



Wettbewerb Stadtstrecke Bremen

DOKUMENTATION

Der Senator für Umwelt,
Bau und Verkehr

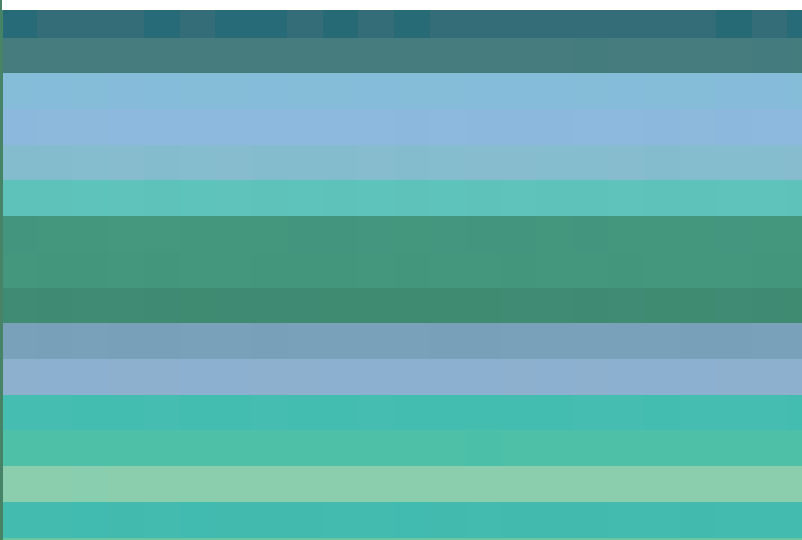


Freie
Hansestadt
Bremen

Bremischer Deichverband
am linken Weserufer



Nationale Projekte
des Städtebaus



Wettbewerb Stadtstrecke Bremen

Leben mit dem Fluss – Leben mit der Weser
Ein Projekt im Rahmen des Bundesprogramms
Nationale Projekte des Städtebaus

Dokumentation

Impressum

Herausgeber/Auslober

Senator für Umwelt, Bau und Verkehr
Contrescarpe 72
28195 Bremen

Ansprechpartner
Axel König

Bremischer Deichverband am linken Weserufer
Wartumer Heerstraße 125
28197 Bremen

Auftragnehmer

Machleidt GmbH
Städtebau I Stadtplanung
Mahlower Straße 23/24
12049 Berlin

Sroka Architekten
Schlesische Straße 27
10997 Berlin

Bremen, März 2017

Inhalt

Zum Verfahren	5
Überarbeitungen	12
Preise und Anerkennungen	20
Engere Wahl	40
2. Rundgang	44
1. Rundgang	52

Zum Verfahren

Anlass und Ziel

Die Weser hat die historische Entwicklung von Bremen und die heutige Bedeutung der Stadt geprägt. Der Fluss ist Identität, Standortfaktor für die Wirtschaft, mit seinen Uferlandschaften wichtiger Erholungsraum für die Menschen in Bremen und zunehmend auch Touristenziel. Der Klimawandel beeinflusst die Belange des Hochwasserschutzes und erfordert in den kommenden Jahren erhebliche bauliche Maßnahmen an der Wasserkante Bremens. Seit 2007 werden daher im Rahmen der Umsetzung des Generalplans Küstenschutz die Deiche der Unterweser vor dem Hintergrund von Klimaveränderungen und Meeresspiegelanstieg im Detail überprüft. Ein vordringlicher Handlungsbedarf besteht auf dem linken Weserufer im Bereich der Bremer Neustadt. Auf drei Abschnitten der sogenannten „Stadtstrecke“ zwischen der Eisenbahnbrücke der Linie Bremen-Oldenburg weseraufwärts bis zur Piepe müssen die Hochwasserschutzanlagen über eine Länge von rd. 1,8 km neu hergestellt werden, um den aktuellen und künftigen Anforderungen gerecht zu werden.

Unter dem Leitthema „Leben mit dem Fluss/Leben mit der Weser – Hochwasserschutz und neue Stadtqualitäten im historischen Stadt- und Hafengebiet von Bremen“ wurden die Planungen für die „Stadtstrecke“ zusammen mit denen für die „Weiche Kante“ in der Bremer Überseestadt in das Bundesprogramm Nationale Projekte des Städtebaus aufgenommen, aus dessen Mitteln der Wettbewerb und die weitere Umsetzung finanziert werden.

In einem ersten Schritt sind im Rahmen einer Machbarkeitsstudie Systementwürfe als Grundlage für den zukünftigen funktionalen, technischen und wirtschaftlichen Aufbau der Hochwasserschutzanlage entwickelt worden. Die Stadtstrecke ist darüber hinaus aber auch ein intensiv genutzter innerstädtischer öffentlicher Verkehrs-, Erholungs- und Stadtraum. Die Erneuerung des Hochwasserschutzes bietet die Möglichkeit einer

funktionalen Neuordnung der Wegebeziehungen und gestalterischen Aufwertung sowie die Chance zur Profilierung der angrenzenden Standorte und Stadtteile. Mit dem kulturellen Erbe an der Weser und dem räumlichen Potential der Wasserlage können weitere Impulse für die Entwicklung der Bremer Innenstadt gesetzt werden. Diese Möglichkeiten sollen mit dem Wettbewerb untersucht werden.

Ziel des Wettbewerbes war es, Vorschläge für eine Neugestaltung der Stadtstrecke als Hochwasserschutzanlage und Stadtraum zu erhalten, die den Anforderungen an den Hochwasserschutz gerecht wird und gleichzeitig städtebauliche und freiraumplanerische Belange berücksichtigt. Begleitend zur Vorbereitung des Wettbewerbsverfahrens hat ein Partizipationsprozess mit Bürgern, Anrainern und Stadtteilakteuren für die Ufergestaltung stattgefunden, dessen Ergebnisse sind als „Neustädter Deich-Charta“ in die Auslobung und Formulierung der Wettbewerbsaufgabe eingeflossen.



Auslober

Freie Hansestadt Bremen, Senator für Umwelt, Bau und Verkehr und Bremischer Deichverband am linken Weserufer

Koordination und Durchführung

Machleidt GmbH, Städtebau | Stadtplanung mit Sroka Architekten

Wettbewerbsverfahren

Die Auslobung erfolgte als nichtoffener einphasiger Realisierungswettbewerb mit Ideenteil für Landschaftsarchitekten nach den Richtlinien für Planungswettbewerbe (RPW 2013). Das Verfahren wurde mit 13 Teilnehmern durchgeführt, von denen vier durch die Auslober gesetzt und neun in einem vorgeschalteten Bewerbungsverfahren durch ein vom Preisgericht unabhängiges Gremium ausgewählt wurden.

Um das Wettbewerbsverfahren transparent zu gestalten sowie die Interessen und das Engagement der Bürger, Anrainer und Stadtteilakteure angemessen zu berücksichtigen, wurden die eingegangenen Wettbewerbsarbeiten den Bürgerinnen und Bürgern im Rahmen einer öffentlichen Präsentation am Vorabend der Preisgerichtssitzung vorgestellt. Die Anonymität der Wettbewerbsarbeiten blieb dabei gewahrt.

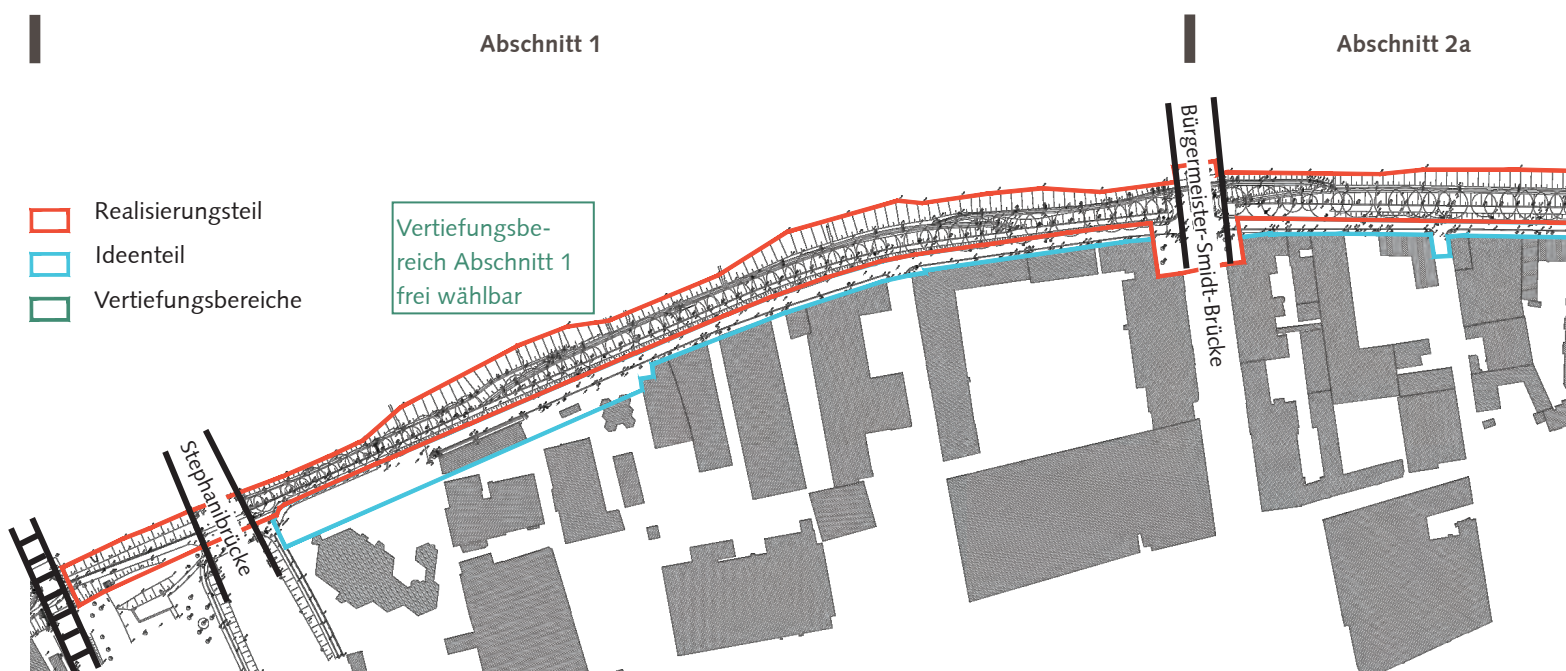
Wettbewerbsgebiet

Das Wettbewerbsgebiet liegt im Bremer Stadtbezirk Süd im Stadtteil Neustadt auf der linken Seite der Weser und Kleinen Weser. Es erstreckt sich über eine Länge von ca. 1,8 km von der Eisenbahnbrücke der Linie Bremen-Oldenburg im Nordwesten weseraufwärts bis zur Piepe im Südosten.

Das Wettbewerbsgebiet gliedert sich in einen Realisierungsteil, der die Deichanlage mit Deichunterhaltungs- und Deichverteidigungsweg sowie die Kreuzungsbereiche mit der Wilhelm-Kaisen- und der Bürgermeister-Smidt-Brücke umfasst, und einen Ideenteil, der die begleitenden Anliegerstraßen Am Deich und Sankt-Pauli-Deich einschließt.

Aufgabenstellung

Die Wettbewerbsaufgabe umfasste die Findung von Themen und Identitäten für die einzelnen Abschnitte der Stadtstrecke unter einem gemeinsamen gestalterischen Leitbild. Es sollten Vorschläge für die Ufergestaltung unter Bezug auf die historische Bedeutung des Ortes und des Stadtbildes und im Hinblick auf die Entwicklung neuer Nutzungsqualitäten für den öffentlichen Raum gefunden werden. Dabei waren die verkehrlichen und weiteren funktionalen Anforderungen sowie die vorhandenen und potentiellen Nutzungen der angrenzenden Räume konzeptionell zu berücksichtigen. Es



galt, eine baukulturell anspruchsvolle Freiraumgestaltung zu entwickeln, die mit der Deichfunktion und den vorgegebenen technischen Parametern des Deichbaus kompatibel ist.

Voruntersuchungen haben ergeben, dass der Hochwasserschutz zurzeit in Höhe und zulässigen Böschungsneigungen sowie in der Ausstattung mit Deichverteidigungs- und -unterhaltungsweg nicht überall gegeben ist. Die Außenböschungen sind überwiegend zu steil und weisen abschnittsweise keine ausreichende Standsicherheit auf. Hinzu kommt ein nicht dem Regelwerk entsprechender Aufbau des bestehenden Deichquerschnitts. Außerdem stehen Baumreihen z. T. auf der Deichkrone und in den Außenböschungen. Neben der bestehenden Windwurfgefahr ist durch den dichten Baumbestand die Grasnarbe infolge von Verschattung ausgedünnt, was eine zusätzliche Beeinträchtigung der Hochwasserschutzanlage in ihrer Funktionalität und für die Deichunterhaltung darstellt.

Anders als im Bestand soll der Hochwasserschutz daher zukünftig mit einer zweiteiligen Hochwasserschutzwand hergestellt werden. Diese besteht aus einer unteren Wand direkt an der Oberkante der Uferböschung der Weser bzw. Kleinen Weser. Unmittelbar angrenzend an die wasserseitige Hochwasserschutzwand verläuft der Deichunterhaltungsweg auf dem

Höheniveau von deren Oberkante. Zurückgesetzt hinter dem Deichunterhaltungsweg wird eine obere Wand die notwendigen Deich-Bestickhöhen herstellen.

Um eine optimale Deichverteidigung zu gewährleisten, schließt sich landeinwärts an die Innenkante des Deichbesticks ein Freihaltebereich von mind. 5,00 m Breite an, der von dauerhaft installierten Anlagen freizuhalten ist.

Bei der Gestaltung der Hochwasserschutzanlagen war formal wie auch konstruktiv und statisch zu berücksichtigen, dass eine spätere optionale Erhöhung des Deichbesticks als konstruktives Klimavorsorgemaß um bis zu 0,75 m möglich ist. Von den Wettbewerbsteilnehmern wurde erwartet, dass diese Erhöhungsoption konzeptionell berücksichtigt und dargestellt wird. Planerischer Spielraum bestand dafür im Umgang mit den Geländeneiveaus der Geh- und Radwege innerhalb des Freihaltebereichs.

Ablauf

Ausgabe der Unterlagen	27. KW 2016
Einführungskolloquium	12.07.2016
Rückfragen bis	21.07.2016
Abgabe der Arbeiten bis	20.09.2016
Preisgericht	25. u. 26.10.2016
Präsentation der Überarbeitungen	08.02.2017





Preisgericht

Fachpreisrichter

- » Prof. Christl Drey, Stadtplanerin, Köln
- » Prof. Undine Giseke, Landschaftsarchitektin, Berlin
- » Till Rehwaldt, Landschaftsarchitekt, Dresden (Vorsitz)
- » Prof. Dr. Iris Reuther, Stadtplanerin, Senatsbaudirektorin Freie Hansestadt Bremen
- » Prof. Donata Valentien, Landschaftsarchitektin, München

Stellvertretende Fachpreisrichter

- » Prof. Katja Benfer, Landschaftsarchitektin, Berlin
- » Moritz Möllers, Landschaftsarchitekt, Hamburg

Sachpreisrichter

- » Gabriele Friderich, Freie Hansestadt Bremen, Staatsrätin beim Senator für Umwelt, Bau und Verkehr
- » Oltmann Lampe, Bremischer Deichverband am linken Weserufer, Vorstandsvorsteher
- » Prof. Dr. Ingo Mose, stellvertretender Sprecher des Beirats Neustadt
- » Bastian Wahler-Zak, Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung

Stellvertretende Sachpreisrichter

- » Ronny Meyer, Freie Hansestadt Bremen, Staatsrat beim Senator für Umwelt, Bau und Verkehr
- » Hartmut Krenzer, Bremischer Deichverband am linken Weserufer, Mitglied des Vorstands
- » Jens Oppermann, Sprecher des Beirats Neustadt
- » Lars Uhlig, Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung

Sachverständige

- » Andre Coldewey, Freie Hansestadt Bremen, Senator für Umwelt, Bau und Verkehr, Wasserbehörde
- » Wilhelm Hamburger, Freie Hansestadt Bremen, Senator für Umwelt, Bau und Verkehr, Verkehr

- » Thomas Knode, Freie Hansestadt Bremen, Senator für Umwelt, Bau und Verkehr, Grünordnung
- » Axel König, Freie Hansestadt Bremen, Senator für Umwelt, Bau und Verkehr, Planung + Bauordnung Süd
- » Dr. Wolfgang Kumpfer, Freie Hansestadt Bremen, Senator für Umwelt, Bau und Verkehr, Verfahrensleitstelle
- » Sonja Neu, Bremischer Deichverband am linken Weserufer
- » Anika Rühl, Freie Hansestadt Bremen, Senator für Umwelt, Bau und Verkehr, Wasserbehörde
- » Christian Schilling, Freie Hansestadt Bremen, Senator für Umwelt, Bau und Verkehr, Planung + Bauordnung Süd
- » Rainer Suckau, Bremischer Deichverband am linken Weserufer, Geschäftsführer

Vorprüfung

- » Heiko Ruddigkeit, Landschaftsarchitekt
- » Steffen Wörsdörfer, Stadtplaner
- » Stefanie Kirchner (Koordination)

Öffentliche Präsentation

Am Abend des 25. Oktober 2016 fand in der Aula der Oberschule am Leibnitzplatz eine öffentliche Präsentation der Wettbewerbsbeiträge statt, zu der rund 200 interessierte Bürgerinnen und Bürger erschienen. Nach einer kurzen Einführung zu Anlass und Ziel des Wettbewerbes durch Senatsbaudirektorin Prof. Dr. Iris Reuther gab die Vorprüfung einen zusammenfassenden Überblick über die Spannweite der eingereichten Lösungen. Danach wurde in einer moderierten Diskussion festgehalten, welche Aspekte den Bürgerinnen und Bürgern an den Entwürfen gefielen und was ihnen in Bezug auf die neue Stadtstrecke besonders wichtig ist. Alle Mitglieder des Preisgerichtes waren anwesend und hatten so Gelegenheit, die Belange der Bürgerinnen und Bürger wahrzunehmen und bei Ihrer Entscheidung am Folgetag zu berücksichtigen.

Sitzung des Preisgerichts

Am 26. Oktober 2016 tagte das Preisgericht unter Ausschluss der Öffentlichkeit unter dem Vorsitz von Till Rehwaldt. Die Bewertung der Arbeiten bezog sich vornehmlich auf:

- » Leitidee und gestalterische Einheit
- » Erfüllung der funktionalen Vorgaben insb. der Anforderungen an den Hochwasserschutz
- » Verkehrsführung und Verkehrssicherheit, Fuß- und Radwege, Erschließung
- » Räumlich funktionale Gliederung in Bezug auf unterschiedliche Nutzungsansprüche, Freizeit- und Erholungsnutzung, Ortsbezüge
- » Barrierefreiheit und Transparenz
- » Aufenthaltsqualität
- » Begrünung/Grünqualität
- » Räumlich gestalterische Gliederung
- » Korrespondenz mit den angrenzenden Quartieren
- » Erlebbarkeit des Wassers
- » Material und Ausstattung
- » Ökologische Qualität der Grundausrüstung
- » Berücksichtigung des Naturschutzes und des Landschaftsbildes
- » Auswirkungen auf die Gewässerqualität und das Stadtklima
- » Wirtschaftlichkeit von Bau und Betrieb
- » Nachhaltigkeit in Bezug auf Unterhalt, Pflege und Nutzung

Entscheidung

Nach zwei Wertungsrundgängen und schriftlicher Beurteilung der engeren Wahl hat das Preisgericht einstimmig beschlossen, unter Beibehaltung der in der Auslobung vorgesehenen Wettbewerbssumme die Verteilung der Preise und Anerkennungen zu verändern und zwei zweite Preise, einen dritten Preis sowie zwei Anerkennungen zu vergeben. Darüber hinaus hat das Preisgericht den Auslobern empfohlen, die Verfasser der beiden mit einem zweiten Preis ausgezeichneten Arbeiten mit der Überarbeitung ihrer Beiträge zu beauftragen.

Nach einer Überarbeitungsphase und Präsentation der Beiträge der zweiten Preisträger durch die Verfasser hat das Preisgericht am 08.02.2017 mehrheitlich den Entwurf des Büros TOPOTEK 1 aus Berlin ausgewählt und zur Realisierung empfohlen.



Ergebnis

Zur Realisierung empfohlen

1007

TOPOTEK 1 Gesellschaft von Landschaftsarchitekten mbH, Berlin

Ein 2. Preis

1007

TOPOTEK 1 Gesellschaft von Landschaftsarchitekten mbH, Berlin

Ein 2. Preis

1009

Atelier LOIDL, Berlin mit ifb frohloff staffa kühl ecker, Berlin

3. Preis

1006

SINAI Gesellschaft von Landschaftsarchitekten mbH, Berlin

Anerkennung

1001

West 8 Urban Design & Landscape Architecture, NL Rotterdam mit Kraft.Raum, Krefeld

Anerkennung

1003

Vogt Landschaftsarchitekten AG, CH Zürich

Engere Wahl

1013

A24 Landschaft Landschaftsarchitektur GmbH, Berlin

2. Rundgang

1004

WES GmbH LandschaftsArchitektur, Hamburg

1005

PLANORAMA - Maik Böhmer, Berlin

1008

nsp christoph schonhoff landschaftsarchitekten stadtplaner, Hannover

1011

FSWLA Landschaftsarchitektur GmbH, Düsseldorf

1. Rundgang

1002

Kreikenbaum + Heinemann, Bremen

1010

Arge Studio Urbane Landschaften - Deichpark, Hamburg mit aquadot, Ingenieurgesellschaft Wasserbau und Küsteningenieurwesen, Hamburg

1012

GTL – Gnüchtel - Triebswetter Landschaftsarchitekten GbR, Kassel mit WKC Hamburg GmbH – Planung im Bauwesen, Hamburg

Ein 2. Preis - Überarbeitung

zur Realisierung empfohlen

TOPOTEK 1 Gesellschaft von Landschaftsarchitekten mbH, Berlin

Verfasser: Martin Rein-Cano

Mitarbeit: Rusnakova Kristina, Stephan Schmidt, Yiwen Chen, Silvia Bachetti

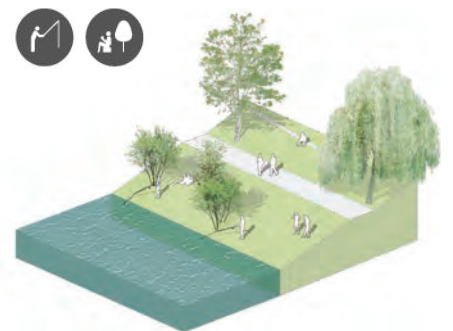
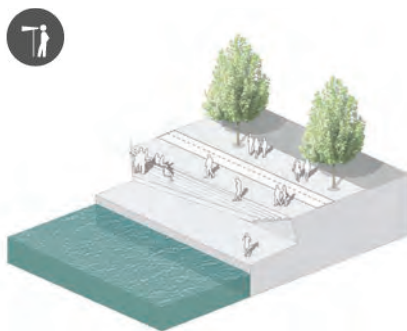
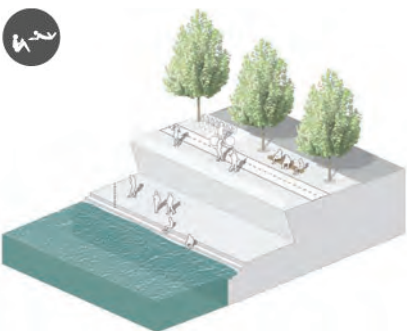
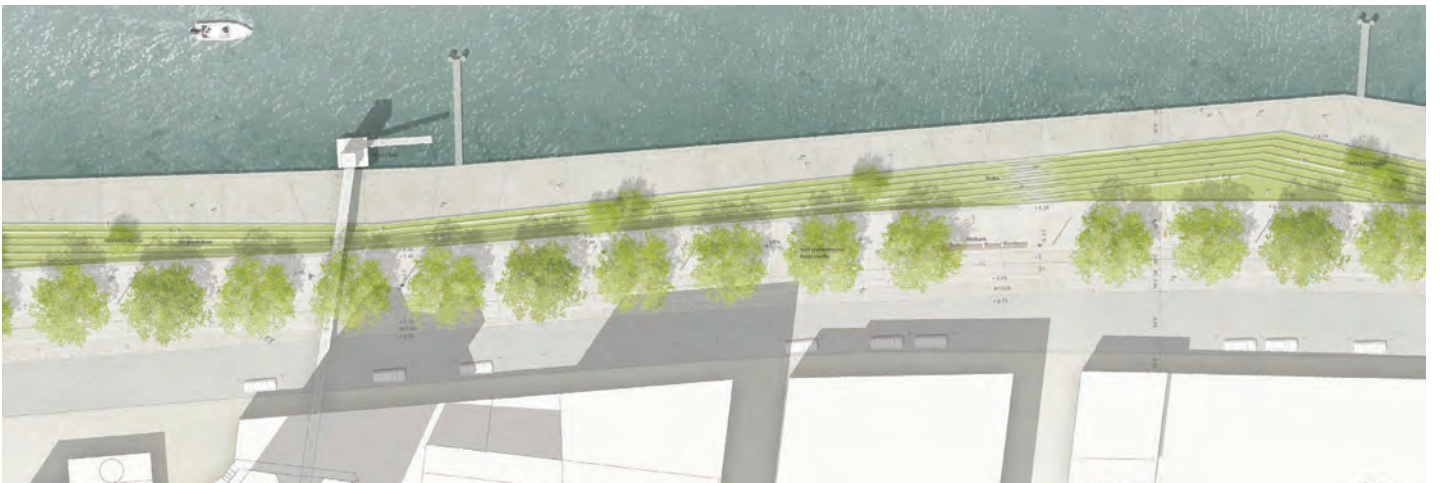
Auszug aus dem Erläuterungsbericht

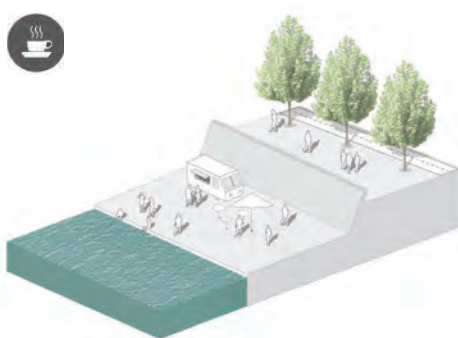
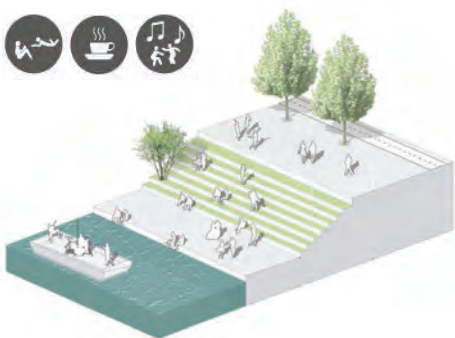
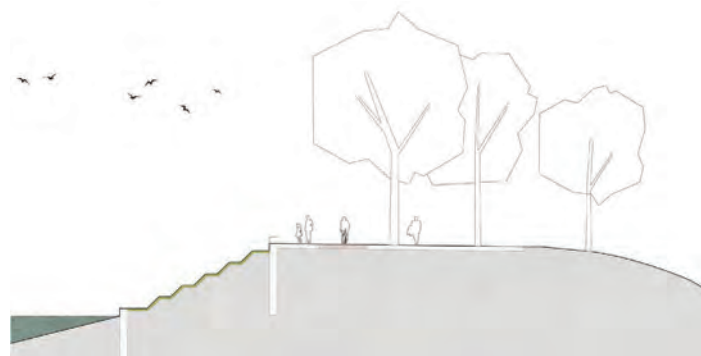
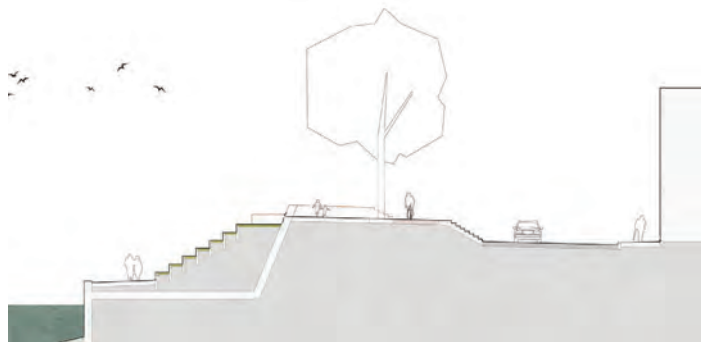
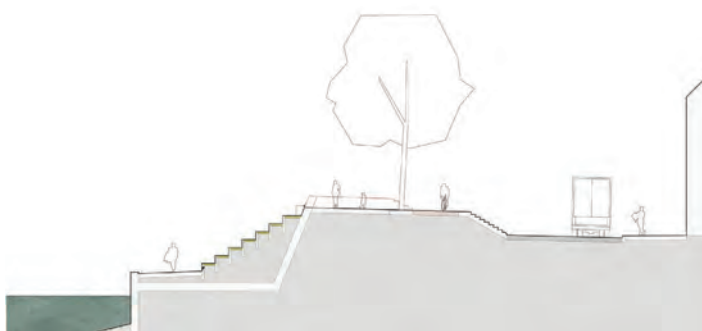
„Ziel der Überarbeitung des Konzepts ist es, den skulpturalen Charakter der großzügigen Terrassenanlage aus grünen Stufen am Wasser zu bewahren und gleichzeitig die Promenade aus hochwasserschutztechnischer Sicht zu optimieren. Weiterhin ist die Hochwasserschutzwand neben ihrer reinen Funktionalität ein sinnlicher Freiraum. Durch die unterschiedlichen Ebenen in der Hochwasserschutzwand, erhält die Stadtstrecke neue urbane, multifunktionale Bereiche, die Blickbeziehungen zwischen Bremen Neustadt und der historischen Altstadt Bremens ermöglichen.“





Ein 2. Preis - Überarbeitung, zur Realisierung empfohlen





Ein 2. Preis - Überarbeitung

Atelier LOIDL, Berlin

Verfasser: Bernd Joosten

Mitarbeit: Joana Carvalho, André Feldmann, Miguel Magalhaes, Christian Marrero, Felix Schwarz, Martin Schmitz

mit ifb frohloff staffa kühl ecker, Berlin

Verfasser: Henning Ecker

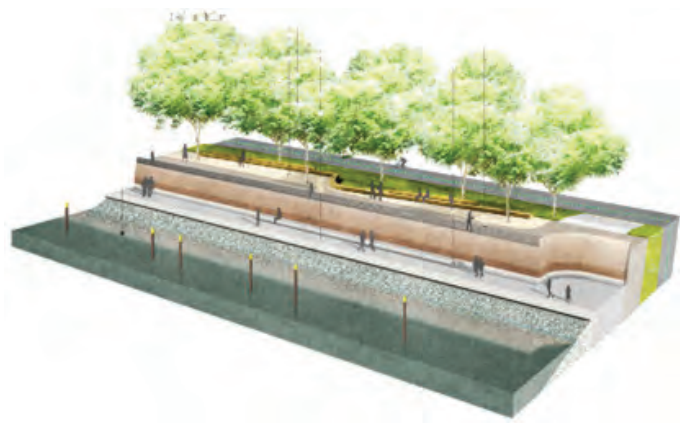
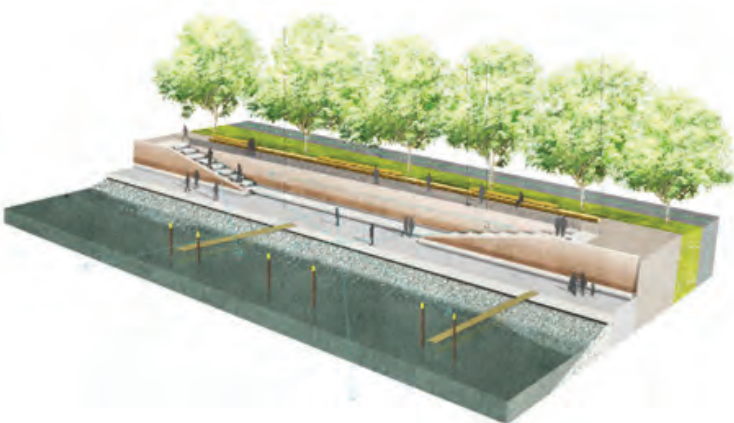
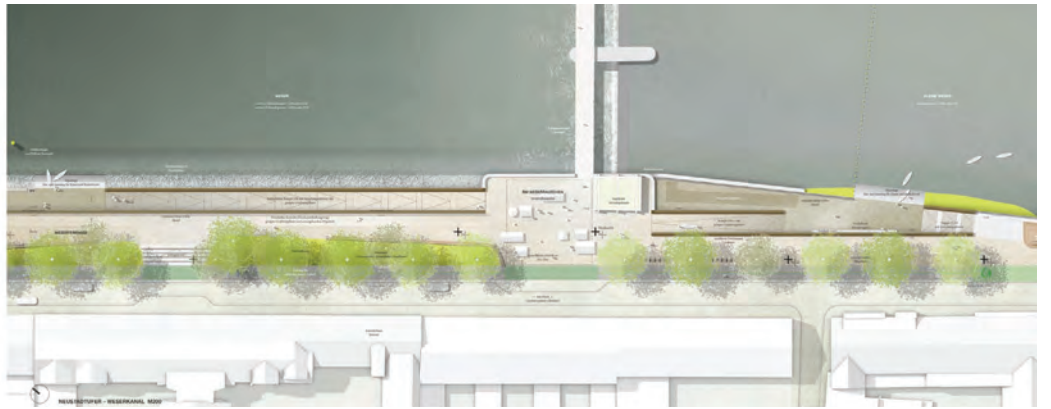
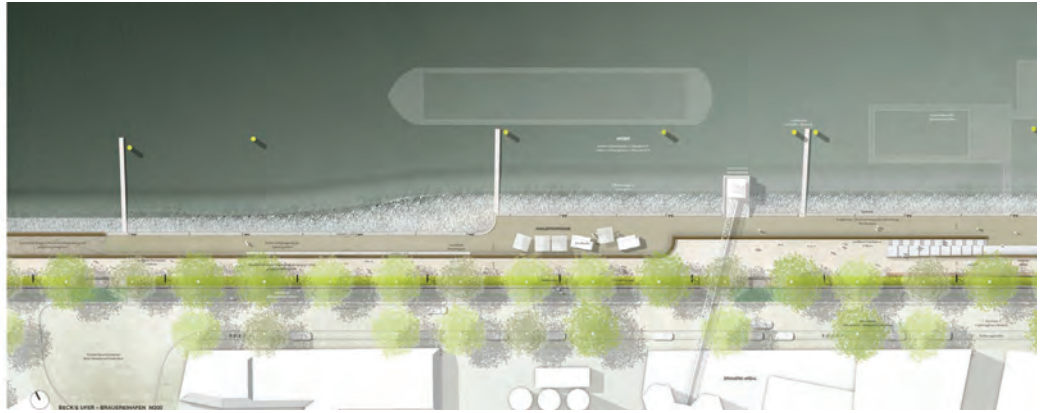
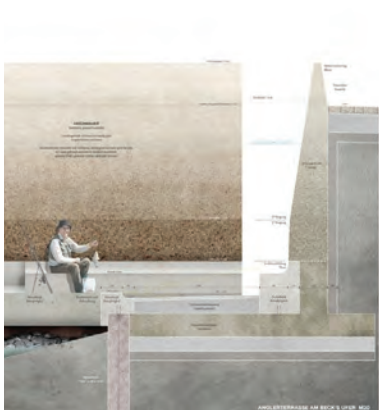
Auszug aus dem Erläuterungsbericht

„Der Hochwasserschutz nimmt die gestalterischen Qualitäten des Deichs auf und adaptiert sie zur neuen Typologie der Deichmauer. Wie der Deich beginnt die Mauer sich mit einem starken Fuß nach oben zu entwickeln. [...] Als räumliche Fortführung der graduell dimensionierten Deichmauer versteht sich die Brüstung, die als transparente Reling das Profil der Mauer nachzeichnet [...].“





Ein 2. Preis - Überarbeitung





Ein 2. Preis

TOPOTEK 1 Gesellschaft von Landschaftsarchitekten mbH, Berlin

Verfasser: Martin Rein-Cano

Mitarbeit: Rusnakova Kristina, Stephan Schmidt, Yiwen Chen, Silvia Bachetti

Auszug aus dem Erläuterungsbericht

„Ziel des Entwurfes ist der direkte Kontakt der Besucher mit dem Uferbereich der Weser. Die Hochwasserschutzwand wird neben ihrer reinen Funktionalität zu einem sinnlichen Freiraum, der einen Blick in die historische Altstadt bietet. [...] Der skulpturale Charakter der Hochwasserschutzanlage gibt der Stadtstrecke-Skulptur als Einheit ein modernes Leitmotiv, das seine Besucher zum Bewegen, Verweilen, Genießen und Unterhalten einlädt.“





Beurteilung durch das Preisgericht

Mit raumgreifenden, auf den Fluss- und Stadtraum bezogenen Gesten wird eine großzügige Terrassenanlage konzipiert, die auch als Skulptur gelesen werden kann. Die Bewegungsräume auf den verschiedenen Ebenen werden über lange Rampen mit vielfältig nutzbaren Aufenthalts-, Sitz oder Liege- und Begegnungsorten verknüpft. Daraus ergibt sich aus der Bewegung des Flusses heraus eine markante Hochwasserkontur, die zugleich als großes Bauwerk wahrgenommen werden kann. Einem Bewegungsraum mit Straße, Radweg und Promenade im Sinne eines Shared Space entlang der verschiedenen Quartiere der Alten Neustadt sind auf den Fluss orientierte grüne oder mit Sitzstufen ausgestattete Plateaus der neuen Deichanlage vorgelagert. Hier wurde für jeden Abschnitt eine charaktervolle Ausprägung gefunden: Vor Becks erlebt man den großen Fluss, am historischen Ufer schaut man auf die Silhouette der Stadt und am St. Pauli Deich kann man in zwei Ebenen den Übergang in den Landschaftsraum am Werdersee wahrnehmen.

Die für einen neuen Stadtraum ausgelegte Terrassensituation ist insbesondere im Bereich der kleinen Weser nicht mit dem erforderlichen Querschnitt für den Hochwasserabfluss vereinbar. Deshalb wären wichtige Schnittstellen des Konzepts zu präzisieren. Dies betrifft auch die auf den unteren Terrassen vorgeschlagenen Bäume, die hier aus Gründen des Hochwasserabflusses nicht stehen dürften. Die Länge des für das Konzept erforderlichen mobilen Hochwasserschutzes wird kritisch gesehen.

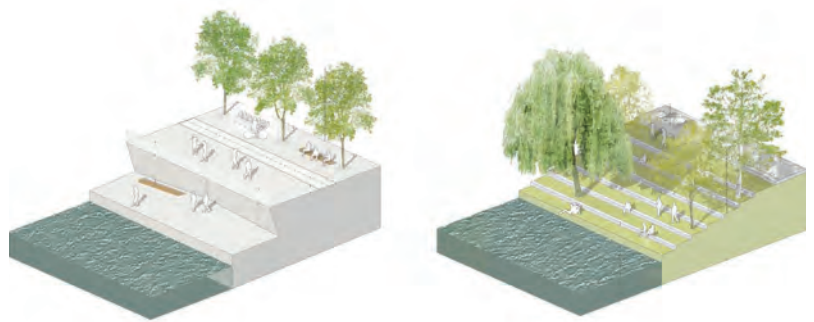
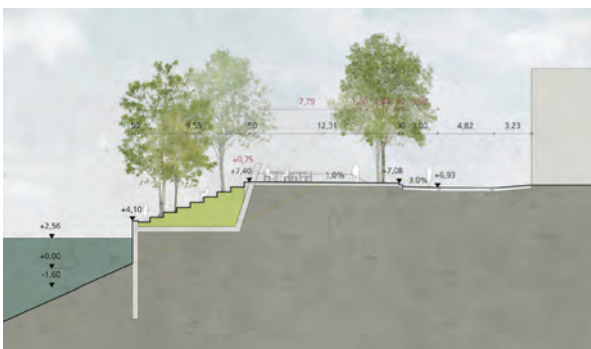
Die Dimensionierung der verschiedenen Verkehrs- und Bewegungsflächen ist insgesamt funktionsfähig. Das betrifft auch die besonderen Orte am Wehr sowie die Bürgermeister-Schmidt-Brücke. Die Wilhelm-Kaisen-Brücke bleibt weiterhin über die bestehenden Treppenanlagen mit dem Uferweg verbunden.

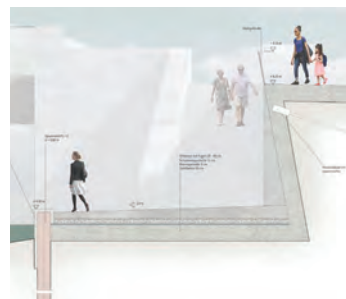
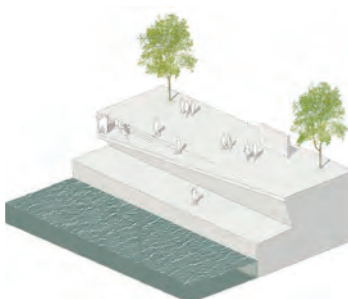
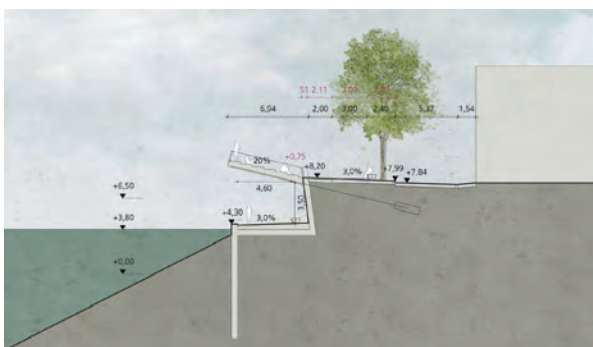
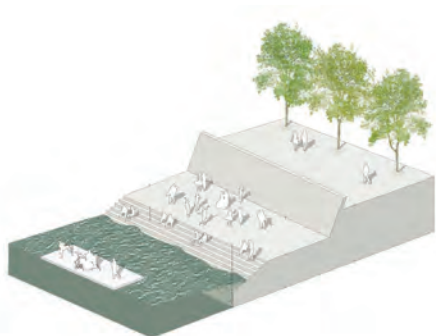
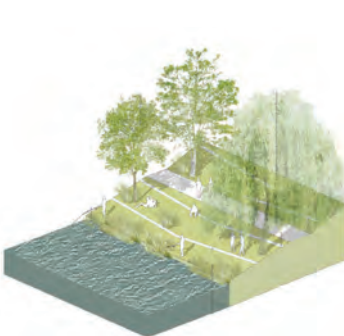
Die Großzügigkeit der gesamten Anlage wird durch die Verwendung klarer, die Skulptur hervorhebender Materialien (grauer Granit und Ortbetonplatten) betont, die zugleich die Anmutung gut gestalteter technischer Bauwerke bspw. Infrastrukturelemente haben.

Die vorgeschlagenen Baumarten (Mehlbeeren) werden kritisch diskutiert. Das Grundkonzept für die Begrünung wird als stimmig angesehen, aber hinsichtlich des Unterhaltungsaufwandes sowie der gestalterischen Ausführung und Umsetzbarkeit der vorgesehenen Vegetation teilweise hinterfragt.

Auf Grund der recht üppigen Dimensionierung der gesamten Anlage bleiben Fragen hinsichtlich des Aufwandes für die Erstellung, die durch die vorgeschlagene Auswahl der Materialien und Ausstattungselemente ggf. zu kompensieren wären.

Das Preisgericht würdigt ausdrücklich die Idee für eine großzügige Neustadt-Terrasse, die zugleich eine vielfältig erlebbare Flusslandschaft ist und einen recht schmalen, aber dafür langen Uferpark assoziiert.







Beurteilung durch das Preisgericht

Das Konzept weist eine nachvollziehbare Linearität und eine klare Sequenz leicht unterschiedlicher Räume auf. Mit der Hafenaarena, den Weserterrassen, dem Brautbalkon und den Parkloggien entstehen entlang des Wassers differenzierte Aufenthaltsmöglichkeiten mit jeweils eigenem Charakter, Atmosphäre, Materialität und Zugänglichkeit zum Wasser. Die Themenwahl und Ausformulierung der einzelnen Sequenzen erscheint gut gelungen und dem Ort angemessen, wenngleich eine klarere Artikulation der Anfangs- und Endpunkte der neuen Promenade wünschenswert wäre.

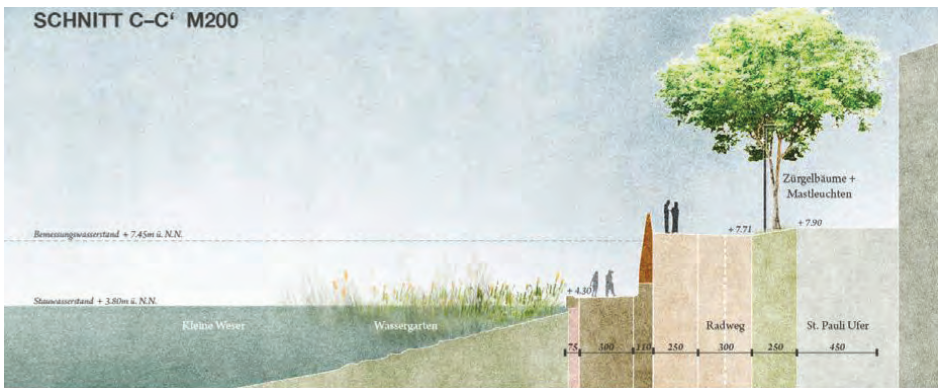
Die Zonierung der Promenadenabschnitte ist verständlich und einfach gehalten. Der Radweg wird gemeinsam mit der Promenade geführt. Die Abgrenzung zur Straße erfolgt durch eine sogenannte Wiesenböschung. Schwierig erscheint in diesem Zusammenhang der Übergang zwischen Wiesenböschung und Straße. Dieser wird zwischen Stephanibrücke und Bürgermeister-Smidt-Brücke nur durch Treppen und nicht durch Rampen gewährleistet und ist damit nicht barrierefrei. Der Entwurf profiliert sich insbesondere durch eine spezifische Auseinandersetzung mit der Thematik des Hochwasserschutzes und der dazu notwendigen Hochwasserschutzmauer. Die Verfasser entwickeln das technische Bauwerk zum gestalterisch prägnantesten Element des Entwurfes. Die monolithische Betonmauer wird nicht verkleidet und weist einen noch oben heller werdenden Farbverlauf auf. Eingebunden und ergänzt wird die Hochwasserschutzmauer durch profilierte Betonfertigteile. Entlang des St. Pauli Ufers kommen mit den Parkloggien zusätzliche vertikale Elemente hinzu, die die Mauer gliedern und Aufenthaltsmöglichkeiten bieten. Als nachteilig, wenngleich

konzeptionell verständlich, wird die massive Ausprägung der Brüstung diskutiert, die die Erlebbarkeit der Wasserlage leicht einschränkt. In diesem Zusammenhang müsste die notwendige Höhe der Brüstung erneut geprüft werden. Kritisch diskutiert wird die Monumentalität der Hochwasserschutzmauer. Insbesondere die gestalterische Ausprägung der Parkloggien erscheint nicht überzeugend.

Alle Farbigkeiten und Materialien sind im Verhältnis zur Hochwasserschutzmauer zurückhaltend ausgewählt und gut aufeinander abgestimmt. Auch die Wahl des Zügelbaums erscheint in diesem Zusammenhang passend. Ergänzt wird die klar gesetzte Baumreihe entlang der Promenade durch Baumgruppen im Bereich der Weserterrassen. Im Bereich der Brautstraße werden die bestehenden Platanen integriert.

Kritisch betrachtet werden die Zonierung und die Erschließung des Platzes am Wehr. Die Promenade endet hier in einer sackgasartigen Aufweitung, deren räumliche Qualität in Frage zu stellen ist. Zudem kann die Kranstellfläche im Bereich des Wehres nicht realisiert werden und eine einfache Erreichbarkeit des Fischpasses ist nicht gegeben. Funktional sollte der südliche Abschluss der Promenade geprüft werden. Der Anschluss an die weiterführende Premiumroute ist nicht nachvollziehbar. Zudem greift die Bastion in diesem Bereich in den Hochwasserquerschnitt ein. Gleiches gilt für die Auskragung an der ehemaligen Brautbrücke, diese wird ebenfalls als problematisch diskutiert. Insgesamt erscheint die Arbeit gut ausgearbeitet und liefert mit der Inszenierung der Hochwasserschutzmauer einen wichtigen Beitrag.





3. Preis

SINAI Gesellschaft von Landschaftsarchitekten mbH, Berlin

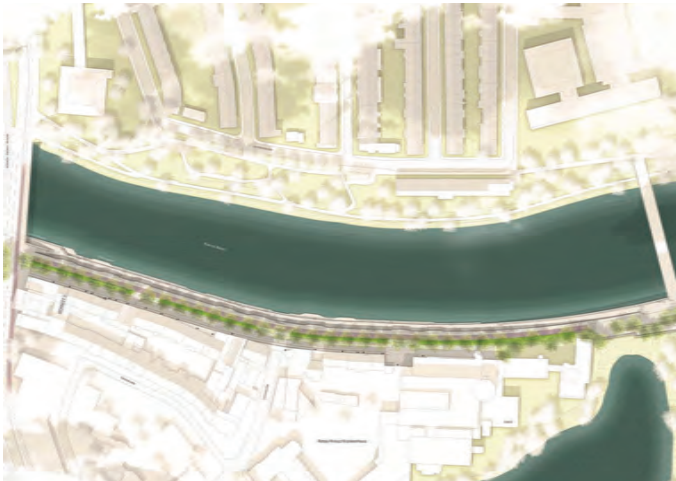
Verfasser: A.W. Faust

Mitarbeit: Heyden Freitag, Sarah Gnosa, Marta Balestri, Sophie Béjanin

Auszug aus dem Erläuterungsbericht

„Die beherrschenden Bäume, der erhabene Weg über dem Straßenraum, die grünen Böschungen und Säume sind Elemente des namensgebenden städtischen Deichs. Die anstehende Transformation verarbeitet diese Motive zu einem zeitgemäßen Promenadentypus auf verschiedenen Ebenen und wahrt damit ein Stück Identität der Stadtstrecke. Vom Wasser aus aber entsteht ein neuer, starker Stadtprospekt des linken Weserufers.“





3. Preis

Beurteilung durch das Preisgericht

Die Arbeit besticht durch eine sehr stringente und konsequente Gliederung der Funktionen, angefangen mit dem baubestehenden Straßenraum, dem auf weiten Strecken der Radweg als sehr gut ausgebaute und ablesbare Premiumroute angegliedert wird. Der Radfahrer bewegt sich hier auf weiten Strecken zwar nicht in unmittelbarer Nähe zum Wasser, erlebt aber aufgrund der begleitenden Bäume und der in weiten Teilen grünen Böschung zur Promenade eine hohe Freiraumqualität. Die räumliche Trennung von der Promenade bedeutet eine konfliktfreie Führung des Radverkehrs und eine hohe Aufenthaltsqualität auf der Promenade.

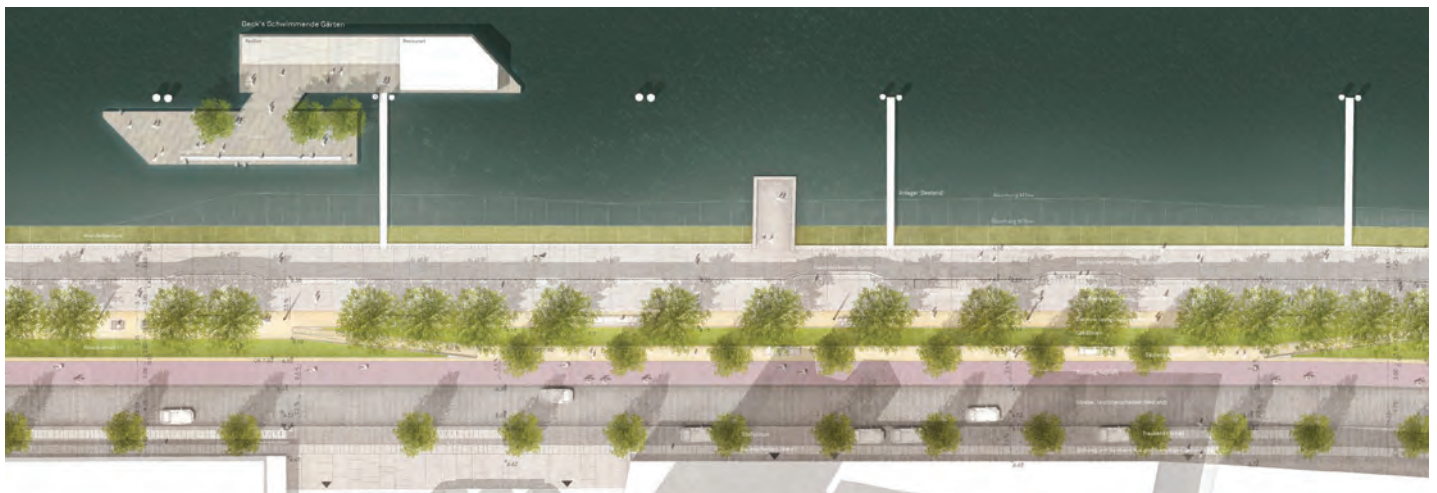
Auch wenn die Radwegführung an kleineren Situationen und Aufweitungen gut auf diese reagiert, hätte man sich bei dieser konsequenten Haltung eine klarere Vorgabe des Entwurfes für die Querung an der Wilhelm-Kaisen-Brücke gewünscht.

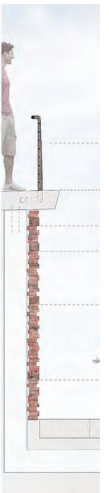
Die Begrünung der oberen Promenade wirkt als grüne Kulisse, dabei aber nicht monoton. Der gezielte Einsatz verschiedener Baumarten schafft besondere Orte und eine abwechslungsreiche Ansicht.

Die gleichbleibende Gestaltung der Mauer wird kontrovers diskutiert. Die Vor- und Rücksprünge schaffen Aufenthaltsbereiche, gleichzeitig wirken sie in ihrer Anzahl und Verortung bezugslos. Die optionale Erhöhung der Flutschutzwand wird leider nicht dargestellt. Aufgrund der Vor- und Rücksprünge sowohl der Flutschutzwand als auch der Kante der oberen Promenade wird eine spätere Erhöhung als schwierig eingestuft.

Dort wo möglich und weniger durch Tidenhub beeinflusst, wird das Wasser durch Sitzstufen erlebbar und erreichbar gemacht. Es entstehen vor allem im Bereich des St.-Pauli-Ufers Orte mit hoher Aufenthaltsqualität.

Der Entwurf findet keine schlüssige Antwort auf Beginn und Ende der Stadtstrecke und deren Übergänge in die angrenzenden Freiräume. Gerade diese Erlebbarkeit des Wallrings könnte deutlich verbessert werden. Im Bereich der Wilhelm-Kaisen-Brücke wie auch des Wehrs wird der Flussquerschnitt im Vergleich zum Bestand deutlich eingengt. Dies scheint heilbar, jedoch an der Einmündung Brautstraße nicht ohne deutliche Auswirkung auf den Entwurf.





Anerkennung

West 8 Urban Design & Landscape Architecture, NL-Rotterdam

Verfasser: Prof. Adriaan Geuze

Mitarbeit: Christoph Elsässer, Lydia Franken, Marco Garcia Medrano, Christian Gausepohl, Alberto Gonzales-Garces, Christian Dobrick

mit Kraft.Raum, Krefeld

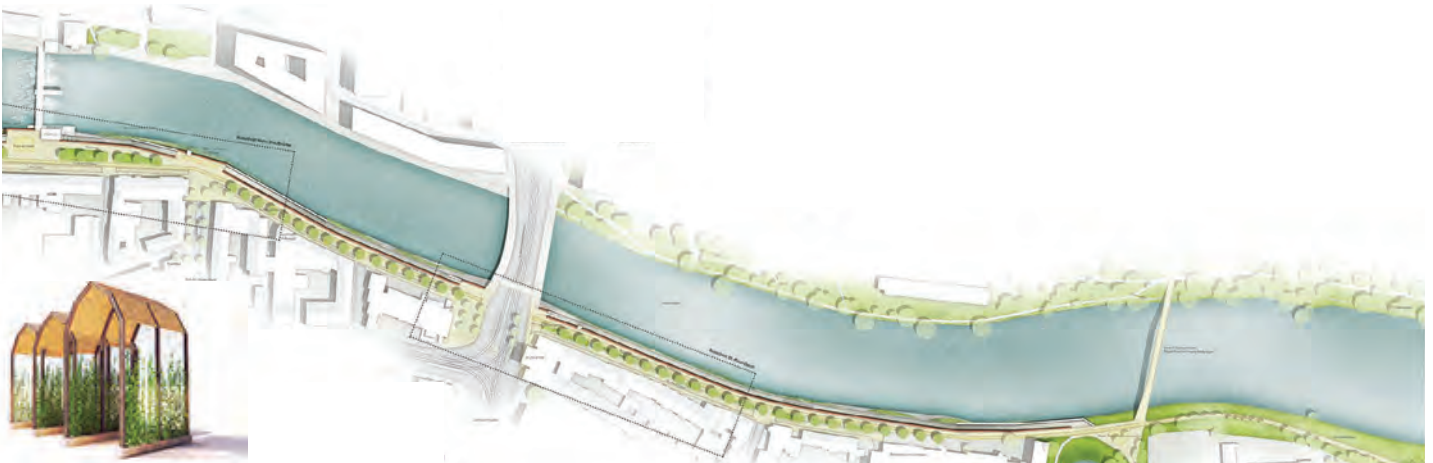
Verfasser: René Rheims

Mitarbeiter: Sunhild Munier, Katarzyna Myslinska, W. Hilgers

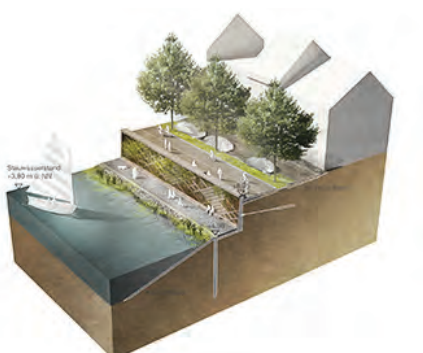
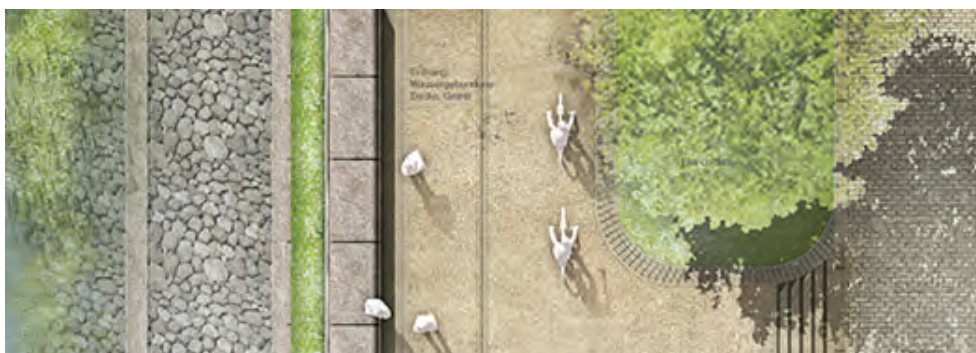
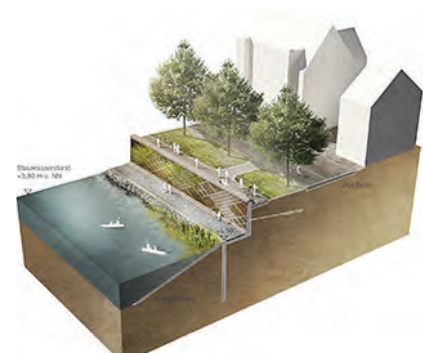
Auszug aus dem Erläuterungsbericht

„Im Entwurf für das südliche Weserufer steckt die besondere Aufgabe, das liebgewonnene heutige Weserufer vollständig zu ersetzen. Eine neue, hochwassersichere Uferbefestigung wird in den kommenden Jahrzehnten das Stadtbild nachhaltig prägen. Daher sehen wir in der Entwurfsaufgabe keine modische Gestaltungsaufgabe, sondern vielmehr den Auftrag der Stadt Bremen, einen zeitlosen, robusten und zukunftsorientierten Entwurf für das Südufer der Weser zu entwickeln.“





West 8 Urban Design & Landscape Architecture, NL-Rotterdam mit Kraft.Raum, Krefeld



Anerkennung

Vogt Landschaftsarchitekten AG, CH - Zürich

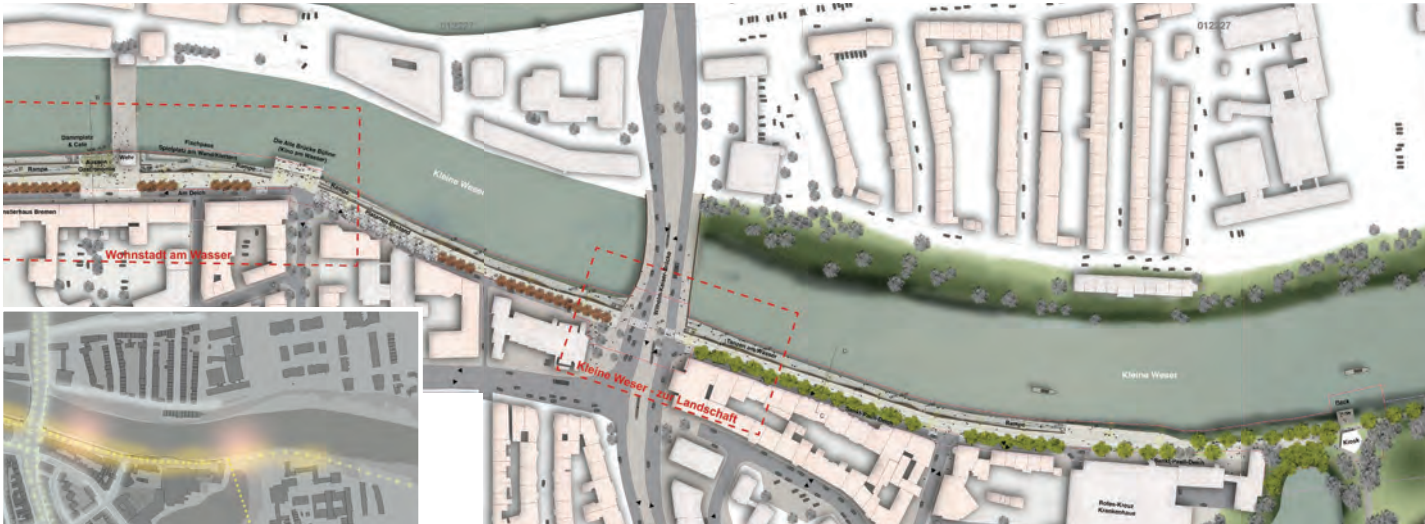
Verfasser: Günther Vogt

Mitarbeit: Ralf G. Voss, Nicole La Hausse, Juliette Guenard, Violeta Burckhardt

Auszug aus dem Erläuterungsbericht

„Mit dem Umbau des Neustädter Ufers [...] verändert sich dieser Bereich weitgehend. [...] Für die Neugestaltung ist daher nicht das Hereinsetzen eines Neuen Konstrukts zielführend, sondern eine Entwicklung aus dem vorhandenen Kontext. Dieser Kontext findet sich in [...] der belebten Natur, der Geologie und dem Flussraum, aber auch in den kulturellen und wirtschaftlichen Zusammenhängen, die sich in Nutzung, Dynamik, Materialisierung und Bauweisen widerspiegeln und gemeinsam den Charakter der Neustädter Stadtstrecke neu begründen.“





Beurteilung durch das Preisgericht

Dem Entwurf liegt eine sehr eigenständige Philosophie zugrunde. Form und Konstruktion der raumbestimmenden Hochwasserschutzmauer leiten sich nicht aus technischen Setzungen ab, sondern sie übersetzen die Morphologie des Flusses und seiner Ufer in eine gebaute Form. Die Bewegung des Wassers und die Bewegung der Menschen in diesem neuen öffentlichen Raum sollen zu einer Melodie verwoben werden. Diese Mauer ist von großer Lebendigkeit und Unverwechselbarkeit. Sie wirkt als starke räumliche Plastik von Beginn an, kann sich aber durch die gewählte Struktur der Vorsatzklinker auch allmählich begrünen. Zu fragen ist, wie der helle Klinker in der schattigen Lage altern und sich verändern wird. In die wechselnde Tiefe der Schichten fügen sich längere und kürzere Sitzelemente selbstverständlich ein.

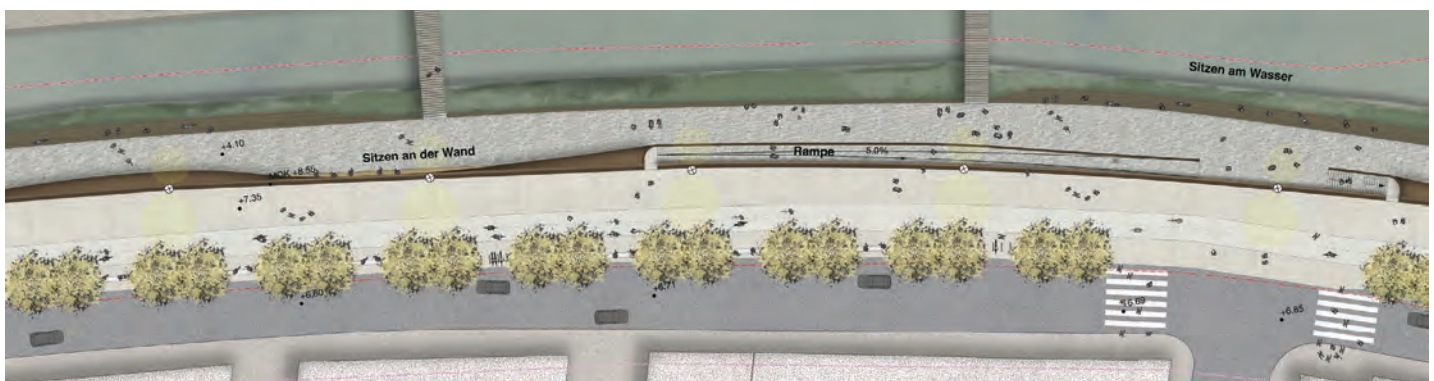
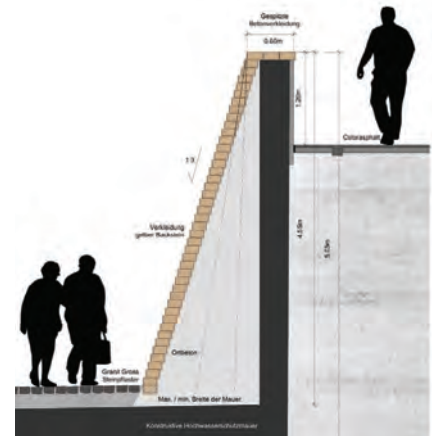
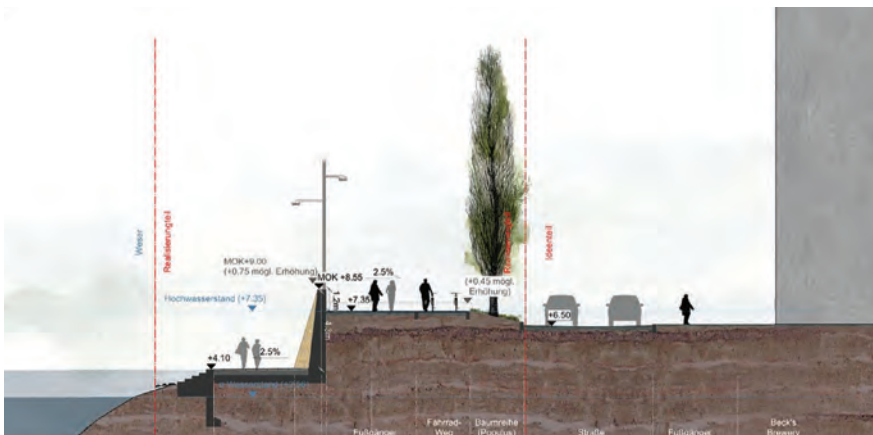
Hinterfragt wird der Vorschlag, schon jetzt die künftig vielleicht nötige Erhöhung der Bestickhöhe zu bauen. Das verursacht nicht nur Kosten, sondern es führt auch dazu, dass Kindern oder Rollstuhlfahrern der Blick auf die Weser verwehrt wird.

Die Führung des Fuß- und Radweges ist prinzipiell so denkbar, allerdings wünschte man sich eine klarere Trennung. Durch die Geometrie der Mauer ist der Deichverteidigungsweg teilweise sehr schmal geworden, dies scheint aber lösbar. Kritisiert wird, dass eine besonders hohe Zahl von Deichscharten nötig wird. Überzeugend ist die Verknüpfung der Uferpromenaden mit der gebauten Stadt, die Wegebeziehungen werden gut aufgenommen. Verschiedene Punkte werden als Kontrapunkte richtig ak-

zentuiert durch Plätze, Decks und schwimmende Pontons. Im Einzelnen müssten sie allerdings auf ihre Umsetzung hin nochmals überprüft werden. Insbesondere im Bereich des Freiluftkinos scheint die Lösung problematisch. Nicht möglich ist der vorgeschlagene Baumplatz am Wehr, da hier eine Aufstellfläche für den Kran freigehalten werden muss. Die Übergänge in die angrenzenden Räume sind harmonisch gestaltet. Die Rampe zur Bürgermeister-Smidt-Brücke fehlt, sie ist aber unverzichtbar.

Das Beleuchtungskonzept inszeniert die bewegte Mauer und die Promenaden richtig, die Gestaltung der Beleuchtungskörper auf der flussbegleitenden Mauer überzeugt aber nicht. Durch die Vegetation werden drei unterschiedliche Abschnitte gebildet. Das Becksufer ist städtisch geprägt, die Säulenpappeln bilden eine markante Raumkante vor den Industriebauten. Der Mittelteil erhält eine Reihe von Linden, die in ihrer Wirkung den heutigen Platanen nahekommen; acht vorhandene Platanen werden integriert. Der östliche Abschnitt leitet mit Erlen und Weiden in die natürlichen Uferzonen über. Der Habitus der Bäume ist richtig gewählt, die Baumarten werden allerdings z. T. kontrovers diskutiert.

Die Arbeit stellt einen sehr eigenständigen Beitrag zur Diskussion. Gegenüber der historischen Altstadt wird eine zeitgenössische Stadtkante entworfen. Sie leitet sich aus dem landschaftlichen und städtischen Kontext ab und entwickelt daraus eine neuartige, sehr poetische Melodie. Leider hat die Durcharbeitung im Detail noch nicht die gleiche Qualität, einzelne gestalterische und technische Elemente müssten überprüft und weiterentwickelt werden.



Engere Wahl

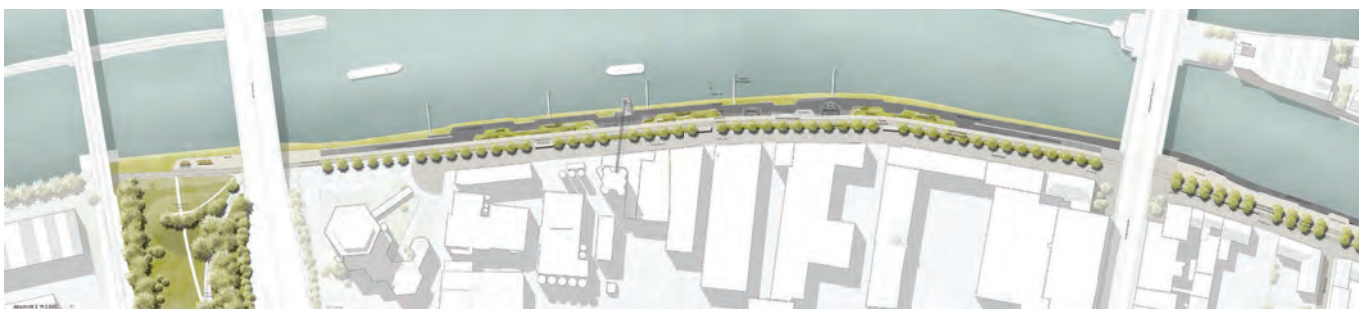
A24 Landschaft Landschaftsarchitektur GmbH, Berlin

Verfasser: Steffan Robel

Mitarbeit: Jan Grimmek, Oliver Ferger, Felix Jakubczyk, Ann Höfler Kildehave

Auszug aus dem Erläuterungsbericht

„Mit der Neugestaltung der Ufer entsteht auf der linken Weserseite mit dem Ring der Wallanlagen ein attraktiver Rundweg. Die Promenade verbindet unterschiedlichste Quartiere und trägt ganz wesentlich zur nachhaltigen Aktivierung dieser bei. Trotz des Verlustes der imposanten Platanenreihe entstehen attraktive grüne Ufer mit hohem Potenzial für die Stadt Bremen.“





Beurteilung durch das Preisgericht

Der konzeptionelle Ansatz, die drei Sequenzen der Stadtstrecke, die sich stadträumlich ableiten lassen, funktional und gestalterisch zu interpretieren, ist nachvollziehbar. Im Abschnitt „Becks Ufer“ wird die untere Ebene des Unterhaltungsweges verbreitert, im mittleren Bereich „Am Deich“ entsteht entlang des Verteidigungsweges ein breiter Promenadenbereich und im Abschnitt „St. Pauli Deich“ verschmälert sich die Stadtstrecke wieder. Die Klinkermauer mit ihren unregelmäßig verdrehten Steinen ist ein interessantes Motiv, das im Preisgericht jedoch auch kontrovers diskutiert wird. Die baulichen Details, wie bspw. der Mauerabschluss, überzeugen nicht, die Beleuchtung im Mittelteil wirkt zu dramatisch.

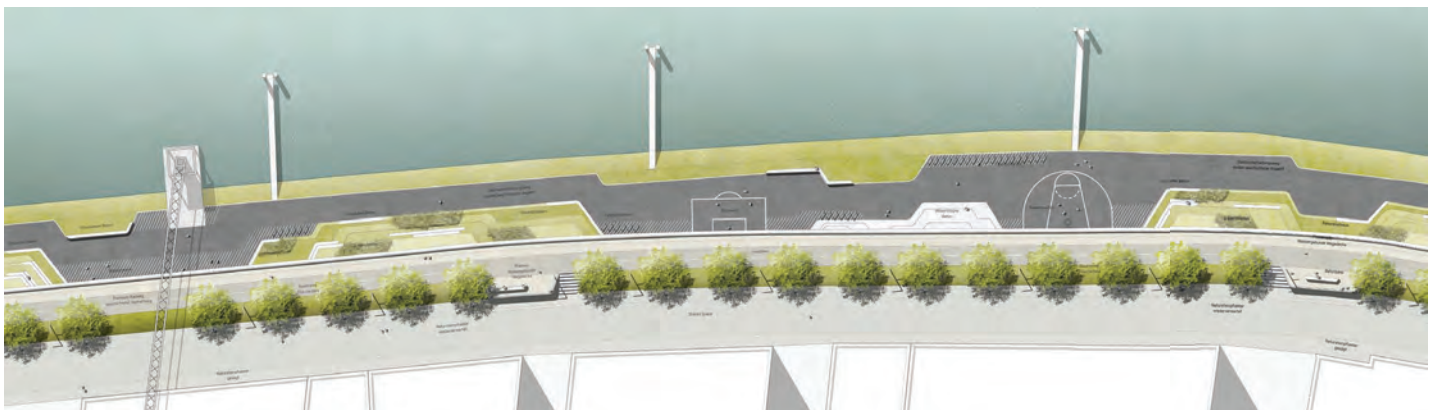
Im ersten Abschnitt werden intensive Freizeitnutzungen vorgeschlagen und Spielfelder angedeutet, eine an diesem Industrieufer im Grundsatz sinnfällige Ergänzungsnutzung für die Neustadt. Ballspiel mit Toren am Wasser wird jedoch nicht funktionieren. Die Formensprache der Vegetationsflächen und der Einbauten wirkt überladen. Die Pflanzbeete am Mauerfuß sind unfunktional, da sie ohne Bezug zum Erdreich sind. Die steilen Wiesenböschungen sind technisch schwierig und im Hochwasserfall anfällig. Die Wege von den Gewerbebauten zur unteren Ebene und damit zum Wasser, bspw. für Arbeitnehmer während der Mittagspause, sind lang, Treppen zum Ufer fehlen. Die Lage der kleinen Podeste zwischen Verteidigungsweg und Straße wirkt willkürlich gewählt.

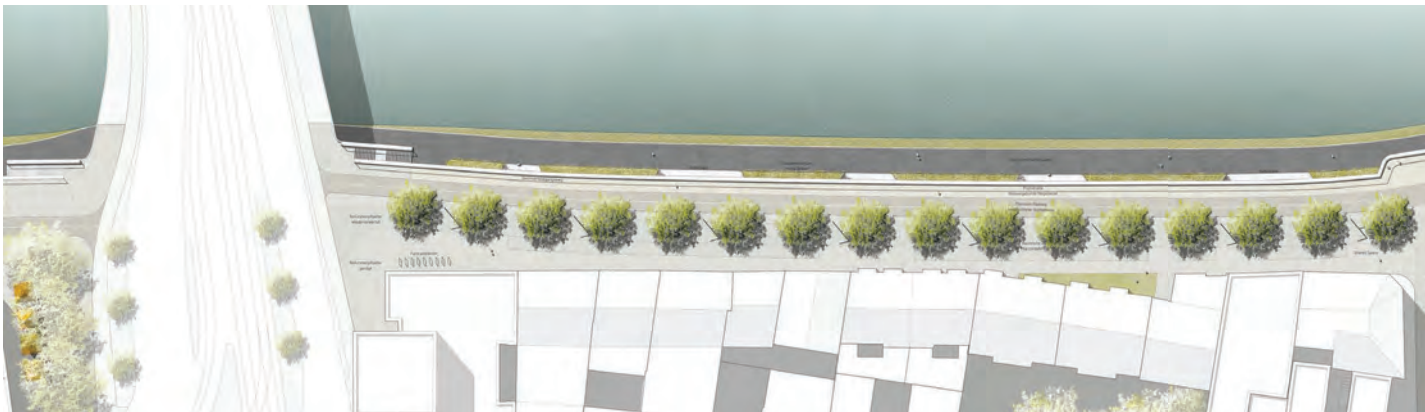
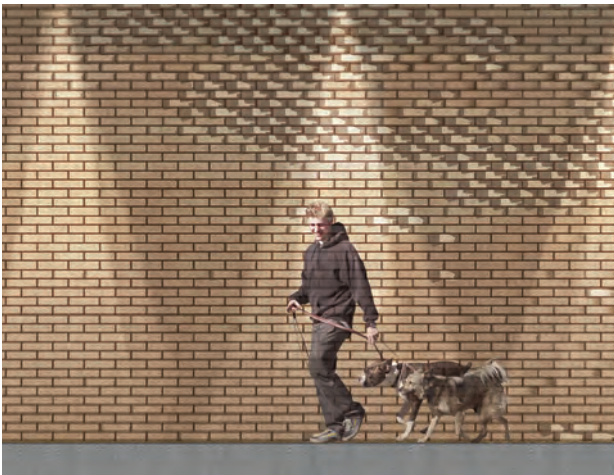
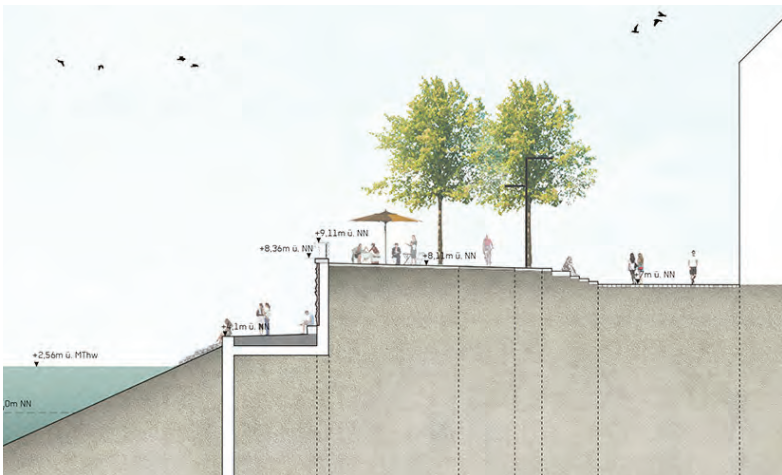
Die Linden in der grünen Böschung werten den Straßenraum auf, der Radweg ist hier angemessen breit, der Fußweg entsprechend schmal. Im zweiten Abschnitt entsteht am Wehr eine Treppenlandschaft mit angenehmer Aufenthaltsqualität. Die Lindenallee setzt hier einen besonderen stadträumlichen Akzent. Allerdings bleibt hier die Verlängerung des Fußweges aus der Neustadt unberücksichtigt, es fehlt die notwendige Rampe auf die Ebene der Promenade. Der dritte Abschnitt bleibt einfach mit einer einreihigen Lindenpflanzung. Bemängelt wird, dass lediglich am Ende der Stadtstrecke eine Rampe zum Unterhaltungsweg vorgesehen wird.

Das Verkehrskonzept mit Radweg und Stellplatzangebot funktioniert. Allerdings fehlt die Darstellung der Querung des Radweges im Bereich der Wilhelm-Kaisen-Brücke.

Aus Sicht des Hochwasserschutzes ist der Unterhalt der Hochwasserschutzwand wegen der vorgeschlagenen Begrünungen eingeschränkt. Es entsteht zudem eine geringfügige Einengung des Abflussquerschnittes der Kleinen Weser durch die Verbreiterung der unteren Promenade am Wehr.

Insgesamt zeigt dieser Beitrag einen einfachen und durchaus robusten Entwurf. Der konzeptionelle Ansatz verspricht jedoch stadträumlich mehr, als die entwerferische Umsetzung einlöst.





2. Rundgang

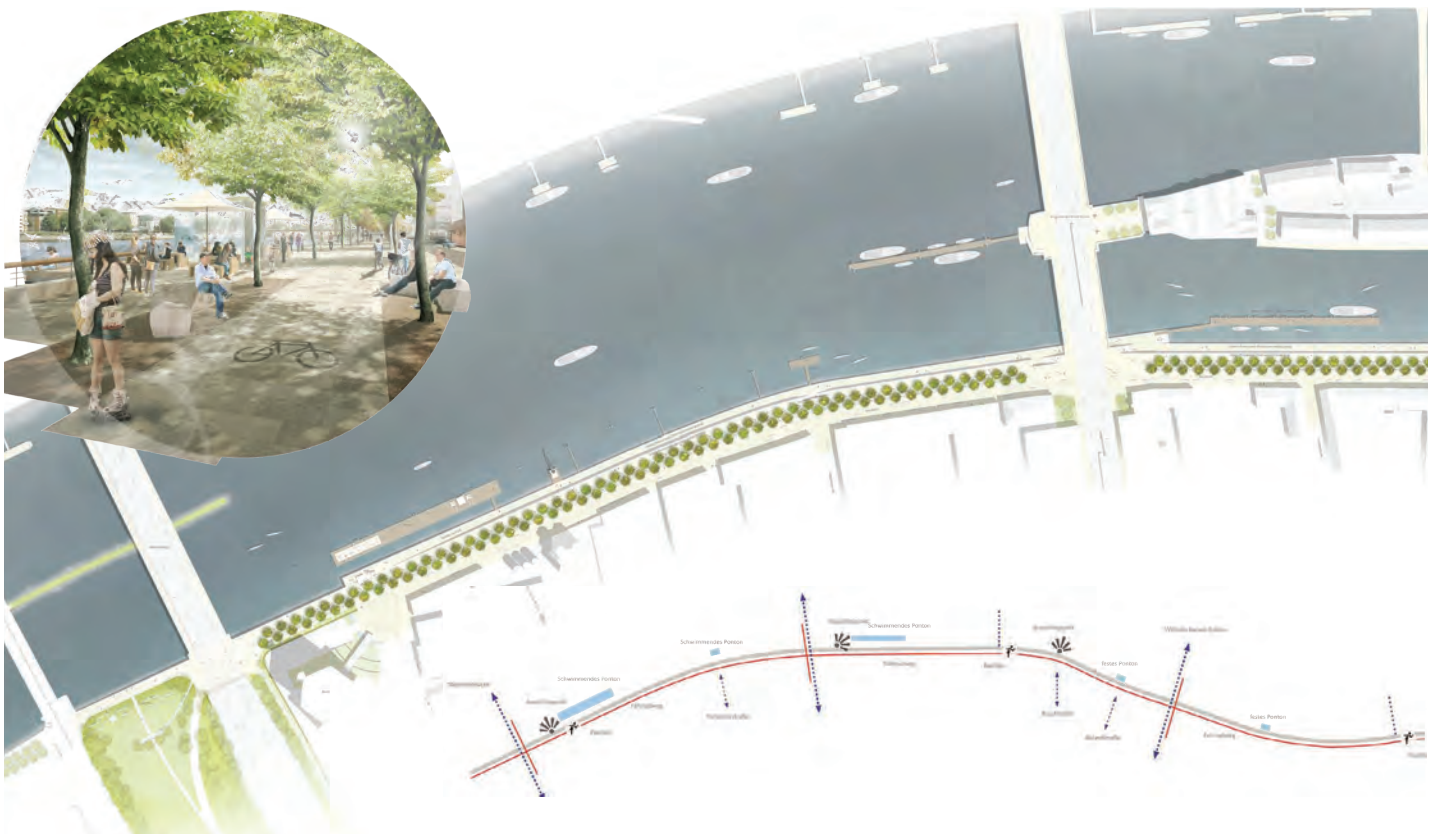
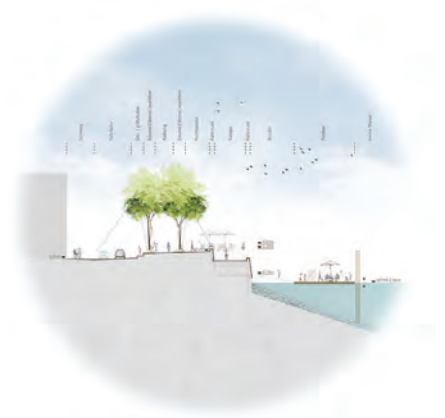
WES GmbH LandschaftsArchitektur, Hamburg

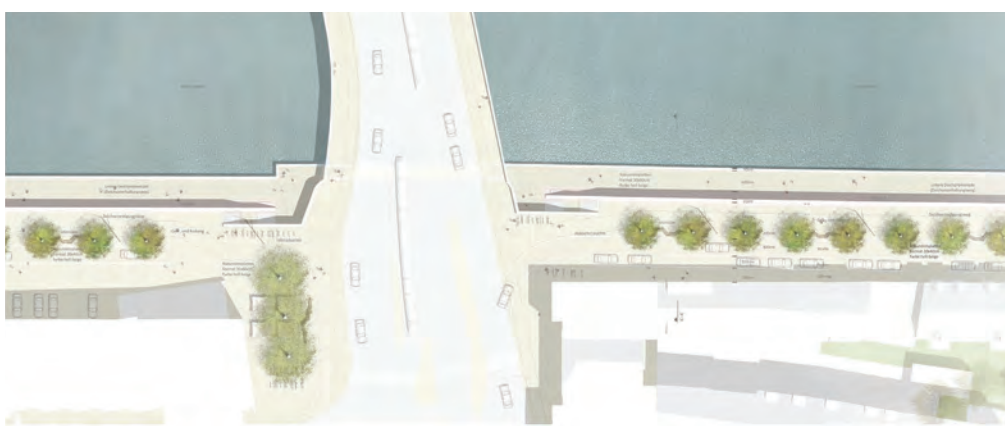
Verfasser: Michael Kaschke

Mitarbeit: Andreas Kachel, Vikram Jeet Singh, Niclas Waldeck

Auszug aus dem Erläuterungsbericht

„Durch die Neugestaltung der Stadtstrecke erhält die Neustadt eine repräsentative innerstädtische neue Adresse. Komplementär zur Nutzung der gegenüberliegenden Seite der Innenstadt soll die Neugestaltung der Stadtstrecke ein durchgehend grünpprägtes Erscheinungsbild erhalten. Durch die unterschiedlichen Querschnittsbreiten und angrenzenden Nutzungen ergeben sich entlang der Stadtstrecke einzelne aneinandergereihte unterschiedliche Zonierungen.“





2. Rundgang

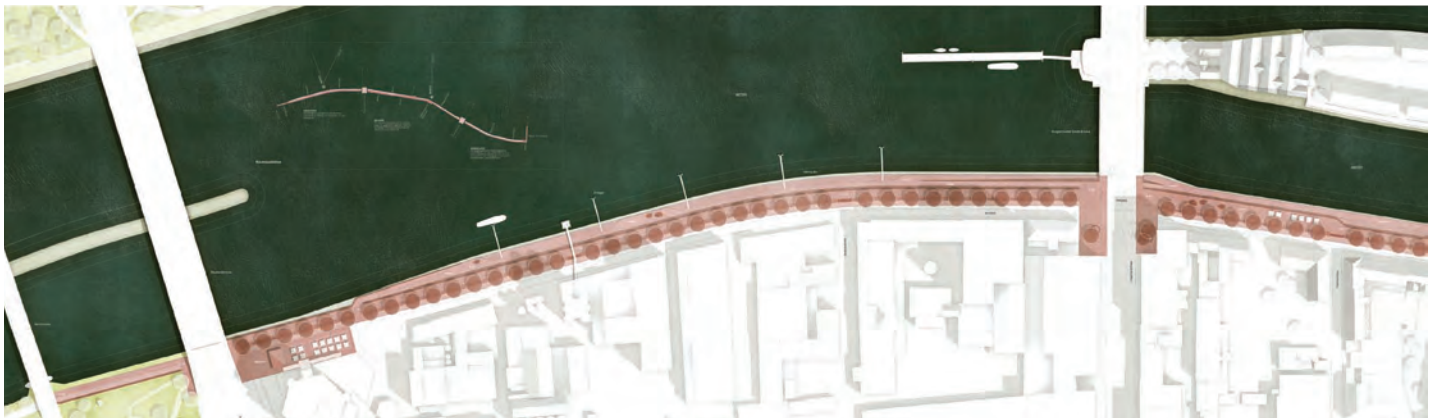
PLANORAMA - Maik Böhmer, Berlin

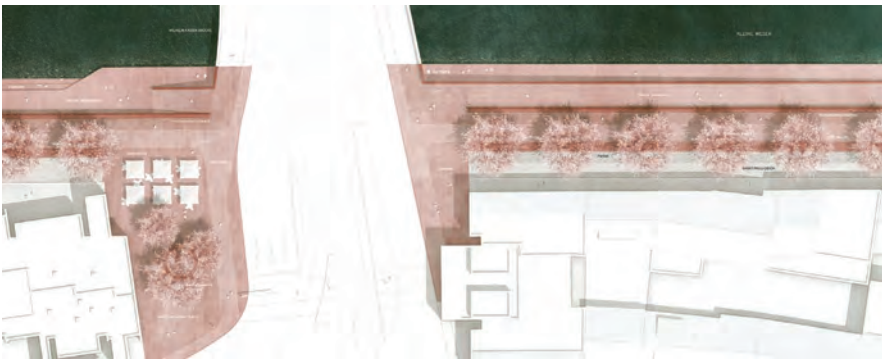
Verfasser: Maik Böhmer

Mitarbeit: Fabian Karle, Halina Hoppe, Mareen Leek, Franziska Albrecht

Auszug aus dem Erläuterungsbericht

„Die Neustrukturierung und zeitgemäße Aufwertung der Uferlinie ermöglicht den hinzugewinn wertvoller innerstädtischer Freiräume für die Bewohner und Besucher der Stadt. Das Wasser als Attraktor im Stadtbild und großer Erholungsfaktor wird stärker erlebbar. Verkehre werden neu geordnet. Die beiden Ufer rücken optisch näher, dadurch wächst stärker zusammen, was der Fluss bislang trennte. Es entsteht landseits ein durchgängiges Band, das vornehmlich für die zügige Fortbewegung bestimmt ist [...]. Wasserseitig ergibt sich ein tieferliegendes Niveau als Flaniermeile [...].“





2. Rundgang

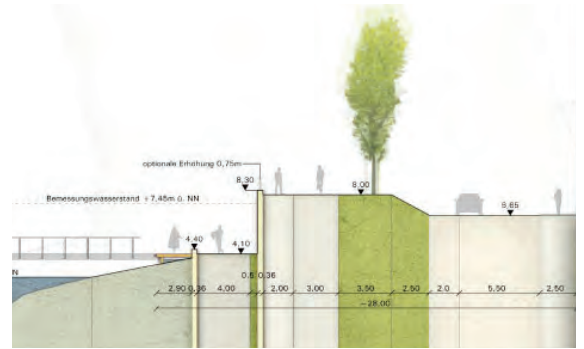
nsp christoph schonhoff landschaftsarchitekten stadtplaner, Hannover

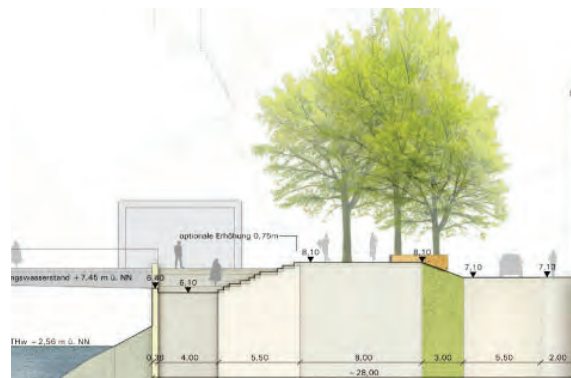
Verfasser: Christoph Schonhoff

Mitarbeit: Evelyn König, Andreas Müller, Franziska Schadzek

Auszug aus dem Erläuterungsbericht

„Auf drei Abschnitten des linken Weserufers im Bereich der Neustadt, der sogenannten Stadtstrecke, entsteht eine neue charakteristische Uferlandschaft, die durch die vorgeschlagenen landschaftsarchitektonischen Interventionen vielfältige Nutzungen und Aneignungsmöglichkeiten in sich trägt. Sie vernetzt den Fluss mit den angrenzenden Stadtteilen, indem sie über die neu entwickelte Topographie den direkten Kontakt zum Wasser ermöglicht und an den platzartigen Situationen die Stadt an den Fluss holt.“





2. Rundgang

FSWLA Landschaftsarchitektur GmbH, Düsseldorf

Verfasser: Prof. Thomas Fenner

Mitarbeit: Simon Quindel, Gisela Stimpfl, Aleksandar Tomic

Auszug aus dem Erläuterungsbericht

„Ziel unseres Entwurfes ist es, eine prägnante, skulpturale Stadtlandschaft zu entwickeln, welche wie selbstverständlich die verschiedenen Anforderungen und technischen Notwendigkeiten miteinander verbindet. Dabei sollen die beiden wichtigen Bewegungsebenen durch Rampen, Schrägen und Stufen miteinander verbunden werden. Die notwendigen Hochwasserschutzwände und alle Oberflächen werden einheitlich mit Klinker verkleidet, um einen ruhigen Gesamteindruck zu erhalten. Mittels Schrägen werden sowohl Höhenunterschiede wie auch die Breite der Anlage interessant variiert.“



1. Rundgang

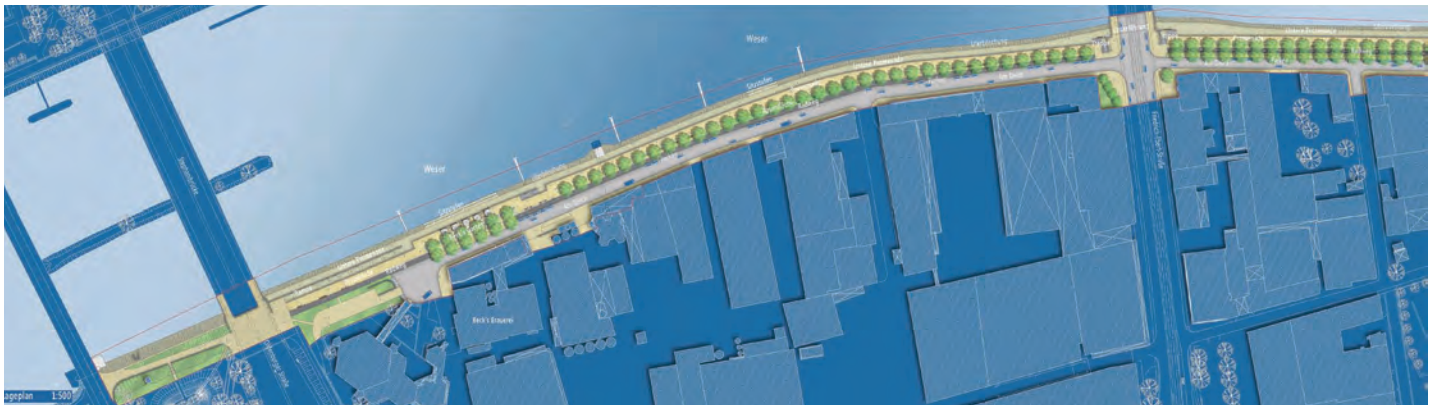
Kreikenbaum + Heinemann, Bremen

Verfasser: Thorsten Kreikenbaum, Georg Heinemann

Mitarbeit: Claudia Brunmeier, Detje Zierenberg

Auszug aus dem Erläuterungsbericht

„Der grüne Charakter der imposanten Bäume soll in unserem Entwurf durch entsprechend ausgewählte Bäume, die zu ähnlicher Größe tendieren, wieder aufgenommen (werden) und (es soll) an die bestehende Raumqualität angeknüpft werden. Der Entwurf konzentriert sich auf die Qualität am Wasser und die Blickbeziehung zur gegenüberliegenden Seite. Aus diesen Gründen wird die obere Promenade als die Hauptnutzungsfläche betrachtet. Ihr wird der größtmögliche Platz und damit die Möglichkeit zur vielseitigen Nutzung zugesprochen.“





1. Rundgang

Arge Studio Urbane Landschaften - Deichpark, Hamburg

Verfasser: Sabine Rabe, Gerko Schröder

Mitarbeit: Marius Hurlbrink, Sebastian Beutel

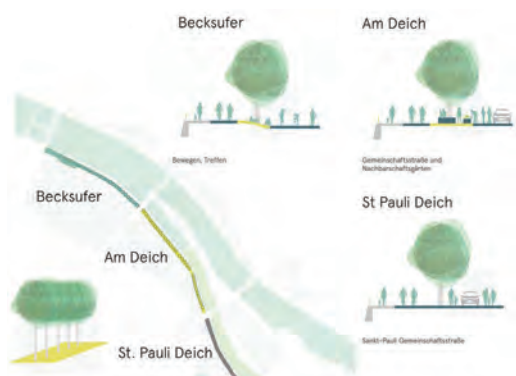
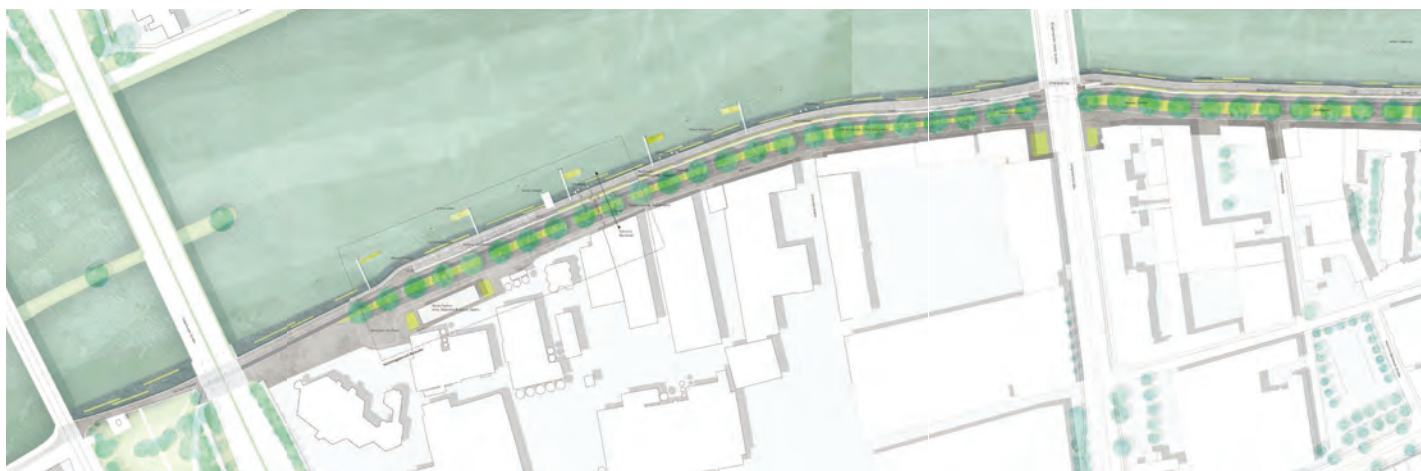
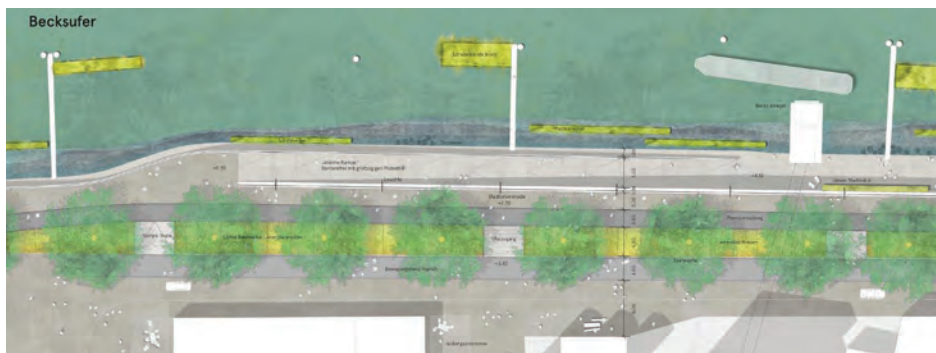
mit aquadot, Ingenieurgesellschaft Wasserbau und Küsteningenieurwesen, Hamburg

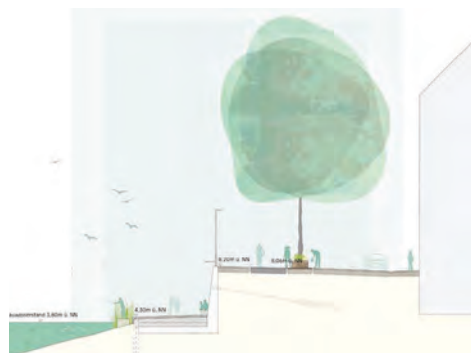
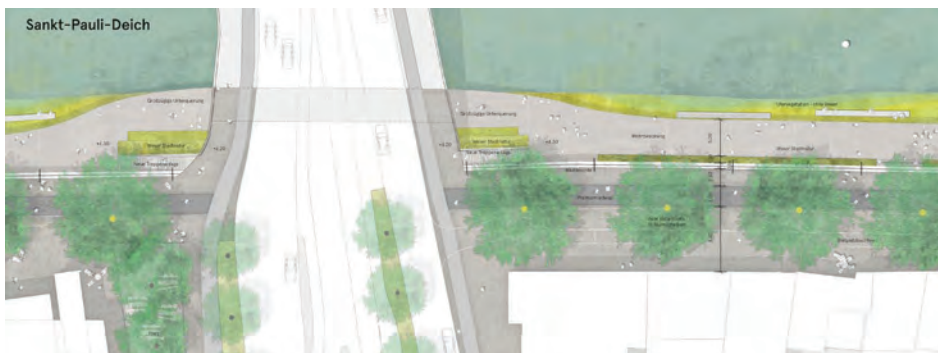
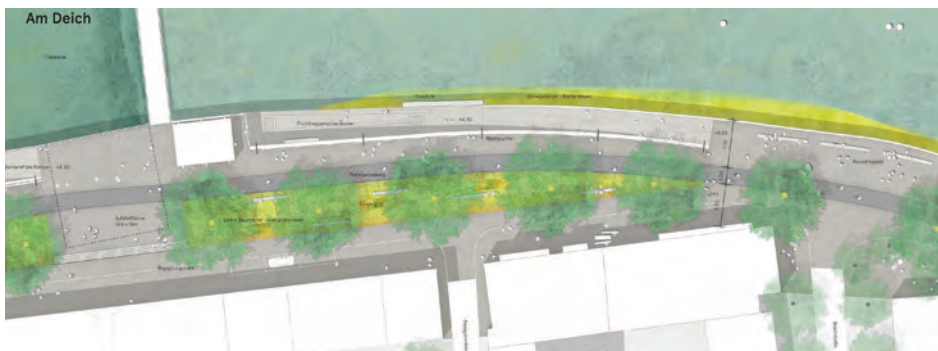
Verfasser: Prof. Dr. Ing. Bärnel Koppe

Fachberatung Vegetation: Karsten Borggräfe, Hankensbüttel

Auszug aus dem Erläuterungsbericht

„Die Neustadt mit ihrem 50er-Jahre-Charme befindet sich in der Entdeckung und im Wandel. Das Ufer hat heute insgesamt einen ruhigen, grünen Charakter. Typologisch ist das Neustadtufer – wie die Schlachte – ein städtisches Ufer [...]. Beide Seiten bestehen durch einen Uferweg am Wasser und eine erhöhte Promenade mit Ausblicken und Aufenthaltsräumen. [...] Auch mit der neuen Hochwasserschutzmauer soll das Neustadt-Ufer als grüne städtische Flusslandschaft wahrnehmbar werden und als eine Qualifizierung urbaner Flusslandschaften und Stadtnatur wirken.“





Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr
Contrescarpe 72
28195 Bremen

Bremischer Deichverband am linken Weserufer
Wartumer Heerstraße 125
28197 Bremen