



DIPLOMARBEIT

COAST CENTER ZADAR [port & marine terminal]

ausgeführt zum Zwecke der Erlangung
des akademischen Grades einer
Diplom-Ingenieurin unter der Leitung von

O.Univ.Prof. Dipl.-Ing William Alsop

Institut für Architektur und Entwerfen E253
Abteilung Hochbau und Entwerfen E253.4

eingereicht an der Technischen Universität Wien
Fakultät für Architektur und Raumplanung

von

Christina Lang
0727112
A-1050 Wien

Wien, im Oktober 2014

DIPLOMARBEIT

Installation eines Hafenzentrums
Erweiterung und Reaktivierung eines
Küstenabschnittes
Verbesserung des Transportsystems

BETREUER
O.Univ.Prof. Dipl.-Ing William Alsop

Weitere fachliche Unterstützung dieser Arbeit durch

Univ.Prof. Tina Gregoric Deklava &
Univ.Prof. Mag.art. Christine Hohenbüchler

Danksagung _ Acknowledgments

Ich möchte mich an dieser Stelle bei all denen bedanken, die mich bei der Anfertigung meiner Diplomarbeit unterstützt haben.

Ganz besonders möchte ich mich bei meinem Betreuer William Alsop für die tatkräftige Unterstützung bei der Erstellung meiner Diplomarbeit bedanken. Vielen Dank für die hilfreichen Anregungen und die nette Zusammenarbeit.

Das Studium war eine große Bereicherung für mein Leben, eine traumhafte Zeit. Allerdings wäre es niemals möglich gewesen, wenn meine Eltern mich nicht unterstützt hätten. Daher möchte ich mich auch ganz herzlich bei Ihnen bedanken!

KURZFASSUNG

Entwurf eines Hafenterminals basierend auf Analysen, Interessen der Bewohner und der Schifffahrt.

Ziel war es, ein Hafenzentrum im Herzen Kroatiens zu entwerfen, eine ganze Terminallandschaft, die eine Vielfalt an räumlichen Qualitäten bietet und gleichzeitig auf die Problematik des Hafens reagiert und diese versucht zu lösen.

Der gewählte Standort für das Passagierterminal ist nahe der Altstadt Zadar, eine Stadt mit einer außerordentlich langen Geschichte, das Zentrum der adriatischen Küste und ein beliebtes Ziel für viele Gäste aus aller Welt.

Die Zahl der Einwohner und der Besucher von Zadar wächst von Jahr zu Jahr. Mittlerweile klagen die Bewohner über fehlende Freiflächen und fehlende Infrastruktur. Weiters macht das hohe Verkehrsaufkommen im Hafen zu schaffen. Zadar entwickelt sich immer mehr zur internationalen Drehscheibe des Schifftourismus.

Im Rahmen dieser Arbeit wird ein entwerferischer Beitrag zur Problematik des fehlenden Raumes geleistet und der Schiffverkehr entlastet.

Oberstes Ziel dieses Projektes ist es, auf Bedürfnisse und Wünsche der Bewohner und Besucher zu reagieren und diese zufrieden zu stellen.

Kern des Entwurfskonzeptes ist die Wahrnehmung des Gebäudes als ein Ort, der nicht nur der Abwicklung des Schiffsverkehrs dient, sondern eine essentielle und einzigartige Erweiterung an Aufenthaltsraum für die Bewohner und Besucher der Stadt sein soll. Ein Ort der von allen Geschichten und Menschen jeden Alters besucht und unterschiedlich genutzt wird.

Das Hauptaugenmerk wird auf den Menschen und auf das Zusammenspiel von Wasser, Licht und Architektur gelegt.

Niemand sollte in der Lage sein, den resultierenden Spannungen aus Zusammenstößen von unterschiedlichen Strukturen und Landschaften zu entfliehen.

ABSTRACT

Coast Center Zadar, based on analysis, interests of the residents and shipping.

The site for my project is next to the historic city center Zadar, situated in the heart of the Adriatic, in northern Dalmatia, Croatia.

Zadar is a city of exceptional 3000- years old history and extremely valuable culture heritage. Combining the beauties of the past and of modern- day tourism, it offers lots of attractions.

The last few years the number of inhabitants and of visitors has increased steadily. Inhabitants of Zadar complain about missing space for spare time activities, exhibition areas and public areas. Another issue is the high level of port traffic. Especially during warmer months of the year, Zadar evolves into an increasingly international hub of yachting tourism.

The new Coast Center of Zadar, connected with the historic part, response to the lack of space.

The aim of the project is to satisfy the needs of people in Zadar by developing areas for exhibitions, transport and amusement.

Concerning the concept, it's important for me, to put people in touch with the water and to call attention to the seacoast by creating a merger between the historic part of the city and the new coast center on the waterfront.

Nobody should be able to escape the tensions that evolve where two different building structures, systems and landscapes meet.

The project itself creates an eye-catching interplay of light, water and architecture.

It's submitting a new brick with a new design that goes far beyond Zadars city limits.

[coast center]

edition 2014



COAST CENTER

ZADAR

INHALT

	08	EINFÜHRUNG	47	COAST CENTER ZADAR	
	08	struktur	46	bauplatz	
	09	motivation	50	vorwort	
			52	design	
	10	GRUNDLAGEN	54	werdegang	
	10	kroatien	78	konzept	
	14	zadar	82	raumprogramm	
	20	hafenstadt entwicklung	84	parameter	
	23	neuer hafen	86	inspiration	
			88	klare strukturen	
			90	grundrissgestaltung	
	24	ARCHITEKTUR AM WASSER	100	DOKUMENTATION	
	25	vorwort gestaltungs- element wasser	100	pläne+visualisierung	
	26	on the edge	119	details+visualisierung	
	27	revitalisierung der wasserkante			
	29	THEMATISCHE ANALYSEN	125	SCHLUSSFOLGERUNG	
	29	schifffahrt	126	ANHANG	
	31	technische daten	126	abbildungen	
			127	literatur	
	33	REFERENZBEISPIELE			
	46	nachwort			



E INFÜHRUNG

Die vorliegende Arbeit behandelt die Problematik des wachsenden Schiffverkehrs in Zadar. Es wird ein Versuch unternommen, mit einem städtebaulich sowie landschafts-architektonischen Entwurf, dieser Problematik entgegenzuwirken. Um die einzelnen Themengebiete herauszuarbeiten, darzustellen und eine gute Übersicht der Arbeit zu gewährleisten, wird die Arbeit wie folgt unterteilt.

S TRUKTUR

Nachdem sich das erste Kapitel mit der Einführung, mit dem Aufbau und der Motivation befasst, werden im zweiten Kapitel wichtige Grundlagen und Hintergründe zu Kroatien und Zadar erklärt.

Wasser, ein Lebenselixier, eine unentbehrliche Lebensgrundlage für den Menschen und alle anderen Lebewesen. Besondere Bedeutung hat es auch für Architektur und Landschaftsplanung.

Das dritte Kapitel beschäftigt sich somit mit Architektur am Wasser. Der Umgang der Architektur mit Wasser, die Schnittstelle selbst, Formen, Konstruktionen und die Bedeutung des Wassers werden genauer beleuchtet.

Im vierten Kapitel werden referenzierte analytische Exkurse geführt, um sich mit der Materie Schifffahrt und Schiffsterminal vertraut zu machen.

Da es heutzutage schon mehrere architektonische Projekte in diesem Bereich gibt, widmet sich das fünfte Kapitel bekannten Referenzbeispielen.

Weiters werden Idee und Konzept des entworfenen Coast Centers genau erklärt und anhand unterschiedlichster Grafiken dargestellt.

Das Kapitel Dokumentation zeigt Grundrisse, Schnitte und dreidimensionale Darstellungen des geplanten Entwurfs.

Im vorletzten Teil der Arbeit werden die wesentlichen Punkte in einer Schlussforderung zusammengefasst. Das Resümee beinhaltet auch ein Zitat und eine persönliche Perspektive bezüglich Architektur.

Die Arbeit endet letztendlich mit Abbildungs- und Literaturverzeichnis.

MOTIVATION

Mein Interesse an Themen wie Wasser, Architektur, Schiffe, Segeln wurde durch unzählige Reisen und Besichtigungen geweckt. Voller Neugier und Begeisterung für das Wasser nahm ich an meeresbiologischen Exkursionen teil, absolvierte ich einen Segelschein und verbrachte sehr viel Zeit in Kroatien. Besonders häufig war ich in Zadar, da es sich in den letzten Jahren immer mehr zur internationalen Drehscheibe entwickelte. Die Problematik des wachsenden Schiffsverkehrs und der fehlenden Aufenthaltsflächen war nicht zu übersehen.

Die Liebe zum Land, zum Wasser und zur Stadt Zadar waren für mich Grund genug sich mit diesem Thema zu beschäftigen und diese vorliegende Arbeit zu verfassen.

Wie schon kurz erwähnt, möchte ich mit dieser Arbeit einen Beitrag zur Problematik leisten und die Bedürfnisse jeglicher Art erfüllen. Der Entwurf selbst sollte aber nicht nur Wünsche und Erwartungen erfüllen, sondern auch Stimmungen wecken und beeinflussen.

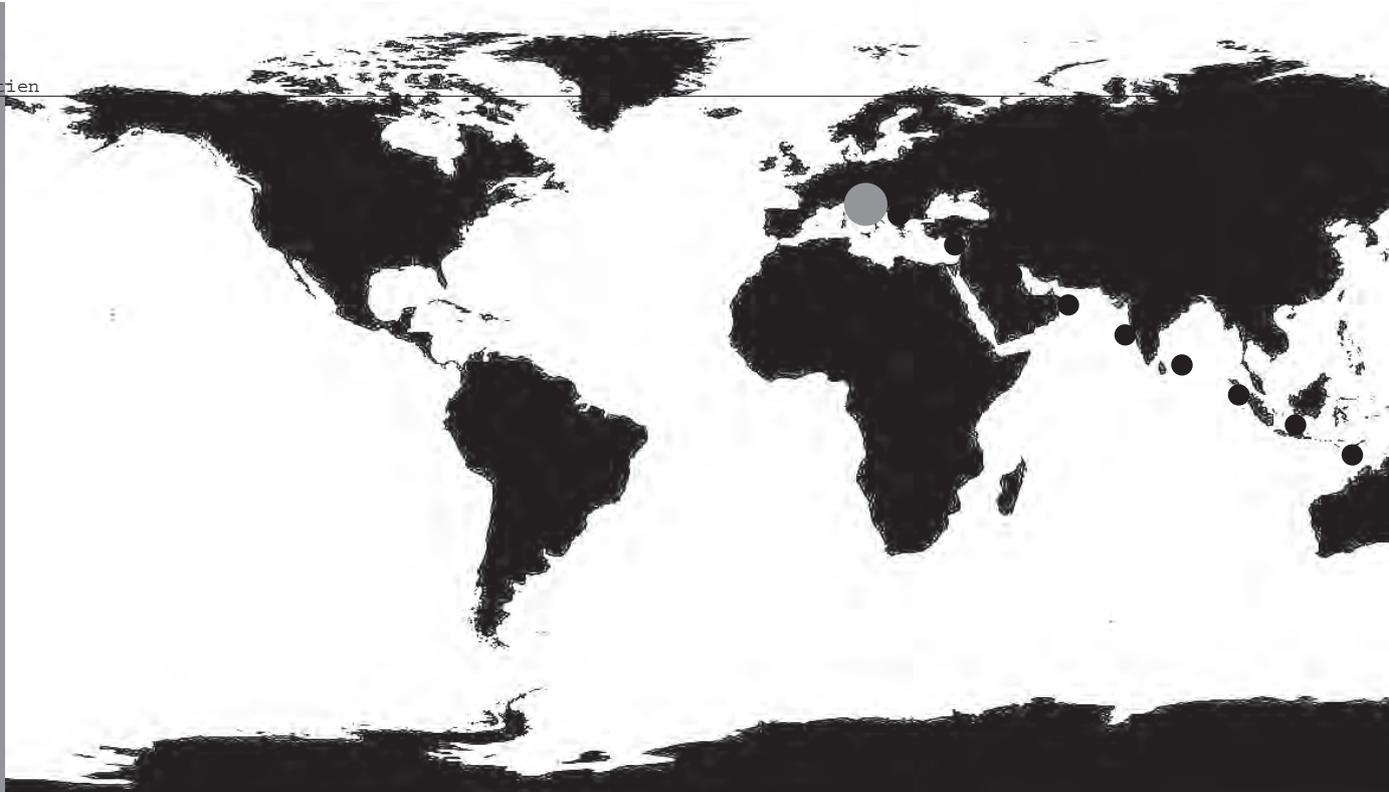
..denn Architektur selbst ist für mich viel mehr als "nur" bauen. Architektur verbindet kunstvoll die Einzigartigkeit der Menschen, ihrer Wünsche und Anforderungen an ein Gebäude, an die Umgebung und an die Ökologie zu einem individuellen Ganzen.

All diese erwähnten Faktoren regten mich dazu an, die Halbinsel Zadar mit neuen architektonischen Elementen zu füllen und zu beleben.



[grafik] :: christina lang :: juli 2014;

Aus Gründen der Einfachheit wird die geschlechterspezifische Formulierung in der vorliegenden Arbeit nicht berücksichtigt. Selbstverständlich beinhalten die männlichen Formen auch ihre weiblichen Äquivalente!



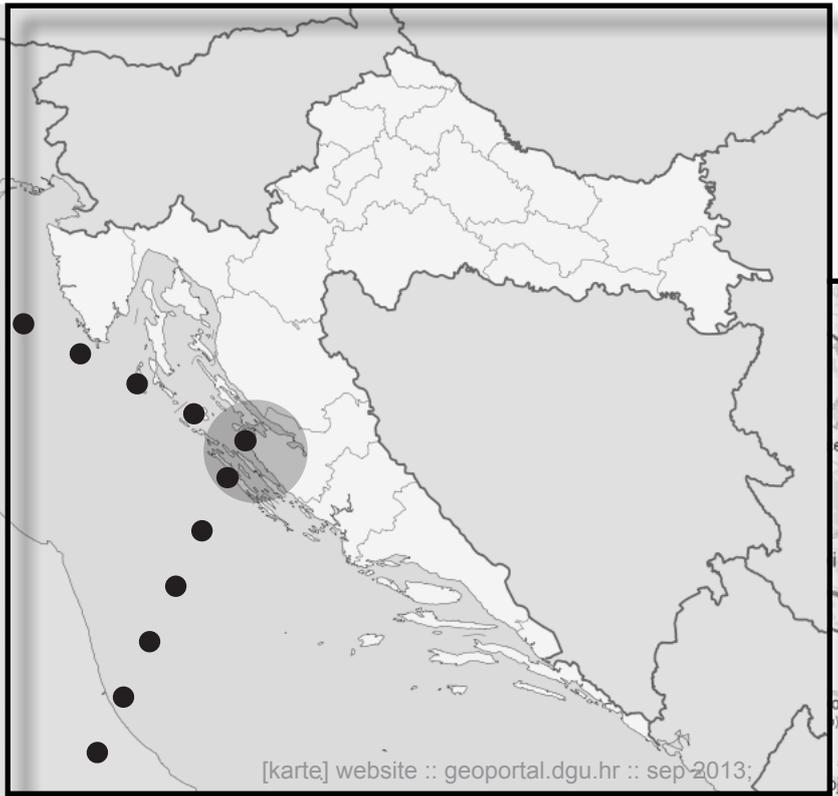
[photo] website :: www.landkartenindex.de :: mai 2014;

Amtssprache ::	kroatisch
Hauptstadt ::	Zagreb
Staatsform ::	Republik
Regierungssystem ::	Demokratie
Fläche ::	56.542 km ²
Einwohnerzahl ::	4.284.889 (2011)
Dichte ::	79 Einwohner pro km ²

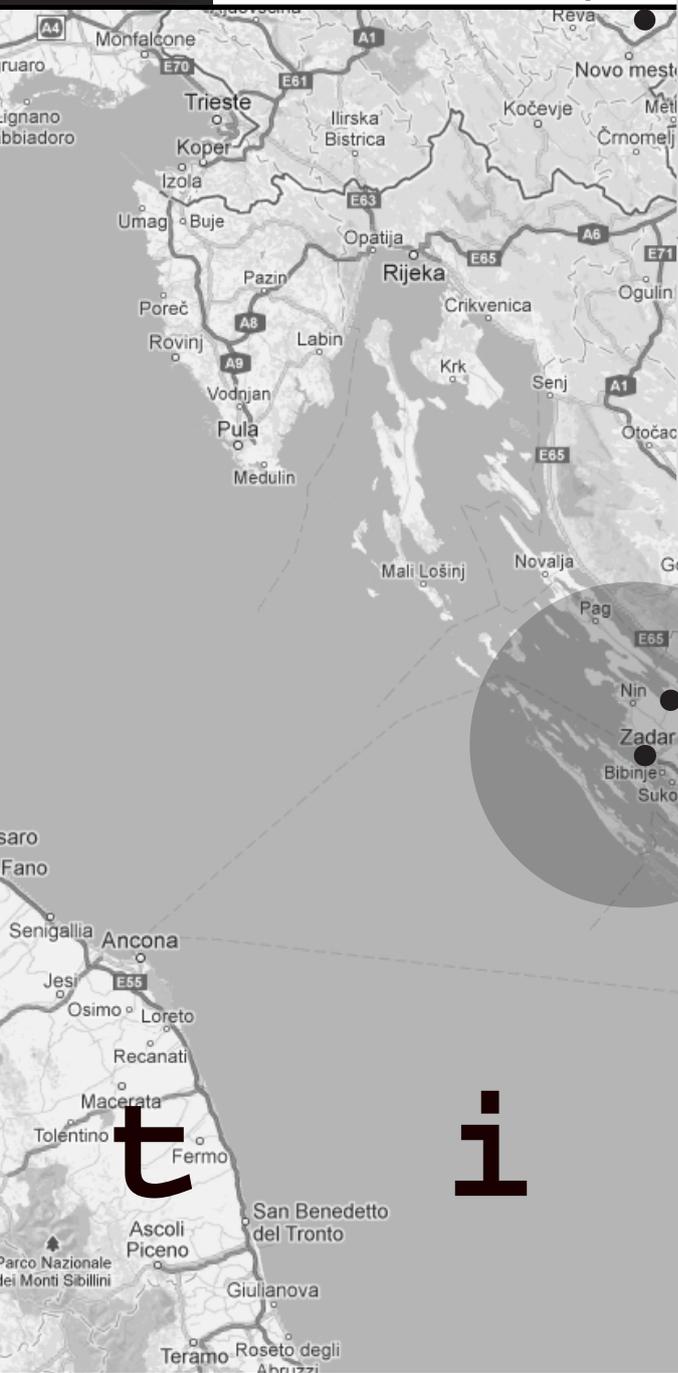
k r o a

[facts] website :: de.wikipedia.org :: mai 2014;





[karte] website :: geoportal.dgu.hr :: sep-2013;



t i e n

[karte] website :: geoportal.dgu.hr :: sep 2013;



K

roatien, ein mitteleuropäisches Land, gelegen am Adriatischen Meer. Eingebettet zwischen Slowenien im Westen, Ungarn im Norden, Serbien und Montenegro, Bosnien und Herzegowina im Osten und dem adriatischen Meer zu Italien. Die Festlandfläche beträgt 56.542 km² und die Fläche der territorialen Gewässer 31.900 km². Die Küstenlinie beträgt rund 5700 km und

ist eine der stärkst gegliederten Küsten im gesamten Mittelmeerraum. Mit 1246 Inseln zählt es zu den inselreichsten Ländern der Welt.

BEVÖLKERUNG

Bei der Volkszählung im Jahr 2011 hatte das Urlaubsland Kroatien 4.284.889 Einwohner. Die Mehrheit der Einwohner sind Kroaten, während Serben, Bosnier, Albaner, Slowenen, Ungarn, Italiener und Tschechen die meist vorkommenden Minderheiten formen.

RELIGION

Etwa 88% der Kroaten sind römisch-katholisch. Die serbische Bevölkerung ist fast ausschließlich christlich-orthodox, ca. 4% der Gesamtbevölkerung. Weiters gibt es eine islamische Glaubensgemeinschaft, ca.1% und eine kleine jüdische Gemeinde.

SPRACHE

Kroatisch und Serbokroatisch. Die kroatische Sprache gehört zur süd-slawischen Untergruppe des slawischen Zweigs der indoeuropäischen Sprachen und wird mit lateinischen Buchstaben geschrieben.

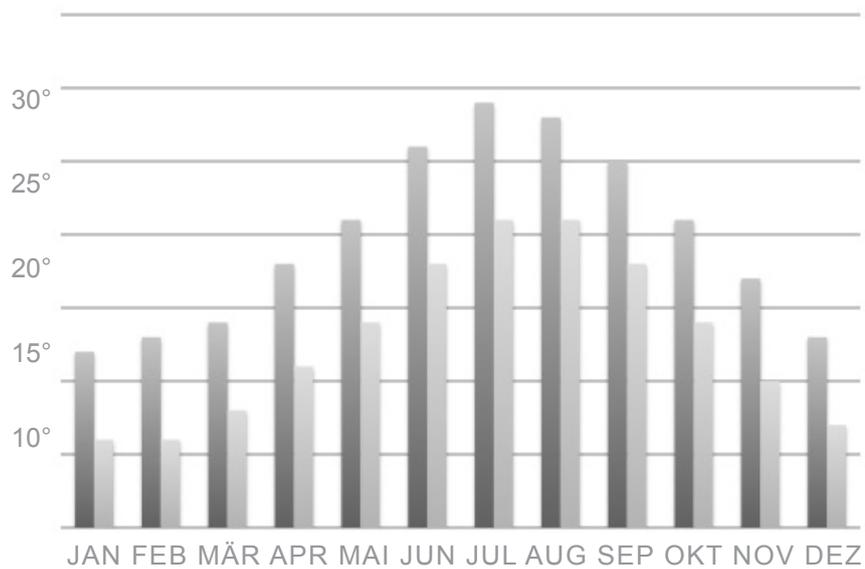
STÄDTE

Die Hauptstadt von Kroatien ist Zagreb, und zwar mit einer Einwohnerzahl von rund 790.000. Die 11 größten Städte einschließlich Zagreb sind: Split, Rijeka, Osijek, Zadar, Slavonski Brod, Velika Gorica, Karlovac, Pula, Sisak und nicht zu vergessen Dubrovnik.

KLIMA

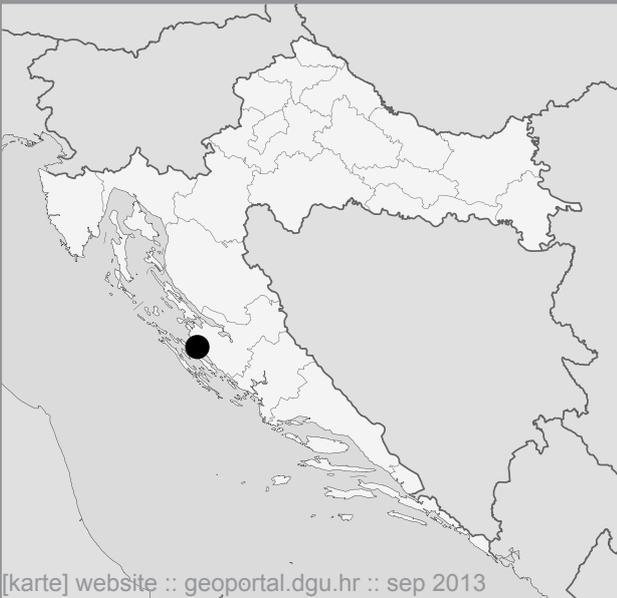
In Nordkroatien herrscht Kontinentalklima, in der Landesmitte mäßiges bis raues Gebirgsklima, an der Küste Mittelmeerklima. Herbst und Frühjahr sind an der Küste mild, in den zentralen und nördlichen Gebieten kann der Winter aber sehr kalt und schneereich sein. Mittlere Monatstemperaturen im Sommer betragen um 26 °C, im Winter um 6 °C. Der Jahresniederschlag beträgt etwa 750 Millimeter.

[flagge] website :: de.wikipedia.org :: juli 2014;
vgl., website :: weltatlas.info;
vgl., buch :: 'vom mittelalter bis zur gegenwart', ludwig steindorff, 2007, s.7-16;



[diagramm] gemacht von :: christina lang :: juli 2014;
[daten] website :: holiday-home.eu :: juli 2014;





[karte] website :: geoportal.dgu.hr :: sep 2013

Staat ::	Kroatien
Gespanschaft ::	Zadar
Gemeindeart ::	Stadt
Gliederung ::	21 Stadtteile
Einwohnerzahl ::	75.062 (2011)
Dichte ::	387 Einwohner pro km ²
Fläche ::	194 km ² (davon Stadt 25km ²)

z a d a r



Z

adar, in der Mitte der adriatischen Küste gelegen, ist das urbane Zentrum des nördlichen Dalmatiens mit ca 75.000 Einwohnern. Eine Stadt mit 3000 jahrelanger Geschichte und wertvollem Kulturerbe. Zadar ist voller Gegensätze, reich an Erbe und wunderschöner Kultur. Die Harmonie des intensiven Blau des Meeres verzaubert die unzähligen Besucher der Stadt.

Dunkelgrüne Kieferbäume und grün grau schimmernde Olivenbäume bespielen die Landschaft rund um die Altstadt Zadar. Zu all dem muss man noch den weißen dalmatinischen Stein hinzugeben, der die Küste berührt oder gar in zerkleinerter Form die Kiesstrände bildet.

GESCHICHTE

Archäologische Funde zeigen die Anwesenheit von Menschen in Zadar im Paläolithikum. Es wird angenommen, dass die ersten Bewohner antike Mittelmeerraumleute waren. Der Name Zadar kommt vom Wort Jadera, das wahrscheinlich aus der vor-indoeuropäischen Sprache abgeleitet ist.

Zadar wird zuerst im 4. Jahrhundert v. Chr. als Jader, die illyrische Siedlung, erwähnt. Im 1. Jahrhundert v. Chr. war Zadar eine römische Gemeinde geworden, was die Entwicklung der römischen städtischen Charakteristiken während der folgenden Jahrhunderte vorantrieb.

Im 7. Jahrhundert wurde Zadar Hauptstadt der byzantinischen Provinz Dalmatien. Größere Ansiedlung der Kroaten in der Region Zadar sind im 10. Jahrhundert aufgetreten.

Die Stadt wurde von den Venezianern vom 13. bis zum Ende des 18. Jahrhunderts regiert. Zadars Architektur und Kultur waren stark von den Venezianern beeinflusst.

Nach dem venezianischen Herbst 1797, übernahmen die Österreicher die Herrschaft über die Stadt bis 1918.

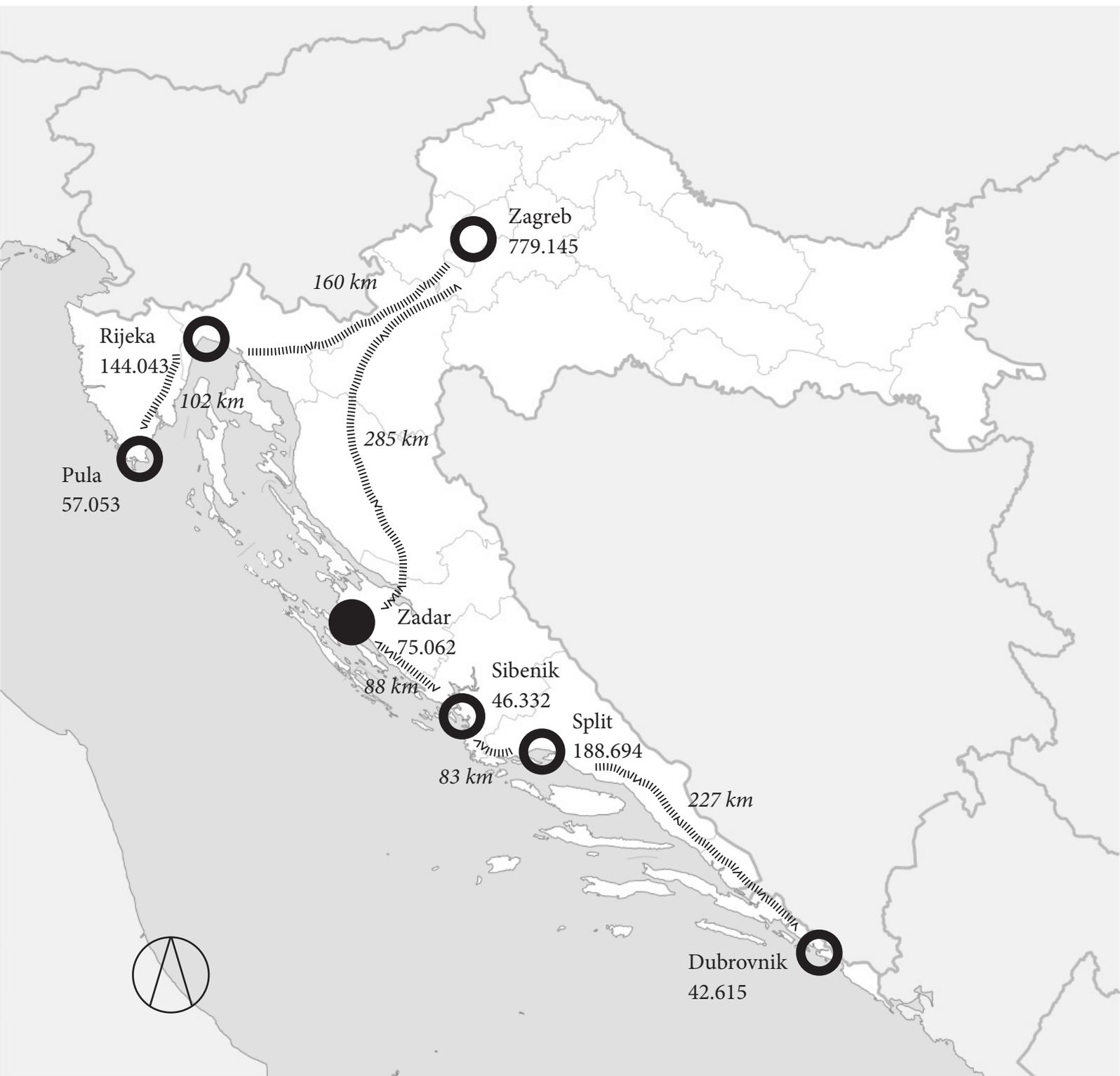
Am Ende des 1. Weltkriegs wurde Zadar von Italien besetzt. Im Gegensatz zum übrigen Dalmatien blieb Zadar als einzige Stadt als italienische Exklave im neuen Königreich Jugoslawien erhalten.

Im 2. Weltkrieg wurde Zadar schwer durch Luftangriffe getroffen. Selbst nach dem Einmarsch von Titos Volksbefreiungsarmee im Oktober 1944 blieb die Stadt aber bis zum Ende des Krieges noch italienisch.

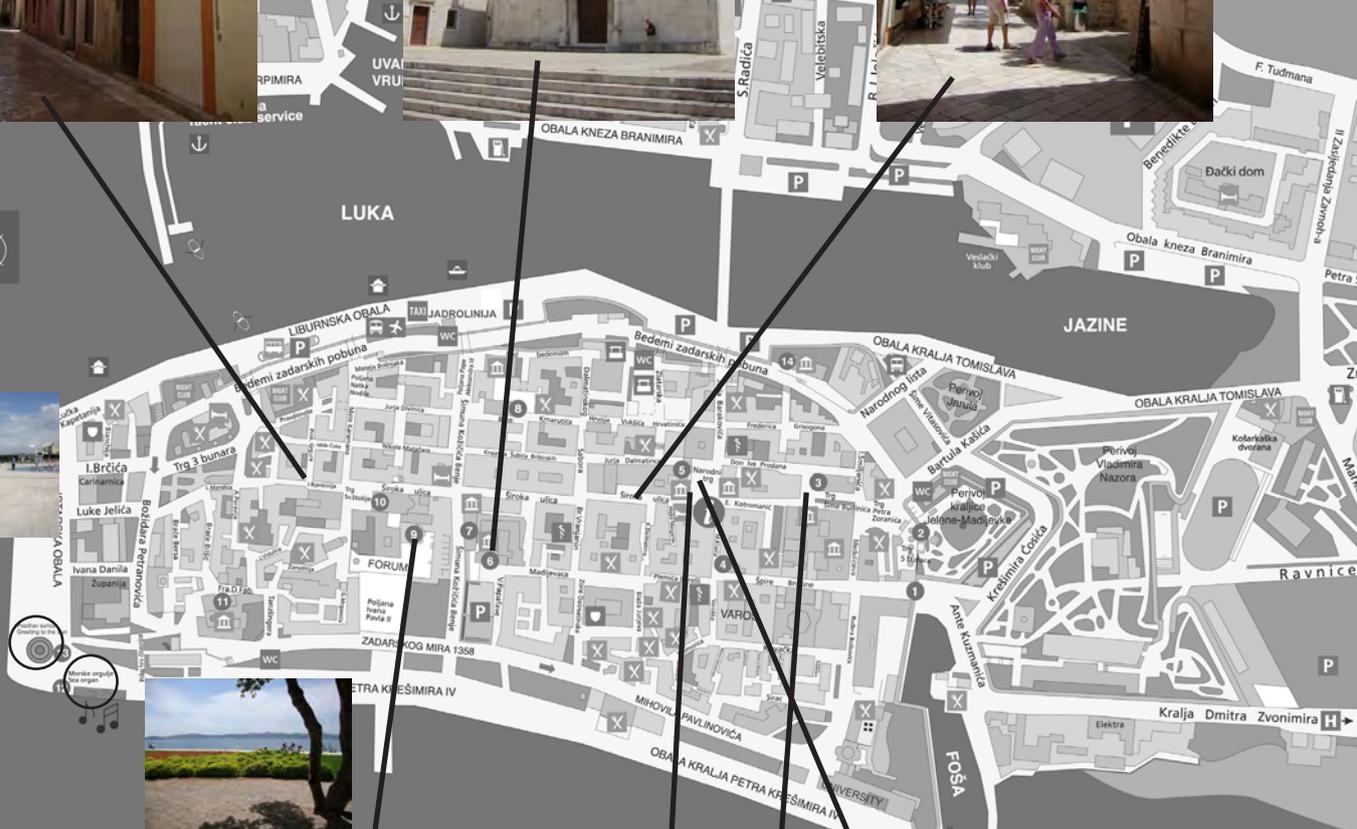
Nach dem Zerfall Jugoslawiens im Jahr 1991 stand Zadar im Kreuzfeuer der serbischen Armee, da die Jugoslawische Volksarmee ihren Stützpunkt in Zadar nicht an Kroatien verloren geben wollte. Dabei wurde auch die Altstadt in Mitleidenschaft gezogen. Erst im Sommer 1995 gelang es der kroatischen Armee, die Belagerer zu vertreiben.

[flagge] website :: de.wikipedia.org :: juli 2014;
vgl., website :: weltatlas.info;
vgl., buch :: 'dalmatien', matthias koeffler, 2012;

Größen, Distanzen und Sehenswürdigkeiten im Überblick.



z a d a r



Zadar BOLNICA HOSPITAL POLICIJA POLICE SHOPPING TURISTIČKE INFORMACIJE TOURIST INFORMATION MUZEJ MUSEUM AUTOBUSNA POSTAJA BUS STATION HOTEL BENZINSKA POSTAJA GAS STATION BROD, KRUIZER SHIP, CRUISER TRAJEK, CAR FERRY PORT ZA TURISTIČKI AUTOBUS TOURIST BUS STATION RESTORAN RESTAURANT TRŽIŠNICA, RIBARNICA MARKET, FISH MARKET MARINA STAJALIŠTE TAKSIJA TAXI RANK NOĆNI KLUB NIGHT CLUB LIJEKARNA PHARMACY

ZADAR HAVRANJSKA - TURISTIČKA ZAJEDNICA GRADA ZADRA / ILIJE SMILJANIĆA 5 / 23000 ZADAR, HRVATSKA / TELEFON: ++385 23 212 222, 212 412 / TELEFAX: ++385 23 211 717 / TURIST INFO: ++385 23 316 166 / e-mail: tug-zadar@zad-t.com.hr / info@tzadar.hr / www.tzadar.hr / www.visitzadar.net

sights



[photos] gemacht von :: christina lang :: sep 2013; [grafik] von :: zadar tourist board, stjepan felber, per email :: jun 2013;

Etwas genauer eingehen möchte ich auf die Sehenswürdigkeiten „Meeresorgel“ und „greetings to the sun“, da sich diese zwei Attraktionen in unmittelbarer Nähe vom Standort des Entwurfs befinden.

Die Meeresorgel liegt in der Nähe der Anlegestelle für Kreuzfahrtschiffe an der Uferpromenade von Zadar.

Angefertigt wurde sie 2005 nach einem Plan des Architekten Nikola Bašić.

Die Meeresorgel wirkt wie eine besondere Küstenformation mit einigen Reihen von Treppen, die ins Meer hinabführen. Diese Treppen erstrecken sich über etwa siebenzig Meter der Küste und darunter sind auf der Ebene des niedrigsten Wasserstandes senkrecht zur Küste 35 Rohre verschiedener Längen, Durchmesser und Neigungen eingesetzt, die sich schräg bis zum Küstenpflaster erheben und in einem Kanal enden. Auf diesen Rohren stecken Labien, die sieben Akkorde aus fünf Tönen spielen. Oberhalb des Kanals befinden sich durchbrochene Steinstufen, aus denen der Ton als durch das Meer hinaus gepresste Luft austritt.

Dies ist ein Ort der Verbindung menschlicher Ideen und Techniken mit der Energie des Meeres und der Wellen, mit dem Wasserstand und der Flut, ein Ort zum Entspannen, zum Nachdenken und für Gespräche beim ununterbrochenen Konzert der mystischen Töne.

Der kroatische Architekt erhielt für das Projekt der Zadarer Meeresorgel 2006 in Barcelona den Europäischen Preis für einen städtischen öffentlichen Raum. Es gewann die Wertung als bestes Projekt unter 207 kandidierenden Projekten aus ganz Europa.

[facts], vgl. :: zadar tourist board, stjepan felber, per email :: jun 2013;

m e e r e s o r g e l



(siehe karte s.17)



[photo] gemacht von :: christina lang :: sep 2013;

Am Ende der Uferpromenade, direkt neben der Meeresorgel von Zadar findet man den „Gruß an die Sonne“. Eine Scheibe mit 22 Metern Durchmesser, bestehend aus über 300 facettierten Glasplatten, die mit photovoltaischen Modulen ausgestattet sind und eine Kommunikation mit dem Licht erlauben. Tagsüber werden die einzelnen Module durch Sonneneinstrahlung aufgeladen und am Abend werden sie zum bunten Lichtspiel von Zadar.

Gleichzeitig mit dem wahrscheinlich schönsten Sonnenuntergang der Welt erleuchten die 300 Glasplatten und liefern eine wunderbare, außergewöhnlich beeindruckende Lichtshow im Rhythmus der Wellen und Klänge der Meeresorgel.

Das gesamte System produziert im Jahr 46.500 kWh, ein Teil der Energie wird für die Installation verwendet, der Rest dient zur Beleuchtung der gesamten Uferpromenade von Zadar.

[facts], vgl. :: zadar tourist board, stjepan felber, per email :: jun 2013;

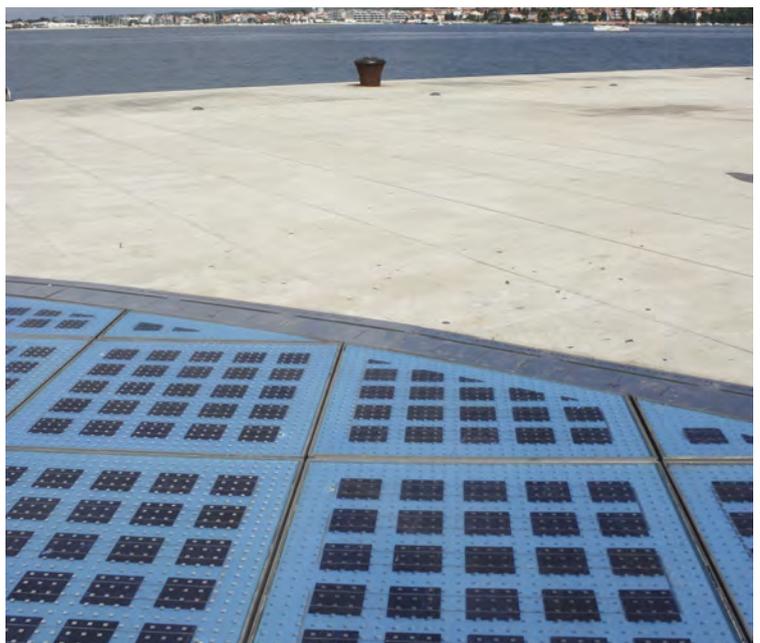
g r e e t i n g s t o t h e s u n



(siehe karte s.17)



[photo] von :: zadar tourist board, stjepan felber, per mail :: jun 2013;



[photo] gemacht von :: christina lang :: sep 2013;

HAFENSTADT _ ZADAR

Der Kanal von Zadar trennt die Stadt, die ursprünglich auf einer schmalen Landzunge errichtet wurde, vom Festland. Bespielt wird dieser Kanal durch den Hafen von Zadar.

Früher war dieser Kanal der einzige Ort in Zadar mit Liege- und Stellplatzmöglichkeiten. Im Laufe der Zeit wuchs der Hafen und es bildeten sich mehrere Marinas.

Die Marina Borik, nordwestlich von Zadar, verfügt über ca. 180 Liegeplätze. Am Kanal von Zadar liegt die Marina Tankercomerc, mit zahlreichen Anlegeplätzen für Ausflugsboote und Fähren. Die Marina ist ganzjährig geöffnet und verfügt über 300 Liegeplätze im Wasser sowie 150 Stellplätze an Land.

Weiters gibt es die Marina Vitrenjak, der Seesporthafen des Segelklubs Zadar. Diese Marina verfügt über 200 Liegeplätze und 50 Stellplätze.

Die Marinas in Zadar eignen sich besonders als Ausgangspunkt für unterschiedlichste nautische Abenteuer.

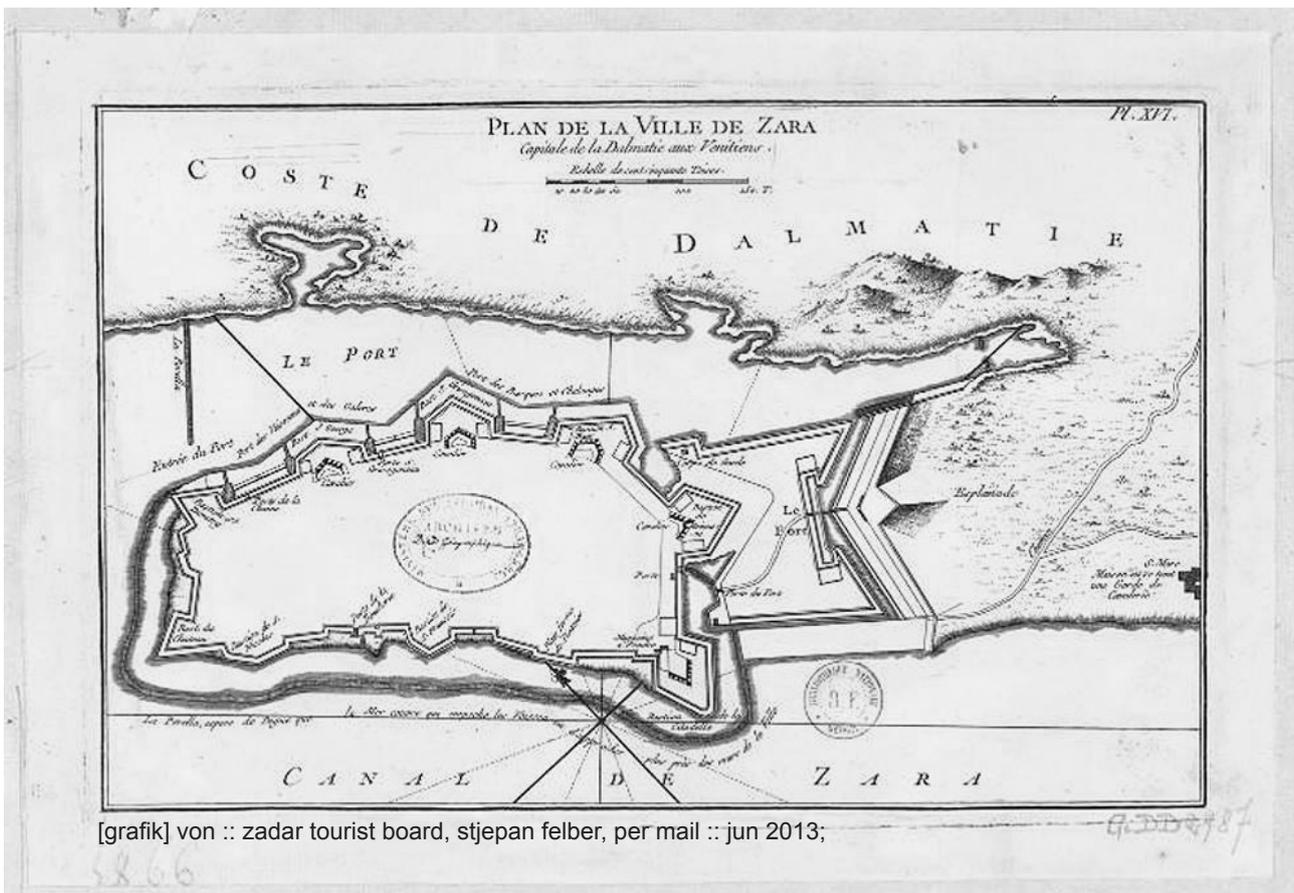
[daten] website :: esys.org :: mai 2014;

Ziel dieser Arbeit ist es die Fähren- und Schiffslinien, die Fahrzeuge transportieren, von den schnellen touristischen Linien zu trennen und das Zentrum, den Kanal, und den historischen Stadtkern von Zadar verkehrstechnisch zu entlasten. Im geplanten Passagierhafen wird ein Großteil der Flächen der Aufnahme von Passagier-, Ausflugs- und Segelschiffen dienen.

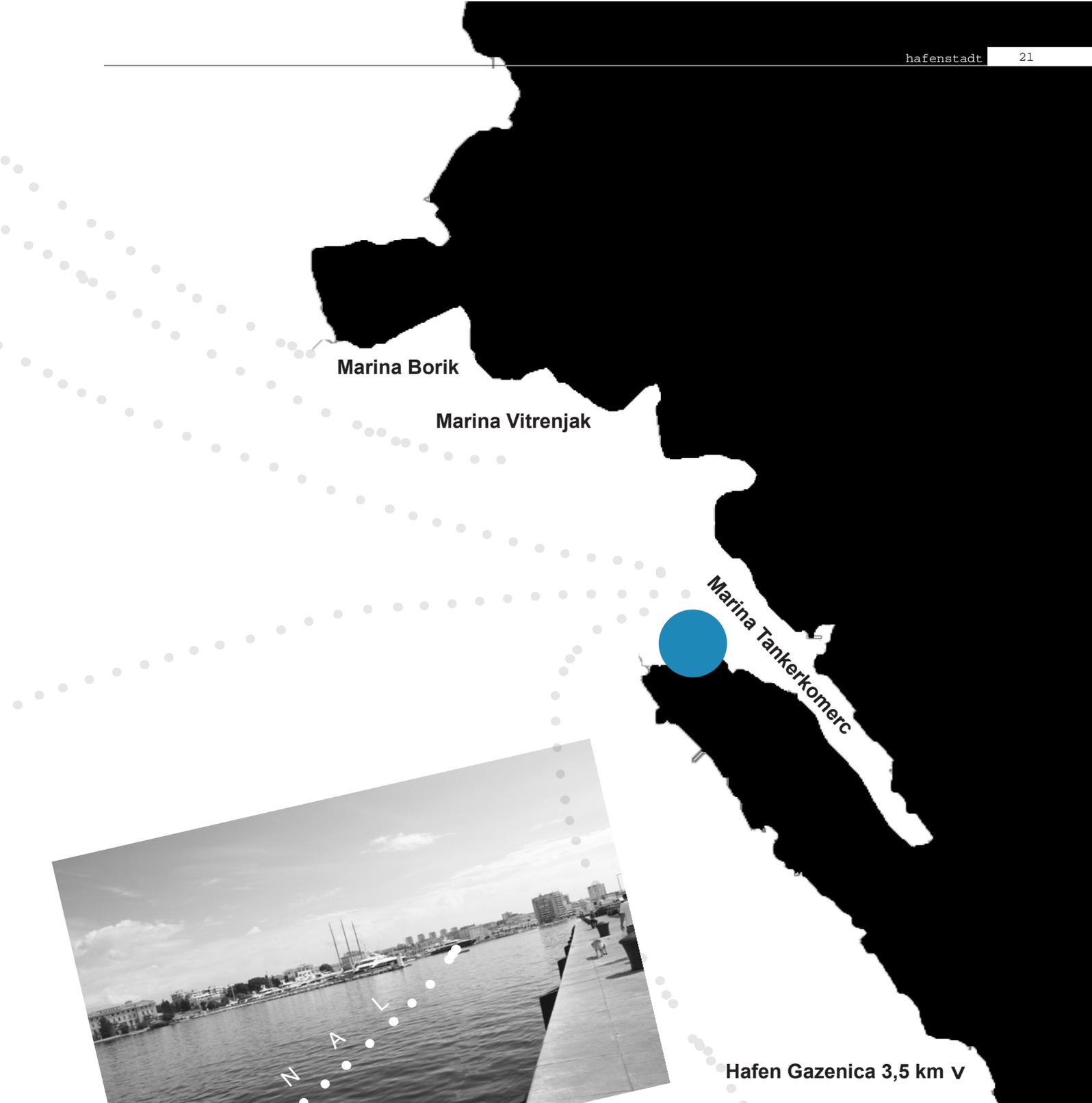
Dazu wird ein attraktives Ambiente für Touristen, die den historischen Stadtkern besuchen, entstehen. Der neue Passagierhafen wird ein idealer Ausgangspunkt für Stadtbesichtigungen und Ausflüge.

Der neu errichtete Fährhafen Gazenica, der sich 3,5km südlich des Stadtzentrums von Zadar befindet, wird hauptsächlich für große Fähren- und Schiffslinien fungieren.

Im Rahmen des neuen Hafens werden auch ein Hotel, ein Shoppingcenter, ein Parkplatz, Restaurants, Cafes, Veranstaltungsareale sowie Hafengeschäftsräume entstehen.



[grafik] von :: zadar tourist board, stjepan felber, per mail :: jun 2013;



Marina Borik

Marina Vitrenjak

Marina Tankerkomerc

Hafen Gazenica 3,5 km v

Z A D A R

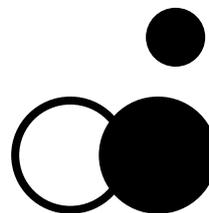
...Tor zu Dalmatien...

ENTWICKLUNG DER HAFENSTADT

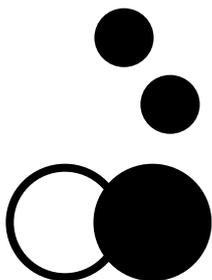
Mit dieser unten dargestellten Grafik möchte ich einen Beitrag zur Entwicklung der Hafenstadt Zadar leisten. Basierend auf Analysen von Karten und Gesprächen vor Ort.



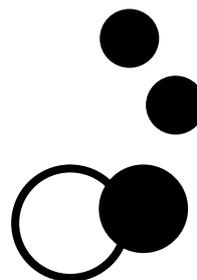
...der einfache Stadthafen
Vorindustrielle Phase



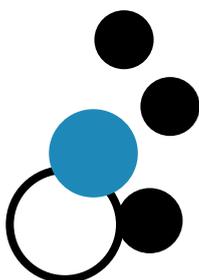
...der expandierende Stadthafen
Industrialisierungsphase



...der expandierende Stadthafen
Hochindustrialisierung / Fordismus



...Rückzug vom ursprünglichen Hafen
Postfordistische Phase



...Revitalisierung des Hafenrandes
Flexible Akkumulation



- Stadt
- Hafen, Marinas
- Gazenica- neuer Hafen
- Coast Center



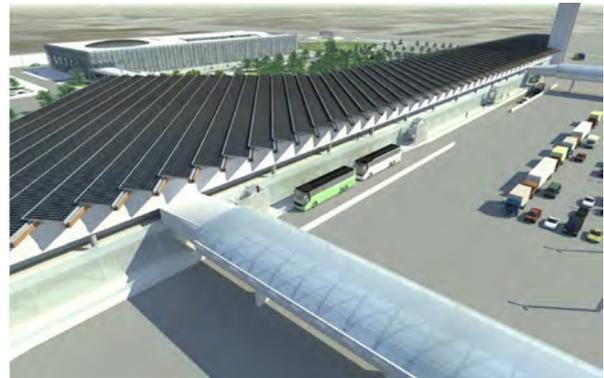
[photo] website :: realestatescroatia.com :: mai 2011;



[photo] gemacht von :: christina lang :: okt 2011;



[grafik] website :: port-authority-zadar.hr :: mai 2014;



NEUER HAFEN

Der neue internationale Hafen wurde vor kurzem fertig gestellt. Das gesamte Fährenterminal ist vom Zentrum Zadar ins 3,5 km entfernte Gazenica umgezogen. Der neue Hafen verfügt über Anlegestellen für Kreuzfahrer bis zu einer Länge von 350 Metern, Küstenmotorschiffe und Inselfähren sowie ein Güterterminal. Der Stadtkern von Zadar wird dadurch entlastet und im Passagierhafen von Zadar wird ein Großteil der Wasserkante für die Aufnahme von kleineren Schiffen befreit. Das von mir entworfene Coast Center in Zadar bildet das neue Zentrum für Ausflugs-, Segel- und Passagierschiffe.

[daten] website :: strabag.com :: feb 2014;

[daten] website :: croatia.hr :: feb 2014;



„Wasser ist unentbehrlich für das Leben, die Freuden des Lebens und für den täglichen Gebrauch.“

vgl., website :: revisage.com, forschungsprojekt: der einfluss des wassers auf den menschen, 2004;
[photo] gemacht von :: christina lang :: angkor wat, dez 2012;

Architektur am Wasser

Wasser_ Ressource oder Bedrohung?
Kein Wasser, kein Leben.

Wasser ist die Voraussetzung für jedes Leben. Ob in der Landwirtschaft, in der Industrie oder im Haushalt, Wasser spielt im Alltag der Menschen und in der Wirtschaft eine entscheidende Rolle.

vgl., zeitschrift :: 'topos-the international review of landscape architecture and urban design', 2009, s. 3;
Auch in der Architektur spielt das Thema Wasser eine große Rolle. Wasser ist ein Element, das schon immer in der Architektur eingesetzt wurde. Als Schutz vor Feinden in Form eines Wassergrabens oder das Atriumhaus der Römer, welches oft in der Mitte des Hofes einen Brunnen hatte, welcher als Wasserspeicher diente. Auch heutzutage trifft man in den Medien auf vielerlei Bauformen, die in unmittelbarer Verbindung zum Wasser stehen.

Architekten, Designer und Ingenieure beschäftigen sich schon seit längerem mit diesem wichtigen Thema und versuchen neue Denk- und Herangehensweisen bezüglich dieser natürlichen Ressource zu entwickeln.

vgl., buch :: 'building with water', zoë ryan, 2010, s. 7;

Aber woran liegt wohl das steigende Interesse an Baukörpern, die eine Verbindung mit dem Wasser eingehen?

Wasser als ein Gestaltungselement oder als eine Materie liefert unzählige Möglichkeiten und es kann immer wieder neu entdeckt werden. Einerseits liegt die Tatsache darin begründet, dass es an Bauplätzen im

Landesinneren mangelte und brachliegende Flächen am Ufer ausgebaut wurden.

Ein weiterer Grund für die Wiederbelebung des Wassers als Gestaltungselement ist, dass es eine Faszination für die Menschen darstellt. Das Element Wasser hat eine beruhigende und schöpferische Wirkung, kann aber auch gleichzeitig eine bedrohliche Kraft sein. Wasser ist also ziemlich geheimnisvoll und will einfühlsam entdeckt werden.

Wegen der Anziehungskraft, die das Element Wasser auf den Menschen ausübt und die verschiedensten Zusammenspiele des Baukörpers zum Wasser, verfügen Architekten über ein weit gespanntes Entwicklungspotential.

vgl., buch :: 'water scapes', herbert dreiseitl und dieter grau, 2005, s. 40;



[photo] gemacht von :: christina lang :: zadar, sep 2013;

ON THE EDGE :: UFERPROMENADEN

Als beispielhafte Anlagen für Baukörper, welche häufig in Verbindung mit dem Wasser stehen, gelten Uferpromenaden.

Ziel einer Uferpromenade ist es, die Dramatik von Landschaft und Küste sowie die Ausblicke aufs Wasser als Kulisse neu in Szene zu setzen.

vgl., zeitschrift :: 'topos-wasser', 2002, s. 7;

Weiters sind Uferpromenaden ein wichtiger Bestandteil für städtebauliche Planungen, Neugestaltungen und Wiedernutzbarmachungen von Städten.

Kanäle, Flüsse, Seen, Meere und Ozeane haben im Laufe der Geschichte Kanten gebildet, Dörfer und städtische Metropolen getrennt und somit natürlich auch den topographischen Charakter der städtischen Gebiete bestimmt.

Die Uferpromenade ist aber nicht nur von topographischer Bedeutung, sondern auch von gesellschaftlicher. Sie dient als Herstellung von Öffentlichkeit und als Forum, lädt Menschen zum Flanieren ein und ist ein Platz für Diskussionen und Gespräche.

Es ist also ein Ort des Austausches, oft aber auch ein Ort des Ankommens und Gehens.

In der Architektur hat die Schaffung von neuen Uferzonen eine etwas andere Bedeutung. Hier ist es wichtig, einen Übergang zwischen Land und Wasser zu bilden. Für Architekten ist es oft ein Zusammenspiel aus Formen, Licht, Reflexion und Farbe. Die Ausbildung der Uferkante kann unterschiedlichst ausgeführt werden.

vgl., buch :: 'building with water', zoë ryan, 2010, s. 8-11;



[photo] gemacht von :: christina lang :: zadar, sep 2013;

REVITALISIERUNG DER WASSERKANTE

Auch in diesem Entwurf rückt das Wasser ein wenig in den Mittelpunkt. Ein kurzer Abschnitt der Wasserkante vor der Altstadt Zadar wird revitalisiert und mit neuen Bauformen bestückt. Um es ein wenig genauer zu schildern, möchte ich zunächst auf den Begriff Revitalisierung eingehen.

Besonders in der Literatur der Hafenstädte hat sich der Begriff der Revitalisierung ganz allgemein für die Beschreibung von Prozessen etabliert, durch die brachgefallene Hafenflächen wieder eine Nutzung zugeführt werden.

Die Stadplanung bezeichnet mit Revitalisierung dagegen die Nutzungsänderungen zu Freizeit-Wohn- und öffentlichen Nutzung. Diese Art der Nutzung impliziert im Wesentlichen tertiär-wirtschaftliche Nutzungsformen oder die Erschließung der Wasserkante für die Öffentlichkeit, so wie es in diesem Entwurf der Fall ist.

vgl., buch :: 'waterfronts im wandel', pries martin, 2008, einleitung;

Die Ziele die sich hinter dem Schlagwort Revitalisierung von Hafen- und Uferzonen verbergen, sind genau betrachtet ein Konglomerat sehr unterschiedlicher Ziele.

In meinem Entwurf habe ich versucht soziale, ökologische und städtebauliche Ziele mit der Neugestaltung der Wasserkante zu erreichen.

vgl., buch :: 'hafen- und uferzonen im wandel', schubert dirk, 2002, s.23;

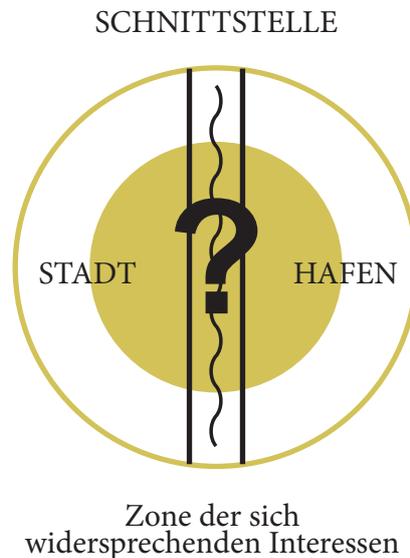
Auch im weiteren Verlauf dieser Arbeit werden verschiedene Bauformen gezeigt, welche mehrere Ziele beinhalten. Konkret gesagt, wird es einen Überblick über Baukörper geben, die eine Neugestaltung der Wasserkante durch ein Schiffsterminal aufweisen.

Aufgrund der großen Unterschiede möglicher Nutzungen der Wasserkante hat Pries Martin im Buch "Waterfronts im Wandel" versucht eine Sytematisierung und Typisierung darzustellen.



[grafik] gemacht von :: Pries Martin :: 2004;

Das von mir entworfenen Passagierterminal wird die bereits vorhandene städtische Wasserkante mit Hilfe von neuen Baukörpern erweitern. Da diese Terminalflächen unterschiedlichste Nutzungen aufweisen, wird sozusagen die Kante der Hafenwirtschaft und die Kante der Erholung und Freizeit vergrößert.



[grafik] gemacht von :: Christina Lang :: jul 2014;

Thematische Analysen

Zur Annäherung an die Thematik lohnt es sich referenzierte analytische Exkurse zu führen, um sich mit der gesamten Materie Schifffahrt und Schiffsterminal vertraut zu machen. Mit der Schifffahrt wurde es möglich, Wasser als Transportweg zu nutzen oder im Wasser befindliche Ressourcen zu gewinnen. Neben der militärischen Komponente der Schifffahrt hat sich das Interesse für die touristische Nutzung des Wassers verstärkt. Eine große Zahl von Booten ist heutzutage auf den meisten Binnengewässern und in vielen Küstenregionen anzutreffen.

Wasser ist der leistungsfähigste Transportweg. "Die größten beweglichen Bauwerke der Menschheit sind Schiffe. Sie können große Gütermengen mit wenig Personal und geringem Aufwand befördern."

vgl., website :: wikipedia- 'schifffahrt', jul 2013;

Kroatien hat im Mittelmerraum einen großen Bedarf und relativ gute Kapazitäten für einen intensivierten Schiffmarkt.

Nach Schätzungen erwirtschaftet Kroatien aus dem Schiffstourismus einen Gewinn in Höhe von 32 Millionen Euro. Dank des Wachstums dieser Branche kann sich der Gewinn in den folgenden zehn Jahren auf eine Höhe von 200 Millionen Euro steigern.

In den kroatischen Küstengewässern waren in den ersten neun Monaten des Jahres 2008 ungefähr 500 ausländische Kreuzfahrtschiffe unterwegs. Diese Schiffe brachten insgesamt mehr als 500.000 Gäste in die adriatischen

Häfen. Laut Angaben der Kroatischen Gemeinschaft für Tourismus haben die Touristen durchschnittlich 1,6 Tage an Land verbracht.

vgl., website :: revierinfo.at, jul 2013;

Kroatien darf sich zu Recht als eines der schönsten Reviere Europas bezeichnen, denn nicht nur das Flair der Altstädte und der mehr als 1000 Inseln, sondern auch die einzigartige Infrastruktur für Bootsfahrer macht die Adria sehr beliebt bei Seglern, Motorbootfahrern und Ausflugspassagieren.

Aus eigener Erfahrung weiß ich, dass in Kroatien ein nahezu lückenloses Netz an Versorgungs- und Liegeplatzmöglichkeiten für nautische Touristen existiert.

Vor allem rund um Zadar gibt es unzählige kleine Marinas, da das Kornaten-Archipel vor Zadar ein beliebtes Ziel von Touristen ist.

Laut dem Hafenamtsamt in Rijeka gibt es an der Küste 928 Vercharter-Firmen, 210 Marinas und pro Jahr kommen ca 830.000 nautische Bootstouristen in Kroatien an.

Kroatien hat im Schnitt 10 Mio Gäste im Jahr zu verzeichnen und die Tourismuseinnahmen des Landes betragen ca 6,5 Mrd Euro.

[facts] hafenamtsamt :: hafenamtsamt rijeka :: okt 2012;

Im Binnenhafen von Zadar wurden die vorhandenen Gegebenheiten stark genutzt. Die Wasserkanten des Kanals blieben im Großen und Ganzen unverändert. Obwohl der Hafen über eine gute Verkehrsanbindung verfügt, mangelt es an Erschließungsflächen. Das hohe Verkehrsaufkommen war der ausschlaggebende Grund für die Errichtung des neuen Fährterminals in Gazenica.

[facts] hafenamnt :: hafenamnt zadar :: sep 2013;

“Ein Schiff gestaltet den Hafen...” (Löbe Karl)

vgl., buch :: 'seeschifffahrt in bremen', löbe karl, 1989, einleitung;

Der Trend zu immer größeren Schiffen und der wachsende Tourismus erfordert eine Veränderung der Hafengegebenheiten. Wie schon vorhin in der Grafik dargestellt, wurde die Seehafenregion Zadar als privilegierter Standort der Seehafenindustrialisierung genutzt. Es wurden “Vor”- Häfen und kleine Marinas errichtet.

Im Laufe der Zeit hat sich der Hafen zur internationalen Drehscheibe des Schiffstourismus entwickelt.

vgl., buch :: 'hafen- und uferzonen im wandel', schubert dirk, 2002, s.19;

Im weiteren Verlauf möchte ich kurz auf kleine Passagierschiffe, Segelboote und Motorboote eingehen.

Von großer Bedeutung für den Entwurf des Coast Centers sind technische Daten der Schiffe wie Raumangaben, Länge, Breite, Fassungsvermögen ect. Die Schiffsgrößen und Schiffsleistungen variieren aufgrund ihrer unterschiedlichen Zweckrichtung sehr stark. Die neu gestatete Wasserkante kann Segelboote und Moterboote jeglicher Art aufnehmen. Bei Passagierschiffen muss zwischen kleinen und großen Schiffen unterschieden werden.

Der neue Hafen Gazenica verfügt über zwölf Piers: drei davon sind für internationale Schifffahrtslinien, drei für RoRo-Schiffe (von englisch Roll on Roll off - die Ladung wird hier auf das Schiff gefahren) und Kreuzfahrtschiffe, und sechs für die Schiffe der kroatischen Fährlinien bestimmt.

[facts] strabag :: strabag, email :: jul 2014

Somit ist der neue Hafen von Gazenica der größte Personenverkehrshafen an der Ostküste der Adria.

Bei internationalen Schiffen kann es sich um gigantische Größen handeln.

Zum Beispiel:

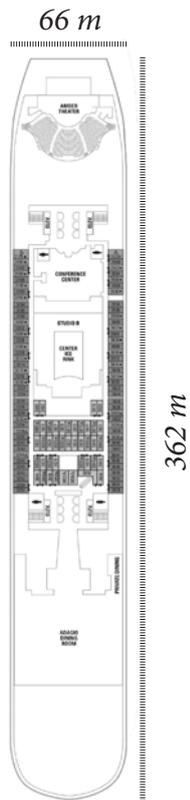
ALLURE OF THE SEA_

Die Allure of the Seas (engl. ‚Verlockung der Meere‘) ist seit 2010 das größte Passagierschiff der Welt, gemeinsam mit ihrem 2009 getauften Schwesterschiff Oasis of the Seas. Die Allure of the Seas bietet Platz für etwa 6300 Passagiere und 2100 Besatzungsmitglieder. Sie ist für die amerikanische Reederei Royal Caribbean International im Einsatz und wurde unter der Flagge der Bahamas mit dem Heimathafen Nassau registriert.

Die erste Kreuzfahrt der Allure of the Seas Anfang Dezember 2010 führte zu der reedereieigenen Halbinsel Labadee im Norden Haitis. Von den fünf Tagen verbrachte das Schiff zwei Tage auf See.

Rauminhalt:	225.282 BRZ
Länge:	362,00 m (Lüa)
Breite:	66,00 m
Tiefgang:	max. 9,10 m
Besatzung:	2165
Passagierzahl:	5400 auf 16 Decks
Maschinenleistung:	60.000 kW (81.577 PS)
Geschwindigkeit:	max. 22,5 kn (42 km/h)
Indienststellung:	29. November 2010

[facts] website :: wikipedia :: jan 2014;



[photos] website :: royalcaribbean.at :: sep 2014;

Bei den kroatischen Fährlinien handelt es sich meist um Schiffe der kroatischen Reederei JADROLINIJA.

Jadrolinija (bedeutet etwa Adria-Linie) ist ein Unternehmen, das einen Linienverkehr mit Autofähren und Passagierschiffen von der kroatischen Küste zu den umliegenden Inseln sowie nach Italien betreibt. Die Gründung als Jadranska linijska plovidba (Adria-Linien-Schiffahrt) erfolgte im Jahre 1947 in Rijeka.



[photo] gemacht von :: christina lang :: sep 2013;

In Zadar verkehren meist folgende Schiffe von Jadrolinija:

MF Juraj Dalmatinac:	Zadar - Preko
MF Mate Balota:	Zadar - Iž
HSC Mediterran:	Zadar - Sali - Zaglav
HSC Silba:	Zadar - Molat - Ist
MF Sis:	Zadar - Preko
MF Supetar:	Zadar - Bribinj
MF Zadar:	Zadar - Ancona
MF Bartol Kašić:	Zadar - Ist - Olib - Silba - Premuda - Mali Lošinj
MF Jazine:	Zadar - Rivanj - Sestrunj - Zverinac - Molat - Ist
MF Liburnija:	Rijeka - Split - Hvar - Korcula - Dubrovnik

Die MF Zadar ist die größte von den aufgeführten Schiffen.

Ihre technischen Merkmale

ZADAR:

Länge:	116 m
Breite:	18,90 m
Tiefgang:	5,20 m
Geschwindigkeit:	17,5 Knoten
Passagiere:	1053
Zuladung PKWs:	280



Die MF Liburnija fährt am häufigsten von den aufgeführten Schiffen.

Ihre technischen Merkmale:

LIBURNIJA:

Länge:	89,33 m
Breite:	16,22 m
Höhe:	5,35 m
Tiefgang:	4,22 m
Geschwindigkeit:	15 Knoten
Passagiere:	671
Zuladung PKWs:	93



[facts,photos] website :: wikipedia :: jan 2014;

Nach ausgiebiger Analyse meines gewählten Standortes, indem ich mein neu entworfenes Gebäude platzieren möchte, traf ich die Entscheidung, ein Gebäude zu entwerfen, welches die Abwicklung von Segelboote, Motorboote und Schiffe der kroatischen Reederei Jadrolinija ermöglicht.

Kreuzfahrer und Autofähren mit einer Länge von über 120 m müssen auf den neuen Hafen, 3,5 km südlich von Zadar, ausweichen.

Das Passagierterminal in Zadar bildet das neue Zentrum für kleinere Passagier-, Ausflugs- und Segelschiffe.

Referenzbeispiele

Während des Entwurfs habe ich mich eingehend mit Terminals beschäftigt. Ein Terminal ist ein besonderer Ort. Ein Ort der Begegnung unzähliger Menschen aus den unterschiedlichsten Nationen. Ein Ort der Leichtigkeit und der Energie.

Im Vergleich zu Flughäfen haben Schiffterminals meist ein sehr schlichtes bis unaufregend nüchternes Dasein und scheinen regelrecht zu verschwinden, wenn große Schiffe andocken. Terminalprojekte aus der jüngeren Vergangenheit werden kaum als architektonische Attraktionen gesehen, eher als Zweckobjekte, die allein die Aufgabe erfüllen sollen den Schiff- und Passagierverkehr so reibungslos wie möglich abzuwickeln.

Anders als Flughäfen sind Schiffterminals sehr oft in Stadtzentrumnähe angesiedelt, um Besuchern, zum Beispiel Fußgängern an Bord, einen optimalen Ausgangspunkt für Stadtbesuche zu gewährleisten.

Solche Schiffterminals sind Orte für nette Begegnungen und wertvollem gemeinsamen Austausch.

In diesem Kapitel werden ein paar Terminals auf ihre Funktionalität und auf ihre Infrastruktur untersucht.

Als erstes möchte ich auf das yokohama ferry terminal eingehen, da es zu den meist dokumentiertesten architektonischen Beispielen dieser Bauart gehört.

Bei genauer Analyse des erwähnten Beispiels fällt schnell auf, dass das yokohama terminal zweifellos ein sehr hochwertiges und komplexes architektonisches Werk darstellt.

Yokohama Osanbashi Pier hat seit 1894 eine feste Größe auf der Tokyo Bay. Bereits im Jahr 1988 galt der Pier als renovierungsbedürftig. Acht Jahre später wurde ein Wettbewerb für ein neues Passagierterminal ausgeschrieben. Die Foreign Office Architects (FOA) gewannen den Wettbewerb und das neue Terminal sollte bis November 2002 voll realisiert werden.

Es ist eine Drei-Level-Anlage mit einer sanften geschwungenen Form. Das begehbare Dach bildet die Decke der Ebene darunter, an manchen Stellen den Boden dieser Ebene. Der Innenraum ist barrierefrei, ohne Säulen oder Balken und die vertikale Zirkulation wird durch Rampen und Aufzüge erreicht.

vgl., buch :: 'F.O. Architects Limited: Yokohama International Passenger Terminal', Japan Architect No. 45, 2002 s.118-121.

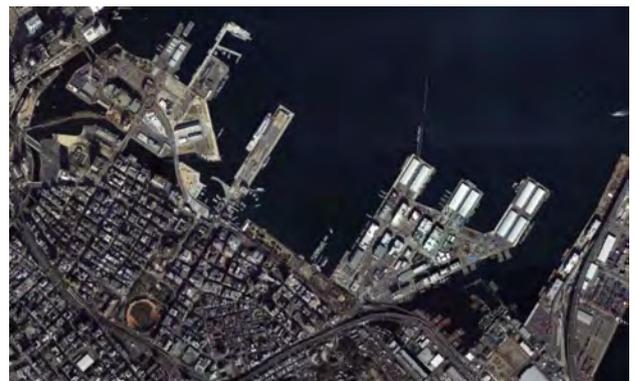


Das neue Terminal befindet sich mitten im Hafen von Yokohama, nordwestlich in der Tokyo Bay, 45 Autominuten von Tokyo entfernt. Yokohama selbst galt aufgrund seiner Position als internationale Drehscheibe Japans schon immer als weltoffener Ort.



[photo] website :: archittravel.com :: sep 2013;

Das Gebäude ist als eine Erweiterung des städtischen Bodens ausgelegt; als systematische Transformation der Linien des Zirkulationsdiagramm in eine gefaltete und gegabelte Oberfläche, die das Programm beinhaltet. Um die Flexibilität zu maximieren, wird ein einzigartiges strukturelles System als integraler Bestandteil der gefalteten Fläche ausgebildet. Ein Hybrid-Struktursystem aus Stahl ermöglicht die einzigartige Form. Das tektonische System der gefalteten Oberfläche maximiert die Flexibilität des Kreuzfahrterminals und produziert räumliche Vielfalt.



[karten] website :: openstreetmap.org :: aug 2014;

Der neue Pier hängt nahtlos an der neu gestalteten Wasserkante, die den Bereich von Werften und Schwerindustrie zu Parks und zu Verweilflächen jeglicher Art verwandelt hat.

vgl., website :: archined.nl/oem/reportages/yokohama-terminal, sep 2014;
vg., website :: city.yokohama.lg.jp, sep 2014;

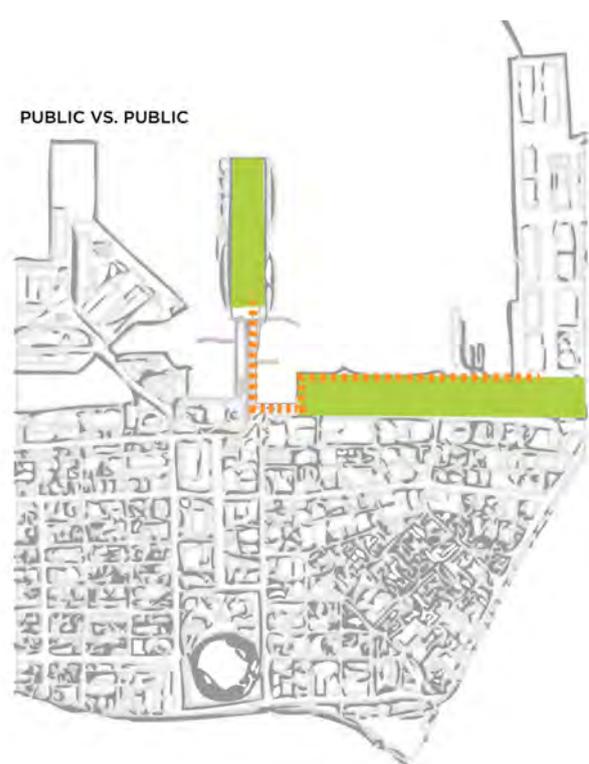
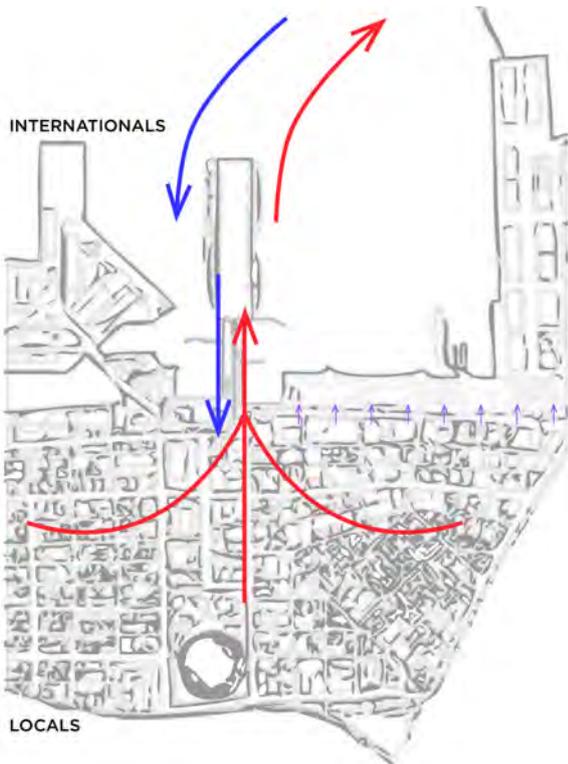




PROJEKTDDETAILS

Gebäudetyp: Verkehrsgebäude
 Tragwerkkonstruktion: Skelettbau
 Fassadenkonstruktion: Gebäudehülle
 Dachkonstruktion: Geneigtes Dach

Material Tragwerk: Stahl / Aluminium, Holz
 Material Fassade: Metall, Glas, Stahl, ESG
 Material Dach: Holz, Naturholz





[photo] website :: f-o-a.net :: mai 2014

ein paar FAKTEN...

42000m² Fläche werden jährlich mit **53000** Passagieren bespielt...

Auf ca **17000m²** findet man check-in und check -out Bereiche, Bereiche für die Abwicklung des Gepäcks und Raum für Verwaltung und Organisation.

13000m² widmen sich ausschließlich der Gastronomie, den Shops und Veranstaltungen.

ca **18000m²** stehen für diverse Verkehrseinrichtungen zur Verfügung. (Parkflächen, Flächen fürs Einsteigen, Aussteigen ect.)

Projektkosten ca. 200 Millionen Dollar;

Der Vorschlag für den Yokohama Schiffsterminal Wettbewerb ist hauptsächlich der Organisation des PROGRAMMES verpflichtet, das eine große Infrastruktur erfordert.

Es liegt nahe, die Kombination von unterschiedlichen Verkehrsarten, die hier ankommen, warten und wieder wegfahren oder gehen, wie einen Park zu organisieren. Dabei versucht die Konstruktion des Terminals so nahe wie möglich an eine Nichtstruktur heranzukommen;

Das Grundprinzip des Terminals ist die konstruktive Assoziation von Gebäude und Landschaft. Ein strukturelles Kreuz verläuft über die volle Länge und Breite des Terminals, aber seine Anonymität macht es nicht symbolhaft;

Das Design versucht, die allgemeinen Funktionen des Kreuzfahrtterminal als eine reibungslos funktionierende Verbindung zwischen dem Land- und Wassertransport darzustellen.

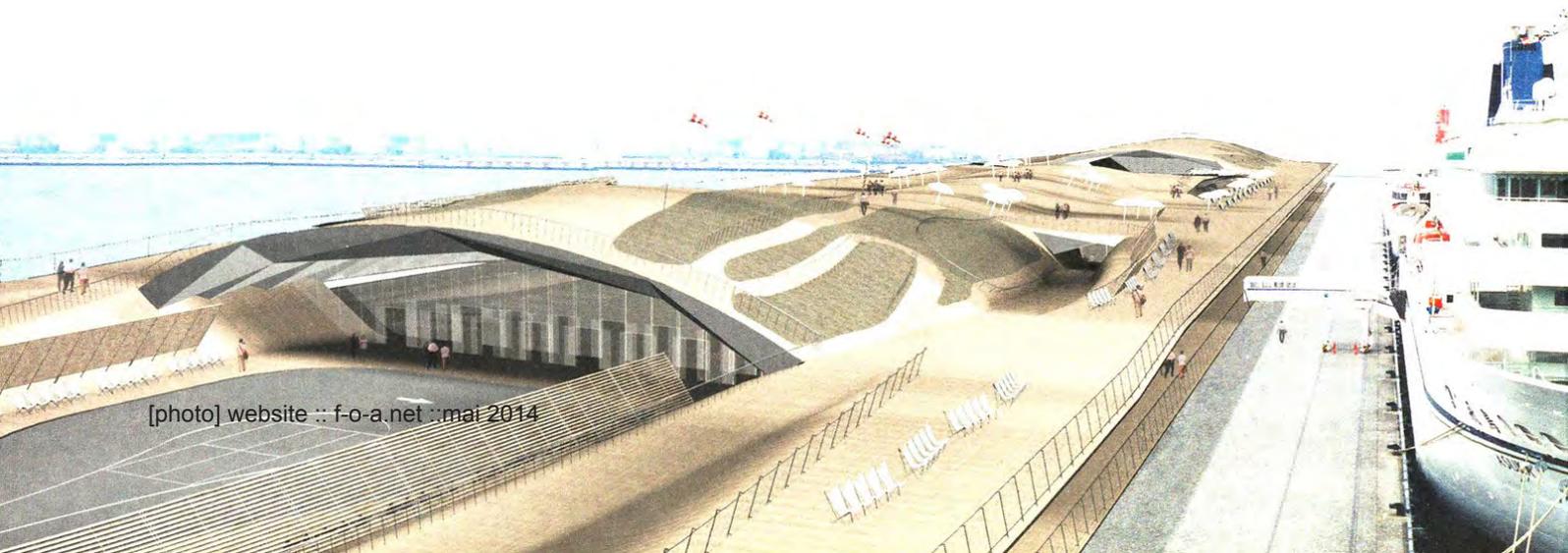
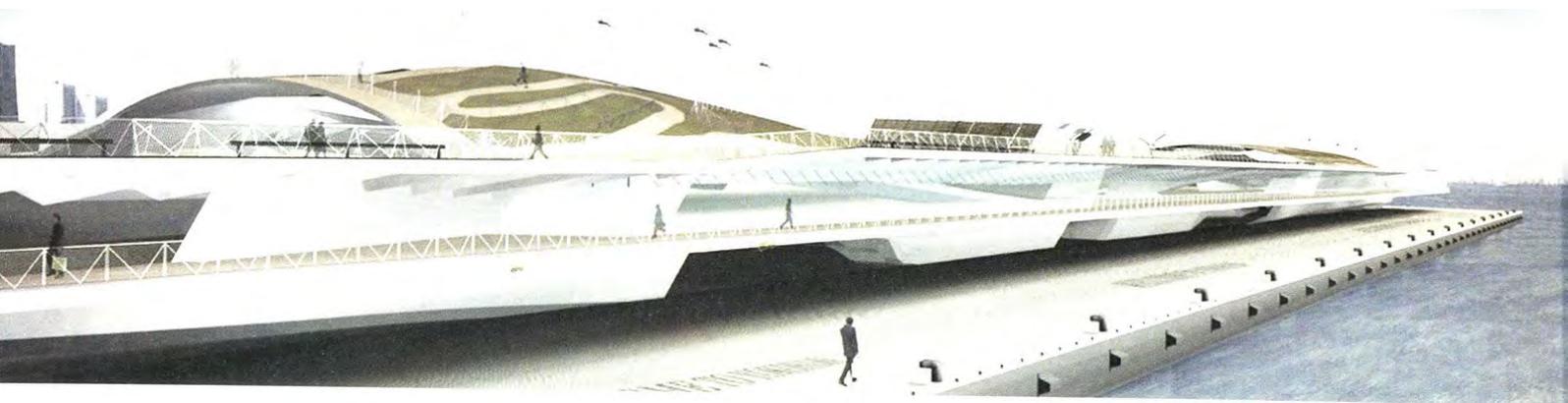
Das Terminal mit seiner schuppenartigen Konstruktion ist 412m lang und verfügt über 27 Stahlträger mit durchschnittlich 42,5m Spannweite und mit 16m Abständen zueinander.

Wände oder Decken werden verwendet, damit die Lasten nicht kodifiziert und gezwungen sind, sondern als Singularitäten innerhalb eines materiellen Kontinuums auftreten.

Gefaltete Stahlplatten fungieren als Wände und Decken zugleich und übersetzen die räumliche Kontinuität in eine konstruktive. Die Steifheit der tragenden Konstruktion entsteht durch Faltung von Stahlplatten in zweifachem Maßstab wie in einer selbst-ähnlichen Struktur: einerseits als Wellen über den ganzen Terminal, andererseits dazu gegenläufig als Sinuskurve innerhalb der Platten. Das hat den Vorteil von Leichtigkeit und gleichzeitig hoher Resistenz gegen Erdbeben.

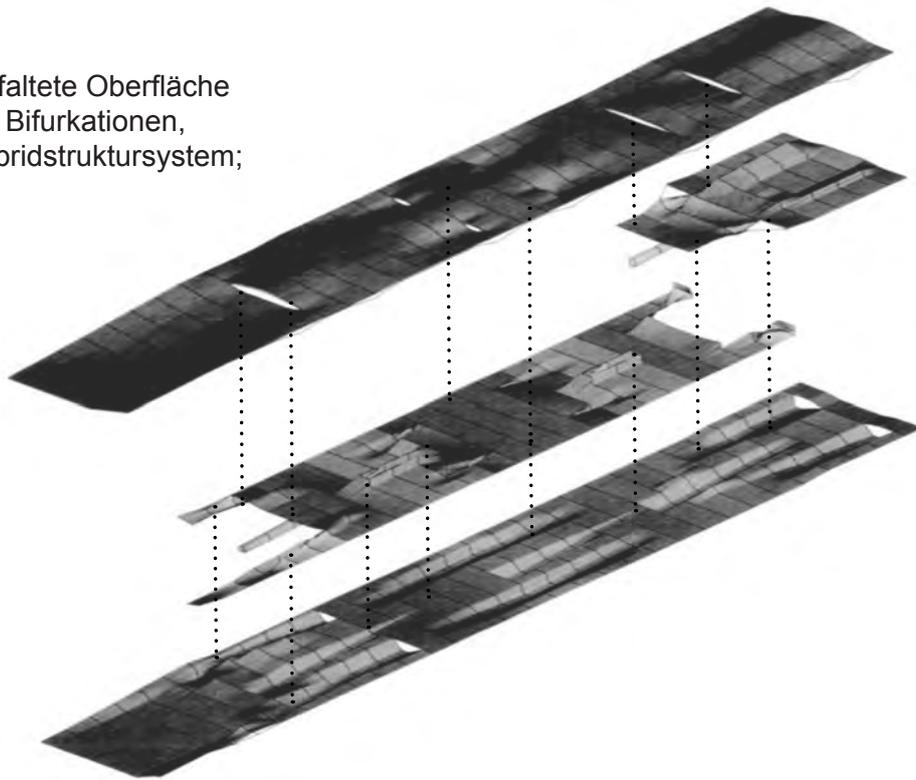
Der neue Terminal ist meiner Meinung nach also vielmehr ein künstliches Gerät zur Vermittlung verschiedener Ereignisse als ein repräsentatives Monument.

vgl., buch :: 'F.O. Architects Limited: Yokohama International Passenger Terminal', Japan Architect No. 45, 2002;



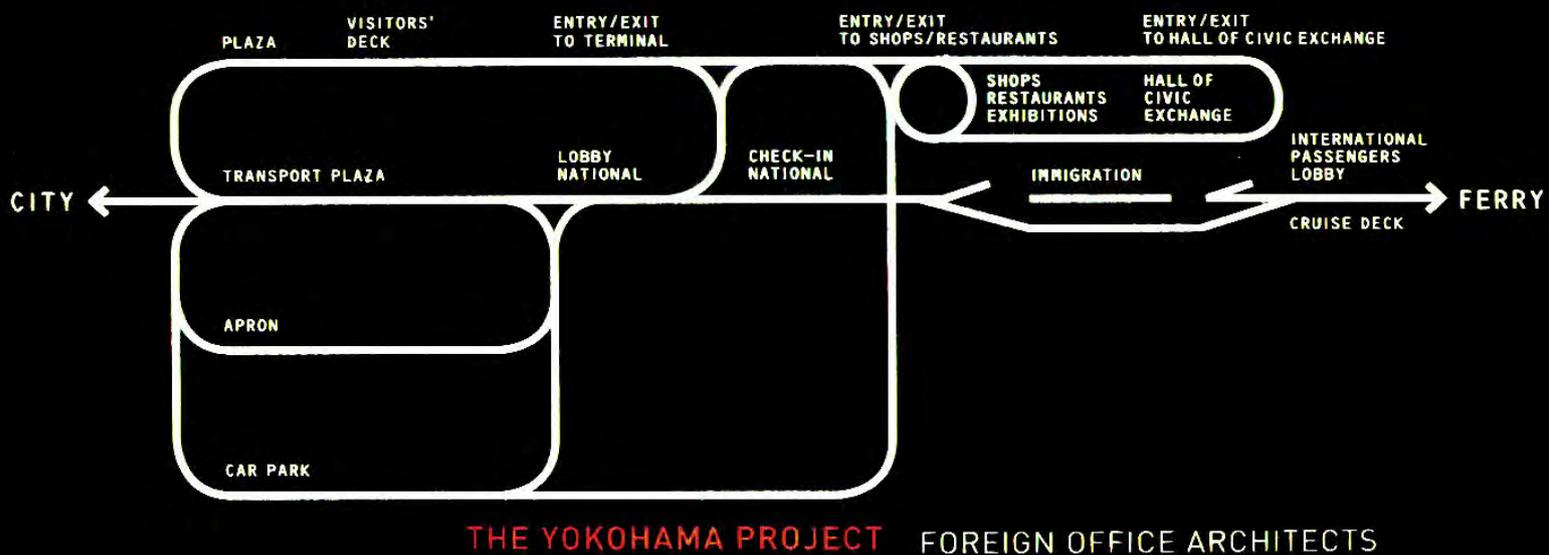
[photo] website :: f-o-a.net :: mai 2014

Gefaltete Oberfläche
mit Bifurkationen,
Hybridstruktursystem;



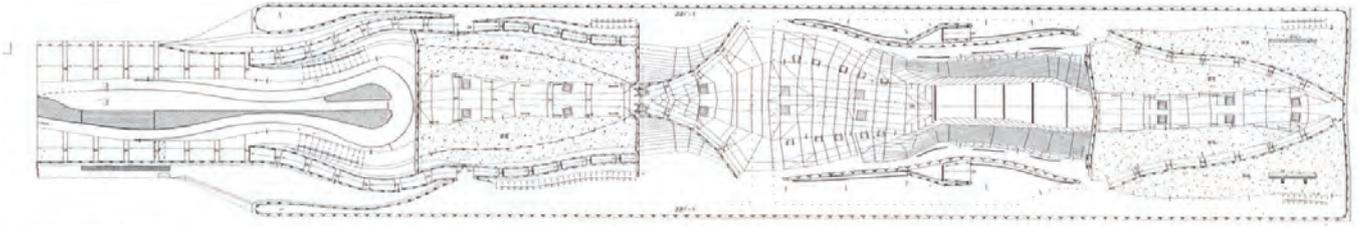
[grafiken] vgl., zeitschrift :: arch+, ausgabe 128, 1995, s.31;

Um eine Sackgassensituation mit einer konventionellen, linearen Sequenz von Ereignissen zu vermeiden, wurde das Wegesystem als eine Serie miteinander verbundener Zirkulationsschleifen angelegt. Damit werden nicht nur die einzelnen Einrichtungen komplexer geschaltet, sondern auch die Besucher des Terminals zu einem Spaziergang angeregt.

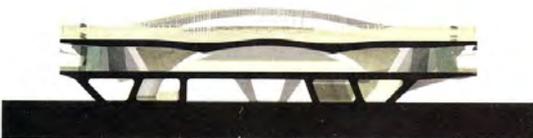
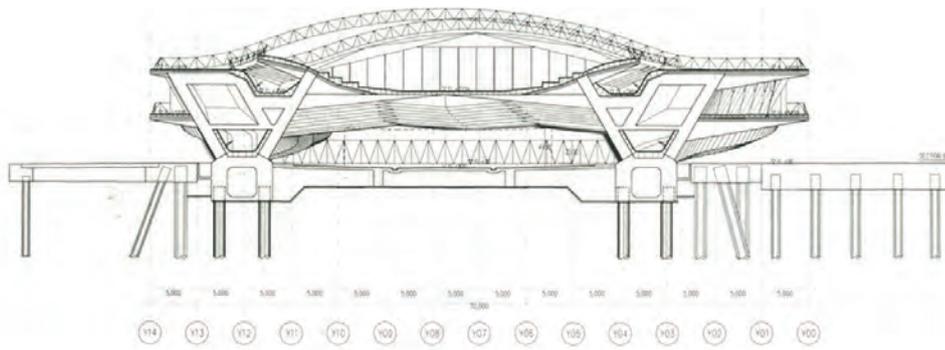


[grafik] vgl. buch :: the yokohama project, ferre albert, barcelona , 2003;

SECTION & FLOOR PLANS



Draufsicht



[grafik] website :: fabathomestudio.files.wordpress.com :: sep 2013;



[photo] website :: cumbu.com:: sep 2014;

r o s t o c k

Der Seehafen Rostock ist der einzige deutsche Tiefwasser- und Universalhafen an der Ostsee. Der Fähr- und RoRo-Verkehr wird hier mit circa 120 Abfahrten pro Woche und der Umschlag von Stück-, Schütt- und Flüssiggütern realisiert.

Die Zahl der Fährpassagiere lag im Jahr 2013 bei 1,9 Mio. (2011: 2,01 Mio.)

Hier der Güterumschlag im Überseehafen 2005 bis 2013 in Millionen Tonnen_

Jahr	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Flüssiggut	2,5	2,9	4,0	4,7	4,0	4,6	2,9	3,0	2,5
Schüttgut	5,8	6,0	5,0	5,9	5,4	6,0	5,8	5,2	6
Stückgut	0,7	1,0	1,1	0,6	0,4	0,4	0,6	0,55	0,493
RoRo-Güter	1,1	1,4	1,3	2,3	1,5	1,2	1,3		1,25
Kreuzfahrtsanläufe	97	138	93	115	113	114	158	181	198

Wie man sieht, nahm auch hier in den letzten Jahren die Passagierschifffahrt rasant an Bedeutung zu. Mit 198 angemeldeten Kreuzschiffahrtsanläufen wurde 2013 der bisherige Rekord überboten (Platz 1 in Deutschland).



DATEN

Fläche: 750 Hektar
 Seekanal: 14,5 Meter tief, 120 Meter breit
 Kailänge: 11.000 Meter
 Liegeplätze: 47
 Tiefgänge: 9 bis 13 Meter
 Gleislänge im Hafen: 54 Kilometer
 Gleislänge im Hafenbahnhof: 180 Kilometer
 Autobahnen: A 19 Rostock – Berlin,
 A 20 Rostock – Lübeck,
 A 20 Rostock – Stettin
 Flughafen: Rostock-Laage
 (40 Kilometer vom Hafen entfernt)

[karte] website :: rostock-port.de :: sep 2013;
 [facts] website :: wikipedia :: jul 2014;
 website :: rostock-port.de :: sep 2013;

t e r m i n a l

Der Hafen bietet den Bürgern und der regionalen Wirtschaft kurze und häufige Verbindungen in die Zentren im Ostseeraum sowie in Mittel- und Südosteuropa. Er ist für viele Gäste Ausgangspunkt für die Entdeckung der Tourismusgebiete.

Zum Beispiel verfügt der Fährhafen über sechs Liegeplätze auf dem 200.000 Quadratmeter großen Fährterminal. Täglich werden Abfahrten nach Dänemark, Schweden und Finnland angeboten.



[karte] website :: rostock-port.de :: sep 2013;

Rostocks günstige verkehrsgeografische Lage, die gute land- und seeseitige Erreichbarkeit sowie enorme Investitionen in die Infrastruktur machten den Hafen zum bedeutendsten Universalhafen an der deutschen Ostseeküste. So wie der Fährverkehr begann auch die Kreuzschifffahrt nach 1990 auf einem sehr niedrigen Niveau.

Heute ist Rostocks Kreuzfahrthafen der beliebteste deutsche Hafen für die Riesen der Meere. vgl., zeitschrift :: 'Schiff & Hafen _ Seehafen Rostock - 20 Jahre Fährverkehr', Heft 5/2010, S. 39, Seehafen-Verlag;

Fährterminal 1



[photos] website :: rostockerjournal.de :: sep 2013;

Dieses Beispiel von einem Fährterminal habe ich ausgewählt, um mir einen Überblick über technische Daten schaffen zu können. Größen, Platzverbrauch, Funktionsabläufe und Umschlagzahlen standen bei meiner Analyse im Vordergrund.

Das Gebäude am Fährterminal 1 war eher von geringer Bedeutung, da es lediglich für Administrationabläufe dient. Themen wie Vermittlung zwischen Stadt und Hafen und Ergänzung und Erweiterung von öffentlichen Einrichtungen werden bei diesem Fährterminal nicht behandelt.

Seit 15. Juli 2010 hat Wien einen neuen "Hafen" mitten in der Stadt: Mit der Schiffstation "City" haben die Twin City Liner und die Ausflugsschiffe der DDSG-Blue Danube einen neuen Heimathafen am Donaukanal gefunden. Die vom Architekturbüro Fasch & Fuchs entworfene neue Schiffstation spannt sich dabei elegant über den gesamten Vorkai und orientiert sich durch ihre Längsausdehnung hin zum Kanal, überdeckt einen Teil des Kais und schafft somit einen vor Witterung geschützten, großzügig gestalteten Wartebereich für die Besucher.

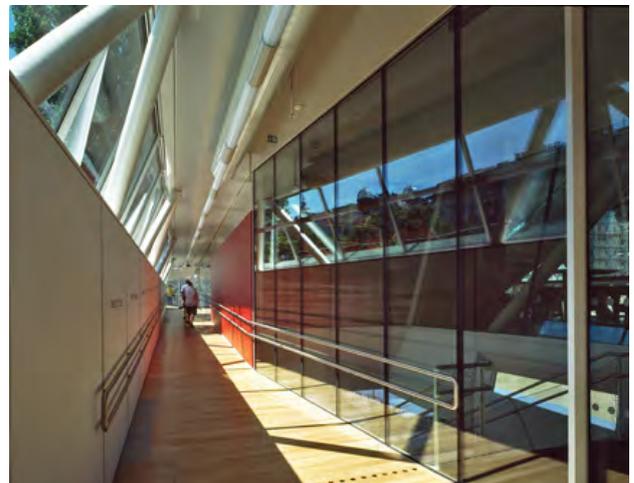


„Die Schiffstation bringt den ersten Bezirk ans Wasser. Ihre zeichenhafte Architektur erreicht durch ihre Unverwechselbarkeit eine starke Adressenbildung und Visualisierung des Schifffahrtunternehmens mitten im Stadtraum.“

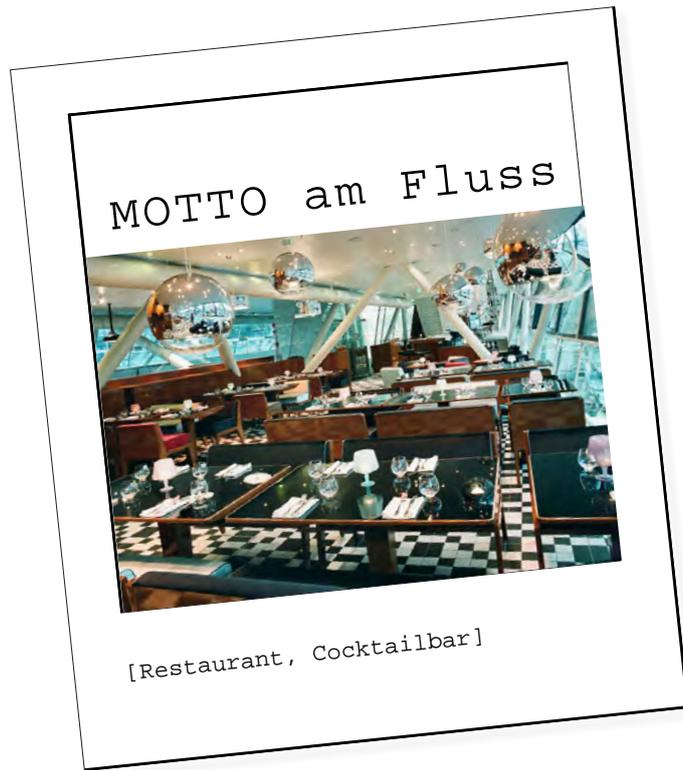
vgl., website :: faschundfuchs.com :: jul 2010;

Ein Aufzug verbindet den Donaukanalvorkai mit dem Niveau vom Schwedenplatz. Eine für die warme Jahreszeit zusätzliche Attraktion stellt die ebenfalls über Rampen direkt vom Kai erreichbare Dachfläche dar: als Sonnendeck mit zusätzlichen Wartemöglichkeiten und einem Terrassencafé. Einrichtungen wie Café, Lounge und Restaurant erstrecken sich über die gesamte Länge des Innenbereichs.

vgl., website :: faschundfuchs.com :: sep 2013;



[photos] website :: faschundfuchs.com :: sep 2014;



Auf einer Halbinsel, mitten im Zentrum von Stockholm haben die Marge Architekten ein ungewöhnliche Terminalgebäude im 70er Jahre-Look gebaut. Das neu errichtete Terminal Strömkajen liegt zwischen Königspalast und Nationalgalerie. Von hier aus gelangen Passagiere auf den Stockholmer Archipel. Eröffnet wurde es im Juni 2013.

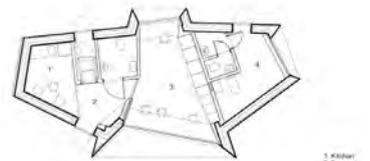
Ein wichtiger Punkt, den die Architekten zu berücksichtigen hatten, war es, den Maßstab des Neubaus in diesem von prominenten Gebäuden geprägten urbanen Kontext recht klein zu halten. Der Entwurf basiert auf einer Kegelform. Wie eckige Trichter aussehende Elemente rahmen verschiedene Aussichten über dem Wasser und fusionieren zu je einem Volumen.

Die Formen sind so kombiniert, dass sie den inneren Funktionen dienen. Jedes der kombinierten konischen Elemente bildet eine einzigartig zusammenhängende Form.

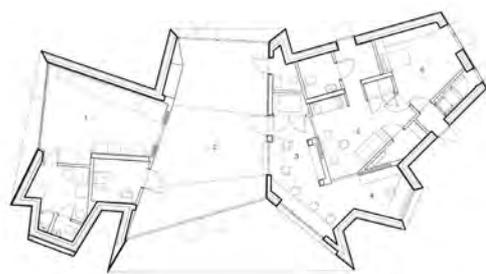
Zwei der Gebäudevolumen beherbergen je ein Terminal, im dritten befindet sich ein Café, Abstellräume, eine Recycling-Station und Aussichtsstufen, von denen aus Touristen den königlichen Palast fotografieren können. Die Innenräume sind mit groben Eichenholz verkleidet und die Wartebereiche verglast.

Mehr noch als die ungewöhnliche Form prägt ein poliertes Messinggehäuse das Erscheinungsbild der Terminals. Mit einer Kupfer-Zink-Legierung versehene quadratische Platten sind wie ein Patchwork zu einer Fassade zusammengesetzt. Kombiniert mit nach außen verspiegeltem Glas.

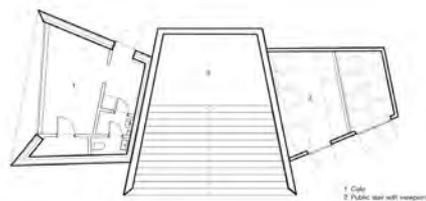
vgl., website :: en.marge.es :: nov 2013;



1. Café
2. Terminal
3. Expansions
4. für einen Bus

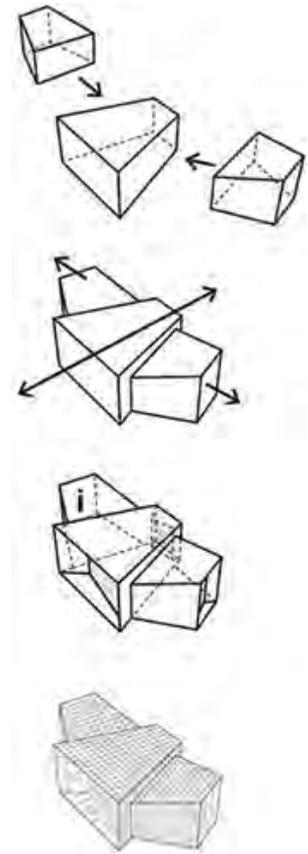


1. Café
2. Waiting Hall
3. Expansions
4. Office
5. Bus
6. Garage



1. Café
2. Public area with viewpoint
3. Recycling

[photos/grafik] vgl., magazin :: archdaily, 15.07.2014, ferry terminal, jul 2014;



[photos/grafik] vgl., magazin :: baunetz, 24.07.2014, fährterminal stockholm, jul 2014;



Zur Annäherung an die Thematik hat es sich gelohnt Terminals zu besuchen und referenzierte analytische Exkurse zu führen, um sich einen Überblick zu verschaffen. In meinem Entwurf versuche ich meine Ideen mit meinem Vorwissen und dem neu-gewonnenen Wissen aus Analysen umzusetzen.

Wichtig ist mir, den Maßstab des Entwurfs, in diesem von Gebäuden geprägten kleinen urbanen Kontext, recht klein zu halten. Trotz des etwas kleineren Maßstabes, im Vergleich zum yokohoma terminal, darf das Gebäude keine Wünsche offen lassen.

Auch im coast center wird die Wegführung genau durchdacht. Diese sollte aber nicht als komplex und verwirrend empfunden werden, ganz im Gegenteil, es sollte eine einfache, klare Führung durch das Gebäude geben. Bespielt wird diese Wegführung mit linearen, teils flexiblen Sequenzen von Ereignissen und mit vielen Blickbeziehungen.

Die Schiffstation Schwedenplatz als Terminal habe ich ausgewählt um eine mögliche Variante für die Bespielung der Wasserkante zu zeigen und um den möglichen Umgang mit unterschiedlichen Niveaus und Anknüpfungen zu sehen.

Das Fährterminal Strömkajen beeindruckt mich mit der simplen Verbindung der einzelnen Baukörper und den daraus resultierenden spannenden und logisch aufgebauten Grundriss.

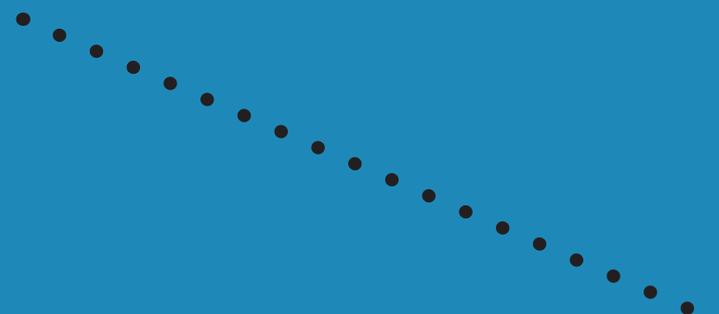
coast center
CC+



der entwurf...

Belebung des Ufers, der Wasserkante, des Übergangs von Stadt und Wasser - der eigentlichen Qualität des Standorts Hafen

wo?



bauplatz



[photo] website :: maps.google.at :: jul 2014;



V O R W O R T

Als Lage für das Passagierterminal habe ich letztendlich den Ort der bestehenden Anlegestelle für Kreuzfahrtschiffe an der Uferpromenade gewählt. Die besonderen topographischen, räumlichen und ökologischen Qualitäten des ausgewählten Standortes werden angenommen und sind eng mit dem Konzept des Entwurfs verknüpft. Die Bebauung selbst orientiert sich zum Wasser, zum korrespondierenden Ufer und zur Stadt.

Bezüglich des Konzepts, ist es für mich wichtig, Menschen in Kontakt mit dem Wasser zu setzen und durch die Schaffung eines neuen Verbindungselements zwischen Wasser und Stadt auf die Wasserkante aufmerksam zu machen.

Ein weiteres Ziel des Entwurfs ist es, ein einfaches, aber mit hohem Wiedererkennungswert signifikantes Gebäude an die vordere Spitze der Promenade zu setzen.

Hauptaugenmerk gelegt wird auf den Menschen, auf das Zusammenspiel von

Wasser, Licht und Architektur.

Die Halbinsel Zadar wird mit neuen architektonischen Elementen bestückt und belebt.

CC+

coast center +

... Perle der
dalmatinischen Küste



[photo] von :: zadar tourist board, stjepan felber,
per mail :: jun 2013;



„Entwerfen heißt erfinden.“

Peter Zumthor

...über das Malen zum Entwerfen von Architektur ...

Das Entwurfskonzept ist das Resultat vieler Skizzen und Bilder.

Wenn ich an das Entwerfen, an die Gestalt und Form von Baukörpern denke, steigen meist Bilder in mir auf, die ich mit unterschiedlichsten Maltechniken versuche festzuhalten.

Viele dieser Bilder stehen im Zusammenhang mit meiner bisherigen Ausbildung und Arbeit.

Sie enthalten oft Ausdrücke über mögliche Wahrnehmungen, Stimmungen und spiegeln oft Formen oder mögliche Konstellationen von Körpern wider.

Diese Bilder und Skizzen helfen mir sehr oft eine mögliche Architektur zu finden und zu entwerfen.

In meiner bisherigen Ausbildung habe ich mich immer wieder gefragt, wie man am besten entwirft und hab mir Gedanken über Themen wie Schönheit, Funktionalität und Form gemacht.

Natürlich haben sich auch am Angang dieser Arbeit, dieses Entwurfs viele Fragen diesbezüglich aufgetan.

Im weiteren Verlauf dieser Arbeit möchte ich nun kurz auf das Entwerfen als Vorgang und auf das Thema Schönheit in Verbindung mit Architektur eingehen.

Jeder weiß, dass Schönheit in Verbindung mit Architektur als subjektiv zu betrachten ist und, dass urbanes Design eine enorme Vielfalt an Einstellungen illustriert.

vgl., zeitschrift :: monu - beautiful urbanism, 'potentially beautiful', sean burkholder, 2007, s. 6;

vgl., zeitschrift :: architectural design - urbanism, 'definitions of urban design', david gosling, 1984, s.16;

Peter Zumthor schreibt in seinem Buch „Architektur Denken“ auch über die Thematik der Schönheit in Verbindung mit der Form, somit mit Architektur. Er meint: „Ob die Erscheinung, die mich berührt, wirklich schön ist, ist an der Form selbst kaum je richtig nachzuweisen, denn nicht die Form an sich, sondern erst der Funke, der überspringt von ihr zu mir, erzeugt die besondere Erregung und Tiefenschärfe des Gefühls, die zum Schönheitserlebnis gehören.“

vgl., buch :: 'architektur denken', peter zumthor, basel: birkhäuser, verlag für architektur, 2006, 77 f.;

Aber dabei stellt sich selbstverständlich immer wieder die Frage: Lässt sich Schönheit wirklich entwerfen? Gibt es Regeln dafür?

Jeder einzelne von uns könnte somit anderer Meinung sein, was die Thematik Schönheit in der Architektur und im urbanen Design betrifft. Andererseits vertreten manche die Meinung, dass Kreativität längst nicht mehr als individuelle Gabe zu begreifen sei. Vielmehr sei sie zu einem universellen Wert geworden.

vgl., texte :: texte der kunst, 'design city - stadt ohne gebrauchsanweisung', regina bittner, dez. 2008, heft Nr.72.;

Die größte Aufgabe beim Kreieren eines Baukörpers oder urbanen Gefüges ist wohl die vorhandenen Probleme herauszufinden und dementsprechend darauf zu reagieren. Die Probleme mit den dazugehörigen Lösungsvorschlägen stellen dann gemeinsam mit vielen Untersuchungen und Beobachtungen ein Konzept zur Entwicklung dar.

vgl., buch :: 'netzstadt: designing the urban', franz oswald und peter baccini, basel: birkhäuser, verlag für architektur, auflage 1, sep. 2003, s. 27;

Ich glaube manchmal liegt dieser Entwicklungsprozess aber nicht nur in Händen der Planer, Designer und der Bevölkerung selbst, sondern auch in denen der Politiker und Ingenieure. Auf alle Fälle spielen auch bei der Entwicklung beziehungsweise Erneuerung von Baukörpern mehrere Kriterien eine entscheidende Rolle.

Im Buch "Netzstadt" von Franz Oswald und Peter Baccini steht geschrieben: "Designing means thinking in advance. Without goals, we can neither reinvent nor reconstruct the city."

vgl., buch :: 'netzstadt: designing the urban', franz oswald und peter baccini, basel: birkhäuser, verlag für architektur, auflage 1, sep. 2003, s. 27;

Ohne Ziele, ohne sich Fragen zu stellen was wir mit dem Gebauten erreichen wollen, oder wie wir unsere Vorstellungen, Beabsichtigungen realisieren können, ist es natürlich unmöglich den Prozess des Kreierens, des Entwickelns überhaupt einzuleiten.

Dieser Prozess des Konstruierens wird niemals bis zur Gänze erfasst werden. Beim Rekonstruieren können wir aber zumindest einzelne Teile des Puzzles untersuchen und beobachten und so diese zu einem Ganzen zusammenfügen.

Wie schon am Anfang dieser Abreit erwähnt, ist das oberste Ziel dieses Projekts, auf Bedürfnisse und Wünsche der Bewohner und Besucher zu reagieren und diese zufrieden zu stellen. Ob das resultierende Erscheinungsbild des Baukörpers als schön empfunden wird, ist wohl auch hier subjektiv zu betrachten.

Es wird lediglich ein entwerferischer Beitrag zur Problematik des fehlenden Raumes geleistet.

Als nächstes möchte ich auf meine schon vorhin erwähnten Bilder und Skizzen eingehen und versuchen diese zu erklären. Anhand dieser 'gemalten Illustrationen' werde ich Schritt für Schritt den Vorgang bzw. das Entstehen meines Entwurfs schildern.

Abb.01

w e r d e g a n g

(Alle folgenden Skizzen und Bilder sind wenn nicht anders angegeben vom Autor erstellt.)





Abb.02

Abb.01

In diesem Schnitt findet man auf der linken Seite den historische Altstadt kern von Zadar, auf der rechten Seite das neue Passagierterminal.

Zusammen wirken beide Teile als Nahtstelle der unterschiedlichen städtebaulichen Strukturen. Die Außenkonturen der Baukörper in der Stadt werden genau unter Betracht genommen und versucht auf die andere Seite zu spiegeln. Die Stadt, als auch das neue Zentrum, befinden sich auf unterschiedlichen Niveaus und sind bestückt mit einem unterschiedlichen Angebot an Aktivitäten.

Abb. 02

Dieses Bild zeigt einen möglichen Grundriss zu dem Schnitt im Abb.01.

Hier wird eine räumliche Ausdehnung der Stadt bzw. der gesamten Halbinsel illustriert.

Der neu geschaffene Teil hängt an der Uferpromenade und wird als erweiterter Stadtraum wahrgenommen.

Die Baukörper sind relativ simple ausgeführt und präsentieren sich auf unterschiedlichen Ebenen.

Die dominante Lage direkt vor der Altstadt macht das neue Hafenterminal regelrecht zu einem Eyecatcher.

Abb.03



Abb. 03

Auch Abb.03 stellt einen Schnitt dar. Diesmal der mögliche Schnitt zu Abb.02.

Bei dieser Skizze wurde mir klar, dass sich das neue Terminal viel zu mächtig und zu groß präsentiert.

Der Maßstab des Terminals muss in diesem urbanen Kontext möglichst klein gehalten werden.

Die Idee der unterschiedlichen Niveaus und der Erweiterung des Stadtraums hatte ich zu diesem Zeitpunkt noch nicht verworfen.

Ganz im Gegenteil, ich dachte sogar eine großflächige Erweiterung und somit Ausdehnung der gesamten Stadt.

„Zeichnungen und Bilder dieser Art erlauben es ein wenig zurückzutreten, zu schauen und das verstehen zu lernen, was noch nicht ist und doch zu werden beginnt.“



...Zitat von Peter Zumthor

Abb.04





Abb. 04 | Abb.05

Zu diesem Gedanken der großflächigen Ausdehnung der Stadt gab es natürlich auch Illustrationen.

Aufgrund des Maßstabes und des regelrechten Verschwinden der Altstadt durch die Lage des Projekts habe ich auch diese Ausführbarkeit der Idee bezweifelt.

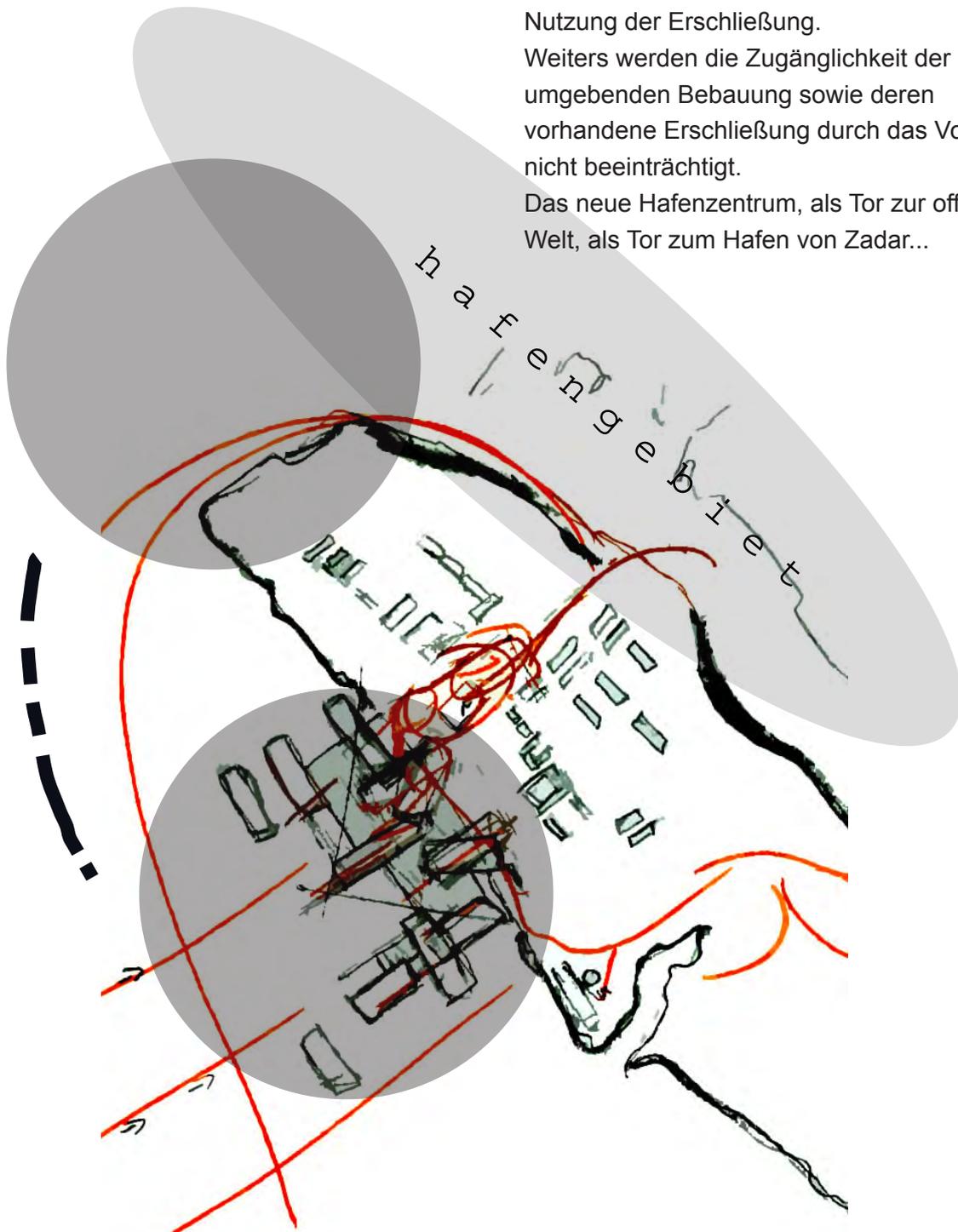
Abb.06

Nach einem weiteren Aufenthalt in Zadar und nach ausgiebiger Analyse meines gewählten Standortes, habe ich beschlossen den Bauplatz auf die vorderste Spitze der Halbinsel zu verlegen.

Ein großer Vorteil ist hier die Nutzung der bereits vorhanden Infrastruktur, sprich die Nutzung der Erschließung.

Weiters werden die Zugänglichkeit der umgebenden Bebauung sowie deren vorhandene Erschließung durch das Vorhaben nicht beeinträchtigt.

Das neue Hafenzentrum, als Tor zur offenen Welt, als Tor zum Hafen von Zadar...



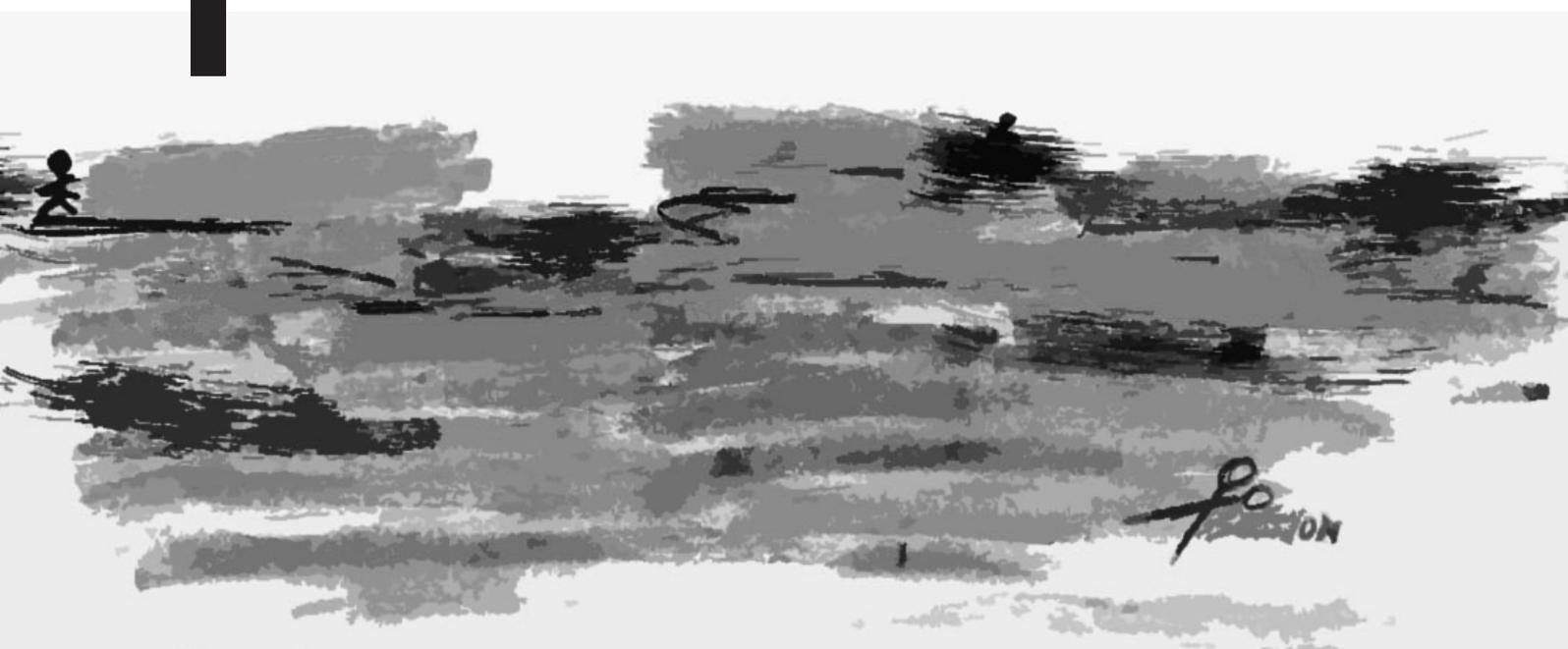
ZADAR



[photo] von :: zadar tourist board, stjepan felber, per mail :: jun 2013;

Das Foto darüber und das Bild darunter weckten in mir wieder die Erinnerung an die vielen unterschiedlichen Niveaus, die der Entwurf aufweisen soll. Als nächstes möchte ich kurz auf Qualitäten eingehen, die unbedingt Teil meines Entwurfs werden sollen...

Abb.07



WOHLBEFINDEN _	die Menschen sollen sich wohlfühlen
TRANSPORT _	reibungslose Abwicklung des Verkehrs
INFORMATION _	Austausch, Bereitstellung von Informationen
DIALOG _	effektive Kommunikation
GASTFREUNDSCHAFT _	wissen, wie man die Vielfalt willkommen heißt..
NÄHE _	Verkürzung von Entfernungen, um sich besser orientieren zu können
INTERKULTURALITÄT _	dynamisches und disziplinenübergreifendes Konzept für Interaktion zwischen Kulturkreisen
VIELFALT _	in Struktur und Design



Abb.08

Ecken, Kanten und Verschiebungen
definieren das Erscheinungsbild

>

Ungleichheit, Trennung und das
Dazwischenliegende

... weitere Skizzen und Überlegungen

Abb. 09

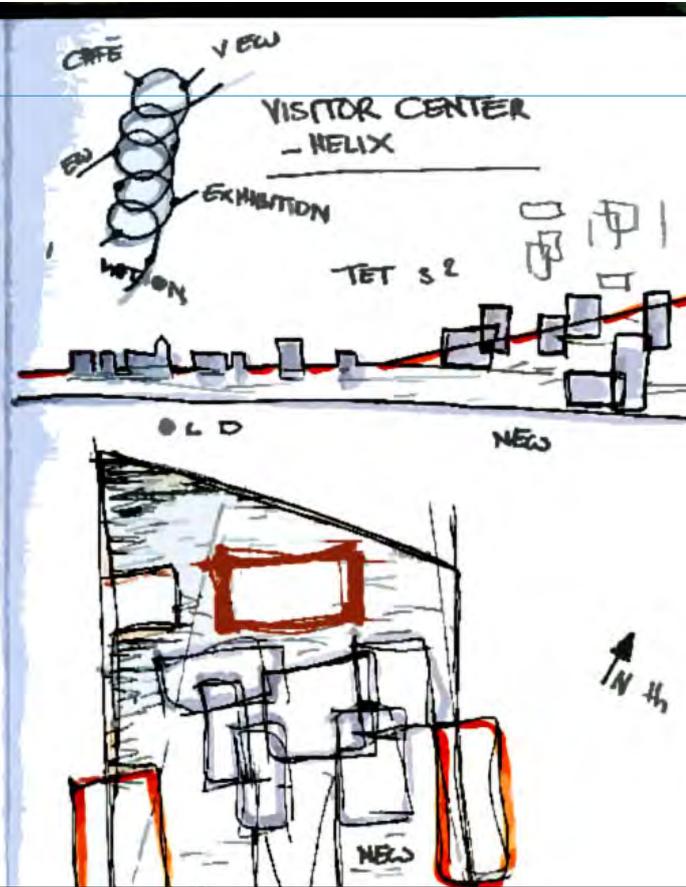
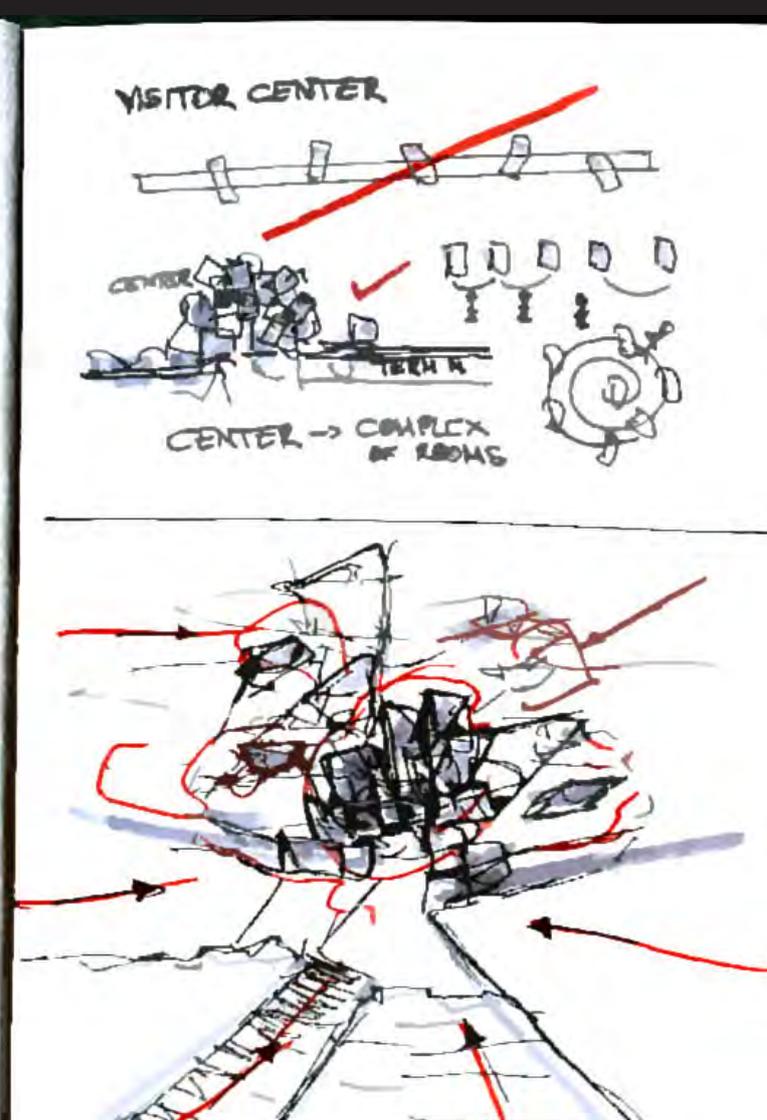
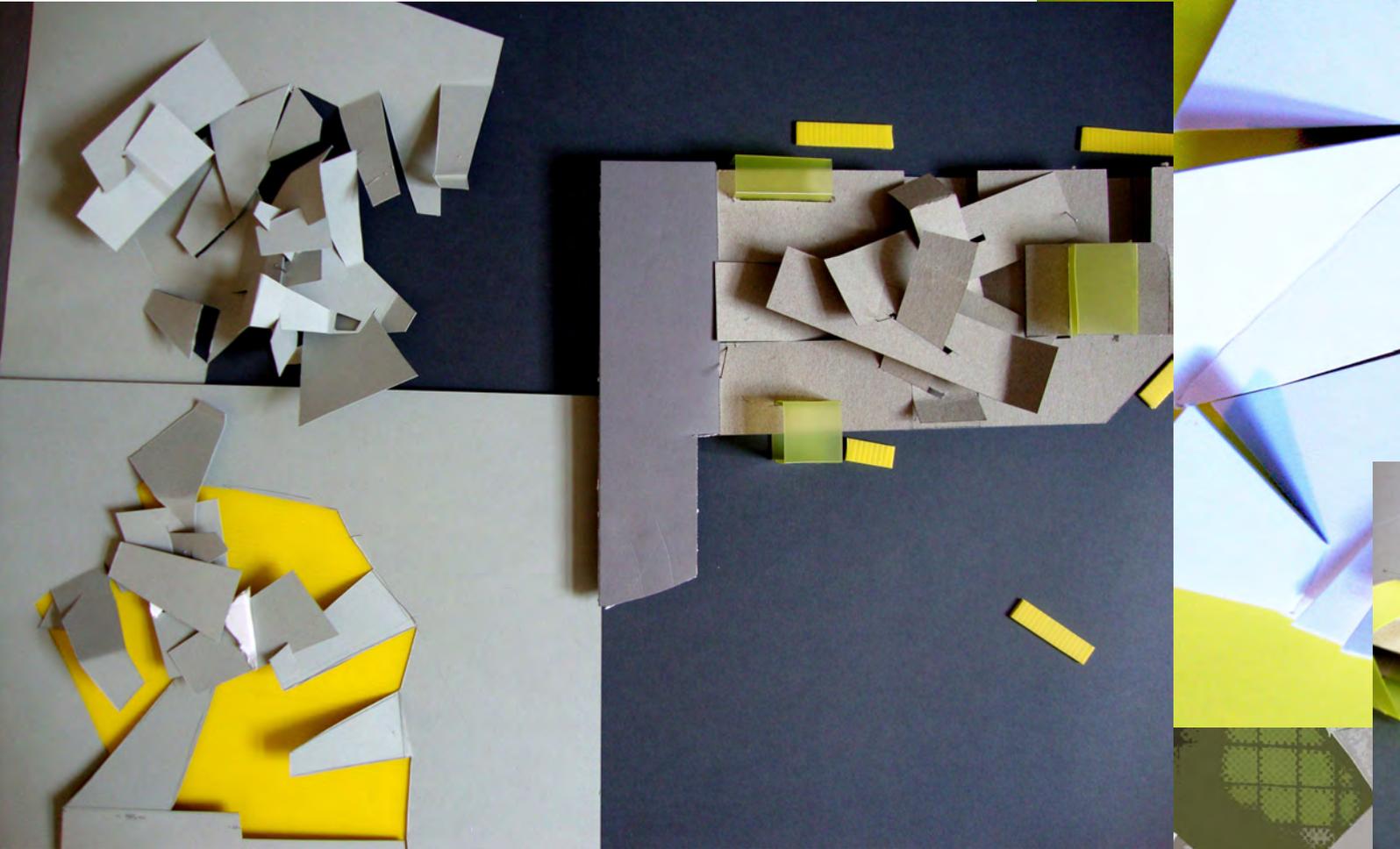


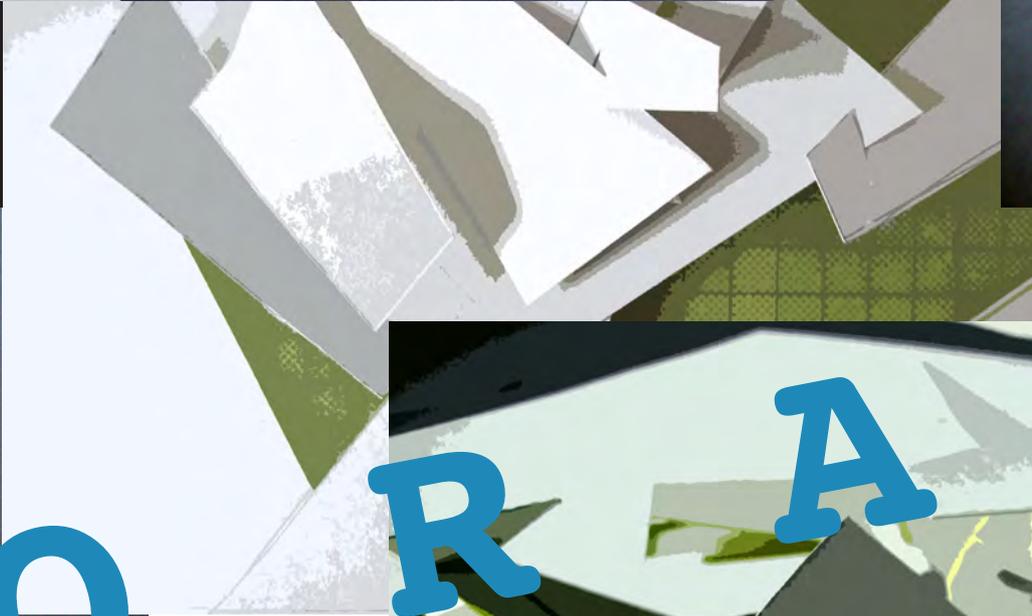
Abb. 10





...erste materielle Umsetzungen von Skizzen und Gestaltungsideen

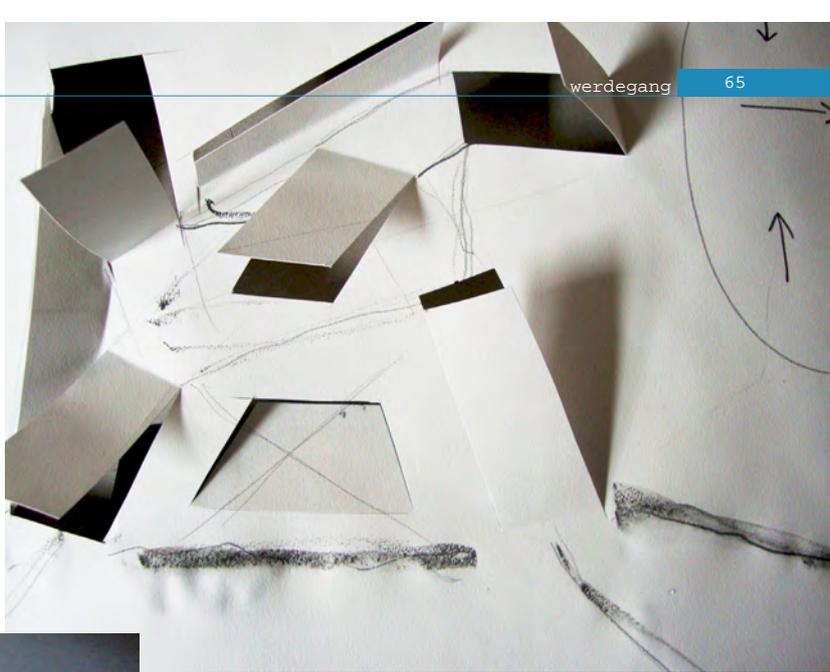
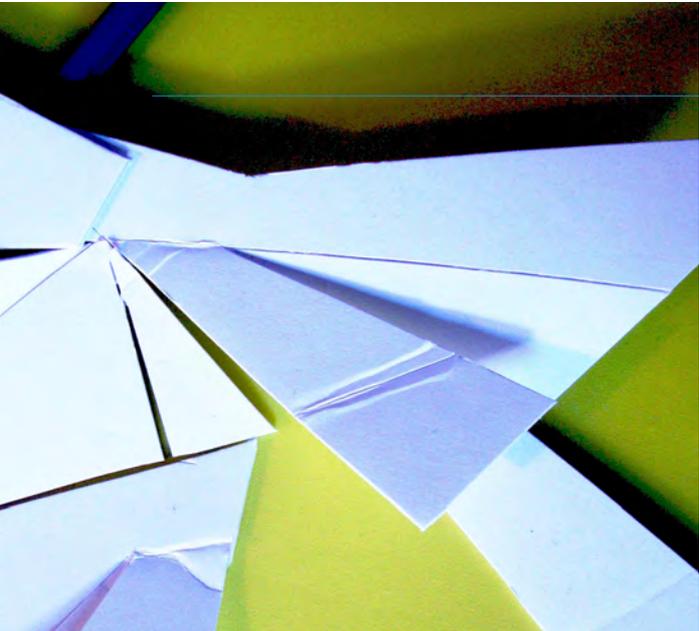
Abb. 11



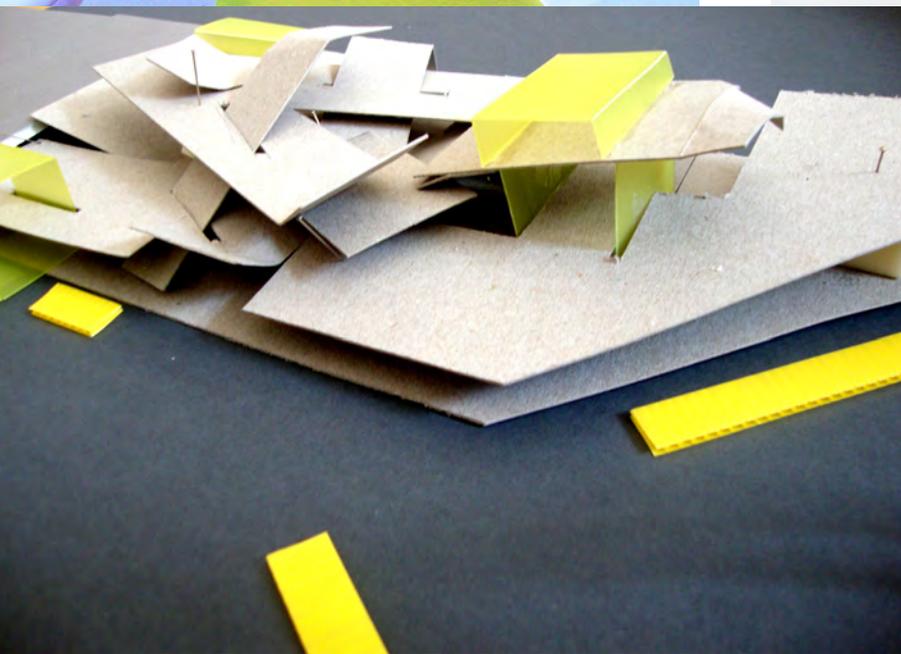
O



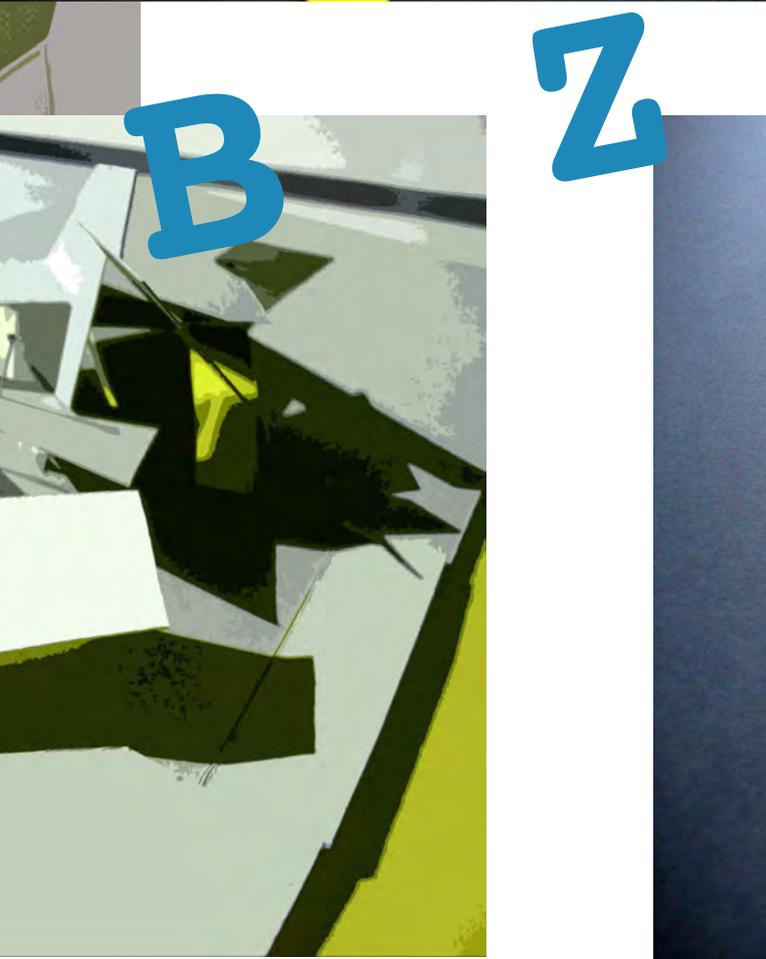
R A



zersplitterte, aufgebrochene Plattform...
Terminal + Visitor Center ...?

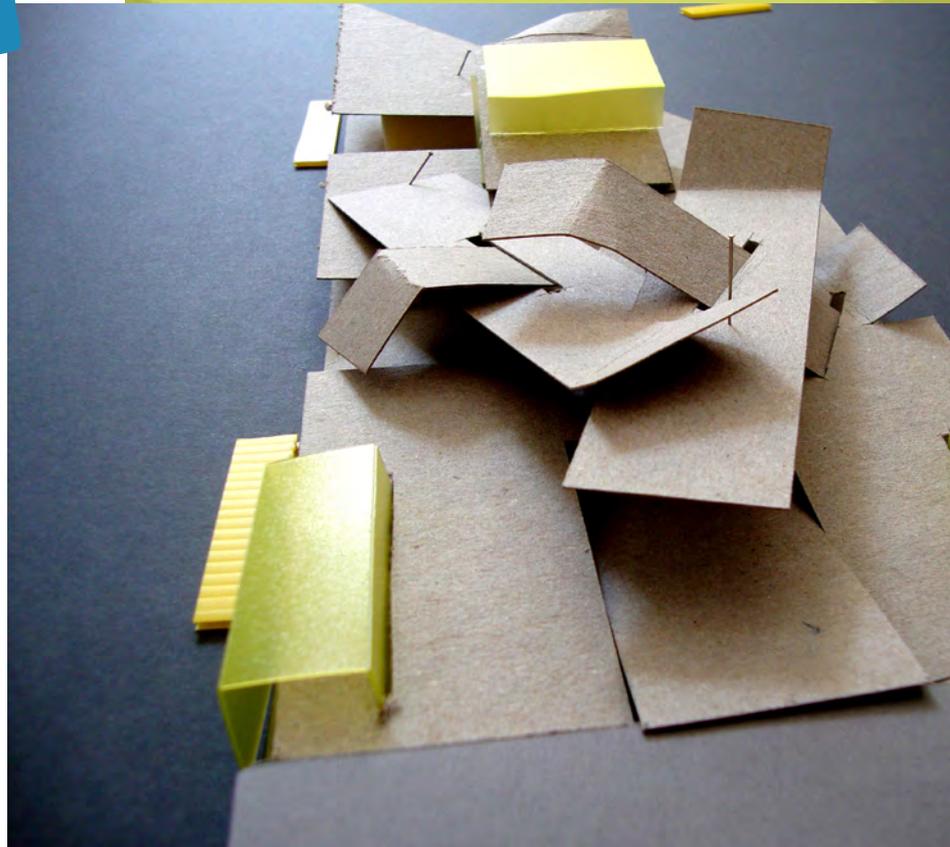


U G



B

Z



All diese Grafiken und Modelle stellen nur das Rückgrat der möglichen Struktur dar. Sie drücken jedoch nicht aus, warum ich mich für diese Struktur entschieden habe.

Daher möchte ich die Motivation und die aus einer Struktur entstehenden Vor- und Nachteile in textuellen Erläuterungen festhalten.

Zu Beginn des Entwurfs stand die Auseinandersetzung mit vielen unterschiedlichen Themen wie Hafen, Erschließung, Raumprogramm, Sichtbeziehungen, Funktionalität, Zirkulation, Nutzung, Materialien, Wasser, Licht, Reflexion, usw.

Ziel für mich war, Festlegungen über den prinzipiellen Charakter, den Maßstab und über die Atmosphäre der entstehenden Räume zu treffen. In den Skizzen und Arbeitsmodellen werden von mir nur Elemente angeboten, mit denen diese Vorstellungen umgesetzt werden können. Im Großen und Ganzen geht es aber nur darum, Raum zu schaffen, Raum für bestimmte Nutzungen. Durch die Schaffung dieser Räumlichkeiten verändern wir aber auch das Umfeld und das Dazwischenliegende und somit erzeugen wir gleichzeitig ein neues Erscheinungsbild.

Schon im Jahr 1987 sagt Rem Koolhaas in seiner Beschreibung des Wettbewerbsprojektes für Melun-Senart: „Das Wichtigste an diesem Projekt ist ein System von Leerräumen, ...das sich auf dem Gelände einprägt. Wir schlagen vor, dass möglichst viele aller für die Entwicklung ... unerlässlichen Energien dem Schutz und dem Unterhalt dieser Leerräume zukommen.“

Ich glaube bei der Konzeption neuer Lebensräume ist es wichtig, auf die bewussten Ansprüche aufzubauen und ein logisches, funktionelles und ästhetisches Gesamtkonzept zu kreieren.

Die vorhandenen Ressourcen sollten integriert und wirkungsvoll genutzt werden.

Meistens entsehen Räume von innen nach außen, von der Funktion zur Ästhetik.

Wesentlich dabei ist die Verbindung vom Innen zum Außen und vom Außen zum Innen.

Räume zu entwerfen heißt für mich gleichzeitig Bilder, Skizzen, Nutzungskonzepte, Analysen und mögliche Szenarien zu entwickeln um räumliche und logische Bezüge herstellen zu können.

Architektur muss die Kunst sein, Funktion und Ästhetik zu verbinden.

„Ästhetische Vorschriften existieren für mich nicht. Was auf mich wirkt, wirkt.“

...Zitat von Theodor Fontane

Ziel ist es einen städtebaulichen sowie landschaftsarchitektonischen Entwurf zu liefern.

Ein urbanes Konzept, dass sich als neues dreidimensionales Zeichen der Stadt präsentieren kann.

Information und Kunst sollten in der Lage sein, aus dem Gebäude fließen zu können und der Stadt sollte einer Verschmelzung mit der neuen Ansammlung von Baukörpern nichts im Wege stehen.

Im Vordergrund steht auch die Schaffung eines hybriden Raumes, wo sich Menschen treffen und wo unerwartete Ereignisse stattfinden können.



Abb.12 zeigt einen möglichen Grundriss des Entwurfs. Aus der Verlängerung der Halbinsel hat sich eine Art Plattform entwickelt die mit unterschiedlichsten Funktionen und Nutzungen bestückt ist. Die Plattform wird als Oberfläche für die neue Bebauung verwendet und ist gleichzeitig das Passagierterminal. Aus der Plattform, aus dem Terminal heraus, erstreckt sich das Visitor Center.

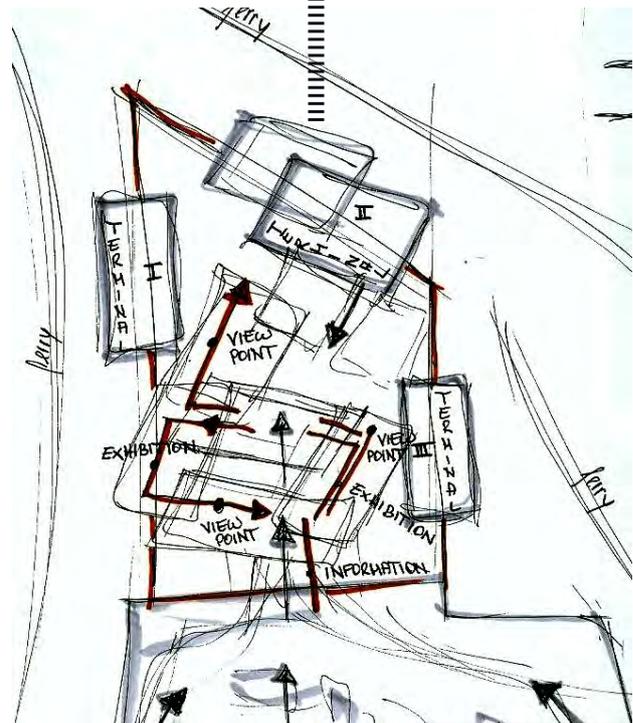


Abb. 12



Abb.13

Um eine gewisse Verdichtung zu erzeugen, werden die unterschiedlichen Nutzungen und somit das Raumprogramm vertikal geschichtet. Die verschiedenen Aktivitäten sollen ohne gegenseitige Beeinträchtigung zur gleichen Zeit ablaufen können.

Das Prinzip der Überlagerung einzelner funktioneller Schichten wird aus dem Grundriss in den Aufriss übernommen. Es entsteht ein räumliches Gefüge einzelner Bereiche und Aktivitäten.

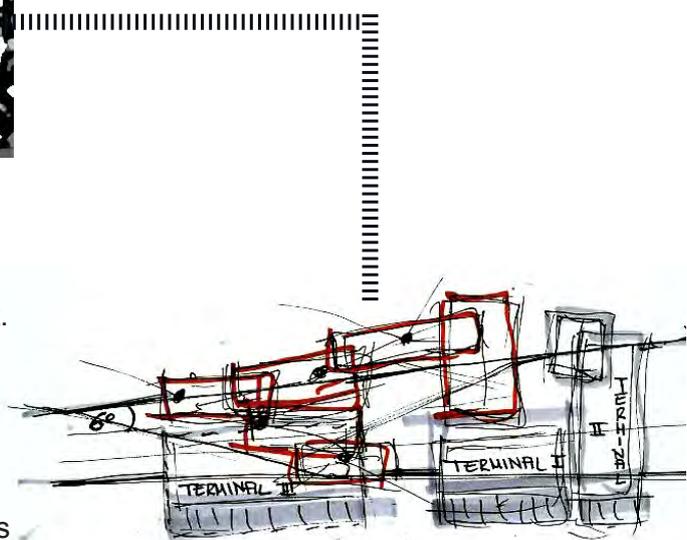


Abb. 13

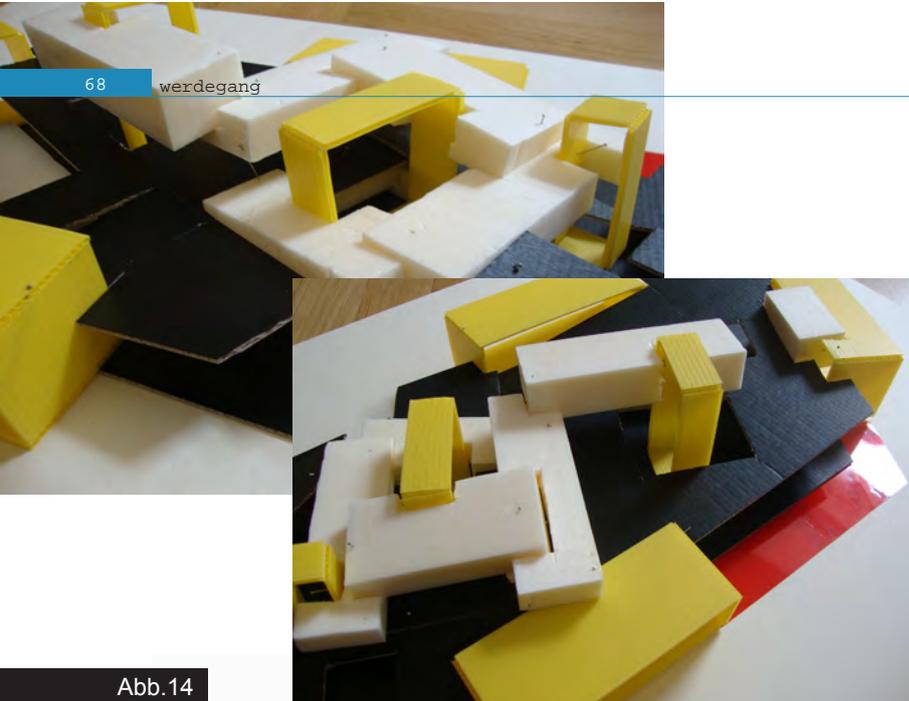


Abb. 14

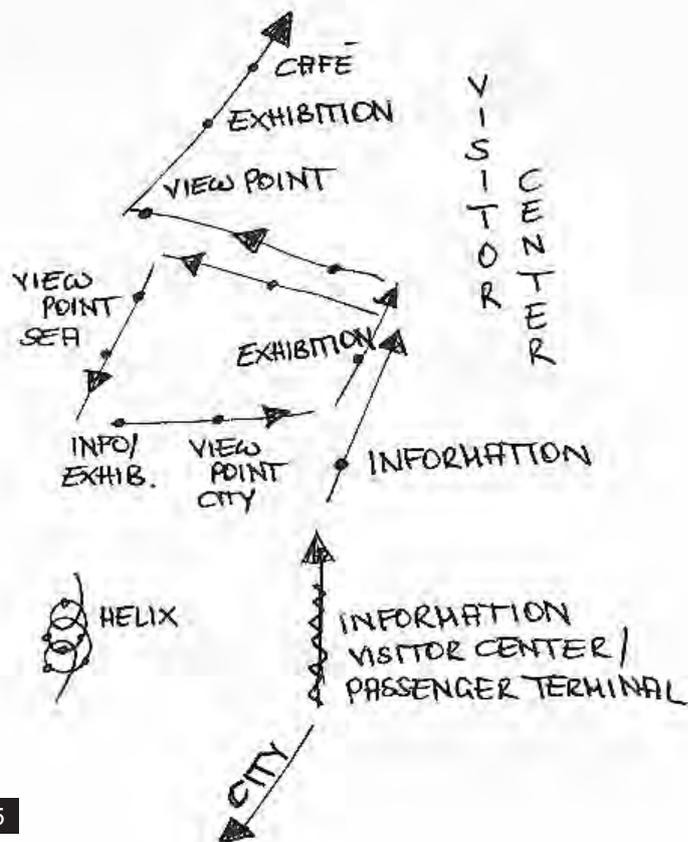
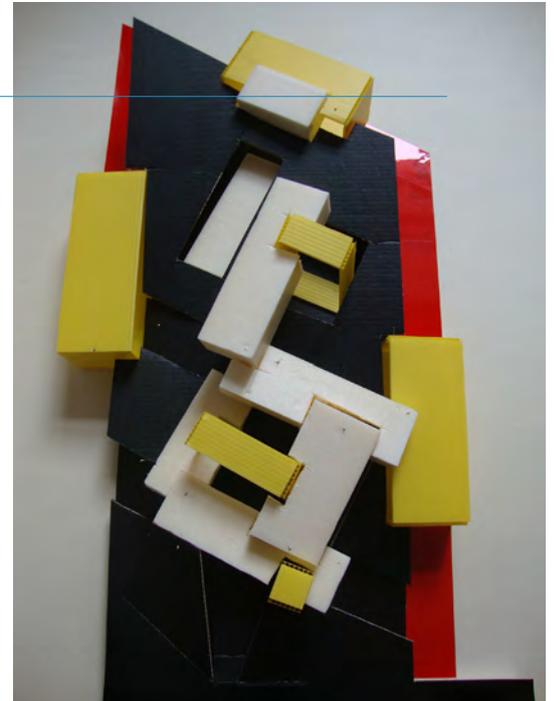
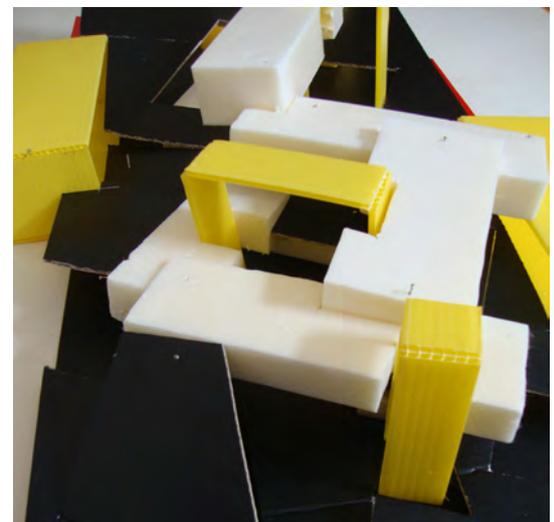


Abb. 15



Die Idee das Visitor Center als eine Art Spirale auszuführen (Abb. 15), die sich vom Terminal nach oben wendet, fand ich nach einer Zeit merkwürdig und zu kompliziert. Besucher- und Informationszentren profitieren sich zunehmend über ihr Gesamtkonzept, in dem Architektur, Innenarchitektur und die spezifische Ausgestaltung der Informationsstationen das Gesamtkonzept als Gesamtkunstwerk repräsentieren. In meinem Entwurf soll das Besucherzentrum aber nur ein kleiner Bestandteil des Terminals darstellen und soll im Erscheinungsbild nicht überhand nehmen. Aufgrund dessen erschien mir auch die gesamte Plattform zu kompliziert und unübersichtlich. Meiner Meinung nach muss dem Besucher schon beim ersten Betreten die Chance gegeben werden, sich alleine zurechtzufinden. Und dafür darf kein räumliches Denkvermögen nötig sein. Schön zu sehen ist diese Komplexität und Kompliziertheit in den oben abgebildeten Arbeitsmodellen, siehe Abb. 14.

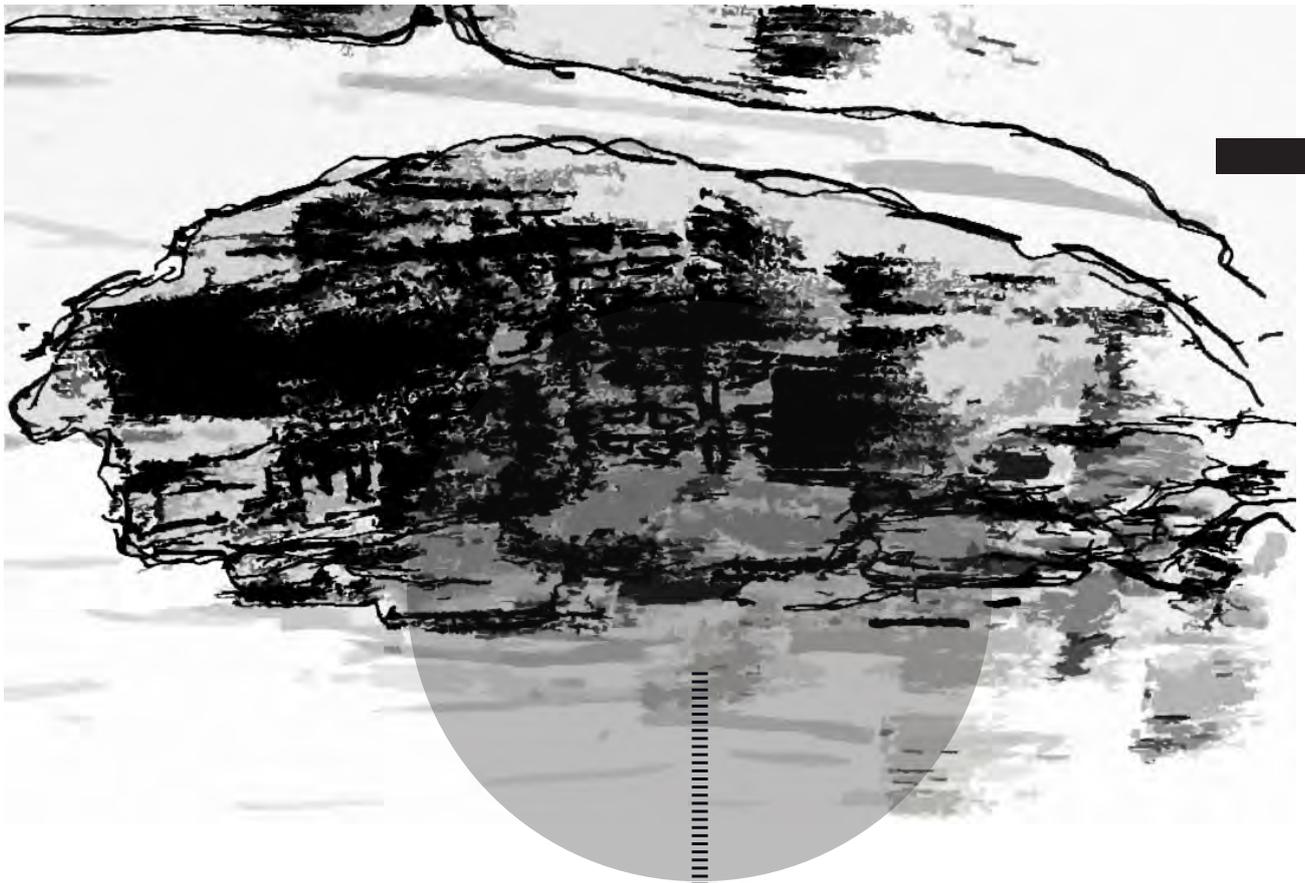


Abb. 16

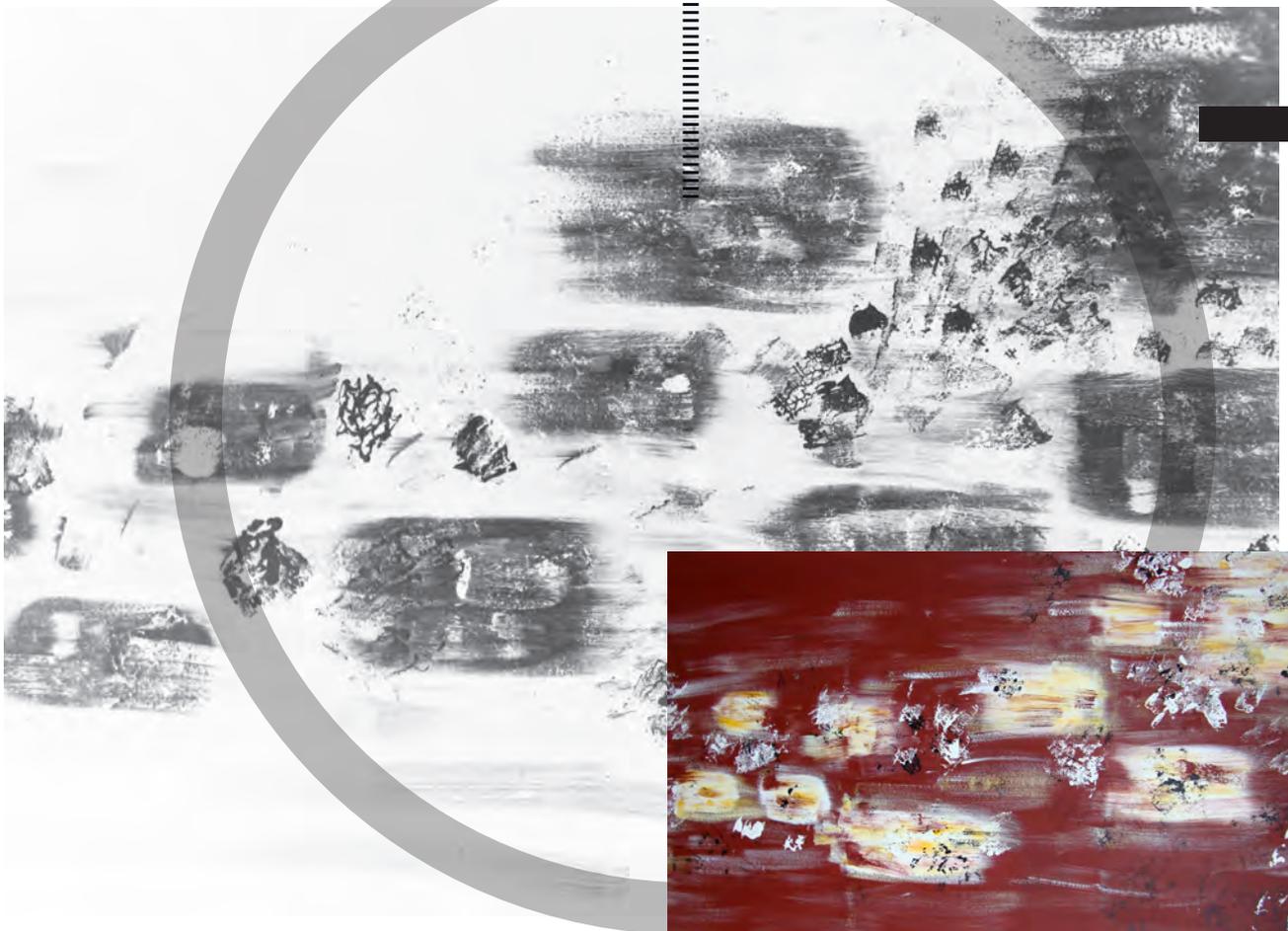


Abb. 17



z u r ü c k z u m
u r s p r u n g . . .



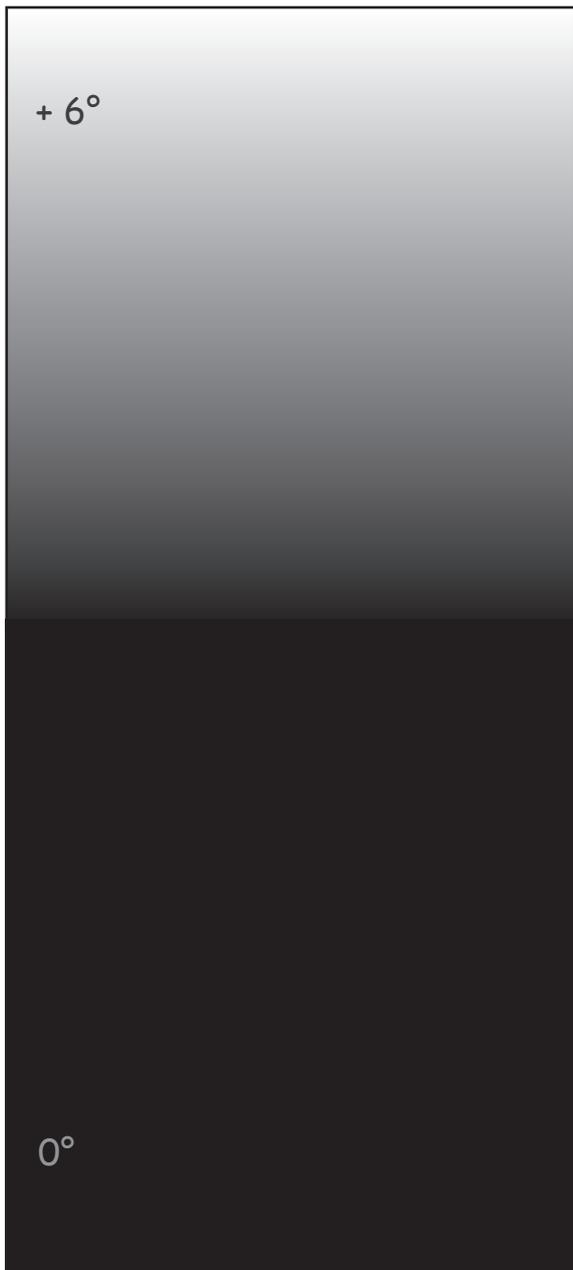
- > I d e e d e r E r w e i t e r u n g
- > I d e e d e r S t a d t a u s d e h n u n g
a u f u n t e r s c h i e d l i c h e n
E b e n e n

Eine weitere Idee war ein simples Zusammenspiel aus einfachen Elementen. Diese Elemente können sich auf unterschiedlichsten Ebenen befinden, können sich überlappen, können Abstand halten und weisen somit unterschiedliche Bezüge zur Wasseroberfläche auf.

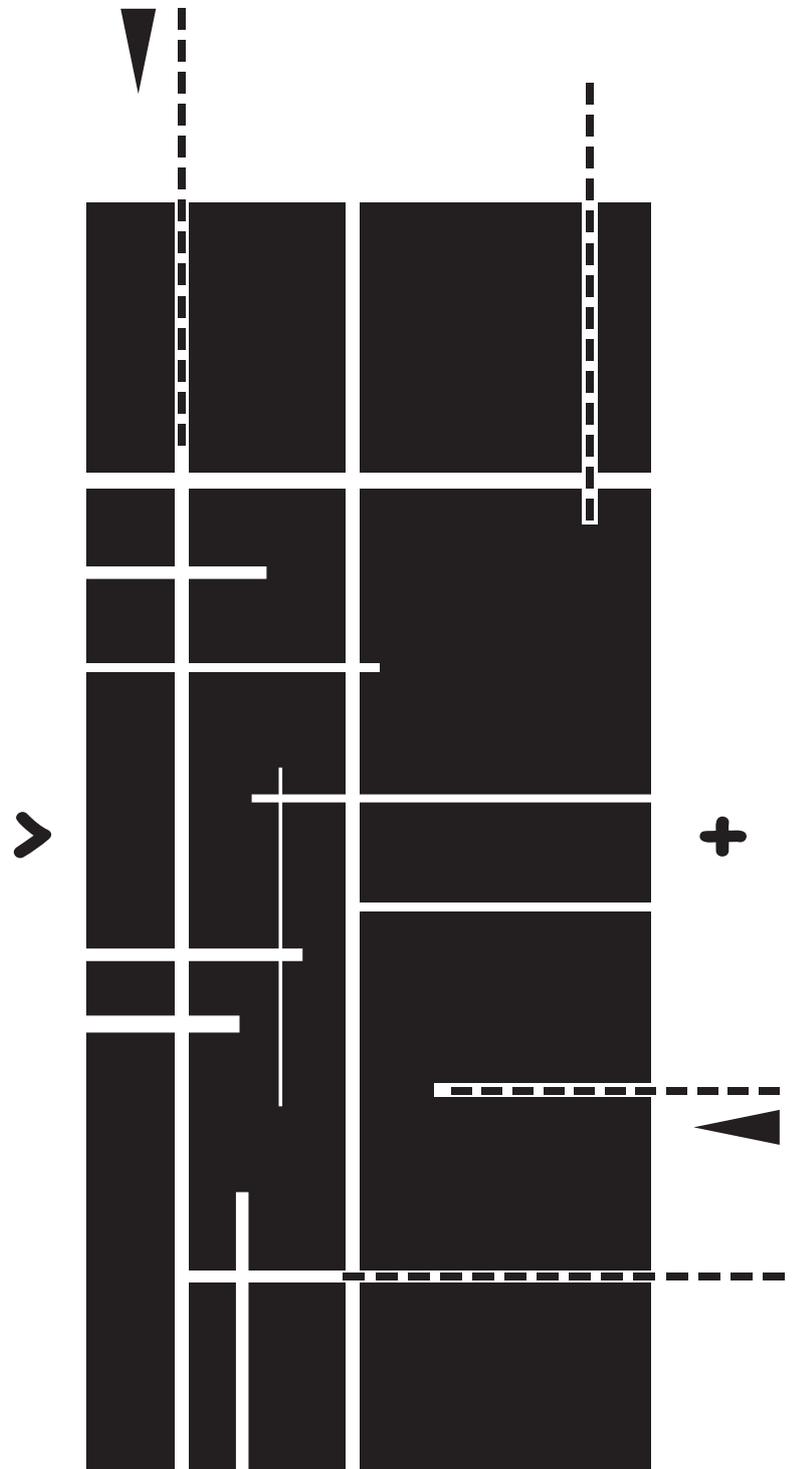
In der folgenden Dokumentation möchte ich ganz kurz den Werdegang zu dieser landschaftsarchitektonischen Idee vorstellen.

„Weniger ist komplexer als mehr,
was einfach kompliziert ist.“

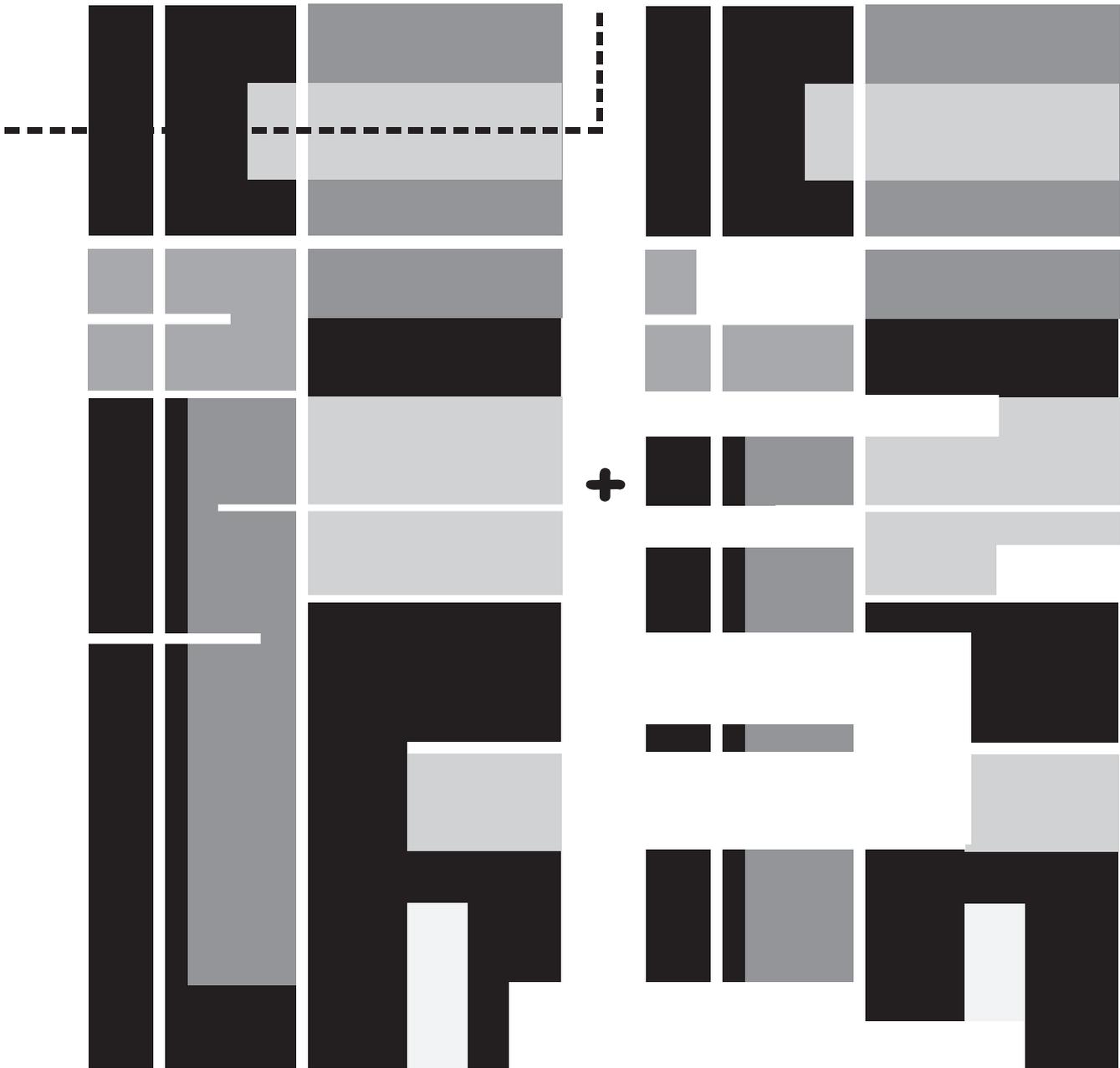
Philip Johnson



plattform

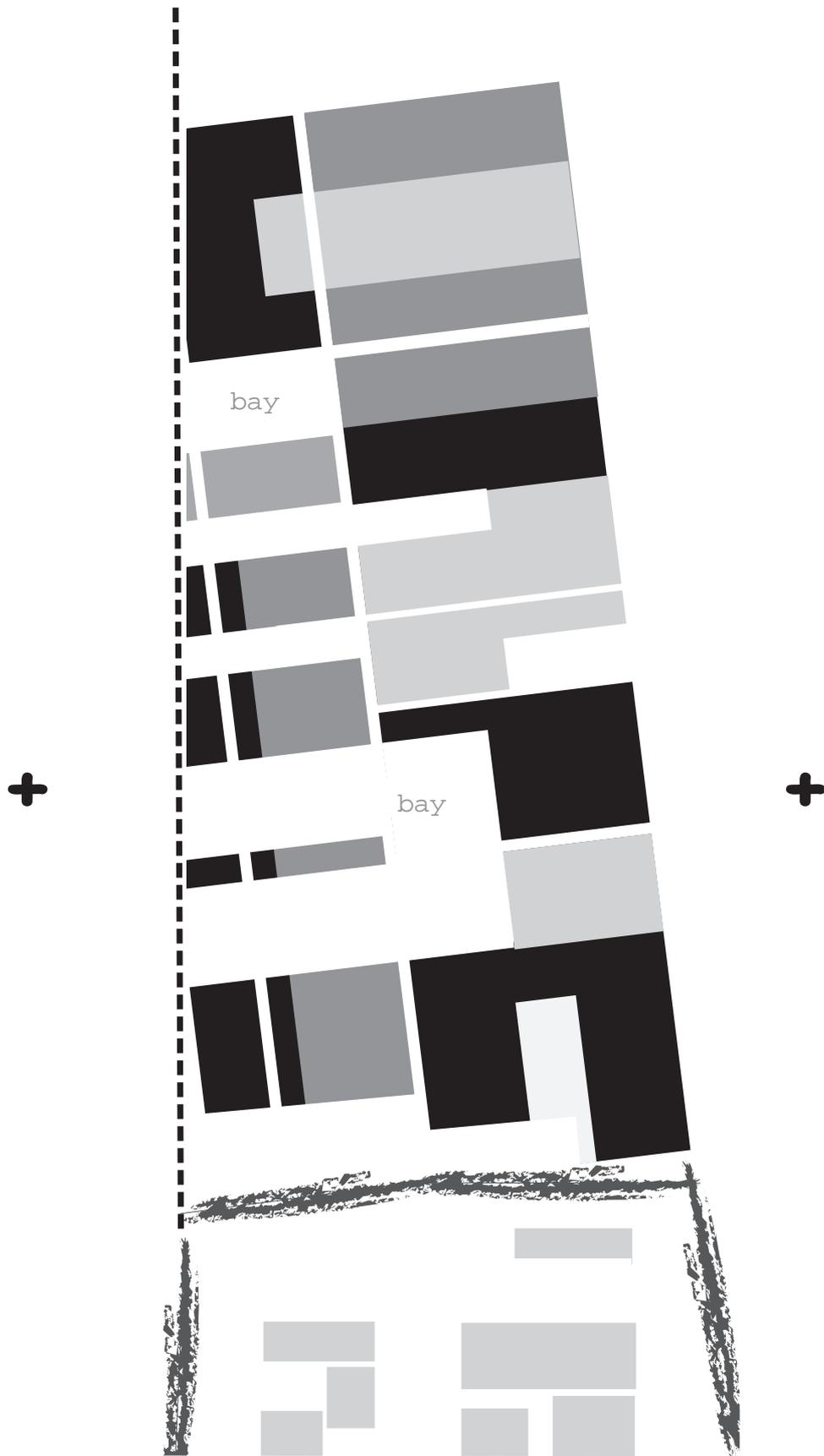


splitting - cut into pieces



dimensionalization - vary
in height

incisions - jetties, need for
light



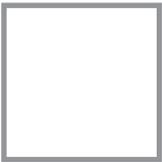
adaptation - transformation



stairs



jetties



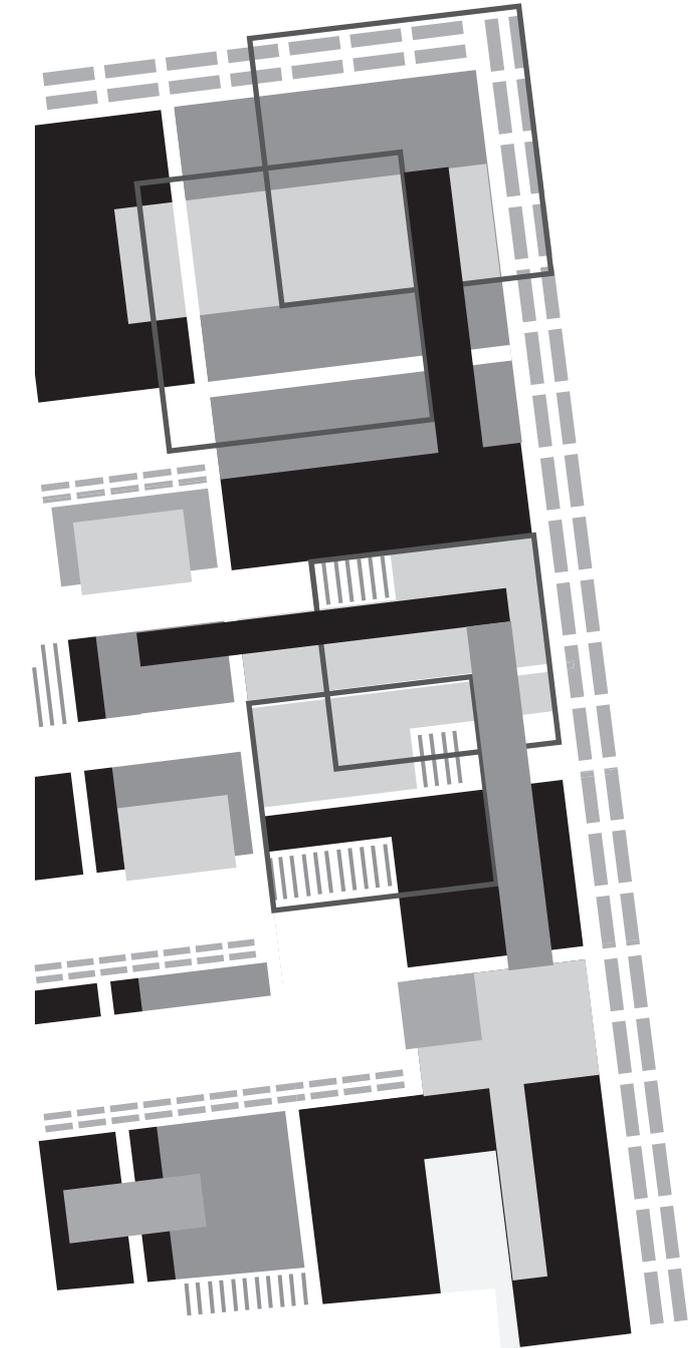
shelter

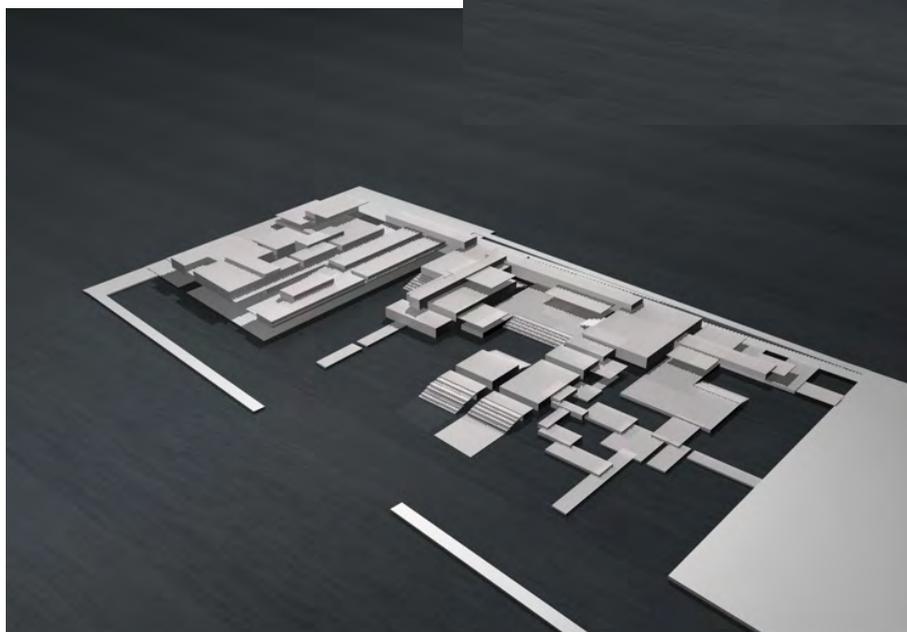
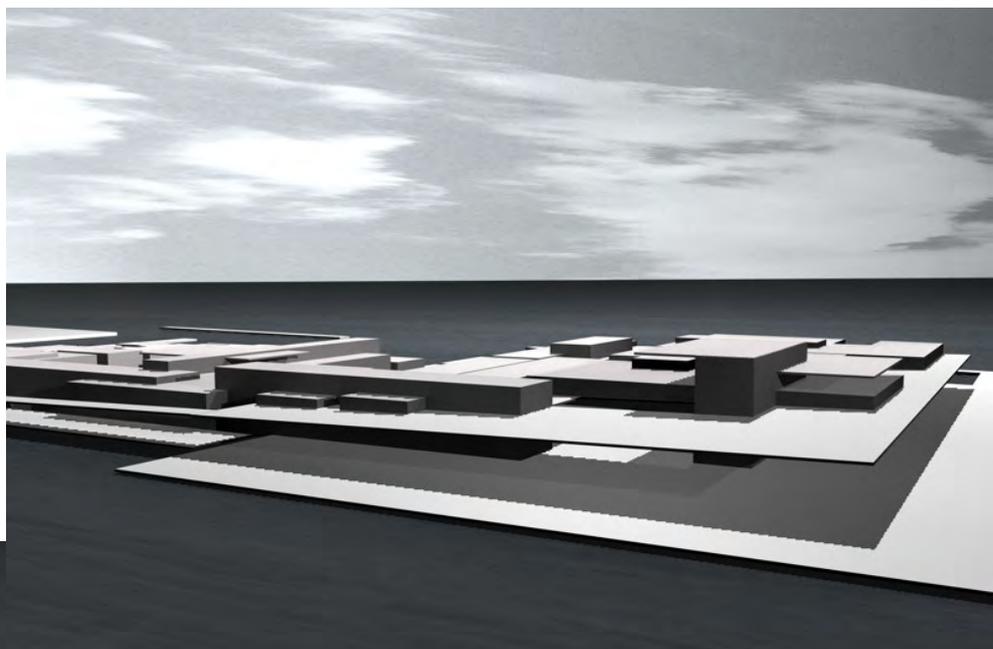


overlapping elements



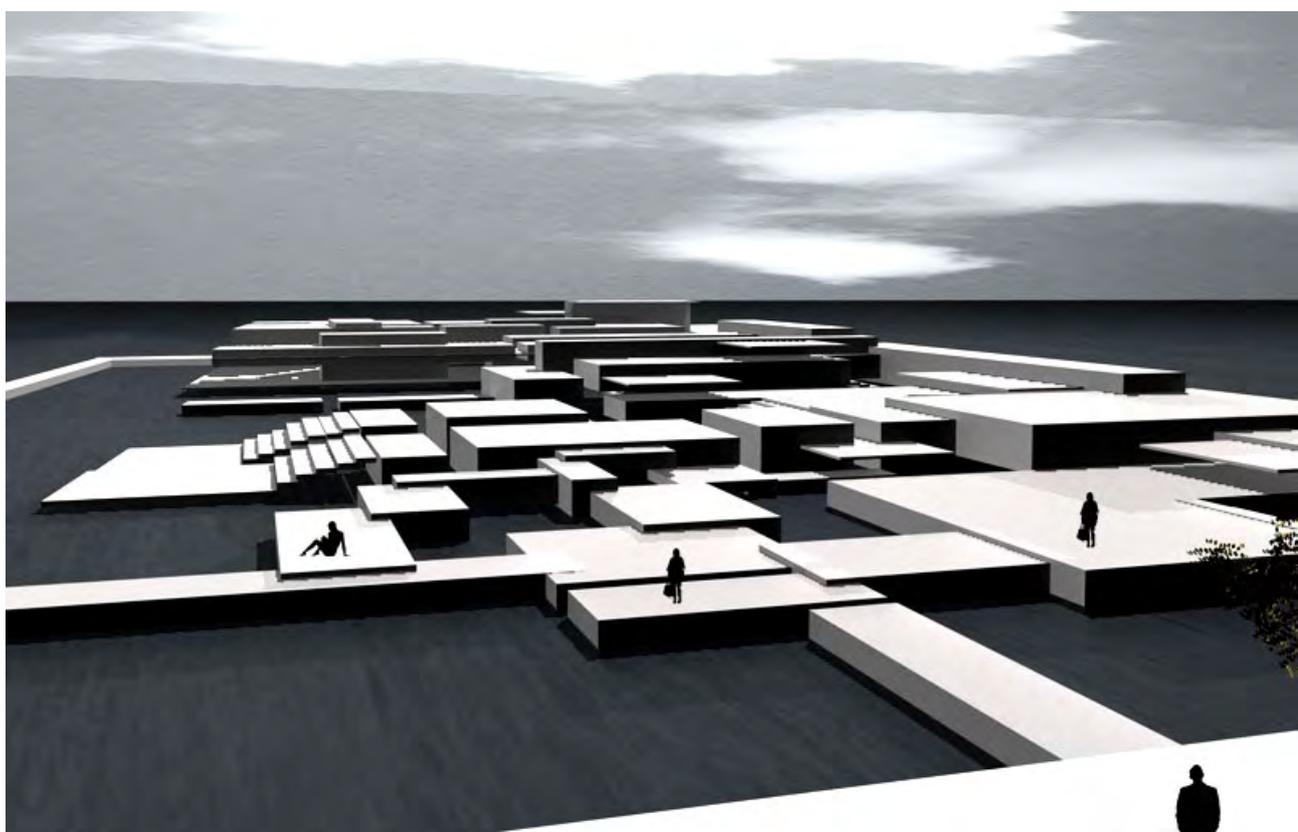
addition of elements





Die Einfachheit und das simple Spiel aus gleichartigen Elementen stand hier im Vordergrund. Nachteil dieser resultierenden Gesamtstruktur ist die Kleinteiligkeit und der große Maßstab.

Abb. 18

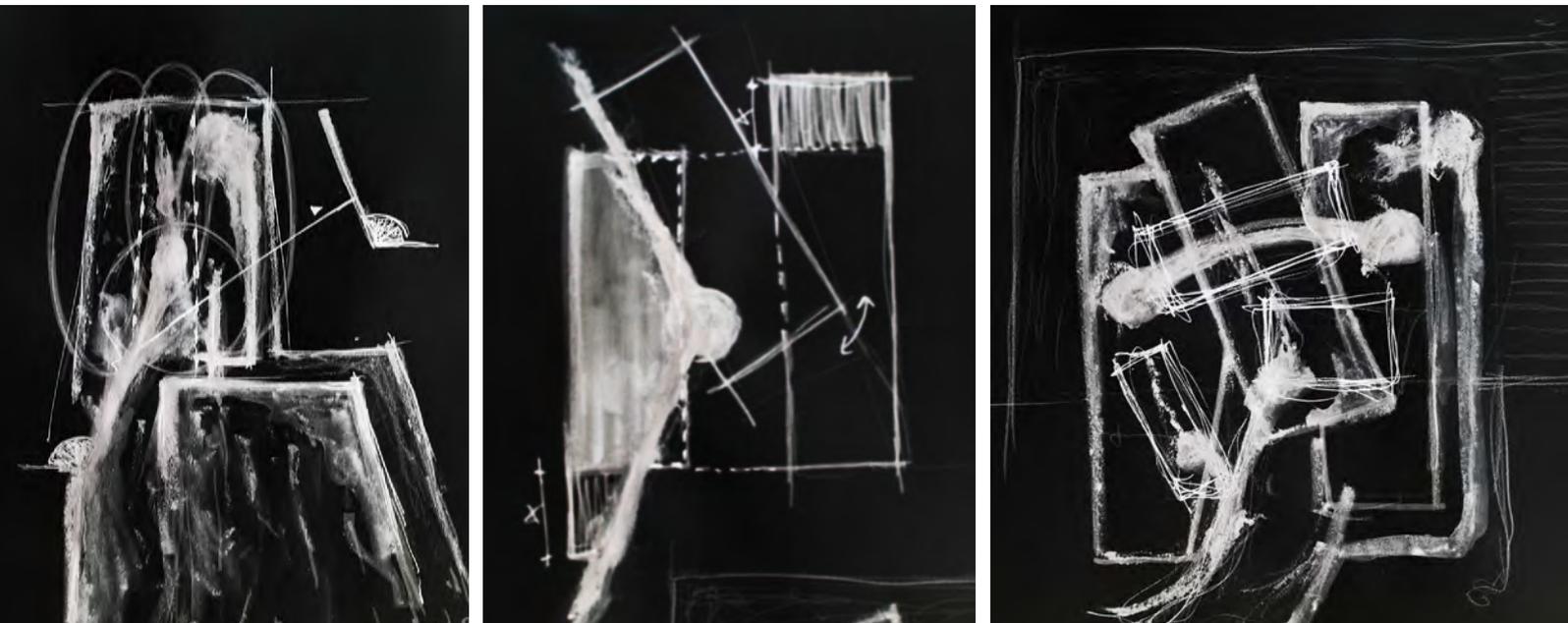


R E S U L T A T

„Nicht wir haben uns zu verändern um in Architektur zu leben, sondern die Architektur hat so auf unsere Bewegung, unser Gefühl, unsere Stimmung, unsere Emotionen zu reagieren dass wir in ihr leben wollen.“

Wolf D. Prix, Coop Himmelblau, Beyond the Blue, 2007, S.61;

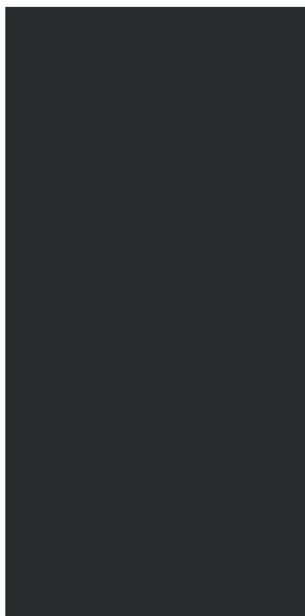
Abb.20 erste Skizzen zum Coast Board



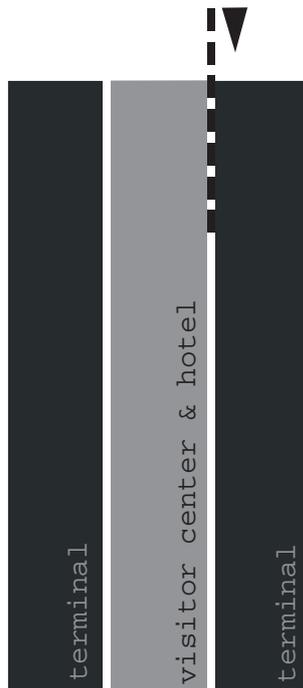
... aus einer explosiven Skizze entwickelt ...

..mit geschlossenen Augen gezeichnet,
die Hand verhält sich wie ein Seismograph,
nimmt geometrische Formen und Gefühle auf,
die der Raum evozieren soll..

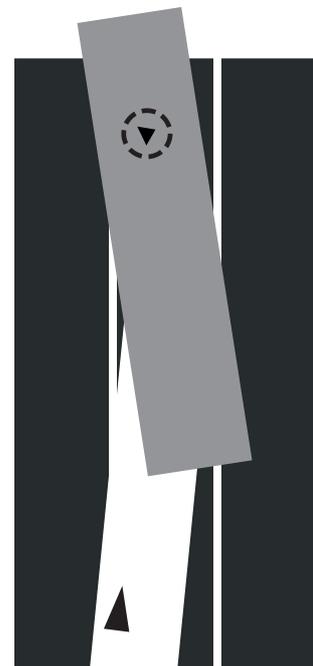
STORYBOARD



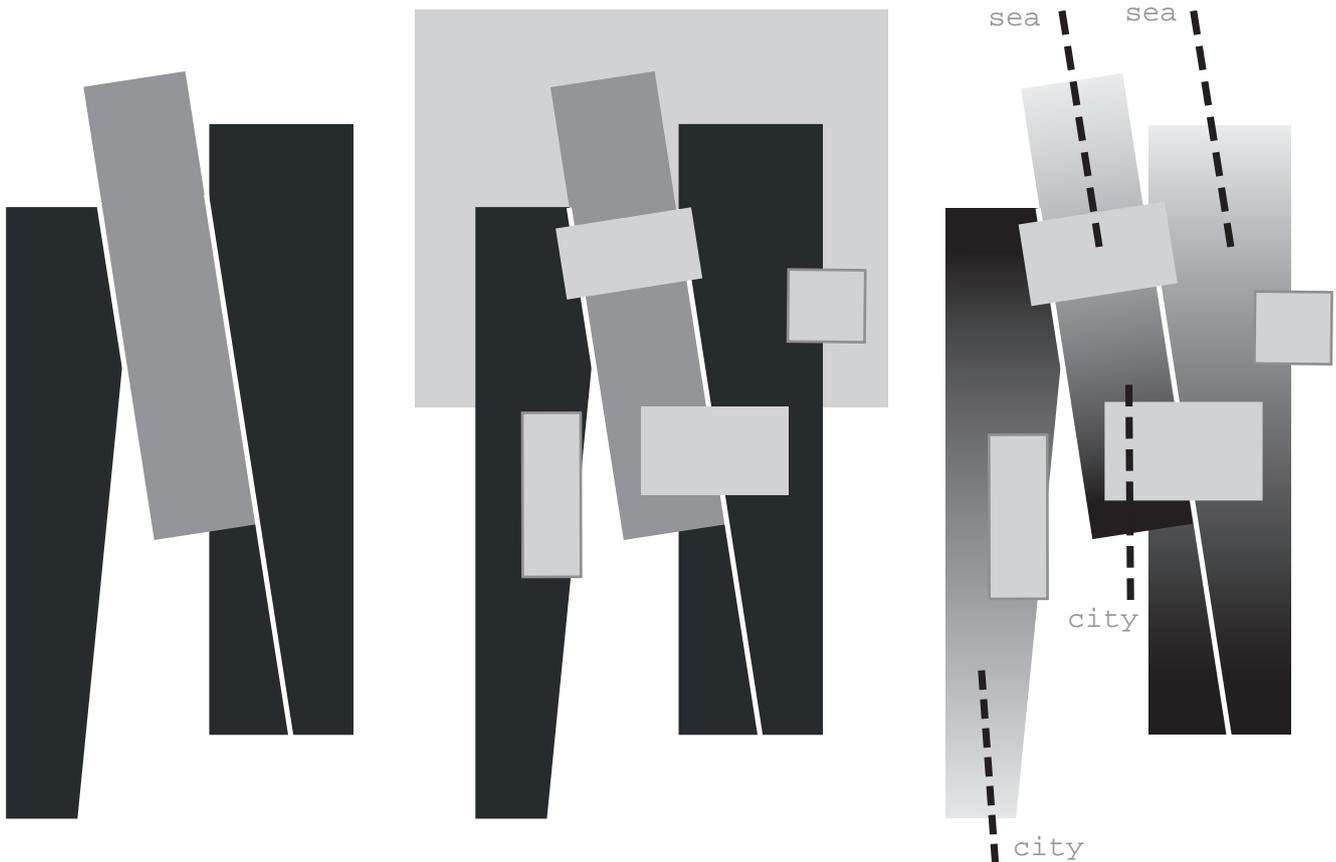
plattform



splitting



orientation



adaptation -
transformation

addition - of elements
with special tasks

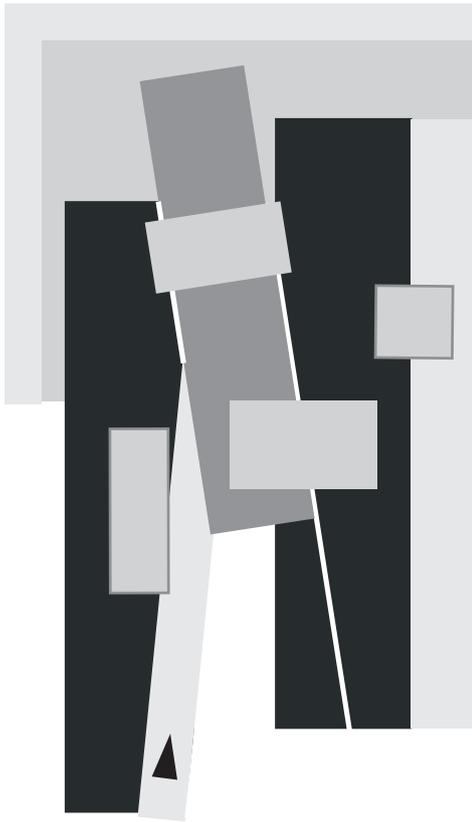
slope -
visual relationship

Das Passagierterminal mit dem Besucherzentrum und dem Hotel soll wie eine große urbane, architektonische Landschaft wirken. Durch die Trennung und Aufteilung des großen Komplexes in mehrere Abschnitte entsteht eine gewisse räumliche Abfolge, die wiederum eine spannende Perspektive liefert, mit vielen möglichen Blickbeziehungen auf unterschiedlichsten Ebenen.

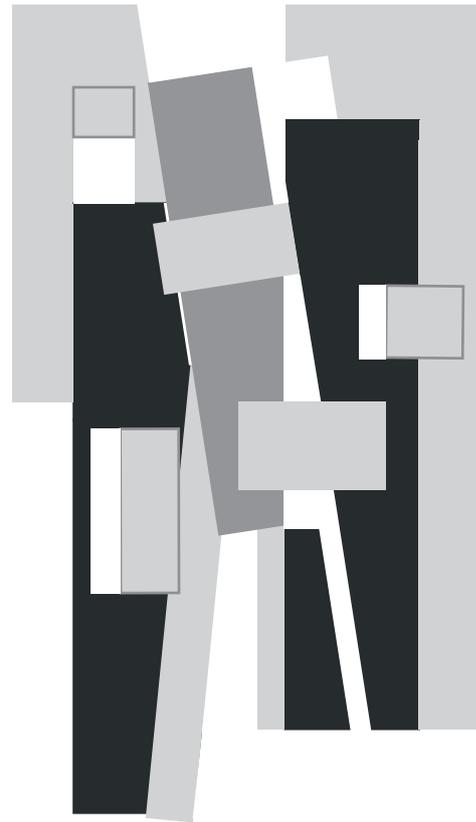
Für mich muss das Gebäude eine möglichst hohe architektonische Qualität aufweisen und vielleicht sogar ein wenig monumental wirken. Als Legitimation für diese Art von Monumentalität steht für mich sofort ein Gedanke im Vordergrund: die Vorstellung von Zusammengehörigkeit, Gemeinschaftseigentum und freiem Zugang für alle. Um unter diesen Prämissen Monumentalität zu schaffen, will ich das Passagierterminal zugänglich im

weitesten Sinne machen, indem ich auf dem Gebäudedach des Terminals einen „Teppich“ aus geneigten Flächen auslege. Dieser „Teppich“ wird in Bezug zum Meer und zur Stadt Zadar moduliert. Die großen unterschiedlich geneigten Flächen sind öffentlich zugänglich und bilden einen großen neuen Freiraum für die Stadt, mit vielen interessanten Blickbeziehungen.

Absicht war es auch, ein Gebäude ohne Hierarchien zu schaffen, vom großen offenen Terminalbereich bis zur Erschließungszone ähnliche räumliche Qualitäten zu bieten.



approach - delivery



incisions - need for light

Die Inszenierung des öffentlichen Raumes geschieht meist anhand von unterschiedlichen Materialien in Verbindung mit deren Anwendung. Diese beeinflussen den Eindruck des Raumes und rufen die verschiedensten Gefühle im Menschen hervor. Um ein Zusammengehörigkeitsgefühl beim Besucher zu erlangen, ist es sinnvoll die zu gestalteten Flächen im gleichen Stil weiterzuführen. Die Materialien, die in diesem Entwurf Verwendung finden, sind Stein, Glas, Holz, Stahl und Metall. Besonders durch die Einbeziehung des Wassers sowohl als Gestaltungs- als auch umgebendes Element in meinem Baukörper ist auf die Verwendung und Beschaffenheit der Materialien zu achten. Das Grundmaterial Stein habe ich deswegen gewählt, weil Stein gemeinsam mit dem Element Wasser die extremsten Gegensätze in

einem räumlichen Gefüge darstellt.

In der Bebauung bilden sie zusammen einen enormen Kontrast, der als Gegensatz zum wandelbaren Wasser in der Architektur gesehen wird.

Auch wenn sich das Passagierterminal in den vielen Bildern, Modellen und Skizzen immer wieder verändert hat, so wurden letztendlich doch die grundlegenden Ideen aus all den Vorentwürfen beibehalten.

Die Wasserkante und somit die Schwelle zwischen Stadt und Hafen, zwischen Land und Wasser wird im Entwurf als große Erweiterung umgesetzt.

RAUMPROGRAMM

Das Raumprogramm verteilt sich auf mehrere Stockwerke, vom Untergeschoss bis hinauf in den dritten Stock.

Das gesamte Terminal setzt sich aus vier Hauptgruppen zusammen:

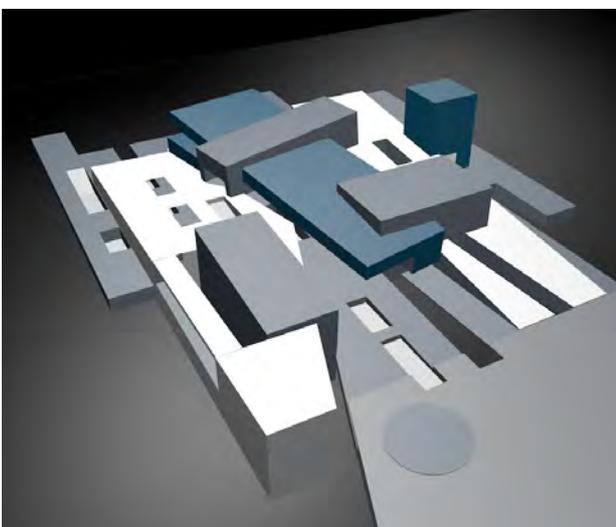
- o Plattform | Untergeschoss
- o Terminalbereiche
- o abgehobene Baukörper
- o fünf zusätzliche Elemente

Im Untergeschoss, halb ins Wasser eingetaucht, findet man Parkplätze und zahlreiche Einkaufsmöglichkeiten vor.

Direkt darüber auf der Nullebene befinden sich zwei große Terminalbereiche, der eine für den alltäglichen Linienverkehr und der andere für kleinere Passagierboote, hauptsächlich Ausflugsboote. Diese Ebene wird über die bereits bestehende Promenade erschlossen.

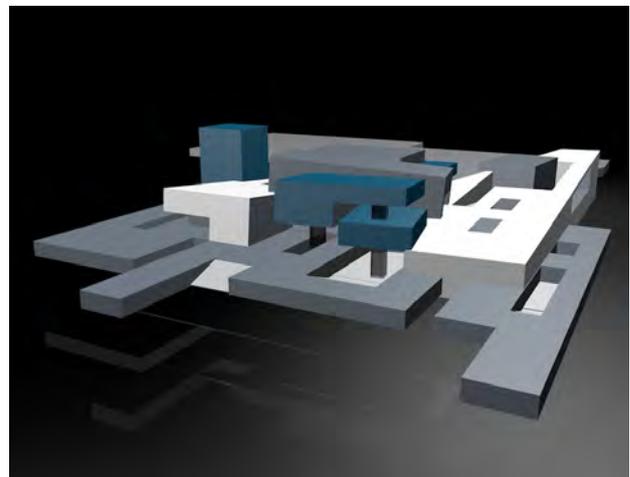
Der Eingangsbereich ist bewusst gestaltet, da er meiner Meinung nach in der zeitgenössischen Architektur sehr oft vernachlässigt wird.

Auf der gleichen Ebene liegen im Außenbereich die Marians.



Das zwischen den Terminalbereichen abgehobene Besucherzentrum und Hotel bilden einen großzügigen Platz im Herzen des Entwurfs. Er dient als Treffpunkt, ist ein Ort des Austauschs und lädt zum Verweilen ein.

Fünf zusätzliche Elemente bieten Platz für Veranstaltungen, Ausstellungen, für Restaurants und Bars, Hotel und Administration.



In den später folgenden Grundrissen und Skizzen werden die verschiedenen Bereiche im Detail beschrieben.

Für das Gesamtkonzept des Entwurfs wurden auch bestimmte Themen erarbeitet und Vorgaben formuliert. Ein Repertoire an verschiedenen Raumcharakteren wurde entwickelt. Die einzelnen Zonen in ihrem Charakter, ihrer Nutzung und dem jeweiligen Maßstab werden im Laufe der Arbeit noch vorgestellt.

Die zwei Abbildungen auf dieser Seite zeigen die ersten dreidimensionalen Konzepte.

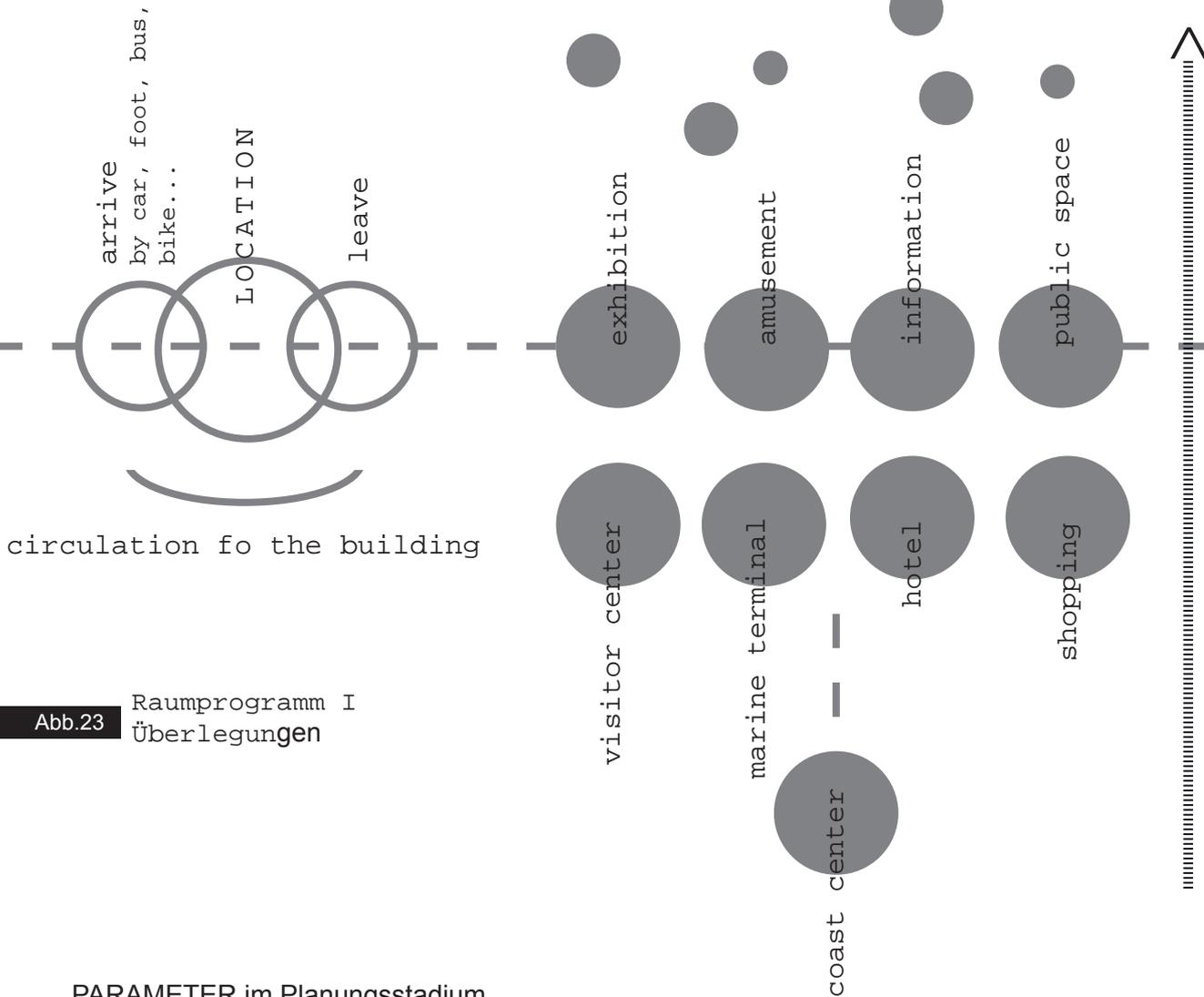


Abb.23 Raumprogramm I Überlegungen

PARAMETER im Planungsstadium

Die relevanten Parameter eines Gebäudes müssen in die Planung miteinbezogen werden. Dazu gehören sowohl technische, soziale, klimatische als auch viele andere Parameter, die in einem Entwurf münden, der mit urbaner Landschaft sowie mit dem Ort und dessen Bewohner eine Einheit, einen Organismus bildet. Ein gut durchdachtes Erschließungssystem und ein Zusammenspiel aus Wasser, Licht und Reflexion sind für mich essentielle Qualitätsfaktoren.

dialogue I exchange >
 promoting effective communication
 diversity in structure and design
 encountering difference

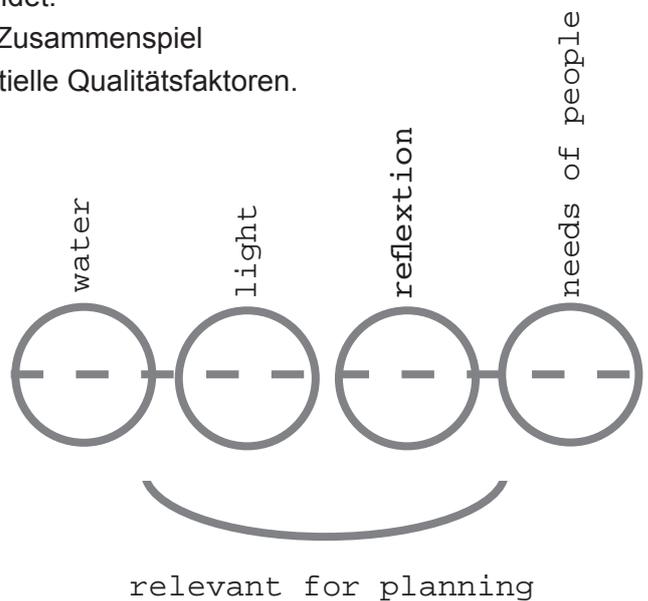
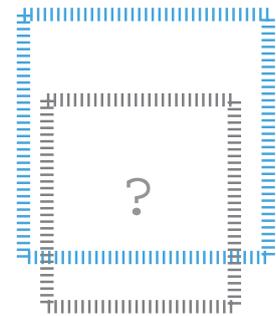


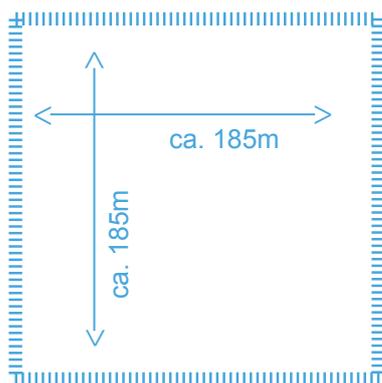
Abb.24 Parameter



DIMENSION

Größe, Platzverbrauch, Funktionsabläufe und Umschlagszahlen sind alles Faktoren, die die Größe eines Terminals beeinflussen. Durch diese Faktoren ist man relativ schnell an größere Dimensionen gebunden. Nach ausgiebiger Analyse von Referenzobjekten und Schiffen traf ich die Entscheidung, ein Gebäude mit folgenden Abmessung zu entwerfen.

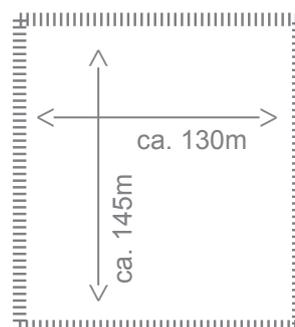
Plattformabmessungen:



Bei diesen großzügigen Abmessungen und dieser Entwurfsidee tauchte relativ schnell die Frage auf, wie der Grundriss des Terminals aussehen könnte. Die Herausforderung stellt immer die Belichtung der Raumtiefe dar. Meiner Meinung nach gehört daher die Lichtplanung zu den ersten Schritten beim Entwurf eines Gebäudes.

Letztendlich haben mich wieder Illustrationen, Skizzen und Bilder auf die Idee gebracht. Die Idee der Streifen. Mit dieser Idee war es möglich bei der Grundrissgestaltung systematisch vorzugehen.

Gebäudeabmessungen:



Auslöser für diese Bilder und somit für die Idee der Streifen war der Gedanke an die zeitgenössische Shopping Architektur. Meist handelt es sich um eine simple Aneinanderreihung von Shops. Auf den nächsten Seiten möchte ich mich lediglich zu den Bildern, Skizzen, Überlegungen und zur Vorgehensweise äußern.

Abb.25



S T R E I F E N ?

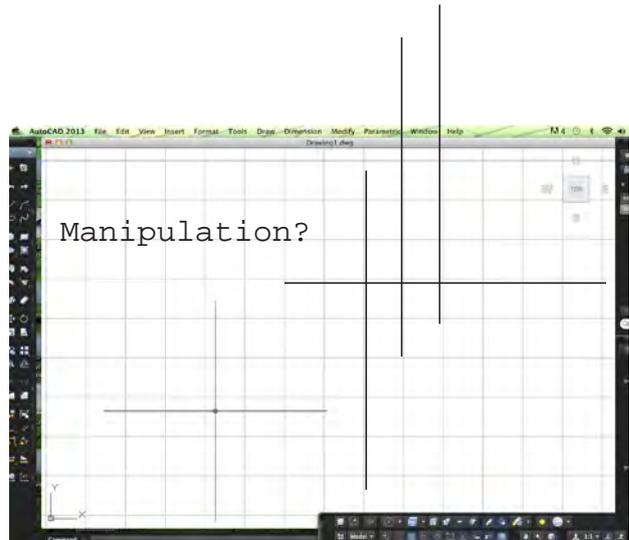


Abb.26

E R W E I T E R U N G ?

EINFACHHEIT in der Architektur

Hinter jeder Shopping Architektur steckt meiner Meinung nach eine Addition von Programm und somit eine Addition von Form und Gestalt. Es ist immer wieder eine simple Aneinanderreihung von Räumlichkeiten, die eine gewisse Einfachheit von Architektur zum Ausdruck bringt. Einfache Streifen, Streifen für Räumlichkeiten und Streifen für das Erschließungssystem...



[photo] screenshot :: autocad :: sep 2014;

„Einfachheit ist die höchste Stufe der Vollendung.“

„Simplicity is the ultimate sophistication.“

Leonardo da Vinci

Leonardo da Vinci hat einmal gesagt: „Einfachheit im Design beruhigt uns und inspiriert uns, nicht nur in der Architektur, sondern auch in anderen Formen der Gestaltung.“

Aber was bedeutet eigentlich Einfachheit? Vielleicht ist Einfachheit ja eine Art von Ordnung mit vielen Qualitäten, wie in einem Gemälde zum Beispiel. Das Gemälde eines Malers verfügt über wenige Pinselstriche, um die Idee zum Ausdruck zu bringen. Mit der richtigen Menge an Farbe, so dass es uns als unmöglich erscheint, eine weitere Farbe hinzuzufügen, ohne die einfache und prachtvolle Zusammensetzung zu ruinieren.

Ich glaube, tolles Design, egal ob in der Malerei oder Architektur, kann diese simple Qualität aufweisen.

Einfachheit in der Architektur ist also nicht mit charakterloser Architektur gleichzusetzen.

Zum Thema Einfachheit fallen mir einige architektonische Beispiele ein.

Zum Beispiel Manhattan. Geradlinig und schlicht empfängt Manhattan mit einer klaren architektonischen Formensprache seine Besucher und lädt zum Verweilen ein.



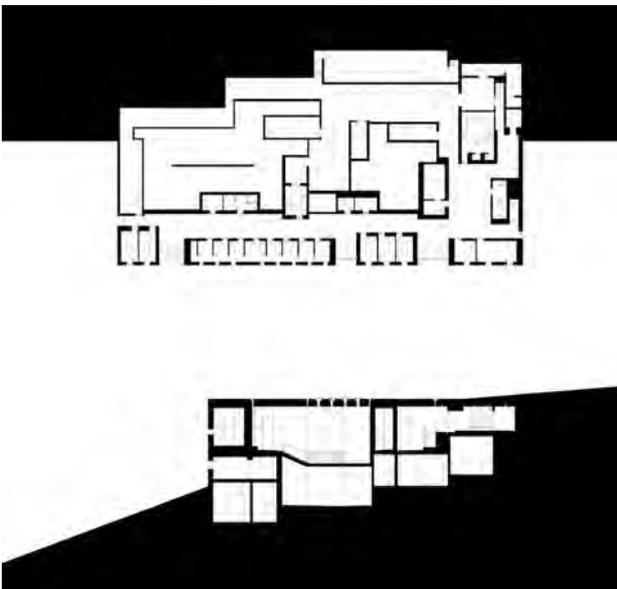
[photo] vgl., buch :: delirious new york, rem koolhaas, 2011;

Schon in den 60ern weisen Projekte eine sehr klare, geradlinige Formensprache auf.
Tokyo Bay Projekt, Kenzo Tange, 1960;



[photo] website :: studyblue.com, sep. 2014;

Auch im kleinen Maßstab findet man solche Beispiele vor: die Therme Vals, entworfen von Peter Zumthor, 1996;



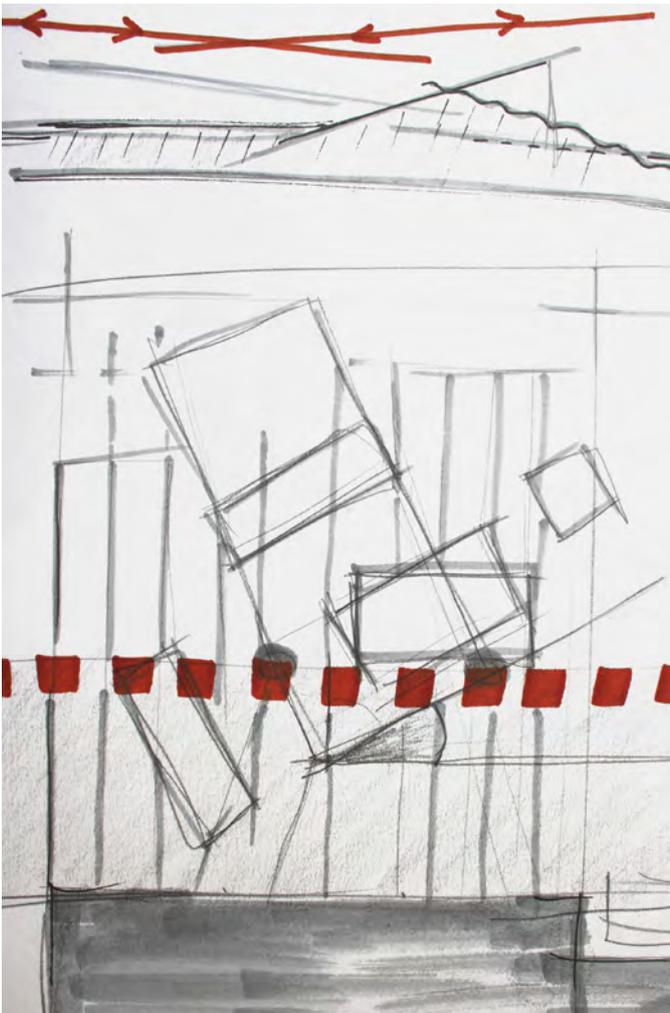
[photo] website :: archdaily.com :: sep. 2014;

Einfachheit und klare Strukturen sind nicht immer mit Geradlinigkeit und orthogonalen Linien verknüpft..., kreisförmige Felder, USA;



[photo] website :: flightforum.ch :: jun. 2014;

Diese runden Felder mit Mais, Weizen und Sorghum sind das Resultat einer effizienteren Bewässerungsmethode.



IDEE DER STREIFEN

Der Gedanke an die zeitgenössische Shoppingarchitektur brachte mich auf die Idee, auch in meinem Projekt die Grundrissgestaltung mit einer einfachen geradlinigen Struktur zu bewältigen.

Achsen und Blickbeziehungen sind ein wesentliches Charakteristikum der Architektur. Diese Qualität spielt für mein Konzept eine wichtige Rolle.

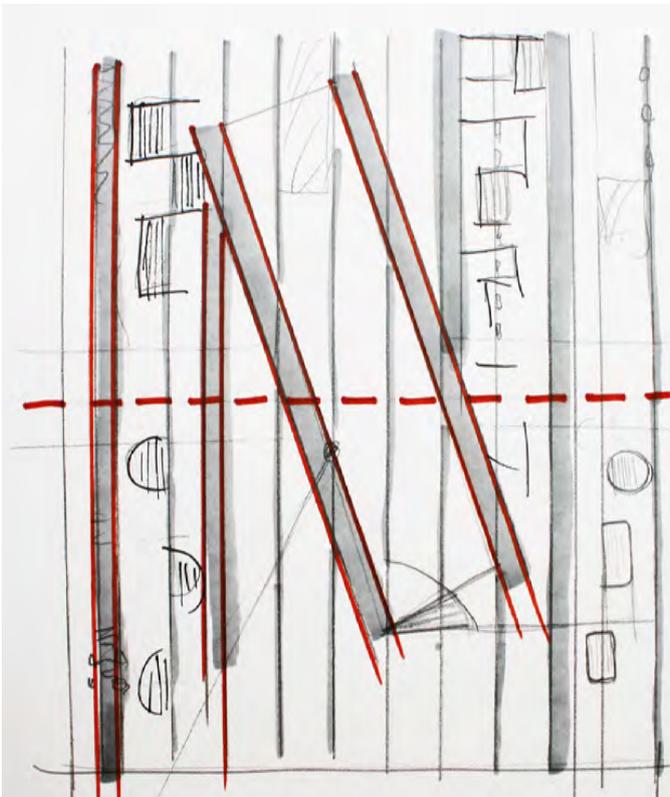
Tragende Wände, Stützen und viele Räumlichkeiten sind linienförmig angeordnet. Die Durchlässigkeit in Querrichtung darf dabei aber nicht eingeschränkt werden.

Im ersten Schritt habe ich einen Raster über die Idee des möglichen Baukörpers gelegt. Durch diesen Raster erzeuge ich eine gewisse Gliederung von Tragflächen, Bewegungsflächen und Programmflächen.

Linienförmig angeordnete Programmflächen werden des Öfteren durch Löcher unterbrochen, welche den Blick auf das Wasser und den Blick in die oberen Geschosse freigeben.

Einige markante Elemente oder Bereiche durchbrechen die geradlinige Struktur und bilden Orte mit hohem Wiedererkennungswert.

Die Bebauung selbst agiert als eine Art Filter zwischen Land und Wasser, eine vorgelagerte Übergangszone mit Löchern, die Architektur hat ihre Füße im Wasser...



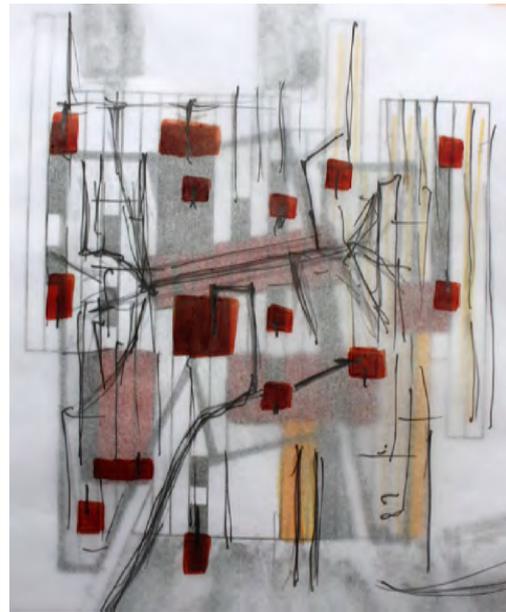
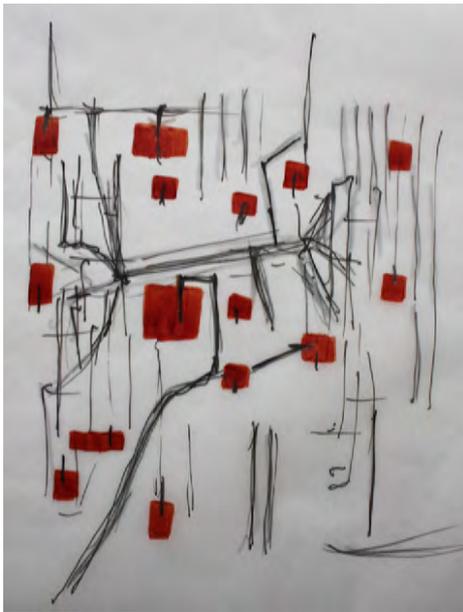
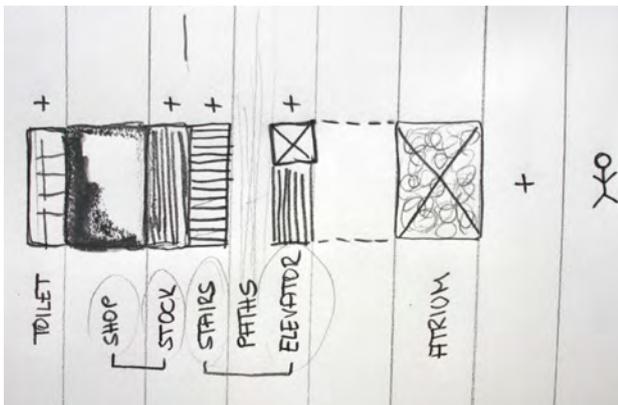


Abb.27

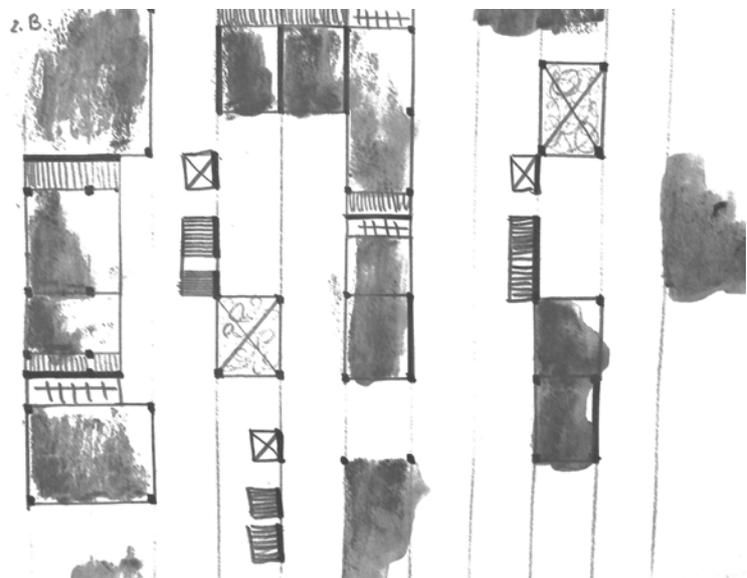
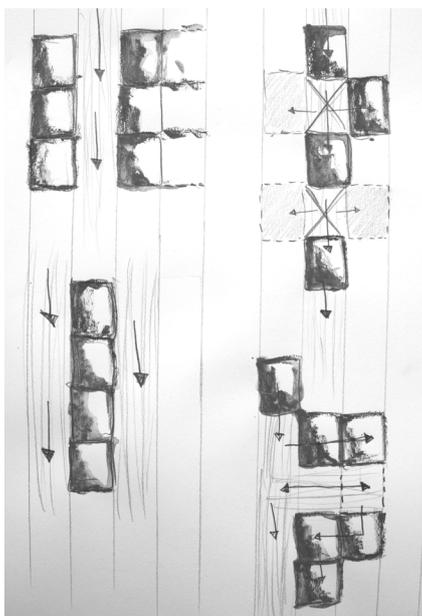
Skizzen
vom Autor

DAS SPIEL MIT DEN STREIFEN



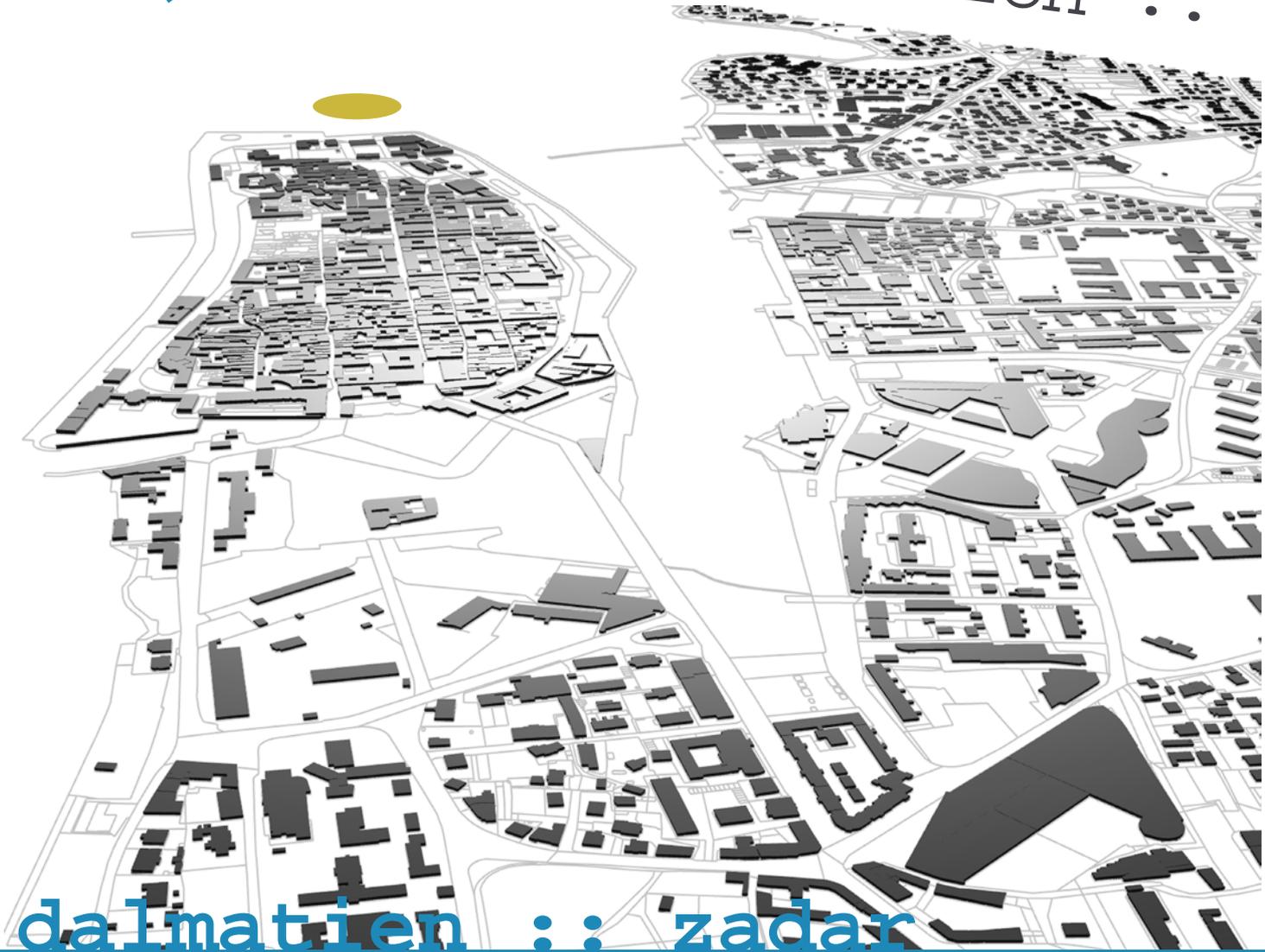
Reihenfolge, Zuordnung von Räumen, Erschließungsflächen, Freiflächen, Wasserbecken, flexible Erweiterungen von Räumlichkeiten, ect. werden in vielen Skizzen in unterschiedlichsten Szenarien durchgespielt. Die resultierende Wegführung wird mit linearen, teils flexiblen Sequenzen von Ereignissen und mit vielen Blickbeziehungen bestückt.

Das Resultat ist auf den nächsten Seiten gut zu sehen. Die folgenden Darstellungen erläutern unter anderem die räumlichen Bezüge der einzelnen Funktionen zueinander.



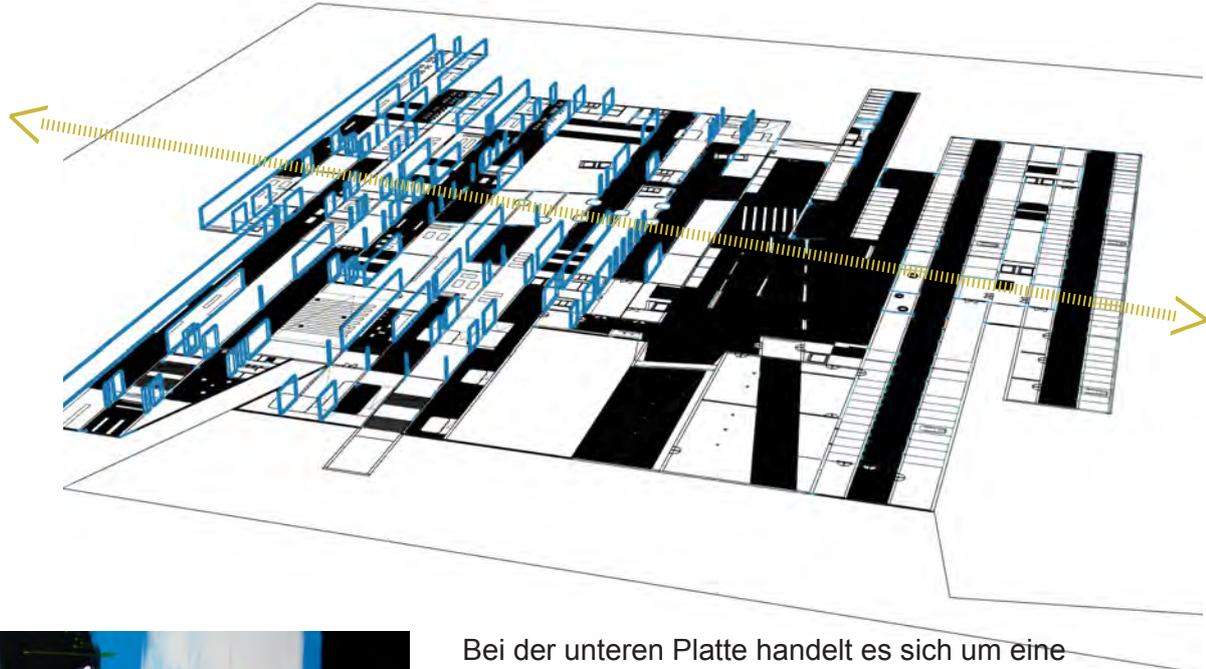


:: new destination ::



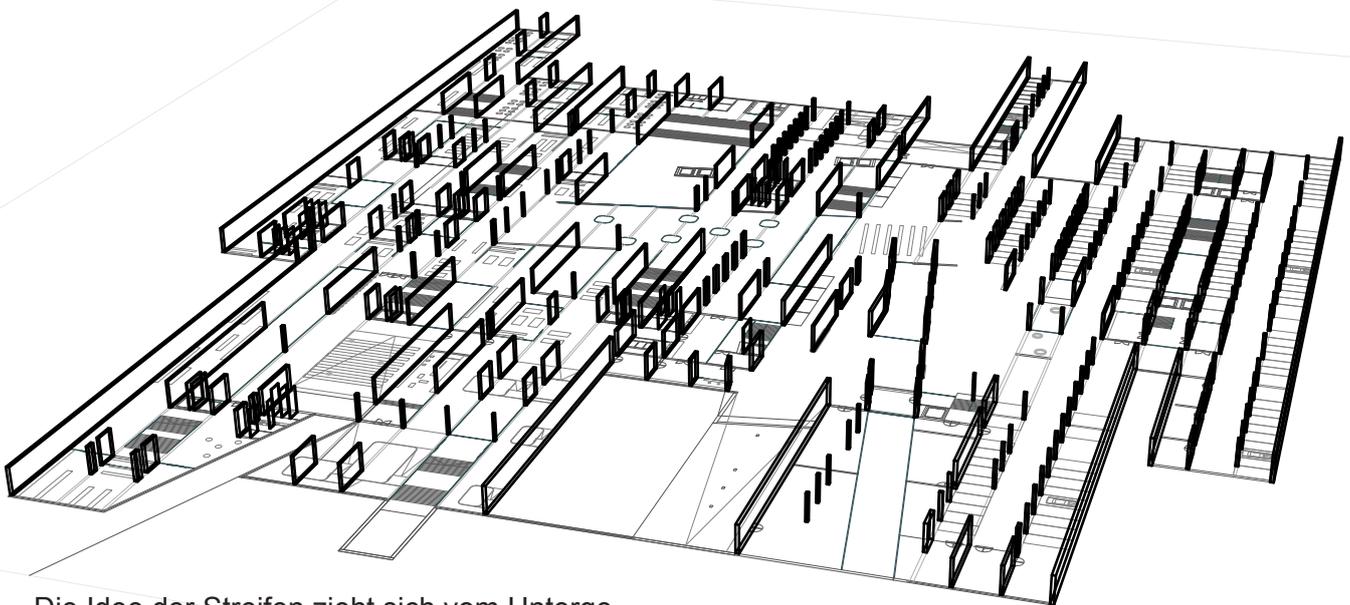
dalmatien :: zadar
coast center

Am Beispiel vom Untergeschoss wird in den nächsten Grafiken die Grundrissgestaltung des gesamten Terminals erklärt.



Bei der unteren Platte handelt es sich um eine Stahlbetonplatte mit Punktfundamenten. Darauf sind die Wände und Stützen zu sehen, die linienförmig angeordnet sind.

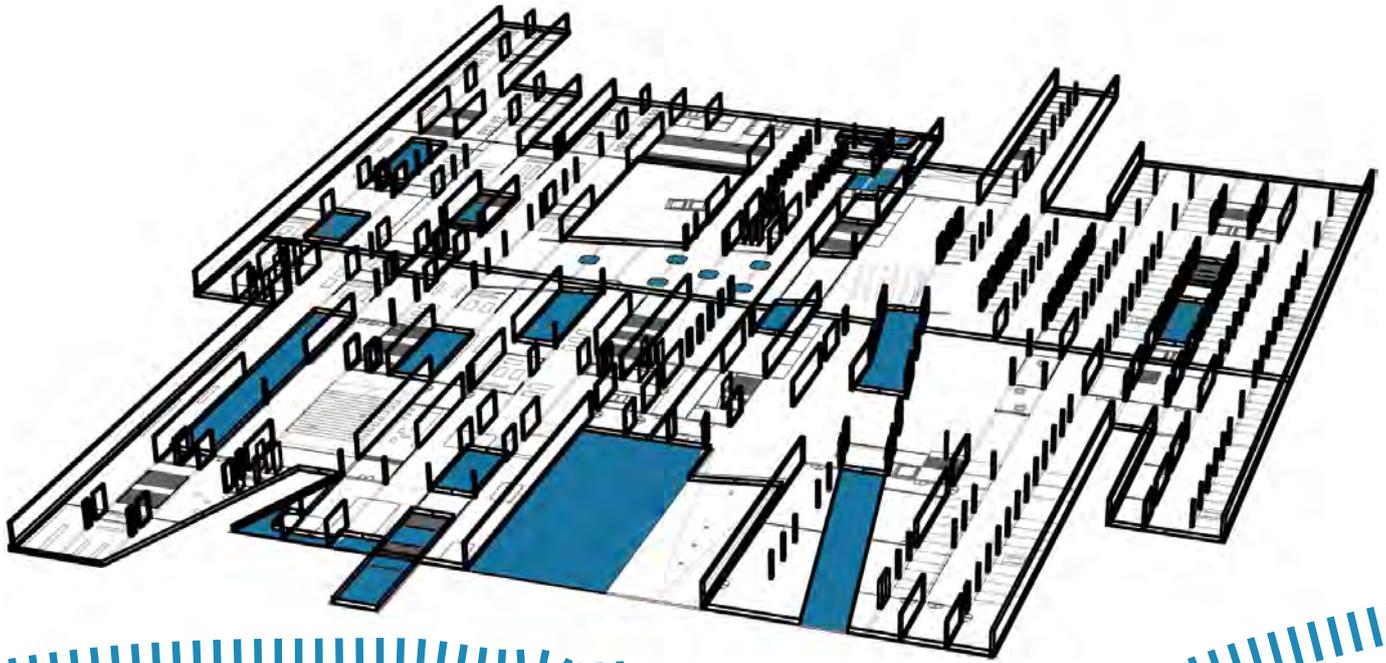
Wie schon vorhin erwähnt, darf die Durchlässigkeit in Querrichtung nicht zu sehr eingeschränkt werden, um den Besuchern eine Durchwanderung des gesamten Terminals problemlos zu ermöglichen.



Die Idee der Streifen zieht sich vom Untergeschoss bis in die oberen Geschosse des Terminals durch. Funktionen des unteren Niveaus sind Einkaufen und Parken. Des weiteren beinhaltet dieses Geschoss Lager- und Funktionsräume, Cafés und Erholungsflächen zum Entspannen.

Abb.28

Grafiken
vom Autor



Das Wasser rückt in den Mittelpunkt des Entwurfs.

Verschiedene Arten von Wasseröffnungen und dessen Verknüpfung mit dem Baukörper wurden untersucht. Das Resultat sind streifenförmige, rechteckige Öffnungen, die sich in das Ordnungsschema gut integrieren.

Ziel dieser Wasserbecken ist die Belebung des Terminals, des neuen Ufers, der Wasserkante, des Übergangs von Stadt und Wasser, der eigentlichen Qualität des neuen Zentrums.

Die Idee der Erweiterung wird hier architektonisch umgesetzt. Es kommt zu einer möglichst intensiven Verzahnung zwischen Land, Baukörper und Wasser.

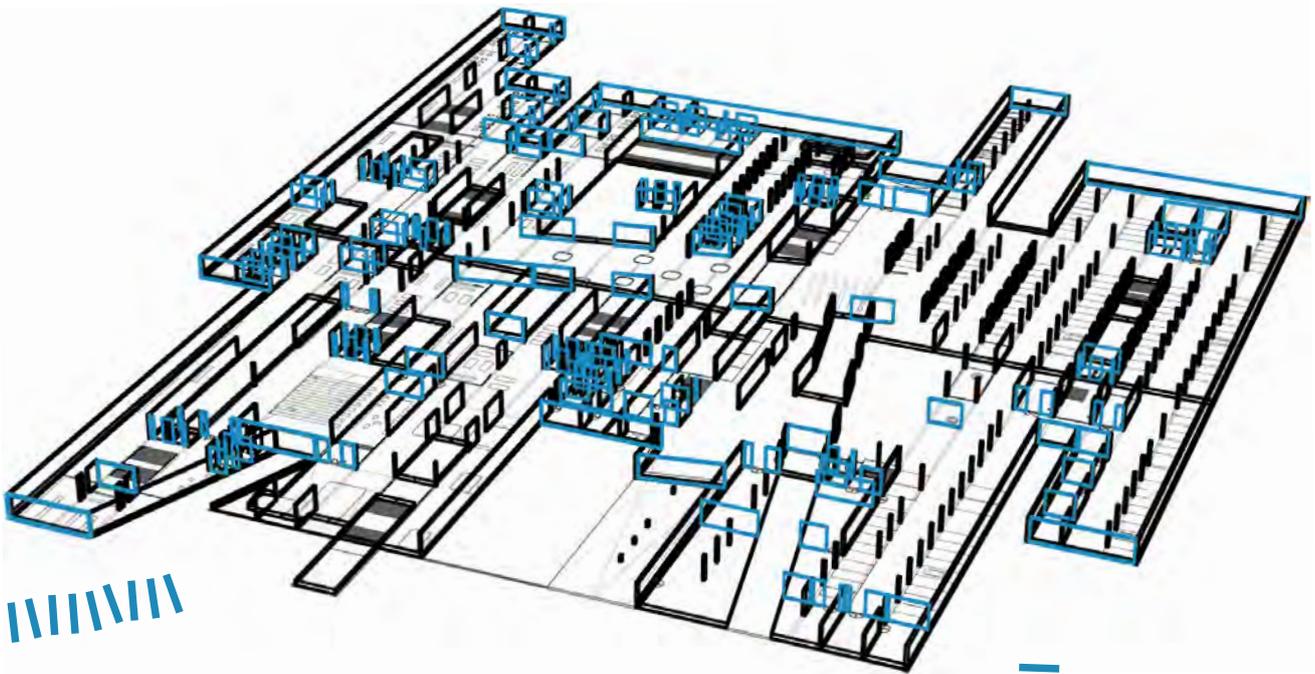
Von den oberen Geschossen entstehen durch Gallerien zahlreiche Ausblicke auf die Wasseröffnungen im Gebäudeinneren.

Die Bebauung agiert als eine Art Filter zwischen Land und Wasser.

Das Wasser steht auch im Mittelpunkt der gesamten räumlichen und konzeptionellen Überlegungen.

Die neugeschaffenen Uferkante erfährt eine Modellierung, eine abgebrochene Verzahnung. Es wird eine öffentliche Promenade mit Anlegestellen ausgebildet.

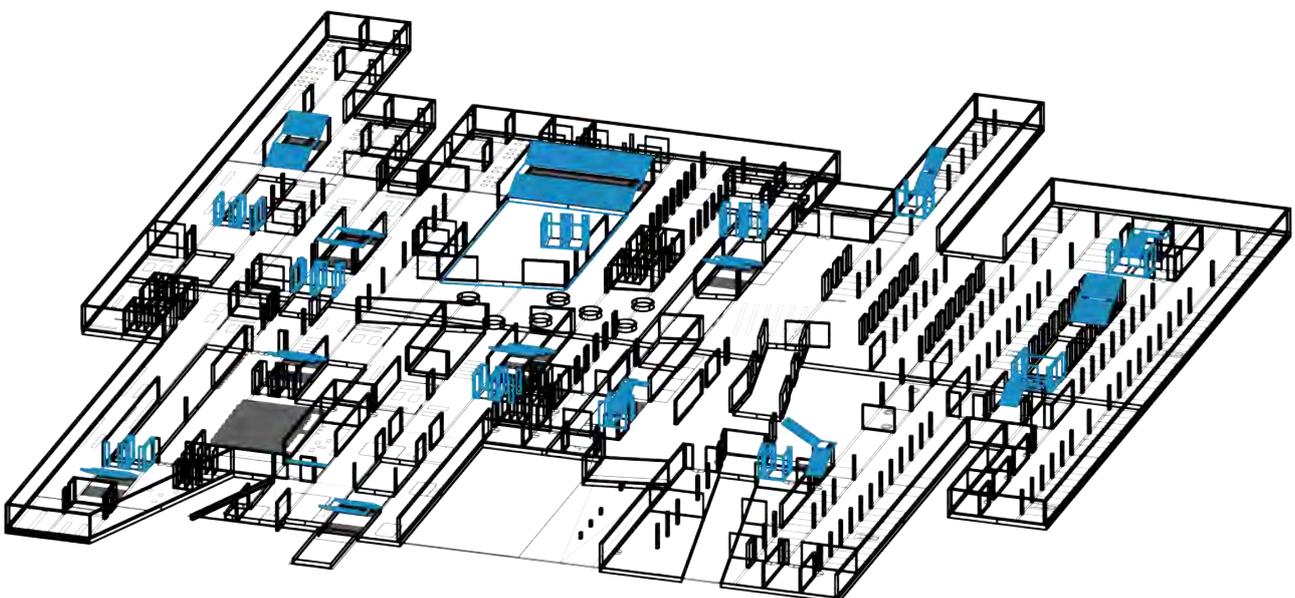
Die Bebauung rückt im Erdgeschoss von der unmittelbaren Wasserkante zurück und gibt Streifen frei, die zur Zirkulation, Abwicklung von Funktionsabläufen und zum Verweilen dienen.



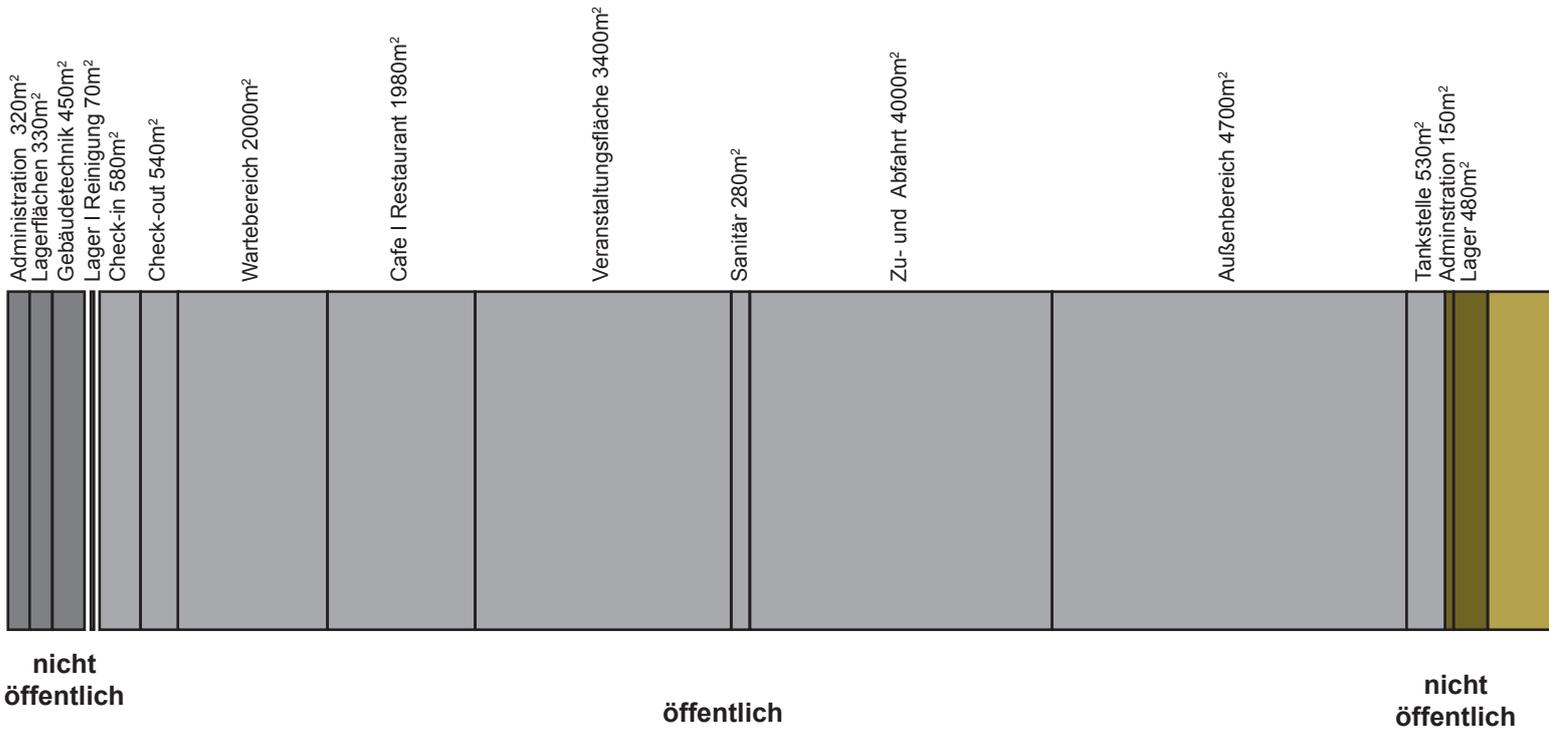
Der vorige Zustand mit Wänden, Stützen und Löchern in Längsrichtung wird durch wenige Querwände ergänzt.

Die gesamte Wegeführung ist so konzipiert, dass ein zeitgleiches Benutzen der unterschiedlichen Programme und Funktionen möglich ist und Einblicke in die jeweils anderen Bereiche stattfinden können.

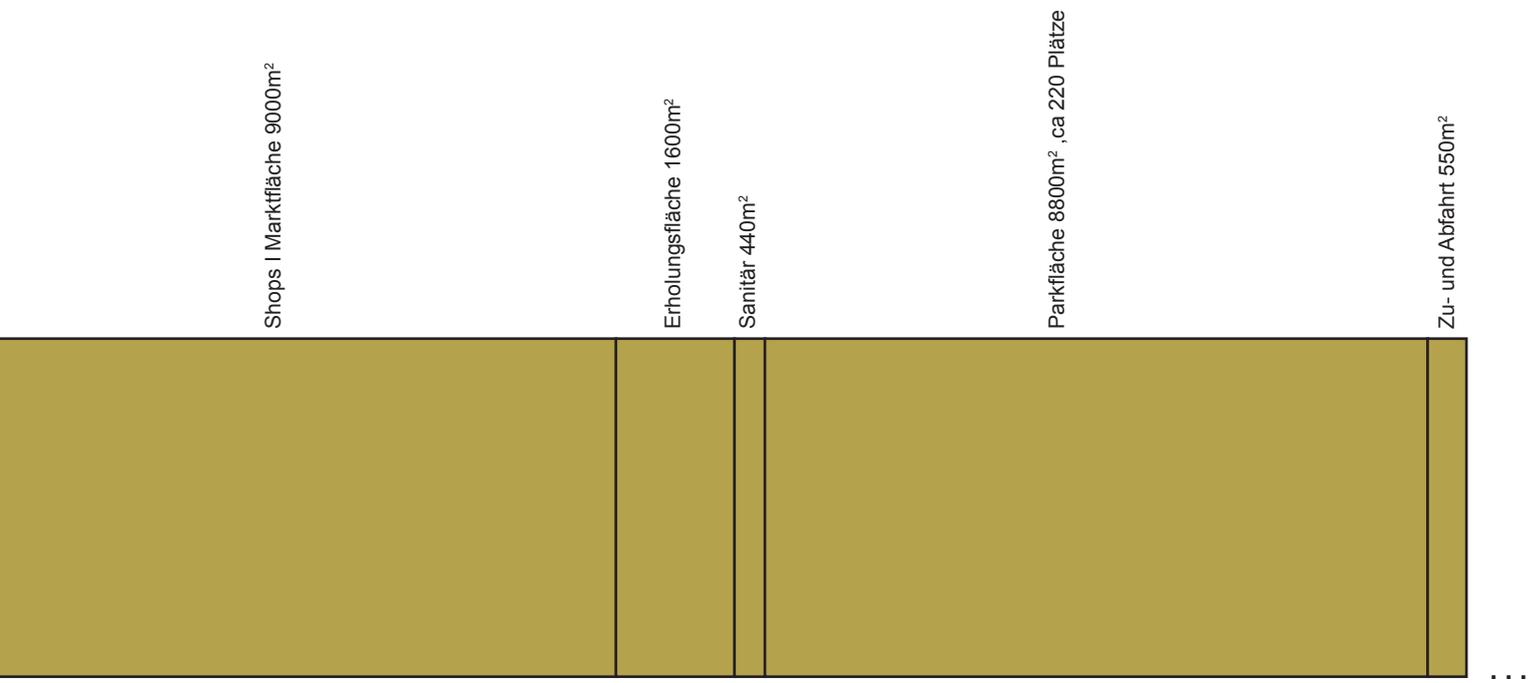
In der unteren Abbildung sind die vertikalen Verbindungen dargestellt. Die Verbindungselemente (breite Treppen) können als zusätzliche Veranstaltungs- und Aktionsräume genutzt werden.



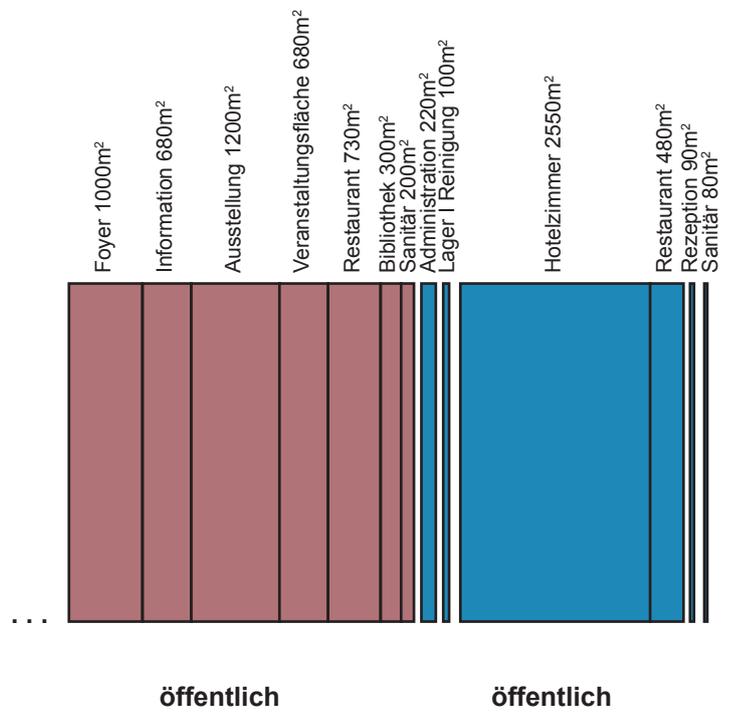
Um eine Vorstellung von der prozentualen Verteilung der verschiedenen Funktionen zu bekommen sind diese hier in einem Streifen, im richtigen Größenverhältnis dargestellt.



- Programm :: Terminal I Event
- Programm :: Shopping I Parking
- Programm :: Visitor Center
- Programm :: Hotel



öffentlich



46710m² nutzbare Fläche im Innen- und Außenbereich + begehbare Dachlandschaft 6840m² > insg. 53550m²

In diesem Funktionsschema wird die Lage der einzelnen Funktionen zueinander geklärt. Die Plattformoberfläche (blau) bietet Einblicke ins Terminal, verfügt über eine Tankstelle und zahlreiche Anlegestellen, auch die Zufahrt- und Abfahrt findet hier statt.

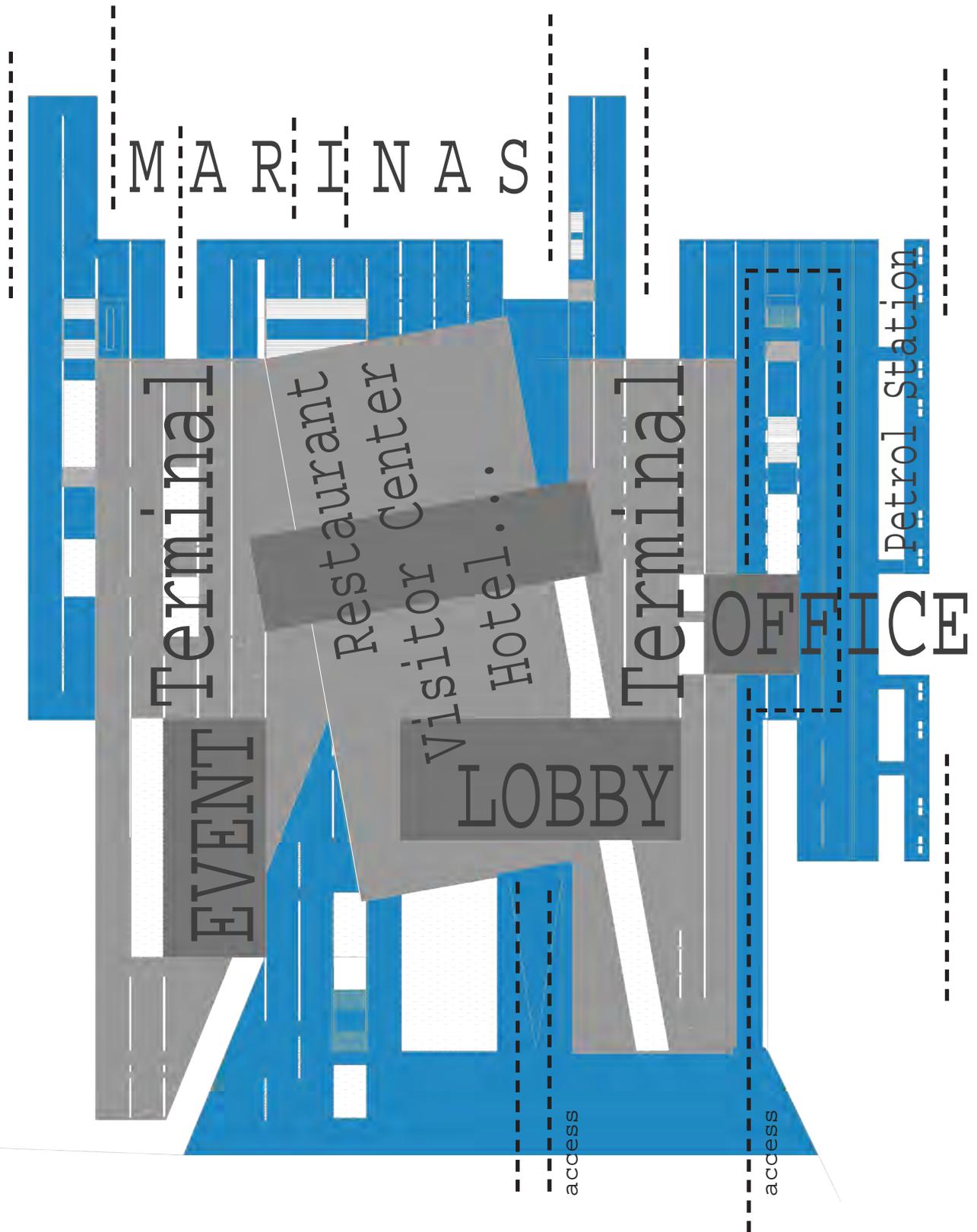
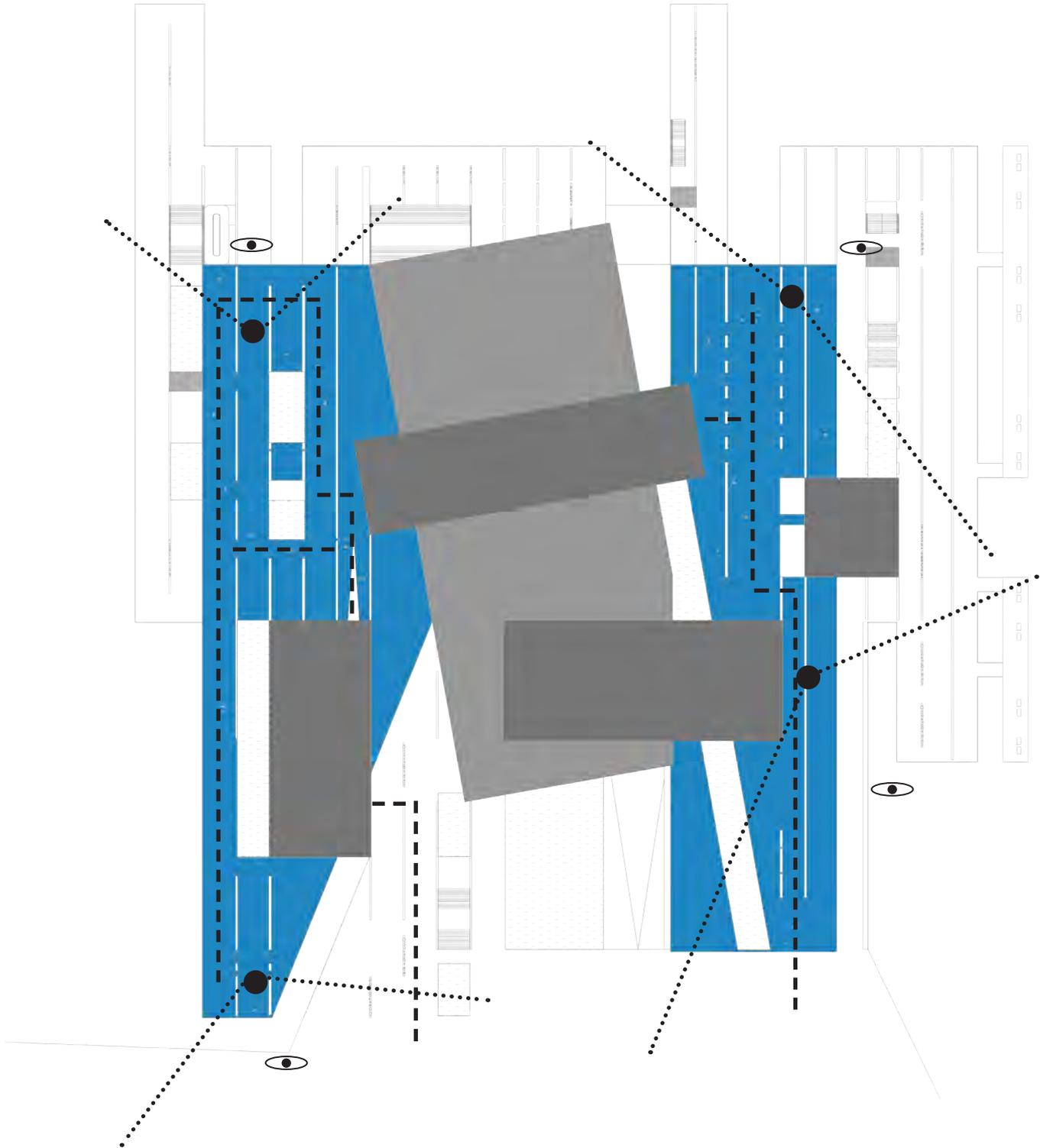
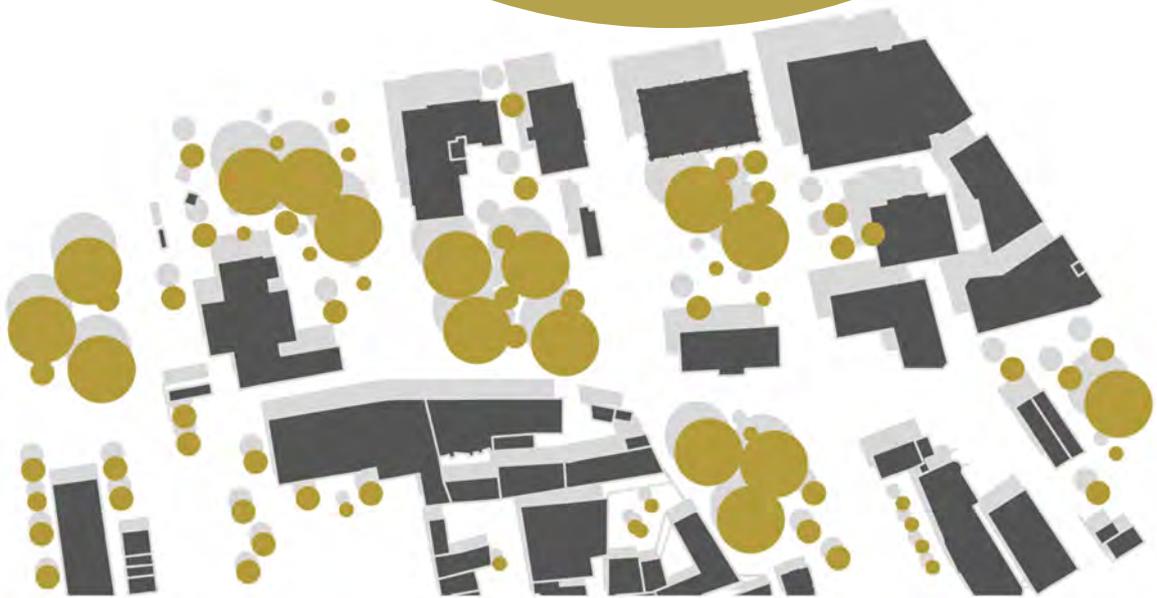
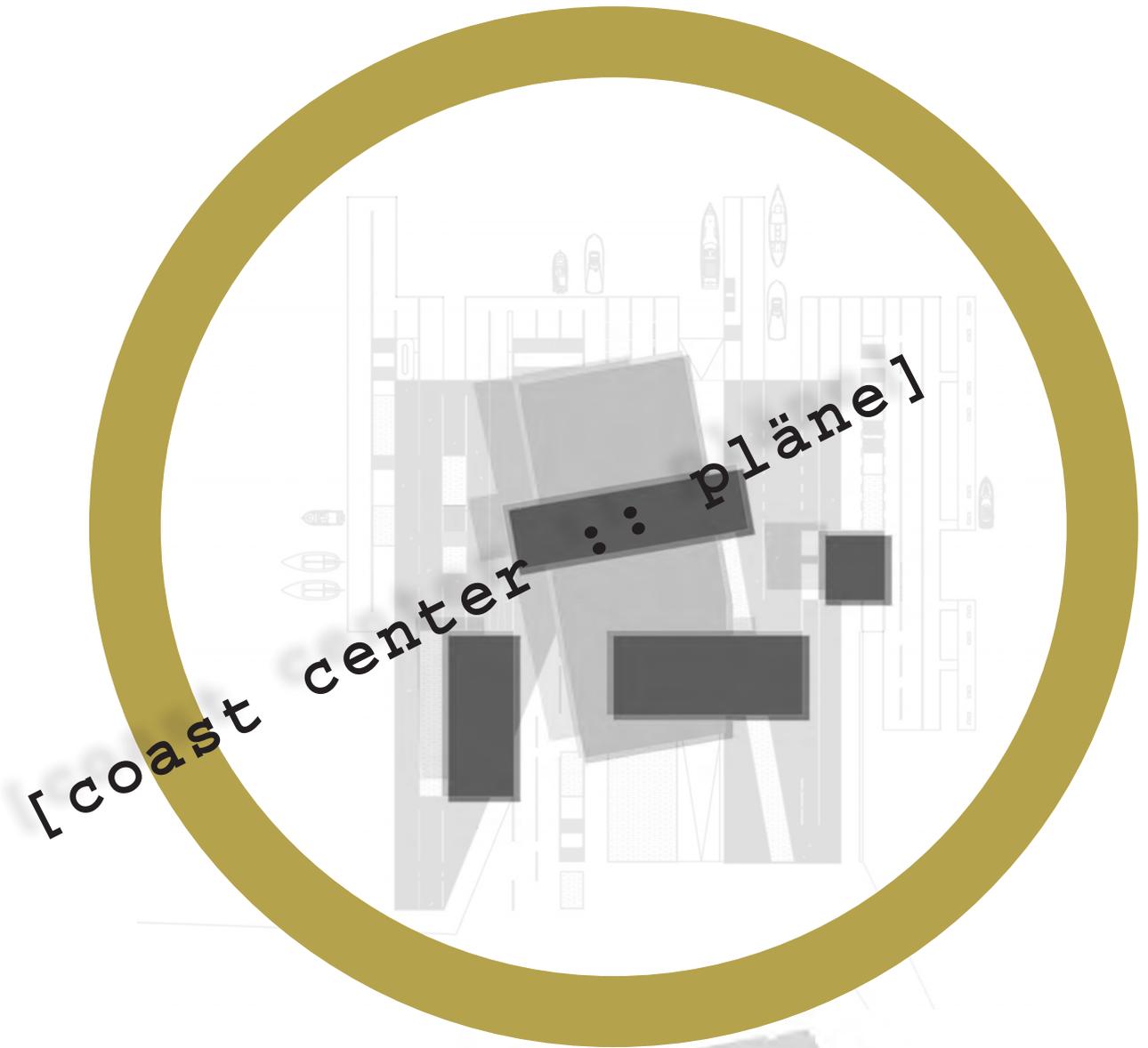


Abb.30 Plattform

In dieser Grafik werden die Erschließungsmöglichkeiten und die Blickbeziehungen der begehbaren Dachlandschaft dargestellt.







lageplan
m 1:10000





lageplan m 1:2000



0m 50m



••••• Fußgänger

••••• Auto, Bus

||||| Taxi

||||| Schiff





● :: view point 1



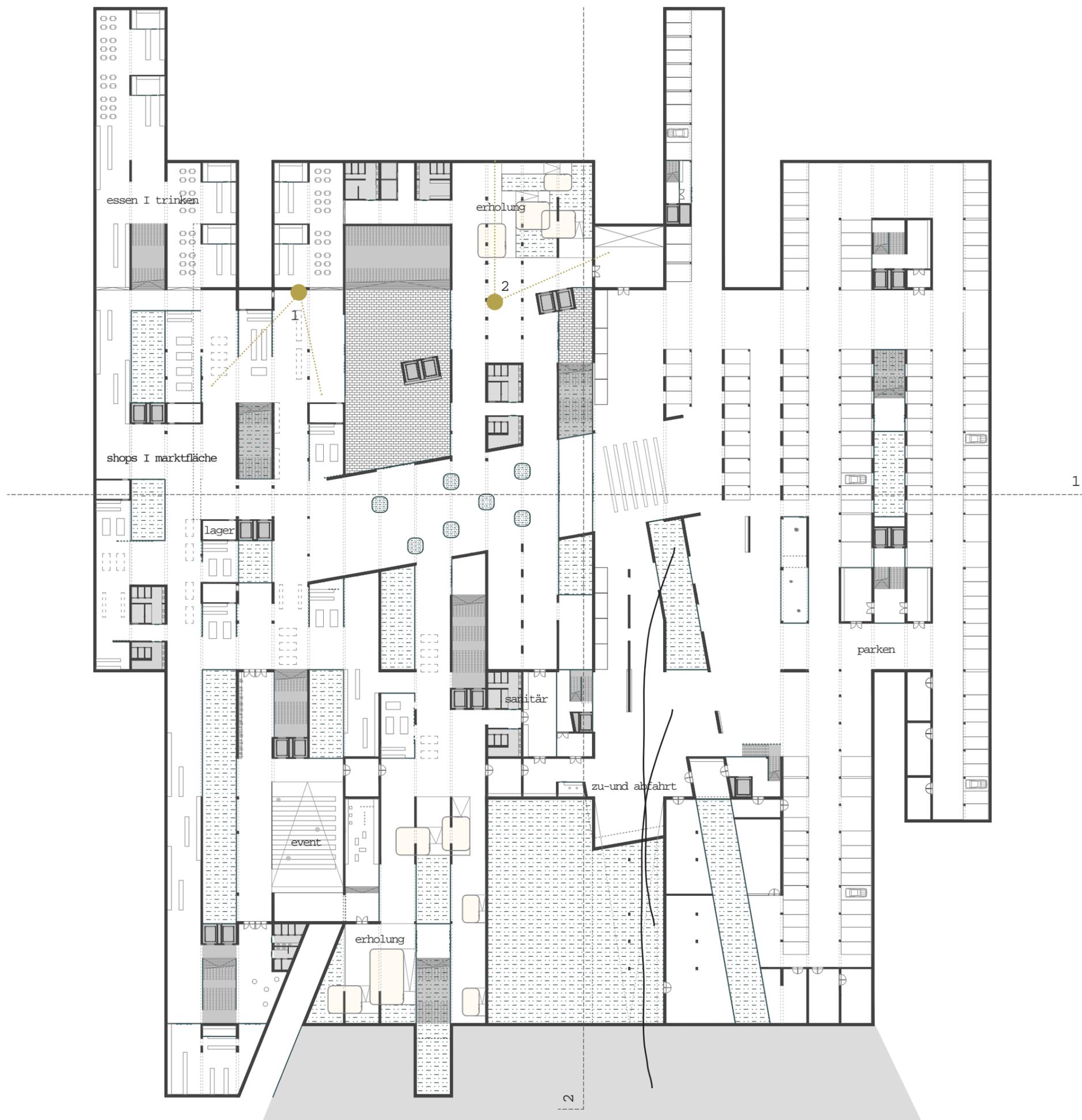
● :: view point 2

@ untergeschoss m 1:800 -1

- :: Erholungsfläche 1600m²
- :: Shops I Marktfläche 9000m²
- :: Parkfläche 8800m²
- :: Administration 150m²
- :: Lager 480m²
- :: Sanitär 440m²
- :: Zu- und Abfahrt 550m²
- :: Veranstaltungsfläche 810m²

01 5 10 20 30 Angaben in m

● :: view points





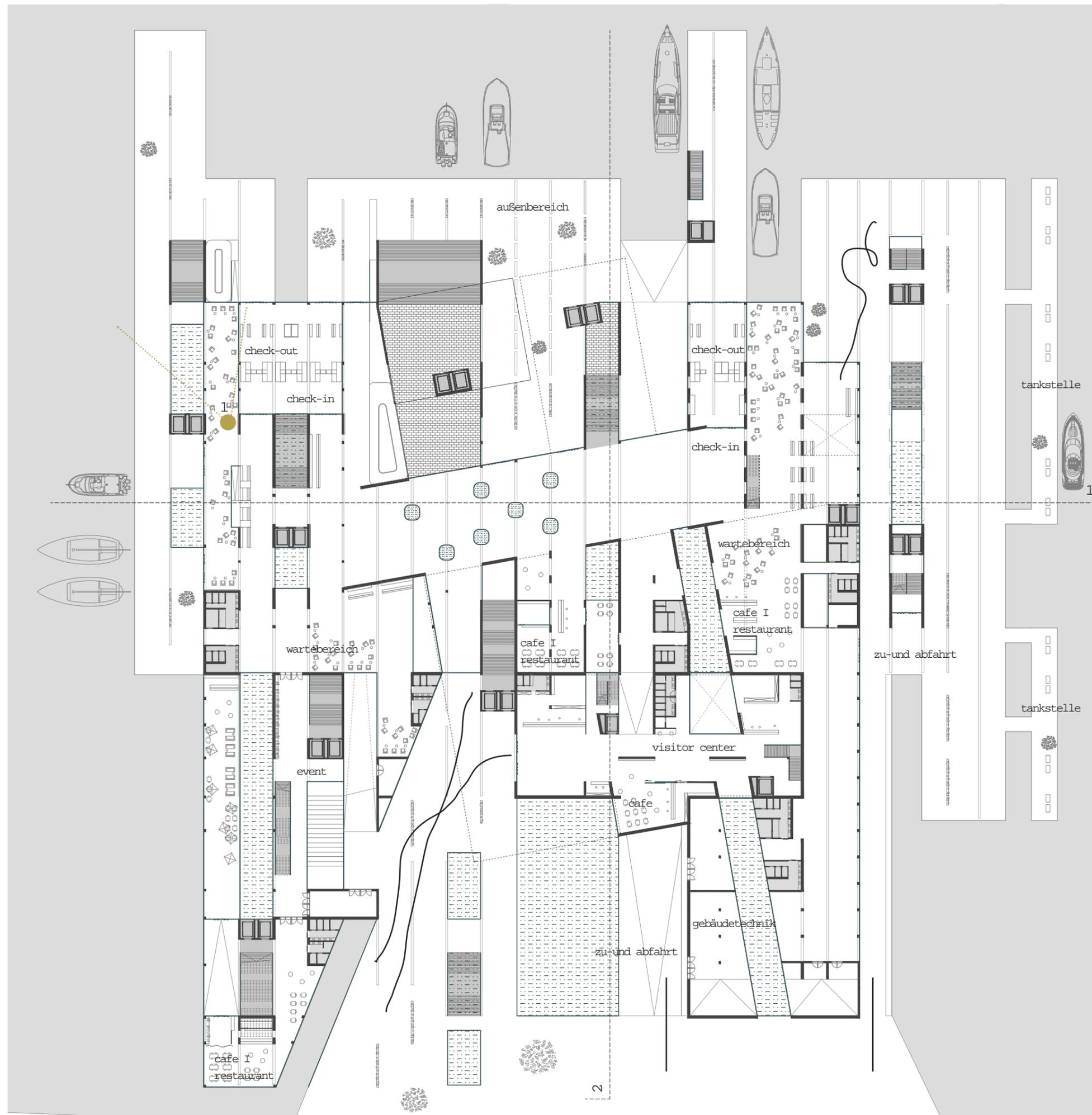
● :: view point 1

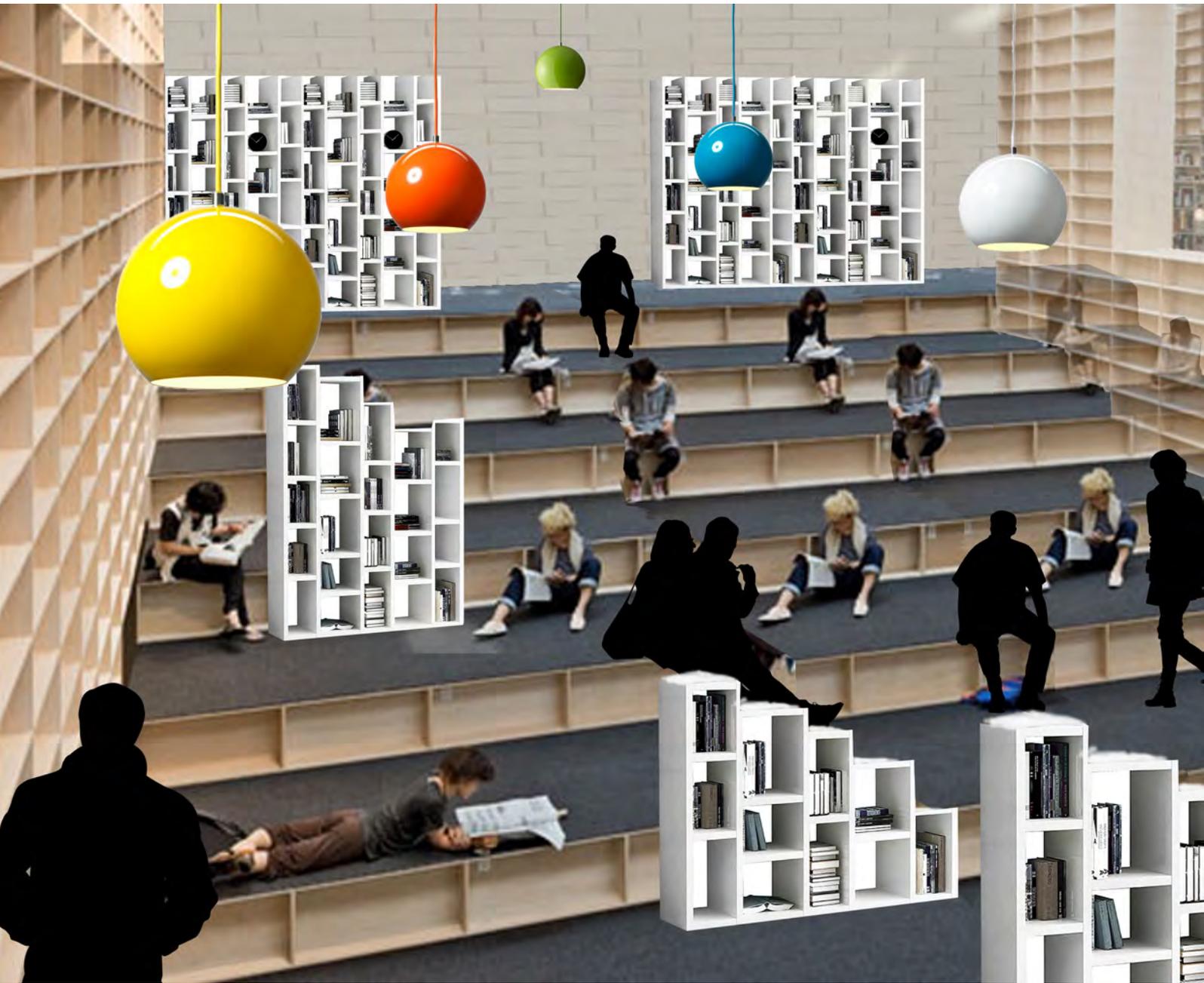
@ erdgeschoss
m 1:800 ±0

- :: Lagerflächen 330m²
- :: Gebäudetechnik 450m²
- :: Lager I Reinigung 70m²
- :: Check-in 580m²
- :: Check-out 540m²
- :: Wartebereich I Verweilen 2000m²
- :: Cafe I Restaurant 1980m²
- :: Veranstaltungsfläche Event Center 2590m²
(Fläche beinhaltet auch 1.og und 2.og)
- :: Sanitär 280m²
- :: Zu- und Abfahrt 4000m²
- :: Außenbereich 4700m²
- :: Tankstelle 530m²
- :: Foyer Visitor Center 1000m²

01 5 10 20 30 Angaben in m

● :: view point



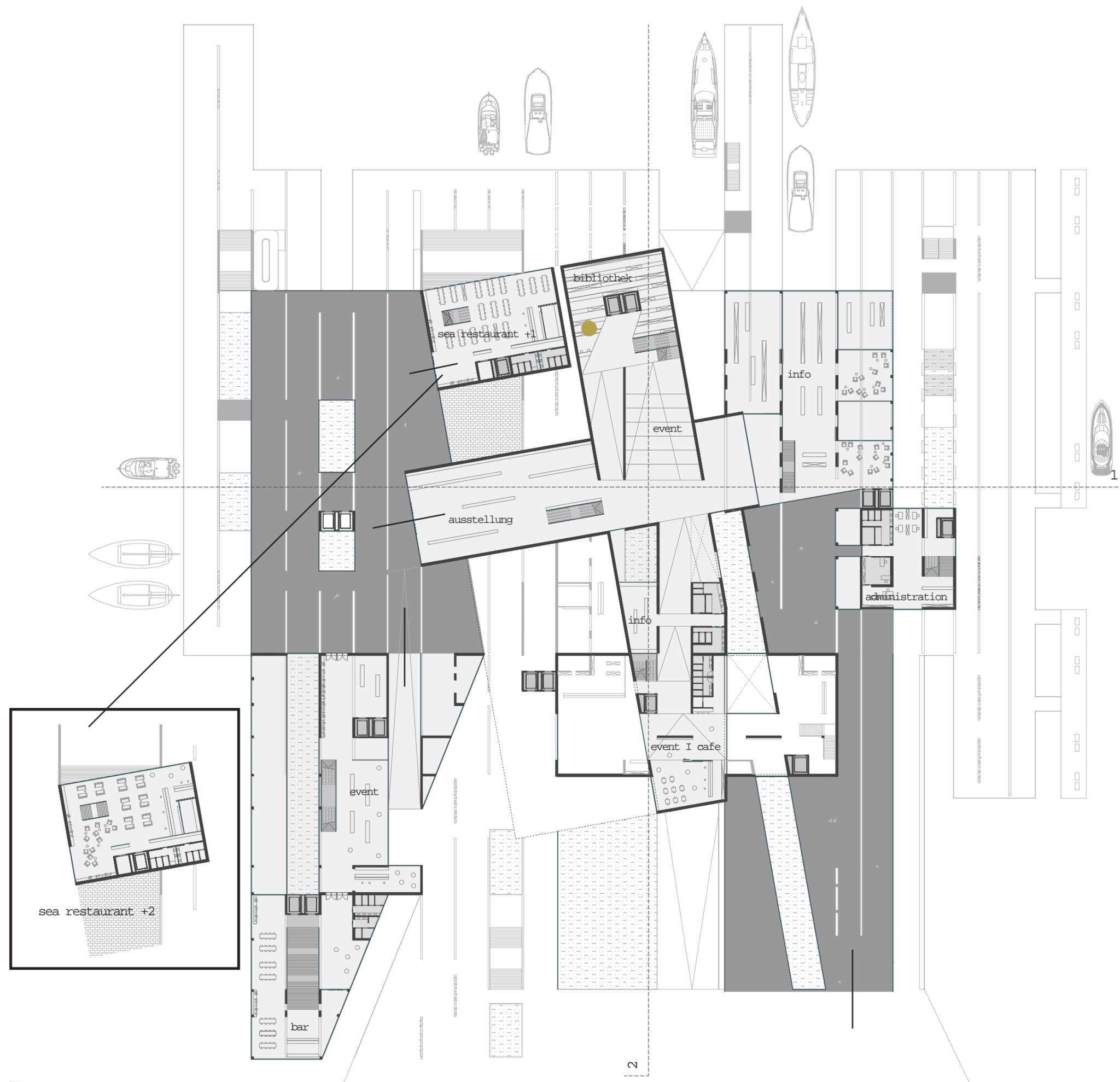


● :: collage bibliothek

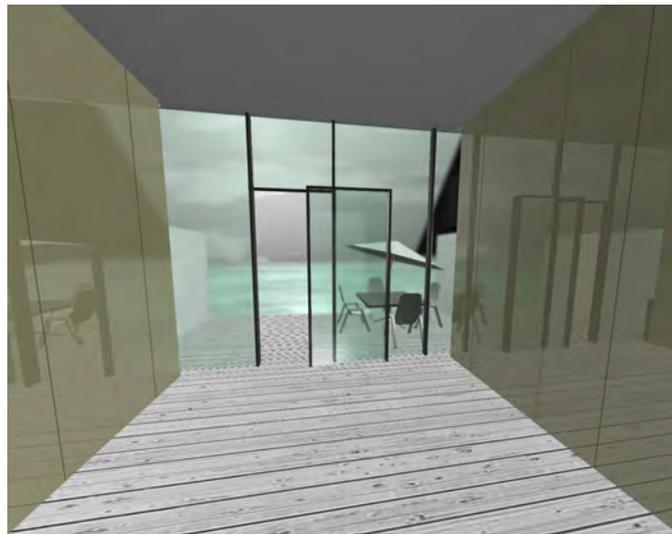
@ obergeschoss m 1:800 +1

- :: Information 680m²
- :: Ausstellung 1200m²
- :: Veranstaltungsfläche Visitor Center 680m²
- :: Restaurant 730m²
- :: Bibliothek 300m²
- :: Sanitär 200m²
- :: Administration 320m²

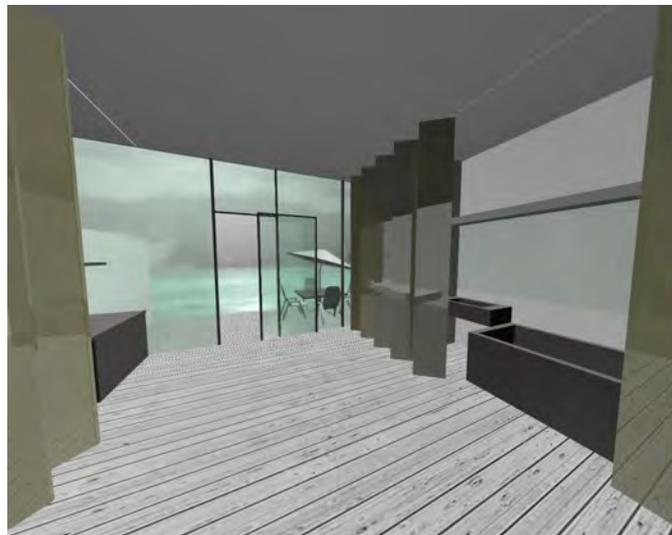
01 5 10 20 30 Angaben in m



● :: collage bibliothek



:: hotelzimmer geschlossen

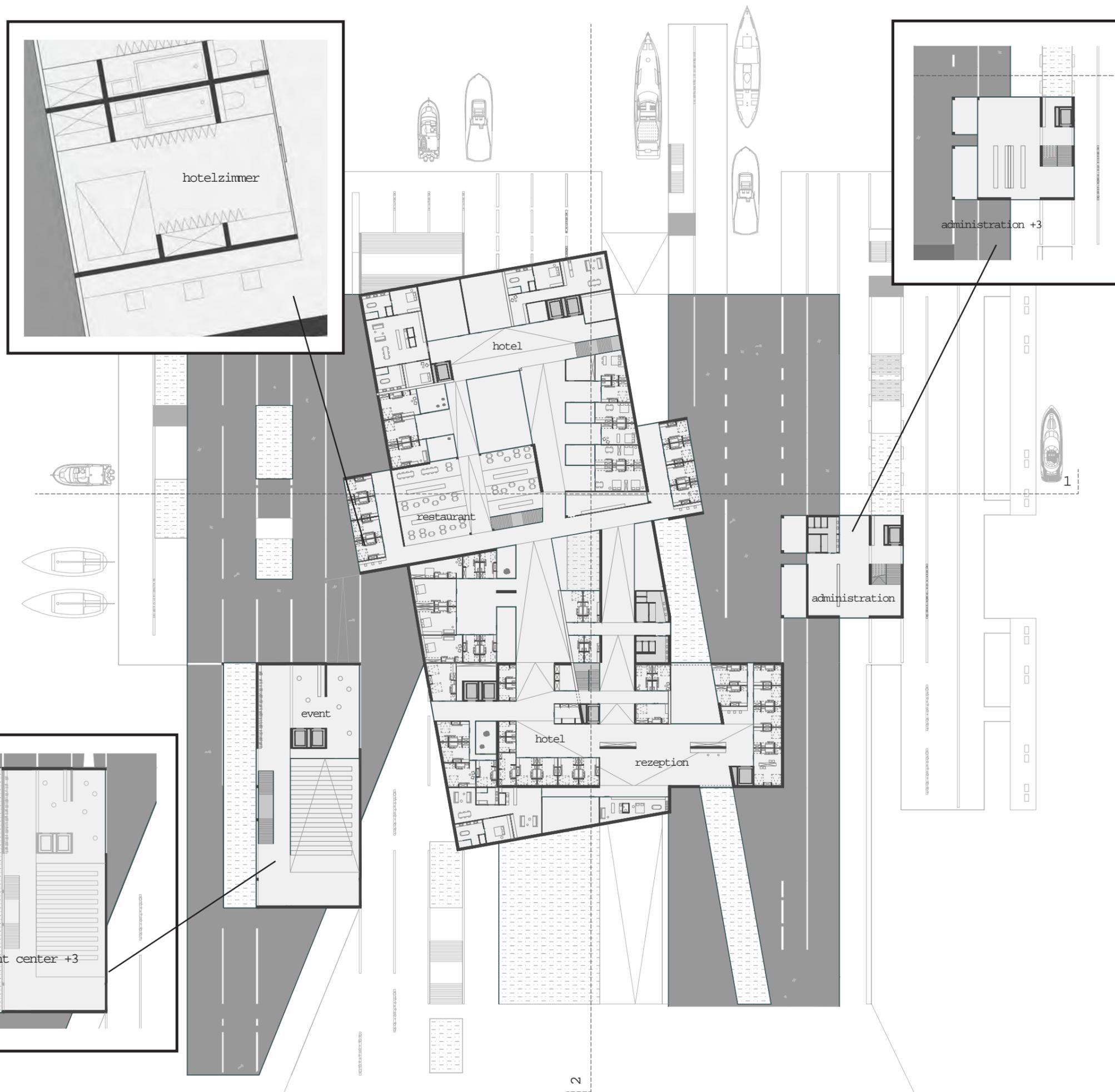
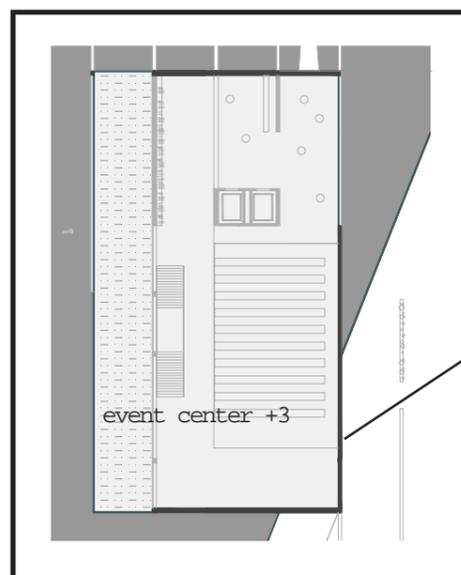
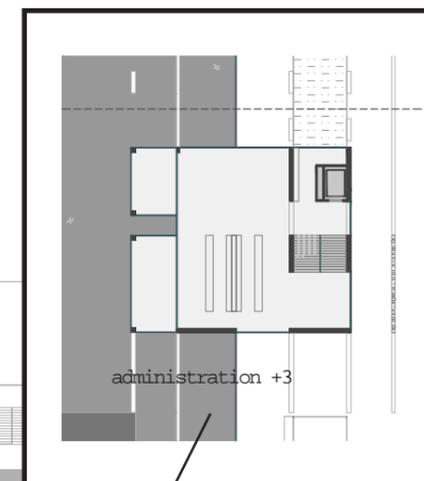
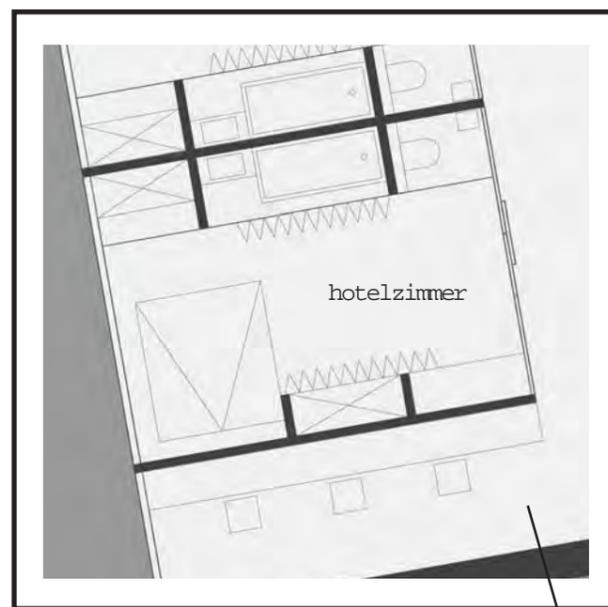


:: hotelzimmer offen

@obergeschoss m 1:800 +2

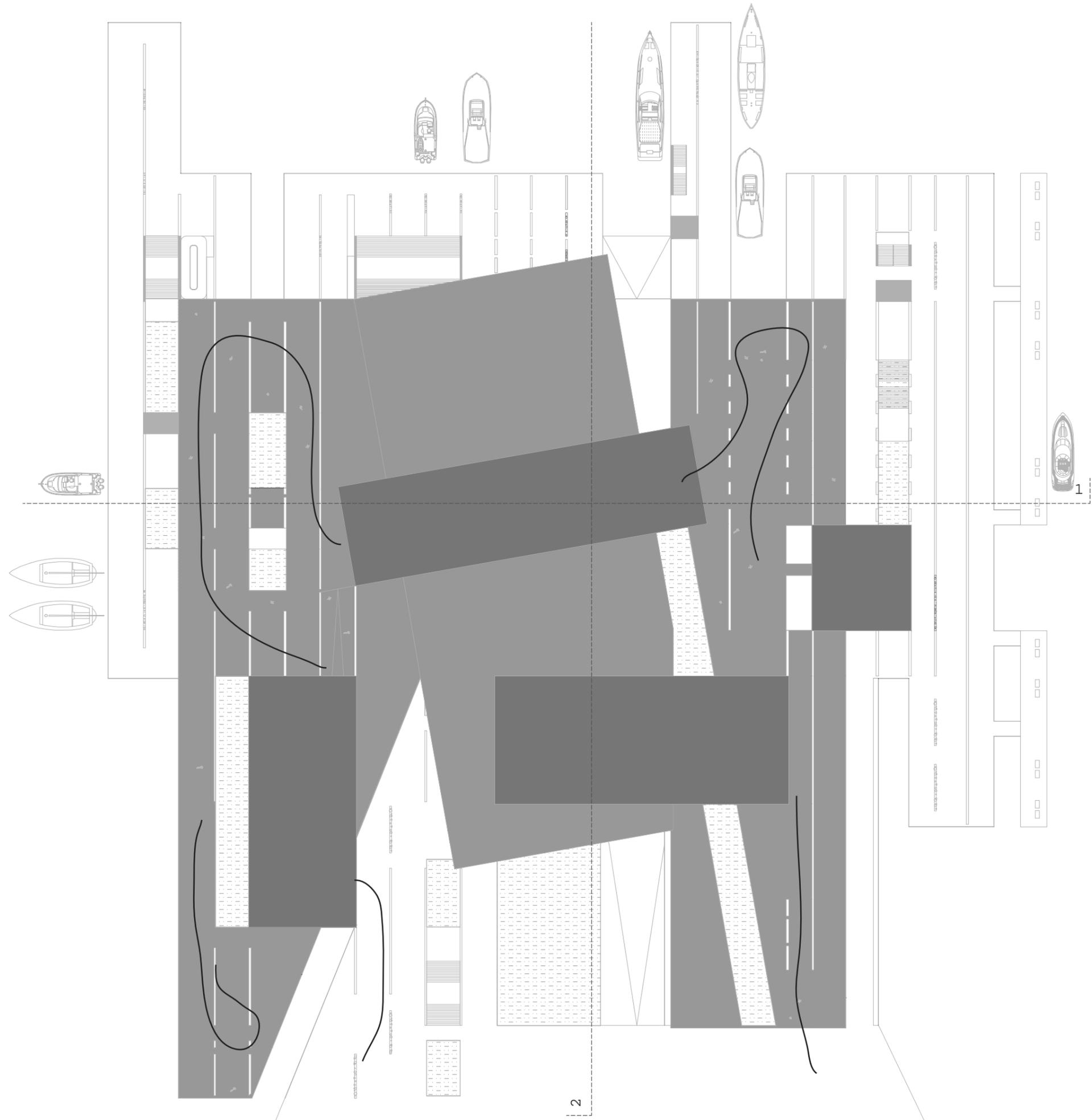
- :: Administration 220m²
- :: Lager I Reinigung 100m²
- :: Hotelzimmer 2550m² 60 Zimmer
(Einzelzimmer, Doppelzimmer, Mehrbettzimmer, 5 Suites)
- :: Restaurant 480m²
- :: Rezeption 90m²

01 5 10 20 30 Angaben in m





@ dachgeschoss
m 1:800 +4



01 5 10 20 30 Angaben in m

schnitt 1
m 1:800

01 5 10 20 30
Angaben in m



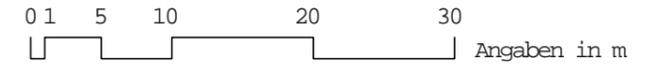
schnitt 2
m 1:800

01 5 10 20 30
Angaben in m



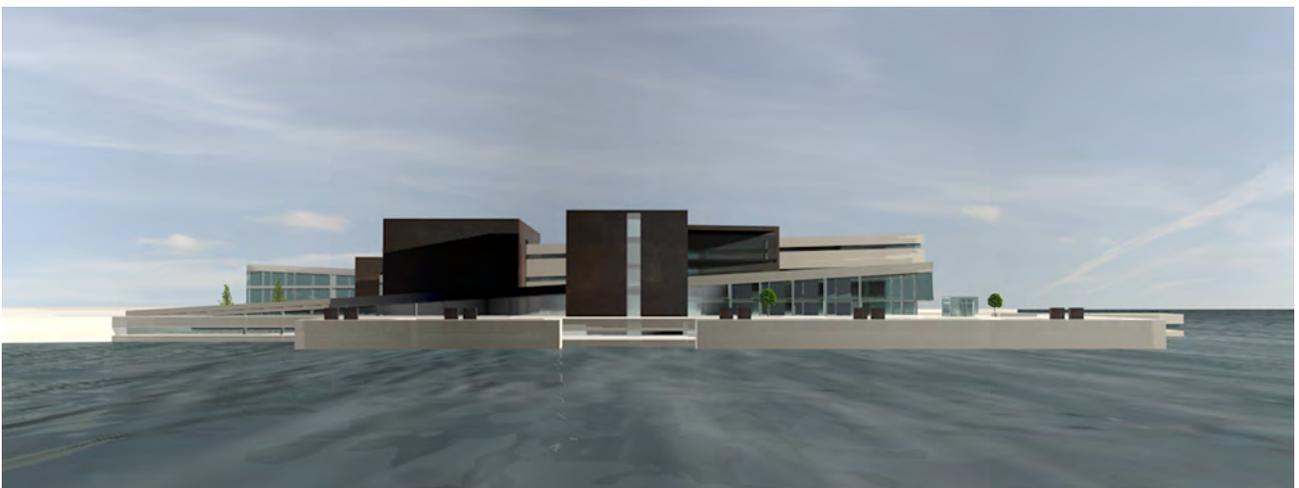
○ :: details

ausschnitte_
höhenangaben
m 1:500





:: ansicht süd



:: ansicht nord



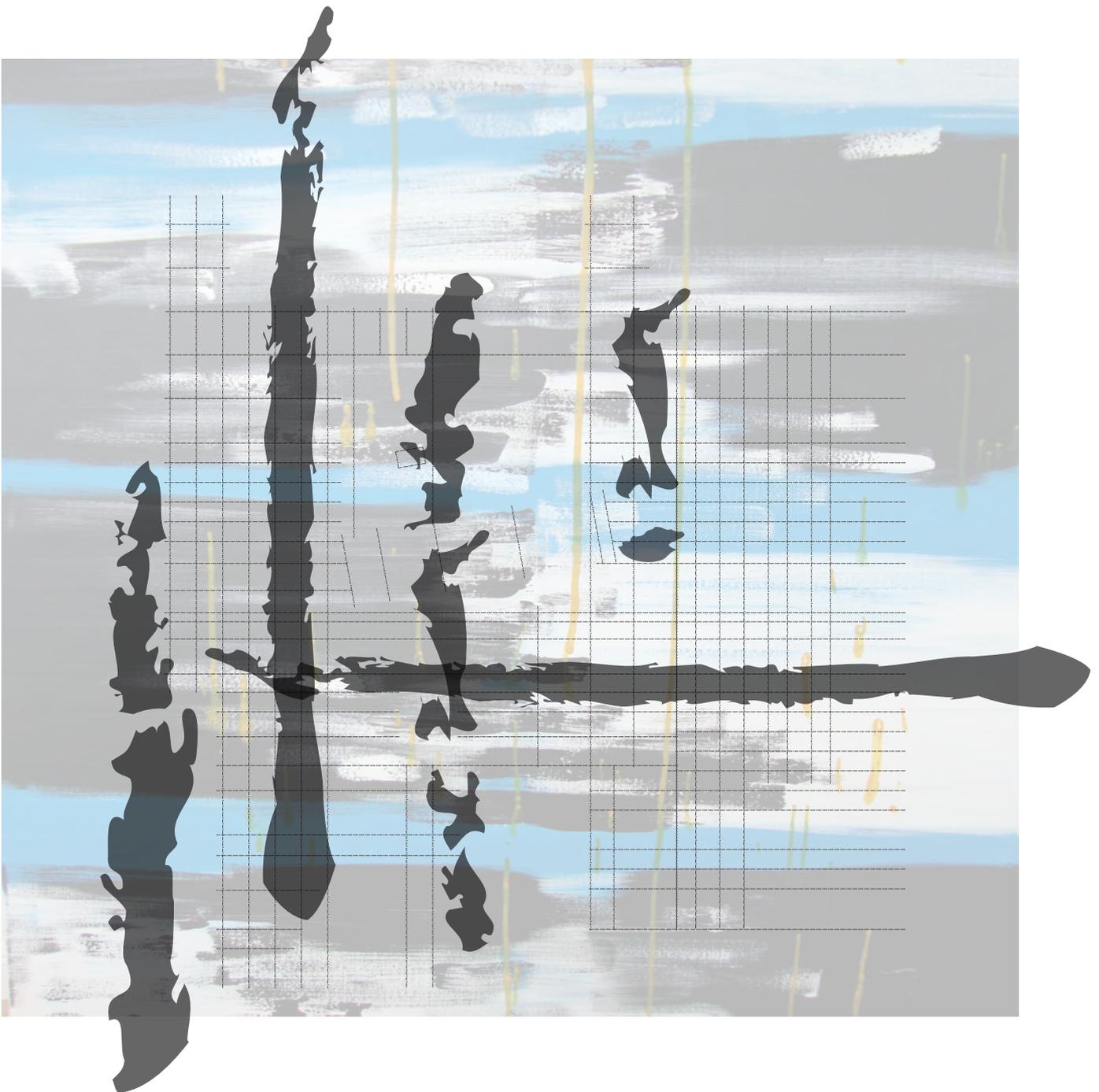
:: ansicht west



:: ansicht ost

STATISCHES RASTERSYSTEM

Die einfache Grundstruktur der Baukörper ermöglicht eine rationale Stahlbetonkonstruktion als Tragstruktur. Stützen und tragende Wände in Längs- und Querrichtung bilden die tragende Struktur des Gebäudes. Das Rasterystem ist als eine Art Gestaltungsraster ausgeführt, dieser ordnet und strukturiert das Raumprogramm und integriert sich in die vorhin erwähnten Streifen.



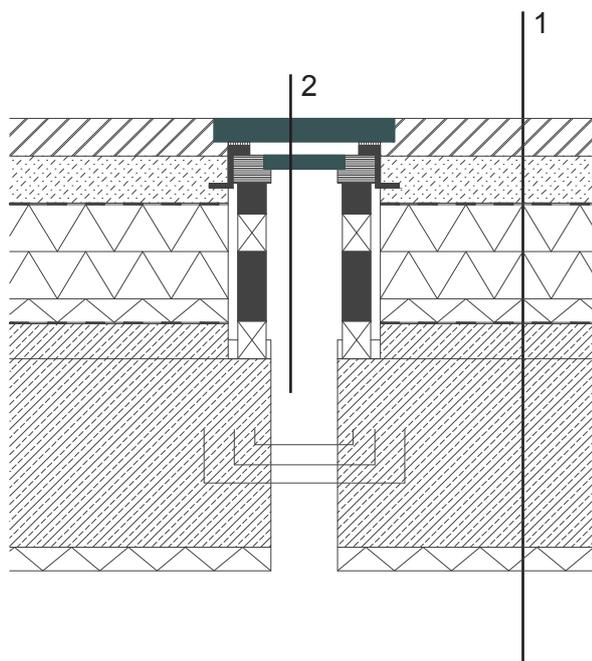


:: detail ::

[photos] gemacht von :: christina lang;

Hier werden Materialien aufgeführt, die in diesem Entwurf Verwendung finden: kroatischer Kalkstein, Glas, Holz, Stahl und Metall. Besonders durch die Einbeziehung des Wassers als Gestaltungs- als auch umgebendes Element in meinem Baukörper ist auf die Verwendung und Beschaffenheit der Materialien zu achten. In den folgenden Abbildungen wird gezeigt wie diese Materialien zum Einsatz kommen.

detail A lichtschlitz m 1:16

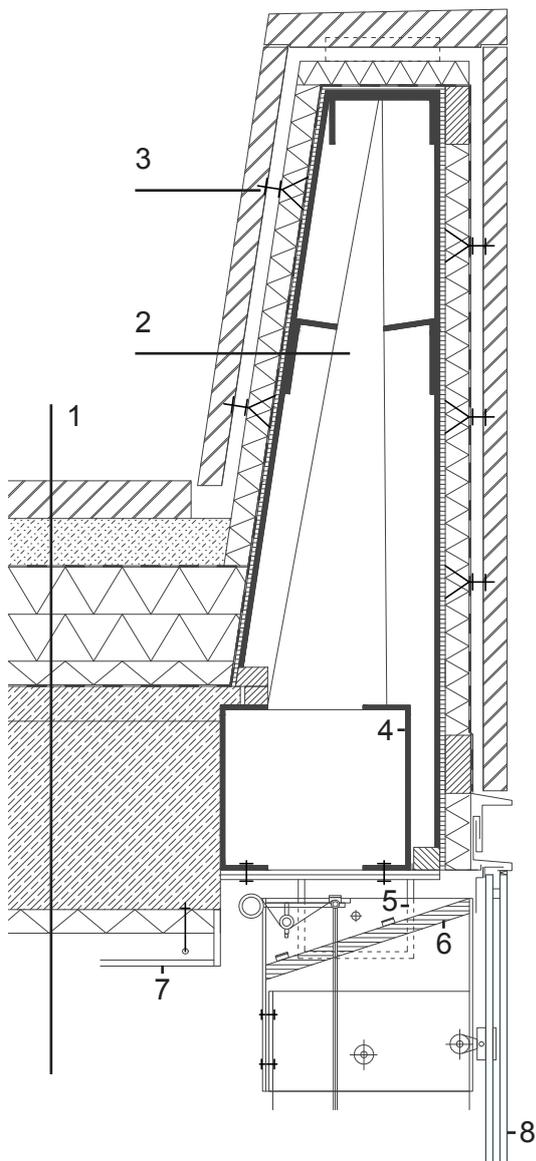


1 Deckenaufbau

kroatischer Kalkstein 80mm
Estrich 100mm
Vlies 3mm
Dämmung XPS 2x100mm
Mineralwolle 50mm
Bitumenbahn dreilagig
Aufbeton 75mm
Stahlbetonfertigteile 400mm
Dämmung 50mm

2 Lichtschlitz,
doppeltes Glasprofil

detail B
brüstung
m 1:16



1 Deckenaufbau

kroatischer Kalkstein 80mm
Estrich 100mm
Vlies 3mm
Dämmung XPS 2x100mm
Mineralwolle 50mm
Bitumenbahn dreilagig
Aufbeton 75mm
Stahlbetonfertigteile 400mm
Dämmung 50mm

2 Brüstung

kroatischer Kalkstein 50mm
Hinterlüftung
Windsperre wasserdicht,
diffusionsoffen
Dämmung 50mm zw.
Holzlattung 48/123mm
Sperrholzplatte 12mm
Stahlplatte 10mm
Stahlprofil L

3 Befestigung Kalksteinplatte
Edelstahlstift, Durchmesser 5mm

4 Stahlprofil L 100/350mm

5 Verankerung Glasschwert, Profil
aus Flachstahl

6 Lüftungsrost

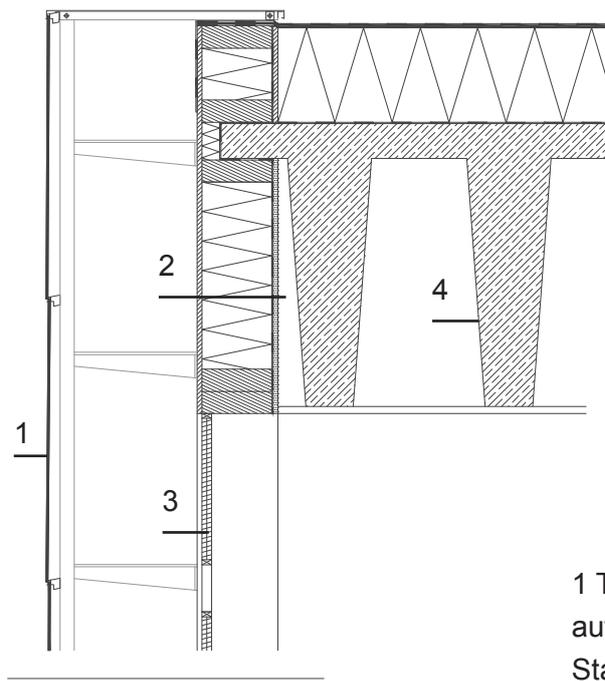
7 Gipskartonplatte 13mm auf
Unterkonstruktion

8 Isolierverglasung,
ESG+SZR+VSG

detail C

metallverkleidung

m 1:16



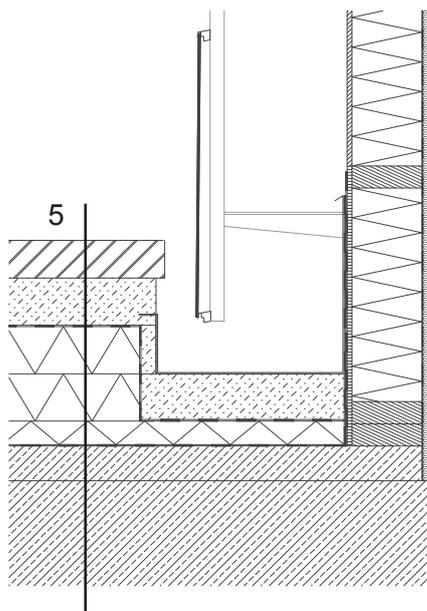
1 Titanplatten 3mm
auf korrosionsbeständigen
Stahlformrohr 2x90mm

2 Faserzementplatte 10mm
Minerlawolle 150mm
Holzständer 150/50
Dampfsperre
Gipskarton 12,5mm

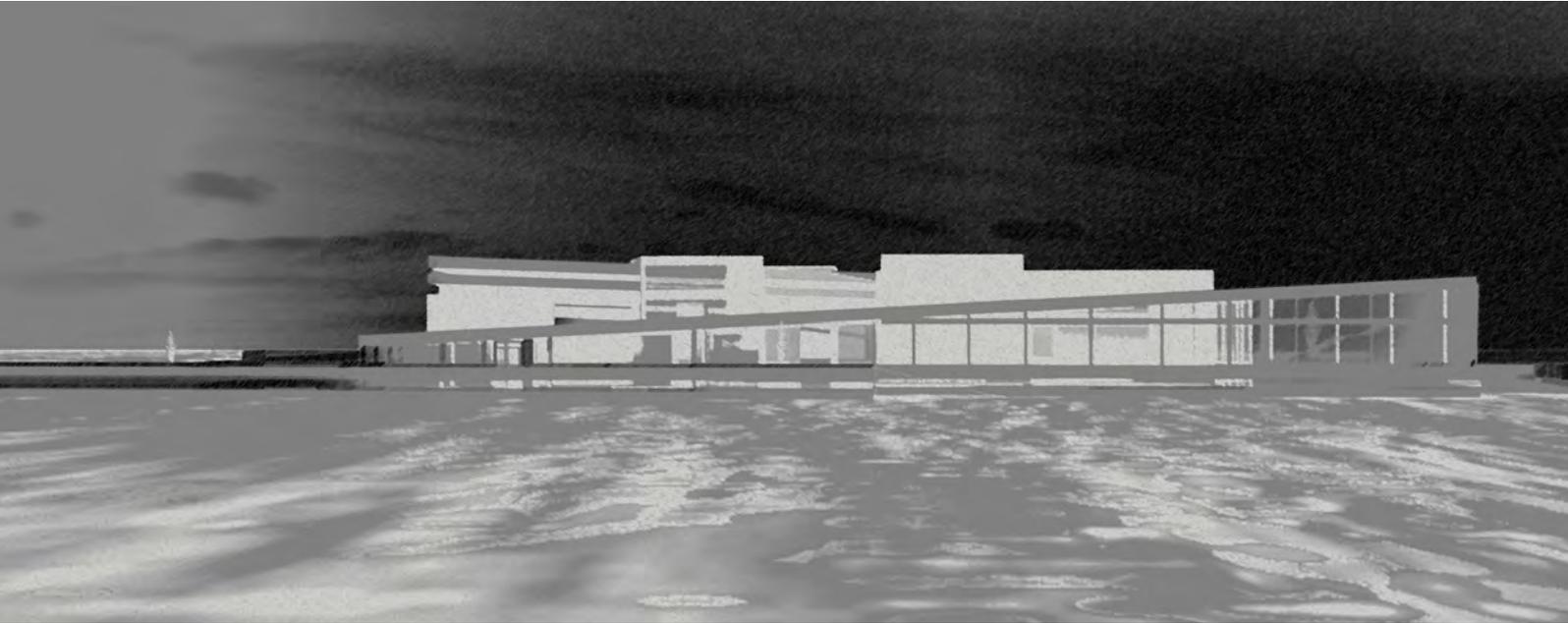
3 Lüftungsgitter

4 Stahlbetonfertigteil T-Profil
600mm

5 Deckenaufbau 1, siehe
Decke Lichtschlitzdetail







SCHLUSSFOLGERUNG

In dieser Arbeit stellt sich Architektur als eine Kombination aus künstlerischen, gestalterischen, technischen, konstruktiven und ökologischen Aspekten dar.

Trotz neuer Funktionen und Neugestaltung der Wasserkante wird das vorhandene Potential der Hafensituation genutzt. Das Angebot des Hafens von Zadar wird durch diese Arbeit erweitert und verbessert.

Das neu geschaffene Umfeld vor der Altstadt ist das Resultat von möglichen Antworten auf die Hafen- und Platzproblematik. Die Architektur reagiert auf Bedürfnisse und versucht diese so gut wie möglich zufrieden zu stellen.

Das neue Hafenzentrum setzt ein Exempel dafür, dass Architektur über geeignete Räume neue interessante Zusammensetzungen von unterschiedlichsten Funktionen ermöglicht, ja geradezu herausfordert. Kombiniert werden diese Programmzusammensetzungen mit einem Spiel aus Wasser, Licht und unterschiedlichen Bauformen.

Das neue Hafenzentrum stellt keine weitverbreitete Spektakelarchitektur dar, sondern ist eine neue räumliche Abbildung gesellschaftlicher und verkehrstechnischer Prozesse.

Im Rahmen dieser Arbeit und der darin aufgezeigten Entwurfsprozesse kommt es zu einem systematischen Vergleich zwischen unterschiedlichsten Perspektiven: Die der Bewohner, die des Tourismus und die der von mir aufgestellten Vermutungen über eine mögliche Verbesserung der Nutzung.

Beenden möchte ich diese Arbeit mit einer für mich äußerst interessanten Sichtweise von Peter Zumthor. In seinem Buch "Architektur Denken" schreibt er:

„Die Sprache der Architektur ist in meinen Augen keine Frage eines bestimmten Baustils. Jedes Haus wird für einen bestimmten Zweck, an einem bestimmten Ort und für eine bestimmte Gesellschaft gebaut. Die Frage, die sich aus diesen einfachen Tatsachen ergeben, versuche ich mit meinen Bauten so genau und kritisch, wie ich kann, zu beantworten.“

ANHANG

Abbildungen

Alle hier nicht erwähnten Bilder I Grafiken und Pläne sind vom Autor erstellt.

Abb. 01 Ölbild, Gegenüberstellung Stadt-Hafenterminal	54
Abb. 02 Ölbild, Grundriss, Anbindung Hafenterminal	55
Abb. 03 Ölbild, Schnitt	56
Abb. 04 Ölbild, Erweiterung	58
Abb. 05 Draufsicht, unterschiedliche Ebenen, Ausdehnung	59
Abb. 06 Skizze, Standort	60
Abb. 07 Skizze, Schnitt Hafenterminal	61
Abb. 08 Skizze, Erscheinungsbild, Ideen	62
Abb. 09 Skizzen zum Werdegang	63
Abb. 10 Skizzen zum Visitor Center	63
Abb. 11 Erste materielle Umsetzungen	64
Abb. 12 Möglicher Grundriss des Entwurfs	67
Abb. 13 Verdichtung, Schnitt	67
Abb. 14 Arbeitsmodelle	68
Abb. 15 Spirale Visitor Center	68
Abb. 16 Acrylbild Grundriss	69
Abb. 17 Acrylbild Ausdehnung der Stadt	69
Abb. 18 Konzept- Ausdehnung	77
Abb. 19 Explosive Skizze	78
Abb. 20 Erste Skizzen zum Coast Board	78
Abb. 21 Raumprogramm	82
Abb. 22 Erste 3D Konzeptbilder	83
Abb. 23 Grafik Raumprogramm	84
Abb. 24 Parameter	84
Abb. 25 Acrylbild, Inspiration- Streifen	86
Abb. 26 Acrylbild, Inspiration- Erweiterung	87
Abb. 27 Skizzen Grundrissgestaltung	91
Abb. 28 3D Darstellungen zur Grundrissgestaltung	93
Abb. 29 Prozentuale Verteilung	96
Abb. 30 Plattform	98
Abb. 31 Dachlandschaft	99

Literatur

Diese Übersicht beinhaltet neben Literatur auch Artikel, Einrichtungen und Vorträge aus dem Internet.

Dirk Schubert. Hafen- und Uferzonen im Wandel. Leue Verlag, 2002.

Dreiseitl Herbert und Grau Dieter. Water scapes. Birkhäuser Verlag, 2005.

Ferre Albert. The Yokohama Project: Foreign Office Architects. Actar, 2003.

F.O. Architects Limited. Yokohama International Passenger Terminal. 2002.

Koeffler Matthias. Dalmatien. Trescher Verlag, 18. April 2012.

Koolhaas Rem. Delirious New York. The Monacelli Press, 2011.

Löbe Karl. Seeschiffahrt in Bremen. Hauschild Verlag, 1989.

Oswald Franz und Baccini Peter. Netzstadt: Designing the Urban. Basel: Birkhäuser, Verlag für Architektur, 2003.

Pries Martin. Waterfronts im Wandel. Steiner, 2008.

Ryan Zoë. Building with water. Birkhäuser Architektur, 2010.

Steindorff Ludwig. Vom Mittelalter bis zur Gegenwart. Pustet Friedrich KG, 2007.

Zumthor Peter. Architektur Denken. Basel: Birkhäuser, Verlag für Architektur, 2006.

Arch+. 1995, Ausgabe 128, Architektur in Bewegung. Yokohama Terminal.

Archdaily. 2014, 15.07., ferry terminal.

Architectural design. 1984, David Gosling, Urbanism. Definitions of urban design.

Baunetz. 2014, 24.07., Fährterminal Stockholm.

Monu. 2007, Sean Burkholder, Beautiful Urbanism. Potentially beautiful.

Schiff & Hafen. 5/2010, Seehafen Rostock- 20 Jahre Fährverkehr.

Texte der Kunst. 72/2008, Bitter Regina, Design city- Stadt ohne Gebrauchsanweisung.

Topos. 2002 Dezember, Wasser.

Topos. 2009, The international review of landscape architecture and urban design.

Rijeka. Hafenamt. Oktober 2012.

Zadar. Tourist Board, Felber Stjepan, E-mails, Juni 2013.

Zadar. Hafenamt. September 2013.

http://www.kroati.de/kroatien-dalmatien/zadar.html , letzter Zugriff im Juni 2014	07
http://www.landkartenindex.de , letzter Zugriff im Mai 2014	10
http://de.wikipedia.org	
http://geoportal.dgu.hr , letzter Zugriff im September 2013	11
http://weltatlas.info	
http://holiday-home.eu , letzter Zugriff im Juli 2014	13
http://geoportal.dgu.hr , letzter Zugriff im September 2013	14
http://esys.org , letzter Zugriff im Mai 2014	
http://realestatescroatia.com , letzter Zugriff im Mai 2011	23
http://port-authority-zadar.hr , letzter Zugriff im Mai 2013	23
http://strabag.com , letzter Zugriff im Feber 2014	23
http://croatia.hr , letzter zugriff im Feber 2014	23
http://revisage.com , Forschungsprojekt: Der Einfluss des Wassers auf den Menschen, 2004	24
http://revierinfo.at , letzter Zugriff im Juli 2013	29
http://royalcaribbean.at , letzter Zugriff im September 2014	31
http://openstreetmap.org	
http://archittravel.com , letzter Zugriff im September 2013	34
http://archined.nl/oem/reportages/yokohama-terminal	34
http://city.yokohama.lg.jp , letzter Zugriff im September 2014	34
http://f-o-a.net , letzter Zugriff im Mai 2014	36
http://fabathomestudio.files.wordpress.com	39
http://cumbu.com , letzter Zugriff im September 2014	39
http://rostock-port.de	40
http://rostockerjournal.de , letzter Zugriff im September 2013	41
http://faschundfuchs.com	42
http://motto.at , letzter Zugriff im September 2014	43
http://en.marge.es	44
http://studyblue.com	89
http://archdaily.com	89
http://flightforum.ch , letzter Zugriff im Juni 2014	89