinien vom Schaufenster zum Werfthafen und nach Norden zu den Havenwelten freistellt. Die zugefügten Gebäude müssen die vielen wertvollen Katalysatoren, unter anderem die Eiswerke und die alte Werft, im bestehenden Herzen des Werftquartiers auf behutsame Weise umrahmen. Entlang der neuen Achsen sind publikumsorientierte Nutzungen im Erdgeschoss, um die Hauptwegeverbindungen zu aktivieren und beleben.



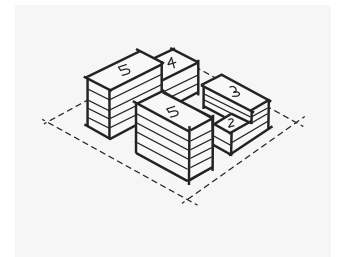
Öffentliche Erdgeschosszonen entlang der Hauptverkehrsachsen



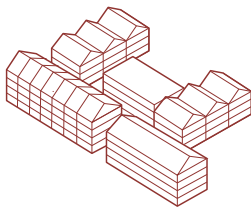
Graduelles Skalieren von Körnung und Geschosszahlen



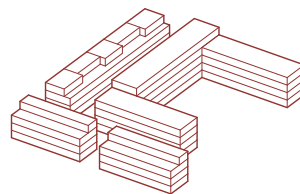
Öffentliche Zugänglichkeit entlang der ganzen Hafepromenade



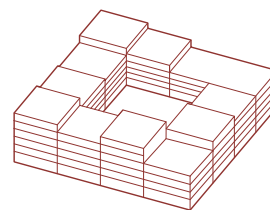
Höhenstaffelung innerhalb der Parzellen



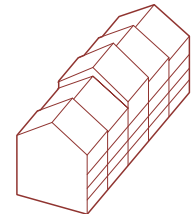
1 Typologie: Integration von Alt- und Neubauten in Hafenerz



2 Typologie: Integration von Alt- und Neubauten in Hafenerz



3 Typologie: Block-Rand Bebauung



4 Typologie: Reihenhaus



Abb. 174-175: Giebeltypologie



Abb. 176-177: Fassadenaufteilung



Abb. 178-179: Blockrandbebauung



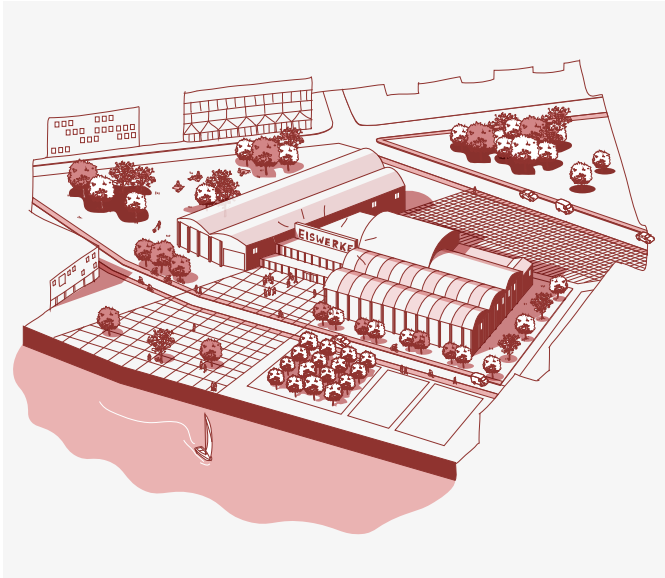
Abb. 180-181: Reihenhaus

Typologien

Es wird ein sehr gemischtes Gebiet mit Wohnen, Gewerbe und vor allem Kultur. Das öffentliche Leben steht im Fokus. Ein Gebiet mit sehr vielen existierende Gebäudestrukturen und verschiedenen unterschiedlichen Gebäudetypologien. Zu dem Fischereihafen I gibt es kleinere Hafentypologien, die sich zu der Bebauung am Kreativkai orientieren. In Richtung Werfthafen trifft die Bebauung den Maßstab der großen Hallen Strukturen, zum Park hin soll eine kleinteilige Bebauungsstruktur entstehen. Die unterschiedlichen Topologien fügen sich städtebaulich in die Umgebung ein und unterstützten gleichzeitig das vielfältige gemischte und lebendige Viertel.

Langfristige Entwicklung

Der Rahmenplan zeigt ein langfristiges Entwicklungsziel, das über die nächsten Jahrzehnte entwickelt werden soll. Es soll eine nachhaltige Entwicklung vom Quartier stattfinden, und bestehende Gebäudestrukturen und Infrastrukturen sollen möglichst lange erhalten bleiben. Der Rückbau von bestehenden Gewerbegebäude und der Ostrampe ist daher eine langfristige Planungsperspektive. Insbesondere die Ostrampe stellt aber eine große räumliche Barriere dar, und der Rückbau ist demzufolge wichtig für die städtebauliche Qualität und Vernetzung des Quartiers.



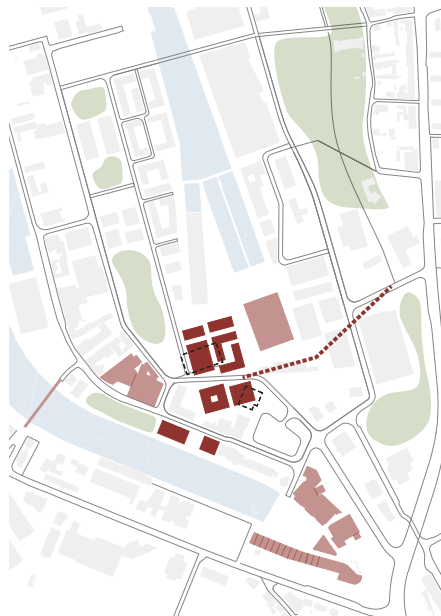
Die Eiswerke als Katalysator für das Hafenerz



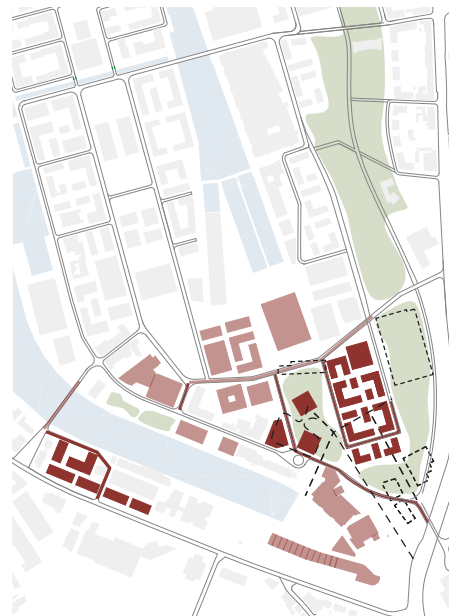
Modellbild Werfthafen



Kurzfristig: Aktivierung der Katalysatoren



Mittelfristige Planung: Erschließung und Etablierung der Mitte



Langfristiges Planungsziel: Rückbau Ostrampe

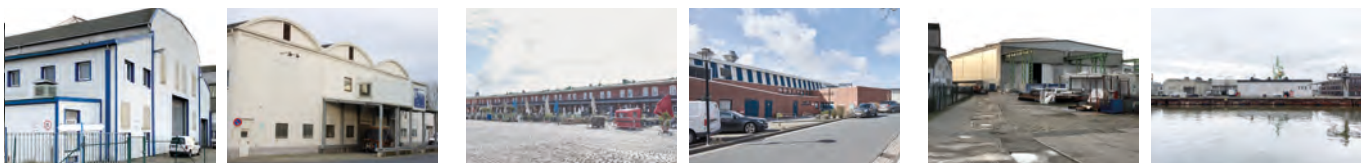
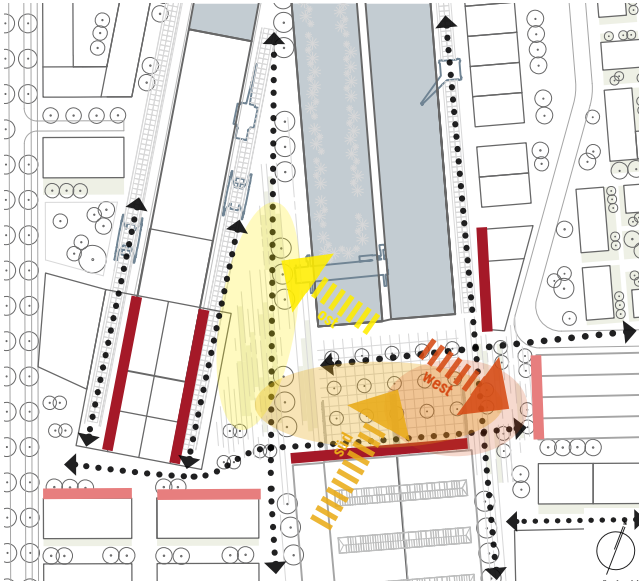
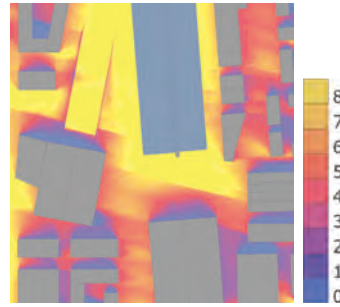


Abb. 182-187: Bestandsfotos Hafenerz: Integration/Abbruch



Der Platz am Werfthafen



Sonnenstunden 21. März, Transsolar



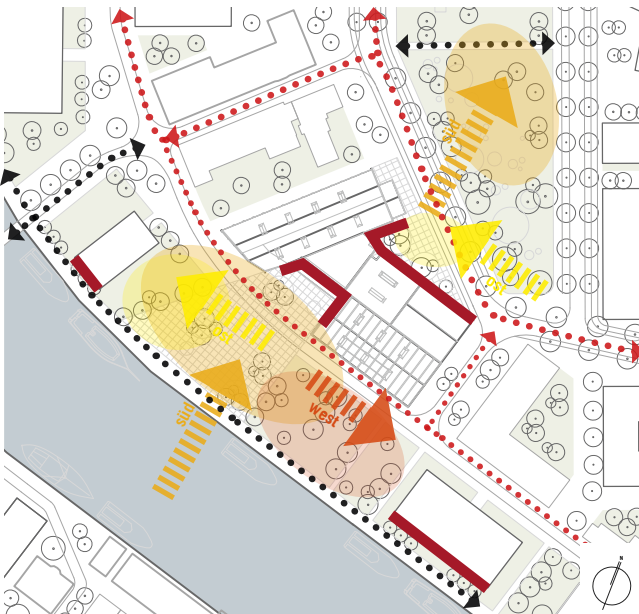
Abb. 188: Europakopf Bremen



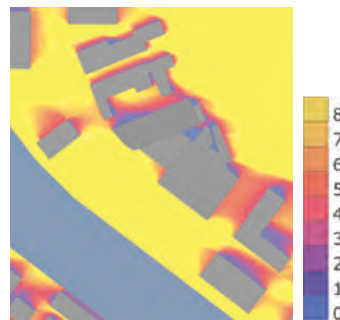
Abb. 189: Platzgestaltung mit Markt



Abb. 190: Platzgestaltung mit Begrünung



Der Hafepark und Platz an der Eiswerke



Sonnenstunden 21. März, Transsolar



Abb. 191: Öffentlicher Platz am Wasser



Abb. 192: Freiraum zum Wasser



Abb. 193: Park an der Wasserkante

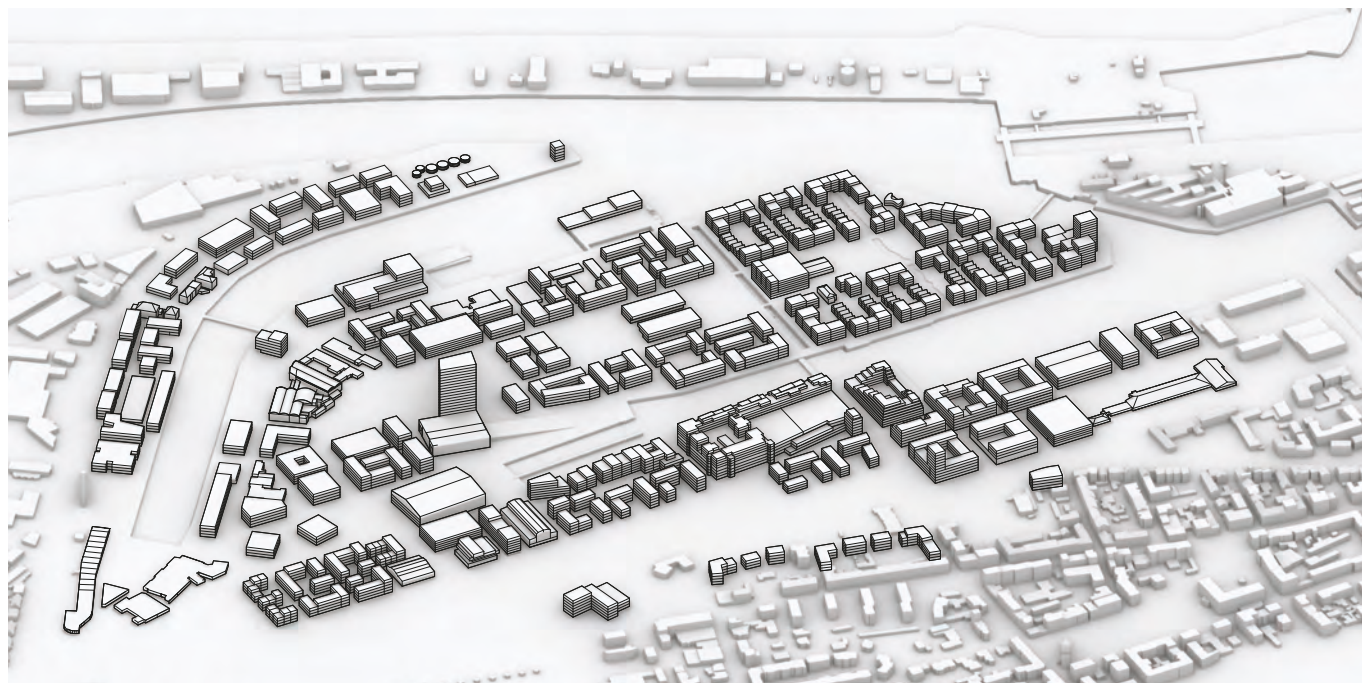
- Aktives Erdgeschoss
- Private Vorzone
- Mittagssonne
- ◄••••► MIV
- Einladende Erdgeschossnutzung
- Morgensonne
- Abendsonne
- ◄••••► Rad- und Fusswege

Übersicht Bruttogrundflächen (BGF)

	Gastro / Einzelhandel	Wohnen	Campus	Schule/Kita	Kultur	Büro	Mobilitätshub
Campusviertel	6.887 m ²	31.594 m ²	33.738 m ²	9.562 m ²	4.202 m ²	6.345 m ²	15.932 m ²
Külkenhalbinsel	4.315 m ²	81.560 m ²	0 m ²	709 m ²	270 m ²	13.743 m ²	12.126 m ²
Parkquartier	5.312 m ²	62.905 m ²	0 m ²	1.833 m ²	3.388 m ²	22.059 m ²	23.665 m ²
Hallenviertel	22.163 m ²	49.403 m ²	0 m ²	9.095 m ²	9.072 m ²	23.965 m ²	12.940 m ²
Kreativkai	3.485 m ²	0 m ²	0 m ²	0 m ²	2.289 m ²	19.129 m ²	5.547 m ²
Hafenherz	16.445 m ²	37.153 m ²	0 m ²	0 m ²	14.234 m ²	25.983 m ²	7.265 m ²

Total	58.607 m²	262.615 m²	33.738 m²	21.199 m²	33.455 m²	111.224 m²	77.475 m²
--------------	-----------------------------	------------------------------	-----------------------------	-----------------------------	-----------------------------	------------------------------	-----------------------------

Ermittlung Wohneinheiten und Arbeitsplätze

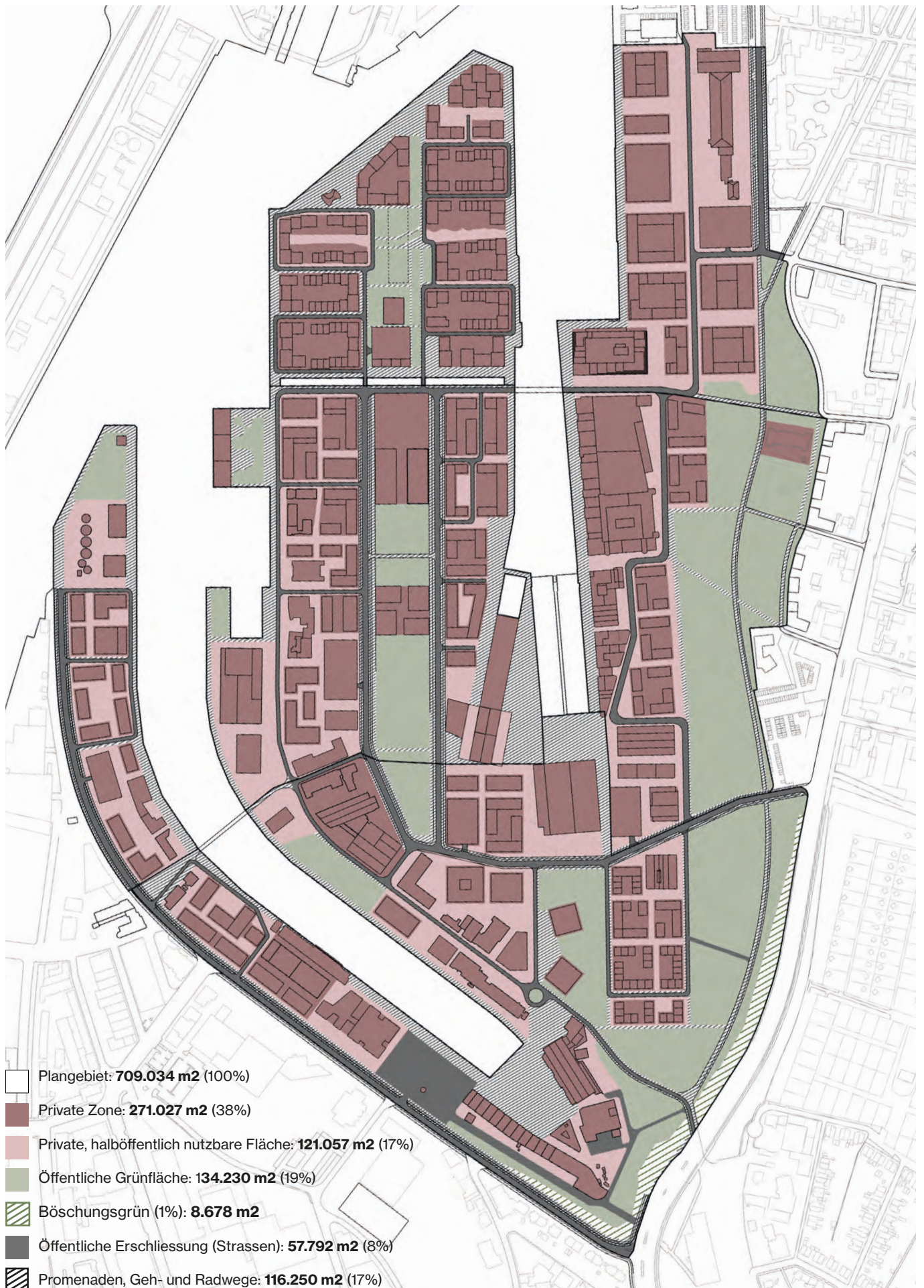


Wohneinheiten gesamt 2966 WE / Einwohner 6229 EW* / Anzahl Arbeitsplätze zwischen 4000 – 6000**

- 1960 WE als 1-2 Zimmer Wohnungen je 67 m² BNF / 54 m² NNF*** (ca 50% der gesamten BGF des Wohnens)
- 760 WE als 3-4 Zimmer Wohnungen je 121 m² BNF / 97 m² NNF*** (ca. 35 % der gesamten BGF des Wohnens)
- 246 WE als 5 Zimmer Wohnungen je 160 m² BNF / 128 m² NNF*** (ca. 15 % der gesamten BGF des Wohnens)

* 2,1EW / WE ** 30 m² brutto pro Arbeitsplatz (Büro und Campus zusammengerechnet) +- etwa 1000 Arbeitsplätze *** BGF NNF Faktor 0,8

Übersicht öffentliche und private Flächen



Appendix

Bruttogrundflächen (BGF) pro Nachbarschaft

Campusviertel														
Baufeld	Grösse	Bebaute Fl.	BGF	GRZ	GFZ	Kommerziell	Wohnen	Edu Campus	Edu Schule	Kultur	Büro	Parken	Bestand	Kommentar
A1														X Campus - Bestandsplanung
A2														X Campus - Bestandsplanung
A3														X Campus - Bestandsplanung
A4														X Campus - Bestandsplanung
A5	5090	2018	7371	0.40	1.4			7371						
A6	12752	4205	4202	0.33	0.3						4202			
A7	2724	1001	5006	0.37	1.8			5006						
A8	5719	3273	11449	0.57	2.0			11449						
A9	3756	2776	13879	0.74	3.7	657						13222		
A10	4983	2316	9912	0.46	2.0			9912						
A11	4951	2201	9562	0.44	1.9				9562					
A12	4585	2242	10224	0.49	2.2		5740					4484		
A13	4453	2084	11929	0.47	2.7	3060	8869							
A14	3147	931	4917	0.30	1.6		3056					1861		
A15	6709	4476	17454	0.67	2.6	3170	11574						2710	Planung Petram
A16	806	588	2355	0.73	2.9		2355							X Verdichtung Bestand
SUMME						6887	31594	33738	9562	4202	6345	15932	0	

Parkquartier														
Baufeld	Grösse	Bebaute Fl.	BGF	GRZ	GFZ	Kommerziell	Wohnen	Edu Campus	Edu Schule	Kultur	Büro	Parken	Bestand	Kommentar
B1	16892	14096	46688	0.83	2.8		22375					10563	13750	Planung Petram
B2	2755	1108	4799	0.40	1.7		2966			1833				
B3	2827	1163	4394	0.41	1.6		4394							
B4	2312	823	0	0.36	0.0									X Kita - Bestand
B5	2481	1729	6077	0.70	2.4		6077							X Verdichtung Bestand
B6	1440	917	3326	0.64	2.3		3326							X Verdichtung Bestand
B7	2317	1334	6050	0.58	2.6		1950					4100		Planung Petram
B8	2841	886	4243	0.31	1.5		4243							
B9	3285	1988	13906	0.61	4.2	5312	8594							
B10	3109	935	3860	0.30	1.2		3860							
B11	4370	1268	5120	0.29	1.2		5120							
B12	3411	2193	2185	0.64	0.6							2185		
B13	2080	1043	5211	0.50	2.5							5211		
B14	3508	1983	9915	0.57	2.8								9915	
B15	2429	1268	3388	0.52	1.4					3388				
SUMME						5312	62905	0	1833	3388	22059	23665	0	

Die Nutzungsverteilung und ihre Bruttogrundflächen für das Campusviertel und das Parkquartier



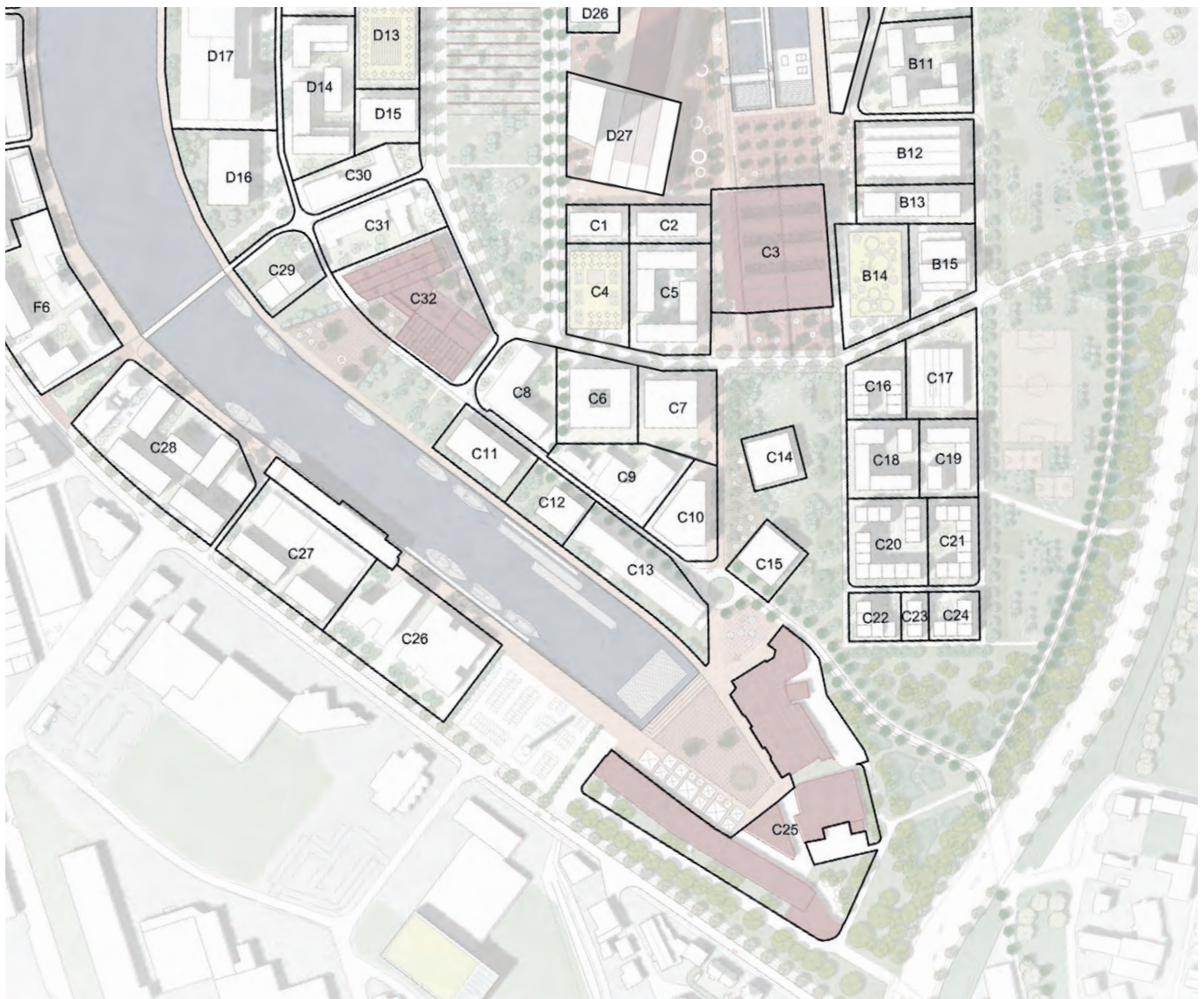
Vorschlag Baufelder im Campusviertel*



Vorschlag Baufelder im Parkquartier*

Hafenherz														
Baufeld	Grösse	Bebaute Fl.	BGF	GRZ	GFZ	Kommerziell	Wohnen	Edu Campus	Edu Schule	Kultur	Büro	Parken	Bestand	Kommentar
C1	1092	560	2802	0.51	2.6	560					2242			
C2	1424	647	3236	0.45	2.3	647					2589			
C3	6499	4796	9489	0.74	1.5	9489								Annahme (Planung Petram)
C4	2748	1816	7265	0.66	2.6							7265		
C5	4025	1660	6778	0.41	1.7		6778							
C6	3176	1469	5876	0.46	1.9						5876			
C7	2964	1132	4529	0.38	1.5						4529			
C8	2870	1154	0	0.40	0.0									X Bestand
C9	3067	1511	0	0.49	0.0									X Bestand
C10	2250	1106	4425	0.49	2.0						4425			
C11	2273	1083	3248	0.48	1.4	3248								
C12	1812	599	2396	0.33	1.3	2396								
C13	4061	1624	0	0.40	0.0									X Bestand
C14	1296	900	2700	0.69	2.1					2700				Parkgebäude
C15	1534	900	2700	0.59	1.8					2700				Parkgebäude
C16	1796	723	2491	0.40	1.4		2491							
C17	3026	1382	0	0.46	0.0									X Bestand Flohmarkthalle
C18	2551	1190	4000	0.47	1.6		4000							
C19	2055	789	3331	0.38	1.6		3331							
C20	3144	1427	4061	0.45	1.3		4061							
C21	2005	760	2800	0.38	1.4		2800							
C22	1133	400	1280	0.35	1.1		1280							
C23	598	240	800	0.40	1.3		800							
C24	1106	400	1360	0.36	1.2		1360							
C25	15334	9162	0	0.60	0.0									X Bestand - Schaufenster
C26	6530	2850	0	0.44	0.0									X Bestand
C27	5430	1980	3780	0.36	0.7						3780			X Verdichtung Bestand
C28	7676	3504	10357	0.46	1.3	105	10252							
C29	2078	480	2542	0.23	1.2						2542			
C30	2210	1058	0	0.48	0.0									X Bestand
C31	3011	1190	0	0.40	0.0									X Bestand
C32	6418	4444	8834	0.69	1.4					8834				Eiswerke
SUMME						16445	37153	0	0	14234	25983	7265	0	

Die Nutzungsverteilung und ihre Bruttogrundflächen für das Hafenherz

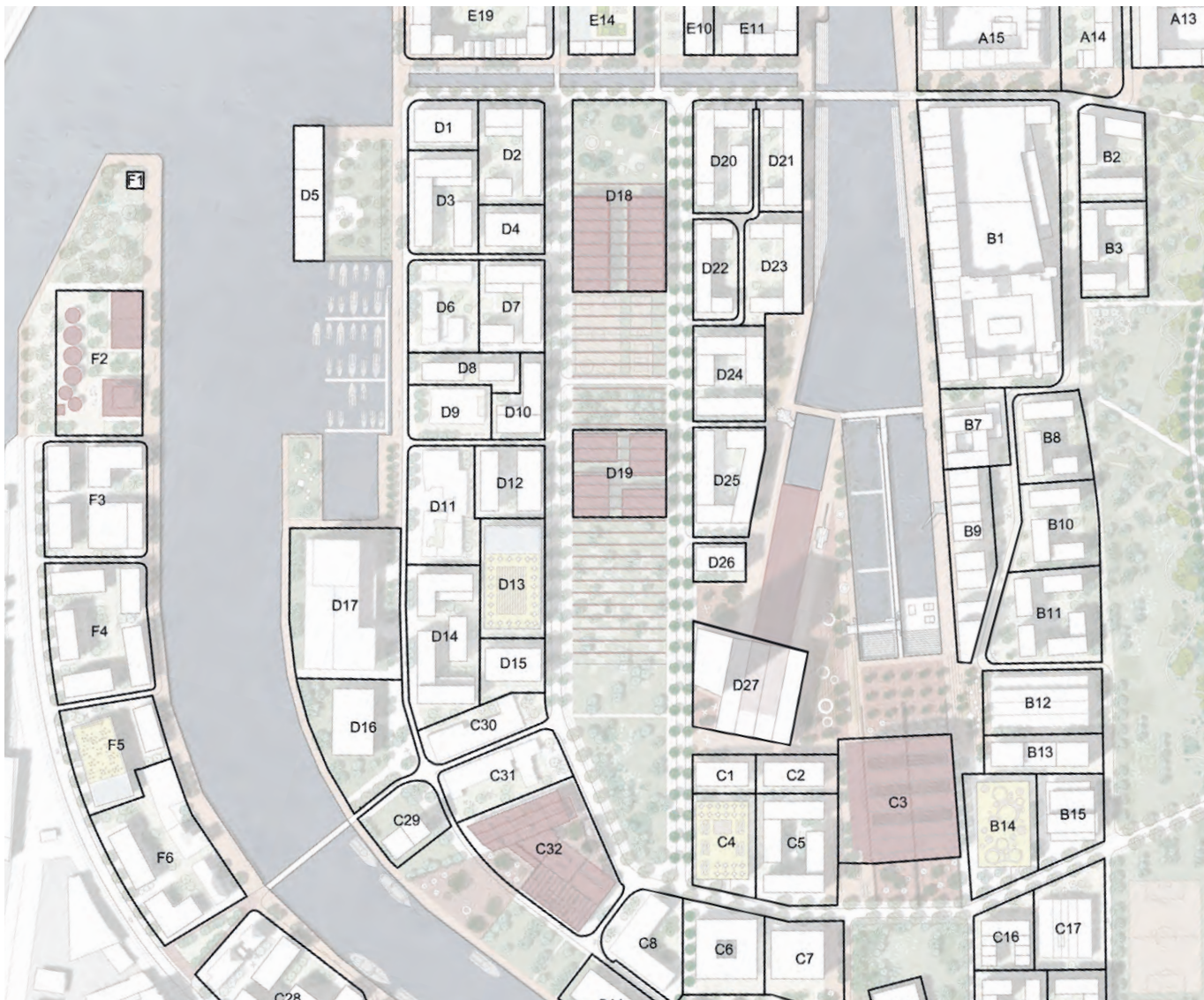


Vorschlag Baufelder im Hafenherz*

*Vorschlag zur BGF Ermittlung in der Rahmenplanung. Konkrete Baufelder sollen in der weiteren Planung festgelegt werden

Hallenquartier															
Baufeld	Grösse	Bebaute Fl.	BGF	GRZ	GFZ	Kommerziell	Wohnen	Edu Campus	Edu Schule	Kultur	Büro	Parken	Bestand	Kommentar	
D1	1546	841	3365	0.54	2.2							3365			
D2	3066	1367	4948	0.45	1.6	671	4277								
D3	3219	1531	4889	0.48	1.5		4889								
D4	1446	819	3274	0.57	2.3							3274			
D5	1806	1806	3610	1.00	2.0						3610				
D6	2902	944	0	0.33	0.0										X Bestand
D7	2693	1349	4206	0.50	1.6		2067					2139			
D8	1701	615	2460	0.36	1.4		2460								
D9	2014	854	0	0.42	0.0										X Bestand
D10	1537	875	2969	0.57	1.9		2094					875			
D11	3667	1654	0	0.45	0.0										X Bestand
D12	2261	1122	3847	0.50	1.7		3847								
D13	3436	2588	12940	0.75	3.8								12940		
D14	4925	2205	7200	0.45	1.5		3515					3685			
D15	1664	821	3282	0.49	2.0							3282			
D16	4800	1230	3691	0.26	0.8							3691			
D17	7346	4034	0	0.55	0.0										X Bestand
D18	7916	3087	7731	0.39	1.0				7731						Nutzung im Hallentragwerk
D19	3605	2503	6826	0.69	1.9				1364	5462					Nutzung im Hallentragwerk
D20	3012	1524	4988	0.51	1.7	417	4571								
D21	2172	1085	4046	0.50	1.9	302	3744								
D22	1983	875	2869	0.44	1.4		2869								
D23	2712	1154	4050	0.43	1.5	343	3707								
D24	3045	1569	5491	0.52	1.8	390	5101								
D25	3166	1790	6262	0.57	2.0		6262								
D26	899	514	2054	0.57	2.3							2054			
D27	4759	4061	21640	0.85	4.5	20040						1600			Planung Petram Helgen + Turm
SUMME						22163	49403	0	9095	9072	23965	12940	0		

Die Nutzungsverteilung und ihre Bruttogrundflächen für das Hallenquartier



Vorschlag Baufelder im Hallenquartier*

Külkenhalbinsel														
Baufeld	Grösse	Bebaute Fl.	BGF	GRZ	GFZ	Kommerziell	Wohnen	Edu Campus	Edu Schule	Kultur	Büro	Parken	Bestand	Kommentar
E1	3418	2061	14380	0.60	4.2	906	4480					8994		
E2	1735	884	4225	0.51	2.4	247	3978							
E3	1253	520	2380	0.42	1.9	0	2380							
E4	5158	2372	8899	0.46	1.7	0	8899							
E5	2929	1334	5112	0.46	1.7	238	4874							
E6	4398	2159	8730	0.49	2.0	533	8197							
E7	938	376	1673	0.40	1.8		1673							
E8	3289	1468	4887	0.45	1.5		4887							
E9	793	248	270	0.31	0.3					270				X Bestand
E10	712	444	2029	0.62	2.8	252	1777							
E11	2006	1054	4989	0.53	2.5	240					4749			
E12	3950	2316	10991	0.59	2.8	351	10640							
E13	709	712	709	1.00	1.0				709					
E14	2015	2015	14106	1.00	7.0	396	1584					12126		
E15	223	223	378	1.00	1.7	378								Pavillion
E16	3388	1372	6266	0.40	1.8	156	6110							
E17	2866	1204	4675	0.42	1.6	169	4506							
E18	4960	2337	8290	0.47	1.7	169	8121							
E19	5811	1557	9734	0.27	1.7	280	9454							
SUMME						4315	81560	0	709	270	13743	12126	0	

Kreativkai														
Baufeld	Grösse	Bebaute Fl.	BGF	GRZ	GFZ	Kommerziell	Wohnen	Edu Campus	Edu Schule	Kultur	Büro	Parken	Bestand	Kommentar
F1	121	121	121	1.00	1.0					121				Aussichturm
F2	5562	1920	2370	0.35	0.4	202				2168				Gastanks und Kulturcafe
F3	5257	3036	8897	0.58	1.7	1033					7864			
F4	5991	2368	8959	0.40	1.5	905					8054			
F5	3836	1878	7041	0.49	1.8	714					780	5547		
F6	6441	1231	3062	0.19	0.5	631					2431			X Nachverdichtung Bestand
SUMME						3485	0	0	0	2289	19129	5547	0	

Die Nutzungsverteilung und ihre Bruttogrundflächen für die Külkenhalbinsel und der Kreativkai



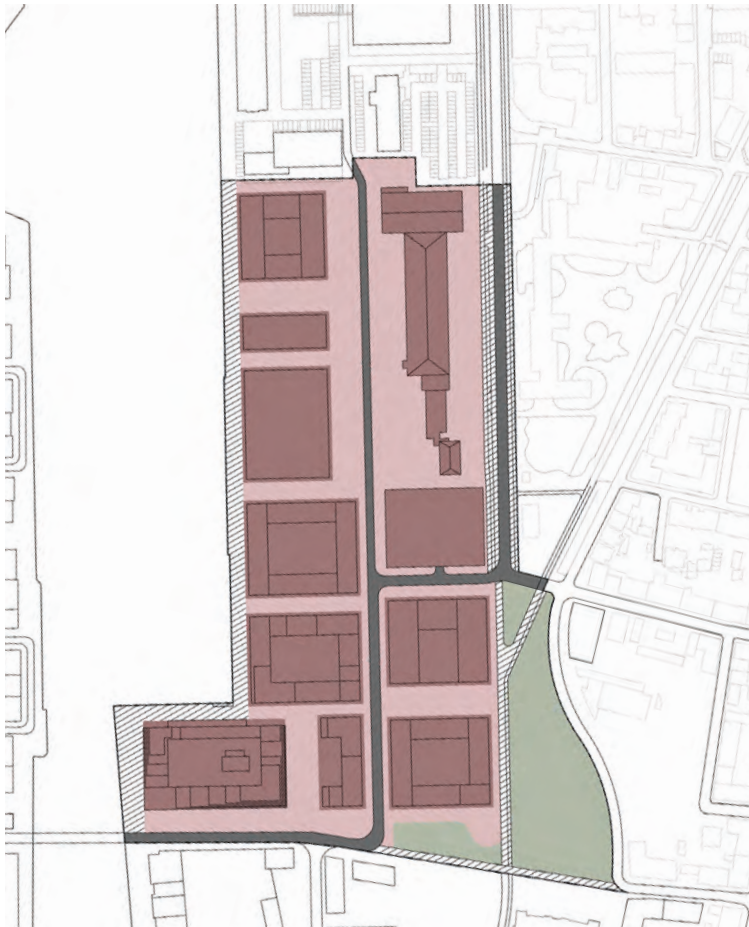
Vorschlag Baufelder Külkenhalbinsel*



Vorschlag Baufelder Kreativkai*

*Vorschlag zur BGF Ermittlung in der Rahmenplanung. Konkrete Baufelder sollen in der weiteren Planung festgelegt werden

Übersicht öffentliche und private Flächen pro Nachbarschaft



Campusviertel

□	Plangebiet: 83.381 m² / 83.370 (100%)
■	Private Zone: 36.063 m² (43%)
■	Private, halböffentlich nutzbare Fläche: 24.357 m² (29%)
■	Öffentliche Grünfläche: 8.149 m² (10%)
■	Öffentliche Erschliessung (Strassen): 5.270 m² (6%)
▨	Promenaden, Geh- und Radwege: 9.542 m² (12%)



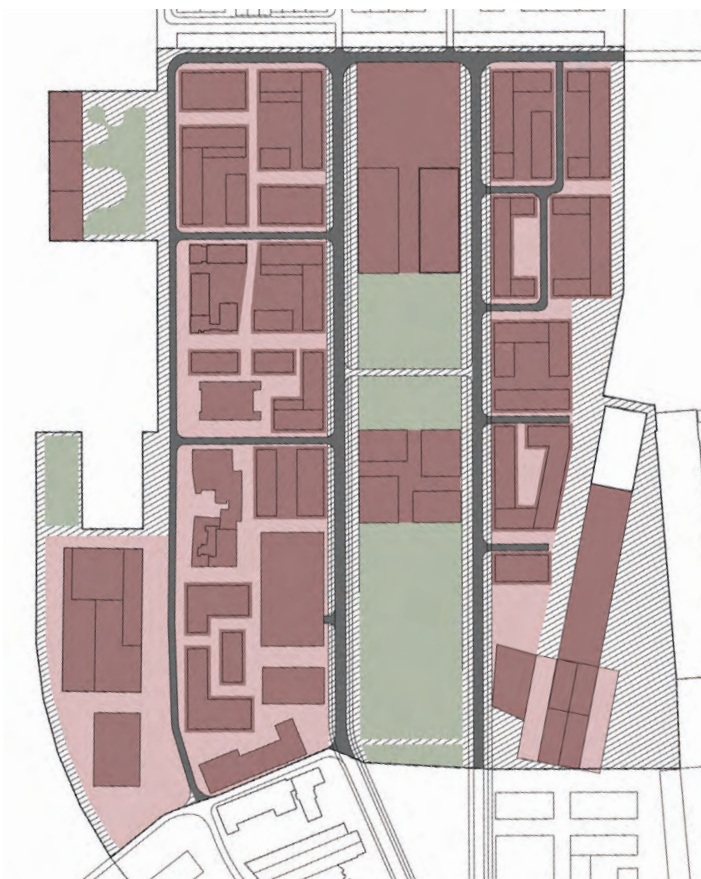
Külkenhalbinsel

□	Plangebiet: 83.597 m² / 83.627 (100%)
■	Private Zone: 46.343 m² (55%)
■	Private, halböffentlich nutzbare Fläche: 5.248 m² (6%)
■	Öffentliche Grünfläche: 8.353 m² (10%)
■	Öffentliche Erschliessung (Strassen): 6.396 m² (8%)
▨	Promenaden, Geh- und Radwege: 17.257 m² (21%)
■	Neue öffentliche Wasserfläche: 2315 m²



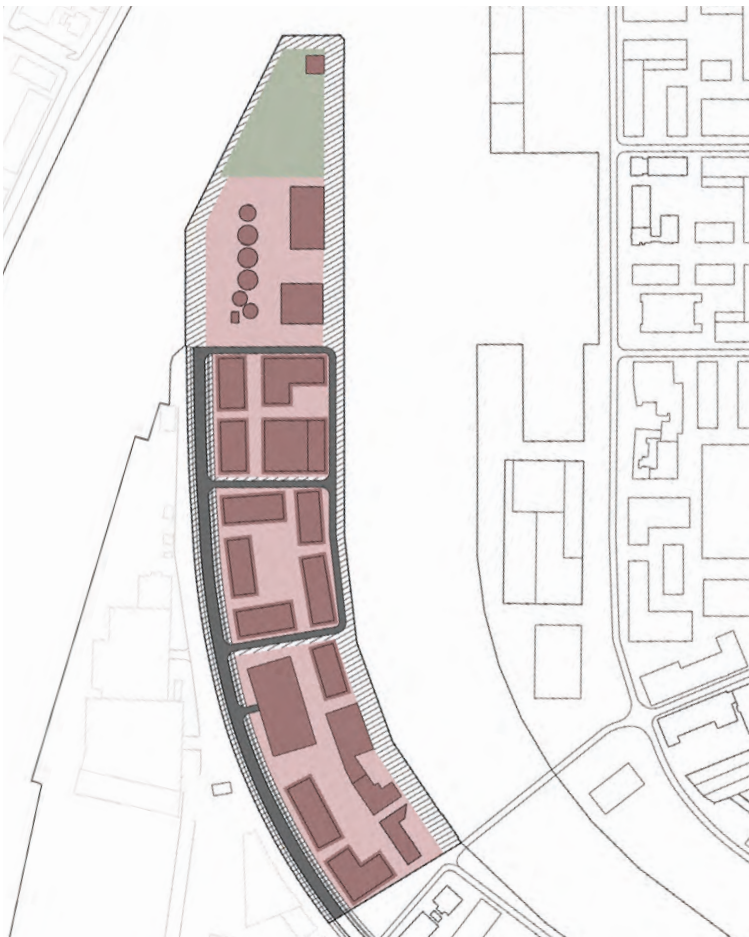
Parkquartier

- Plangebiet: **111.598 m²** / 111.551 (100%)
- Private Zone: **39.342 m²** (35%)
- Private, halböffentlich nutzbare Fläche: **13.538 m²** (12%)
- Öffentliche Grünfläche: **42.683 m²** (38%)
- Öffentliche Erschliessung (Strassen): **4.205 m²** (4%)
- Promenaden, Geh- und Radwege: **11.830 m²** (11%)



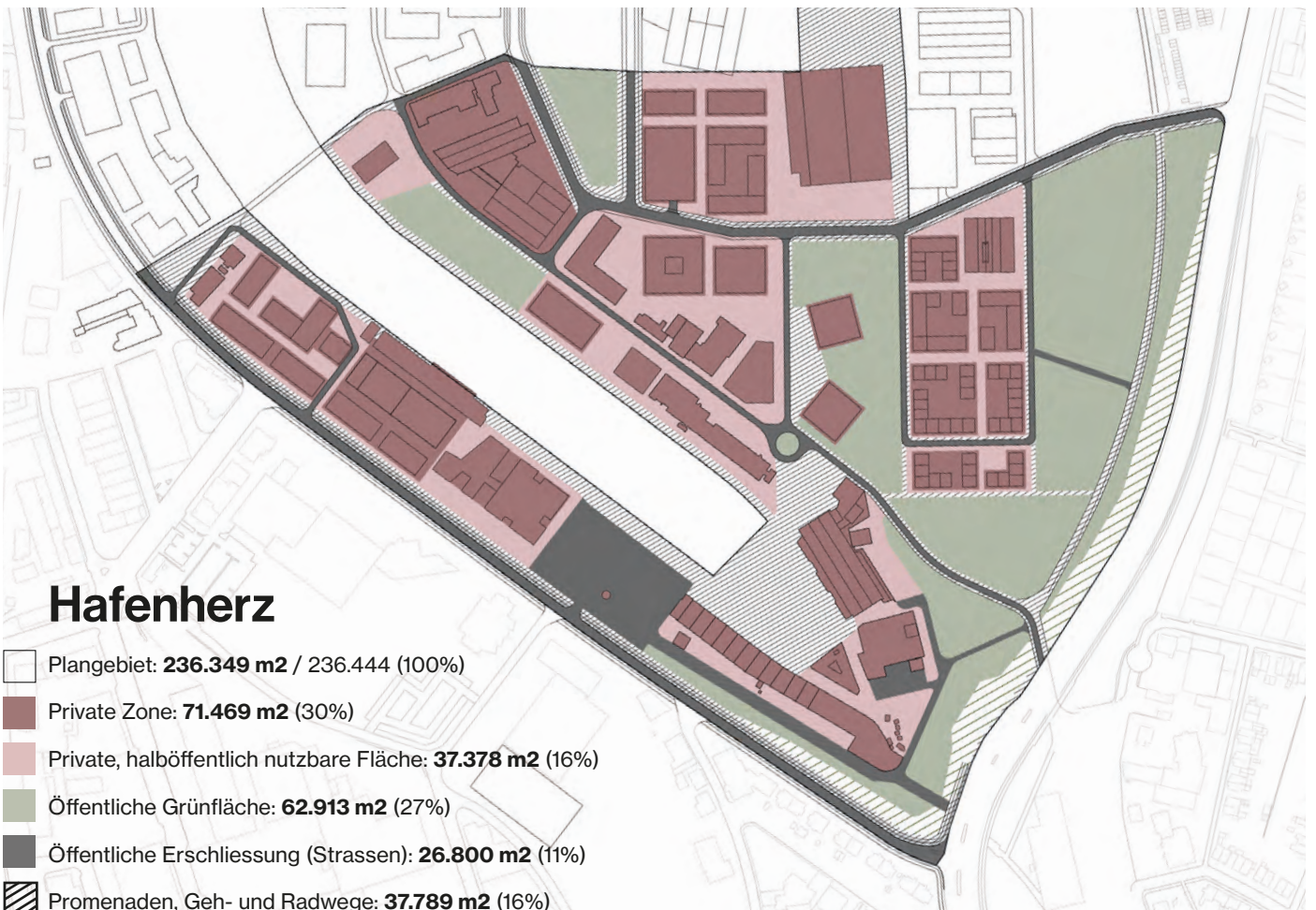
Hallenviertel

- Plangebiet: **146.962 m²** / 147.105 (100%)
- Private Zone: **63.443 m²** (43%)
- Private, halböffentlich nutzbare Fläche: **25.159 m²** (17%)
- Öffentliche Grünfläche: **17.526 m²** (12%)
- Öffentliche Erschliessung (Strassen): **11.097 m²** (8%)
- Promenaden, Geh- und Radwege: **29.737 m²** (20%)



Kreativkai

- Plangebiet: **47 147 m²** (100%)
- Private Zone: **14.367 m²** (30%)
- Private, halböffentlich nutzbare Fläche: **15.377 m²** (33%)
- Öffentliche Grünfläche: **3.284 m²** (7%)
- Öffentliche Erschliessung (Strassen): **4.024 m²** (9%)
- Promenaden, Geh- und Radwege: **10.095 m²** (21%)



Hafenherz

- Plangebiet: **236.349 m²** / 236.444 (100%)
- Private Zone: **71.469 m²** (30%)
- Private, halböffentlich nutzbare Fläche: **37.378 m²** (16%)
- Öffentliche Grünfläche: **62.913 m²** (27%)
- Öffentliche Erschliessung (Strassen): **26.800 m²** (11%)
- Promenaden, Geh- und Radwege: **37.789 m²** (16%)

Übersicht Freiflächen



Quellenverzeichnis

Abbildung

Abb. 1: Weserbad Bremerhaven 1926, Bremerhaven, DE

Abb. 2: Weser Strandbad heute, Bremerhaven, DE

Abb. 3: Krøyers Plads, Kopenhagen, DK

Abb. 4: Aussengastronomie, unbekannt

Abb. 5: Nygaardsplassen, Fredrikstad, SE

Abb. 6: Haute Deûle River Banks, Lille, FR

Abb. 7: Krøyers Plads, Kopenhagen, DK

Abb. 8: Sandkaj, Nordhavn, DK

Abb. 9: Sandkaj, Nordhavn, DK

Abb. 10: Flaggskeppsgatan, Malmö, SE

Abb. 11: Oxford Quartier, Münster, DE

Abb. 12: Groene Mient, Den Haag, NL

Abb. 13: Heiloo Egelshoek, Heiloo, NL

Abb. 14: Bosrijk, Eindhoven, NL

Abb. 15: Redchurch Street, London, UK

Abb. 16: Nygaardsplassen, Fredrikstad, SE

Abb. 17: Krøyers Plads, Kopenhagen, DK

Abb. 18: Krøyers Plads, Kopenhagen, DK

Abb. 19: Pflanzstreifen, Boulogne, FR

Abb. 20: Krøyers Plads, Kopenhagen, DK

Abb. 21 SEB Bank, Kopenhagen, DK

Abb. 22: Catford Green, London, UK

Abb. 23: Holmen, Kopenhagen, DK

Abb. 24: Residential Quarter FRML, Münster, DE

Abb. 25: Eingangssituation, Nordhavn, DK

Quelle

https://de.wikipedia.org/wiki/Datei:Weserbad_Bremerhaven.jpg

https://www.weser-kurier.de/bremen/debatte-um-weserbad-haelt-an-doc7e3fxqzyfgn8p6tehh9?reloc_action=artikel&reloc_label=/bremen_artikel,-Debatte-um-Weserbad-haelt-an-_arid,836629.html

<http://2pos.dk/127764/94806/f%C3%B8tex-food-kr%C3%B8yers-plads>

<https://bungalowclassic.tumblr.com/post/84321304705>

<https://www.mad.no/prosjekter/nygaardsplassen>

<http://landezine.com/index.php/2012/03/haute-deule-river-banks-new-sustainable-district-by-bruel-delmar/>

Rasmus Hjortshøj

Rasmus Hjortshøj

<http://www.urbanspacearchive.com/downloads/sandkaj-copenhagen-dk-2/>

<http://www.urbanspacearchive.com/downloads/flaggskeppsgatan-malmo-se/>

<https://oxfordquartier.de/teilquartier-b>

<https://buildingcommunity.nl/projecten/groene-mient-den-haag/>

<https://www.hosper.nl/stedenbouw/heiloo-egelshoek/>

<https://www.karresenbrands.nl/project/bosrijk>

<https://vppr.co.uk/redchurch-street/>

<https://www.mad.no/prosjekter/nygaardsplassen>

<http://www.cobe.dk/project/kroyers-plads-0#0>
Rasmus Hjortshøj

<https://divisare.com/projects/380141-tvk-julien-hourcade-housing-units-in-boulogne-billancourt-france>

<https://i.pinimg.com/originals/e6/b3/64/e6b3641c5cb6ff19016b757ab3a62d4e.jpg>

<https://www.sla.dk/cases/the-city-dune-seb/>

<https://www.glennhowells.co.uk/project/catford-green/>

<http://www.urbanspacearchive.com/downloads/>

<https://www.archdaily.com/943799/residential-quarter-frml-ms-plus-architekten-bucker-holling-schwager-partgmbb>

Foto Cobe

Abbildung

Abb. 26: Eingangssituation, Nordhavn, DK

Abb. 27: Helsinkigade, Kopenhagen, DK

Abb. 28: Leeuwenveld, Weesp, NL

Abb. 29: Pilgrim Gardens, Evington, UK

Abb. 30: Njalsgade, Kopenhagen, DK

Abb. 31: Graf-Adolf-Str., Köln, DE

Abb. 32: Strassenzug, Nordhavn, DK

Abb. 33: Renovation of Slovenska Boulevard, Ljubljana, SLO

Abb. 34: Strandgade, Kopenhagen, DK

Abb. 35: Burrige Gardens, London, UK

Abb. 36: Renovation of Slovenska Boulevard, Ljubljana, SLO

Abb. 37: Fassadengrün Bestand, unbekannt

Abb. 38: Stadthaus M1, Freiburg, DE

Abb. 39: St John's Hill, London, UK

Abb. 40: Wohnweg, Hamburg, DE

Abb. 41: Wohnweg, Tübingen, DE

Abb. 42: Henriksdalsamnen, Stockholm, SE

Abb. 43: Constitution Avenue, Canberra, AUS

Abb. 44: Constitution Avenue, Canberra, AUS

Abb. 45: Strassenallee, unbekannt

Abb. 46: Avenues Mermoz et Pinel, Lyon, FR

Abb. 47: Cykelslangen, Kopenhagen, DK

Abb. 48: Lille Langebro, Kopenhagen, DK

Quelle

Foto Cobe

<http://www.urbanspacearchive.com/downloads/edgezone-helsinkigade-copenhagen-dk/>

<https://www.levs.nl/en/projects/leeuwenveld>

https://www.prp-co.uk/home/detail/pilgrim-gardens.html?utm_medium=website&utm_source=archdaily.com

<http://www.urbanspacearchive.com/downloads/njalsgade-copenhagen-dk/>

https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Graf-Adolf-Stra%C3%9Fe_K%C3%B6ln-M%C3%BClheim.jpg

Rasmus Hjortshøj

<http://landezine.com/index.php/2016/11/renovation-of-slovenska-boulevard-in-ljubljana/>

<http://www.urbanspacearchive.com/downloads/strandgade-copenhagen-dk-3/>

<http://landezine-award.com/st-johns-hill-burrige-gardens-phase-01/>

<http://landezine.com/index.php/2016/11/renovation-of-slovenska-boulevard-in-ljubljana/>

<https://www.fasadengruen.de/uw/kletterpflanzen/uw/wilder-wein/wilder-wein.html>

https://barkowleibinger.com/archive/view/stadthaus_m1_green_city_hotel_freiburg_vauban

<https://landezine-award.com/farrer-huxley-associates/>

SHP Ingenieure

SHP Ingenieure

<http://landezine.com/index.php/2020/09/henriksdalsamnen/>

<http://landezine.com/index.php/2017/04/constitution-avenue-canberra-by-jane-irwin-landscape-architecture/>

<http://landezine.com/index.php/2017/04/constitution-avenue-canberra-by-jane-irwin-landscape-architecture/>

<https://i.pinimg.com/originals/65/57/b5/6557b55ac0df69bc9b0c340f4834632d.jpg>

<https://divisare.com/projects/205986-Gautier-Conquet-Architectes-Avenues-Mermoz-et-Pinel>

<http://www.dw.dk/cykelslangen-bicycle-snake/>

<https://www.niras.dk/projekter/cykel-og-gangbro-over-koebenhavns-inderhavn-lille-langebro/>

Abbildung

Abb. 49: Cykelslangen, Kopenhagen, DK

Abb. 50: Aarhus Harbor Bath, Aarhus, DK

Abb. 51: Havnebadet, Kopenhagen, DK

Abb. 52: Badeschiff, Berlin, DE

Abb. 53: MFO-Park, Zürich, SW

Abb. 54: Jardin des Fonderies, Nantes, FR

Abb. 55: Bahnhof Madrid, Madrid, SP

Abb. 56: Jubilee gardens, London, UK

Abb. 57: Roche Campus Kaiseraugst, Basel, SW

Abb. 58: Helmut-Zilk-Park, Wien, AU

Abb. 60: Marmalade Lane Cohousing, Cambridge, UK

Abb. 59: Wohnen am Wasser, Malmö

Abb. 61: Wohnen am Wasser, Malmö

Abb. 62: Islands Brygge, Kopenhagen, DK

Abb. 63: Zollhallen Plaza, Freiburg im Breisgau, DE

Abb. 64: Islands Brygge harbour park, Kopenhagen, DK

Abb. 65: Hendriksdalsamnen, Stockholm, SE

Abb. 66: Zollhafen, Mainz, DE

Abb. 67: Ofelia Plads, Kopenhagen, DK

Abb. 68: Neue Meile, Böblingen, DE

Abb. 69: Jaktgatan and Lövängsgatan, Stockholm, SE

Abb. 70: McBurney lane, Langley, US

Abb. 71: Zollhallen Plaza, Freiburg im Breisgau, DE

Quelle

<http://www.dw.dk/cykelslangen-bicycle-snake/>

<https://www.archdaily.com/900107/aarhus-harbor-bath-big>

<https://www.visitdenmark.de/daenemark/explore/hafenbad-islands-brygge-gdk482346>

<https://www.voakorea.com/gallery/day-photos-august-4-2015>

<http://landezine.com/index.php/2009/07/mfo-park-switzerland/>

<https://www.loiretal-frankreich.de/organisieren/besichtigungen/garten/jardin-des-fonderies>

https://de.wikipedia.org/wiki/Bahnhof_Madrid_Atocha

https://www.west8.com/projects/jubilee_gardens/

<https://landezine-award.com/roche-campus-kaiseraugst/>

https://www.hager-ag.ch/de/project/cui707_uit883_oag568/

<https://www.molearchitects.co.uk/cohousing-7/>

<https://manifest2020.sk/udrzatelnost-mesta/>

<https://manifest2020.sk/udrzatelnost-mesta/>

https://mt.airbnb.com/rooms/38158163?source_impression_id=p3_1626170861_

[uOLsWJr224sUKZEO&guests=1&adults=1](https://www.airbnb.com/rooms/38158163?source_impression_id=p3_1626170861_uOLsWJr224sUKZEO&guests=1&adults=1)

<http://landezine.com/index.php/2015/04/flood-zone-on-public-plaza-design-atelier-dreiseitl-landscape-architecture/>

<http://www.urbanspacearchive.com/downloads/islands-brygge-harbour-park-copenhagen-dk/>

<http://landezine.com/index.php/2020/09/hendriksdalsamnen/>

<https://nikolaibenner.de/projekt/zollhafen-mainz>

<http://www.urbanspacearchive.com/downloads/ofelia-plads-copenhagen-dk-lundgaard-tranberg/1>

<http://landezine.com/index.php/2016/03/neue-meile-boblingen/>

<http://landezine.com/index.php/2020/09/jaktgatan-and-lovangsgatan/>

<http://landezine.com/index.php/2015/04/mcburney-lane-by-hapa-collaborative/>

<http://landezine.com/index.php/2015/04/flood-zone-on-public-plaza-design-atelier-dreiseitl-landscape-architecture/>

Abbildung

Abb. 72: Domino Park, Brooklyn, US

Abb. 73: Schiffbauplatz, Zürich, SW

Abb. 74: Kunstnerkarréen, Kopenhagen, DK

Abb. 75: St. Andrews Block B, London, UK

Abb. 76: Park, Lyon, FR

Abb. 77: Lot PETIT - Saint-Vincent-de-Paul, Paris, FR

Abb. 78: Espace Libre, Mantes-la-Jolie, FR

Abb. 79: Office Building Rathausstraße 1, Wien, AU

Abb. 80: Kunstcampus, Hamburg, DE

Abb. 81: Campus Tower Hamburg, Hamburg, DE

Abb. 82: Campus Tower Hamburg, Hamburg, DE

Abb. 83: Ofelia Plads, Kopenhagen, DK

Abb. 84: Islands Brygge harbour park, Kopenhagen, DK

Abb. 85: Bestandsfoto Campusviertel

Abb. 86: Bestandsfoto Campusviertel

Abb. 87: Bestandsfoto Campusviertel

Abb. 88: Bestandsfoto Campusviertel

Abb. 89: Bestandsfoto Campusviertel

Abb. 90: Bestandsfoto Campusviertel

Abb. 91: Hendriksdalsamnen, Stockholm, SE

Abb. 92: Umeå Campus Park, Umea, SE

Abb. 93: Sovereign Square, Leeds, UK

Abb. 94: Grøndalsvængets School, Kopenhagen, DK

Abb. 95: Byhusene, Kopenhagen, DK

Abb. 96: Stenhöga Office Building, Solna, SE

Abb. 97: Lot PETIT - Saint-Vincent-de-Paul, Paris, FR

Quelle

<https://www.archdaily.com/914548/domino-park-james-corner-field-operations>

<https://www.vetschpartner.ch/projekte/940-schiffbauplatz-zuerich.html>

<https://www.sweco.dk/showroom/kunstnerkarreen/>

<https://www.archilovers.com/projects/118105/st-andrews-block-b.html>

<https://www.lyon-confluence.fr/fr/quand-jardiner-cest-partager>

<http://www.plancomun.com/new-page-58>

<http://landezine.com/index.php/2015/02/a-changing-neighbourhood-by-espace-libre/>

<https://www.archdaily.com/959487/office-building-rathausstrasse-1-schuberth-und-schuberth-plus-stadler-prenn-plus-ostertag>

<http://landezine.com/index.php/2020/10/kunstcampus/>

<https://www.archdaily.com/955931/322-campus-tower-hamburg-office-building-delugan-meissl-associated-architects>

<http://www.urbanspacearchive.com/downloads/ofelia-plads-copenhagen-dk-lundgaard-tranberg/1>

<http://www.urbanspacearchive.com/downloads/islands-brygge-harbour-park-copenhagen-dk/>
Foto Cobe

Erhaltenes Material Auslobung Wettbewerb
Foto Cobe

Erhaltenes Material Auslobung Wettbewerb
Erhaltenes Material Auslobung Wettbewerb

Foto Cobe

<http://landezine.com/index.php/2020/09/hendriksdalsamnen/>

<https://www.archdaily.com/508306/umea-campus-park-thorbjorn-andersson-sweco-architects>

<http://landezine.com/index.php/2017/09/sovereign-square-by-re-form-landscape-architecture/>

<https://www.archdaily.com/929326/grondalsvaengets-school-jjw-arkitekter>

<https://www.bonava.dk/inspiration/indflyttede-nabolag/byhusene>

<https://www.archdaily.com/935584/stenhoga-office-building-tham-and-videgard>

<http://www.plancomun.com/new-page-58>

Abbildung

Abb. 98: Marmalade Lane Cohousing, Cambridge, UK

Abb. 99: Marmalade Lane Cohousing, Cambridge, UK

Abb. 100: Wagenhallen Stuttgart Kulturzentrum,
Stuttgart, DE

Abb. 101: Game Streetmekka, Viborg, DK

Abb. 102: Bestandsfoto Külkenhalbinsel

Abb. 103: Bestandsfoto Külkenhalbinsel

Abb. 104: Bestandsfoto Külkenhalbinsel

Abb. 105: Bestandsfoto Külkenhalbinsel

Abb. 106: Bestandsfoto Külkenhalbinsel

Abb. 107: Bestandsfoto Külkenhalbinsel

Abb. 108: Mulini Beach, Rovinj, KRO

Abb. 109: Ostpark, Frankfurt am Main, DE

Abb. 110: Huanglong Waterfront Bamboo Pavilion,
Foshan, CN

Abb. 111: Campbells Cove, Sydney, AUS

Abb. 112: Vistula Boulevards, Warschau, POL

Abb. 113: Wirral Metropolitan College, Liverpool, UK

Abb. 114: Logements Saint-Vincent de Paul, Paris, FR

Abb. 115: Campus Wüstenrot & Württembergische AG
Kornwestheim, Ludwigsburg, DE

Abb. 116: Sandpit Place, London, UK

Abb. 117: Grøndalsvængets School, Kopenhagen, DK

Abb. 118: Trellebrogade 5, Nordhavn, DK

Abb. 119: Gårdhavehusene, Nordhavn, DK

Abb. 120: Svanemøllehallen, Kopenhagen, DK

Abb. 121: Nørrebro Biblioteket, Kopenhagen, DK

Abb. 122: Bestandsfoto Parkquartier

Abb. 123: Bestandsfoto Parkquartier

Abb. 124: Bestandsfoto Parkquartier

Abb. 125: Bestandsfoto Parkquartier

Abb. 126: Bestandsfoto Parkquartier

Quelle

<https://www.molearchitects.co.uk/cohousing-7/>

<https://www.molearchitects.co.uk/cohousing-7/>

<https://www.archdaily.com/951609/wagenhallen-stuttgart-cultural-center-atelier-bruckner>

<https://www.oeffekt.dk/gameviborg>

Foto Cobe

Erhaltenes Material Auslobung Wettbewerb

Erhaltenes Material Auslobung Wettbewerb

Erhaltenes Material Auslobung Wettbewerb

Erhaltenes Material Auslobung Wettbewerb

Erhaltenes Material Auslobung Wettbewerb

<http://landezine.com/index.php/2014/11/mulini-beach-by-studio-3lhd/>

<http://landezine.com/index.php/2021/04/ostpark-frankfurt-am-main/>

<https://www.archdaily.com/960530/huanglong-waterfront-bamboo-pavilion-atelier-cns-plus-school-of-architecture-south-china-university-of-technology>

<http://landezine.com/index.php/2020/09/campbells-cove/>

<http://landezine.com/index.php/2018/02/vistula-boulevards-by-rs-architektura-krajobrazu/>

<https://landezine.com/wirral-metropolitan-college-by-bca-landscape/>

<http://www.nicolasdorvalbory.fr/project:logements-saint-vincent-de-paul>

https://www.baunetz.de/meldungen/Meldungen-Chipperfield_und_Karakusevic_Carson_Architects_in_London_5611548.html

<http://www.peterbarberarchitects.com/sandpitplace>

<https://www.archdaily.com/929326/>

[grondalsvaengets-school-jjw-arkitekter](https://www.archdaily.com/929326/grondalsvaengets-school-jjw-arkitekter)

<https://unionkul.dk/trelleborggade-5/>

<https://sangberg.com/da/project/>

[g%C3%A5rdhavehusene](https://sangberg.com/da/project/g%C3%A5rdhavehusene)

<https://kulturoesterbro.kk.dk/indhold/>

[svanemoellehallen](https://kulturoesterbro.kk.dk/indhold/svanemoellehallen)

<https://bibliotek.kk.dk/bibliotek/noerrebro>

Erhaltenes Material Auslobung Wettbewerb

Erhaltenes Material Auslobung Wettbewerb

Erhaltenes Material Auslobung Wettbewerb

Erhaltenes Material Auslobung Wettbewerb

Foto Cobe

Abbildung

- Abb. 127: Bestandsfoto Parkquartier
Abb. 128: Jaktgatan and Lövangsgatan, Stockholm, SE
Abb. 129: Drapers Field, London, UK

Abb. 130: Dalmannkai promenade, Hamburg, DE

Abb. 131: Drapers Field, London, UK

Abb. 132: Überseepark, Bremen, DE

Abb. 133: Dorpsweide, Katwijk, NL

Abb. 134: Residential Buildings KNSM- and Java-
Island, Amsterdam, NL
Abb. 135: Billedvej, Nordhavn, DK

Abb. 136: Game Streetmekka, Viborg, DK
Abb. 137: Lochal, Tilburg, DE

Abb. 138: Harbour Park, Aarhus, DK
Abb. 139: Campus Wüstenrot & Württembergische
AG Kornwestheim, Ludwigsburg, DE
Abb. 140: Wohntürme Hoxton, London, UK

Abb. 141: Novartis Campus, Basel, SW

Abb. 142: Bestandsfoto Hallenquartier
Abb. 143: Bestandsfoto Hallenquartier
Abb. 144: Bestandsfoto Hallenquartier
Abb. 145: Bestandsfoto Hallenquartier
Abb. 146: Bestandsfoto Hallenquartier
Abb. 147: Bestandsfoto Hallenquartier
Abb. 148: MFO-Park, Zürich, SW

Abb. 149: MFO-Park, Zürich, SW

Abb. 159: MFO-Park, Zürich, SW

Quelle

- Erhaltenes Material Auslobung Wettbewerb
<http://landezine.com/index.php/2020/09/jaktgatan-and-lovangsgatan/>
Erhaltenes Material Auslobung Wettbewerb
<http://landezine.com/index.php/2015/05/drapers-field-by-kla/>
<http://www.urbanspacearchive.com/downloads/4556/>
Erhaltenes Material Auslobung Wettbewerb
<http://landezine.com/index.php/2015/05/drapers-field-by-kla/>
<https://www.garten-landschaft.de/der-bremer-ueberseepark-ein-eldorado-fuer-sportler/#Garten-und-Landschaft-WES-Park-im-Ueberseepark-Bremen-Lageplan-WES-631x440>
Erhaltenes Material Auslobung Wettbewerb
<http://landezine.com/index.php/2021/06/dorpsweide-by-atelier-loos-van-vliet/>
<http://www.dienerdiener.ch/en/project/residential-buildings-knsm-and-java-island>
https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Billedvej_building_03.jpg
<https://www.oeffekt.dk/gameviborg>
<https://www.db-bauzeitung.de/bauen-im-bestand/lochal-tilburg/>
<https://arkitema.com/en/project/nordbro>
<https://ortner-ortner.com/en/baukunst/projekte/buero/campus-wuestenrot-wrttembergische-ag>
https://www.baunetz.de/meldungen/Meldungen-Chipperfield_und_Karakusevic_Carson_Architects_in_London_5611548.html
<https://www.herzogdemeuron.com/index/projects/complete-works/351-375/362-novartis-campus-asklepios-8.html>
Erhaltenes Material Auslobung Wettbewerb
Erhaltenes Material Auslobung Wettbewerb
Foto Cobe
Erhaltenes Material Auslobung Wettbewerb
Foto Cobe
Erhaltenes Material Auslobung Wettbewerb
<http://landezine.com/index.php/2009/07/mfo-park-switzerland/>
<http://landezine.com/index.php/2009/07/mfo-park-switzerland/>
<http://landezine.com/index.php/2009/07/mfo-park-switzerland/>

Abbildung

Abb. 151: Pirrama Park, Sydney, AUS

Abb. 152: Rheinpark, Duisburg, DE

Abb. 153: Weichselboulevard, Warschau, PL

Abb. 154: Salt, Amsterdam, NL

Abb. 155: Hulme Living Leaf Street Housing, Hulme, UK

Abb. 156: Gallery building, London, UK

Abb. 157: Lofts Rodenbroek, Ronse, BL

Abb. 158: ISMO, Orsay, FR

Abb. 159: Fairfax Garage, West Hollywood, US

Abb. 160: Minsheng Wharf, Shanghai, CN

Abb. 161: Kanaal, Wijnegem, BL

Abb. 162: Bestandsfoto Kreativkai

Abb. 163: Bestandsfoto Kreativkai

Abb. 164: Bestandsfoto Kreativkai

Abb. 165: Bestandsfoto Kreativkai

Abb. 166: Bestandsfoto Kreativkai

Abb. 167: Bestandsfoto Kreativkai

Abb. 168: Tank Shanghai, Shanghai, CN

Abb. 169: Species Deposit, Madrid, SP

Abb. 170: Tank Shanghai, Shanghai, CN

Abb. 171: Mariahilferstrasse, Wien, AU

Abb. 172: Universitätspark, Essen, DE

Abb. 173: Aabenraa City Centre, Aabenraa, DK

Abb. 174: Social housing, Paris, FR

Quelle

<https://www.archdaily.com/121164/pirrama-park-hill-thalis-architecture>

<https://atelier-loidl.de/de/rheinpark-duisburg>

<https://warsawtour.pl/de/project/weichselboulevards/>

<https://www.archdaily.com/897492/salt-mvrdv>

<https://www.archdaily.com/941636/hulme-living-leaf-street-housing-mecanoo>

<https://inspiration.detail.de/gallery-building-in-london-113630.html>

<https://www.voltarchitecten.be/project/098-lofts-rodenbroek/>

<https://www.archdaily.com/902396/ismo-kaan-architecten>

<https://www.archdaily.com/958806/fairfax-garage-part-office>

<https://www.archdaily.com/901937/atelier-deshaus-transforms-shanghais-riverfront-in-3-cultural-projects>

https://www.archdaily.com/885884/kanaal-in-wijnegem-stephane-beel-architects?ad_source=search&ad_medium=search_result_projects

Erhaltenes Material Auslobung Wettbewerb

Erhaltenes Material Auslobung Wettbewerb

Erhaltenes Material Auslobung Wettbewerb

Erhaltenes Material Auslobung Wettbewerb

Erhaltenes Material Auslobung Wettbewerb

Erhaltenes Material Auslobung Wettbewerb

<https://www.dezeen.com/2019/04/07/tank-shanghai-open-architecture-galleries-aviation-fuel-containers/>

<https://www.archdaily.com/197175/species-deposit-maria-langarita-and-victor-navarro>

<https://www.dezeen.com/2019/04/07/tank-shanghai-open-architecture-galleries-aviation-fuel-containers/>

<https://www.dezeen.com/2019/04/07/tank-shanghai-open-architecture-galleries-aviation-fuel-containers/>

<http://landezine.com/index.php/2014/11/mariahilferstrasse-by-bureau-bb/>

<http://landezine.com/index.php/2015/02/university-park-essen-by-scape-landschaftsarchitekten/>

<http://landezine.com/index.php/2015/02/university-park-essen-by-scape-landschaftsarchitekten/>

<https://www.archdaily.com/962236/aabenraa-city-centre-topotek-1>

<https://www.archdaily.com/962236/aabenraa-city-centre-topotek-1>

<https://www.archdaily.com/91591/34-social-housing->

Abbildung

Abb. 175: Florence house, Cumbria, UK

Abb. 176: Baugruppe Baufreunde, Köln, DE

Abb. 177: Meesenstiege, Münster, DE

Abb. 178: Harbour Park, Aarhus, DK

Abb. 179: Nordbro, Kopenhagen, DK

Abb. 180: Thurøhus, Frederiksberg, DK

Abb. 181: The Power of 10, Örebro, SE

Abb. 182: Bestandsfoto Hafenerz

Abb. 183: Bestandsfoto Hafenerz

Abb. 184: Bestandsfoto Hafenerz

Abb. 185: Bestandsfoto Hafenerz

Abb. 186: Bestandsfoto Hafenerz

Abb. 187: Bestandsfoto Hafenerz

Abb. 188: Europahafenkopf, Bremen, DE

Abb. 189: Landschaftspark Duisburg Nord, Duisburg, DE

Abb. 190: Zollhallen Plaza, Freiburg im Breisgau, DE

Abb. 191: Fredriksdalskajen, Stockholm, SE

Abb. 192: Platz der Deutschen Einheit, Hamburg, DE

Abb. 193: Vancouver Waterfront Park, Portland, US

Quelle

units-in-paris-atelier-du-pont

<https://www.collectivearchitecture.com/projects/florence-house>

<https://www.vey.koeln/vey-objekt/shk-referenzen-objekte>

<https://www.3pass.de/de/architektur/wohnen/100/meesenstiege-in-muenster-hiltrup/>

<https://www.danielsen.eu/en/project/harbour-park/>

<https://arkitema.com/en/project/nordbro>

<https://www.oeffekt.dk/thurohus>

<https://streetmonkey.se/portfolioitem/1887-2/>

Foto Cobe

Foto Cobe

Erhaltenes Material Auslobung Wettbewerb

Erhaltenes Material Auslobung Wettbewerb

Foto Cobe

Foto Cobe

Rendering Cobe

<http://www.landezine.com/index.php/2011/08/post-industrial-landscape-architecture/>

<http://landezine.com/index.php/2015/04/flood-zone-on-public-plaza-design-atelier-dreiseitl-landscape-architecture/>

https://nivaland.se/niva_projekt/fredriksdalskajen/

<http://www.urbanspacearchive.com/downloads/platz-der-deutschen-einheit-hafencity-hamburg-de-miralles-tagliabue/>

<http://landezine.com/index.php/2021/02/vancouver-waterfront-park/>



Cobe
Pakhus 54
Orientkaj 4, st.
2150 Nordhavn
Denmark

Cobe