

SOMMER FRISCHES BORKUM

ENTWÜRFE FÜR DIE BOHNENINSEL

Prof. Volker Staab, Bernhard Ax [Hg.]

SOMMER FRISCHES BORKUM

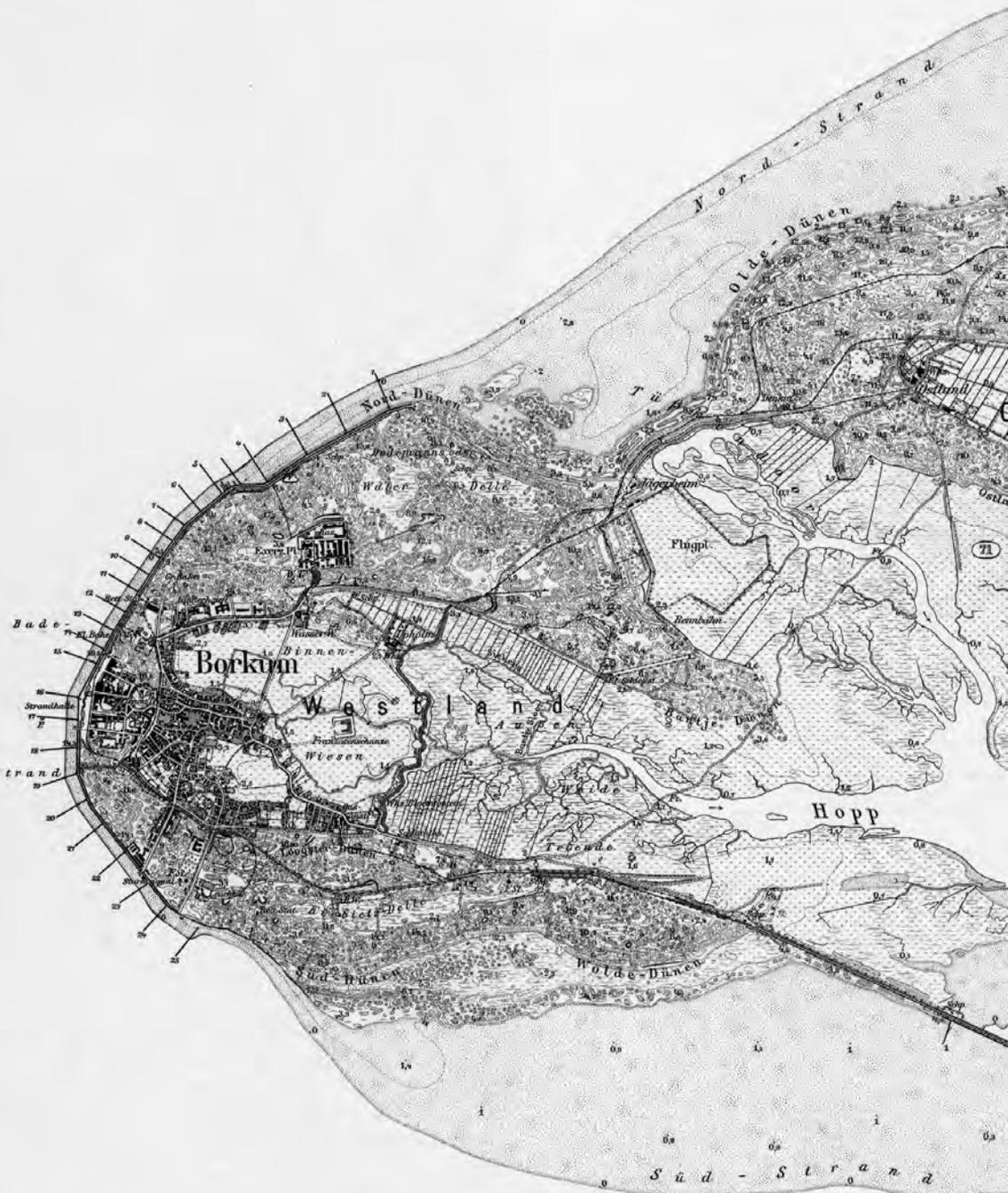
KOMPAKTENTWURF
SOMMERSEMESTER 2016

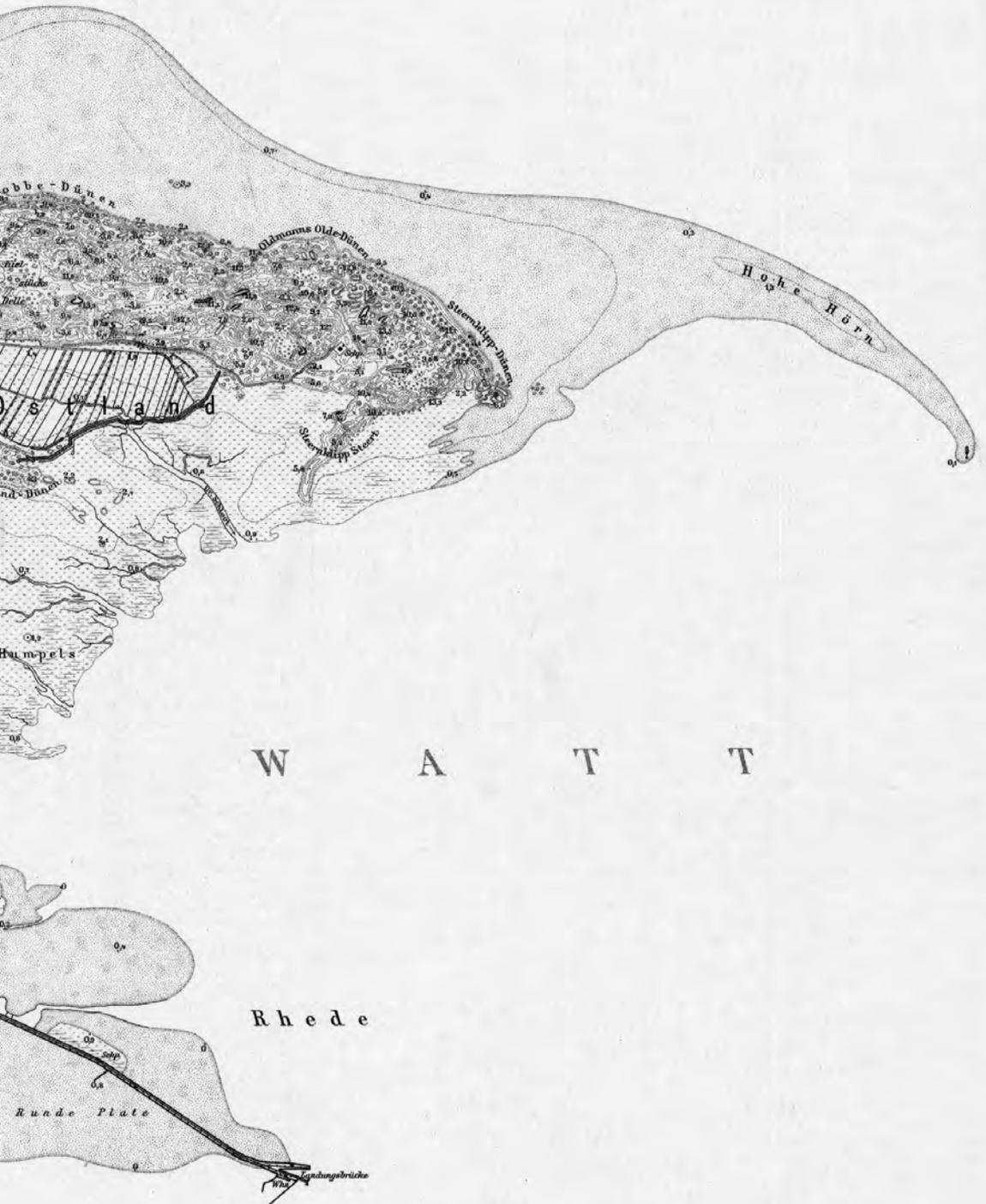
Technische Universität Braunschweig
IAD
Institut für Entwerfen und Raumkomposition
Institute for Architectural Design

Betreuer:
Prof. Volker Staab
Bernhard Ax

Studierende:
Dinah Fray
Nadine Grabiger
Carla Kern
Anna-Lisa Lignow
Linda Münch
Franziska Vogtland

ENTWÜRFE FÜR DIE BOHNENINSEL
Prof. Volker Staab, Bernhard Ax [Hg.]







INHALTSVERZEICHNIS

8 Grußwort

9 Borkum 2030 Göran Sell

12 Zum Thema

13 Architektur und Tourismus Prof. Volker Staab

16 Borkums Historie

17 Von der Bohnen- zur Badeinsel Torsten Bodschwinn

20 Frische Ideen für Kulturinsel und Hafen

21 Die Aufgabe Bernhard Ax
Torsten Bodschwinn

27 Die stadträumliche Perspektive Bernhard Ax

Studentische Arbeiten:

34 Vom Schuppen zum Bahnhof Dinah Fray

44 Block und Hof in grünem Gewand Carla Kern

52 Hybrid: Ein Park-Platz Linda Münch

60 Alt in Neu: Wetterzentrum am Südpier Nadine Grabiger

70 Die Vitalität des gemischten Quartiers Anna-Lisa Lignow

80 Zwischen Hafenpromenade und Salzwiesen Franziska Vogtland

90 Impressum

GRUßWORT

BORKUM 2030

GÖRAN SELL

Die Nordseeinsel Borkum zählt zu den beliebtesten Urlaubszielen in Deutschland. Mitten im Weltnaturerbe Wattenmeer gelegen, findet sich auf ihr eine ganze Vielfalt von Angeboten. So wie sich die Gästebedürfnisse im Laufe der Zeit ändern, gilt es, auch die Angebote passfähig zu halten und weiter zu entwickeln. Im Rahmen des Projektes „Borkum 2030“ setzen wir uns hierfür ehrgeizige Ziele und arbeiten daran, die Weichen richtig zu stellen. Wir möchten erreichen, dass unsere Insel in naher Zukunft der Ort mit der höchsten Urlaubs- und Lebensqualität an der Nordseeküste ist. Zwei bedeutende Handlungsfelder sind hierbei die Entwicklung von Borkum-Reede sowie die Generalüberholung der Kulturinsel einschließlich ihrer Einbettung in das Umfeld. Während die Revitalisierung der Kulturinsel vom Gedanken getragen wird, einen neuen Treffpunkt entstehen zu lassen, soll Borkum-Reede – früher Standort der Bundesmarine – ganzheitlich zu einer attraktiven Hafen-City werden, die zum Wohnen, Arbeiten und Ausgehen einlädt. Es gilt, dort einen Raum zu schaffen mit eigener, positiv besetzter Identität. Wertvolle Unterstützung erhielten wir in der Planungsphase durch das Institut für Entwerfen und Raumkomposition der Technischen Universität Braunschweig, das sich unter der Leitung seines Dozenten Bernhard Ax ein Bild vor Ort machte und die geplanten Projekte fachlich analysierte. Im Rahmen einer dafür gebildeten Projektgruppe erarbeiteten die Studierenden für die anstehenden Fragestellungen geeignete Lösungsideen.

Sie, liebe Leserinnen und Leser, können diese nunmehr mit dieser Projekt-Dokumentation in Ihren Händen halten. Wir sind sehr froh über die fruchtbare Kooperation mit der Technischen Universität Braunschweig und bedanken uns sehr für die zahlreichen Inspirationen. Nicht zuletzt waren diese grundlegend dafür, dass der Borkumer Stadtrat im Anschluss an das Projekt einstimmig die Erarbeitung eines Städtebaulichen Entwicklungskonzepts (ISEK) für unsere Insel beschlossen hat – und wir nun das nächste Stück unseres Weges gehen können, um die Ziele von „Borkum 2030“ zu erreichen.

Göran Sell

Geschäftsführer

Wirtschaftsbetriebe der Stadt NSHB Borkum GmbH





ZUM THEMA

ARCHITEKTUR UND TOURISMUS

PROF. VOLKER STAAB

Mit dem Entwurfsseminar zu zwei aktuellen städtebaulichen und architektonischen Fragestellungen auf der Insel Borkum stellt sich unser Institut für Entwerfen und Raumkomposition der Technischen Universität Braunschweig mit der Betreuung durch den Dozenten Bernhard Ax einer hochaktuellen und auch in Deutschland immer mehr an Aktualität gewinnenden Fragestellung nach dem Verhältnis von Tourismus und Architektur. Schaut man in einige unserer Nachbarländer, vor allem die Alpenländer, so kann man dort eine deutlich gestiegene Sensibilität und ein damit verbundenes Interesse feststellen, welches die Themen Architektur und bauliche Identität, aber auch die damit verbundenen Nachhaltigkeitsaspekte im Hinblick auf das Marketingpotenzial einer Region oder einer Gemeinde haben.

Madeleine Napetschnig thematisiert in der österreichischen Die Presse diesen Zusammenhang beispielhaft: „Wenn man bedenkt, dass 80 Prozent der Bilder, die den Gast von zu Hause weglocken sollen, Gebautes zeigen, wundert es, dass es nicht noch viel mehr gute Beispiele gibt. Das gilt nicht für alle Regionen. In Vorarlberg, und da ganz speziell im Bregenzerwald, schafft das Zusammenspiel von moderner und traditioneller Architektur tatsächlich glaubwürdig Image“.

Auch wenn in den letzten Jahren in Deutschland vor allem die Pflege des historischen baulichen Erbes vorangekommen ist,

so sind die Möglichkeiten qualitätsvoller zeitgenössischer Architektur gerade im Hinblick auf ihr identitätsstiftendes Potential noch bei weitem nicht ausgeschöpft. Darüberhinaus wird das Thema des nachhaltigen Tourismus in den kommenden Jahren extrem an Bedeutung gewinnen, womit sowohl Anforderungen an die bauliche Infrastruktur aber auch an die Bau- und Gestaltqualität der touristischen Zentren in den Fokus der Aufmerksamkeit geraten werden.

So hoffen wir mit den Beiträgen unserer Studierenden nicht nur einen Beitrag zu den ganz konkret anstehenden Fragestellungen auf Borkum zu leisten, sondern darüberhinaus einen Anstoß geben zu können, wie sich das Zusammenspiel von baulicher Qualität und Tourismusstandort weiterentwickeln kann.





BORKUMS HISTORIE

VON DER BOHNEN- ZUR BADEINSEL

TORSTEN BODSCHWINNA

Burchana fabaria (die „Bohneninsel“) wird erstmalig erwähnt von Plinius dem Älteren und Strabo in der griechischen und römischen Geschichte. Für mehr als ein Jahrtausend bleibt die Geschichte Borkums dann jedoch im Dunkeln. Es wird berichtet, dass im 13. Jahrhundert Kreuzfahrerflotten vor „Borkna“ ankerten. Der Name Bant erscheint zur Zeit der Karolingerherrschaft, als das Gebiet für das Christentum gewonnen wurde. Bant war ursprünglich eine Marschinsel und umfasste die jetzigen Inseln Borkum, Juist und den Westteil von Norderney. Bis gewaltige Sturmfluten die Insel zerschlugen. Reste dieser Insel verschwanden 1781.

Auf 1398 datiert die erste urkundliche Erwähnung Borkums. Zur Zeit der Hanse diente Borkum Seeräubern als Unterschlupf und später auch niederländischen Wassergeusen, die gegen die Spanier kämpften. Herren der Insel waren seit dem Ende des 14. Jahrhunderts die ostfriesischen Häuptlinge, ab 1484 dann die Grafen von Ostfriesland. Den Grafen stand ein Teil der Strandungsgüter bzw. der Erlöse aus Strandgut zu. Dies war eine Quelle fortwährender Streitigkeiten mit den Insulanern, die angesichts permanenter Existenzsorgen auf ihren Anteil dringend angewiesen waren. Erst mit dem Beginn des Walfanges im 17. Jahrhundert brachten es die seefahrenden Borkumer zu einem gewissen Wohlstand. Doch gegen Ende des 18. Jahrhunderts gingen die Fangmengen zurück. Der holländisch-englische Seekrieg schließlich brachte den Walfang ganz zum Erliegen. In der

Folge wurde die Borkumer Bevölkerung von großer Armut erfasst. Viele Einwohner verließen die Insel. Während 1776 noch 852 Insulaner gezählt wurden, waren es 1811 nur noch 406 Personen. Von 1810 bis 1813 stand Borkum unter napoleonischer Herrschaft. 1834 kamen die ersten Erholungssuchenden auf die Insel. 1844 rief der Arzt Dr. Ripking eine Art Verkehrsverein ins Leben, der für die ersten Badeeinrichtungen sorgte. Erstmals wurden die Badegäste im Jahr 1850 registriert: Es waren 252 Personen. Aber schon sieben Jahre später, 1857, zählte die Insel 600 Gäste und 1865 waren es dann bereits stolze 1024. Tendenz steigend: Bis 1900 erhöhte sich die Zahl der Badegäste auf 16474 Personen und nahm auch von da an weiter stetig zu. Berühmte Persönlichkeiten, wie der Zeichner Wilhelm Busch, schworen auf die Inselnatur und das heilsame Reizklima Borkums. Im Jahr 2004 besuchten 280.000 Erholungssuchende einschließlich Tagesgästen die Insel Borkum.





**FRISCHE IDEEN
FÜR KULTURINSEL
UND HAFEN**

DIE AUFGABE

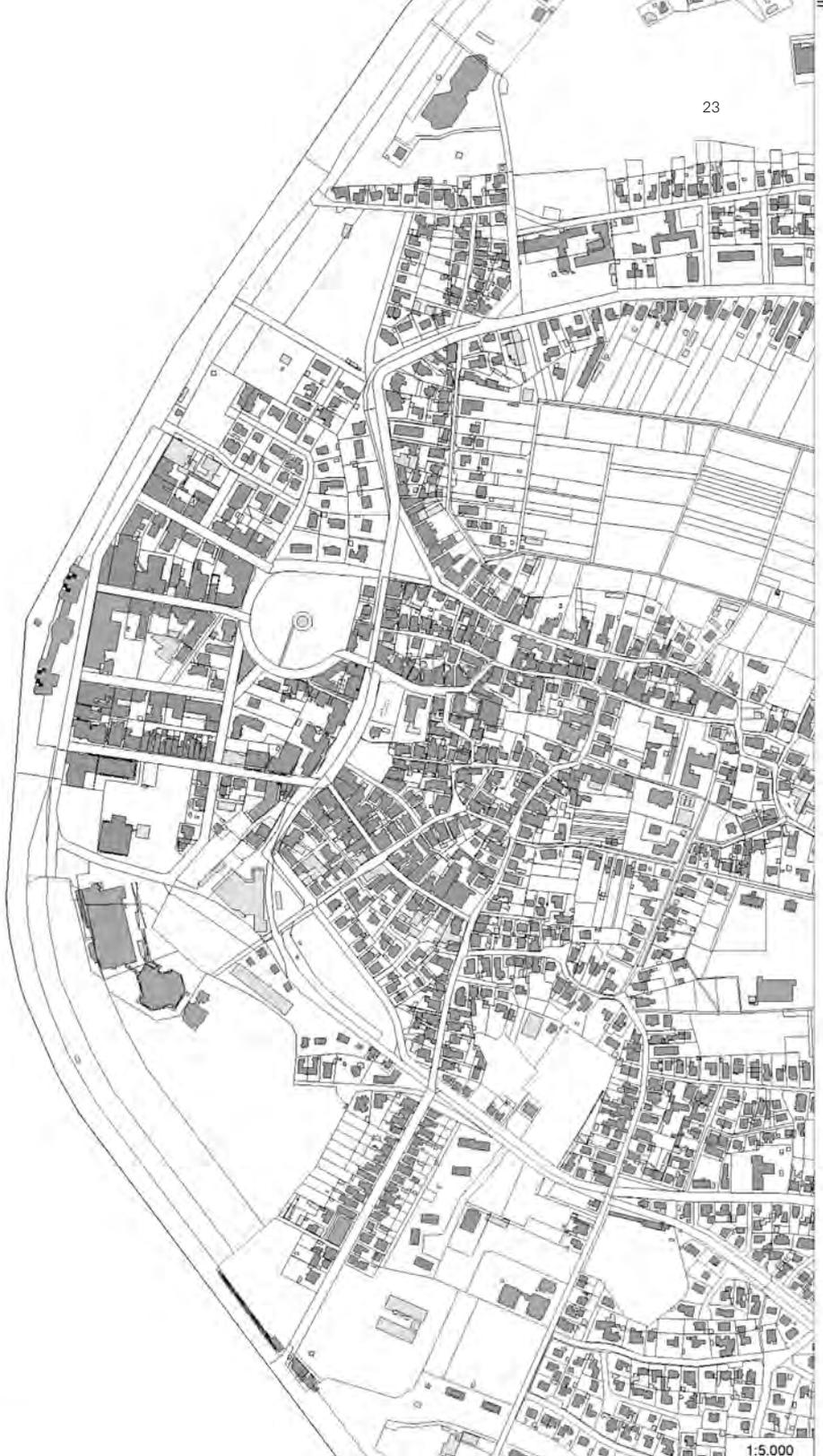
BERNHARD AX, TORSTEN BODSCHWINNA

Im 20. Jahrhundert bildeten der Bade- und Kurtourismus sowie die Nutzung als Marinestützpunkt die zwei Hauptfunktionen Borkums. Der Tourismus wandelt sich, die militärische Bedeutung ist obsolet geworden. Die baulichen Relikte des Militärhafens bergen nun Potentiale für die touristische Infrastruktur.

Ebenfalls Reliktcharakter hat der prominenteste architektonische Ausdruck des Bade- und Kurwesens: die Strandpromenade. Zum einen zeitlich, weil sie den repräsentativen Duktus des 19. Jahrhunderts verkörpert, zum anderen räumlich, weil sie im Süden unvermittelt abbricht. Das in den 1970er Jahren errichtete Kurhaus ging auf allen Ebenen auf Distanz zur Tradition. Üblicherweise Zentrum der Promenade, platzierte man es hier zurückversetzt und isoliert und nannte es „Kulturinsel“. Räumlich ist diese Insellage auf der Insel mehr als unglücklich. Umgekehrt eröffnet das die Möglichkeit, an diesem ungelösten Süden der Promenade darüber nachzudenken, was Strandpromenade und Kurhaus im 21. Jahrhundert sein können.

KULTURINSEL





HAFEN







DIE STADTRÄUMLICHE PERSPEKTIVE

BERNHARD AX

Borkum möchte 2030 in puncto Urlaubs- und Lebensqualität die Nummer eins an der deutschen Nordseeküste sein. Ein hoch gestecktes, ehrgeiziges Ziel. Ihren Beitrag dazu sollen auch Architektur und Städtebau leisten. Die architektonische Qualität soll in den Fokus genommen, die bauliche Entwicklung in bestimmten Bereichen forciert werden. Vor diesem Hintergrund traten die Borkumer Wirtschaftsbetriebe, namentlich deren Geschäftsführer Göran Sell an das Departement Architektur der Technischen Universität Braunschweig heran. Sein Anliegen: Mit einem unvoreingenommenen, frischen Blick von außen Ideen für die aktuell zu entwickelnden bzw. zu revitalisierenden Areale des ehemaligen Militärhafens in Borkum-Reede und der Kulturinsel in Borkum-Stadt im Rahmen eines Studienprojekts zu finden. Die Aufgabe wurde im Sommersemester 2016 vom Institut für Entwerfen und Raumkomposition herausgegeben und als so genannter Kompaktentwurf mit einer Laufzeit von sechs Wochen gestellt. Betreut wurde sie von Professor Volker Staab und dem Lehrbeauftragten Bernhard Ax. An der Vorbereitung wirkte zudem der Wissenschaftliche Mitarbeiter Torsten Bodschnwinna mit. Sechs Studierende stellten sich der Herausforderung.

Das Entwurfsprojekt wurde mit einem sechstägigen Aufenthalt auf Borkum Ende August 2016 eingeleitet. In dieser Zeit wurden die örtlichen Gegebenheiten aufgenommen und analysiert, Hintergründe recherchiert und gemeinschaftlich

erste entwurfliche Ideen für beide Areale entwickelt. Daraus resultierten folgende Befunde und strategische Ansätze: Das Erlebnis der Ankunft im Zentrum von Borkum-Stadt ist unbefriedigend. Das Entree ist bestimmt von einem groß dimensionierten Parkplatz, einer öden Fläche für Busse und dem Depot der Borkumer Kleinbahn, das keine öffentliche Adresse bildet. Der darauf folgende Bahnhof Borkum gleicht einer Stadtbahnhaltestelle und ist damit kein adäquater öffentlicher Ort. Er genügt den funktionalen und stadträumlichen Anforderungen nicht. Ankommende Gäste werden insbesondere bei schlechter Witterung unvermittelt auf den Gehweg geworfen und können sich zwischen querenden Passanten der umliegenden Geschäfte nur schwer orientieren. Eine Querung der Straße „Am Georg-Schütte- Platz“ ist nur an den fast 200 Meter auseinander liegenden Passagen der „Strandstraße“ und der „Franz-Habich- Straße“ möglich. Dazwischen verhindert eine Absperrung das unmittelbare Erreichen des östlich gelegenen Areals um den „Georg-Schütte- Platz“ und der „Bahnhofstraße“ sowie der Touristeninformation. Das südwestlich des zentralen Bereichs am „Georg-Schütte- Platz“ gelegene Depot der Borkumer Kleinbahn stellt nicht nur keine Öffentlichkeit zum umgebenden Stadtraum her, es verhindert auch die visuelle und physische Anbindung der Kulturinsel an das Stadtzentrum. Aus dieser Richtung vom Stadtzentrum getrennt wie auch ohne räumliche Führung und begleitendes Angebot abgehängt von der Strandpromenade, ist die Kulturinsel im Wortsinne isoliert. Schließlich verhindert auch das an der Ostflanke der Kulturinsel gelegene zweite Depot der Borkumer Kleinbahn, dass das Areal ein vitaler urbaner Ort ist.

Borkum-Reede wird in erster Linie als Transferort für Touristen sowie als Gewerbestandort genutzt und entsprechend wahrgenommen. Die Infrastruktur aus Hafenbecken und Wegenetz bieten eine klar lesbare Struktur. Der Baubestand aber ist weitgehend ungegliedert und rudimentär. Lediglich für die sich bereits in der Entwicklung befindende Gewerbezone für Offshore-Betriebe an der Oostkaje zeichnet sich ein typologisches Muster aus zwei- bis dreigeschossigem Bürobau zum Hafen mit dahinter liegender Lagerhalle ab. Der am Südkai gelegene Schüttguthafen inklusive Entsorgungsdepot bildet ein starkes Hindernis, um den Hafen als das in Aussicht genommene, attraktive Wohngebiet zu entwickeln.

Bei der Ideenfindung stand zu Beginn die Frage im Raum, was Menschen in ihrem Urlaub auf Borkum erwarten und worin das Besondere eines Aufenthalts hier liegt. Als wesentlich wurden Strandleben, Naturerfahrung, Ruhe und allgemein die Differenz zum eigenen Zuhause identifiziert. In dem Zusammenhang wurde insbesondere die deutliche Reduzierung des Individualverkehrs diskutiert. Bisher nur bekannt von den kleinen, autofreien Nordseeinseln, könnte Borkum mit einem intelligenten Mobilitätskonzept, dass unter anderem auf einen Haus-zu- Haus-Service für Reisegepäck, Carsharing für Bewohner und Gäste, Elektro-Autos und -Räder sowie die Vernetzung der Verkehrsmittel setzt, für ein beruhigtes Lebens- und Urlaubsumfeld sorgen und die Qualität von Stadträumen steigern. Auch in Konkurrenz zu den anderen großen Nachbarinseln könnte Borkum so punkten. In Borkum-Stadt könnte der zentrale Parkplatz aufgegeben werden. Für die dann in geringerem Maß benötigten Stellplätze könnte an geeigneter Stelle eine

Mobilitätszentrale mit entsprechenden Infrastruktureinrichtungen und Parkangeboten errichtet werden. Um insbesondere triste Stellplatzflächen zu vermeiden, böte sich angesichts des Niveauversprungs zwischen Stadt und Dünen an, eine Parkgarage quasi unter die Dünen zu schieben.

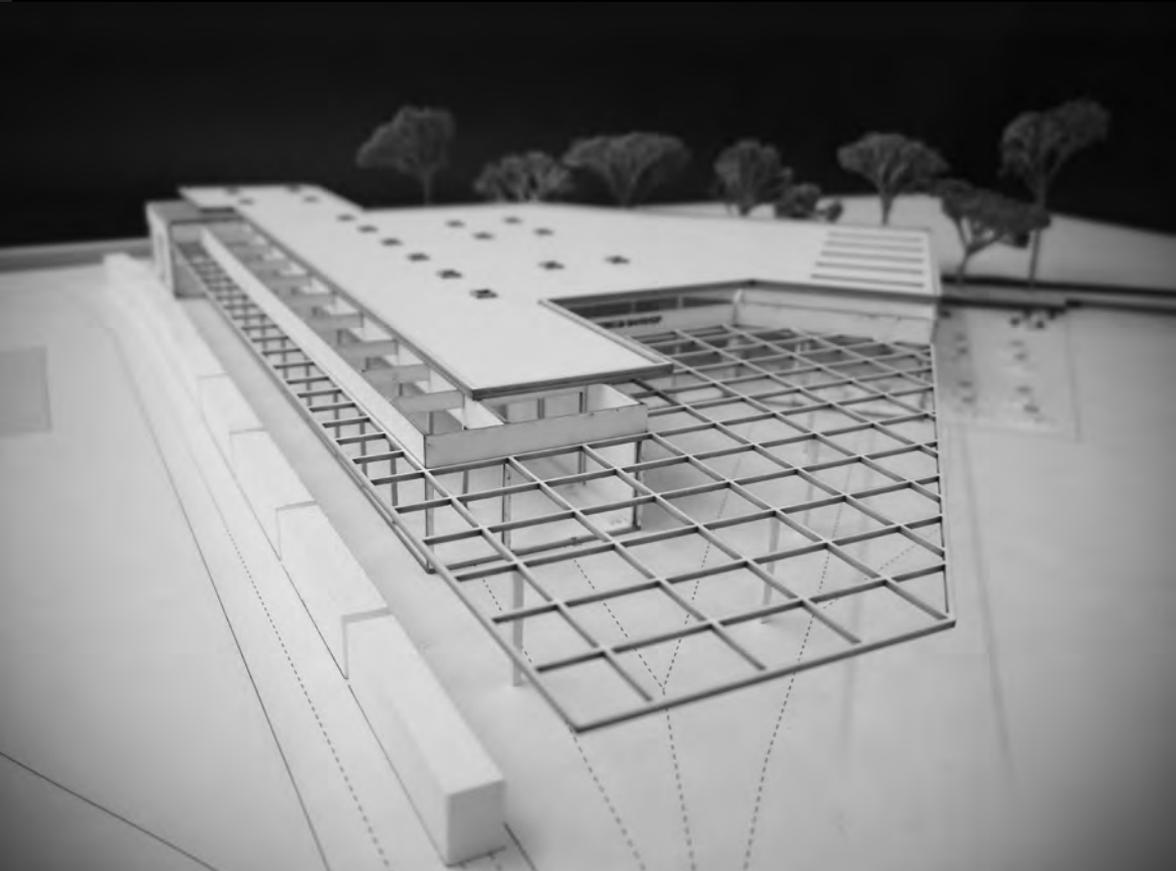
LINDA MÜNCH greift diese Ideen in Ihrem Projekt für die Kulturinsel auf (S. 52 ff.), indem sie für den Neubau eines Hotels benachbart zum Kurhaus eine Parkgarage unter den Dünen plant und die Bebauung des zentralen Parkplatzes vorschlägt, um eine neue, für alle nutzbare öffentliche Fläche südwestlich davon räumlich zu fassen. Die andere Fassung dieser Fläche, die sie sich als Kombination aus Park- und Platzelementen vorstellt, bilden der Vorbau des Gezeitenlandes, für den sie eine Aufstockung und die Nutzung als Ladenzone vorsieht, das Kurhaus und das geplante Hotel. So werden die beiden bestehenden solitären Gebäude stadträumlich eingebunden. DINAH FRAY bündelt in ihrem Projekt (S. 34 ff.) die Kritikpunkte am bestehenden Entree und der Anbindung der Kulturinsel an das Stadtzentrum: der bestehende Lokscheunen wird zum Bahnhof umgenutzt und eine neue, kurze Wegeverbindung zwischen den beiden bedeutenden Orten geschaffen. CARLA KERN entwickelt ihr Projekt (S. 44 ff.) aus dem in der Aufgabenstellung angesprochenen Problem der nicht zu Ende geführten Promenade. Mit einer Blockbebauung, die ein Hotel und ein Sportzentrum beherbergt, wird das rudimentäre Karree komplettiert, sodass auch die Passage von der Promenade zur Kulturinsel attraktiver wird. Ein durchwegter Innenhof bietet gegenüber exponierten Lagen bei entsprechender Witterung einen intimen öffentlichen Ort.

Für die Projekte im Hafen in Borkum-Reede wurde die Idee der autoreduzierten Insel während der Workshop-Phase ebenfalls diskutiert. Die neue „Hafen-Stadt“ könnte das erste Areal sein, in dem dieses Konzept umgesetzt wird. In den drei Projekten wird es nur angedeutet, indem in den Lageplänen und perspektivischen Bildern die Verkehrsflächen (teilweise) als sog. Shared Spaces dargestellt sind. Wesentlich bestimmt war die anfängliche Diskussion von den Fragen, welchen Charakter, welchen Maßstab und welche Struktur Reede haben und wie die Zonierung des Areals erfolgen sollte: Borkum-Reede sollte eine eigene Identität haben, komplementär zum Charakter der beiden anderen Inselorte Borkum-Stadt und Borkum-Ostland. Reede sollte nicht mehr in erster Linie ein Transferort sein, sondern ein Ziel für Insulaner wie Touristen, ein Ort zum Bleiben und Verweilen. Der bauliche Bestand sollte soweit wie möglich erhalten, respektiert und integriert werden. Vorhandene Maßstab gebende Strukturen sollten aufgegriffen werden. Für den Schüttguthafen wurde überlegt, ob eine Verlagerung dieser industriellen Nutzung an die Oostkaje jenseits der Offshore-Betriebe möglich sei, so dass auch das Südpier Teil der „Hafen-Stadt“ werden könnte. Prinzipiell wurde eine kompakte Struktur der Bebauung für den adäquaten Ausdruck an diesem Ort angesehen, aber auch um eine Differenz zu den beiden anderen Ortsteilen herzustellen. Somit waren die Prämissen für die Projekte gesetzt. Drei Quartiere am Nordufer sowie am West- und Südpier mit jeweils unterschiedlichen Angeboten für Wohnen, Arbeiten und Freizeit sollten entworfen werden.

ANNA-LISA LIGNOW (S. 70 ff.) schlägt am Nordufer ein gemischt genutztes Quartier vor, das Wohnangebote insbesondere für Insulaner und Offshore-Beschäftigte, Büro- und Arbeitsräume für Dienstleistung und Gewerbe sowie erdgeschossig an der Hafenseite Einzelhandelsgeschäfte vorsieht. Die zwei- bis fünfgeschossig gestaffelte Bebauung orientiert sich an den vorhandenen Kasernenbauten und integriert diese in die aufgelöste Blockstruktur aus Neubauten. FRANZISKA VOGTLAND (S. 80 ff.) formuliert eine ähnliche Struktur für das Westpier. Ohne prägenden Bestand definiert sie zunächst ein Raster aus Blöcken, das lesbar bleibt aber durch mehrfache Brüche variiert wird, auch dadurch, dass erhaltenswerte Bestandsbauten einbezogen werden. Die Bebauung ist dicht und (in der Regel viergeschossig) hoch am Hafen, locker und (zweigeschossig) niedrig am Rand der Salzwiesen. Die Ost-West- Orientierung des Areals bietet gute Möglichkeiten, hier ein reines Wohngebiet vorzusehen, auch mit Angeboten im höherwertigen Segment sowie für Ferienwohnungen und -häuser. NADINE GRABIGER (S. 60 ff.) besetzt das Südpier in gleicher Weise. Das Baufeld wird an zentraler Stelle gegliedert, indem bestehende Industriehallen erhalten und für Freizeit-Nutzungen vorgesehen werden. Als Attraktion auf der Hafenseite wird vorgeschlagen, hier das Feuerschiff zu platzieren, während auf der Meerseite ein Wettermuseum mit dem für Borkum vorgesehenen Wetterradar als Kristallisationspunkt fungieren soll. In drei Industriehallen eingesetzt, entwickelt sich der Neubau schließlich zu einem weit sichtbaren Zeichen als Turm-museum mit dem Radar an der Spitze.

Auch wenn die Berücksichtigung städtebaulicher Parameter beim architektonischen Entwerfen selbstverständlich ist und die Beschäftigung mit dem Stadtraum dem städtebaulichen Entwerfen immanent ist, ist zu betonen, dass trotz der teilweise großen Unterschiedlichkeit der Entwürfe alle in erster Linie die Berücksichtigung der vorhandenen und die Formulierung neuer Stadträume in den Blick nehmen. Naheliegend bei den Projekten im Hafen, gilt dieses Primat auch für die Kulturinsel. Deren alleiniges Problem ist nicht die Sanierung des Kurhauses und die dortige Etablierung neuer Nutzungen. Verbessert werden muss die stadträumliche Einbindung. In Bezug auf das Ergebnis des Gesamtprojekts besteht die Hoffnung, dass hiermit ein substantieller Beitrag zur Entwicklung der Baukultur auf der Insel und zum Vorhaben „Borkum 2030“ geliefert werden konnte.

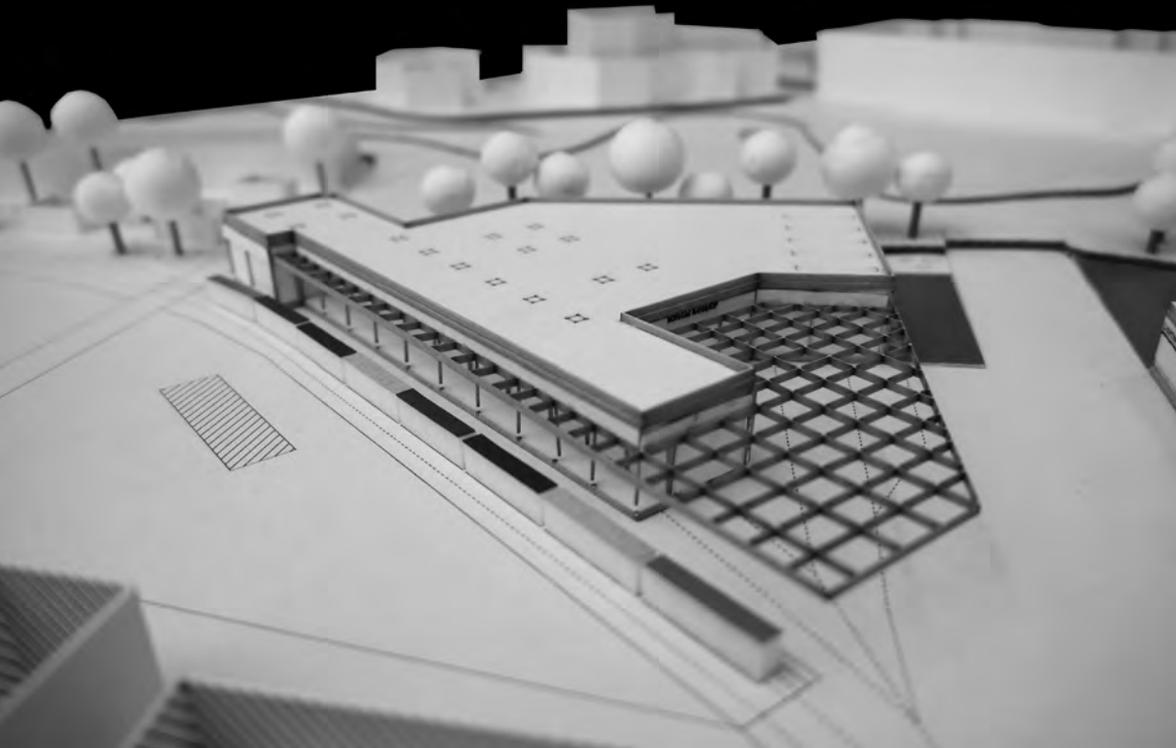
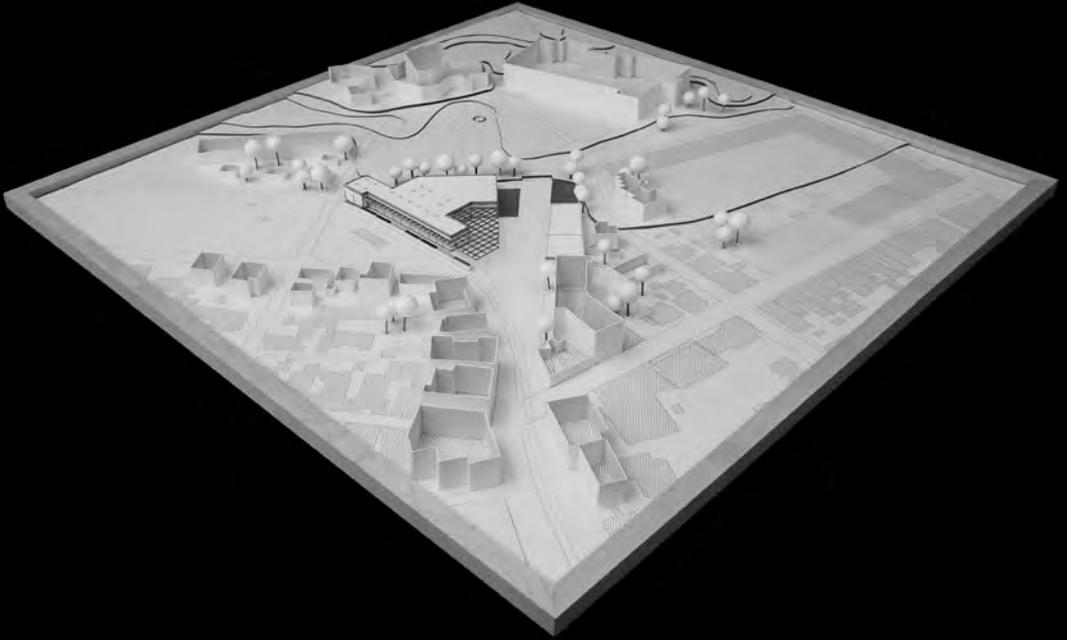




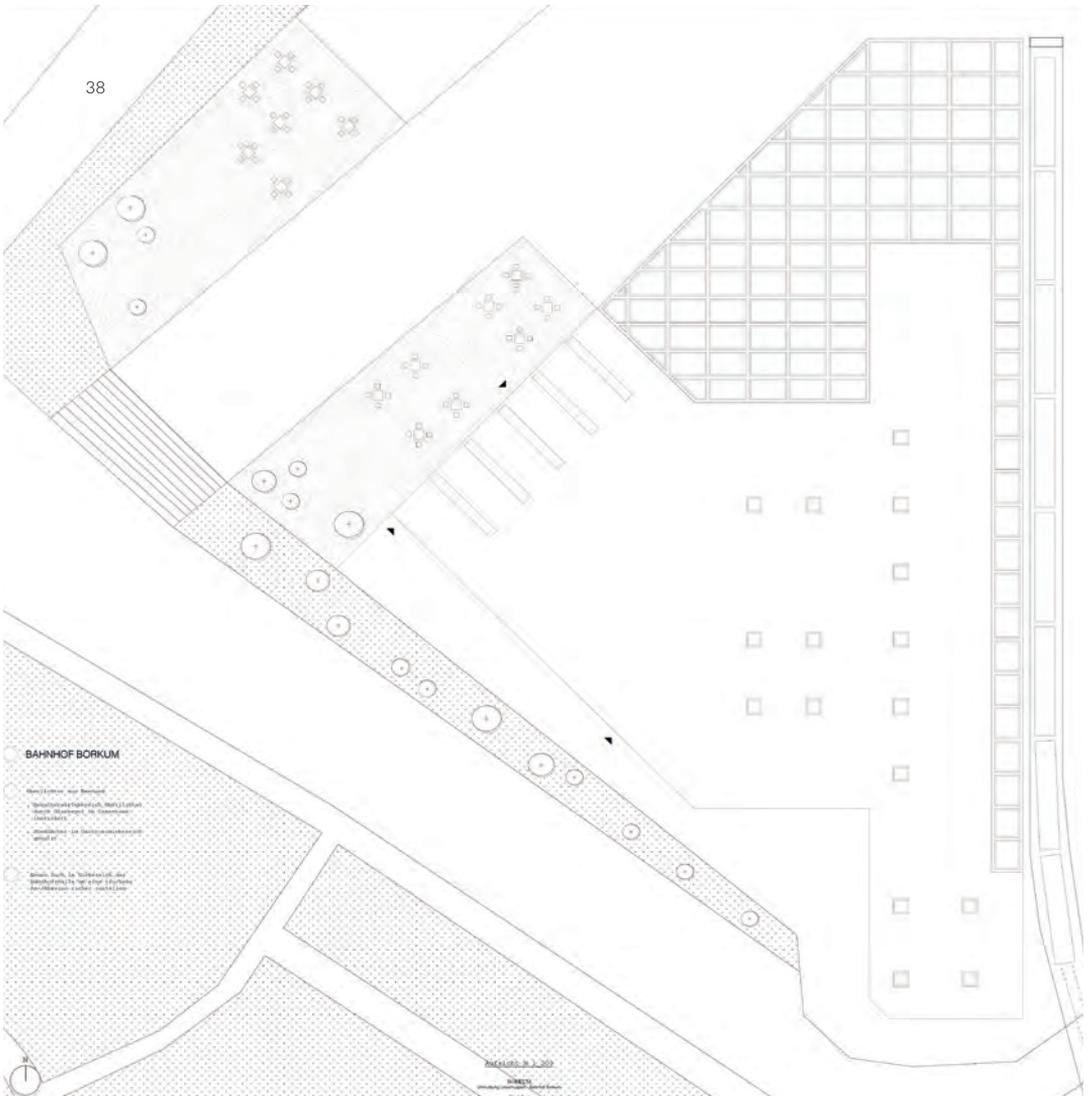
VOM SCHUPPEN ZUM BAHNHOF

DINAH FRAY

Der Ursprung der „Borkumer Kleinbahn“ (BKB) ist eine 1879 erstellte Pferdebahn. Diese Anlage wurde für den Bau des neuen Leuchtturms erstellt und führte von der damaligen Landungsstelle im Wattenmeer zur Baustelle. Nach dessen Fertigstellung wurde die Bahn weiter für den Bau der Strandbefestigung und der Ortserweiterung genutzt. Nach der Proklamation Borkums zur Seefestung durch Kaiser Wilhelm II. wurde die Strecke ab 1908 auf zwei Gleise ausgebaut, je eines für Ziviltransporte und Militärverkehr. Heute ist die BKB die letzte zweigleisige Schmalspurbahn in Niedersachsen. Die Ortsteile Stadt, Dorf und Reede verfügen über Stationen. Die Strecke stellt bis heute eine wichtige Verkehrsader der Insel dar. Jedoch existiert in Borkum-Stadt trotz der vielen Touristen kein Bahnhof. Das An- und Abreisen gestaltet sich je nach Wetterlage unangenehm. Beim Ankommen auf der Insel fällt die Orientierung nicht leicht. Das architektonische Konzept sieht vor, den Lokschuppen in der Nähe der Station Borkum-Stadt zu einem Bahnhof umzugestalten. Das bestehende Gebäude wird für die neue Funktion ertüchtigt. Die Besucher erhalten einen Orientierungspunkt und ihnen werden Ankunft und Abreise erleichtert. Mit dem Service-Büro der BKB und einem Restaurant wird ein neuer Treffpunkt geschaffen. Zwei alte Gebäude im Norden des Lokschuppens werden abgerissen. So entsteht eine neue städtische Verbindung zwischen der Kulturinsel und der Innenstadt. Das flanieren zwischen beiden Anziehungsgebieten wird ermöglicht.











Borkum







Entwicklung des Baufeldes



Definierung der Hochpunkte



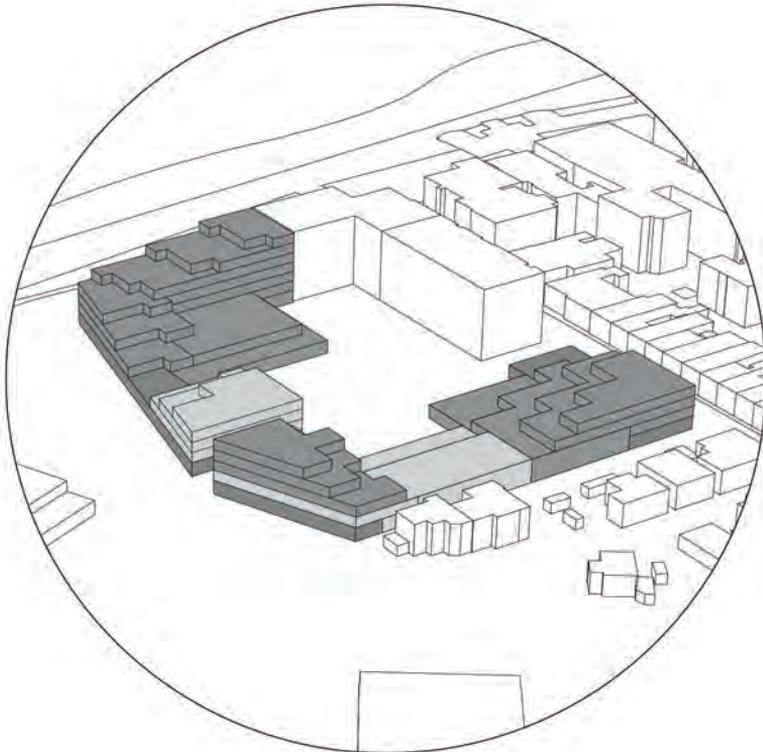
Ausschnitt Innenhöfe und Durch-



Knotenpunkt Natur und Stadt



Dachterrassen mit Begrünung



BLOCK UND HOF IN GRÜNEM GEWAND

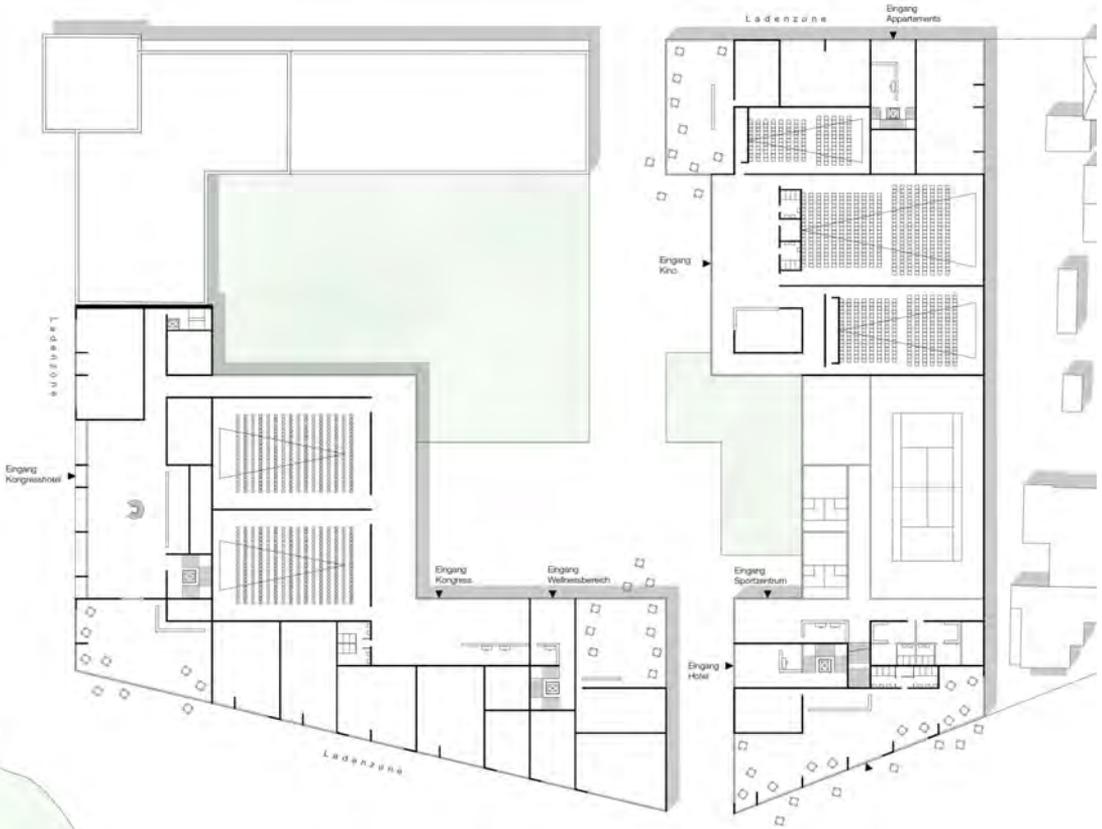
CARLA KERN

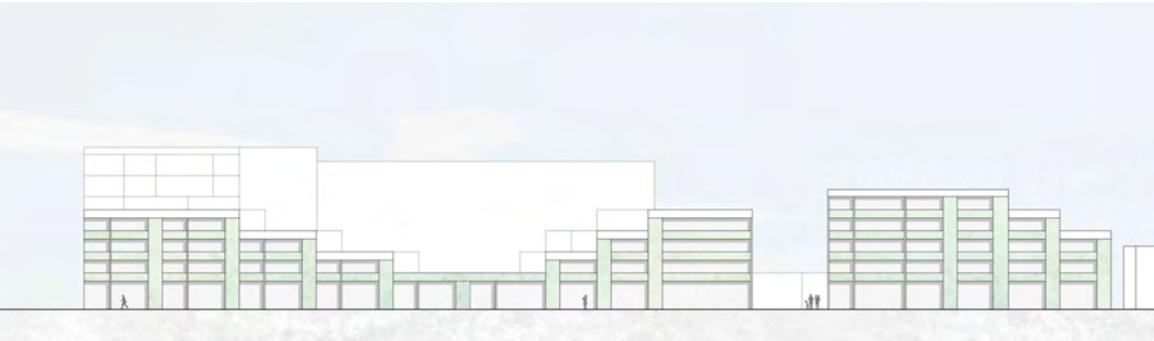
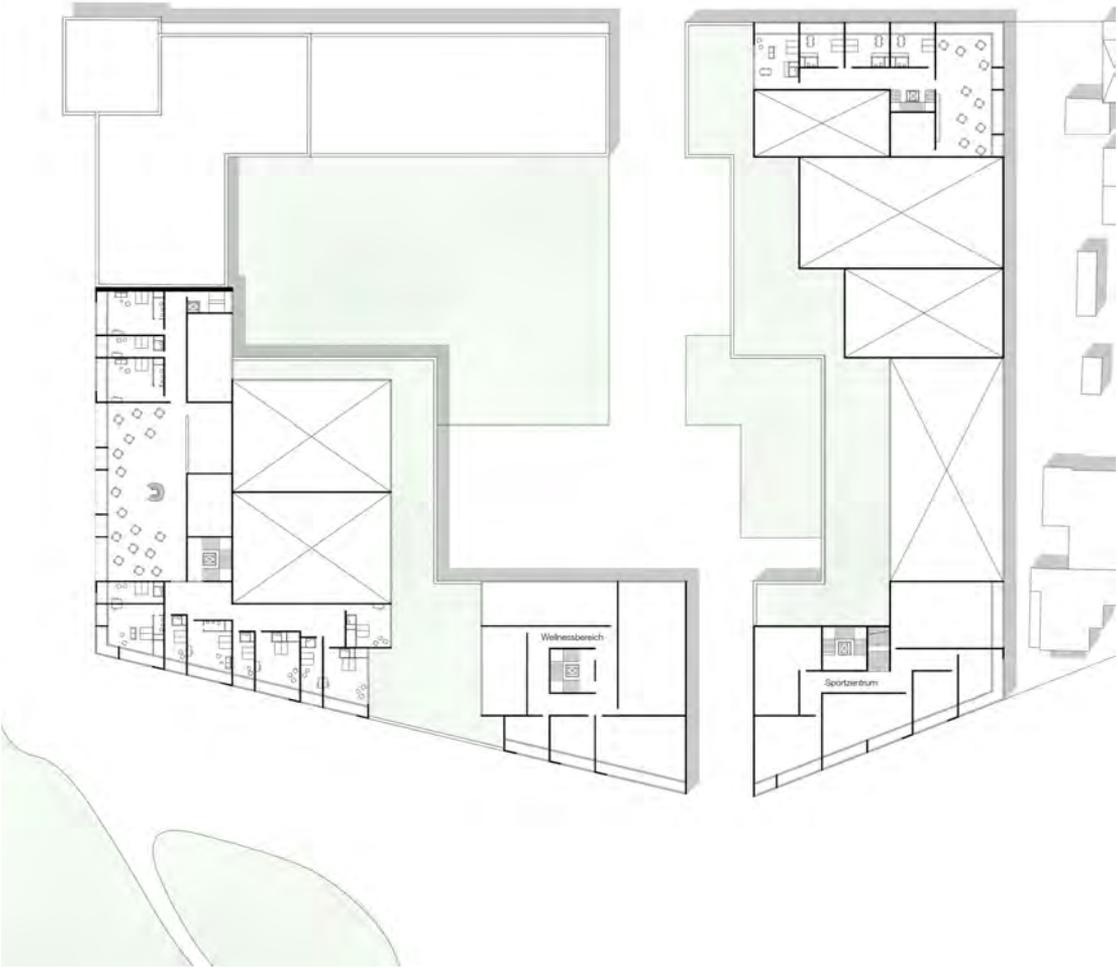
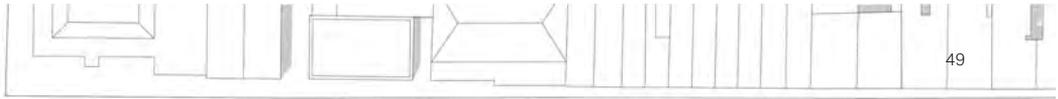
Borkum ist die westlichste Nordseeinsel und bietet durch die Lage an der Grenze zwischen Deutschland und Holland beiden Ländern einen nahen Erholungsort. Damit die Insel dem starken Konkurrenzdruck der anderen Inseln standhalten kann, müssen einige Bereiche aufgewertet werden. Südlich der Promenade, an der Westdüne befindet sich das Kulturhaus, ein Zentrum für Theater, Vorträge, mit einer Bibliothek und vielem mehr. Neben diesem multifunktionalen Bau aus den 70ern befindet sich das Gezeitenland und ein Kletterpark. Ein Ensemble, das um einen angelegten Platz angeordnet ist. Bei der Ankunft auf Borkum fährt man jedoch an diesen Attraktionen vorbei und wird mitten im Zentrum, im städtischen Gewusel abgesetzt. Als erste Maßnahme wurde der Bahnhof an den Platz verlegt, um den Besuchern einen ruhigen, spannenden ersten Eindruck zu gewähren. Das Kulturhaus beinhaltet zur Zeit viele verschiedene Nutzungen, wobei die Kultur auf der Strecke bleibt. Es ist demnach von Vorteil, bestimmte Nutzungen zu verlegen. Das südlichste Baufeld der Promenade bot sich dafür an. Zur Zeit befindet sich auf diesem Grundstück, das nur an der nord-westlichen Ecke bebaut ist, ein Tennisverein. Die Aufgabe war es, auf diesem Baufeld ein Kongresszentrum, ein Kino mit mehreren Sälen und Sportaktivitäten unterzubringen. Darüber hinaus werden ebenfalls Hotel- und Apartmentzimmer benötigt. Zu allererst wurden die Besucherströme analysiert und die Ausrichtung zum Platz definiert. In Folge dessen wurden Hochpunkte am Bestand, an der Seite

des Platzes und an der nördlichen Seite festgelegt, an denen die Hotel- und Apartmentzimmer platziert wurden. Zwei verbundene Innenhöfe und eine Durchwegung wurden in diesen Block gestanzt, um das Baufeld zu gliedern. Das Baufeld befindet sich an einer der bedeutendsten Schnittstellen von Stadt und Natur auf der gesamten Insel. Die Verbindung dieser beiden kontrastierenden Bereiche galt es nun in diesem Block unterzubringen. Hierfür schließt die Gebäudefront zur Promenade hin nach Süden ab, gleichzeitig reagiert das Gebäude durch seine Kubatur auf die südlichere Düne. Die Staffelung der Geschosse bietet viel Fläche für Dachbegrünung und attraktive Aufenthaltsflächen im Grünen. Zu diesen Flächen wurde der Block mit einer Haut umfasst, die aus Loggien und vertikaler Begrünung besteht. Diese Außenhaut hält den Block zusammen, der nach innen durch die Staffelung auseinanderbricht und viel kommunikative Fläche bietet. Mit vertikalen Beeten bestückt, entsteht für Hotel- und Apartmentgäste ein direkter Bezug zum Grün und damit verbunden eine visuelle Aufwertung der Loggien. Durch diese neuen Flächen wird das Kulturhaus entlastet und kann sich auf die Kultur konzentrieren. Das neue Gebäude bietet den Urlaubern der Insel, neben Erholung und Strand, viele Möglichkeiten, auch bei schlechtem Wetter aus der Wohnung zu gehen und sich zu vergnügen.

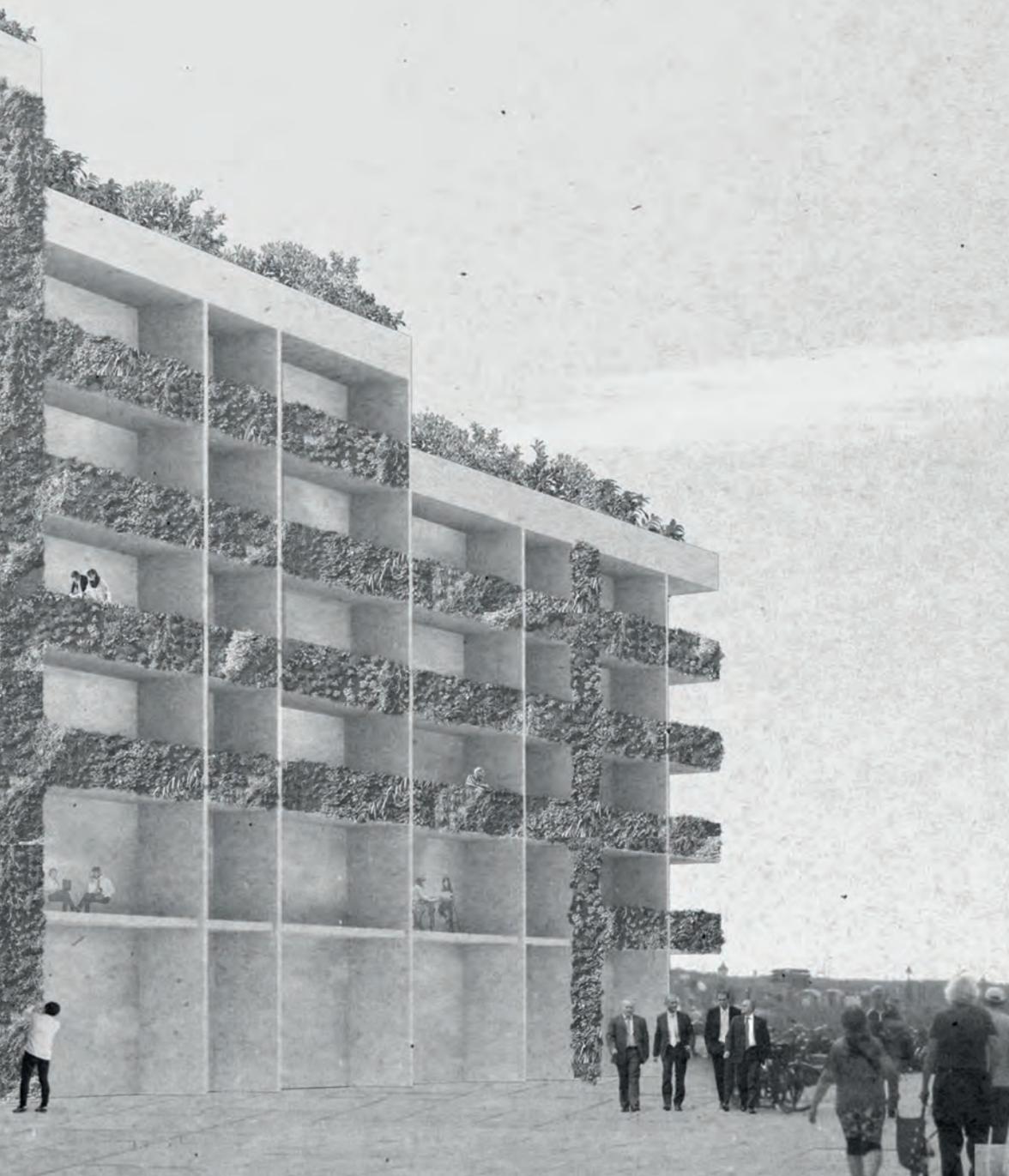














*Charlie
Chaplin*



HYBRID: EIN PARK-PLATZ

LINDA MÜNCH

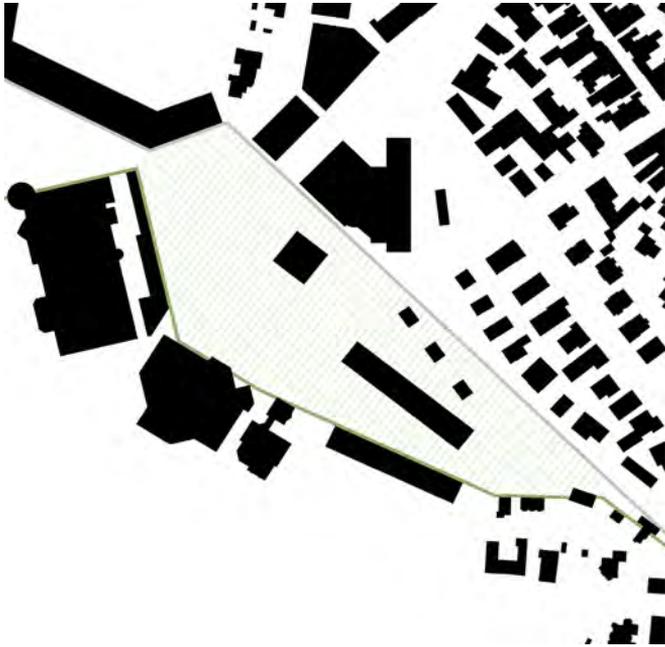
STÄDTEBAU Aktuell zeichnet sich das Areal um das Borkumer Kurhaus und das Gezeitenland durch eine sehr geringe Bebauungsdichte und wenig Aktivität aus. Die bestehende Grünanlage davor bietet wenig Aufenthaltsqualität und wird daher kaum genutzt. Sie bildet eine Art Zwischenzone und schafft dadurch eine Distanz von den Kulturbauten zur davor liegenden Stadtkante. Aufgrund dessen sind Kurhaus und Schwimmbad nicht gut an den Stadtkern angebunden und werden als Solitäre im Grünen verstanden, anstatt zum Ortskern zugehörig zu sein. Sowohl die Erreichbarkeit von der Strandpromenade als auch vom Bahnhof der Borkumer Kleinbahn aus ist mangelhaft. Die Blockstruktur an der Promenade bricht abrupt ab, die weitere Wegführung für Fußgänger ist problematisch. Nicht gut gelöst ist außerdem die Ankunftssituation von der Kleinbahn aus. Vom Lokschuppen zu großen Teilen verdeckt, nimmt man das Kurhaus im Vorbeifahren nur wenig wahr. Der eigentliche Bahnhof liegt ca. 300 Meter weiter und damit viel zu peripher. Auch die räumliche Situation im Kurhaus selbst ist nicht optimal. Ursprünglich gut funktionierende Café- und Restaurantbereiche liegen brach und werden nicht mehr genutzt. Zudem sind die Räumlichkeiten für Tagungen und Veranstaltungen sehr begrenzt. Um das Ziel eines neuen Zentrums zu erreichen, ist eine städtebauliche Verdichtung und das Schaffen eines neuen Quartiers notwendig. Die Ausbildung der aktuellen „Zwischenzone“ zum aktiv genutzten Raum mit multifunktionaler Nutzung dient sowohl den Touristen als auch

den Insulanern. Sie entwickelt eine eigene Identität und Aufenthaltsqualität, die weder Kurpark noch Strand bieten. Um die Anbindung zu verbessern, wird die sich auflösende Blockstruktur an der Promenade ergänzt und geschlossen. Der bestehende Lokschuppen wird als neues Bahnhofsgebäude umgenutzt und dient damit als zentraler und angemessener Ankunftsort auf der Insel. Im Kurhaus selbst werden Restaurant und Café wieder in Betrieb genommen.

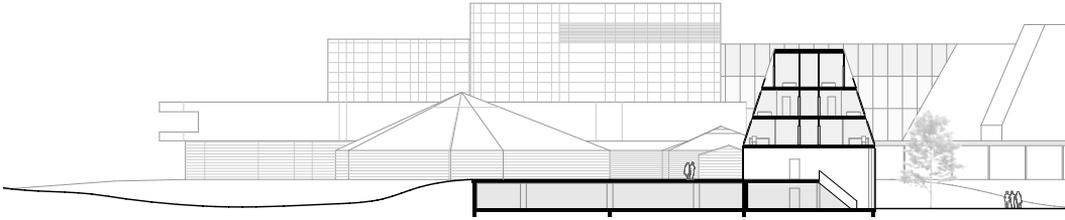
SETZUNG In diese neue Landschaftszone wird das bestehende Busdepot eingebunden und als Ort für Seminarveranstaltungen und Tagungen umgenutzt. Vis-à-vis entsteht neben dem Indoor-Spielhaus ein Hotelgebäude. Der schmale Riegel schafft mit seiner Ausrichtung eine klare Abgrenzung nach Süden zum Kurpark. Der Raum, der sich zwischen dem Hotel und dem Busdepot aufspannt dient als Vorplatz für beide Gebäude und lässt diese miteinander korrespondieren. Zudem wird ein kleines Kinogebäude mit zwei Sälen zwischen dem neuen Bahnhof und dem Kurhaus platziert. Diese kulturelle Erweiterung ist zentral erreichbar und belebt mit seiner integrierten Gastronomie den Ort auch am Abend. Die Promenade wird durch das Schließen der Blockstruktur zu Ende geführt und Fußgänger werden aktiv zum neuen Kulturzentrum geleitet. Durch die Ergänzung zweier Kubaturen neben dem Bahnhof und das Öffnen der Wegachse aus dem Ortskern wird diese gestärkt und ein Vorplatz vor dem Bahnhof gefasst. Weiter belebt wird der Ort durch die Umnutzung des Laubenganges vor dem Gezeitenland. Dieser wird mit kleinen Cafés, Galerien und Läden gefüllt, die die Erdgeschosszone beleben.

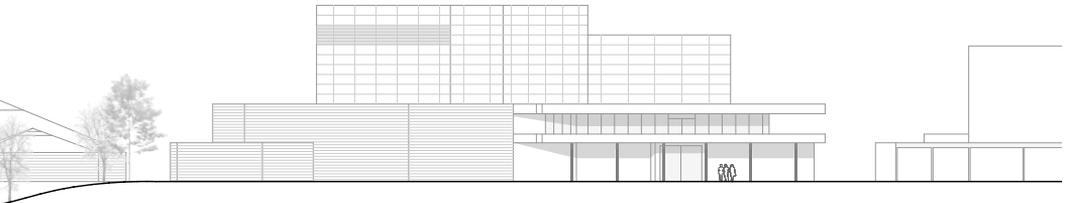
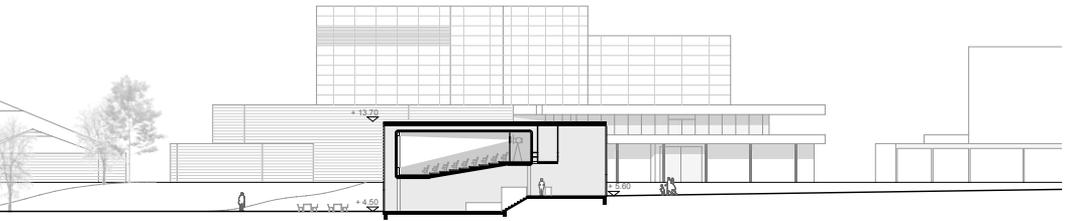
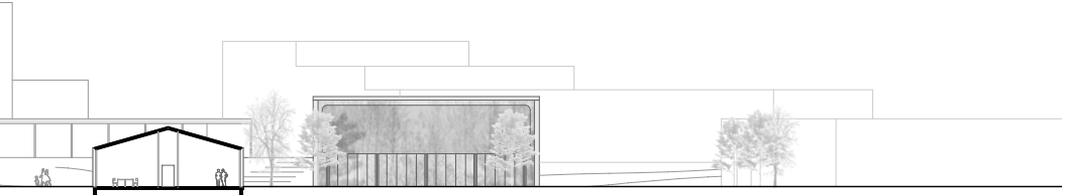
KUBATUR Das neu entstandene Seminargebäude bindet sich aufgrund seiner transparenten Erscheinung gut in das Außenraumkonzept ein. Die gegebene Stützenstruktur ermöglicht eine flexible Aufteilung und Zonierung des Innenraums. Der Hotelkomplex bietet mit seiner Nord-Süd-Ausrichtung Hotelzimmer mit bestem Ausblick auf die Nordsee. Die zweigeschossige Sockelzone schiebt sich teilweise in den Dünenkamm hinein und schafft eine Verbindung zum Außenraum auf der Wasserseite. Das Kino überwindet den Höhenunterschied im Gelände, über dem Gastraum im Erdgeschoss liegen die Kinosäle als eingestellte Boxen. Zur West- und Ostseite sind die Fassadenflächen großzügig geöffnet, sodass der Landschaftsraum „hindurchfließen“ kann.

LANDSCHAFTSKONZEPT In der Außenraumgestaltung des Platzes sind aktive Flächen eingebunden, an denen verschiedene Aktionen und Nutzungen stattfinden können. Diese „Themenfelder“ geben eine Richtung der Bespielung vor, bleiben aber flexibel nutzbar. So gibt es beispielsweise begrünte Flächen mit Bäumen und Sträuchern zur Erholung, Spielbereiche für Kinder oder auch befestigte Plätze, die den Gastronomien als Terrassen dienen. Im Gelände ist zudem ein Amphitheater eingebunden, das die Fassade des Kinos als Projektionsfläche für Veranstaltungen wie Open-Air-Filmvorstellungen nutzt.











ALT IN NEU: WETTERZENTRUM AM SÜDPIER

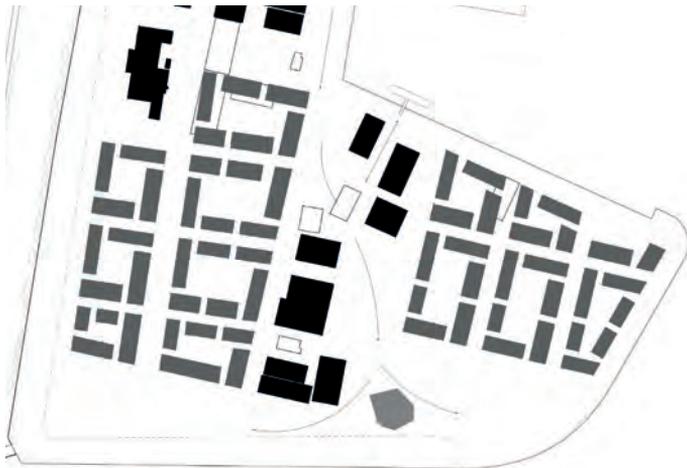
NADINE GRABIGER

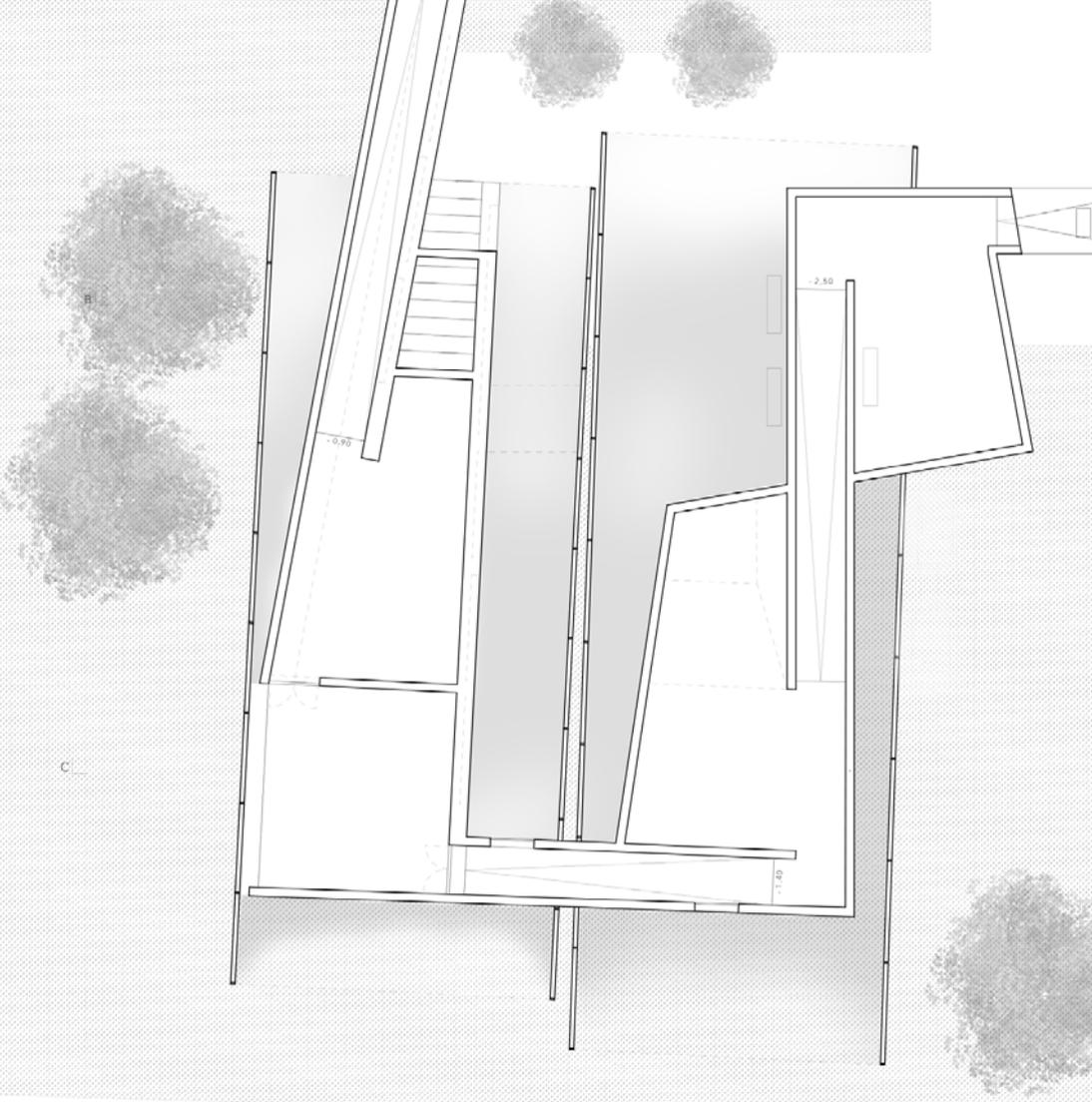
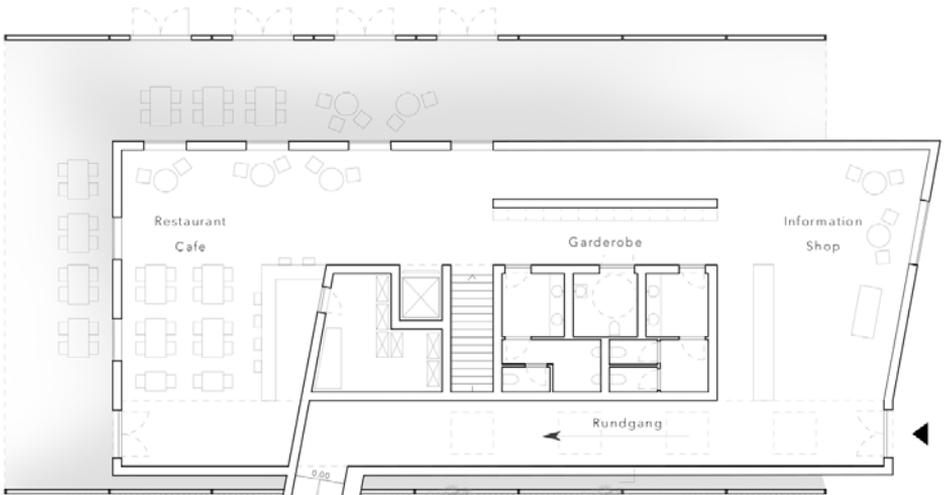
Das Entwurfsgebiet liegt am Südpier des Borkumer Hafens. Im Zuge einer neuen Verortung der Industriebetriebe an die Ostkaje von Reede soll hier eine neue Hafenpromenade mit anknüpfenden Wohnblocks entstehen. Die Blocks werden definiert durch öffentliche Nutzungen im Erdgeschoss. Diese sollen zum Ufer ausgerichtete Cafés, Bars und Restaurants beherbergen. Die Gassen zwischen den Blocks sollen durch Einkaufsmöglichkeiten des Einzelhandels mit Besuchern gefüllt werden. In den Obergeschossen befinden sich die Wohneinheiten. Herzstück des Gebietes soll eine öffentliche Parkanlage werden, die die Besucher, die über den neuen Hafen ankommen, aufnimmt und sie zur Promenade führt. Hier befinden sich weitere öffentlich Nutzungen, die sich in den alten Industriehallen ansiedeln. An der Hafenseite des Südpiers wird der Besucher vom Nationalpark-Schiff, dem Feuerschiff begrüßt und über Walmuseum, Hostel, Funpark und ähnliche Nutzungen gelangt er durch den Park an die Meerseite des Piers. Dort zieht sich die Promenade entlang der ganzen Uferkante bis hin zum Yachthafen, der durch Liegewiesen und Bademöglichkeiten ergänzt wird. Vis-a-vis zum Feuerschiff soll am Südufer ein neues Wetterzentrum entstehen, bestehend aus Wetterradarturm und Wettermuseum. Der Komplex wird aus drei bestehenden Industriehallen gebildet und durch einen Neubau ergänzt. Die Bestandsbauten sind zwei parallel zueinander stehende tonnengewölbte Gebäude und ein vor Kopf stehendes Satteldach-Gebäude. Der Neubau legt sich als zweite

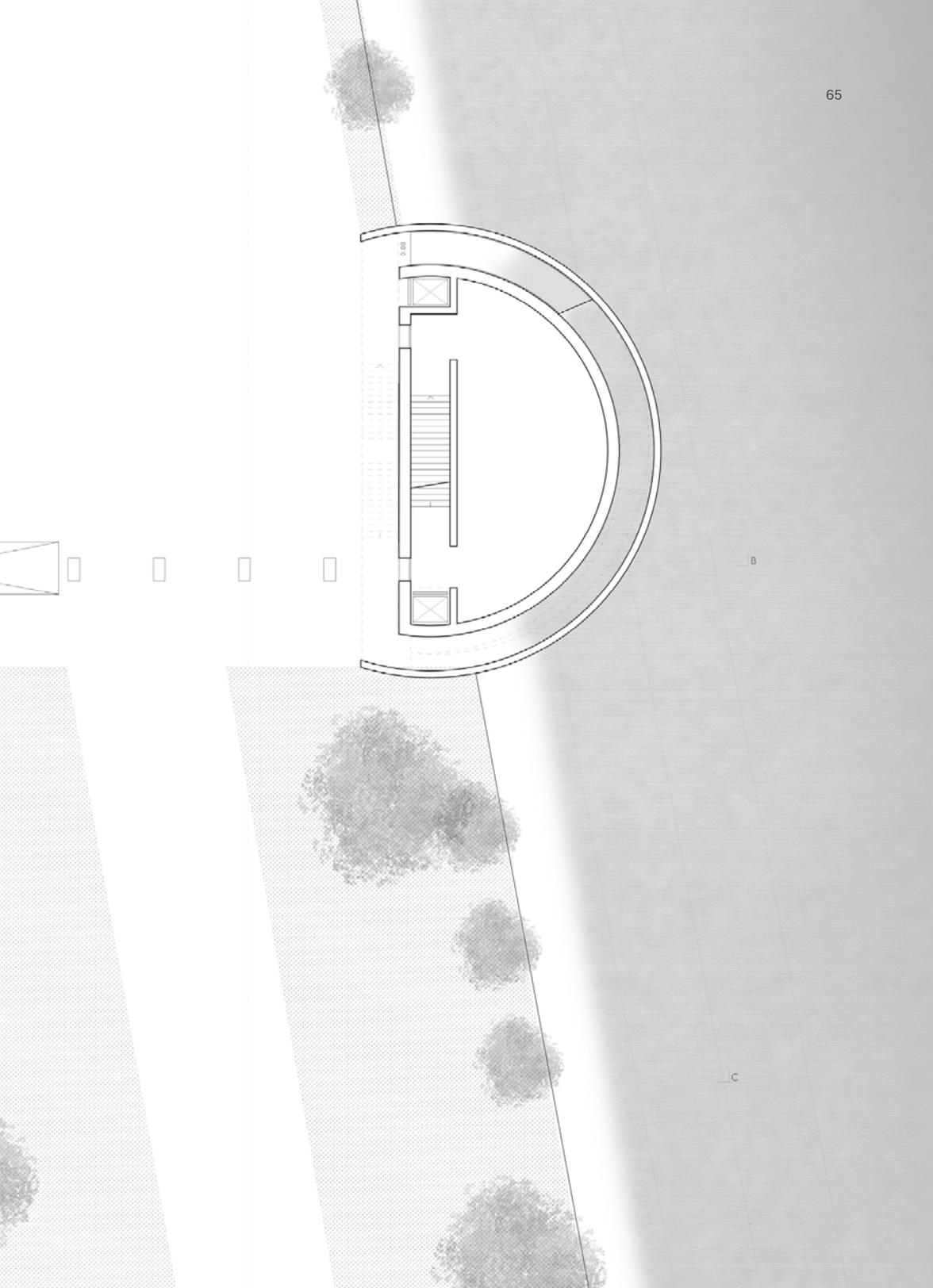
Schicht in die Industriehallen und nur durch gezielte Öffnungen steht er mit diesen in Kontakt. Über den Kopfbau, der Information, Buchshop und Café beherbergt, wird der Besucher im Neubau empfangen. Dort betritt er einen Rundgang, der ihn über die Wetterforschung und deren Theorie informieren soll. Der Besucher arbeitet sich über den Rundgang bis zum am Ufer gelegenen Wetterradarturm vor. Um die Promenade nicht zu durchbrechen, ist der Übergang zum Turm unterirdisch angelegt. Optisch stellt der Hochbau eine aufgestellte Tonne dar, der dadurch einerseits den Bestand widerspiegelt und andererseits den rauen Wind der Ostsee bestmöglich abschirmt. Als Thementurm angelegt, soll der Besucher auf den einzelnen Geschossen sowohl durch die Wasserkraft als auch durch technische Installationen mit verschiedenen Wetterphänomenen konfrontiert werden. Einen besonderen Ort und höchste öffentlich zugängliche Ebene des Gebäudes bildet eine Aussichtsplattform, die einen wunderbaren Blick über Borkum und die Ostsee schenkt und gleichzeitig die Wetterradarstation beherbergt. Diese ist mit einem Technikgeschoss in der Ebene darunter verbunden. Besonderes Merkmal des Entwurfes ist, dass es parallel zu dem geschlossenen Museumsrundgang hin zur Plattform auch einen parallel verlaufenden öffentlichen Rundgang gibt. Durch die Wahl eines weiß gefärbten Sichtbetons wirkt der Neubau im Kontrast zu den reizvoll gealterten Industriehallen selbst als begehbare skulpturales Ausstellungsstück. In den Fugen zwischen den halbtönenförmigen, hüllenden Altbauten und der Füllung aus Neubauten entstehen Plätze und Aufgänge. Somit gibt es auch öffentliche Ausstellungsflächen, die genutzt werden können und den Besucher gezielt mit den Ausstellungsräumen des Rundganges im Neubau in Kontakt bringen. Nicht nur in den Tonnen, sondern auch

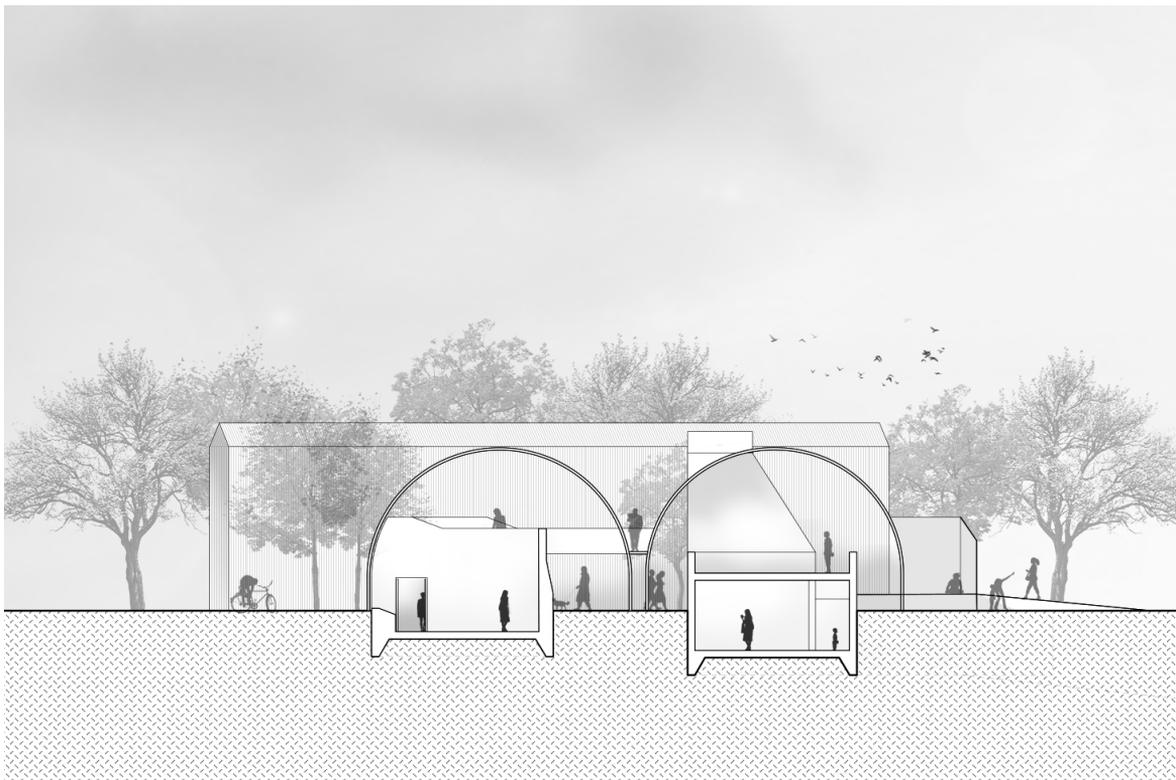
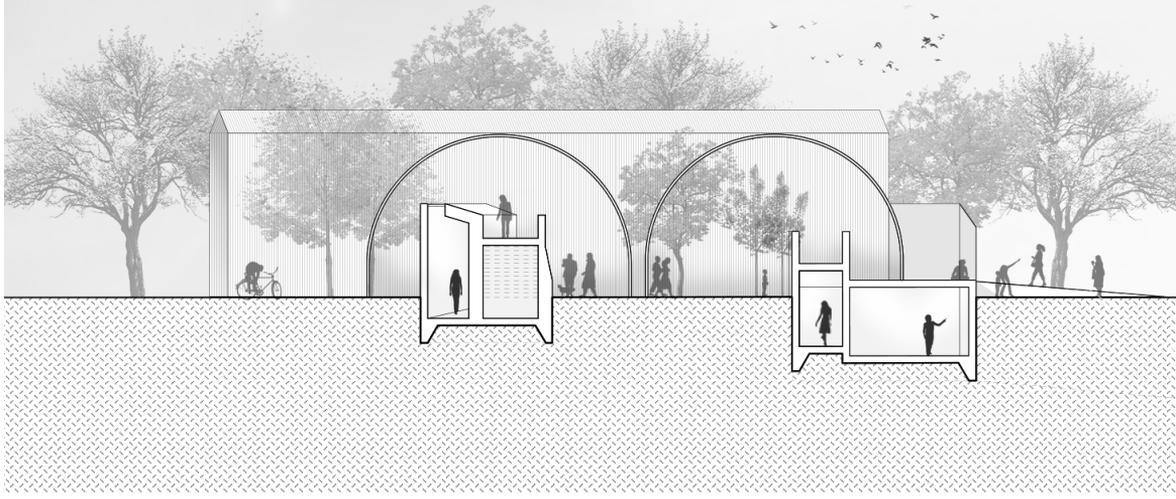
im Turm gibt es einen für jedermann zugänglichen Ausgang, der immer wieder Einblicke in den Thementurm gewährt. Die beiden Aufgänge treffen sich aber erst auf der Aussichtsplattform. Der Besucher des Rundgangs kann sich also letztlich je nach Belieben dazu entscheiden den geschlossenen Weg zu gehen oder den parallel laufenden öffentlichen Rundgang zu begehen. Gleichzeitig werden aber auch die flanierenden Besucher der Promenade direkt in den öffentlichen Rundgang des Gebäudes geleitet und deren Interesse für das Museum kann durch die verknüpften Stellen geweckt werden.

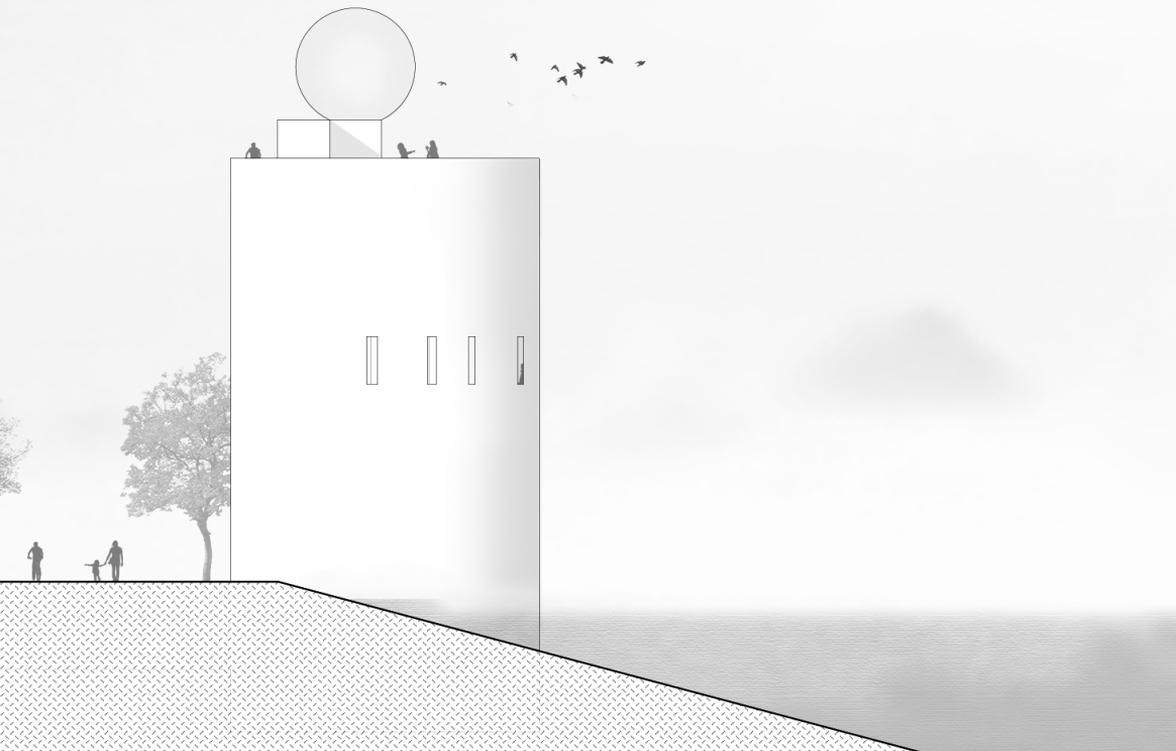
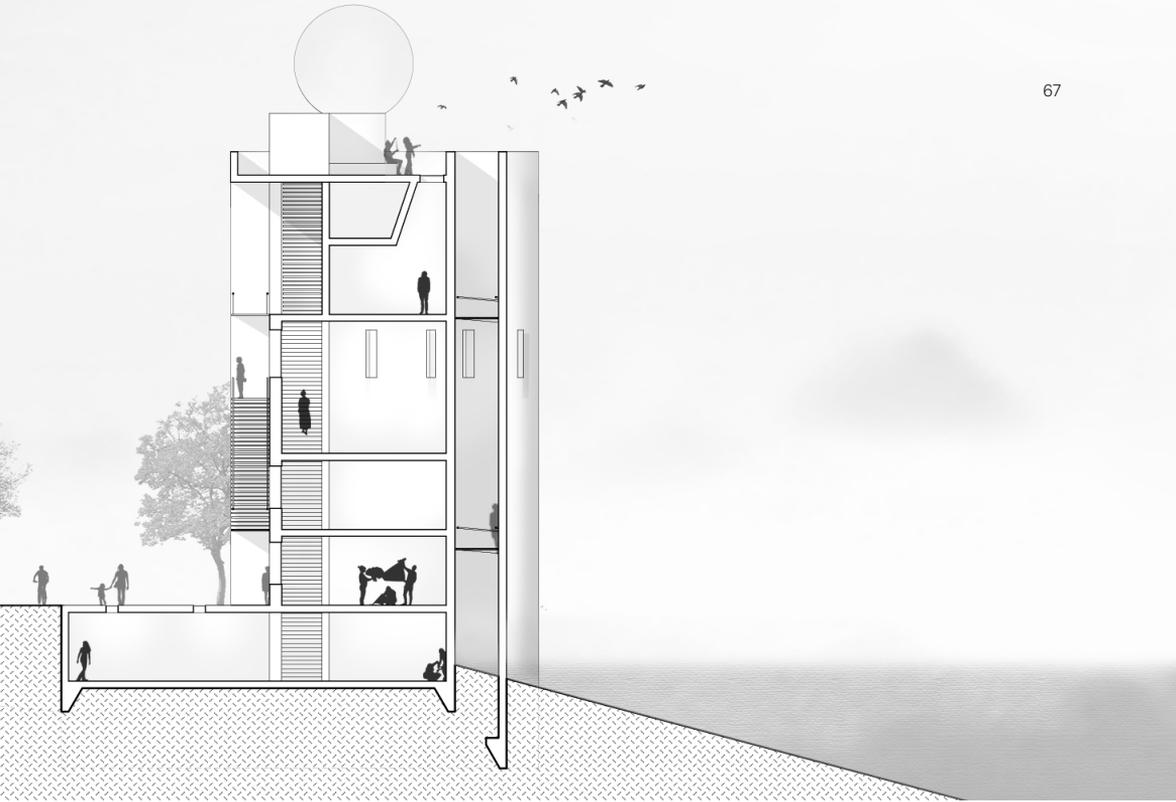
Durch die neue Hafepromenade mit anliegender Parkanlage und kulturellen Nutzungen wird das Industrieareal neu belebt. Das Hafengebiet wird nicht nur für die neuen Bewohner attraktiver, sondern auch für die Touristen der Insel entsteht hier ein spannender Freizeitspot. Der Südpier bildet nun als ein Endpunkt des Hafens einen erlebnisreichen Ort zum Wohnen und Aufhalten.

















DIE VITALITÄT DES GEMISCHTEN QUARTIERS

ANNA-LISA LINGOW

Bei einer Einfahrt in den Hafen von Borkum-Reede fällt der erste Blick unmittelbar auf das zentrale Nordufer mit dessen drei Anlegestellen. Statt eines repräsentativen Ortsteils blickt der Besucher auf eine Fläche spärlicher Bebauung mit vereinzelt Gebäuden ohne übergeordnete Struktur. Das Areal des Nordufers grenzt an das östlich liegende Gewerbegebiet, das freie Kapazitäten zur Nachverdichtung aufweist. Mit seinen Anlegestellen für größere Schiffe ist auch der Bereich des Nordufers Teil des Gewerbegebiets, muss sich jedoch nicht nur ausschließlich darüber identifizieren.

Die Entwicklung einer eigenen Struktur ermöglicht es dem Gebiet, viel mehr zu sein als nur eine Anlegestelle. Die bereits vorhandene Infrastruktur bietet eine ideale Grundlage, in dem sie das Gebiet in verschiedene Blöcke unterteilt. Gebäude in der Typologie des Riegels bilden im Norden und im Süden eine klare Kante und definieren durch unterschiedliche Höhen eine Hierarchie untereinander und eine Ausrichtung der Blöcke nach Norden oder Süden. Hierdurch entsteht im unmittelbaren Bereich vor der Uferkante eine repräsentative Front, die zum Hafen ausgerichtet ist. Im Gegensatz dazu richten sich die Blöcke im Osten und Westen des Gebietes nach Norden aus und stellen so einen Bezug zur Einfahrt ins Hafengebiet von der Hauptstraße und zur Anlegestelle der Fähre her. Zusätzliche Ost-West ausgerichtete Riegel greifen die Struktur einzelner Bestandsbauten auf und schließen die Blöcke an den kurzen Seiten. Da sie eine größere

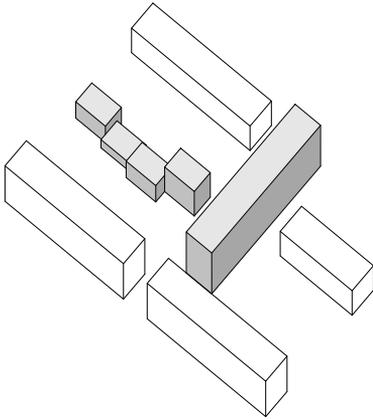
Gesamthöhe als die Riegel in Querrichtung aufweisen, betonen sie die Ost-Westorientierung, bilden so einen Gegenpol und gleichen die Ausrichtung des Gebiets am Nordufer etwas aus. Im Inneren der Blöcke, dem leicht zurückgenommenen Bereich, befinden sich unterschiedliche Stadthäuser, die sich an der Kleinteiligkeit des Ortsteils Borkum-Reede orientieren. Im Zusammenspiel aller Bauten untereinander treppen die Querriegel an der jeweiligen Vorderseite zu den größeren Durchwegungen der Blöcke ab. Stößt ein längs ausgerichteter Riegel darauf, nimmt dieser das subtrahierte Volumen auf. Somit entsteht in diesem mehr Geschossfläche mit weitem Blick über den Ortsteil.

Die Hauptverkehrsader zum Gewerbegebiet an der Ostkaje grenzt momentan unmittelbar an die nördliche Uferkante. Durch deren Verlegung auf die nördliche Parallelstraße ergibt sich so am Ufer eine verkehrsberuhigte Zone, in der nur vereinzelt Verkehr für die Beladung der Schiffe aufkommt. Die dadurch entstehende Ladenzone des Einzelhandels lädt zum großflächigen Flanieren ein. Gestaltete Bereiche direkt an der Uferkante bieten Möglichkeiten zum Verweilen mit Blick auf die Hafengeschehnisse. In den oberen Geschossen befinden sich Wohnungen mit Blick über den Hafen in den Aufenthaltsräumen. In der obersten Etage kann eine großzügige Dachterrasse gemeinschaftlich oder privat genutzt werden. In den hinteren Pendants der Riegel fällt die Nutzung durch den Einzelhandel weg. Hier wird das Erdgeschoss durch den Wohnungen zugehörige Nebenräume und Garagen genutzt. Die Dachebene der Garagen bietet zusätzlich Platz für private Außenräume mit Gärten und Terrassen für die im ersten Obergeschoss liegenden Wohnungen. Sie verfügen über einen separaten Zugang. Ähnlich verhält es sich mit den längs ausgerichteten

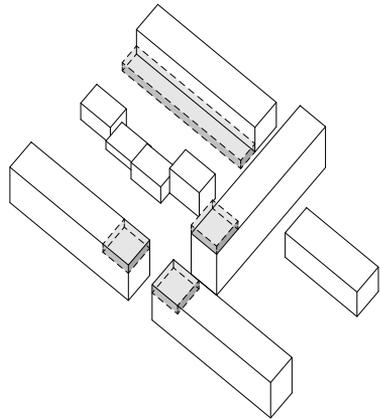
Riegeln: Wohnungen unterschiedlicher Größe beginnen ab dem ersten Obergeschoss. Im einsehbaren Erdgeschoss befinden sich lediglich Nebenräume. Die ein- bis dreigeschossigen Stadthäuser besitzen einen kleinen Vorgarten und einen südlich gelegenen größeren Garten, den sich jeweils zwei Wohneinheiten gemeinschaftlich teilen. Die Grundrissvariationen reichen von einer Ein-Zimmer-Wohnung für Saisonarbeiter bis zur Vier-Zimmer-Wohnung für Familien.

Sonderformen der Strukturen entstehen beim Aufeinandertreffen mit vorhandenen Gegebenheiten: Der hintere Riegel wird durch die unveränderliche Straße zum Einrücken gezwungen. Es ergibt sich ein öffentlicher Platz, der wegen seiner Nähe und Ausrichtung zur Bahnhaltestelle und zum Fähranleger eine fußläufige Anlaufstelle bildet. Büros und andere Außenstellen können so auch in Borkum-Reede eine zentrale Adresse besitzen. Das Einrücken des Riegels ermöglicht es, das Innere des Blocks als eine öffentliche Freifläche in Form eines kleinen Parks und Spielplatzes zu nutzen. Auch eine Umnutzung des Bestandsgebäudes in eine Kindertagesbetreuung für Borkum-Reede, die somit Zugang zur großzügigen Freifläche besitzt, ist denkbar.

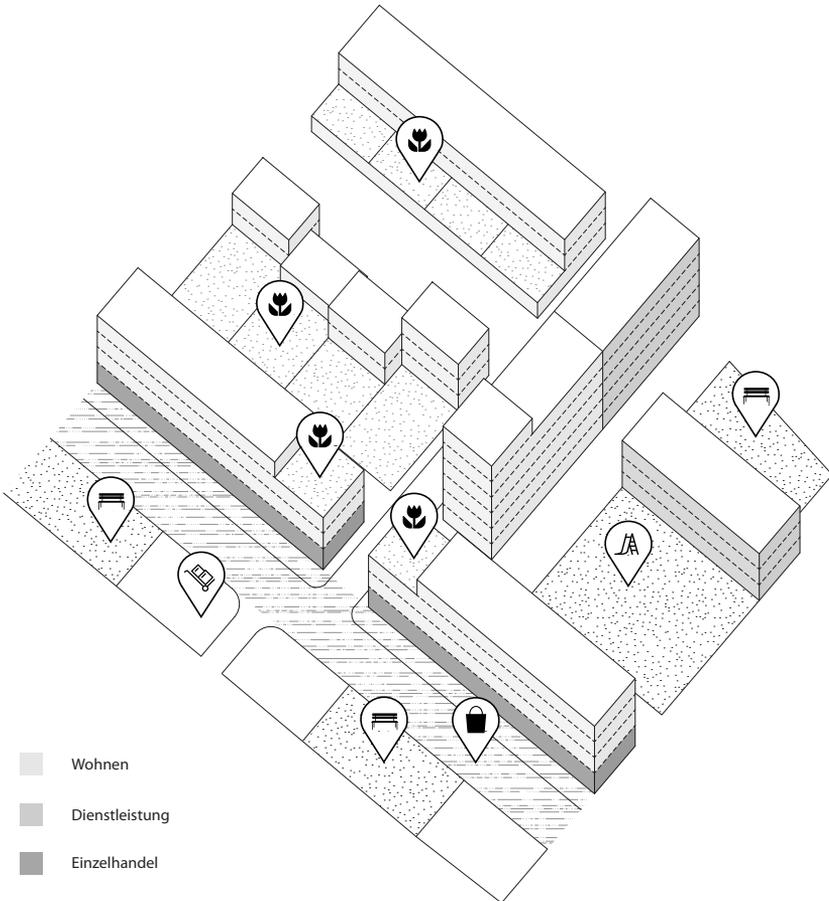
Borkum-Reede bietet momentan noch viele ungenutzte Potenziale, um sich zu einem eigenständigen Ortsteil zu entwickeln, der dem Hauptort ebenbürtig sein kann. Hierbei liegt der Fokus nicht auf der Ausweitung des Tourismus, sondern auf dem Bestreben, Wohnquartiere zu schaffen.



Kleinteiligkeit und Gegenausrichtung



Subtraktion und Addition von Volumen



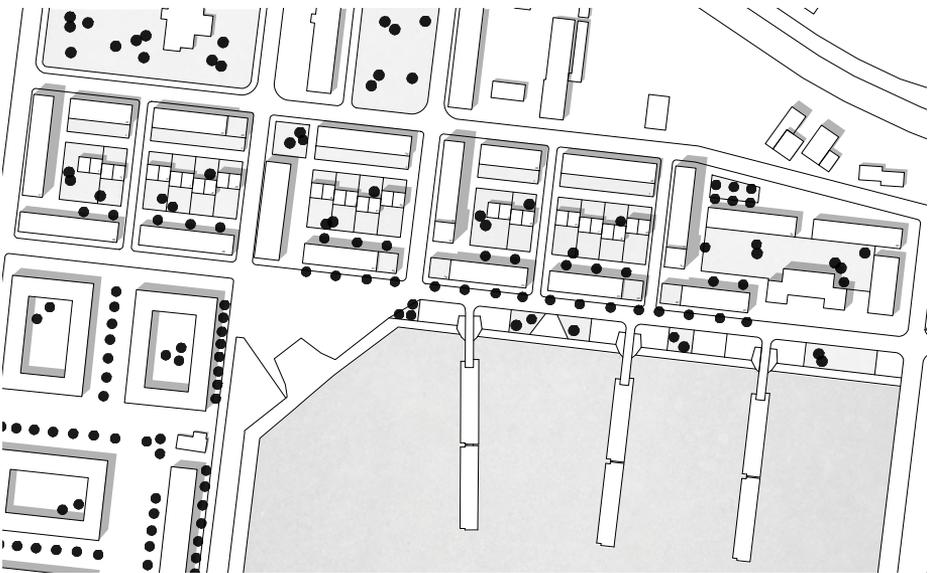
-  Wohnen
-  Dienstleistung
-  Einzelhandel



Analyse Bestand: Wohngebäude



Analyse Bestand: öffentliche und Wirtschaftsgebäude

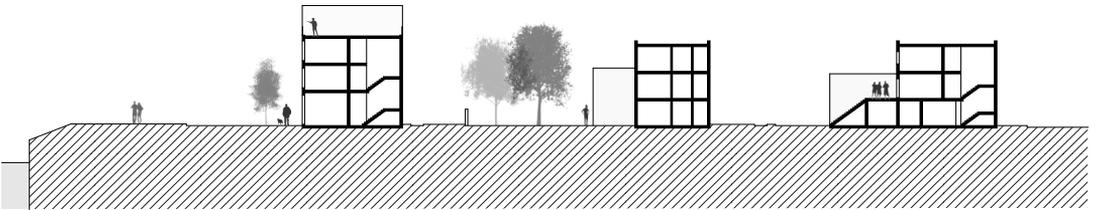






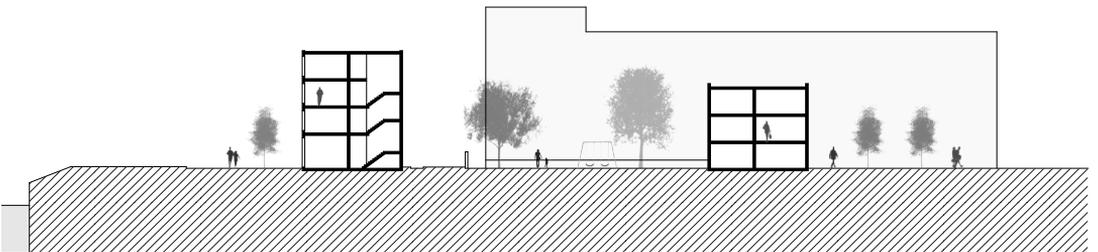
Ansicht Uferseite

M 1:500



Schnitt a-a

M 1:500

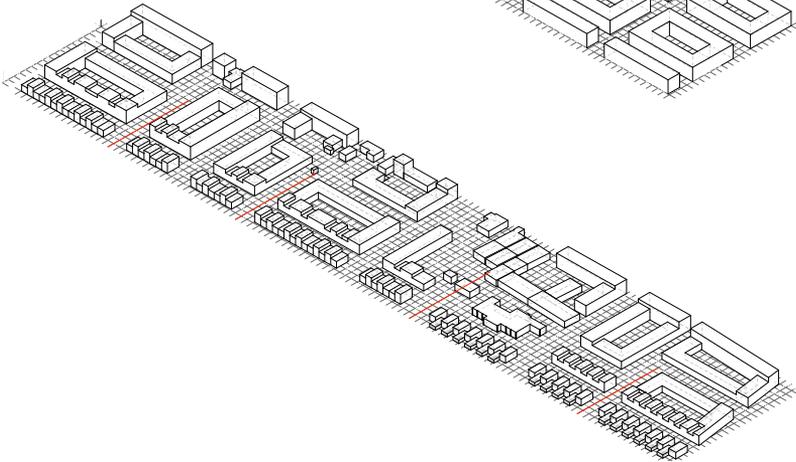
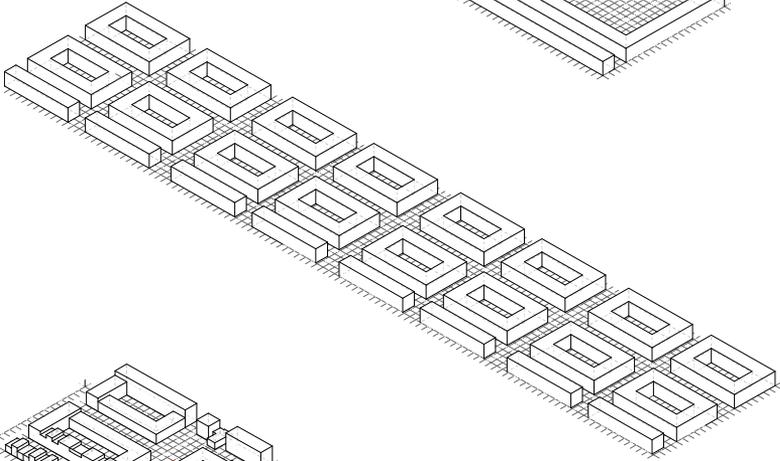
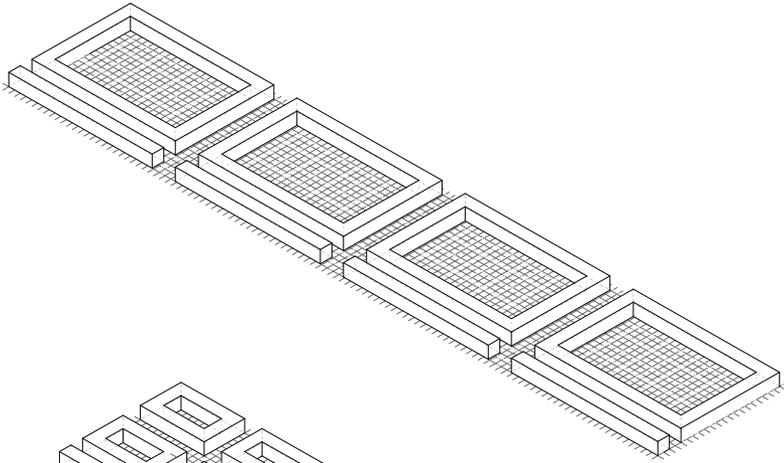


Schnitt b-b

M 1:500



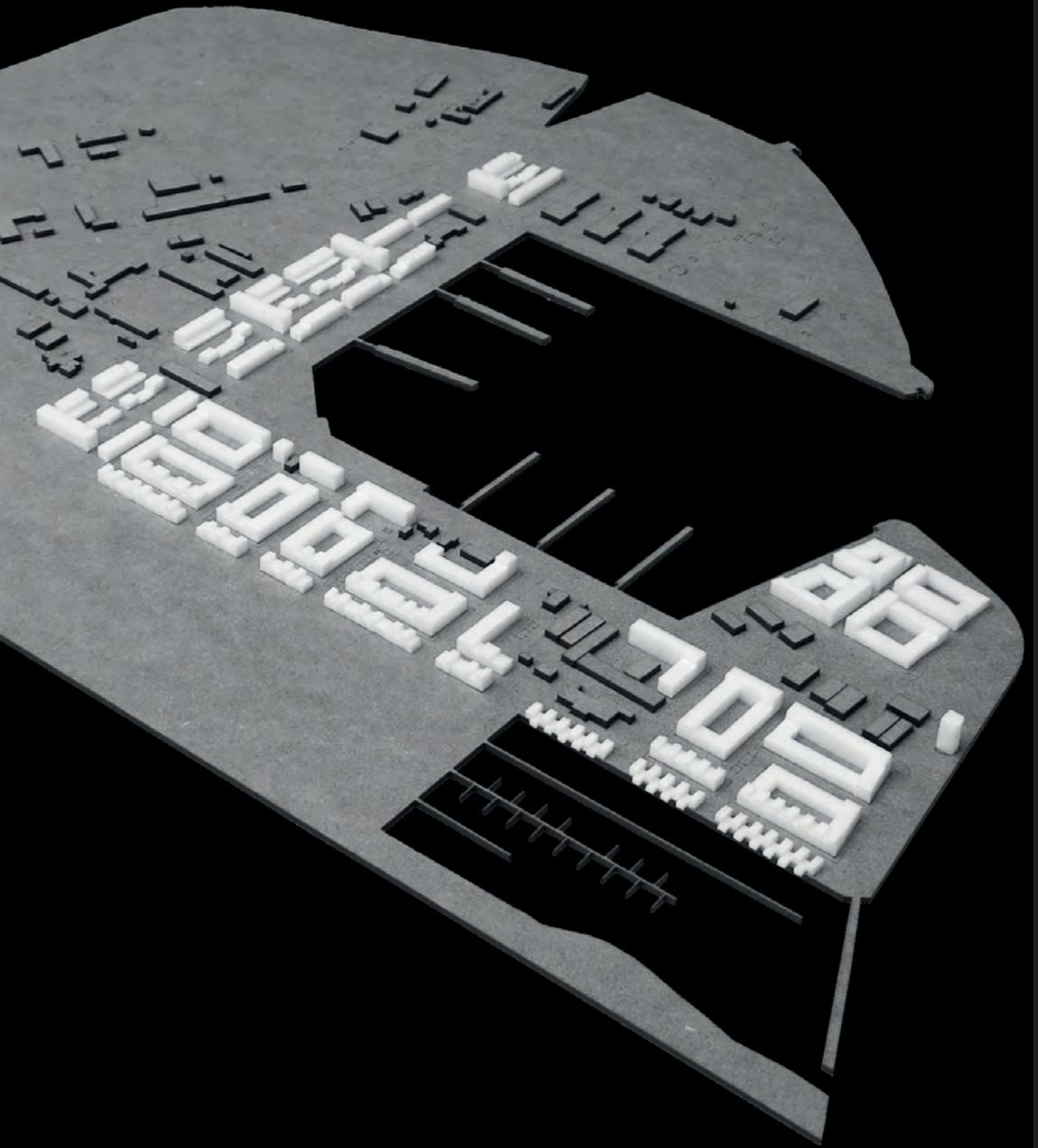




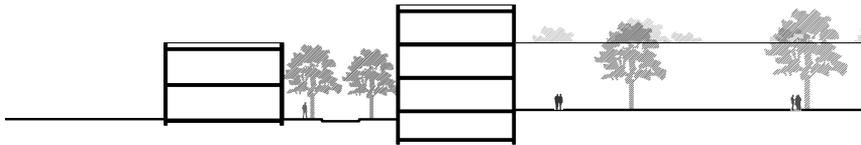
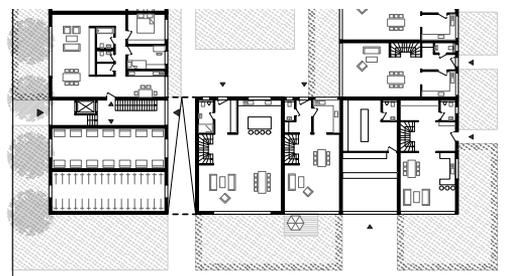
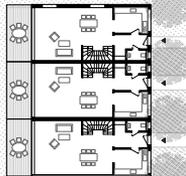
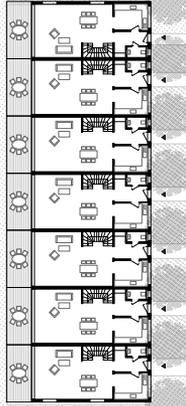
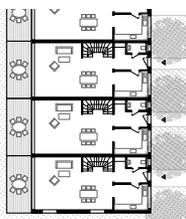
ZWISCHEN HAFENPROMENADE UND SALZWIESEN

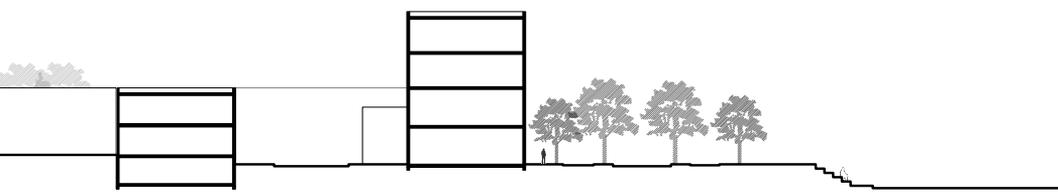
FRANZISKA VOGTLAND

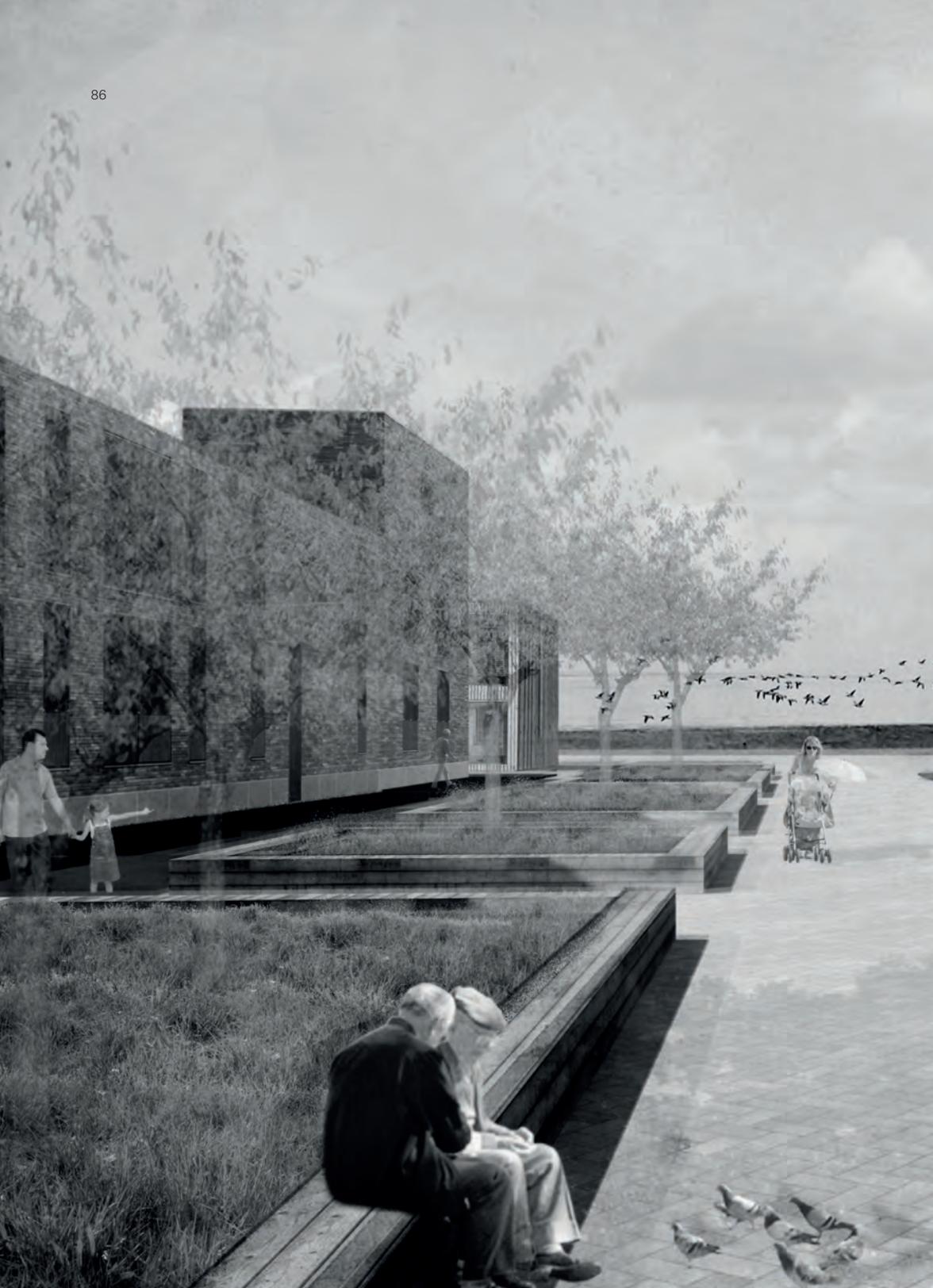
Das Hafengelände von Borkum wurde bisher vernachlässigt und nur bedingt in unstrukturierter Weise bebaut. Dabei ist das Areal das Erste, was von der Insel gesehen und wahrgenommen wird. Der Ort trägt viel Potenzial in sich. Der Masterplan zeigt ein Zusammenkommen verschiedener Nutzungen, die den Ort zum eigenständigen, individuellen Quartier machen. Durch verschiedene Wohnmöglichkeiten werden verschiedene Nutzer angesprochen und es entsteht ein ausgewogenes Mischviertel. Auch ein Kulturangebot und Einkaufsmöglichkeiten werden geschaffen, um zukünftig wesentlich mehr Besucher anzuziehen. Der schmale Streifen, der sich von Süd nach Nord erstreckt und im Osten durch das Hafenbecken und im Westen durch den Yachthafen sowie die Salzwiesen begrenzt wird, bietet sich wegen des beidseitigen Meerblicks und der primären Ost-West Ausrichtung sehr gut für Wohnungsbau an. Es ist wichtig, das Viertel zu strukturieren und nachzuverdichten, um eine klare und lesbare Kontur zu erhalten. Die Bestandsbauten sollen weitmöglichst erhalten bleiben. Aufgrund ihrer wahllosen Setzung bedarf es aber an einer starken Struktur. Diese Struktur ist mit einer Blockbebauung realisiert, die mit unterschiedlichen Höhen auf die Umgebung reagiert. So ist die Bebauung zum Hafenbecken am höchsten, um die klare Kante des Beckens fortzusetzen. Insgesamt sind es vier Abstufungen. Innerhalb der großen Blöcke entstehen Höfe, die zum Verweilen einladen und für die Öffentlichkeit bestimmt sind. Die Höfe der kleinen Blöcke sind privat und nur für die Anwohner zugänglich.

















Impressum

Technische Universität Braunschweig
IAD
Institut für Entwerfen und Raumkomposition
Institute for Architectural Design

Herausgeber:
Prof. Volker Staab
Bernhard Ax

Konzeption und Redaktion:
Bernhard Ax

Layout und Satz:
Oskar Gamböck
Fernkopie Berlin

Organisation:
Oskar Gamböck

Bildnachweis:
Seite 4, 5: GeoGREIF - Geografische Sammlungen
Seite 6, 91: Franziska Vogtland
Seite 10: Torsten Dachwitz
Seite 11: Carla Kern
Seite 14: Michael Brunner
Seite 15, 19, 26: Nadine Grabiger
Seite 18, 33: Sema Kaya
Seite 22: Peter Sikoll
Seite 23, 25: Auszug aus den Geobasisdaten der niedersächsischen
Vermessungs- und Katasterverwaltung
Seite 24: Bin im Garten
Seite 92, 93: Anna-Lisa Lingow

Druck:
Beyrich Braunschweig

Mit freundlicher Unterstützung durch die:
Wirtschaftsbetriebe der Stadt NSHB Borkum



Copyright: IAD 08/2017
Die Rechte an Bildern und Texten
liegen bei den Autoren









IAD
Institut für Entwerfen und Raumkomposition
Institute for Architectural Design