

Wettbewerb Hafenerweiterung Granville - Normandie

DIPLOMARBEIT

zur Erlangung des akademischen Grades eines Diplom-Ingenieurs

Studienrichtung: Architektur

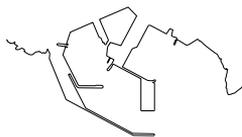
Arne Karl SPEISER

Technische Universität Graz
Erzherzog-Johann-Universität
Fakultät für Architektur

Betreuer: Herr Ao.Univ.-Prof. Dipl.-Ing. Dr.techn. Grigor Doytchinov

Institut: Städtebau

Oktober 2010



Deutsche Fassung:
Beschluss der Curricula-Kommission für Bachelor-, Master- und Diplomstudien vom 10.11.2008
Genehmigung des Senates am 1.12.2008

EIDESSTATTLICHE ERKLÄRUNG

Ich erkläre an Eides statt, dass ich die vorliegende Arbeit selbstständig verfasst, andere als die angegebenen Quellen/Hilfsmittel nicht benutzt, und die den benutzten Quellen wörtlich und inhaltlich entnommene Stellen als solche kenntlich gemacht habe.

Graz, am 12/10-2010
(Unterschrift)

Englische Fassung:

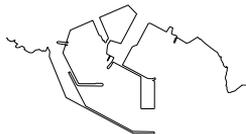
STATUTORY DECLARATION

I declare that I have authored this thesis independently, that I have not used other than the declared sources / resources, and that I have explicitly marked all material which has been quoted either literally or by content from the used sources.

Graz, 12/10-2010
date (signature)

Inhaltsverzeichnis

Einleitung, Analyse, Aufgabe	6
Geschichte und Stadtentwicklung	8
Granville heute	6
Der Hafen von granville heute	9
Bauherr und Zukunft des Hafens	11
Schemas zur Analyse und Beschreibung	
Gesamten Bereiche des Hafens	12
Bewegungsschema Fussgänger/Kfz	13
Bestand der Hafengebäude	14
Gastgewerbe/Hotels/Geschäfte	15
Bereich für Schwerarbeit, Fracht und Lagerung von Alteisen, Stein, Schotter, Sand	16
Fischereisektor	17
Hafenbetrieb-, administration und Gebäude der Hafeninstandhaltung	18
Yachtbetrieb; Bootsplätze, Administration, Trockenplätze für Bootswartung	19
Parkplätze und Parkbereiche	20
Fährenbetrieb	21
Werfte, Breiche für Bootswartung und Trockenarbeiten	22
Nassbecken	23
Schematische Darstellung der Hafenbereiche	24
Schematische Darstellung der Analyse zur Zugänglichkeit des Hafenbeckens	25
Zusammenfassung Analyse	27
Konzept	29
Konzeptskizze ganzer Hafen	30
Übersicht Hafen, Einteilung in Bereiche	31
Konzept „Plattform West“	32
Konzept „Plattform Zentral	34
Konzept „Plattform Ost“	36
Konzept Hafenpromenade und „Place Albert Godal“	38
Generelle Konzeptskizzen	40



Entwurf	43
Schematische Darstellungen und Beschreibung	
Kaimauer, alte Umgrenzung	44
Kaimauer, neue Umgrenzung - Erweiterung	45
Neue Gebäude	46
Bestehende Hafengebäude, die in den Entwurf integriert werden	47
Permanent-Nassbecken	48
Yachtbetrieb	50
Werfte, Breiche für Bootswartung und Trockenarbeiten	51
Hafenbetrieb-, administration und Gebäude der Hafeninstandhaltung	53
Fischerei	54
Fährenbetrieb, Passagierdienstleistungen	56
Bereich für Schwerarbeit, Fracht und Lagerung von Alteisen, Stein, Schotter, Sand	57
Bewegungsraum Fussgänger	59
Kfz Erschliessung	62
Parkplätze	64
Gesamtübersicht	67
Schematische Darstellung der Hafenbereiche des Entwurfs	68
Schematische Darstellung zur Zugänglichkeit des Hafenbeckens des Entwurf	69
Darstellung zu Sichtbeziehungen im neuen Hafen	70
Gebäude die Abgerissen werden	71
Entwurfspläne	
Übersicht/Pläne/Detailausschnitte	73 - 88
Schnitte	90 - 97
 Abspann / Annex	 98
Bibliographie	
Nachschlagewerke	98
Literatur	98
Sonstige Quellen	
Abbildungen/ Graphiken	99



Abbildung 1

Geschichte und Stadtentwicklung

Granville liegt an der französischen Normandieküste im Nordosten der Mont-Saint-Michel Bucht.

Granville ist eine relativ junge Stadt und ihre Geschichte geht auf das 15. Jahrhundert zurück. Ihre Lage am Meer am Ausgang des Ärmelkanals sicherte der Stadt stets relativen Reichtum und Wohlstand. Abgesehen von der geografischen und strategisch wichtigen Position als Ausgangshafen gegen Kriegsrivalen England und der damit verbundenen turbulenten Geschichte,

spielte der Fischfang und die Austerernte eine bedeutende Rolle in der Entwicklung der Stadt.¹

Als Brennpunkt dieser Geschehen stand und steht seit jeher der Hafen. Die Jahrhunderte hindurch wurde er den Umständen entsprechend erneuert und erweitert. Speziell im 19. Jahrhundert erfuhren Infrastruktur und insbesondere Molen und Bassins im Zuge der Industrialisierung grosse Veränderungen. Anfangs des 20. Jahrhunderts wiederum verlor man durch das Verschwinden der Austerbänke einen wichtigen Wirtschaftszweig und man begann fortan die



Abbildung 2



Abbildung 3

1 Guidelon, M: Histoire de Granville, 1990, s 8 - 15
Inhalt frei ins Deutsch übersetzt.

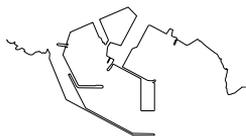




Abbildung 4

Hafen von Granville bei Ebbe

Fischerei auszubauen und auf den Tourismus zu setzen.

Der Beginn des Städtebaus jedoch ist in der felsigen Erhöhung - dem «Roc» - zu finden, wo die ersten Granvillais sich der besseren Verteidigung wegen festsetzten. Granville war in den Gründerjahren also zunächst ein Fort. Mit der Zeit begann sich Stadt und Hafen um diese Befestigung auszubreiten und sich in der Topografie einzunisten. Schnell aber wurde der Zugang - die Schnittstelle - zum Meer ausschlaggebend und diese Zweigstelle würde von nun an die Stadtentwicklung vorantreiben.¹

Die Entwicklung des Städtebaus hängt also mit wenigen, jedoch stark prägenden Ausgangspunkten zusammen:

Die Rolle des militärischen Fortes in opposition mit Mont-Saint-Michel, 15. Jahrhundert. Die Rolle des Handelshafen und der Fischerei (speziell Richtung Neufundland und nordwest Atlantik - unter Louis dem 14. wichtigster Fischereihafen Frankreichs). Die Rolle der Touristenstadt mit Beginn anfangs des 20. Jahrhunderts. Speziell Bade- und Strandtourismus. Später Boot/Yachttourismus.

Granville Heute

Granville ist eine Stadt im Departement Manche in der Region Basse-Normandie, mit einer Einwohnerzahl von 30500 (13000 Stadtkern). Seit Mitte des 20. Jahrhunderts ist die Einwohnerzahl stetig, zuvor ansteigend. Die Bevölkerung ist im Vergleich zum Rest der Region Basse-Normandie leicht älter.

Wichtigste Wirtschaftszweige sind Tourismus und Fischerei/Austern-Muschelzucht, wobei der Tourismus überragt. Grösste Arbeitsgeber sind ein Zentrum für Thalassotherapie und der Hafen, mit Fährbetrieb, Kleinindustrie und Fracht, Gastronomie, Hotel und Fischerei.¹

Traditionell ist die Wählerschaft von Granville seit längerer Zeit links anzusiedeln, und wird heute von einem Bürgermeister der DVG (ein Bündnis von linken Parteien) regiert.²

Granville ist mit dem Zug von Paris aus in 3 Stunden zu erreichen, und wurde 2003 durch die wichtige Bundesstrasse A84 besser ans regionale Strassennetz angebunden.

Zu den Besonderheiten von Granville gehört der extreme Tidenhub (Unterschied Ebbe-Flut), der zu den grössten Europas zählt und bis 14m (!) Höhendifferenz beträgt. Bei starker Ebbe liegt die Wassergrenze 150-400m ausserhalb der Hafenmauern.



Abbildung 5

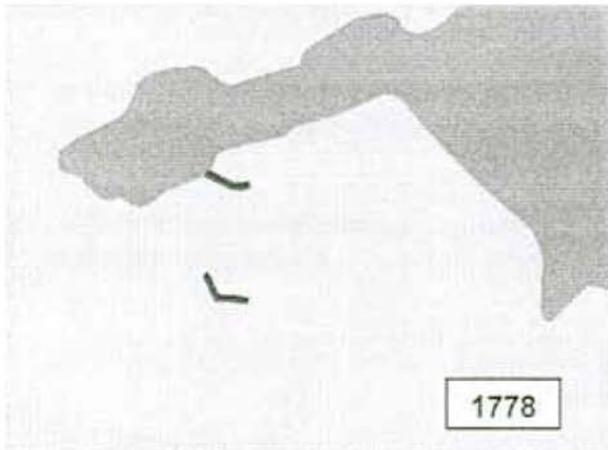


Abbildung 6

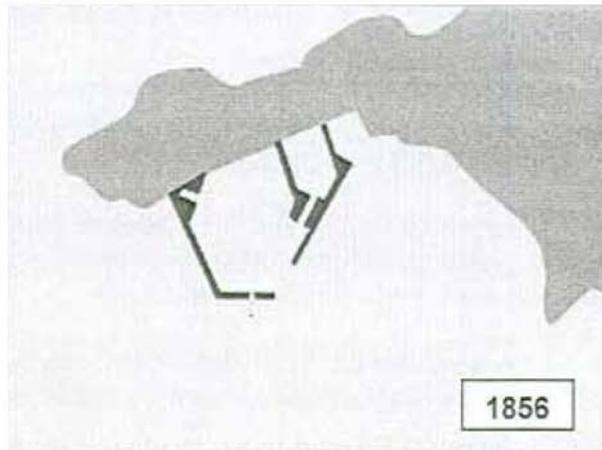
1 Departement de la Manche, Wettbewerbsprogramm, s 9-11, Inhalt frei aus dem Franz. über setzt

1 HP des Departements La Manche, Inhalt frei aus dem Französisch, <http://www.manche.fr>

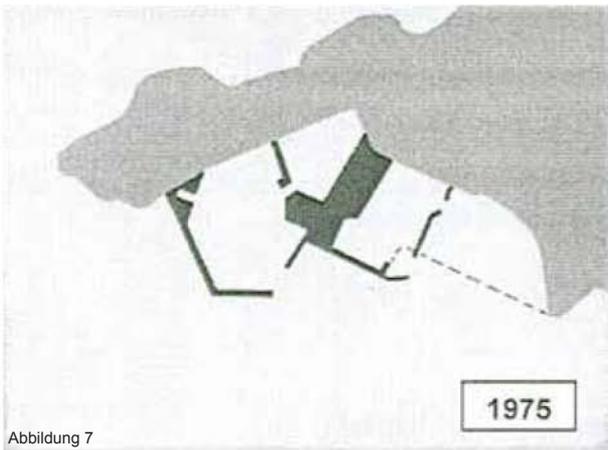
2 Wikipedia, Inhalt frei aus dem Französisch <http://fr.wikipedia.org/wiki/Granville>



1778



1856



1975

Abbildung 7



Abbildung 8

Ein typisches Bild in Granville demnach ist ein «trockenes Hafenbecken», wo die Boote gewissermassen auf Grund liegen.

Der Hafen von Granville heute

Die Geschichte des Hafens geht auf das Jahr 1532 zurück, als die erste Anlage in Form einer kleinen Mole in Meer stach - beim heutigen Trockendock (siehe «Plattform West»). Die nächste Erweiterung geschah 1778 in From noch einer Mole, die etwas weiter entfernt im Meer errichtet wurde, als Vorhut sozusagen. Schon dazumals waren Fischerei und die Lage als strategischer Stützpunkt im Ärmelkanal die Hauptmotive zum Betrieb und Weiterentwicklung des Hafens.

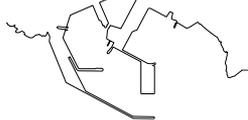
Eine wesentliche Vergrößerung der Anlagen geschah 1856, mit erstem Nassbecken (ausgegrabenes Becken, um auch bei Ebbe ein Bassin zu haben). Gleichzeitig würde auf Niveau des Dorfkerns Terrain aufgeschüttet, um den Hafen in Richtung des Meeres vergrössern zu können. Ein zweites Nassbecken wurde geschaffen und in den 20er Jahren des letzten Jahrhunderts mit dem Ersten vereint. Dieses Nassbassin besteht heute noch. Seit 1930 verkehren regelmässig Fähren zwischen Granville und den Kanalinseln Jersey und Guernsey.

Immer wieder wurde Terrain aufgeschüttet, so auch 1975, bei der bislang markantesten Erweiterung. Dabei kamen noch zwei Permanent Nassbecken dazu, eines dient als Segel- und Windsurfschule, das andere als Yachthafen. Der Hafenumbau von 1975 markiert also zum ersten Mal die Ankunft des Privaten Segelsports. Die Gesamte Ostseite Der Plattform Zentral steht im Zeichen des Yachtbetriebes. Das Nassbecken davor ein Yachthafen mit ca 1000 Anlegeplätzen für Yachten bis zu 15m Länge und 2.5m Tiefgang. Ausser einem Hauptgebäude für den Yachtbetrieb befindet sich auf der «Plattform Zentral» ein Hotel, ein Restaurant und ein Handel für Yachtzubehör.

Etwa Gleichzeitig, ca Mitte der 70er, entstand von Bedeutung die Fracht- und Kleinindustrieabteilung des Hafens. Ursprünglich noch als Importhafen von Materialien/ Waren für Industrie und Handel (wie z.B. Öl, Holz, Düngemittel, Fleisch) mit bis zu 150000t Mitte der 80er, entwickelte er sich langsam zum Exporthafen mit einem Volumen von 225000t im Jahre 2004. Heute betreibt die Frachtabteilung explicit Export von: Granulat, Schotter, Sand, Alteisens und recycelbarer Plastik. Jährlich bis zu 250000t.

Ausserdem gibt es einen geringen Anteil von Containerfracht.¹

¹ Ganzer Abschnitt „Der Hafen von Granville heute“ bis Fussnote: Departement de La Manche, Wettbewerbsprogramm, s 10-17, Inhalt frei aus dem Franz.



Die Lagerung und Be- und Entladung der Fracht geschieht heute auf der «Plattform Zentral». Der niedere, westlich gelegene Teil der «Plattform Zentral» sowie der «Place Godal» am Fusse dieser, werden gänzlich für die Lagerung, Zu- und Ablieferung der Fracht gebraucht. Die Frachtschiffe werden im gegenwärtigen «Zentral Nassbecken» beladen.

Die Fischerei heute hält sich auf der Mole Zwischen «Torckenbecken» und «Zentral Nassbecken» auf. Dort befindet sich die Entladung der Fischerboote, der Verkauf, die Distribution sowie die Administration. Ausserdem wird ein Grosser Teil der Hafenförderung, der «Rue de la Porte» für die Lagerung und Wartung für Fischereizubehör (Netze, Bojen usw) gebraucht. Die grossen Fischerboote befinden sich im «Zentral Nassbecken» und die Kleinen im Trockenbecken.

Zusammenfassend ist dem gegenwärtigen Hafen Granville folgendes zuzuschreiben: Er ist der erste und wichtigste Fischereihafen der Normandie gemessen an Umsatz und Fangvolumen.¹

Wichtigster Hafen für die Verschiffung von Passagieren und Waren zu Anglo-Normannischen Inseln und dem Archipel Chausey ein wichtiger und anerkannter Yachthafen an der französischen Ärmelkanalküste ein Handels- und Frachthafen.²

¹ HP des Departements La Manche, Inhalt frei aus dem Französisch, <http://www.manche.fr>

² Departement de La Manche, Wettbewerbsprogramm, s 10-17, Inhalt frei aus dem Franz.



Abbildung 9



Abbildung 10

Wichtigste Charakteristika und visuellen Merkmale des heutigen Hafens:

- die historische Mole, die den Hafen west- und südwärts umschliesst; an deren Ende das Trockendeck mit der charakteristischen Form, und der Trockenhafen mit den - bei Ebbe - auf Grund liegenden Boote
- der Bereich der Fischerei auf der Mole und im «Zentral-Nassbecken»
- der Handels- und Frachtbereich längs der Westseite der «Plattform Zentral», mit dessen Kränen und Anhäufungen von Eisen und Geröll
- Auf der Ostseite derselben Mole der Yachtbetrieb, mit den 2 danebenliegenden Nassbecken der Yachtplätze und der Segel- und Surfschule.

Bauherr und Zukunft des Hafens

Seit den Gesetzen der Dezentralisierung Frankreichs von 1983 unterliegt die wirtschaftliche Verantwortung des Hafens der Industrie- und Handelskammer vom Departement Manche. Die Kammer ist Konzessionsinhaber des Fischereihafens, der Handels- und Frachtabteilung sowie des Yachthafens.

In einer Untersuchung zur Feststellung der wirtschaftlichen Position des Küstenstreifens des Departements ging hervor, dass seit geraumer Zeit ein Mangel an Bootsplätzen für Yachten im Allgemeinen besteht.

Im Jahr 2000 fehlten rund 900 Plätze für Yachten über 2t; der Untersuchung nach kämen Jährlich 100 dazu. Diese Zahlen sind inklusive der Erweiterung umliegender Häfen im Departement. Im Jahr 2015 wären es also 2400 fehlende Plätze.

Da Granville schon im Vorfeld zu den grösseren Yachthäfen mit einem gewissen Bekanntheitsgrad am Küstenstreifen des Departements gehört, und als einer der wenigen ein ausreichendes Erweiterungspotential aufweist, wurde beschlossen diesen als sicher geltenden Wirtschaftszweig auszubauen.

Es wurde eine für den Hafen gesamt urbane Untersuchung eingeleitet und Vorschläge für eine evt. umstrukturierung des Hafens eingeholt. Neben den rein wirtschaftlichen Aspekten wurde auch auf umwelt- und sozioökonomische Verträglichkeit geprüft.

Von einer Kommission vorgeschlagen und als Wettbewerb ausgeschrieben wurde eine vollkommene Neustrukturierung und Reorganisation des gesamten Hafens, einem Neuen Yachthafen mit 700-800 Plätzen samt Infrastruktur. Der Yachthafen soll in einem neuen «Nass-Becken» zu liegen kommen, der Fischereibereich neu Organisiert werden.

Die Hafensperrmauer «Rue du Port» soll ein neues Gesicht erhalten sowie der eigentlich zentrale Platz Godal geräumt und neu definiert werden.

Es werden eine grosse Anzahl Parkplätze verlangt, für den Hafen und die Stadt.

Durch die massive Vergrößerung des Hafens wird eine neue Schutzmauer benötigt, die sich um das ganze, neuorganisierte Hafengebiet zieht.

Der Hafen soll für den Fussgänger geöffnet werden und dadurch an erlebbarer Qualität gewinnen.

Trotz der Eingriffe und Neubauten soll das Charakteristische Bild und historische Bauten bestmöglich bewahrt bleiben.¹

¹ Ganzer Abschnitt „Bauherr und Zukunft des Hafens“; Departement de La Manche, Wettbewerbsprogramm, s 27-33, Inhalt frei aus dem Franz.



Abbildung 11

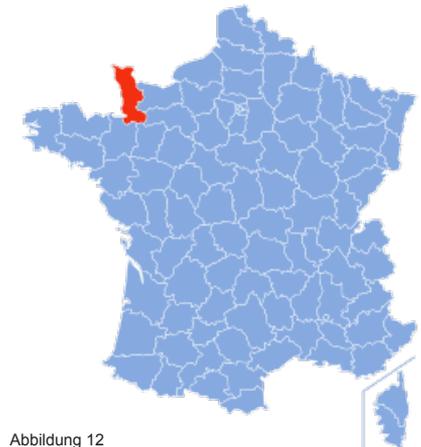
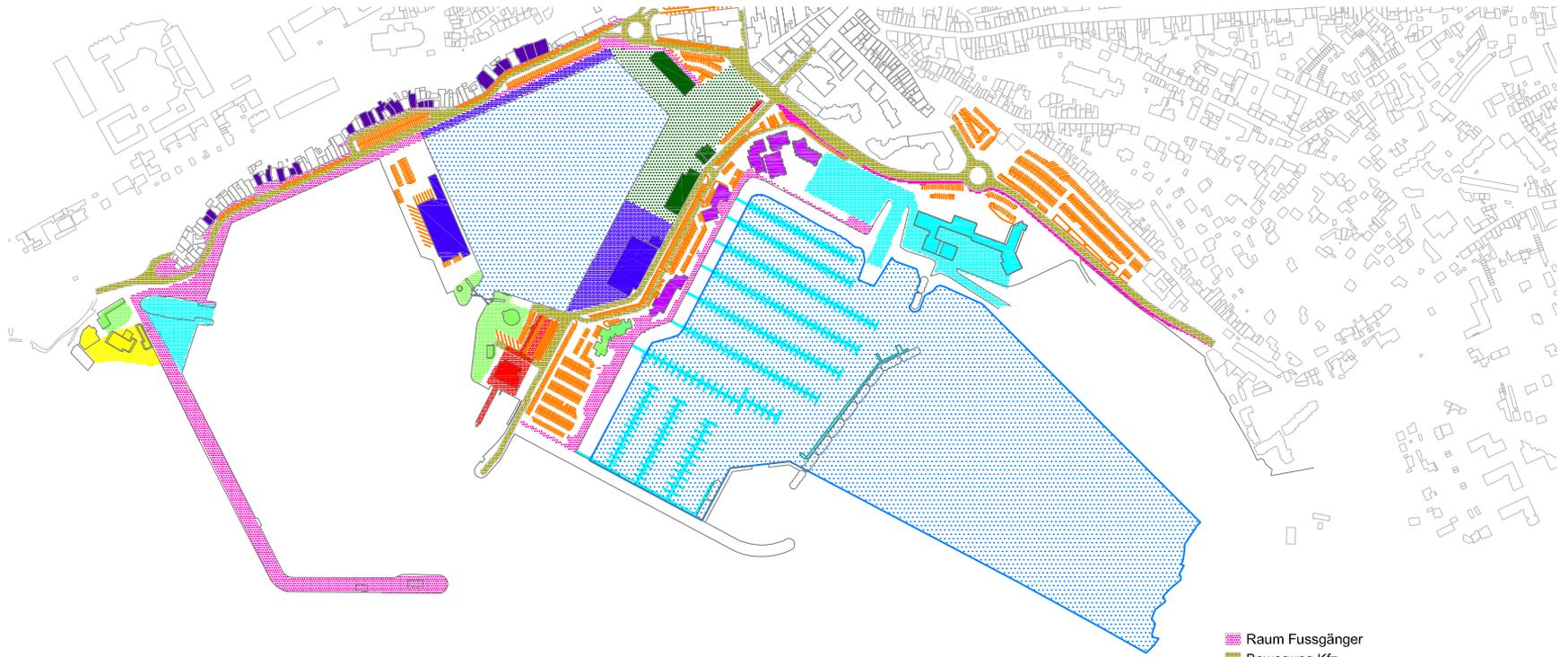


Abbildung 12

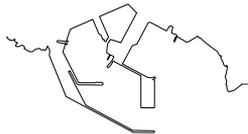


- Raum Fussgänger
- Bewegung Kfz
- Fischereibetrieb/Austern und Muscheln
- Nassbecken
- Yacht- und Segelbetrieb
- Fracht/Schotter/Alteisen
- Hafenbetrieb,-wartung,-administration
- Werfte/Bootswartung
- Parkplätze
- Fährenbetrieb
- Hotel/Restaurants/Gechäfte
- Bar/Cafe/Terrasse

1/8000

Abbildung 13

Übersicht zur Schematischen Analyse aller Bereiche des Hafens



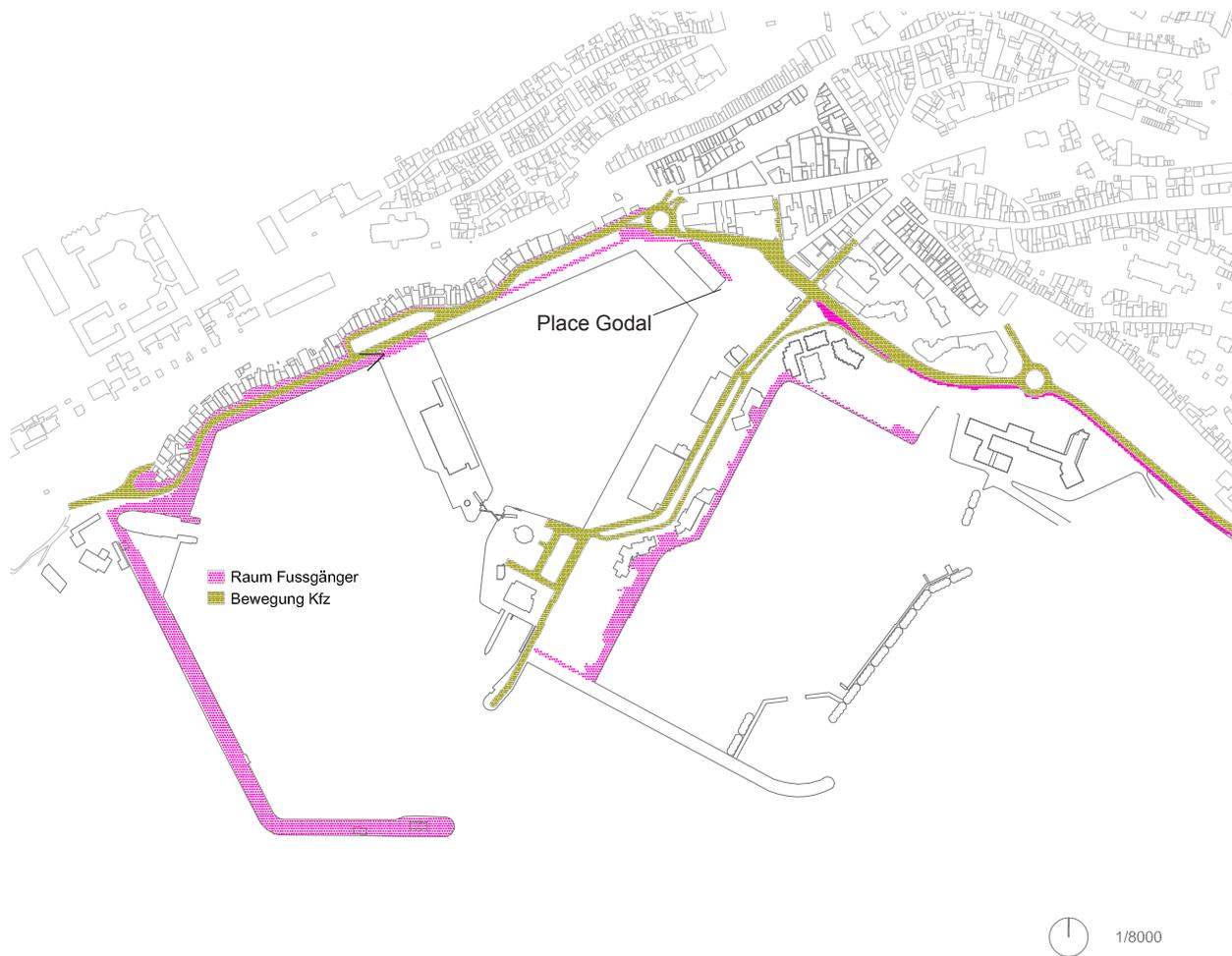


Abbildung 14



1

Abbildung 15

Bewegungsschema Fussgänger/Kfz

Die Bereiche des Fussgängerraumes sind limitiert hinsichtlich des Zugangs und der Bewegungsfreiheit im Hafengebiet. Es zeigen sich mehrere Hindernisse am Hafenkai und speziell der grossräumige Bereich um den Place Godal sind gänzlich gesperrt. Die «Plattform Zentral» als gross Fläche bietet nur wenig Freiraum. An der Hafepromenade überwiegen Parkplätze und Arbeitsflächen der Fischerei und des Frachsektors. Es fehlen grosszügige Naherholungszonen.

Die Kfz Erschliessung an sich funktioniert gut, jedoch herrscht dichter Verkehr. Die Hafen Promenade und die Plattform Zentral sind ein grosser Parkplatz und unübersichtlich organisiert.



Abbildung 17



Abbildung 18

- 1 Wartungs-, Lagerungsbereich für Hafnarbeiten
- 2 Wartungs- und Konstruktionswerft
- 3 Lager- und Distributionshalle der Fischerei
- 4 Schleusenüberwachung Nord
- 5 Hafenbehörde und Lotsendleste
- 6 Werkstatt und Garage der Hafenbehörde
- 7 Passagierterminal des Fährenbetriebes
- 8 Ehemaliges Haus der Hafenwache (unter Denkmalschutz)
- 9 Ehemalige Unterbringung der Rettungsboote (unter Denkmalschutz)
- 10 Frachthalle
- 11 Administration Fährenbetrieb "Manche-Iles-Express"
- 12 Frachtlager
- 13 Frachthalle
- 14 Frachthalle / Kühlgebäude / Werkzeug und Maschinenaufbewahrung
- 15 Geschäfte / Restaurants
- 16 Hotel
- 17 Hafenadministration und Geschäftsstelle / Yachtclub
- 18 Regionales Zentrum für Schifffahrt und Segeln / Segel- und Surfschule
- 19 Transformatoren
- 20 Gleise
- 21 Sammelbecken für Alteisen und Schotter

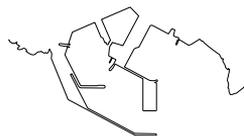




Abbildung 19



Abbildung 20

Gastgewerbe, Hotels, Geschäfte

Die Häuserfront zur Hafensperrmauer besteht zum grossen Teil aus Bars, Restaurant und Cafes, wobei Platz für eine Terasse fehlt. Hinzu kommen Geschäfte - eine klassische Flaniermeile. All diese Bereiche befinden sich überwiegend im Erdgeschoss. Darüber sind Wohnungen. Die meisten Häuser zählen 3 - 4 Geschosse.

Die Magenta gefärbten Häuser auf der Plattform Zentral beinhalten Gastgewerbe, Geschäfte mit Segelsport Bedarf und ein Hotel. Diese Gebäude sind im Zuge des gegenwärtigen Yachthafens entstanden und «bedienen» diesen gut.

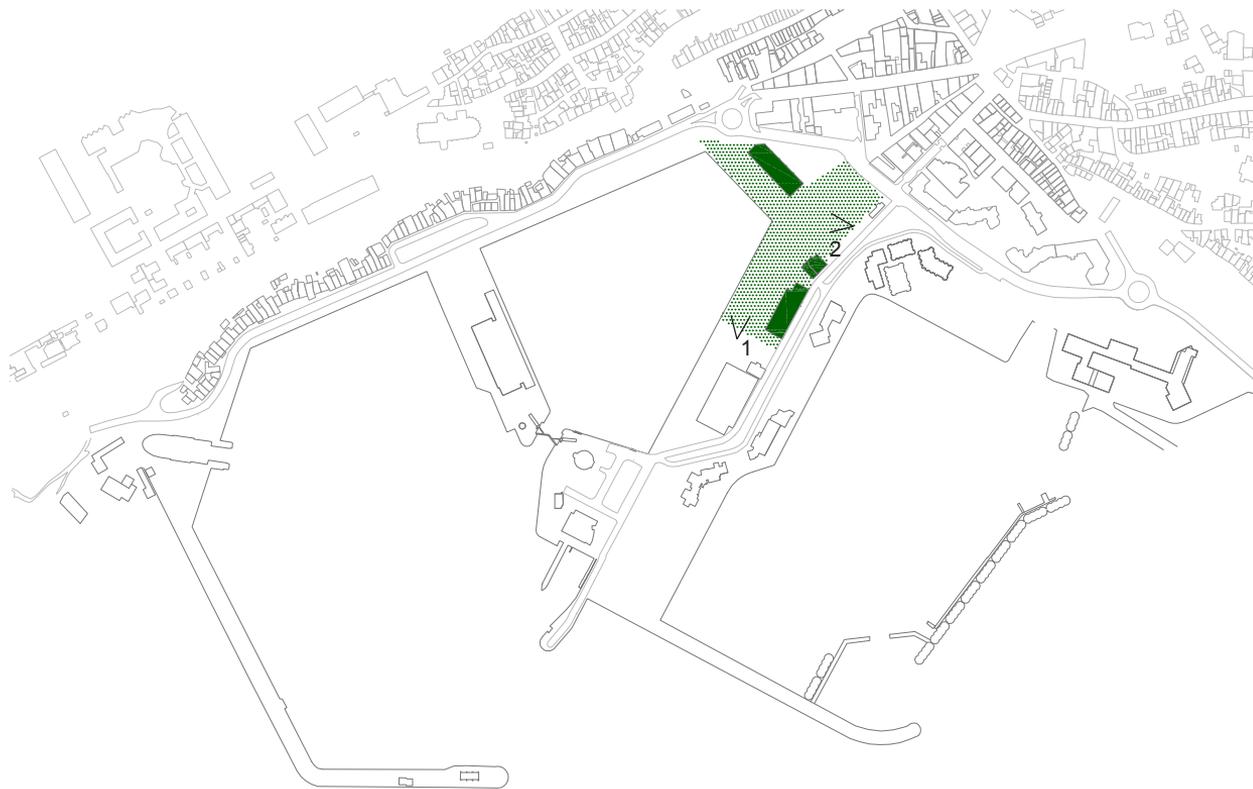


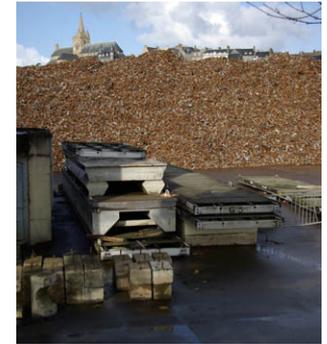
Abbildung 21

1/7500



1

Abbildung 22



2

Abbildung 23

Schwerarbeit, Fracht und Lagerung von Alteisen, Stein, Schotter, Sand

Dieser Bereich ist im Bezug zum Hafen prominent Plaziert und stört somit die Aussicht, verhindert durch Schmutz, Lärm und gesperrt Flächen die Qualität für den Bewohner und Besucher.

Die Frachtschiffe müssen durch den Hafen in das Permanentnassbecken manövrieren, um hier eher ungenelk be- und entladen zu werden.

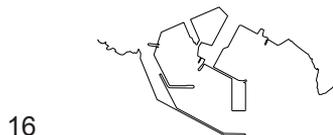




Abbildung 24



1

Abbildung 25



2

Abbildung 26

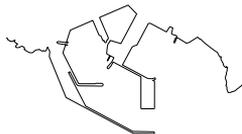
Fischerei am Hafen

Der Fischereisektor ist präsent im Hafen. Er ist jedoch unüberschaubar und Besucherunfreundlich, durch seine Arbeitsflächen versperrt er den Weg am Kai. Es fehlt allgemein an Platz und die Fischerboote teilen sich den Platz im Becken mit den Frachtschiffen. Die einzelnen Gebiete sind schlecht miteinander verknüpft.

Hinsichtlich der Wichtigkeit der Fischerei für die Stadt und somit dererem Bewohner wünscht man sich einladende Konstatkflächen zw. Bevölkerung und Fischern.



Abbildung 27



1/7500



Abbildung 28

Hafenadministration und - wartung

Die Gebäude sind weit verteilt, sind aber durch ihre unterschiedlichen Verantwortungsgebiete nicht unbedingt miteinander verknüpft. Der Zentrale Bereich rund um die Schleuse des Nassbeckens beherbergt die Räumlichkeiten der Lotsen und Hafenadministration, sowie der Steuerung der Schleuse.

Das Gebäude, welches am Yachthafen liegt ist die Staatliche Zweigstelle für die Registrierung der Yachten und Lizenzierung des Segelsportes.

Die Arbeiter auf dem Werkgelände nahe des alten Trockendocks beschäftigen sich mit der Instandhaltung der Hafeninfrastuktur, wie Bojen, Leuchttürme etc.

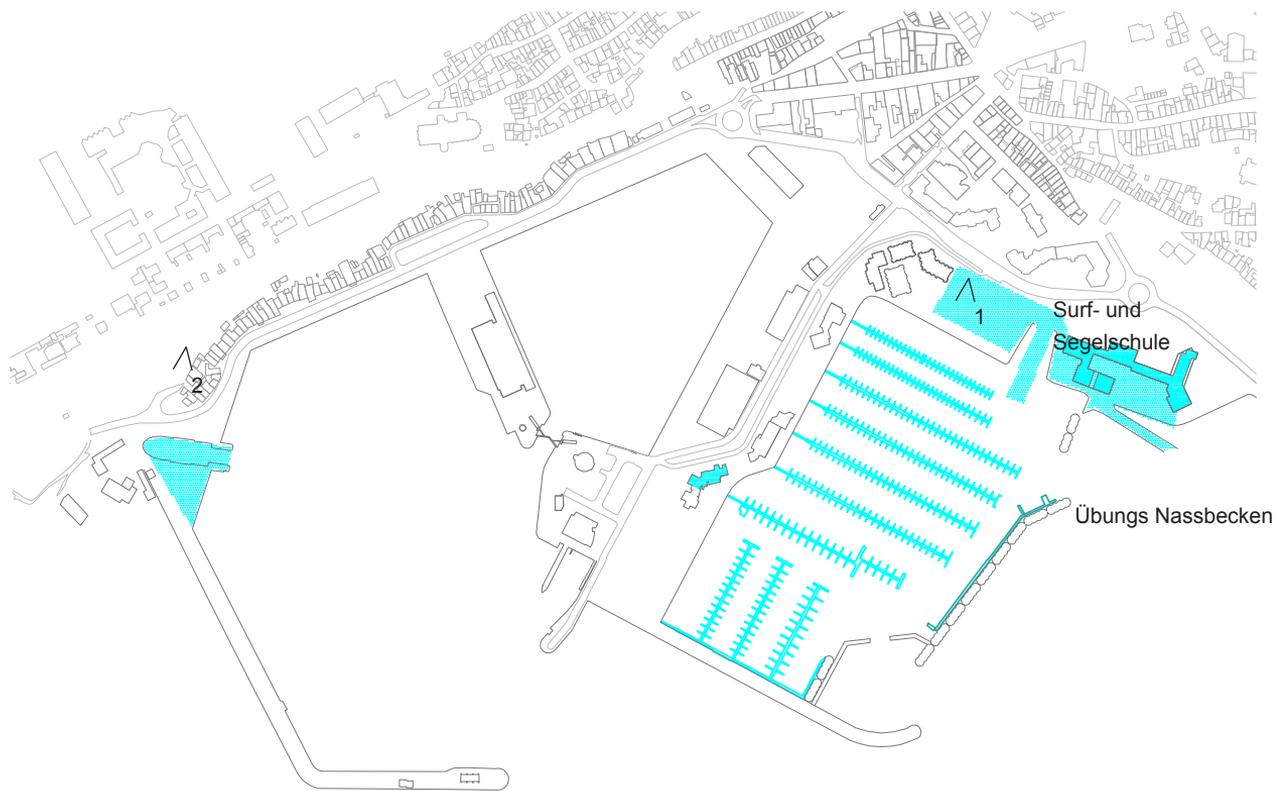


Abbildung 29



1

Abbildung 30



2

Abbildung 31

Yachtbetrieb

Der Yachtbetrieb ist der grösste Sektor des Hafens und füllt mit seinen Bootsstegen ein grossen Nassbecken. Das Gebäude auf der Plattform Zentral ist seine Servicestelle.

Am Kopfende befindet sich die Schnittstelle, wo Yacht an Land geholt und auf Trailer geladen werden können.

Daneben das grosse Segel- und Surfzentrum mit Schulungsräumen und einem Übungsbecken, ebenfalls ein Permanentnassbecken.

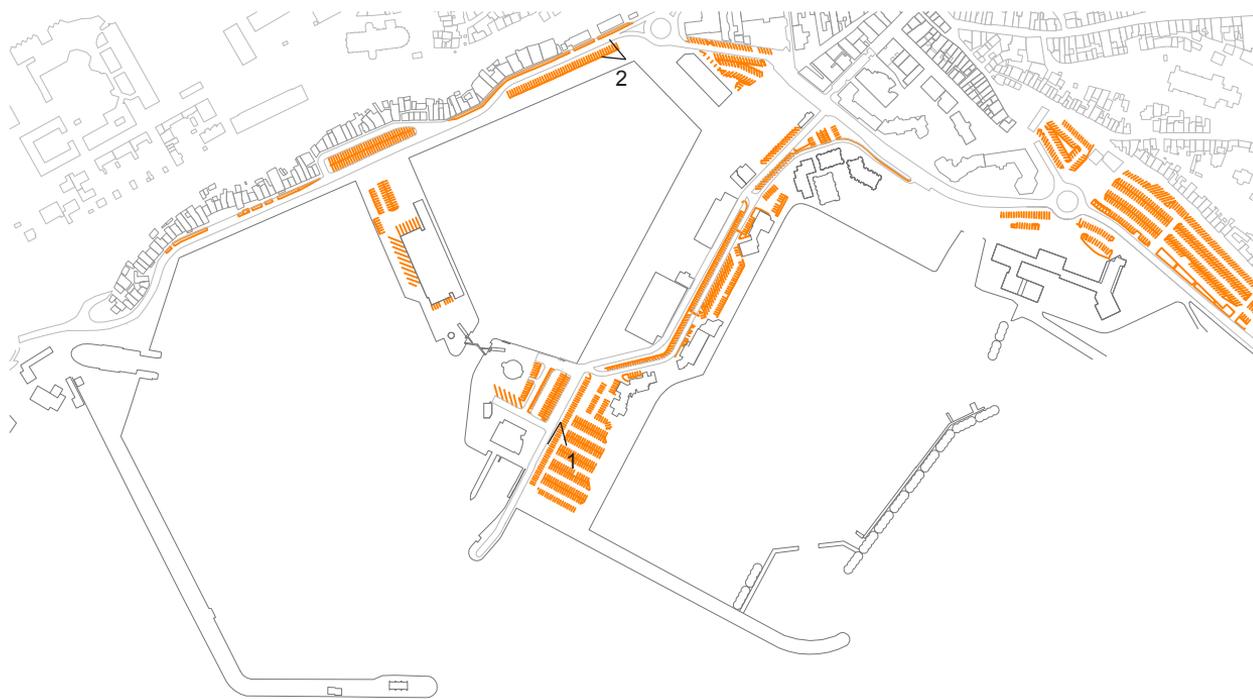
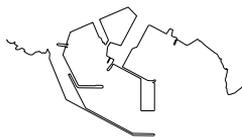


Abbildung 32



1/7500



1 Abbildung 33



2 Abbildung 34

Parkplätze

Die Parkplätze konzentrieren sich auch der Hafensperrmauer und der Plattform Zentral. Dort bedienen sie vor Allem den allgemeinen Besucher, Menschen die am Hafen arbeiten und den Fährenbetrieb.

Die Parkplätze beherrschen das Blickfeld des Hafens und beanspruchen räumlich qualitativen Platz. Sie sind unorganisiert, und im Verhältnis zu den Zubringerorten des Hafens eher heterogen verteilt.

Denkt man sich die gesamte Parkplatfläche weg, öffnet sich ein grosses Potential an Räumlicher Qualität für den Hafen.



Abbildung 35

1/7500



Abbildung 36

Fährbetrieb

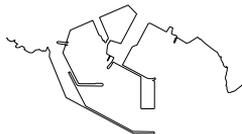
Von Granville aus befördern 2 Fährlinien a jeweils 2 und 3 Fährschiffen regelmässig Passagiere nach Jersey und den anderen Anglo-Normannische Inseln.

Die Anlegeplätze der Fähren befinden sich an der Stirnseite der «Plattform Zentral». Dazu gehört ein Transportterminal, die Verkaufsstelle der Betreiber.

Der Fährhafen ist ein Symbol für eine weitere Tradition des Hafens von Granville, die des Ausreisens und des Heimkehrens. Er weckt Sehnsüchte und Feriengelüste der Menschen, und ist somit wichtiger Bestandteil der Hafenkultur und Identifikationsmerkmal der Granvillaises.



Abbildung 37



1/7500



Abbildung 38

Werfte, Bootswartung, Trockenarbeiten

Die Gebäude für die Arbeit an den Boot am Trockenen Beschränken sich auf ein kleines Gebiet an der Aussenkante.

Beim Trochendock steht ein Hubwerk um die Boote aus dem Wasser zu hieven, damit sie im Weiteren in den Werften gewartet werden können. Die Räumlichkeiten scheinen eher klein im Vergleich zu den Bootsgrössen, und das Gelände scheint in seiner Grösse, Ausstattung und Lage nicht gewappent für grössere Reparaturen.

Eine Infrastruktur für die Wartung von Segelyachten fehlt.

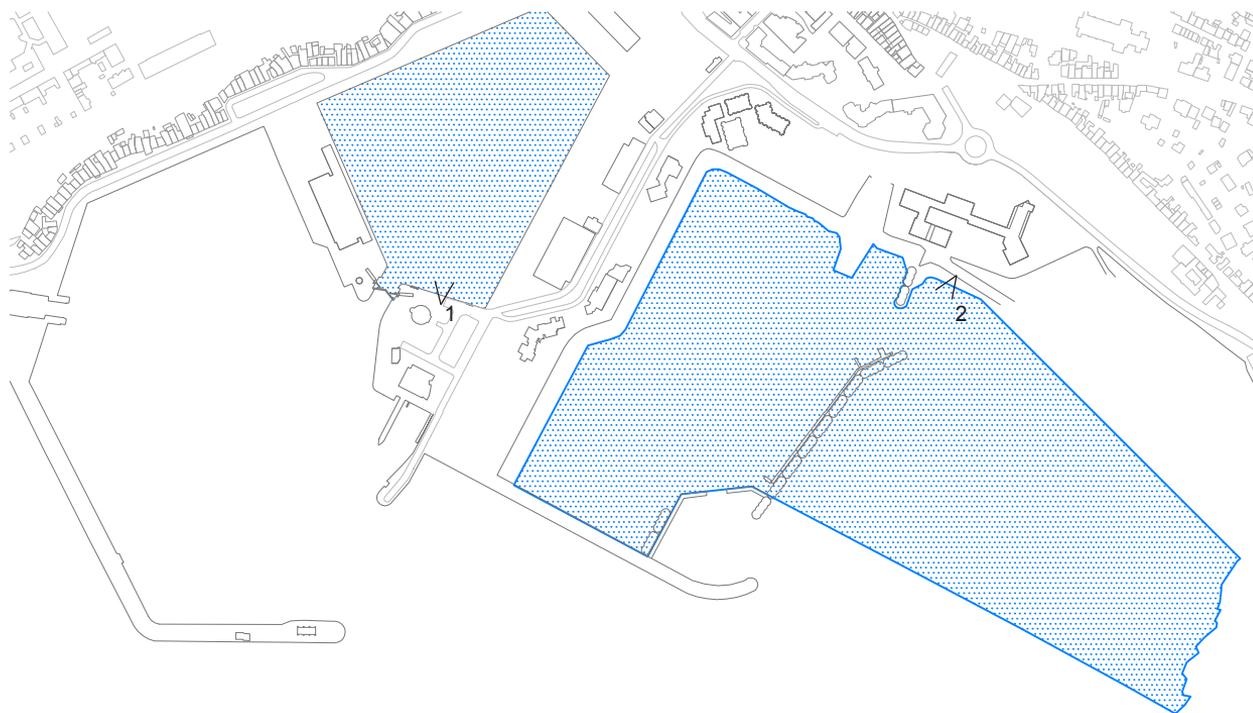


Abbildung 39

1/7500



1

Abbildung 40



2

Abbildung 41

Permanente Nassbecken

Der Hafen besitzt 2 Nassbecken.

Das Grosse für den Segelhafen und die Segel- und Surfschule, das Kleine für den Fisch- und Frachtbetrieb.

Es herrscht reges Treiben in den Becken, die Schiffe manövrieren aneinander vorbei oder halten geparkt. Es sind nicht viele freie Stellen sichtbar. Eine Hafenerweiterung und Neuorganisation ohne weitere Nassbecken wäre schwer realisierbar.

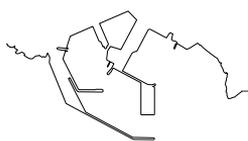


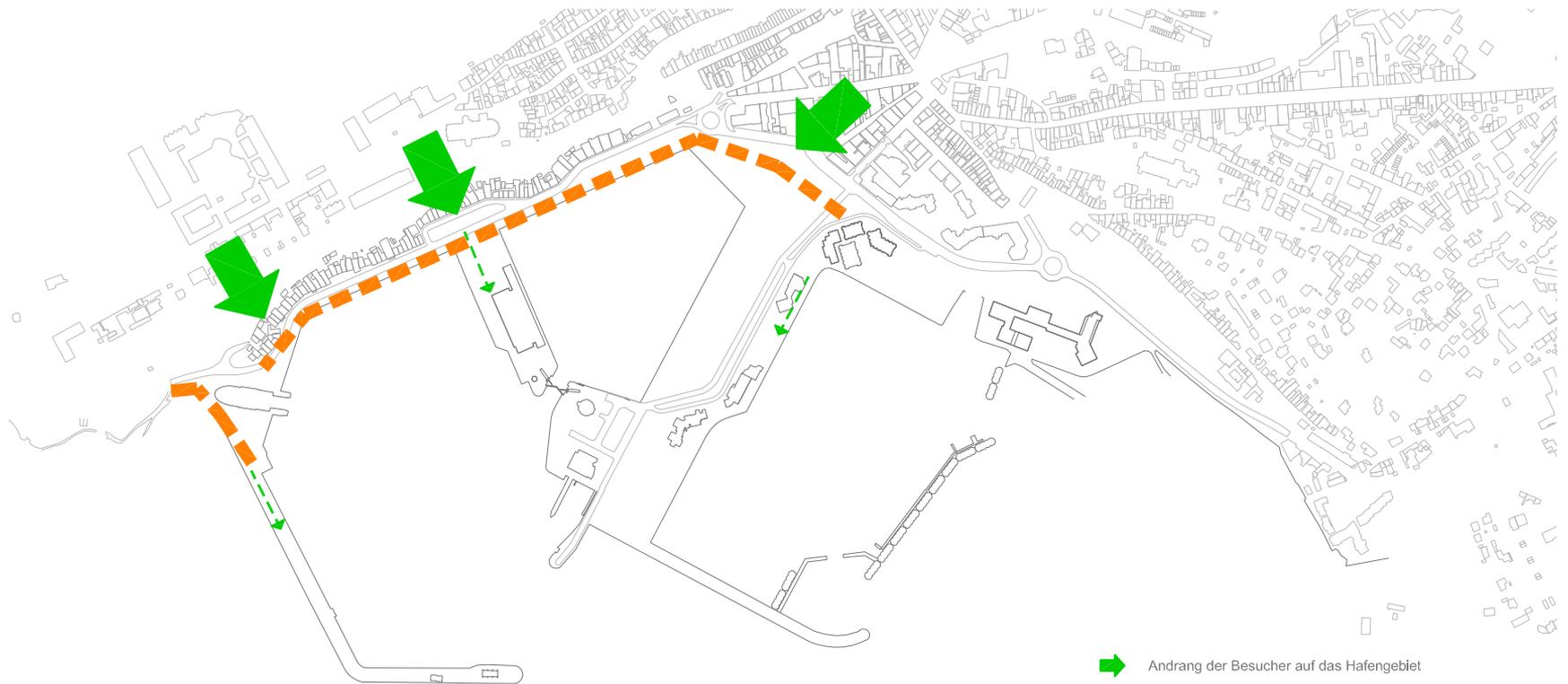
- | | | | |
|---|---|---|--|
|  | Grosse Parkplätze |  | Yachthafen/Segelschiffe |
|  | Ansammlung von Frachtcontainern |  | Fischmarkt, Kontakt mit Fischerel |
|  | Kräne, Altelisen- und Schotter Ansammlungen |  | Orte der Aussicht und des Verweilens |
|  | Frachtschiffe |  | Zugang zum Meer (z.B. Muscheln und Kraben sammeln) |
|  | Barriere/Hindernisse für Besucher |  | Cafe/Bar/Erfrischung |

1/8000

Schematische Darstellung des Bestandes
Logos zur Erläuterung der einzelnen Standorte

Abbildung 42



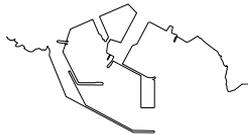


-  Andrang der Besucher auf das Hafengebiet
-  Barriere/Hindernisse für Besucher
-  Erschwerte Zugänglichkeit

 1/8000

Schematische Darstellung des Bestandes
Logos zur Erläuterung der einzelnen Standorte

Abbildung 43



Der Hafen präsentiert sich für den Besucher und Fussgänger sehr geschlossen.

Die Hafensperrung ist durch Arbeitsflächen für die Fischerei, unregelmässig und dicht angeordnete Parkplätze und Sperrgut nicht zugänglich, nicht im gewünschten Masse erlebbar. Durch den sperrigen Zugang wird dem Besucher eine Visite in der Erlebniswelt Hafen verwehrt.

Ausserdem ist die Sicht auf das grösste Gut, dem dynamischen Meer mit dessen idyllischen Momenten, getrübt oder gar versperrt. Diese Identitätstiftende Beziehung bleibt dem Bewohner und Besucher von Granville versagt. «Man kehrt seinem Spiegelbild den Rücken zu» - ist man versucht zu sagen. Sichtbeziehungen und Identität, Zugänglichkeit und Erlebnis soll das neue Hafengebilde prägen.



Abbildung 44

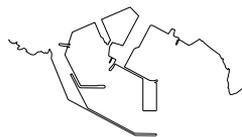


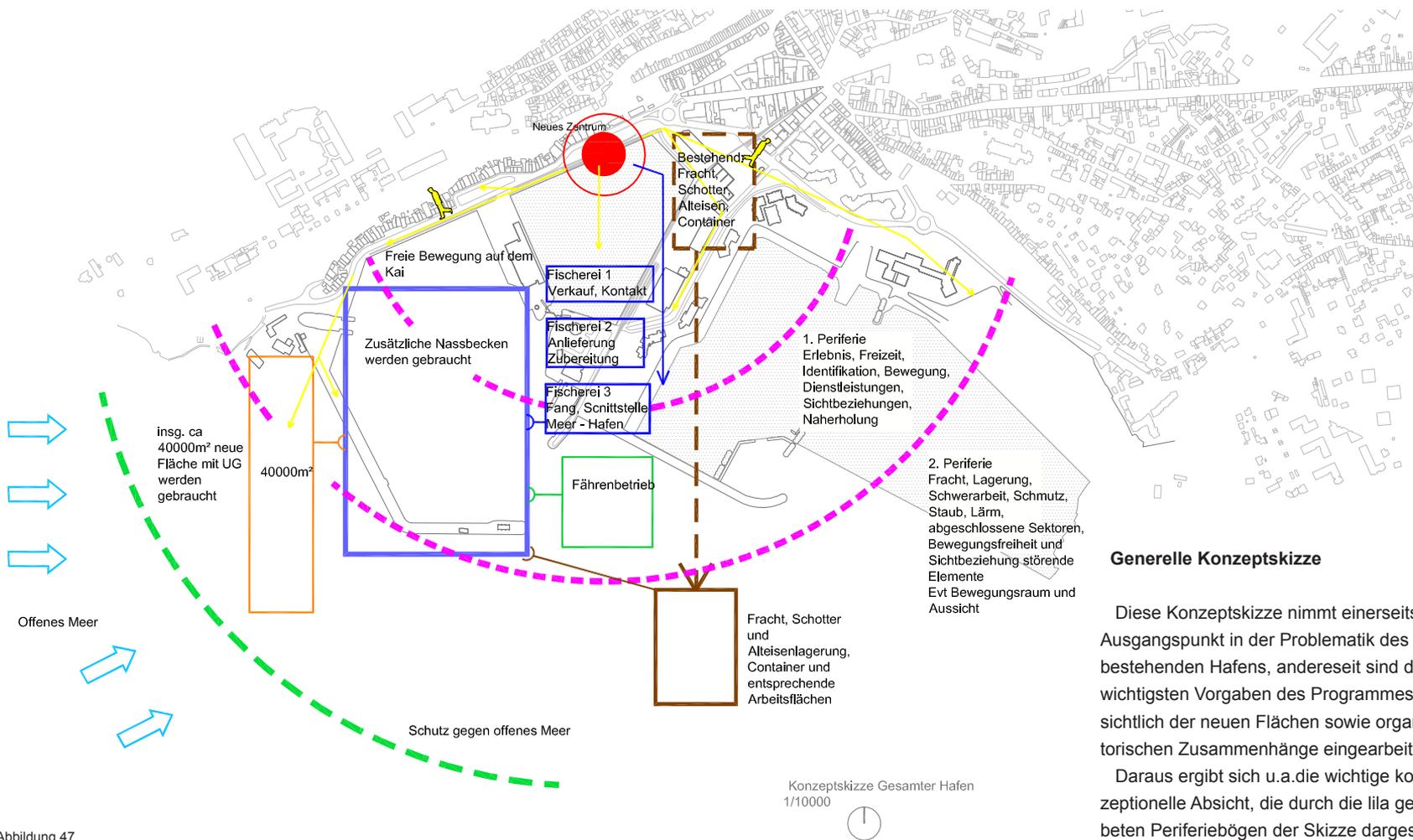


Abbildung 45

Konzept



Abbildung 46

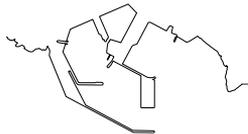


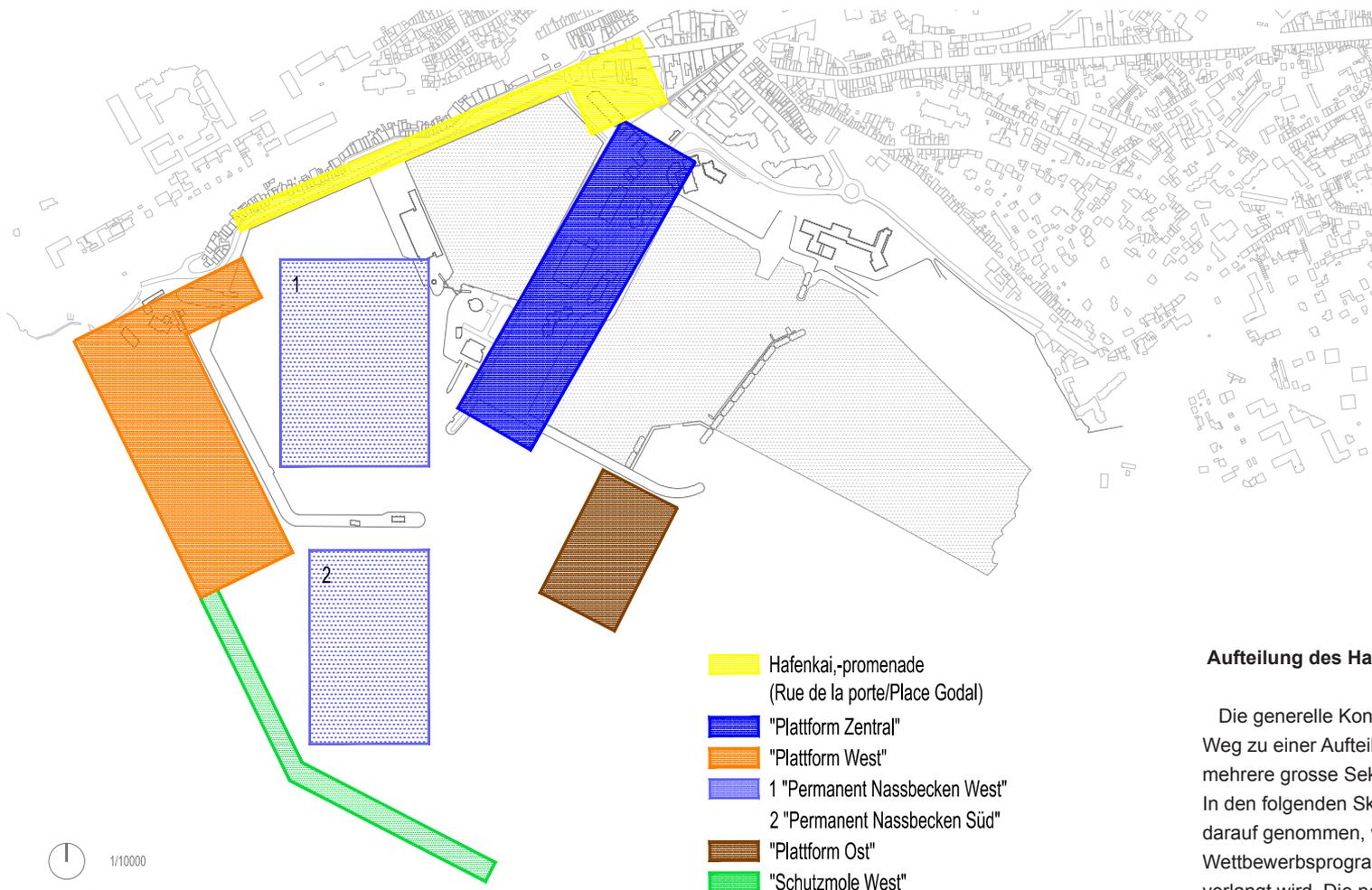
Generelle Konzeptskizze

Diese Konzeptskizze nimmt einerseits Ausgangspunkt in der Problematik des bestehenden Hafens, andererseits sind die wichtigsten Vorgaben des Programmes hinsichtlich der neuen Flächen sowie organisatorischen Zusammenhänge eingearbeitet.

Daraus ergibt sich u.a. die wichtige konzeptionelle Absicht, die durch die lila gefärbten Periferiebögen der Skizze dargestellt ist.

Abbildung 47





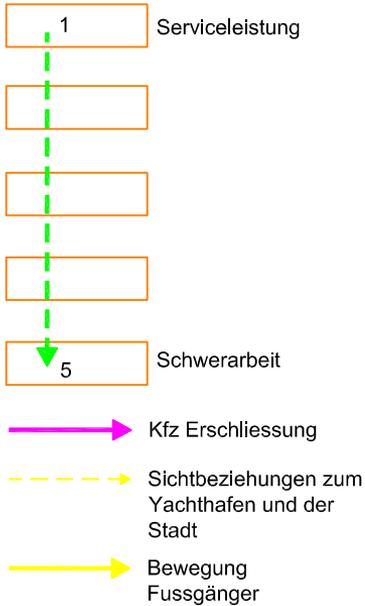
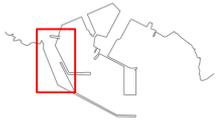
Aufteilung des Hafens in Bereiche.

Die generelle Konzeptskizze weist den Weg zu einer Aufteilung des Hafens in mehrere grosse Sektoren/Plattformen. In den folgenden Skizzen wird Rücksicht darauf genommen, was folglich dem Wettbewerbsprogramm an neuen Flächen verlangt wird. Die neuen Flächen sind somit bereits grob geschätzt eingearbeitet.

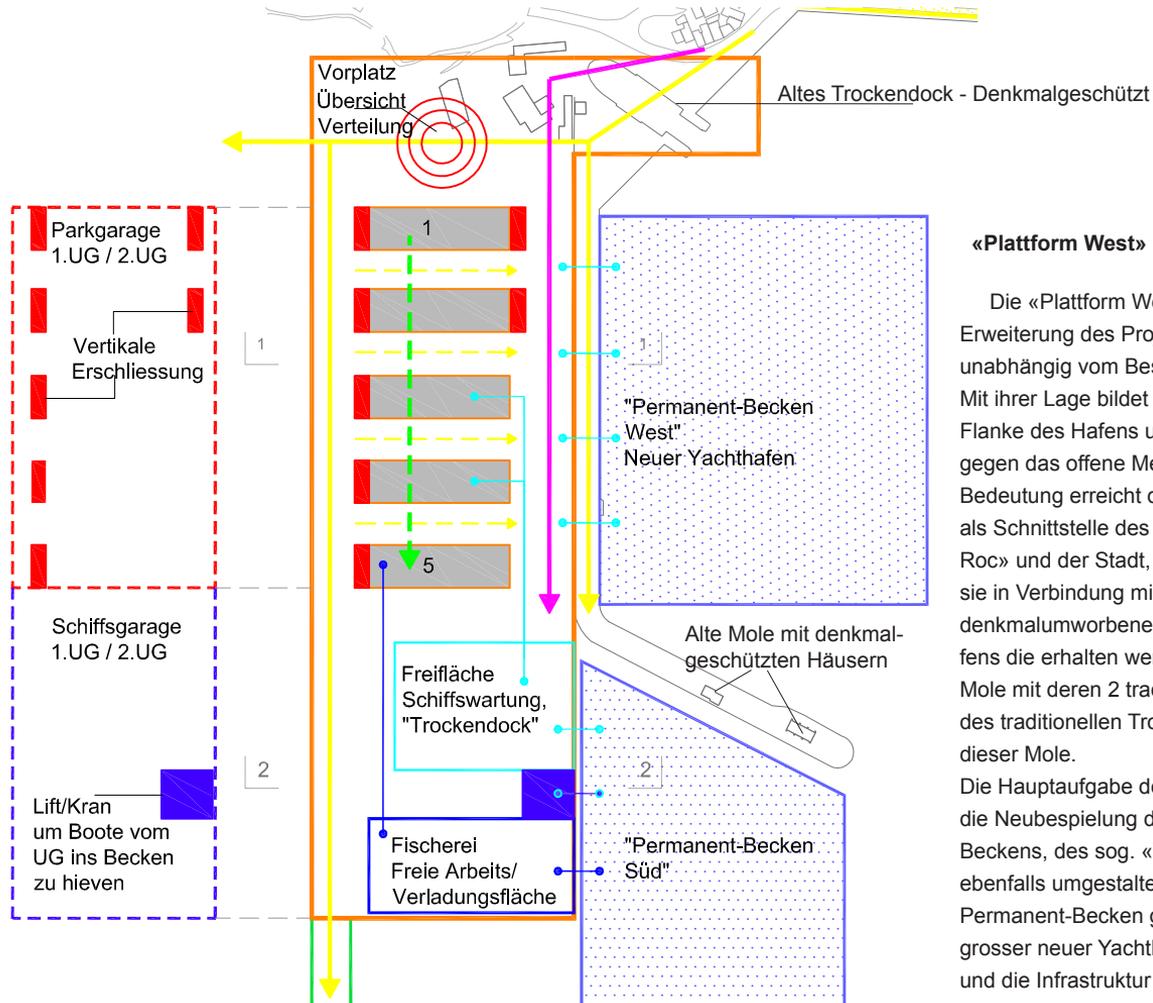


1/10000

Abbildung 48



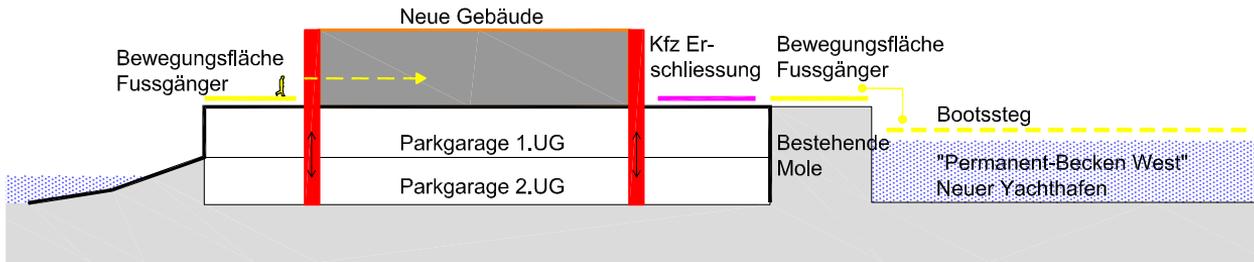
Konzept Plattform West
Abbildung 49



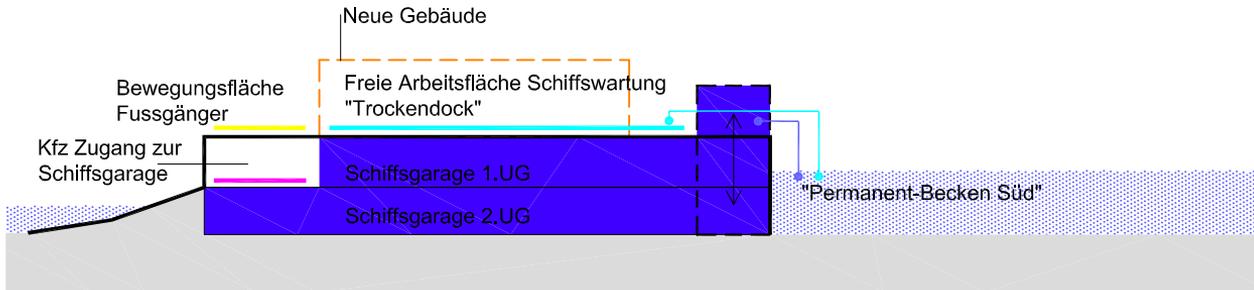
«Plattform West»

Die «Plattform West» stellt die grösste Erweiterung des Projektes dar und soll ganz unabhängig vom Bestand entstehen. Mit ihrer Lage bildet sie die neue westliche Flanke des Hafens und fungiert als Bollwerk gegen das offene Meer. Ihre städtebauliche Bedeutung erreicht die Plattform einerseits als Schnittstelle des Felsenkaps «Point Du Roc» und der Stadt, andererseits entsteht sie in Verbindung mit einigen der alten und denkmalumwobenen Einrichtungen des Hafens die erhalten werden sollen - wie die alte Mole mit deren 2 traditionellen Häusern und des traditionellen Trockendocks am Beginn dieser Mole.

Die Hauptaufgabe der «Plattform West» wird die Neubespielung des heutigen natürlichen Beckens, des sog. «Vor-Hafen» sein, der ebenfalls umgestaltet und grösstenteils zum Permanent-Becken geplant werden soll. Ein grosser neuer Yachthafen soll hier entstehen, und die Infrastruktur dazu auf der Plattform West.



Konzeptschnitt 1-1 Plattform West



Konzeptschnitt 2-2 Plattform West

Abbildung 50

Die weitaus grösste Fläche auf der Plattform muss für die Wartung «auf dem Trockenen» der Yachten sowie der Fischerboote bereitgehalten werden. Dazu jeweilige Servicegebäude für Handwerkliche Unterhaltung und Lagerung im Namen der Wartung. Diese Einrichtungen verlangen eine Infrastruktur für Autoverkehr sowie für Fussgänger. Auch das weiträumige Manövrieren um die Schiffwartungsplätze soll möglich sein, wie z.B. das Zubringen bzw. das Abholen der Boote mit Anhängern.

Eine grosse sog. Schiffsgarage, zu franz. ein «Port-à-Sec» (wörtliche Übersetzung «ein Trockenhafen») soll geplant bzw. situiert werden. Einfach gesagt ein Lagerungsraum für Yachten, der mit Hilfe einer Kran-Lift Technik die Boote aus dem Becken hievt und in sich parkt, und natürlich wieder freigibt. Praktisch für Mietyachten, Platzoptimierung, Saisonbetrieb sowie Wartung.

Eine grosse Freifläche ist vorgesehen, wo dem Denkmal des alten Hafens Platz eingeräumt werden soll. Diese ist um das alte Trockendeck herum zu situieren und bietet sich damit auch als urbane Eingangssituation zur Plattform an. Wie bereits erwähnt sollen damit diese Teile des alten Hafens so unberührt wie möglich erhalten bleiben.

Weiters werden eine grosse Anzahl von Parkplätzen verlangt.¹

¹ Alle Angaben zu konkreten Einrichtungen sind Vorgaben aus dem Wettbewerbsprogramm

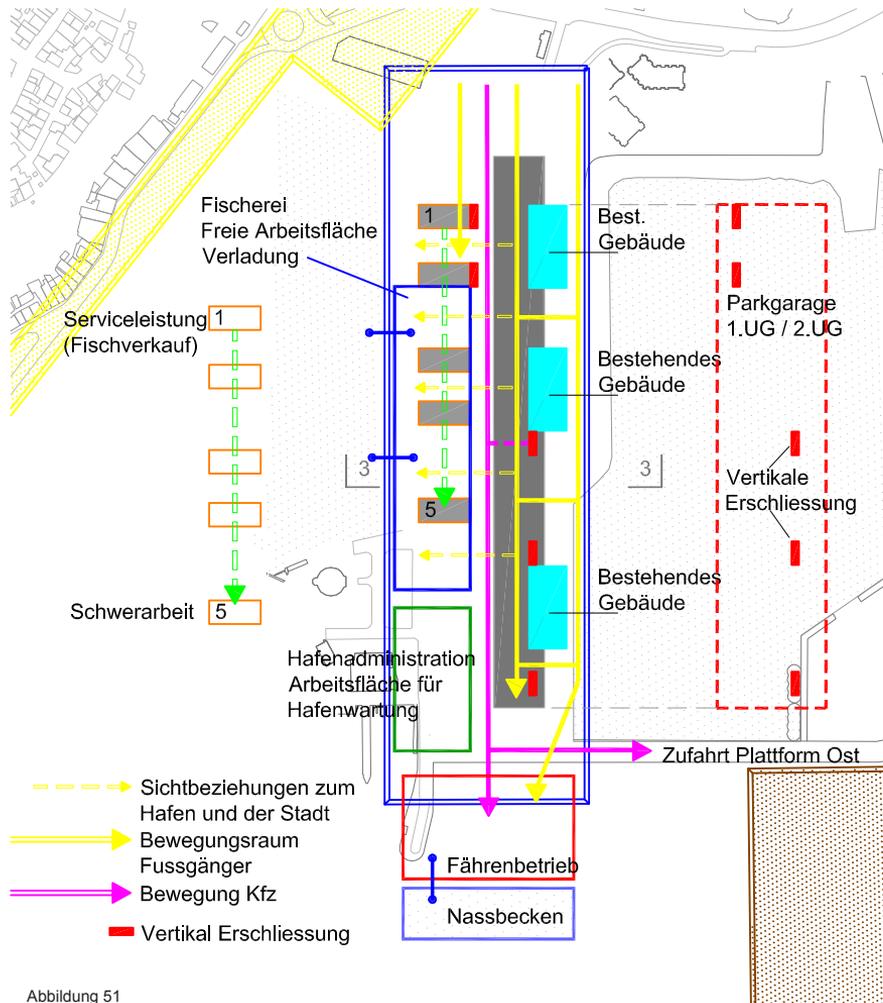
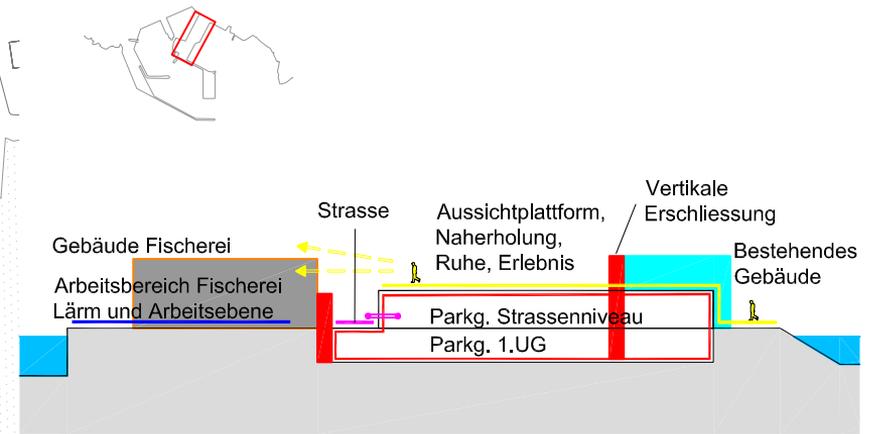


Abbildung 51



Konzeptschnitt 3-3 Plattform Zentral

Abbildung 1



Konzept Plattform Zentral



Abbildung 52 Sichtbarer Niveauunterschied am Kopfende der Mole



Abbildung 53 Plattform Zentral mit Sicht auf Hafepromenade und Kirche

«Plattform Zentral»

Die «Plattform Zentral» ist als Mole schon vorhanden, soll jedoch neu organisiert und umstrukturiert werden. Die Neustrukturierung soll eine harmonische Entwicklung aller zukünftigen Bereiche ermöglichen.

Topographisch zeichnet sich die «Plattform Zentral» dadurch aus, in ihrer ungefähren Mitte durch einen Höhenunterschied von ca 2m der Länge nach geteilt zu sein. An dieser Teilung sichtbar verlaufen Fragmente einer alten Mauer, die den Höhenunterschied markiert.

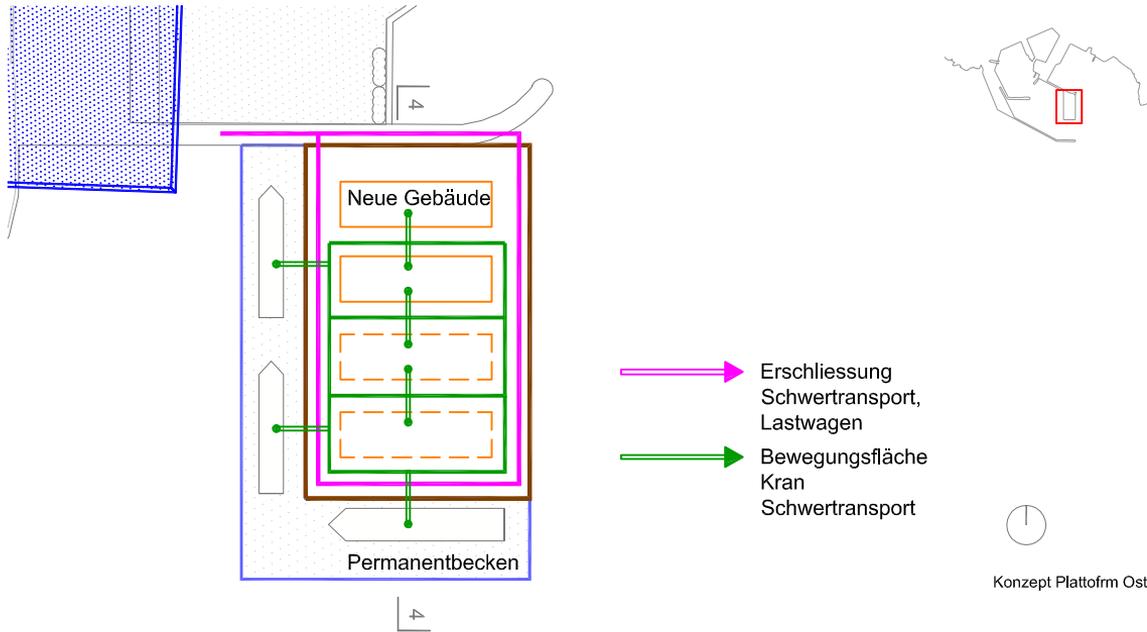
Südseitig, auf dem höher gelegenen Teil der «Plattform Zentral», sind Gebäude für den Yachtbetrieb sowie ein Hotel zu finden. Zum Yachtbecken hin fällt das Gelände wieder ab und wird durch eine Uferpromenade, die über die ganze Seite verläuft, vom Ufer getrennt.

Nordseitig, mit Zugang zum heutigen «Zentral-Becken» der Fischer, soll die Fischerei neu organisiert werden. Mit Bereichen für Wartung, Administration, Fang-Verarbeitung und Verkauf. Der Verkehr, der die Fischerei, den Stirnseitig gelegenen Fährbetrieb und die «Plattform Ost» bedient, soll ebenfalls nordseitig organisiert werden.

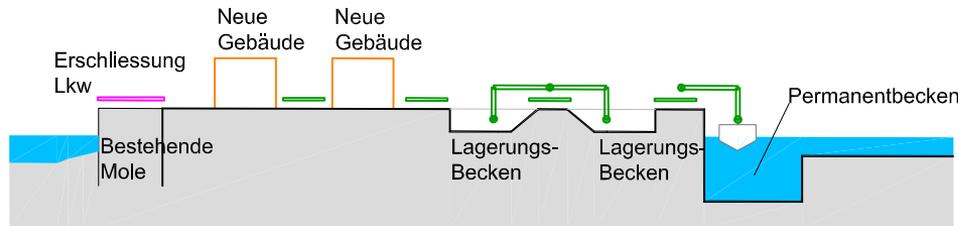
Die «Plattform Zentral» soll dem Besucher geöffnet werden. Der Fährbetrieb soll bequem zu Fuss erreicht werden und die grosszügige vorhandene Fläche soll dem Fussgänger als neue Qualität angeboten werden.

Zusammenfassend sollen auf «Plattform Zentral» die drei Bereiche: Fischerei, Verkehr und Yachtbetrieb Organisiert werden. Es soll Rücksicht auf den Hafensucher genommen werden.¹

¹ Alle Angaben zu konkreten Einrichtungen sind Vorgaben aus dem Wettbewerbsprogramm



Konzept Plattform Ost



Konzeptschnitt 4-4 Plattform Ost

«Plattform Ost»

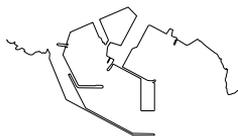
In der Verlängerung der «Plattform Zentral», nach Osten versetzt, soll eine neue Plattform/Mole entstehen, die «Plattform Ost». Die Plattform Ost soll die Fracht/ Industriebereiche des Hafens von Granville beherbergen. Die Hafenindustriabteilung von Granville setzt sich zusammen aus Transport und Aufbewahrung von: Alteisen, Kies-Schotter-Sand, und einem kleinen Containerbereich.

Heutzutage sind die einzelnen Bereiche über die «Plattform Zentral» und einige Städtische Gebiete verteilt (speziell im Bereich des Platzes Godal); versperrern Wege und sind generell sichtbar im Hafenbild.

Auf der neuen «Plattform Ost», die gesamt gesehen abseits liegt, soll nun all dies untergebracht und organisiert werden. Der gesamte Bereich soll abgesperrt werden können, ohne dem Besucher Qualität im Sinne des Hafenerlebnisses zu rauben.

Für die ganze Plattform wird eine Dimensionn von 95 auf 230m verlangt, die Lagerungs- und Arbeitsflächen in unmittelbarer Nähe zum Kai. Alles in allem wird mit 20000m² für gerechnet, um den Anforderungen gerecht zu werden.

Abbildung 54



Die Frachtschiffe und Coaster sollen nur im beschützten Bereich im Süden und Westen anlegen. Das grösste Schiff, das hier anlegt ist die «SIROCCO», mit 111m Länge auf 13.5m Breite mit einem Tiefgang von 5.75m.

Demnach wird das Pemanentnassbecken im Süden und Westen der Plattform mit einer Tiefe von 8m verlangt.¹

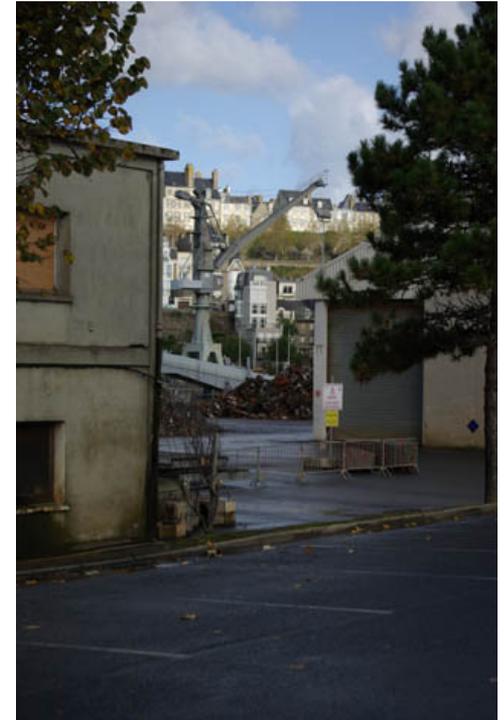
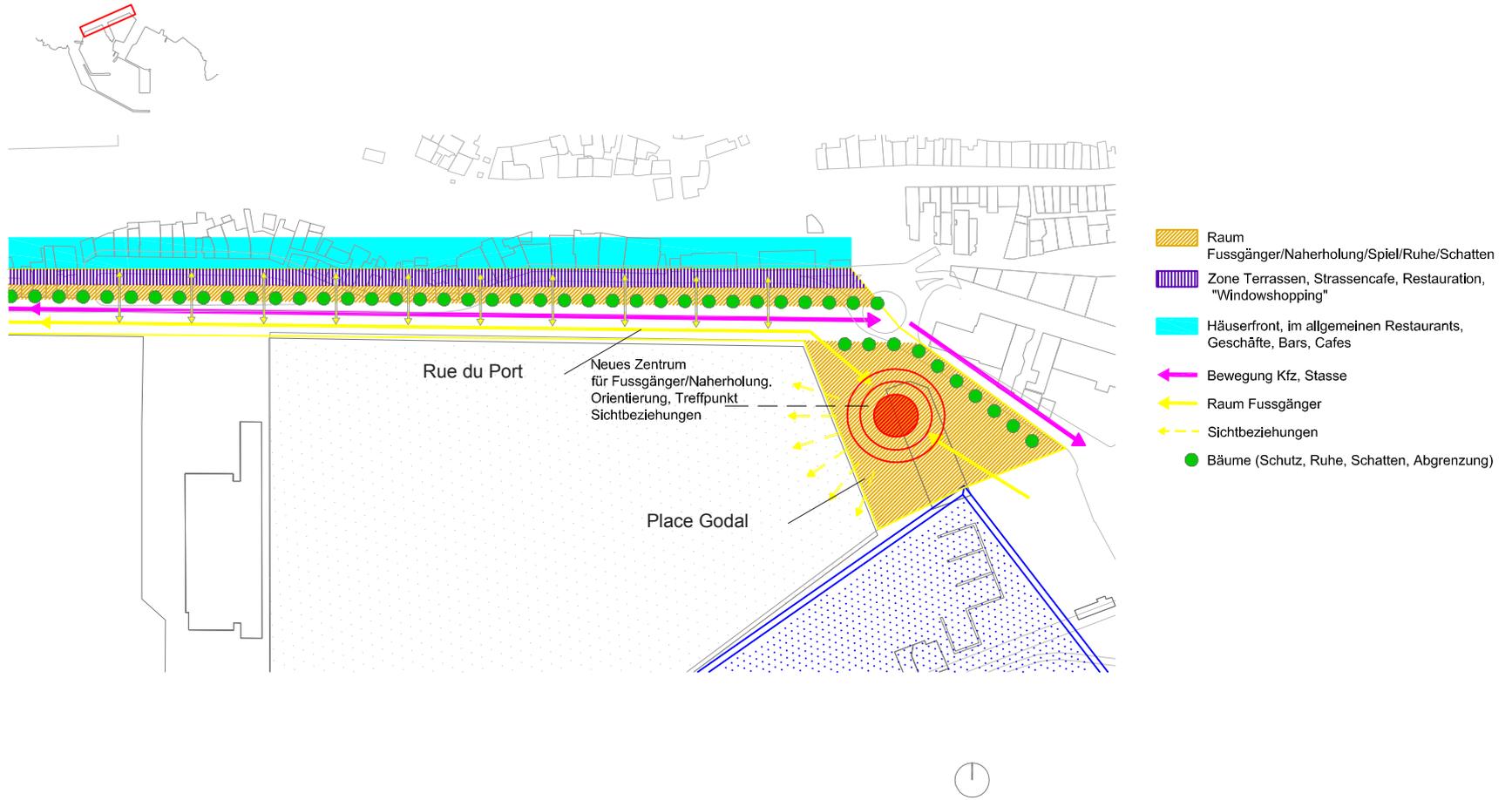


Abbildung 55

¹ Alle Angaben zu konkreten Einrichtungen sind Vorgaben aus dem Wettbewerbsprogramm



Konzept Hafenerweiterung (Rue du Port) und Place Godal

Abbildung 56



Abbildung 57

Lokalaugenschein Rue de la Porte



Abbildung 58

Sicht auf den Place Godal

«Rue du Port» und «Place Godal»

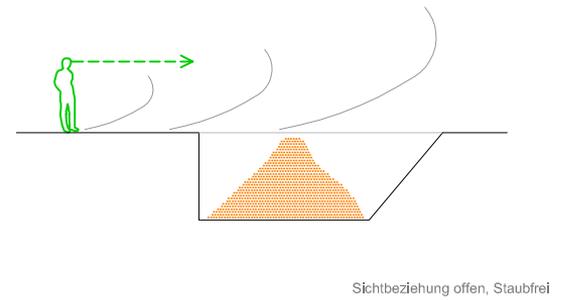
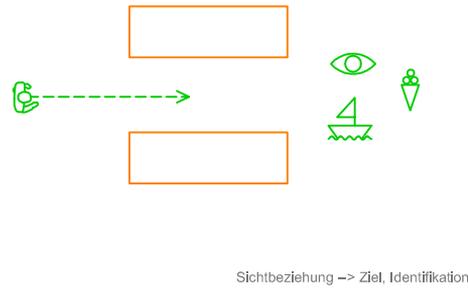
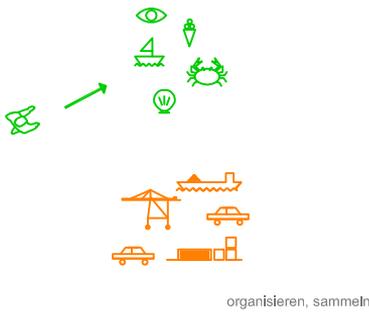
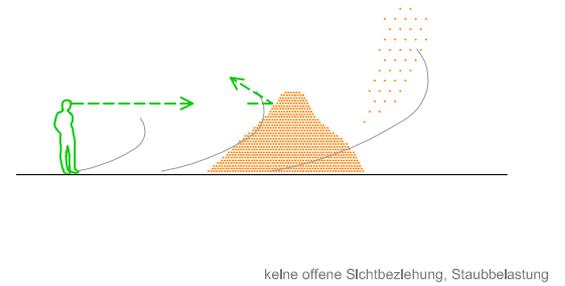
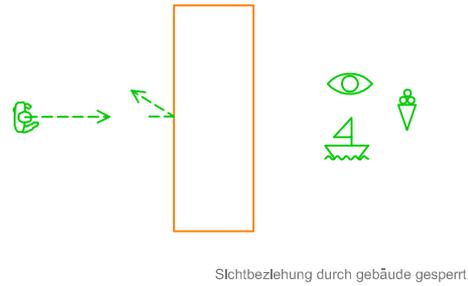
Die Umstrukturierung und Neuorganisation des Hafens von Granville umfasst auch die «Rue du Port» und den «Place Godal». Durch die neue «Plattform Ost» und der Neuorganisation der «Plattform Zentral» erhalten die Fischerei und die Fracht- und Kleinindustrie neue Bereiche, die «Rue du Port» und der «Place Godal» sollen davon freigräumt werden. Die bisherigen Ablageflächen für Fischerei, Schotter und Alteisen werde neu und klar definiert und sollen aus dem städtischen Raum weg.

Rue du Port

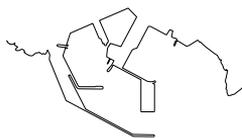
Die «Rue du Port» ist die Hafensperrmauer von Granville und soll neu gestaltet werden. Die Anhäufungen von Altmetall an der Kaimauer, die Parklätze und die Vereinahmung durch die Fischer mit Ausbreitung ihrer Netze und sonstigen Materialien sollen weg. Dem Besucher zu Fuss soll mehr Platz und Qualität eingeräumt werden. Ein Promenieren ohne Hindernisse mit freier Sicht auf den Hafen und Sitzgelegenheiten soll ermöglicht werden. Desweiteren wird Grün/Bäume erwünscht.

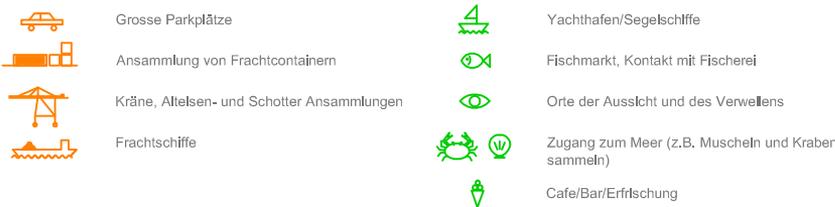
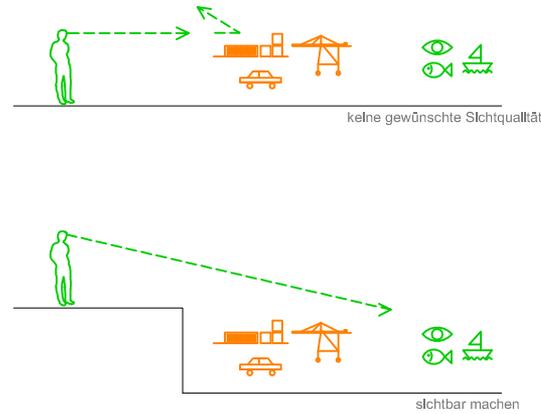
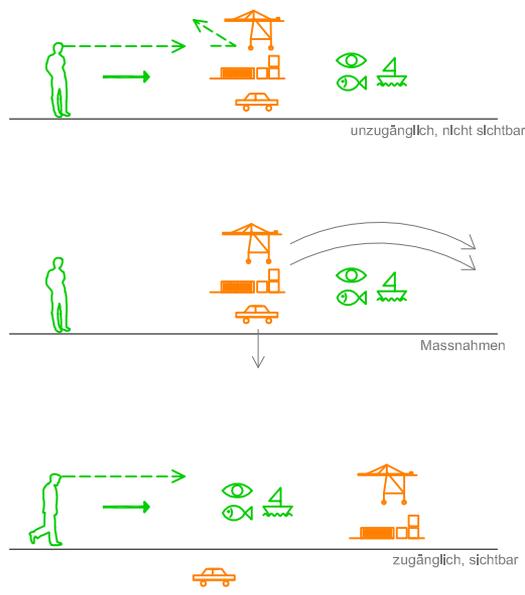
Place Godal

Der Place Godal soll vollkommen von der Kleinindustrie und jeglichem Baustellencharakter befreit werden. Kräne, Schotter- und Alteisenhaufen sollen weg. Der Place Godal soll zu einem öffentlich Platz mutieren, und seine zentrale Lage und Ort als Brückenkopf zur «Plattform Zentral» wahrnehmen. Durch seine Grösse, Übersicht und Lage soll der Platz zum Zentrum, zur Drehscheibe der Besucher des Hafens werden



Abbildungen 59 - 64





Abbildungen 65 - 69

Konzeptskizzen

Diese Skizzen sollen im Kleinen wiedergeben, mit welchen Massnahmen die Hindernisse überbrückt und die planerischen Ziele erreicht werden sollen.

Es gilt zu wiederholen, dass der Hafen im grossen Rahmen zugänglich und somit erlebbar gemacht werden soll, ohne dass an Organisation und Übersicht eingebüsst wird.

Die neue grösse des Hafens, sowie Bereiche mit verschiedenen Niveaus sollen dabei helfen.

Lärm, Schmutz sowie Schwerarbeit mit Nutzgeräten wie Kräne zählen hier ebenfalls als Hindernis, den Hafen in gewünschtem Masse zu erleben.

Auch auf die Sichtbeziehungen wird besonderer Wert gelegt. Diese dienen der Orientierung, der Präsentation, der Identitätsstiftung sowie der Räumlichen Qualität.

Insbesondere die Hauptnutzung des Hafens, der Yachthafens und Segelboote, spielen in diesem Netzwerk der neuen Sichtbeziehungen eine übergeordnete Rolle. Die Volumen aller neuen Gebäude sollen so angeordnet sein, dass der Blick zwischen ihnen hindurch immer aufs Neue auf die Boote des des Yachthafen zeigt.

Aber auch vom Hafen zurück auf die Stadt, mit deren Topographie und Häuserfronten, soll die Sicht leicht gemacht werden.

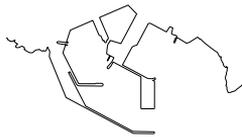




Abbildung 70



Abbildung 71

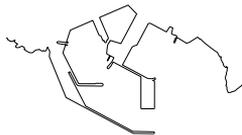
1/8000



Abbildung 72

Der Entwurf, der aus einer Synergie zwischen Konzept und den Programmvorgaben entstanden ist, wird im folgendem Abschnitt ausführlich dargestellt. Die Erläuterung geschieht im Zusammenhang mit den genaueren Programmvorgaben.

Hier nochmals die äussere Hafenumgrenzung des bestehenden Hafens zum Vergleich.



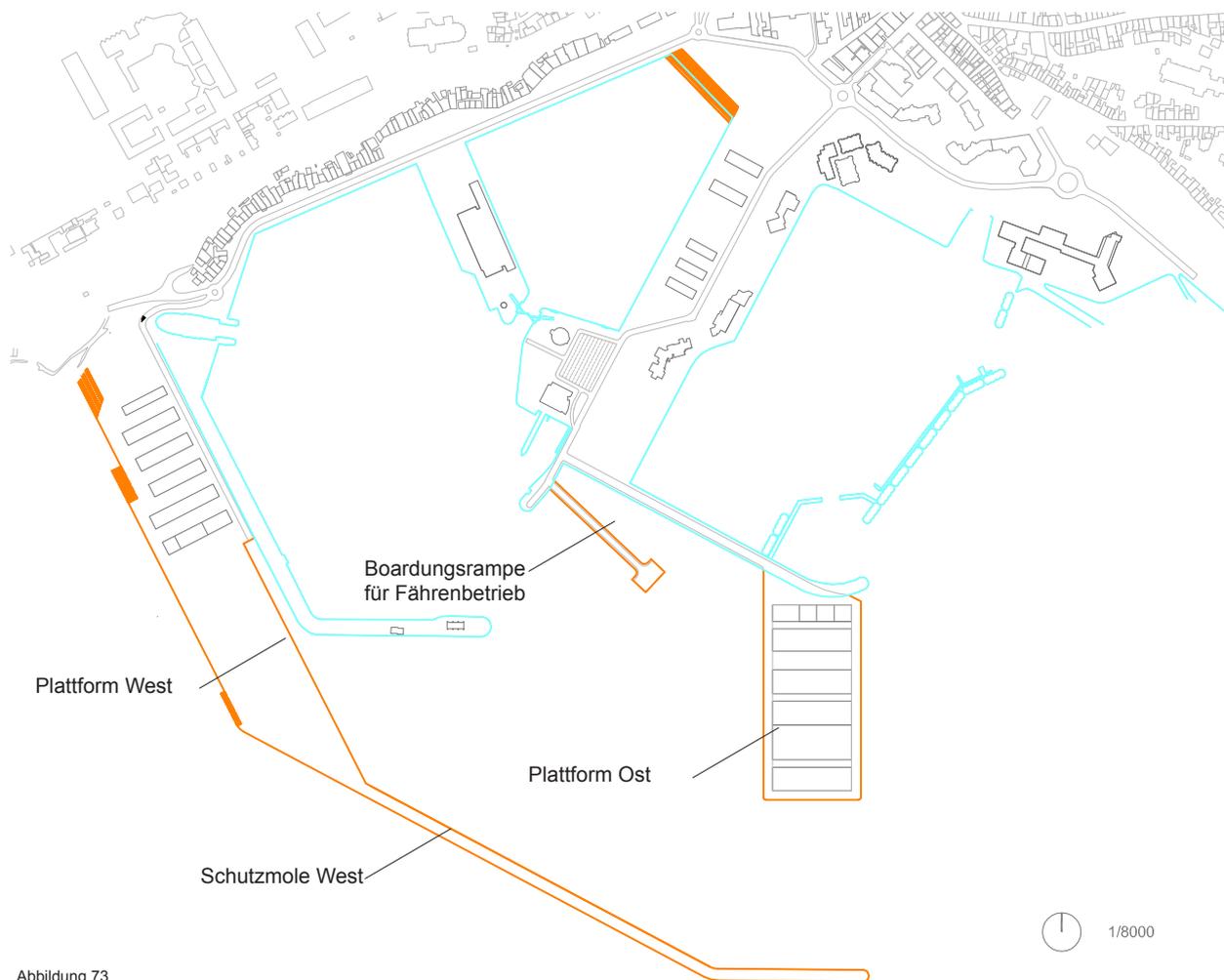


Abbildung 73

Heue Hafenumgrenzung/Erweiterung

Die Neue Hafenumgrenzung folgt den Linien des Entwurfes. Wie auf der Skizze zu sehen ist; schneiden sich dabei zwei neue Hauptvolumen heraus. Die «Plattform West» und die «Plattform Ost», die auf den nächsten Seiten noch genauer geschildert werden.

Desweiter ist der neue Schutzwall gut zu erkennen, sowie die neue, vergrößerte Boardungsrampe für den Fährenbetrieb.

«Schutzmole-West»

In Verlängerung der «Plattform West» soll die neue Hafenschutz-Mole, die «Schutzmole-West», entstehen. Sie soll sich über 650m erstrecken und das ganze Hafenbecken mit ihrer Umarmung gegen die offene See schützen. Die Errichtung dieses enormen Schutzwalles wirkt sich gravierend auf die Architektur des Hafenbeckens aus, wobei gleichzeitig neuer Raum und Bewegungszonen entstehen. Besonderes Augenmerk ist auf den Anfang der Mole zu legen, wo die Vorgabe der Natur übernommen und möglichst ohne grossen Umbrüche weitergespielt werden soll.¹

¹ Alle Angaben zu konkreten Einrichtungen sind Vorgaben aus dem Wettbewerbsprogramm

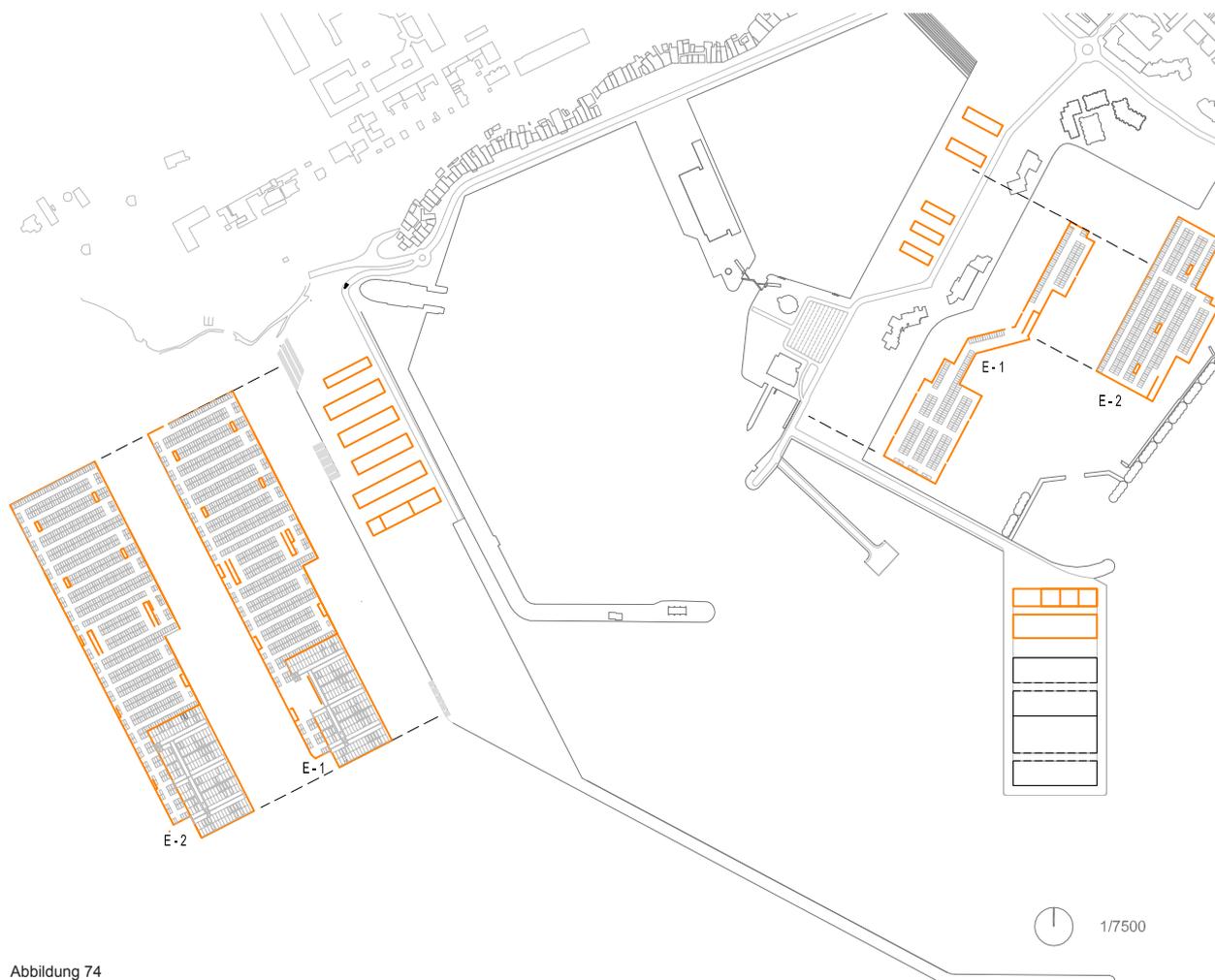


Abbildung 74

Neue Gebäude

Auf dem Schema sind die neuen Gebäude eingezeichnet, die auf dem Gelände verteilt sind. Die Körper sind unter sich parallel angeordnet, um möglich freie Sichtbeziehungen zuzulassen. Durch deren Ansiedlung am Anfang der Plattformen wurde versucht, die Silhouette/Höhe der Häuser der Stadt zu übernehmen und so gegen das Meer hin auszufachen.

Die Funktionen der einzelnen Gebäude werden noch genauer erläutert.

Markant sind die grossen Parkdecks, die für die Untergeschosse der «Plattform West» und «Plattform zentral» geplant sind. Das gesamte verlangte Parkvolumen und das der Hafensperrmauer soll hier aufgenommen werden. Es ist die Absicht, die gesamte Parkstruktur des Hafens unterirdisch abzuwickeln. Im Zuge dessen sind zahlreiche vertikale Erschliessungen geplant, die in der Verlängerung der neuen Gebäude kaschiert werden und so gleichzeitig direkt die infrastrukturelle Versorgung gewährleisten.

Desweiteren wird der Parkdeckkörper unter der Plattform West an dessen Kopfende für die Schiffgarage verwendet. Die Boote werden wie die Autos hier geparkt und über ein Liftsystem im «Becken Süd» gewässert.

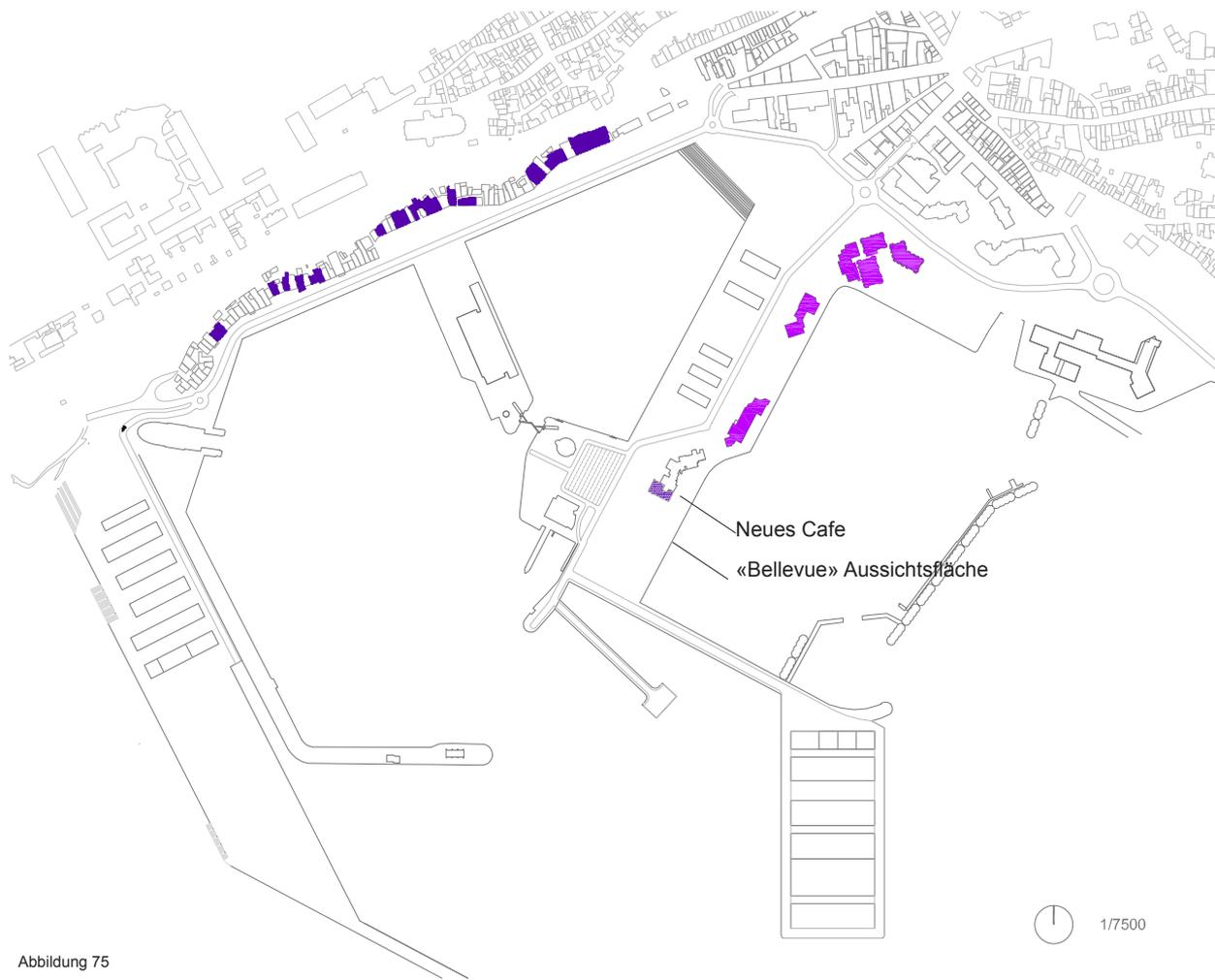


Abbildung 75

Insgesamt für die Plattform West sind 1305 Plätze vonnöten, zudem Platz für 300 Boote.

Für die «Plattform Zentral» werden 750 Parkplätze benötigt.¹

Bestehende Gebäude, die in den neuen Hafen integriert werden sollen

Die violett gefärbten Gebäude des Häuserfront zur Hafenspromenade sind die zahlreichen Restaurants, bars und Cafes z.T. mit dazugehörigen Terrassen, sowie Geschäfte. Diese funktionieren gut und sollen so bestehen bleiben.

Im Zuge der Hafenerweiterung sollen sie durch die Neuorganisation der Hafenspromenade optimal zugänglich und sichtbar werden, um so auch von den Besuchern zu profitieren. Die «Flaniermeile» an sich ist ein Anziehungspunkt und soll durch optimale Inszenierung die Qualität dieses wertvollen Raumes erhöhen.

Die lilagefärbten Gebäude auf der Plattform Zentral bestehen aus Restaurants, einem Hotel und Geschäften für Segelzubehör. Sie sind mit dem bestehenden Yachthafen entstanden und bedienen diesen. Diese Kombination soll weiter bestehen.

Einzig am Fuße der «Bellevue»-Fläche ist ein neues Cafe mit Terrasse geplant,

¹ Alle Angaben zu konkreten Einrichtungen sind Vorgaben aus dem Wettbewerbsprogramm

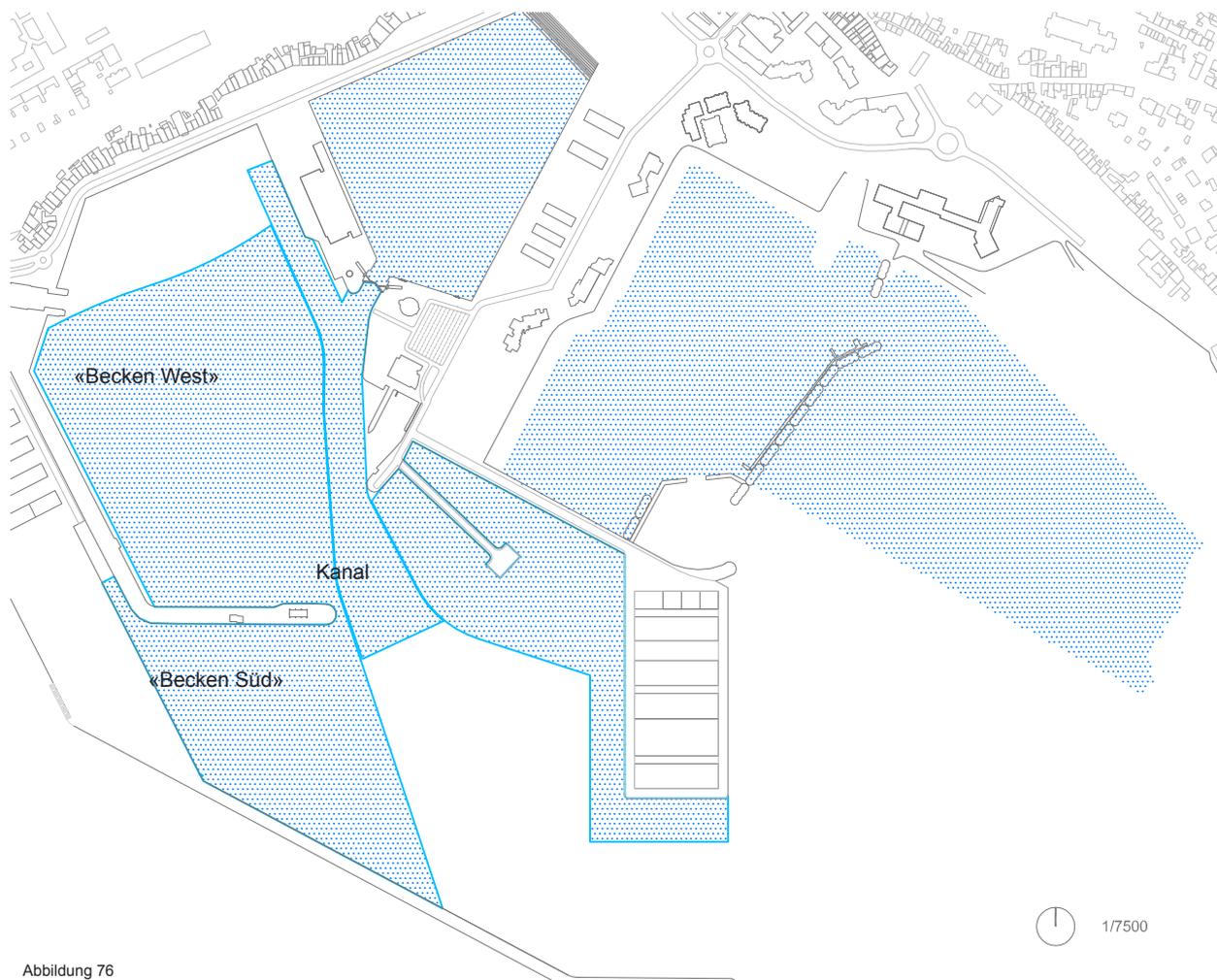


Abbildung 76

um auch hier dem Besucher bedienen zu können.

Permanent (Nass-) Becken, «Becken Süd» - «Becken West» - Kanal

Im Zusammenhang mit der neuen «Plattform West» werden 2 neue Becken entstehen. Ein Kleines, am «Kopfende» der Plattform und ein Grosses, auf dem Gebiet des heutigen Haupt-Trockenbeckens des Hafens. Das «Trockenbecken» beschreibt die Natürlichkeit im Bezug auf die Topografie des Hafenbeckens, bei Ebbe leer von Wasser zu sein.

Die 2 Neuen Becken sollen «Permanentbecken» werden. Das bedeutet, die beiden Becken werden zusätzlich herausgegraben - es wird eine künstliche Tiefe geschaffen - um permanent wasser im Becken zu halten. Das grosse Becken wird «Becken West» genannt und das Kleine «Becken Süd».

«Becken Süd»

Um das künstliche Becken Süd zu schaffen, wird dessen Grundtiefe auf +1.00m ü.M nivelliert und ringsherum ein Wall mit einer Höhe von +4.00m ü.M. aufgeschüttet. Wenn das Wasser bei Ebbe aus dem Hafen fließt, steht ein «Becken Süd» zurück mit 3m Wassertiefe.

Das Becken soll für die Boote der Austern- und Muschelfangflotte, Bootstypen mit max. 2m Tiefgang, zu Verfügung stehen. Es werden im Ganzen 45 Plätze verlangt. 35 davon für den sog. «Caseyeur» Bootstypen mit Längen von 6m bis 12m, und 10 Plätze für den grösseren «Chausey» Bootstypen, mit einer Länge von 12m bis 16.5m.

Die Anlegestellen funktionieren über Pontons, die sich für Häfen mit grossem Tidenhub anbieten. Die Pontons werden in vertikaler Richtung von verankerten Pfeilern geführt, die Strom und Wasser mit sich führen sollten um die Versorgung der Fischerboote vor Ort zu gewährleisten.

Das Becken Süd soll neben dem Austern- und Muschelfangbetrieb auch Wasserungsbecken für die neu eingeplante Schiffsgarage sein.

«Becken West»

Das «Becken West» soll das grosse, neue Becken des Hafens werden und als Yachthafen fungieren. Es soll jedoch nicht das ganze Areal des heutigen «Vor-Hafens» dafür eingenommen werden, da der traditionelle Charakter des bei Ebbe auf Grund liegenden Bootes erhalten bleiben soll. Es bietet sich an, dieses pitoreske Gebiet der auf Grund liegenden Boote in Kai und Troc-kendeck Nähe zu belassen, und damit den Platz/Raum des Traditionellen und der

Denkmalgesinnung zu erhalten, vereinen und zu stärken.

Der grosse Rest des «Vor-Hafens» soll auf 1m - 1.5m (für kleinere Yachten) ü.M. abgegraben werden und von einem Wall mit 4m ü.M. umgeben werden. Es sollen Plätze für 700-800 Boote/Yachten geschaffen werden. Die Aufteilung der Stegplätze für die Verschiedenen Schiffgrössen Wie folgt:
7% für Boote/Yachten unter 6m
27% für Boote/Yachten zwischen 6-8m
34% für Boote/Yachten zwischen 8-10m
20% für Boote/Yachten zwischen 10-12m, wobei 30 Plätze für «Besucher-Boote» dieser Grösse reserviert sein sollen
9% für Boote/Yachten zwischen 12-15m, davon 20 Plätze für Besucher
3% für Yachten über 15m

Die Stegkonstruktion soll gleich wie beim Becken Süd über Pontons und Pfeiler funktionieren, und von der Plattform West zugänglich sein.

«Kanal»

Neben dem Becken West, auf dem Areal des heutigen «Vor-Hafens» soll zusätzlich ein Kanal gergraben werden, der von der Hafemündung zum «Zentral Becken» der Fischer führt. Dieser soll gewährleisten, dass den Fischern mehr Zeit bleibt den Heimischen Hafen - das Zentral Becken - zu erreichen, wenn sich das Wasser mit der



Abbildung 77



Abbildung 78

Ebbe aufs offene Meer zurückzieht.

Der Grund des Kanals soll auf 2m ü.M. liegen, und der Wall auf 3m ü.M. Dadurch bleibt den Fischerbooten je nach Tidenhub 20min - 60min länger Zeit in den Hafen zu kommen. ¹

1

Alle Angaben zu konkreten Einrichtungen sind Vorgaben aus dem Wettbewerbsprogramm

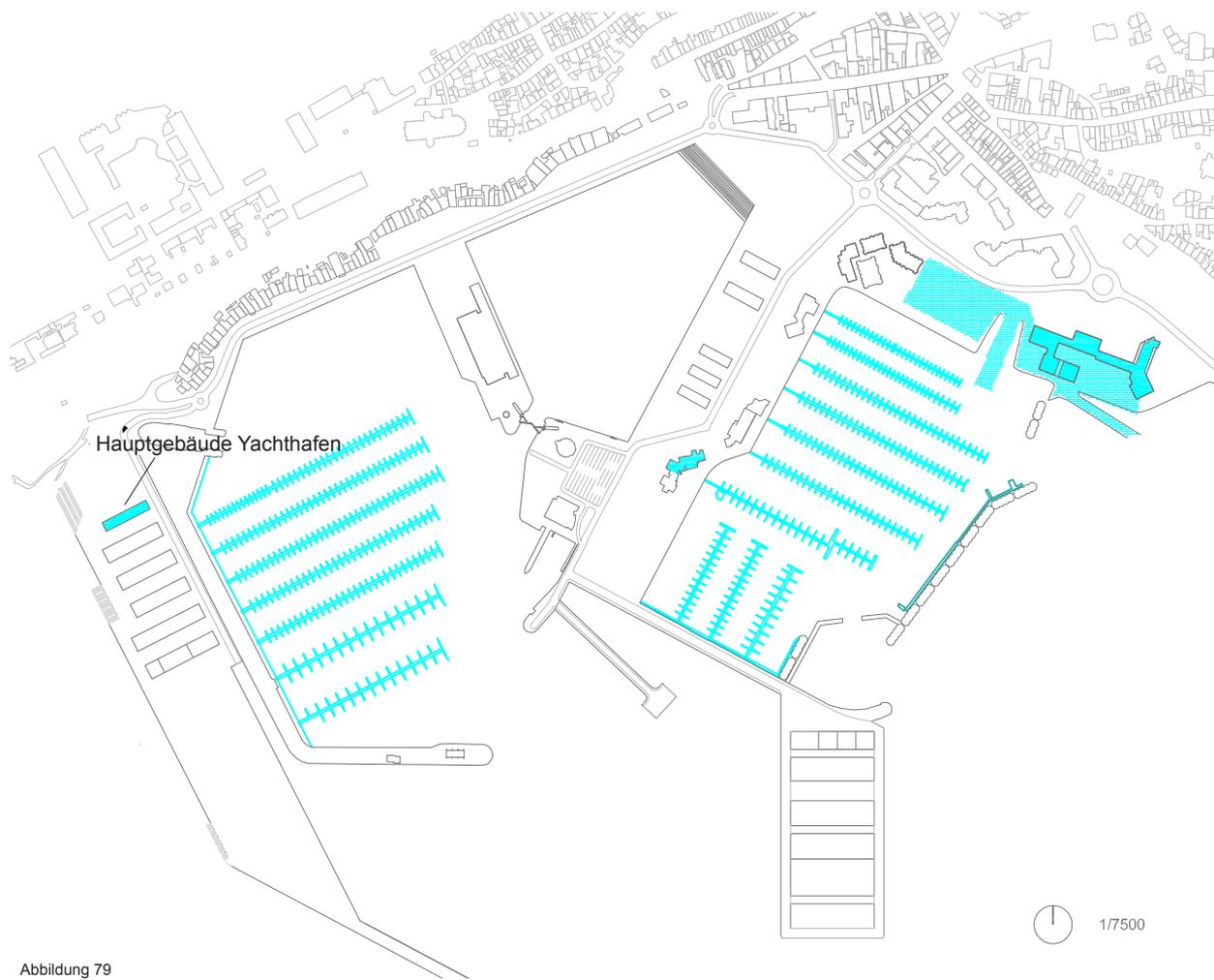


Abbildung 79

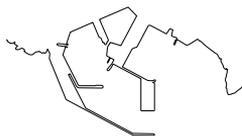


Abbildung 80

Yacht- und Segelbetrieb

Im gesamten «Becken West» sollen Schiffsstege für die zuvor genannten Schiffsgrößen organisiert werden.

Hauptgebäude für den Yachtbetrieb

Das Gebäude für den Yachtbetrieb sollte den Hauptbetrieb der «Plattform West» präsentieren und für die Besucher gut sichtbar und zugänglich sein. Es darf gerne als «Eingangsportal» zur Plattform verstanden werden. Es beherbergt den Empfang, Büros und Sanitäreinrichtungen für den Yachtbetrieb.

Insgesamt (Parkplätze nicht eingerechnet) 1000m².

Der bestehende Yachthafenbetrieb soll gänzlich bleiben.¹

¹ Alle Angaben zu konkreten Einrichtungen sind Vorgaben aus dem Wettbewerbsprogramm

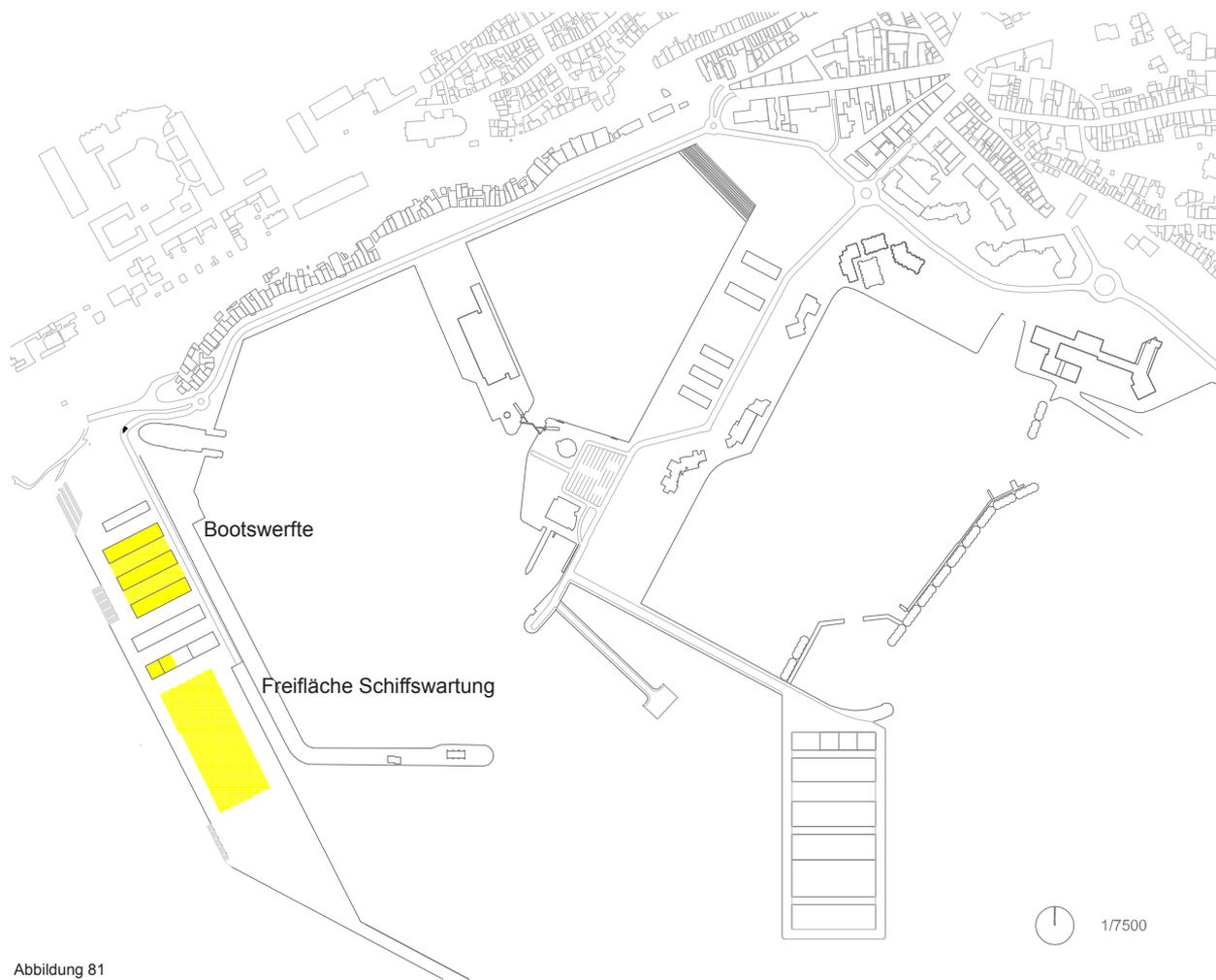


Abbildung 81



Abbildung 82

Schiffswerft für Reparaturen und Wartung

Es ist ein Wartungsbereich vorgesehen, der sich in 4 Sektoren teilt und pro Sektor eine Werkhalle aufweist. Die Sektoren teilen sich in 4 handwerkliche Bereiche: Bearbeitung Holz/Alu/Polylestern; Bearbeitung von Stahl und Metallen; Elektronik; Mechanik. Es sind die überdachten Wartungsbereiche, für grössere Reparaturen an den Booten. Die Gebäude könnten auch an Bootsbaufirmen verliehen werden, und im Zuge dessen wäre es denkbar, diesen gesamten Bereich um bis zu 2 Gebäude zu erweitern.

Auch dieser Sektor muss an die Infrastruktur angebunden sein. Parkplätze in unmittelbarer Nähe.

Insgesamt (Parkplätze nicht eingerechnet)

Freifläche Schiffswartung

Diese Fläche soll für die Trockenwartung und Reperation aller Boote in Granville genutzt werden. Vorgesehen sind mind. 40 Plätze à ca. 70m², die alle eigenständig mit Strom und Wasser versorgt werden können. Ausserdem ist grossräumiges Manövrieren um diese Plätze zu ermöglich sein, Boote sollen auf Anhängern zu- und abgeliefert werden können. Die Wartungsfläche muss manövrierbare Verbindung zu einem Kran/ Lift haben, der die Boote am Beckenrand aus dem Wasser hievt. Ebenso muss das hieven der Boote (sowie das wassern) über eine Rampe möglich sein, die vom Becken auf die Plattform führt.

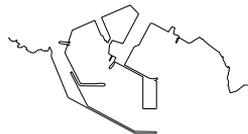
Auf dem Gelände der Wartung ist noch ein Lagerungsgebäude mit 500m² zu planen.

Parkplätze in unmittelbarer Nähe, sowie Anbindung an Infrastruktur. Insgesamt (Parkplätze nicht eingerechnet) 11000m².¹

¹ Alle Angaben zu konkreten Einrichtungen sind Vorgaben aus dem Wettbewerbsprogramm



Abbildung 83



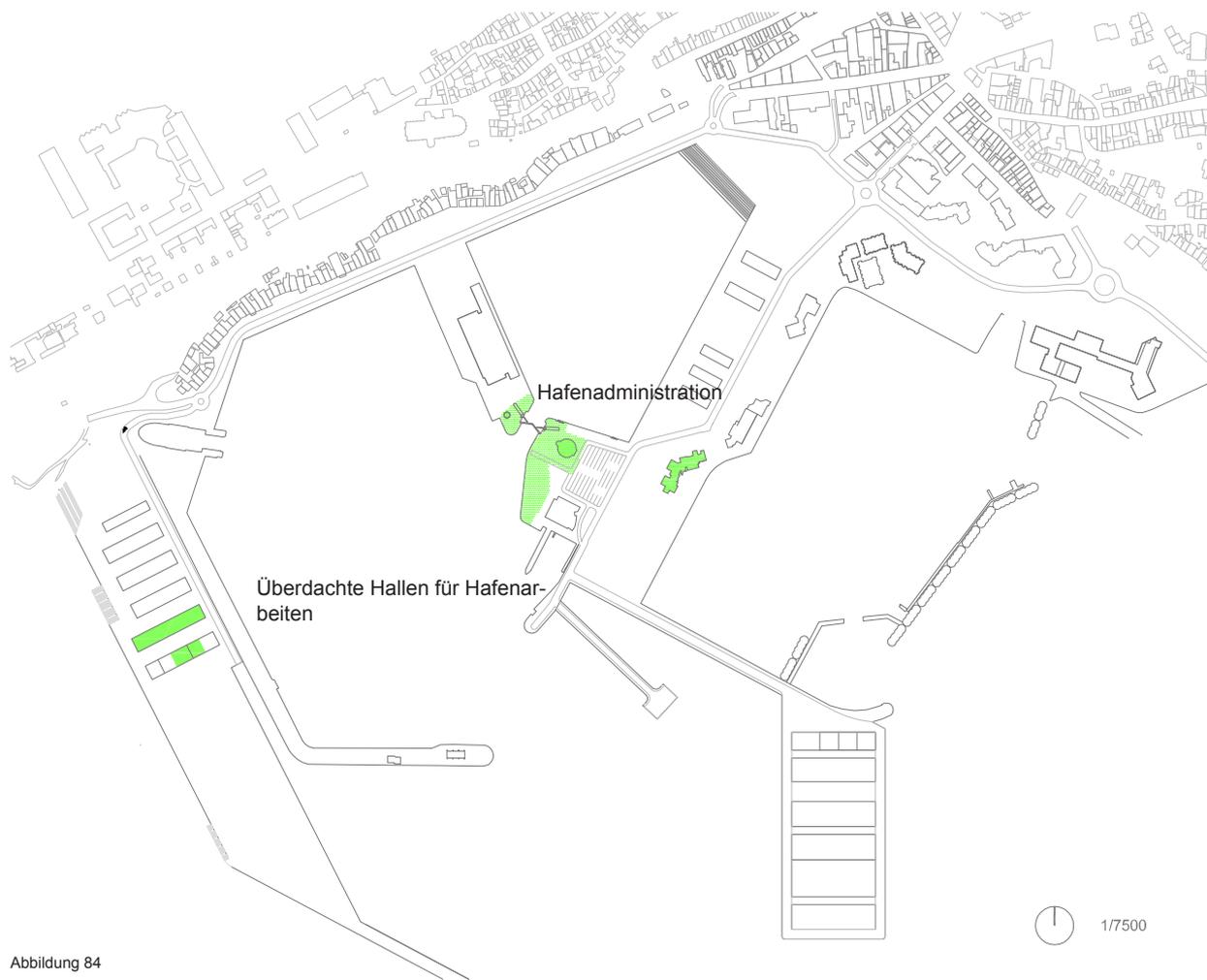


Abbildung 84



Abbildung 85

Hafenadministration

Die Ortschaft der bisherigen Hafenadministration soll bestehen bleiben. Der Ort bietet Idealen Überblick, sowie Steuerung der Massbecken Schleuse. Desweiterer wird der Besucher weder in Freiraum noch Sicht gestört.

Wartungs-, Lagerungsbereich für Hafearbeiten

Dieser Bereich dient der Wartung, Lagerung und Bearbeitung der Hafeninfrastuktur, wie Leuchtturm, Bojen, Markierungen etc. Vorgesehen sind Gebäude mit einer Gesamtfläche von 1000m²; 700m² Werkstätten, 300m² Büros und Sanitäreanlagen.

Ausserdem eine Freifläche von 500m², also insgesamt 1500m². ¹

¹ Alle Angaben zu konkreten Einrichtungen sind Vorgaben aus dem Wettbewerbsprogramm

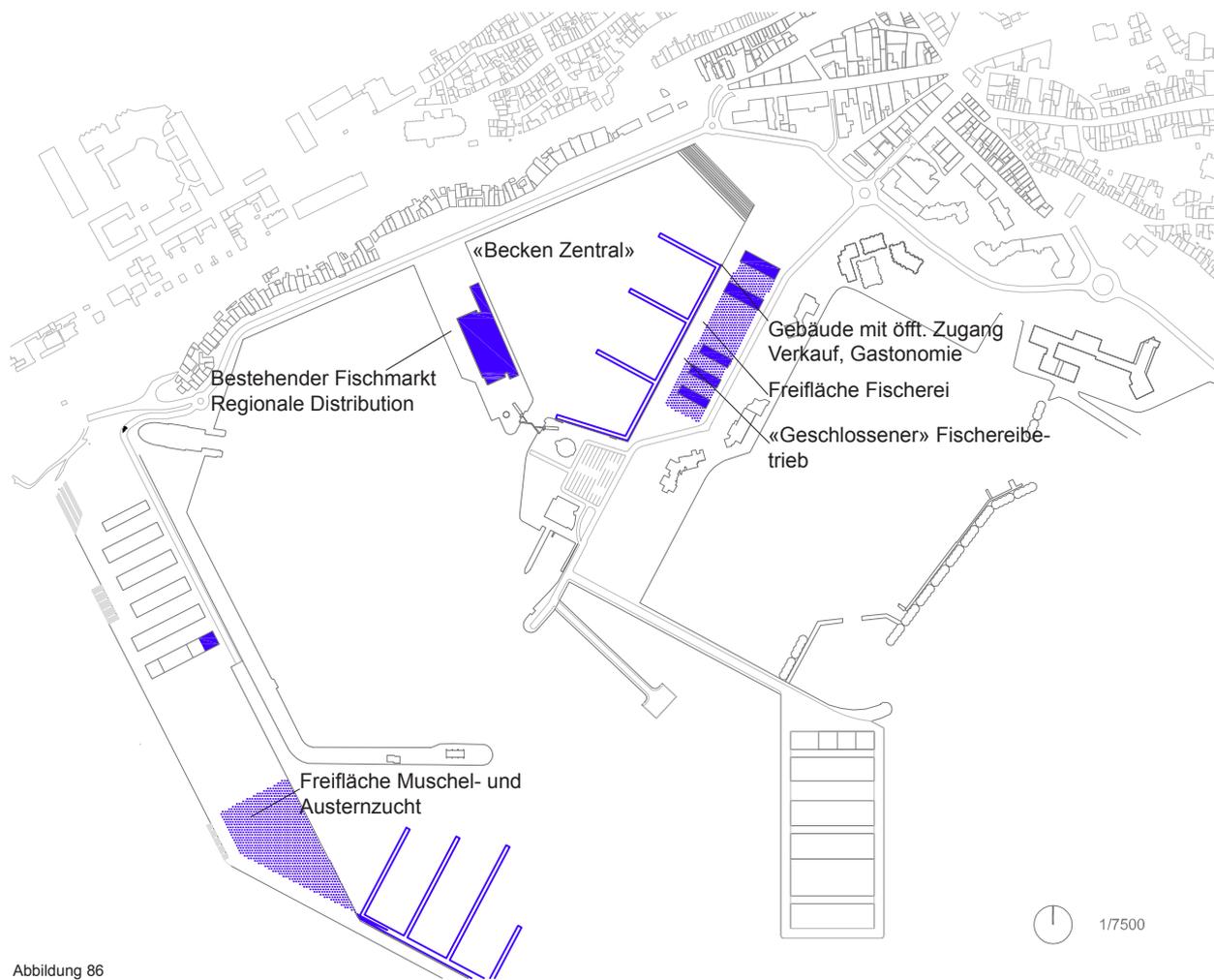


Abbildung 86

Gebäude der Fischerei

Ein oder mehrere Gebäude mit insgesamt 1000m² Grundfläche für die Administration, die Lagerung und Wartung sowie die Sanitätsräume des professionellen Fischereibereiches. Ein Kühlraum mit Eisproduktion wird verlangt. Auch hier sollten Parkplätze in unmittelbarer Nähe liegen.

Gebäude Öffentlich/Fischerei

2 Gebäude a 500m². Eines davon sollte der Transition zwischen öffentlichem Bereich und des Fischereisektors dienen. Der Besucher soll hier die Möglichkeit erhalten, Einblicke in die Lokale Fischerei zu bekommen. Der hier gefangene Fisch soll direkt zum Verkauf angeboten werden, sowie lokale Produkte wie Muscheln und Austern angeboten werden. Ein Gastronomischer Bereich, ebenfalls zum Kennenlernen der traditionellen, lokalen Produkte. Der Gastronomische Bereich soll ein Restaurant sowie Stände zum «schnellen Probieren» beinhalten. Desweiteren sollen dem Besucher anhand von Ausstellungsf lächen die lokale Fischerei und damit verbundene Umwelt näher gebracht werden. Man soll einen Blick in die Arbeitswelt der Fischer erlangen können, sowie die Möglichkeit, ein Fischerboot aus der Nähe zu sehen.

Einen Bereich mit Büros und Sanitäranla

gen öffentlich/privat.

Parkplätze in unmittelbarer Nähe.

Bedarf/Organisation «Plattform West»

Muschel-und Austernzucht

Eine Freifläche von 2500m² für Lagerung und Wartung des technischen Materials. Die Fläche soll am Kai des «Becken Süd» liegen, zusätzlich versehen mit einem Kranposten um das Be- und Entladen der Fischerboote zu gewährleisten. Desweiteren eine Treibstoffstelle, die mit dem «Port-à-Sec» geteilt werden soll.

Zusätzlich für den Sektor der Muschel- und Austernzucht wird ein Gebäude in Form eines Kühlraumes verlangt, das auf 350m² zu liegen kommen soll und insgesamt 1200m³ ausmacht. Aufgeteilt in max. 30 Friermodule sollen dort die Köder aufbewahrt werden.

Die Fläche sowie das Kühlgebäude sollen auf dem Verkehrsweg erreichbar sein, sowie Parkplätze in unmittelbarer Nähe aufweisen.¹

1

Alle Angaben zu konkreten Einrichtungen sind Vorgaben aus dem Wettbewerbsprogramm



Abbildung 87



Abbildung 88



Abbildung 89



Abbildung 90

Fährbetrieb/Passagierdienstleistung

Von Granville aus befördern 2 Fährlinien a jeweils 2 und 3 Fährschiffe regelmä-
sig Passagiere nach Jersey und andere
Anglo-Normannische Inseln. Bis zu 2000
Personen pro Tag, in Hauptsaisonzeiten.
Der Fährbetrieb beschäftigt 82 Arbeitneh-
mer, davon 42 direkt. Die Anlegeplätze der
Fähren befinden sich heute an der Stirnseite
der «Plattform Zentral». Dazu gehört ein
Transportterminal, die Verkaufsstelle der Be-
treiber. Dieser Terminal sollte falls möglich
bestehen bleiben.

Die Anlegebassins der Fähren werden als
permanent Nassbecken verlangt, um auch
hier den Schiffen bei Ebbe ein Waaserbec-
ken zu gewährleisten. Es bietet sich an, das
Bassin der Fähren mit dem der Frachtschiffe
zusammenzulegen, ohne aber unbedingt die
gleiche Tiefe haben zu müssen. Die Fähren
haben eine Dimension von 15/50m und
18/70m mit einem Tiefgang von 2.30/2.50m.
Im Fährbecken wird eine Bassintiefe von 5m
verlangt. Die Fähren können 250/450 Pas-
sagiere aufnehmen, und 20/40 PKW's.

Das Andocken an die Fähren und das
Anbordgehen der PKW's geschieht mittels
sog. RO-RO System, was nichts anderes
bedeutet, als dass die PKW's selbst aufs
Schiff fahren («Roll-on, Roll-off»).¹

¹ Alle Angaben zu konkreten Einrichtungen sind
Vorgaben aus dem Wettbewerbsprogramm

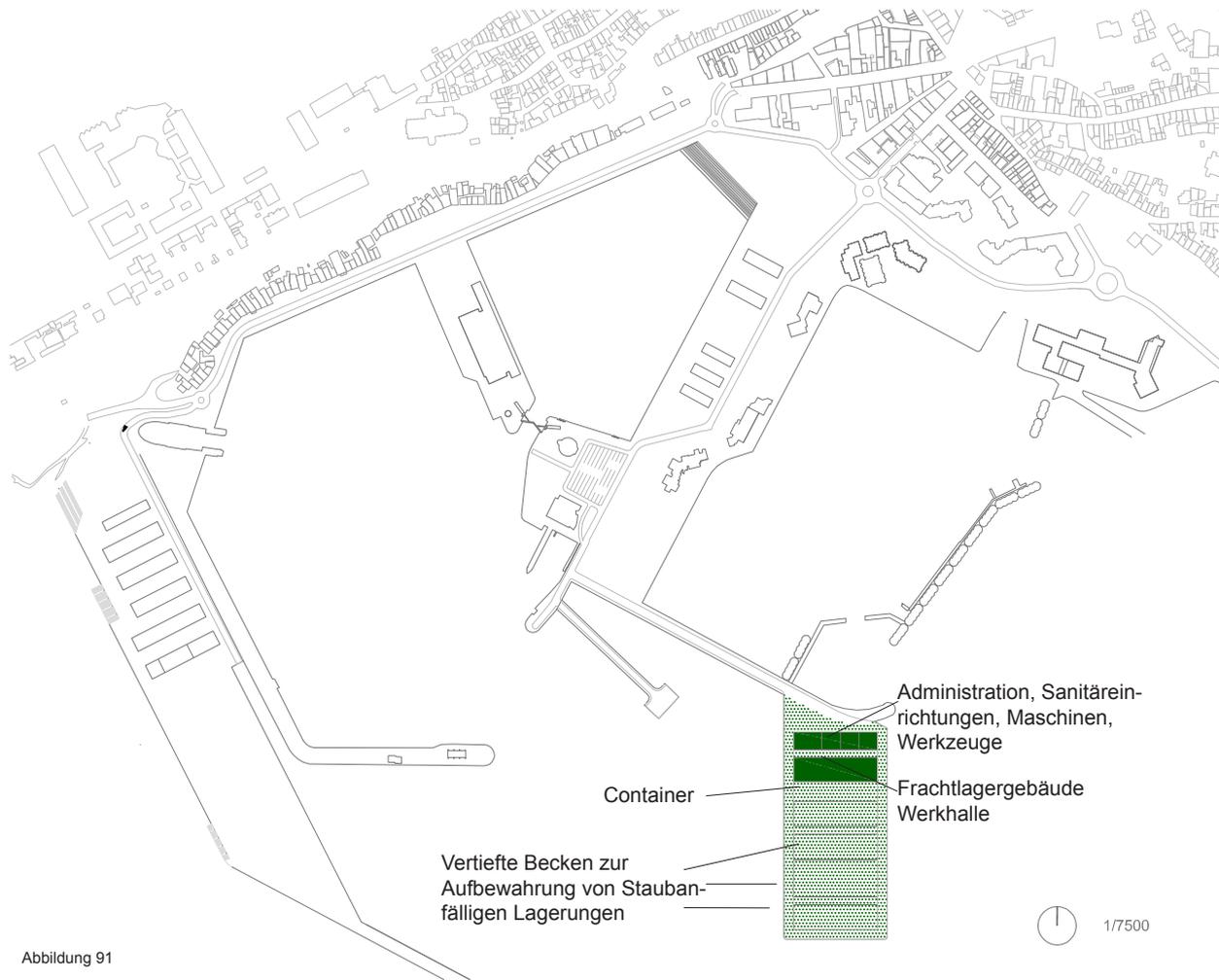


Abbildung 91



Abbildung 92

In dessen Anbindung und in unmittelbarer Nähe zum Fährterminal sind mehrere «Fahrstreifen» für wartende Pkw's vorzusehen. Es werden Warteschleifen für ca 60 Fahrzeuge benötigt. Für den Ganzen Fährbereich werden ca 350 Parkplätze verlangt.

Frachtgelände, Schotter-, Kies, Sand und Alteisen.

Dieser wenig charmante, wenn auch genau so wichtige Bereich, mit seiner Lärm, Schmutz und flächenraubenden Belastung soll an der äusseren Periferie des Hafens, der neuen «Plattform-Ost» zu liegen kommen. Einerseits um den Hafen mit seinen Besuchern zu schonen, andererseits die grossen und schlecht manövrierbaren Frachtschiffe einfacher bedienen zu können. Desweiteren wird die Kollisionsgefahr mit den übrigen Schiffen gemindert.

Die Staub fördernden Ablagerungen

wie Schotter, Sand und Alteisen sollen in Vertiefungen untergracht werden. Einerseits sollen sie auf diese Weise Windgeschützt lagern, andererseits verschinden sie so aus dem Sichtfeld der Besucher und aus dem allgemeinen Hafengebilde.

Lagerbereich für Sand, Kies und Schotter

6000m² sind dafür berechnet (abgesehen von der Rangierfläche), aufgeteilt in 5 Sammelbecken a 1500t.

Alteisen

5000m² sind dafür berechnet, in unmittelbarer Nähe zum Kai.

Container

Für die Lagerung von Containern werden 1000m² gebraucht. Diese Fläche soll auch Lagerfläche für sonstige Nahküstenfracht aufkommen. Auch diese Fläche sollte sich in der Nähe des Kais befinden, um das Manövrieren zu erleichtern.

Frachtlagergebäude

Eine Lagerhalle mit einer Grundfläche von ca 2000m², für eine Fracht von ca 1000 - 1500 Tonnen. Die Halle soll einem modularen Prinzip folgen, um unterschiedlich aufgeteilt werden zu können.

Werkhalle

Eine Werk-Wartungs und Lagerungshalle für Material der Fährgesellschaften. 300m².

Administration/Werkzeugaufbewahrung

Ein Gebäude für die Betreiber der Frachflächen von 350m², welches Büros, Garderoben und Sanitäranlagen beherbergt. 10 Parkplätze in unmittelbarer Nähe. Ebenfalls ein sicher schliessbarer Lagerungsbereich.

Desweiteren wird für die Plattform Ost einen Erschliessungsring von 10m Breite um die ganze Plattform verlangt. Zwischen den einzelnen Frachtbereichen werden 8m verlangt, ebenso an der Verladefläche am Kai 10m, um mit dem Kran rangieren zu können. Die gesamte Erschliessung und Rangierfläche soll einen Druck von 60 Tonnen aushalten können. ¹

¹ Alle Angaben zu konkreten Einrichtungen sind Vorgaben aus dem Wettbewerbsprogramm



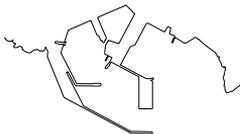
Abbildung 93



Abbildung 94



Abbildung 95



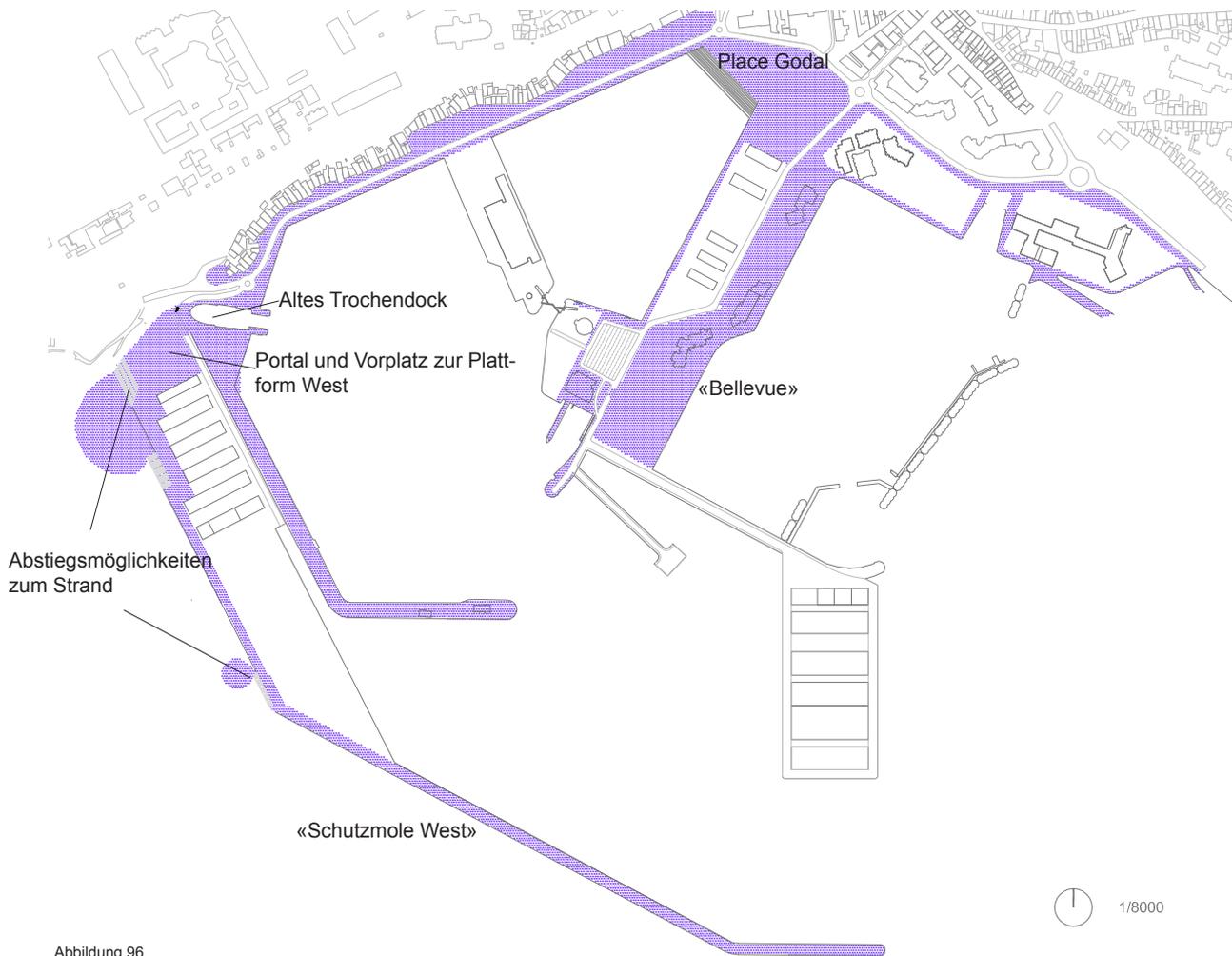


Abbildung 96

Bewegungsraum Fussgänger

Der Bewegungsraum der Fussgänger ist ein Hauptpunkt dieses Entwurfes. Der Hafen soll dadurch erlebbar werden. Dieses Gelände der Bewegungsfreiheit ist gleichzeitig die natürlich Erweiterung des städtischen Fussgängerraumes und damit als Transition zwischen Stadt und Meer zu verstehen.

Dieses grossräumige Gelände braucht zahlreich Sichtachsen, um die Orientierung zu erleichtern und die vielfältigen Möglichkeiten zu offenbaren.

Über die «Schutzmole West» hat der Fussgänger die Möglichkeit, den ganzen Hafen zu umgehen und alle Bereiche einzusehen. Generell sind die Fusswege so konzipiert, dass alle Bereiche zugänglich sind, mit Ausnahmen vom Frachtgelände.

Die Begehbarkeit des Hafengeländes mit deren zahlreichen Aussichts-möglichkeiten hat auch einen Identitätsstiftenden Charakter. Der Hafen hat seit jeher die Stadt geprägt, und somit derer Menschen.

Zentrale Punkte des grossflächigen Fussgängerraumes sind die Flaniermeile vor der Häuserfront mit anschliessendem Naherholungsgebiet, der «Place Godal» als schlichtweg neues Zentrum, das Aussichts- und Verweilplateau «Bellevue» und der Plat beim «Portal» zur Plattform West mit dem

Trockendeck als Relikt vergangener Zeiten. Ebenfalls von diesem Platz aus führt eine breite Treppe zum Ufer hinunter, wo Gross und Klein bei Ebbe sich mit Entdecken von Krebsen, Muscheln etc vergnügen können. Eine sehr beliebte regionale Freizeitbeschäftigung.

Foto:
«Entdeckungsbereich» des Strandes bei Ebbe.



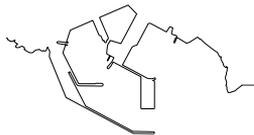
Abbildung 98

Schema nächste Seite:
Ebbe - Flut Schema des Hafens.
Die in Magenta eingezeichneten Bereiche im Ebbe Schema zeigen die Möglichkeit der Zugänglichkeit für den Strandbesucher.

Beim Ebbe-Schema liegt der Meeresspiegel bei der Geografischen Höhe 0.00müM (NGF).
Beim Hochwasser-Schema über 8.00müM (NGF).



Abbildung 97



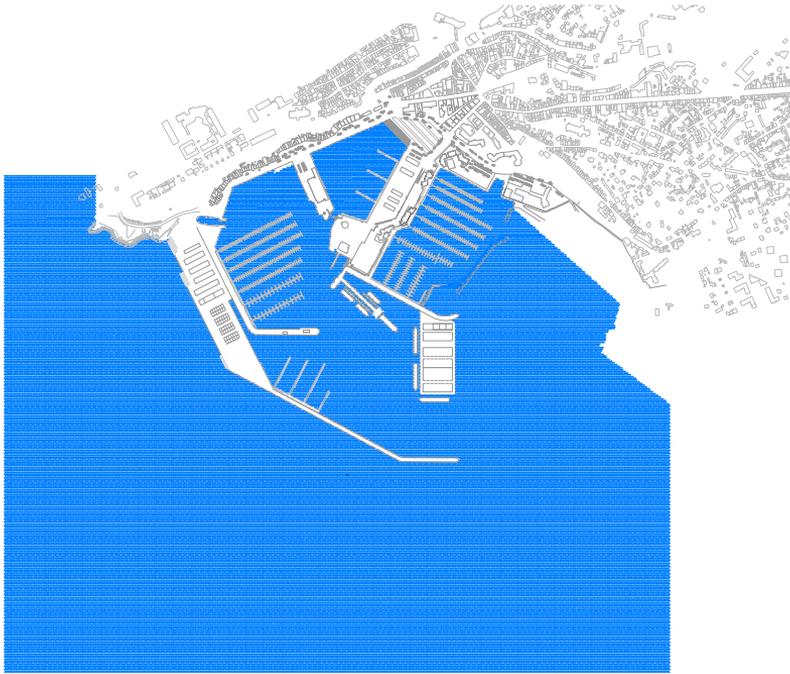


Abbildung 99



Panorama vom «Bellevue»

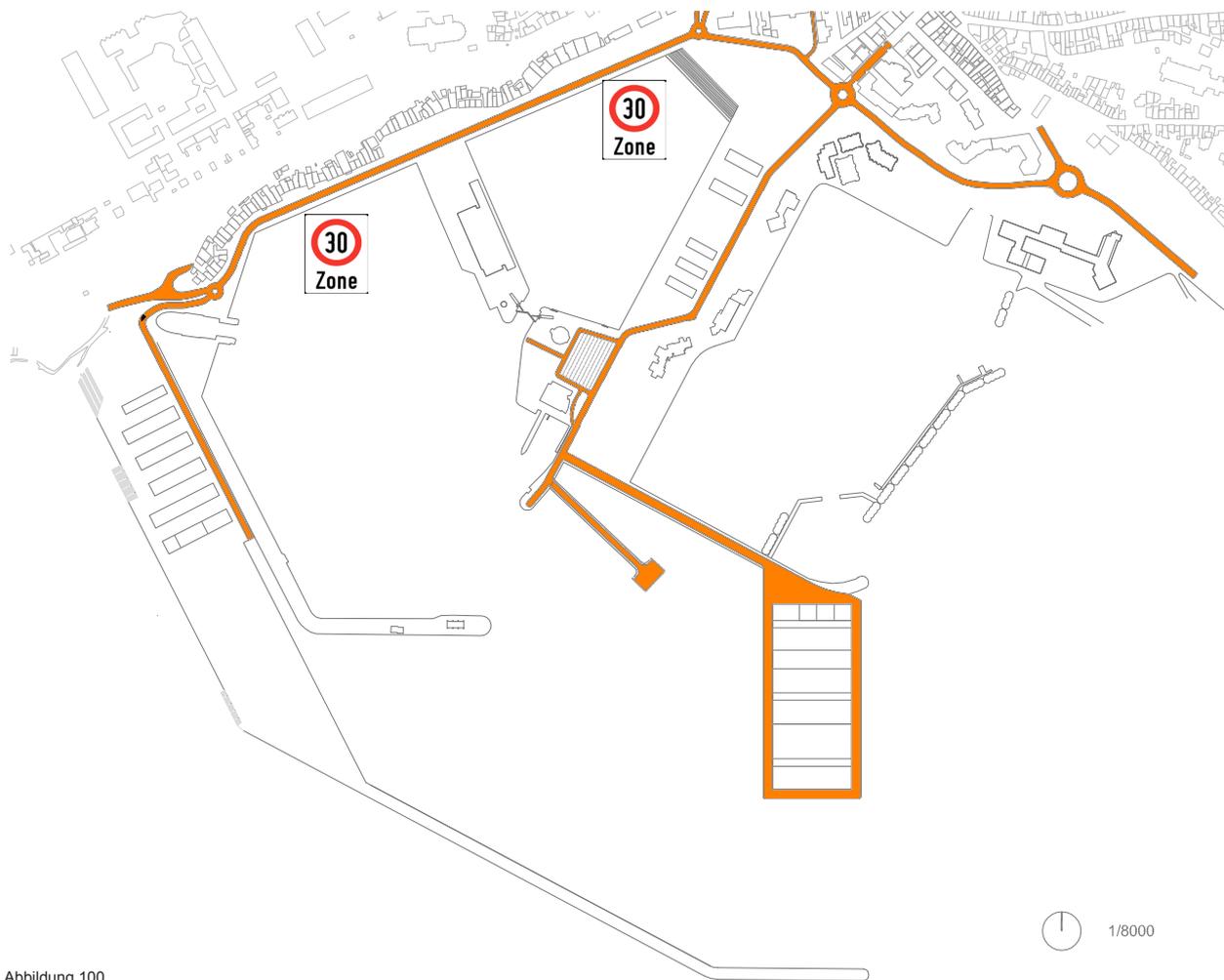
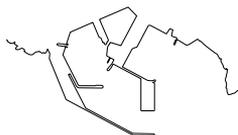


Abbildung 100



Kfz Erschliessungen

Das Strassennetz des Entwurfes ist dem des Bestandes nicht gross geändert.

Die Plattform West wird bis zur Freifläche der Trockenwartung der Boote und der Rampe Erschlossen, und somit auch aller neuen Gebäude der Plattform mitsamt der Einfahrts zur Tiefgarage am Anfang der Plattform.

Auf der Plattform Zentral wird die Erschliessung bis zum Fährenterminal beibehalten, wobei die restliche Erschliessungsfläche samt Parkplätze verschwindet.

Die neue Strasse wird bis zur Laderampe der Fähre fortgeführt.

Ebefalls erhält die neue Plattform Ost eine Erschliessung, die über die Alte Mole hinweg geplant ist. Hier muss sicherliche miteingerechnet werden, dass die Mole samt Strassenbelag zukünftig dem Schwertransport standhalten muss.

Die gesamte Plattform Ost wird erschlossen.

Im Bereich der Rue du Port soll eine «30er-Zone» eingeführt werden, Bürgersteig und Strasse ohne Niveauunterschied und nur durch verschiedene Materialien (Asphalt/ Steinplatten) getrennt sein. Zusätzlich zieht sich ein Lichband die ganz Rue de Port entlang und kennzeichnet die Abgrenzung zwischen Strasse und Fussgängerbereich.

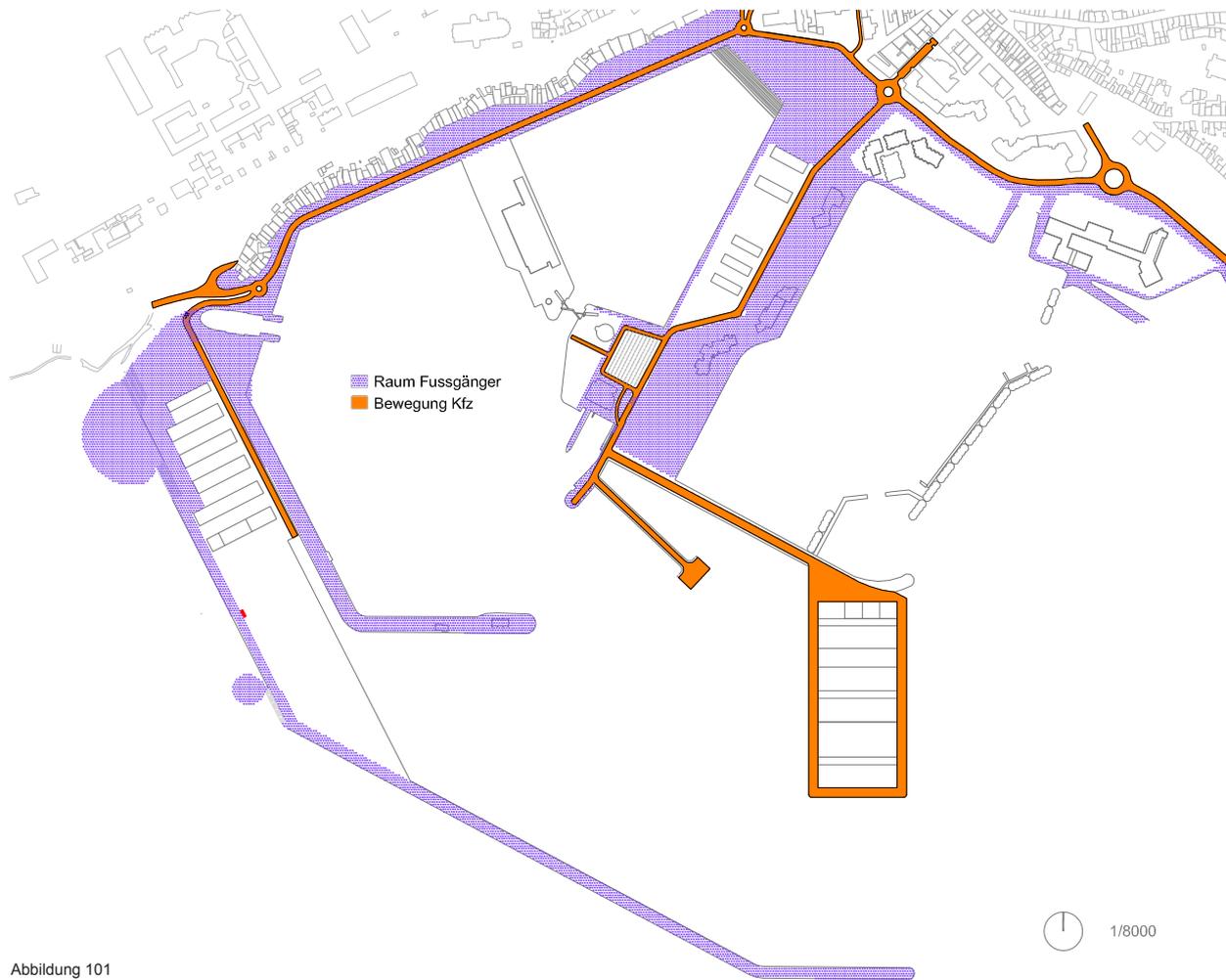


Abbildung 101



Abbildung 102



Abbildung 103

Die Aufteilung/Gewichtung im öffentlichen Raum der Rue du Port soll im Entwurf zu Gunsten des Fussgängers ausfallen. Durch die Esbenerdigkeit zwischen Strasse und Bürgersteig und die Einführung der 30er-Zone soll die unterstrichen werden.

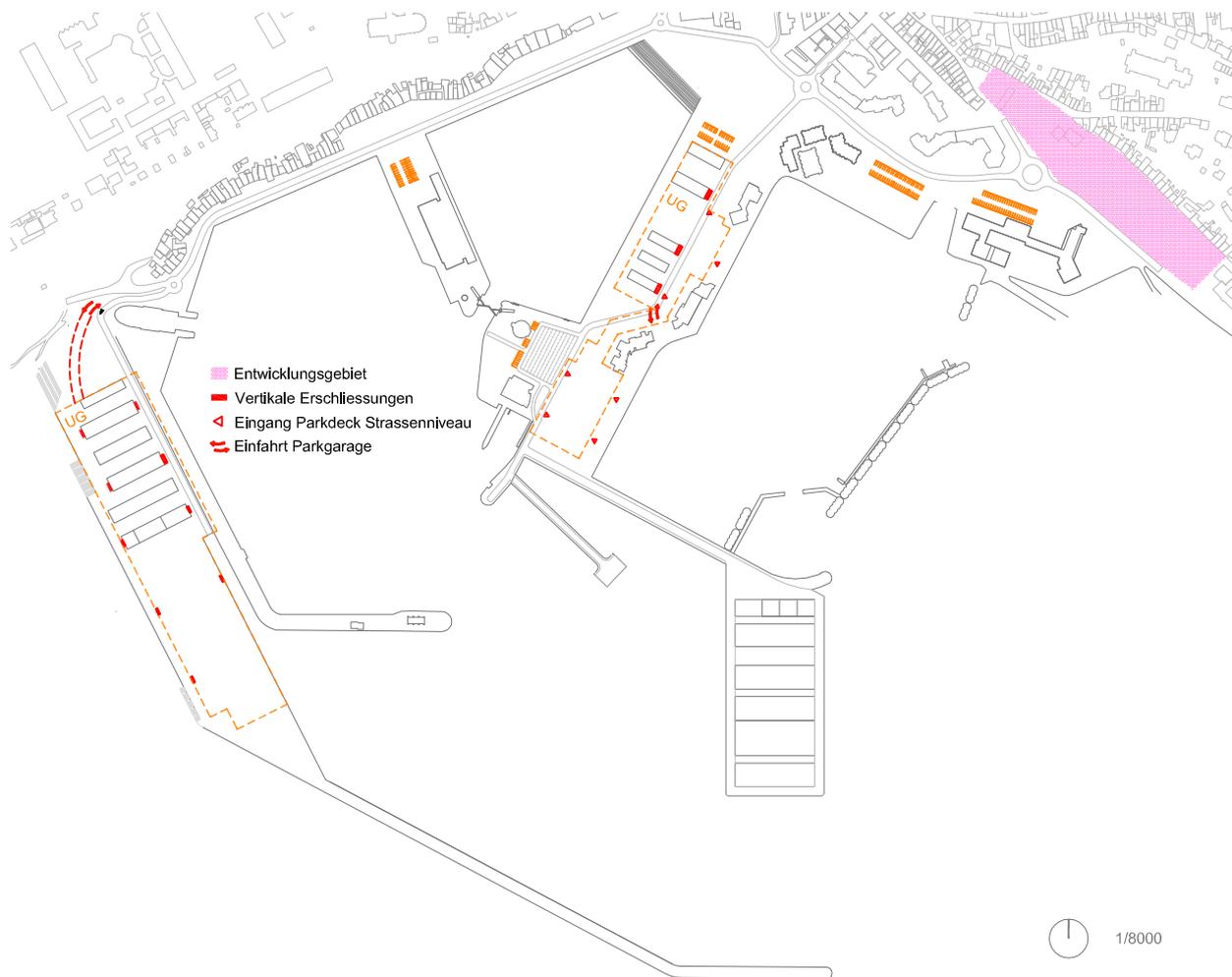


Abbildung 104

Parkplätze

Wie im Konzept erwähnt sind möglichst viele Parkplätze in Tiefgaragen untergebracht. Jeweils unter der Plattform West und Plattform Zentral befinden sich solche.

Für die neuen Einrichtungen der Plattform West und für die Stadt des Hafenbereiches im Allgemeinen sind 1305 Plätze gefordert. Hinzu kommen 300 Bootplätze.

Mit der geplanten Fläche für die Plattform West ist diese Anzahl von Plätzen mit nur einem UG nicht zu erreichen, weshalb mit 2 Untergeschossen geplant wird. Bei Maximaler Ausnutzung der vorgegebenen Fläche über 2 Parkniveaus können 1890 Pkw Plätze und 360 Bootplätze (der geforderten Grössen) geschaffen werden.

Für die Einrichtungen auf der Plattform West, welche Parkplätze in unmittelbarer Nähe fordern, sind die Plätze genau unter denen einzurichten und durch vertikale Erschliessungen zu verbinden.

Für die Plattform Zentral werden für deren Einrichtungen und umliegenden Umgebung 750 Parkplätze für Pkw s benötigt. Obwohl auch hier nur 2 Parkdecks ausreichend Fläche für die verlangten Plätze hergeben, ist im Gegensatz zur Plattform West nur 1 UG geplant. Die Plattform Zentral ist mit einem Niveauunterschied konzipiert, so dass sich das erste Parkdeck auf Strassenniveau

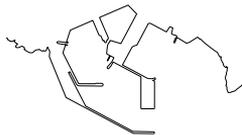
befindet. Auch hier gilt das Prinzip der Vertikalen Erschliessung.

Die Parkdecks der Plattformen West und Zentral mit deren grossen Anzahl von Parkplätzen, übernehmen u.a. auch die Plätze des jetzigen Entwicklungsgebietes im Nord-Osten des planungsbereiches. (Sie Analyse - Parkplätze)¹



Abbildung 105

¹ Alle Angaben zu konkreten Einrichtungen sind Vorgaben aus dem Wettbewerbsprogramm



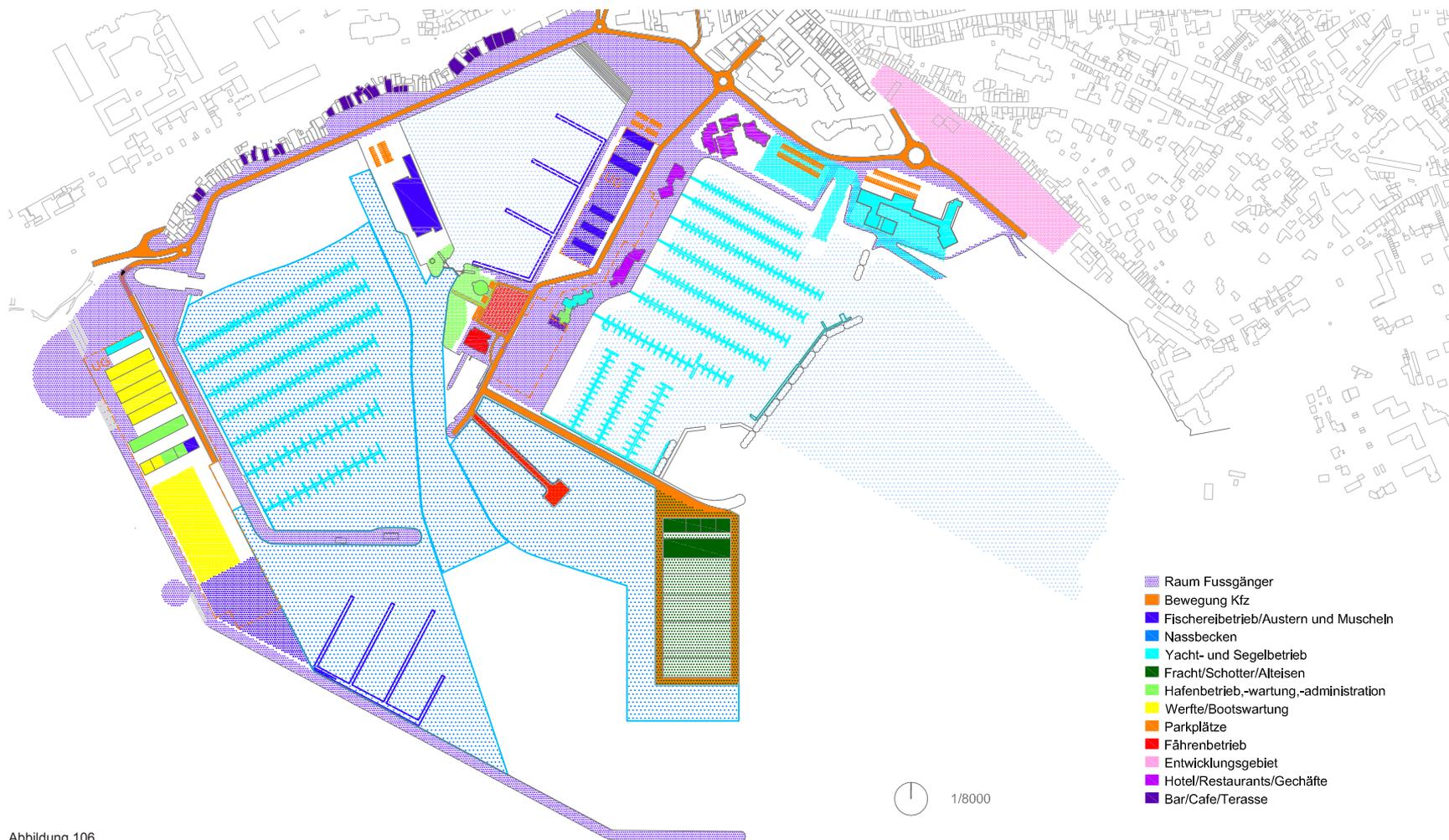


Abbildung 106

Schematischer Entwurf Gesamtansicht

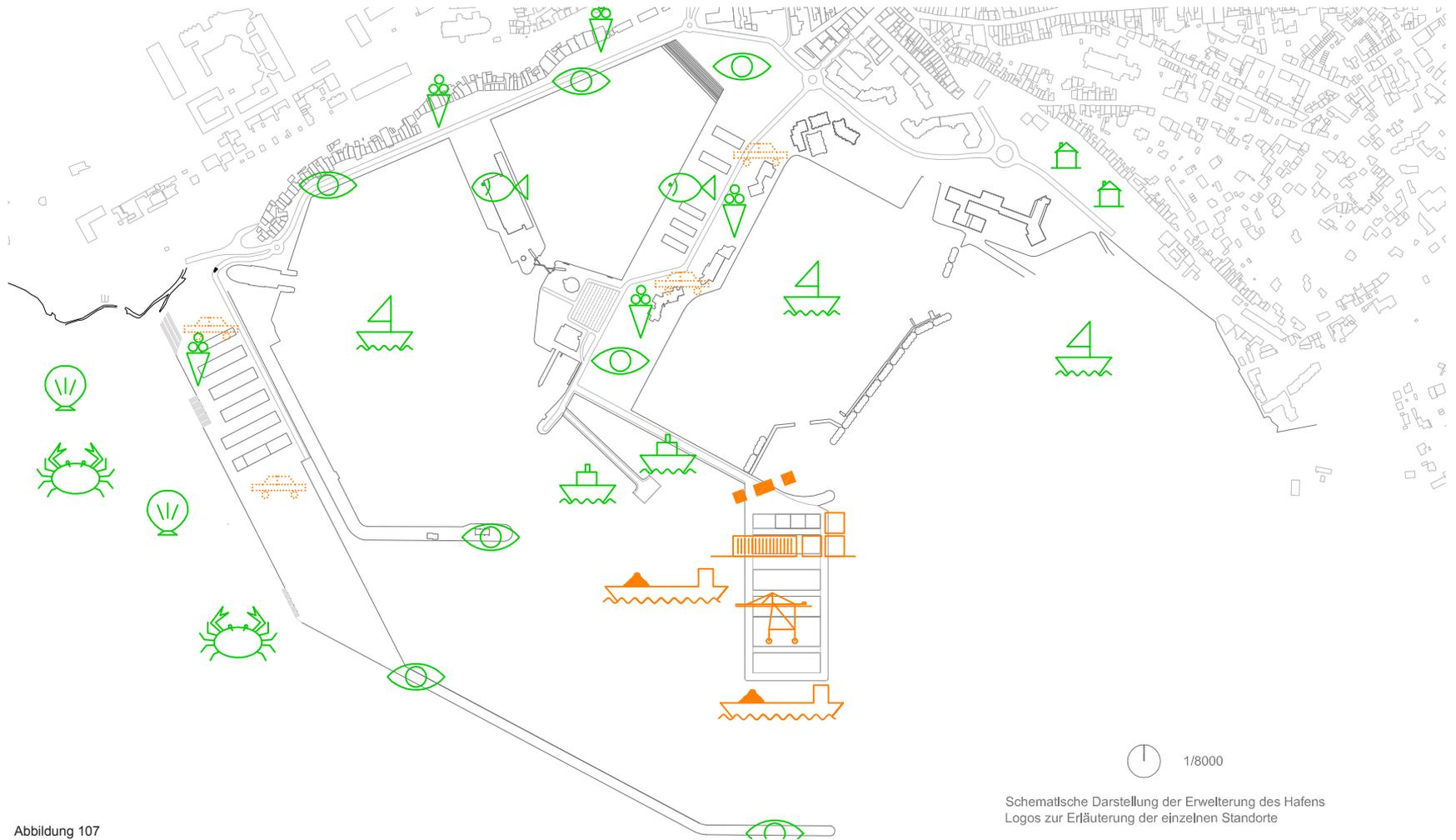
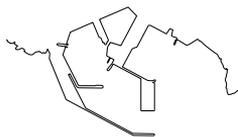


Abbildung 107



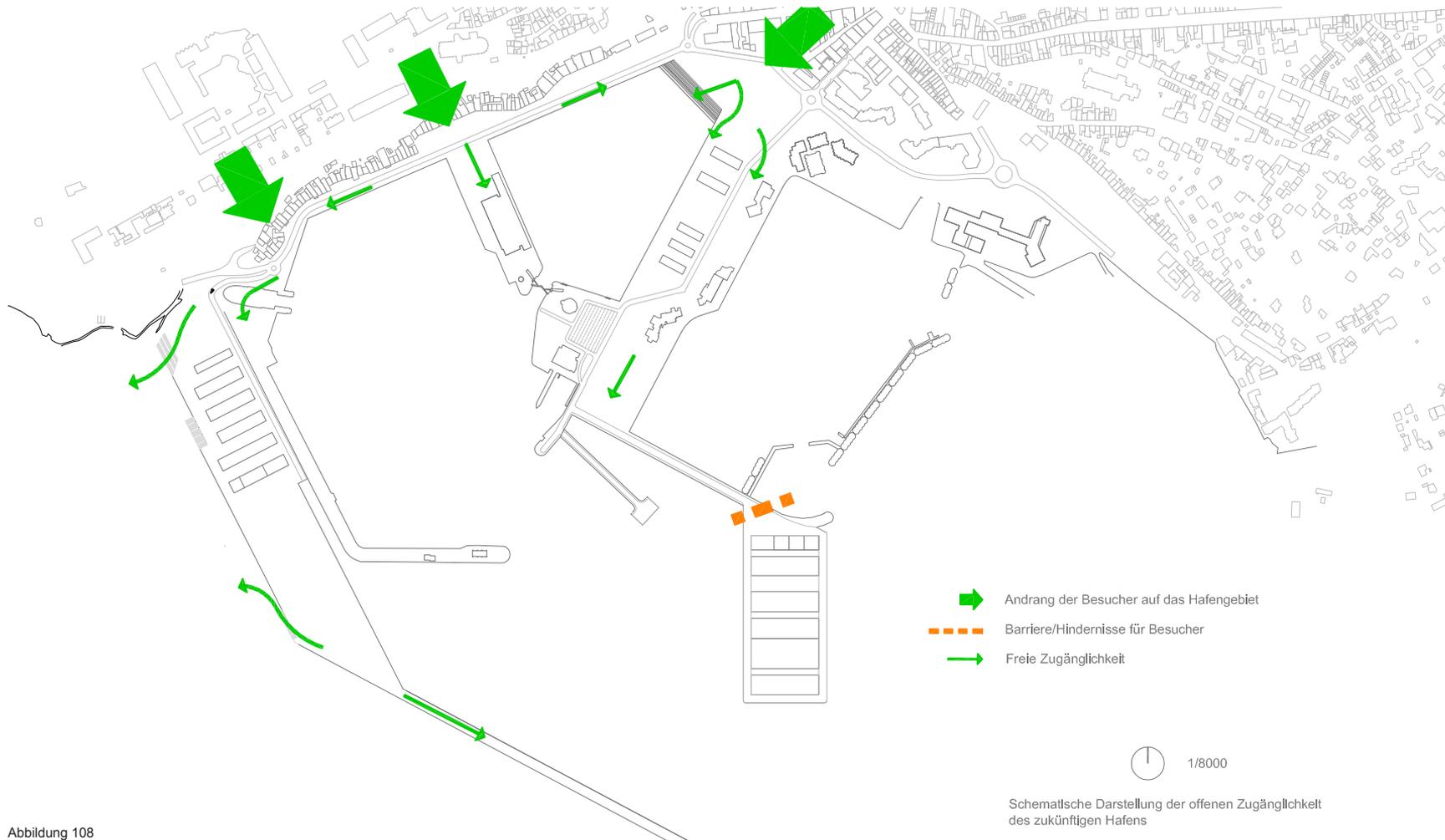


Abbildung 108

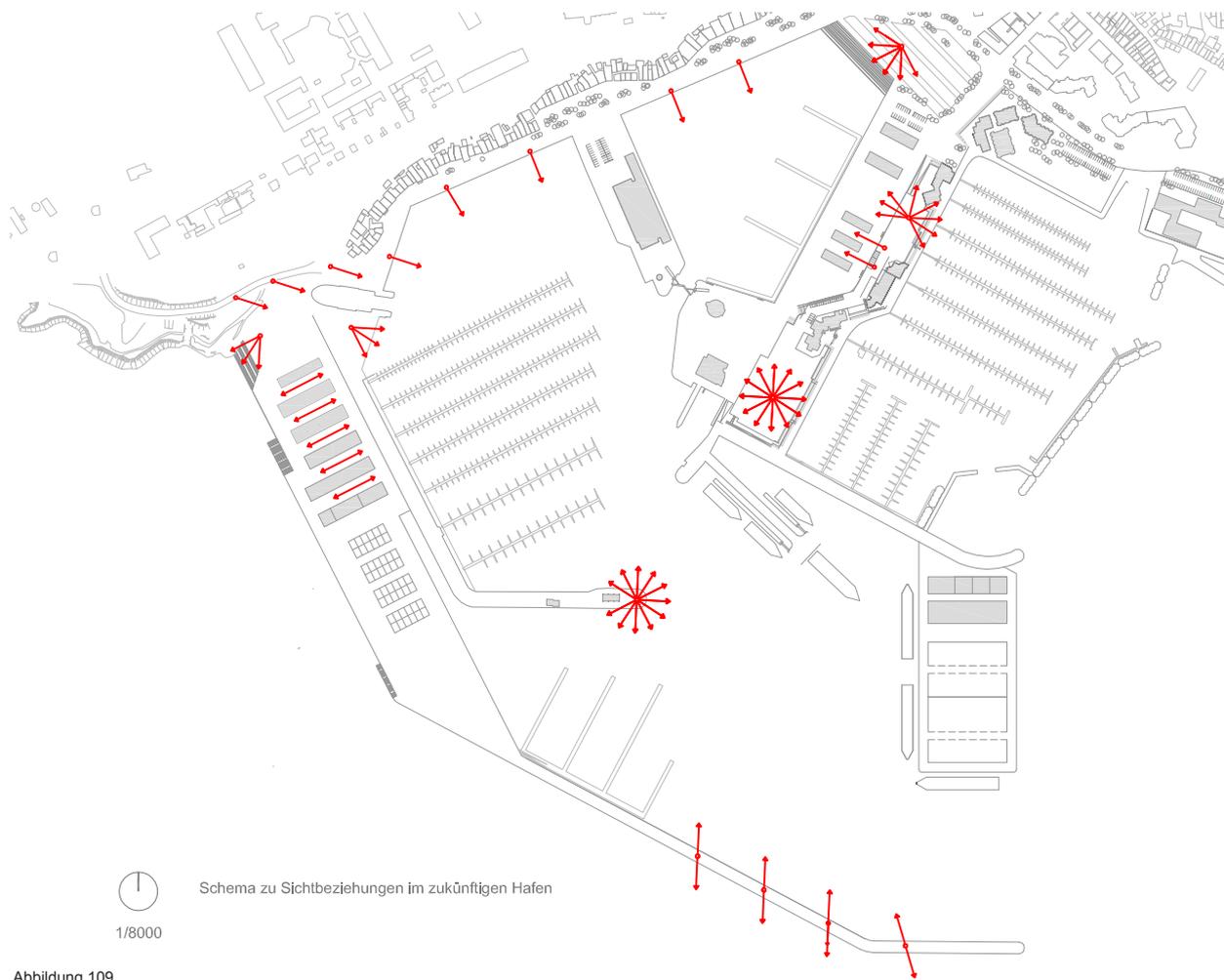


Abbildung 109



Abbildung 110



Abbildung 111



Abbildung 112

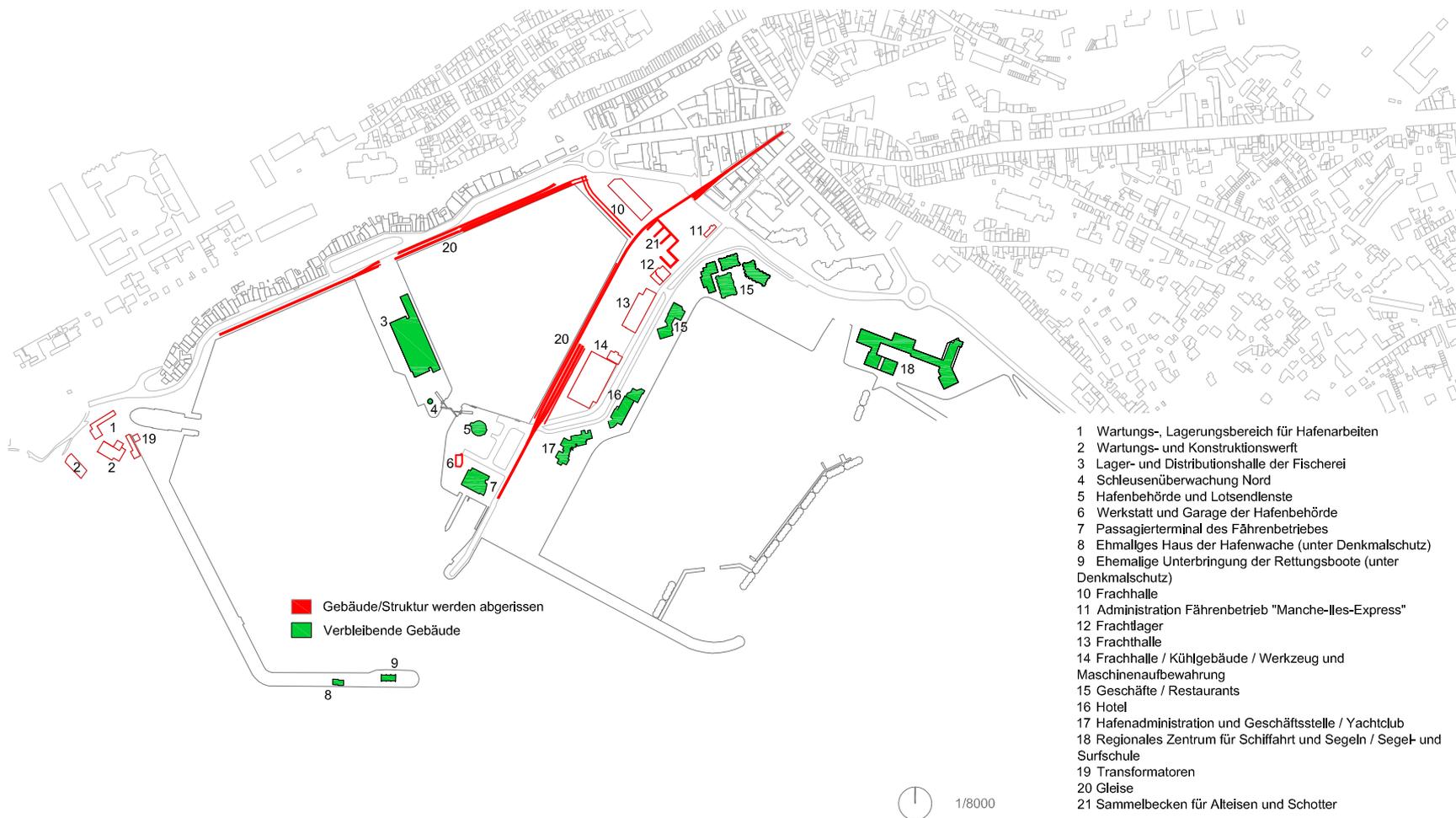
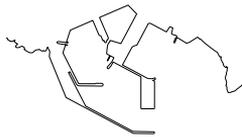


Abbildung 113

Gebäude, die im Zuge des Entwurfes Abgerissen werden



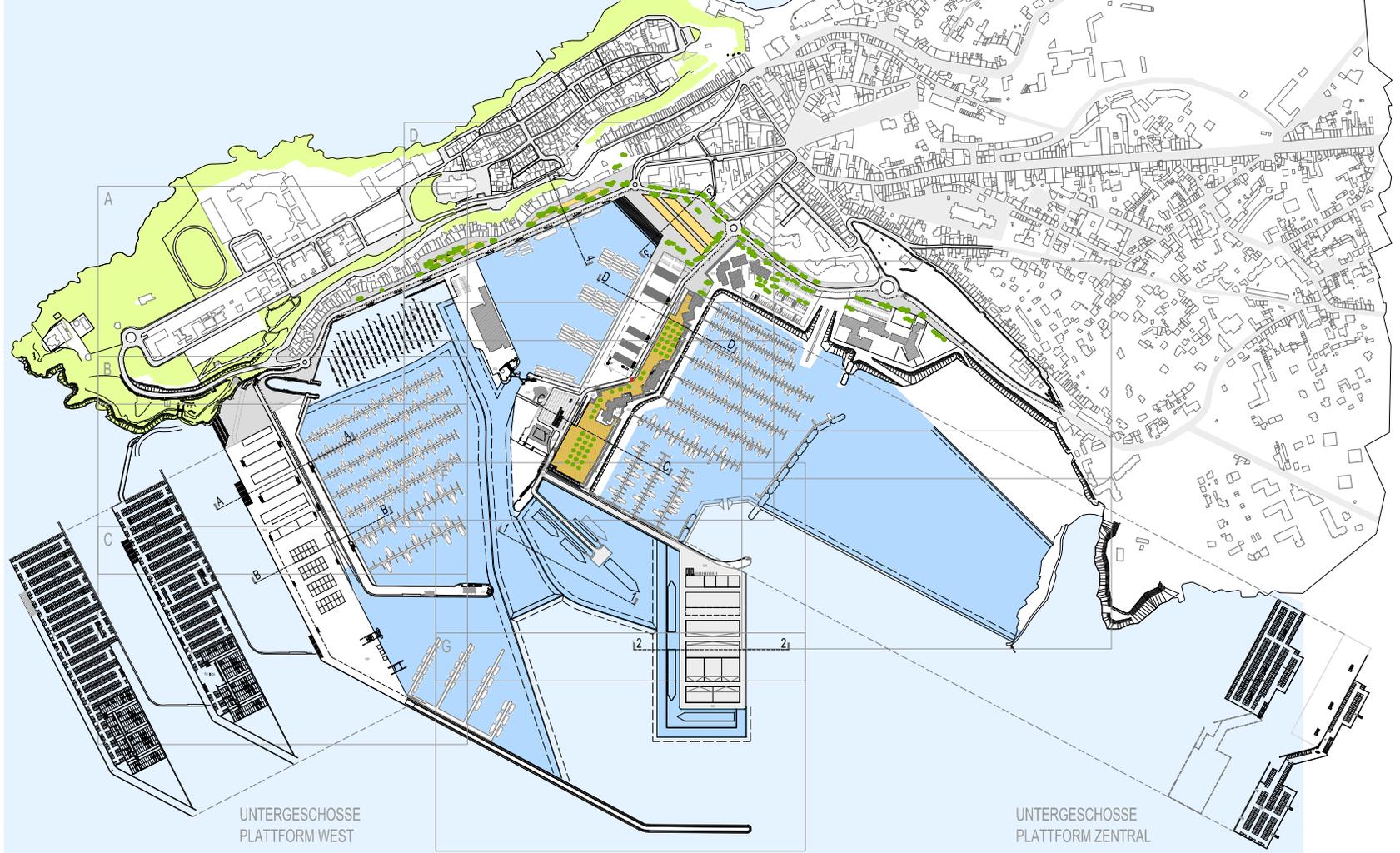


Abbildung 113

- | | | | | | |
|---|--------------------------------|---|----------------------------------|---|--------------------------|
| A | HAFENPROMENADE, STRANDHAFEN | D | HAFENPROMENADE, PLACE GODAL | H | SEGELSCHULE, STEINSTRAND |
| B | PLATTFORM WEST, YACHTHAFEN | E | PLATTFORM ZENTRAL, YACHTHAFEN | I | SEGELSCHULBECKEN |
| C | PLATTFORM WEST, AUSTERNFISCHER | F | PLATTFORM ZENTRAL, PLATTFORM OST | | |
| | | G | PLATTFORM OST, HAFENEINFART | | |

ÜBERSICHTSPLAN 1:10000

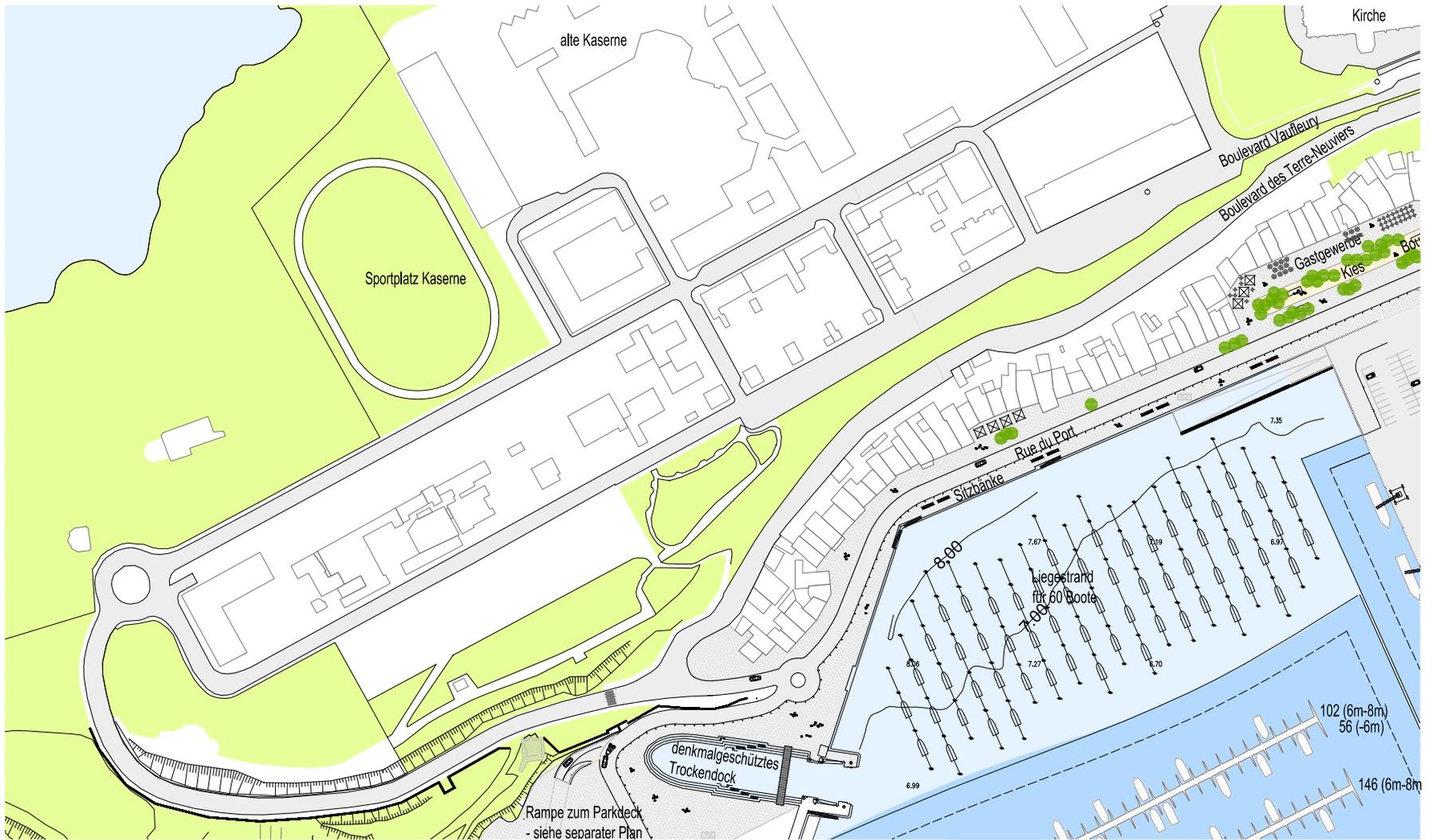
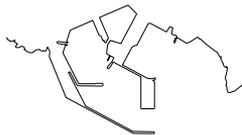


Abbildung 114



A HAFENPROMENADE, STRANDHAFEN, TROCKENDOCK 1:2500

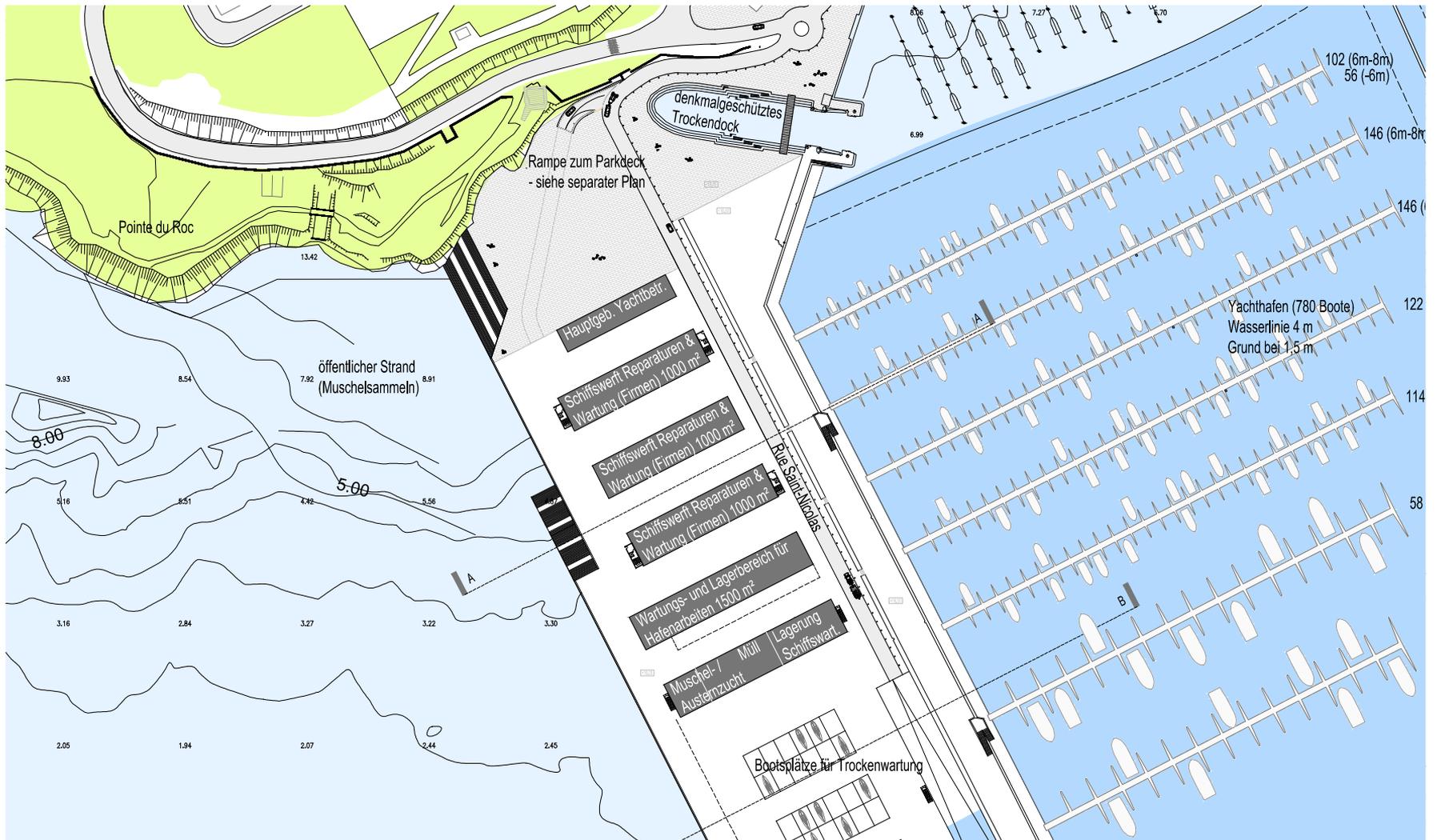


Abbildung 115



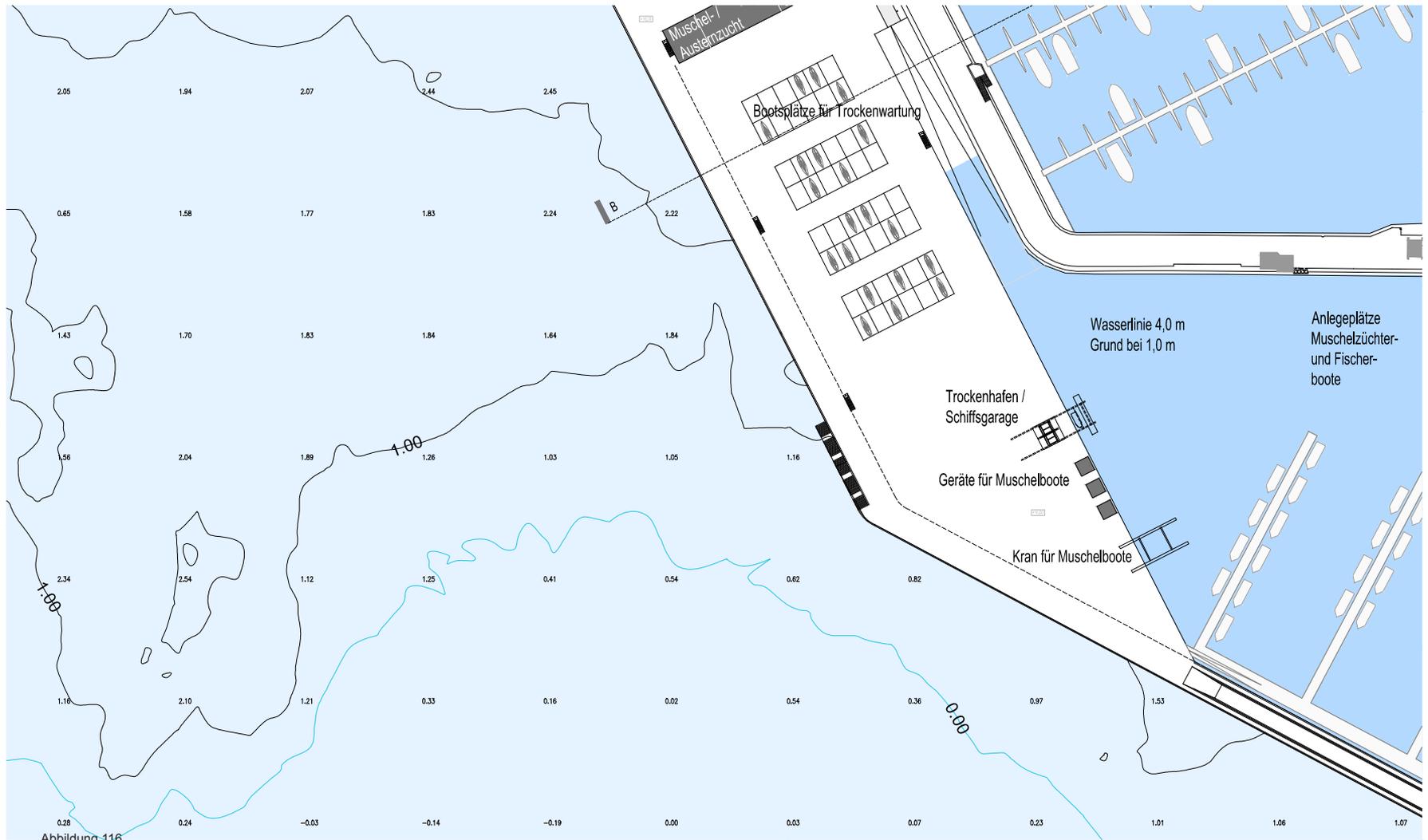
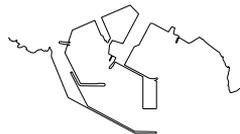


Abbildung 116



C PLATTFORM WEST, AUSTERNFISCHER 1:2500

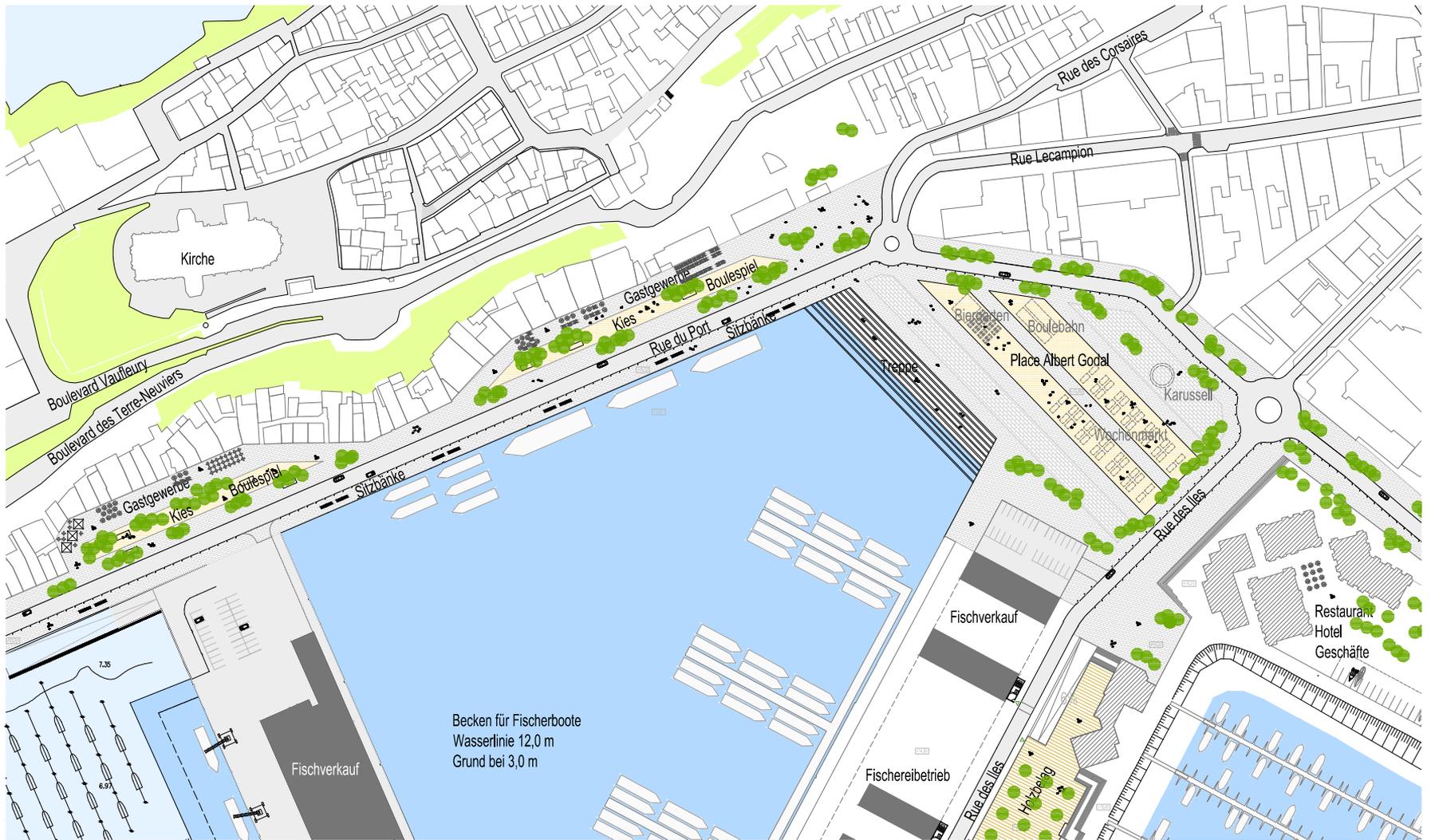


Abbildung 117



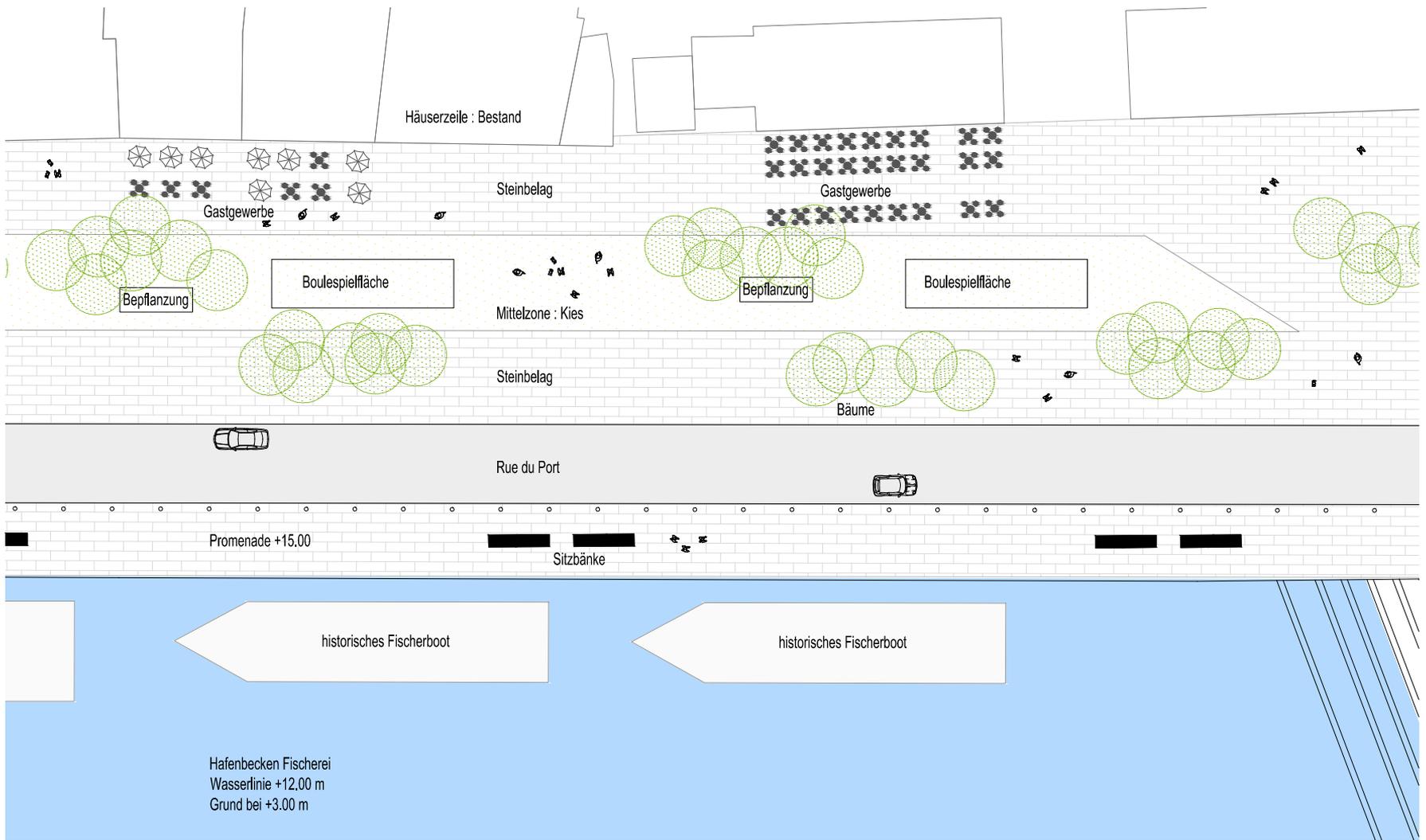
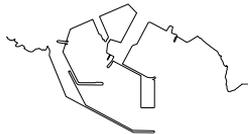


Abbildung 118



DETAILAUSSCHNITT HAFENPROMENADE 1:500

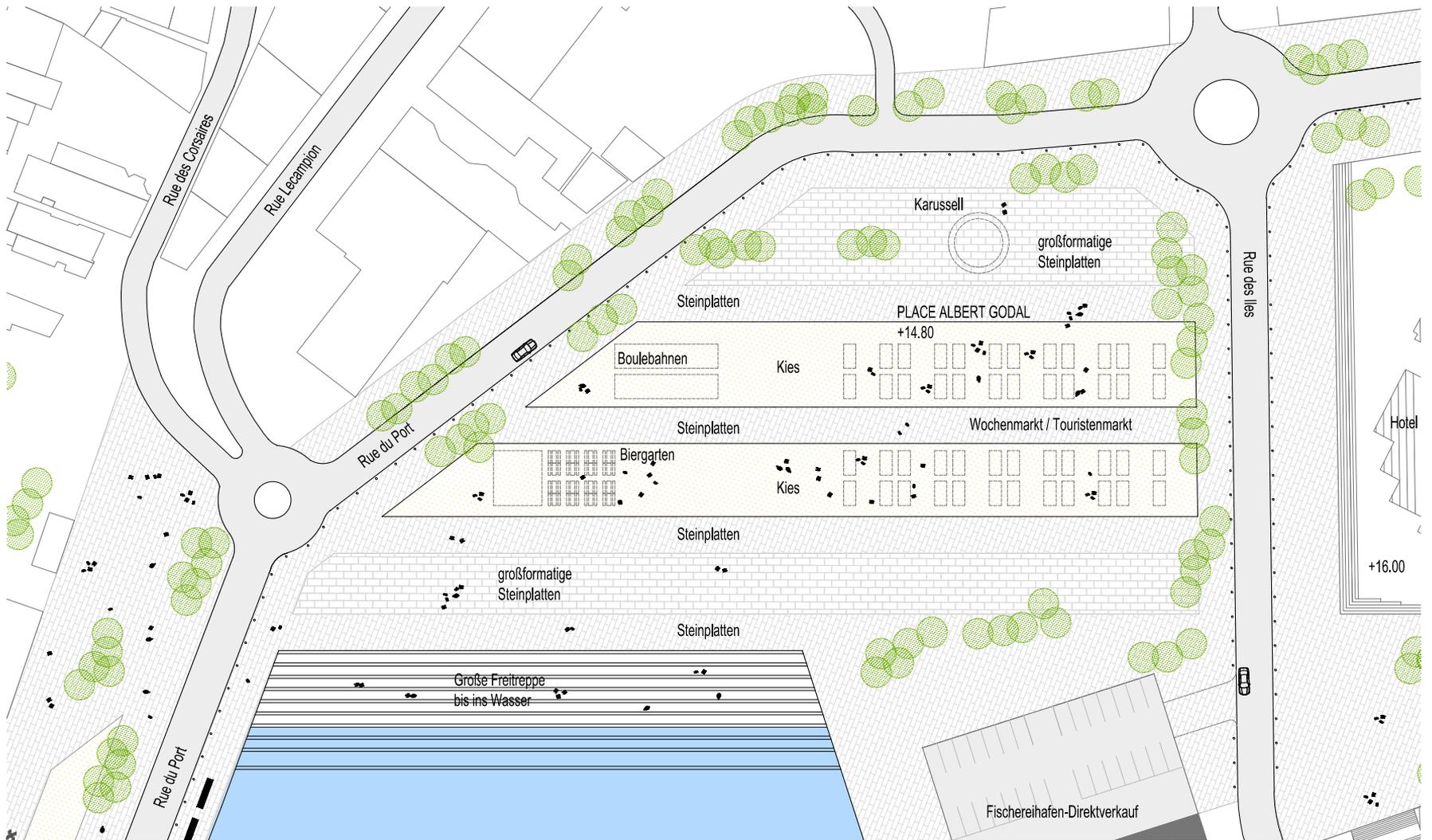


Abbildung 119



DETAILAUSSCHNITT PLACE GODAL 1:1000

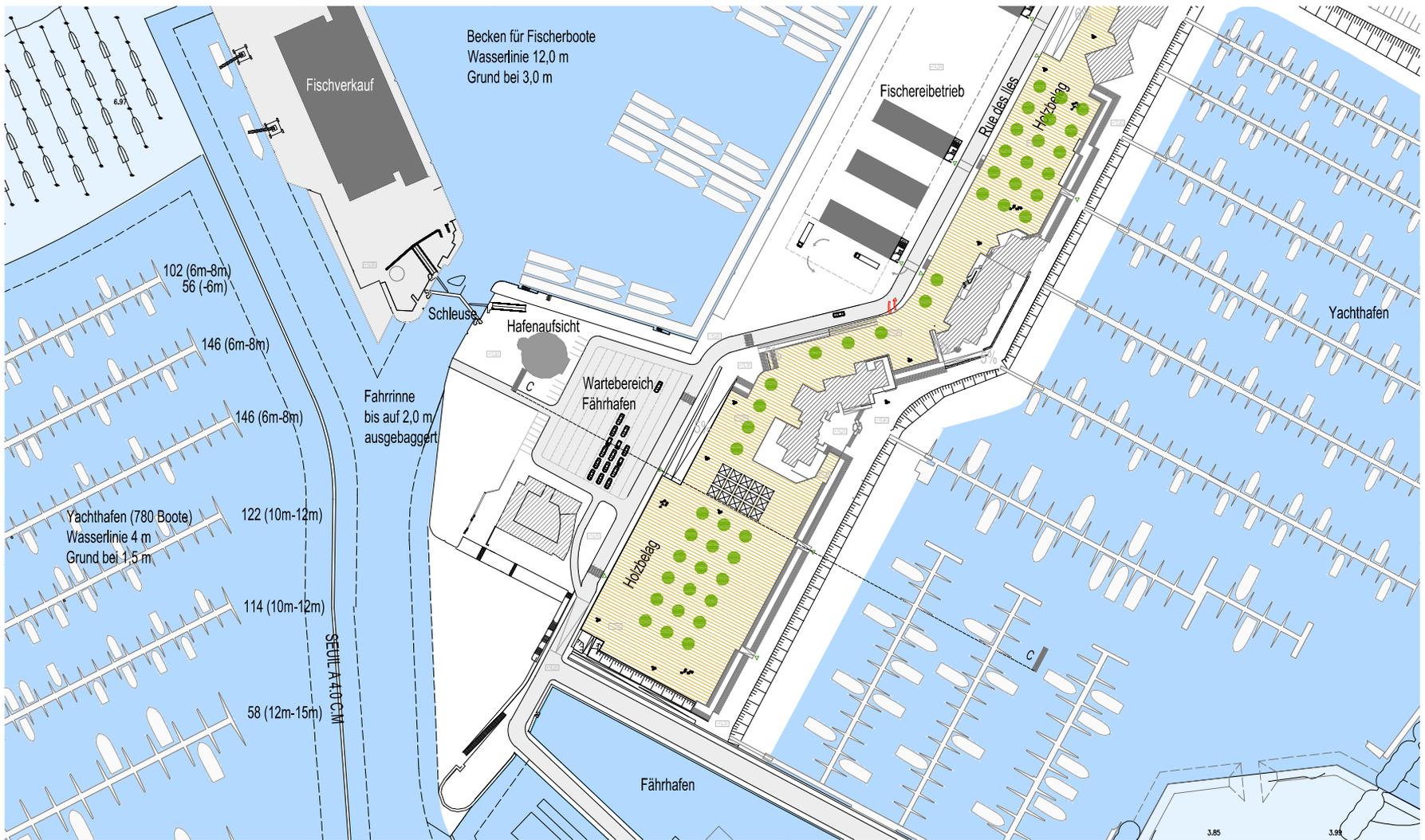
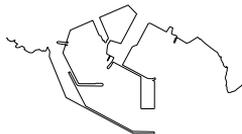


Abbildung 120



E PLATTFORM ZENTRAL : FISCHEREIHAFEN, FÄHRTERMINAL
YACHTHAFEN WEST UND OST, FAHRINNE 1:2500

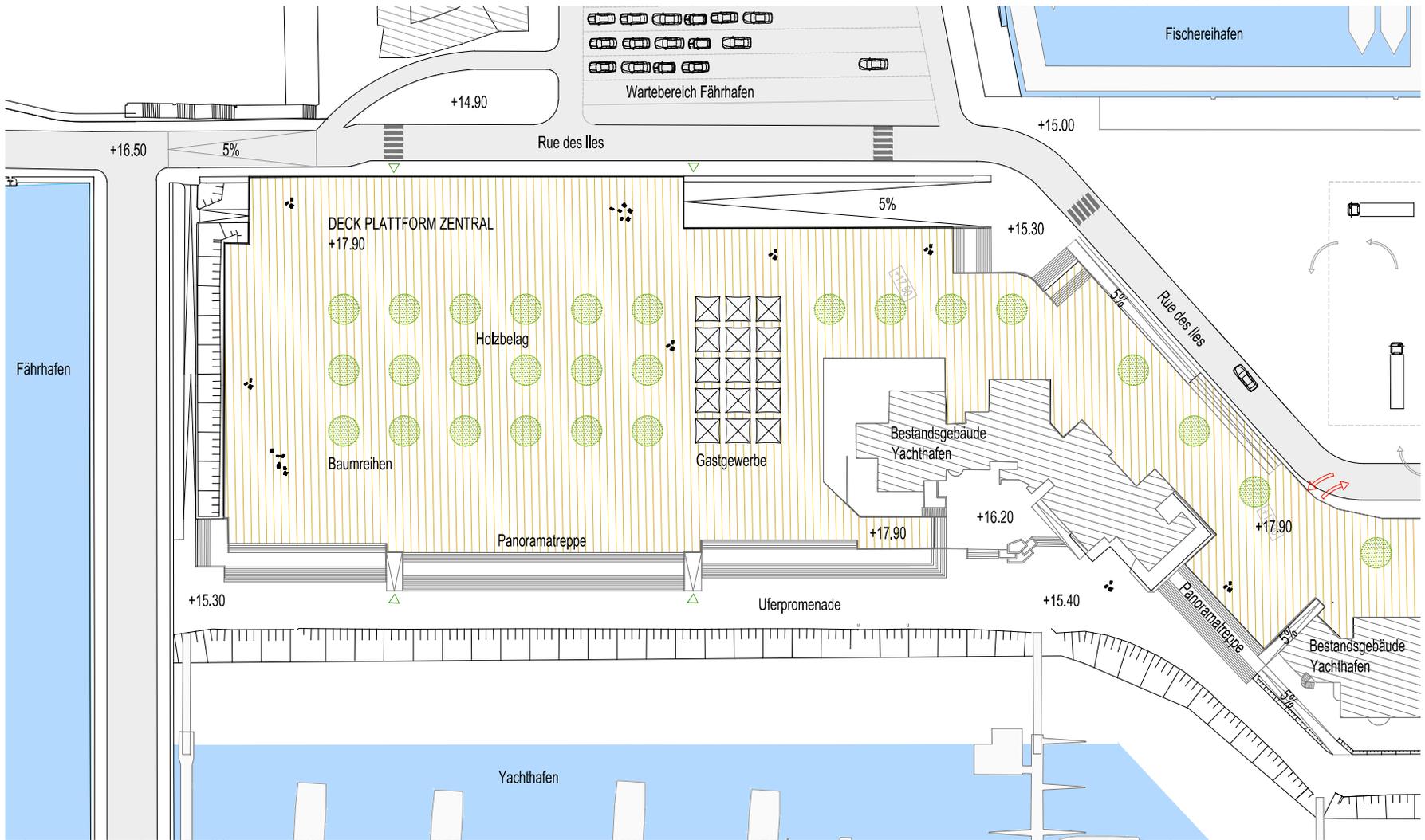


Abbildung 121

DETAILAUSSCHNITT PLATTFORM ZENTRAL 1:1000

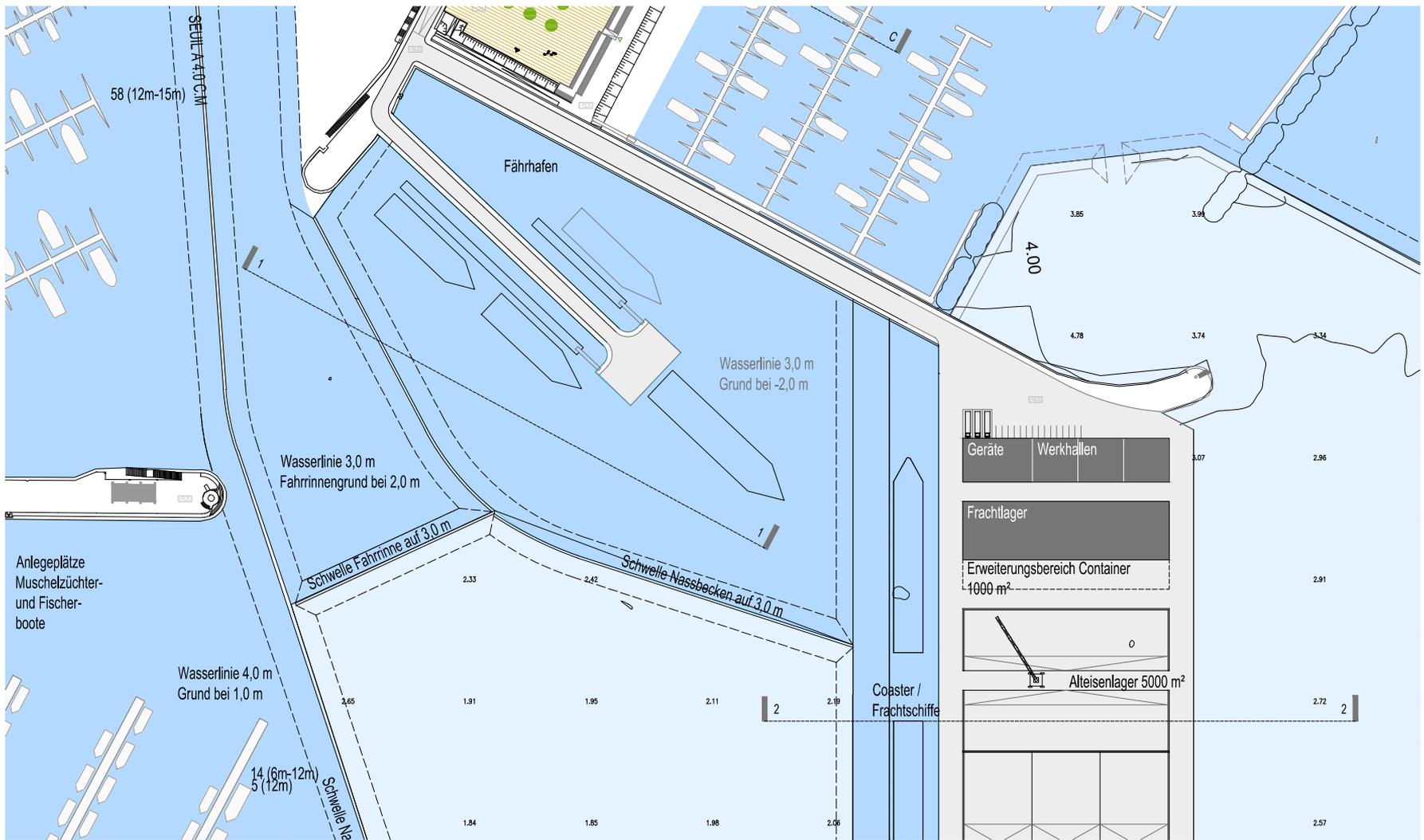
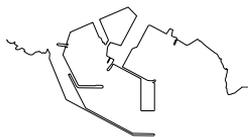


Abbildung 122



F PLATTFORM ZENTRAL : FÄHRHAFEN
 PLATTFORM OST : FRACHT- UND INDUSTRIEHAFEN 1:2500

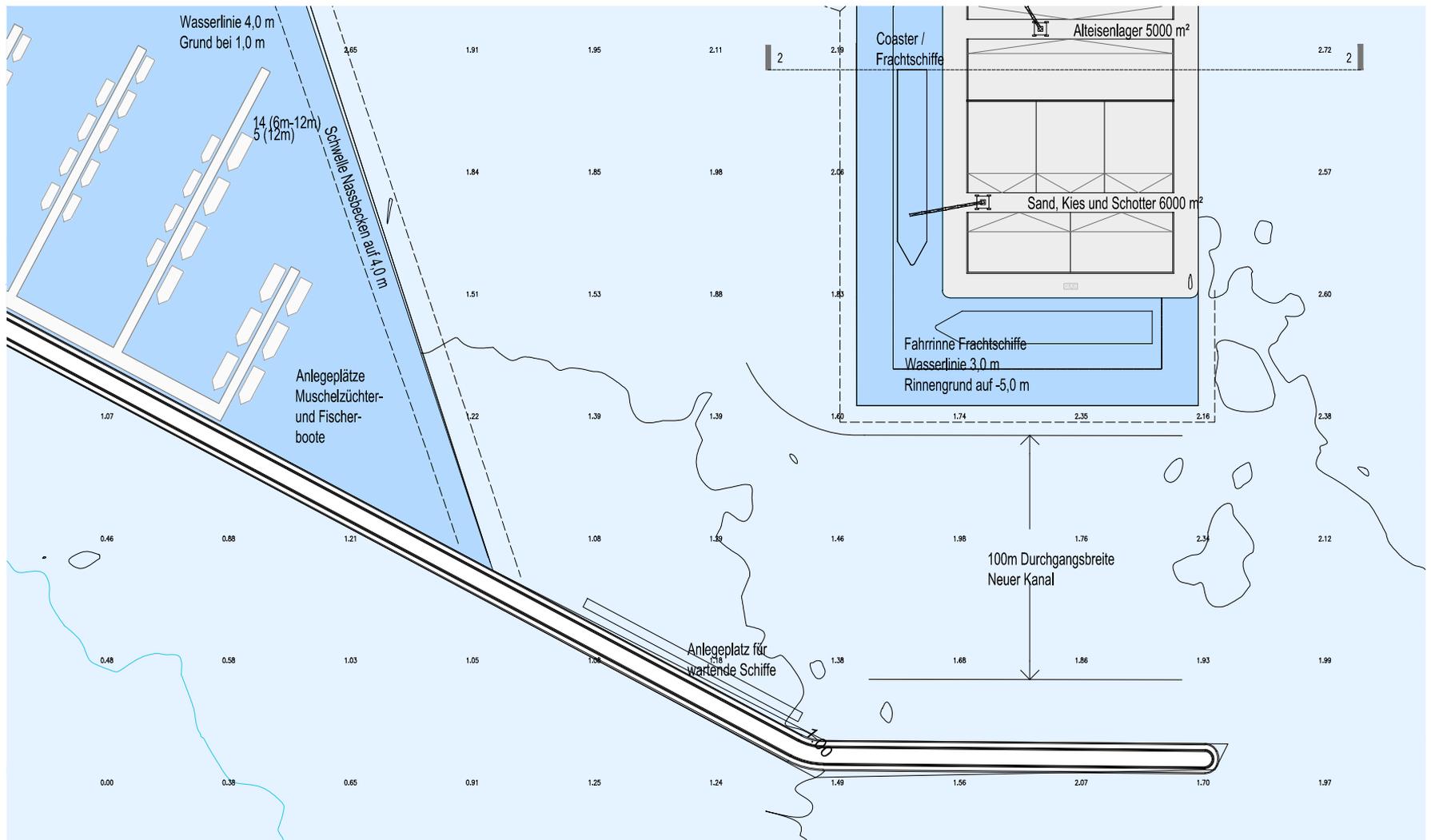


Abbildung 123



G HAFENEINFART, AUSTERNFISCHER
 PLATTFORM OST : FRACHT- UND INDUSTRIEHAFEN 1:2500

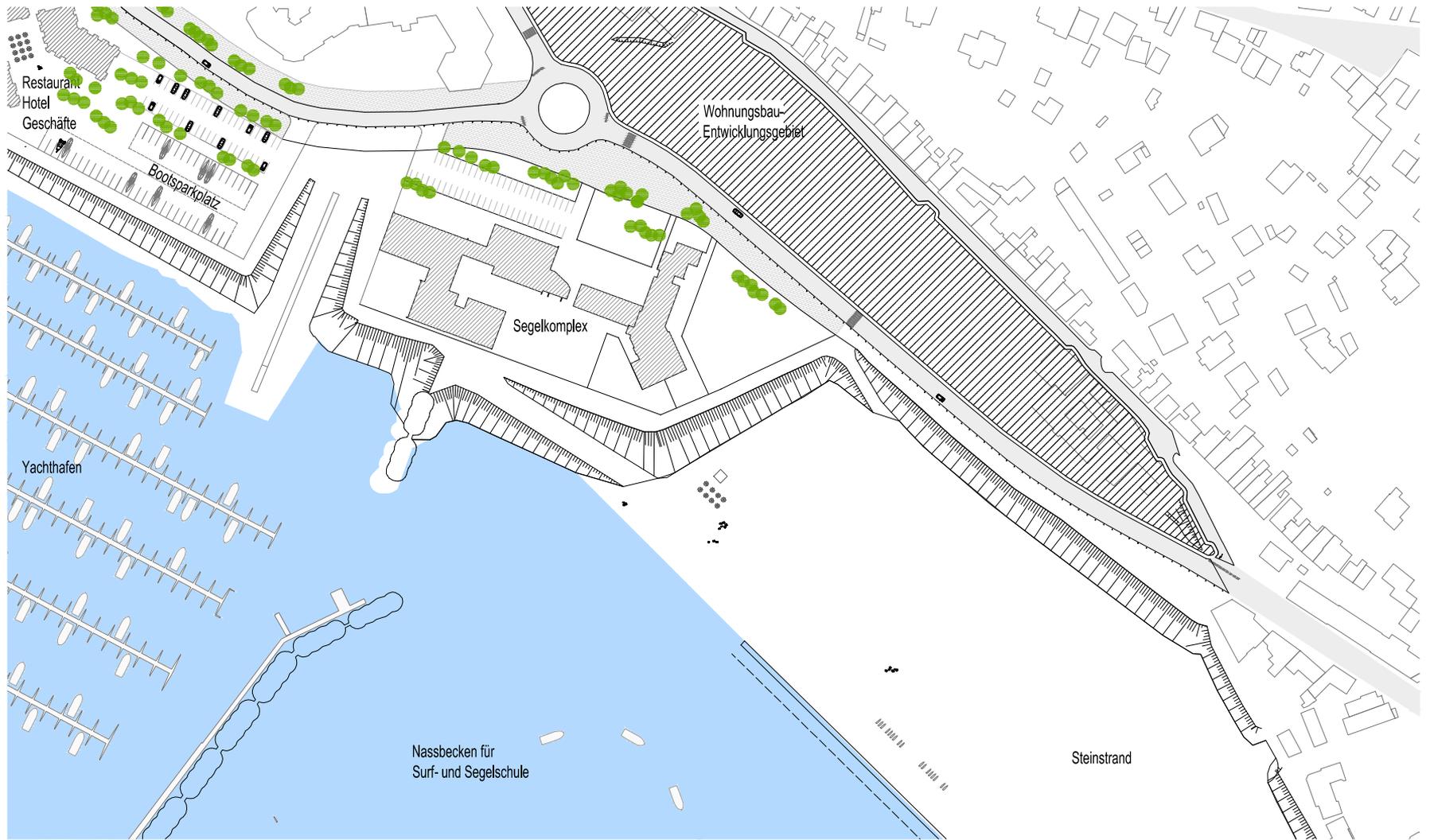
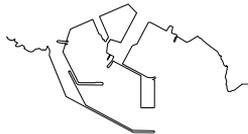


Abbildung 124



H HOTELKOMPLEX, YACHTHAFEN
 SEGELSCHULE, SCHULBECKEN, STEINSTRAND 1:2500

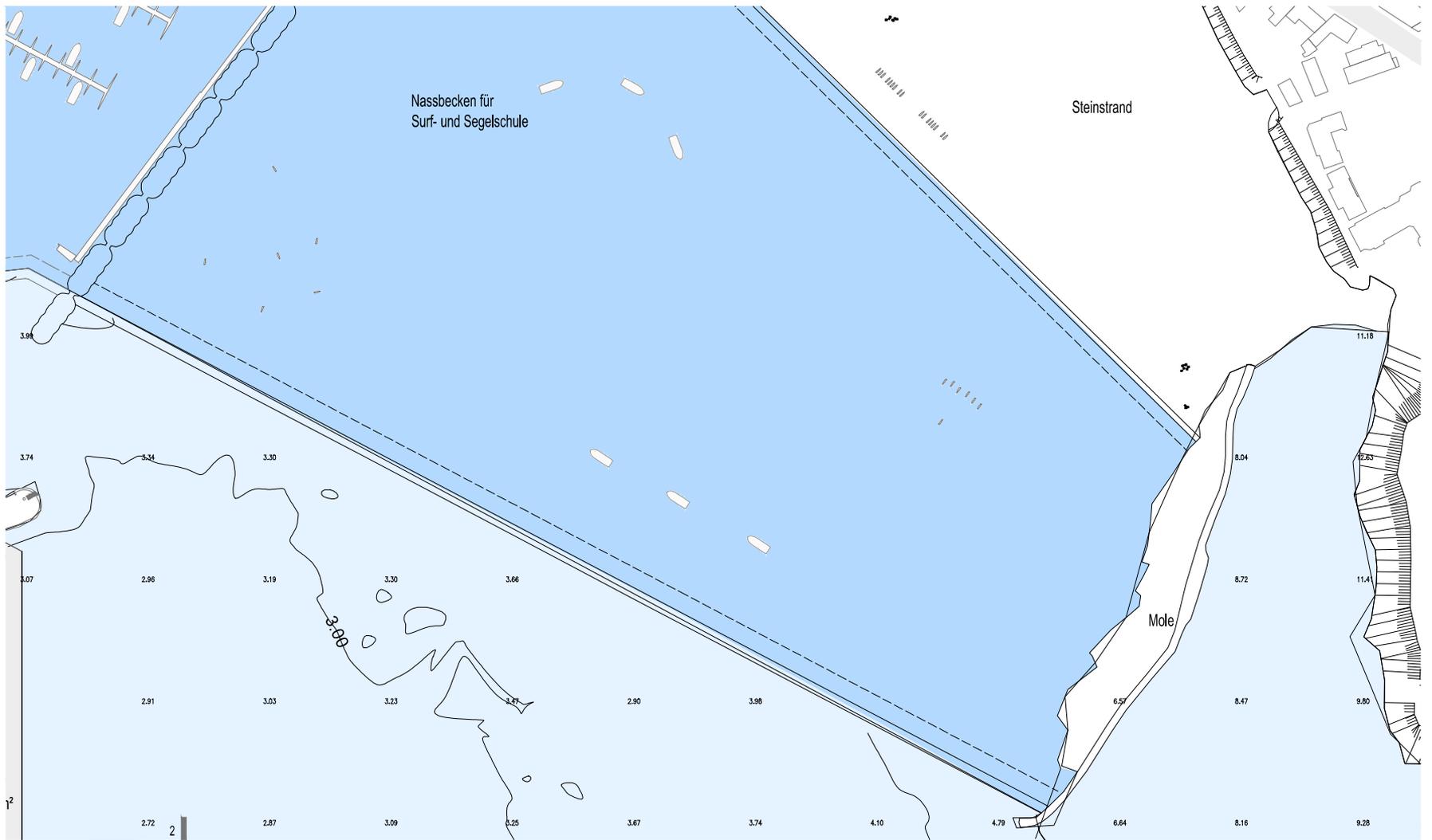
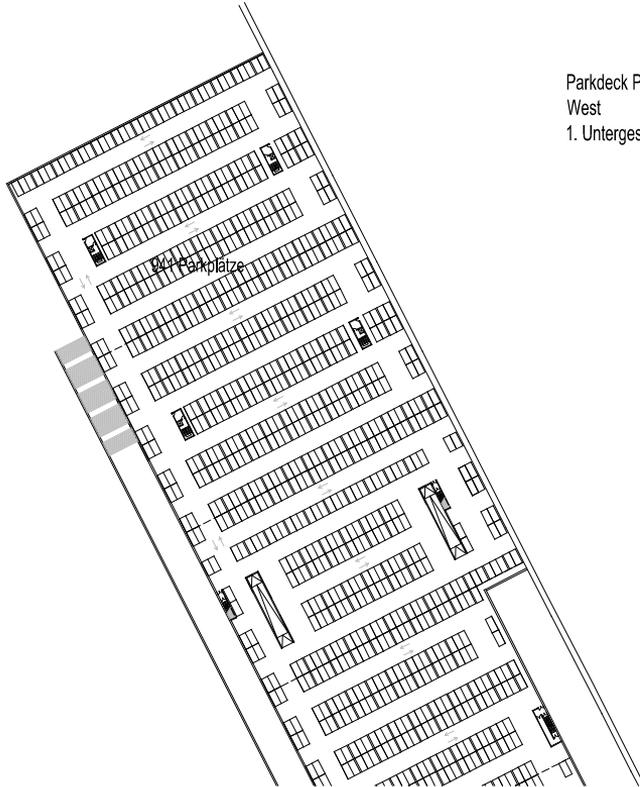


Abbildung 125

Parkdeck Plattform
West
2. Untergeschoss



Parkdeck Plattform
West
1. Untergeschoss

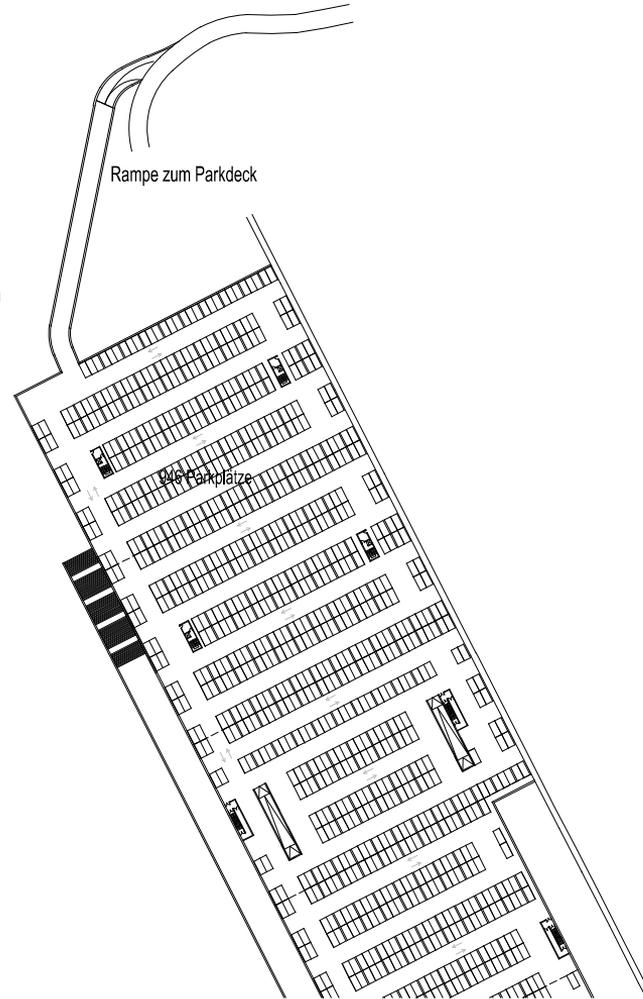
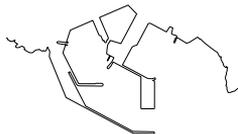


Abbildung 126



PLATTFORM WEST, PARKDECKS (1/2) 1:2500



Parkdeck Plattform
West
2. Untergeschoss



Parkdeck Plattform
West
1. Untergeschoss

Abbildung 127



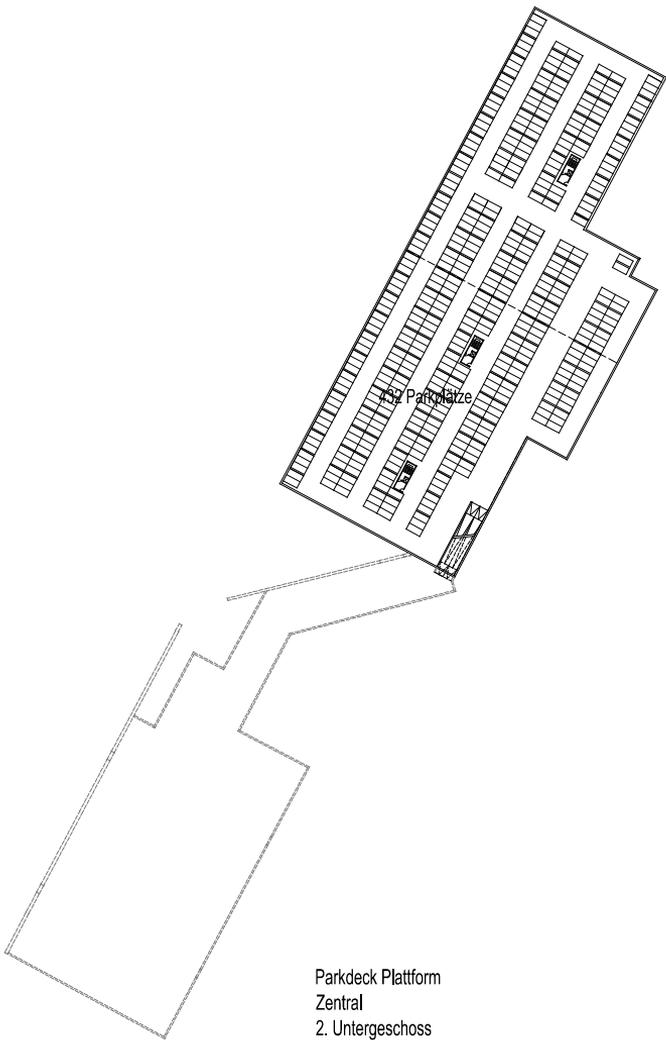
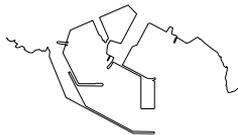
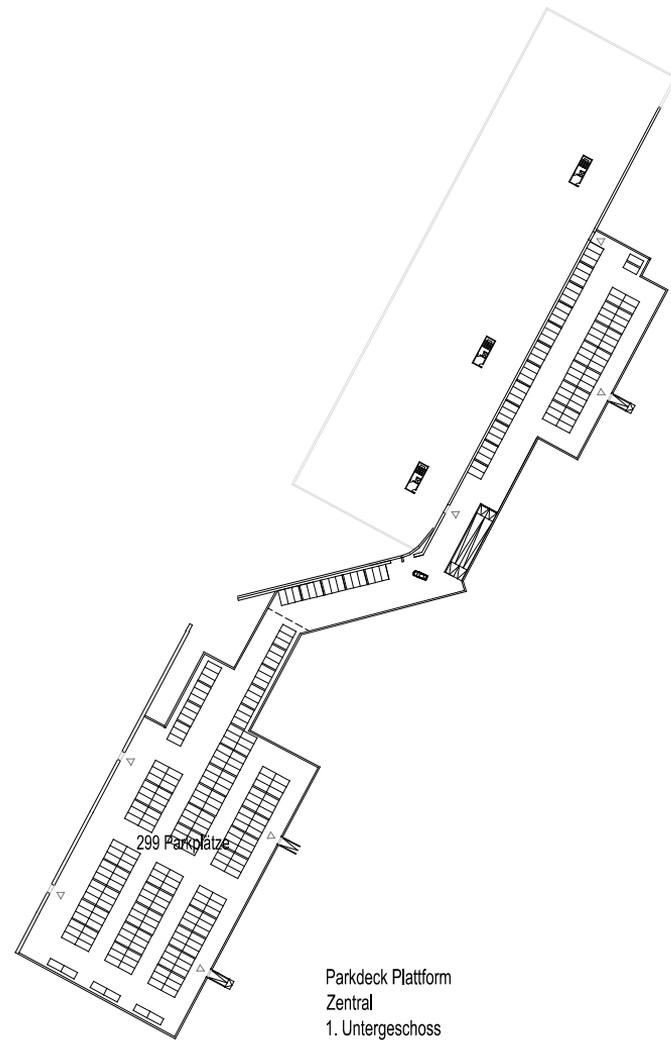
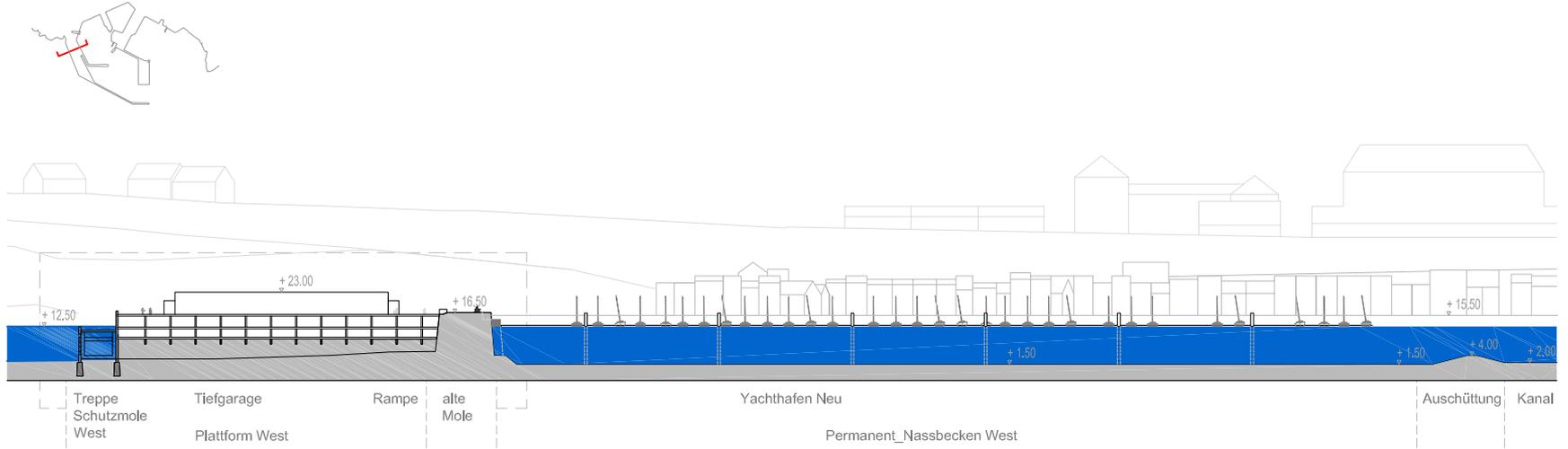
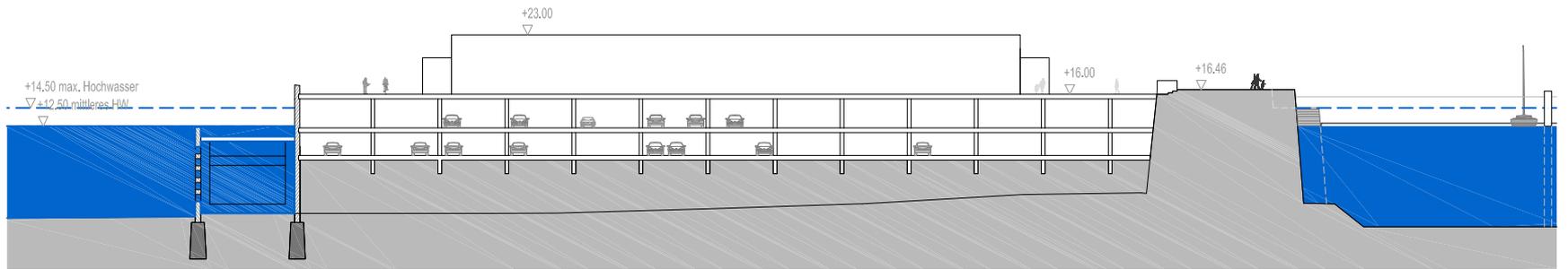


Abbildung 128



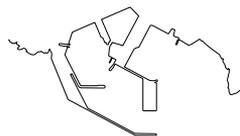


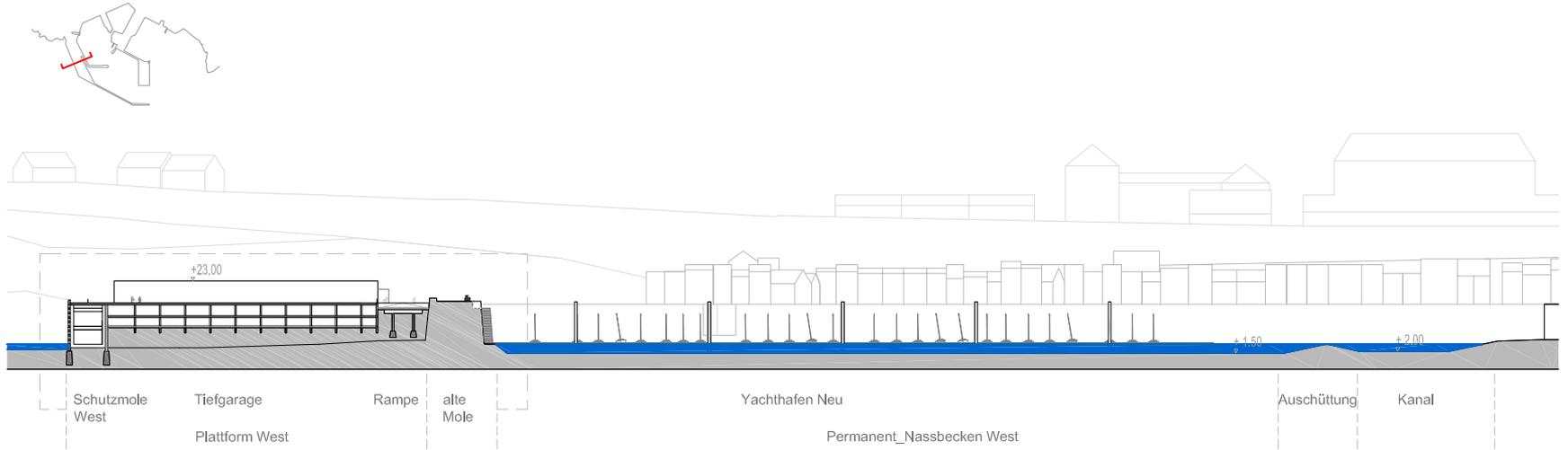
Schnitt A-A 1/2000



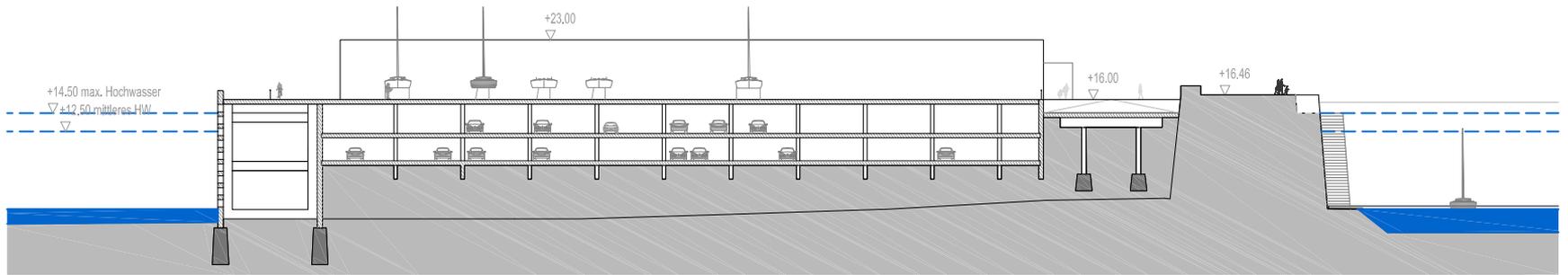
Schnitt A-A 1/750

Abbildung 129



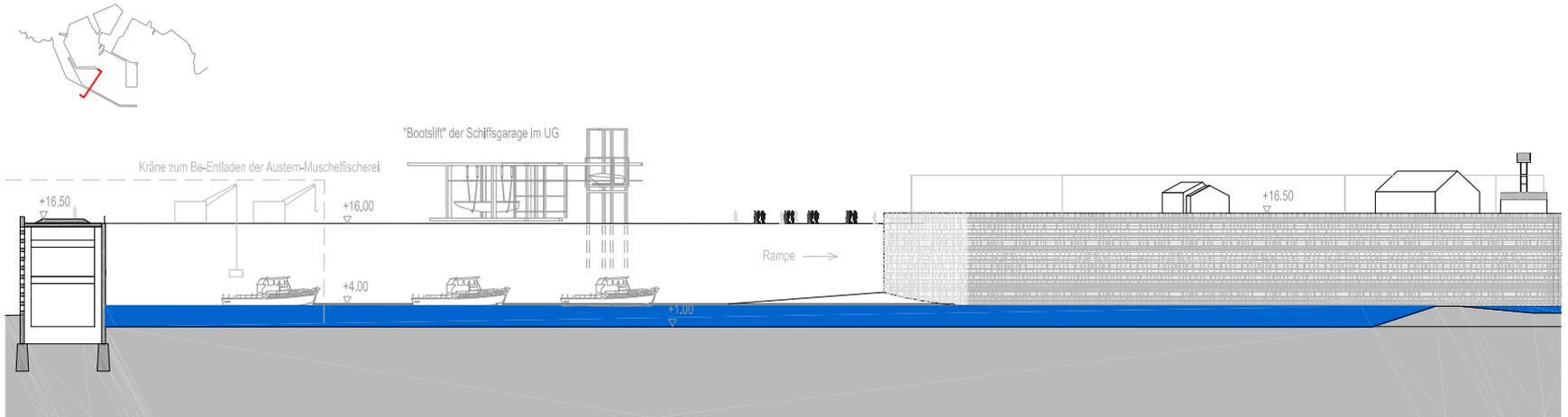


Schnitt B-B 1/2000

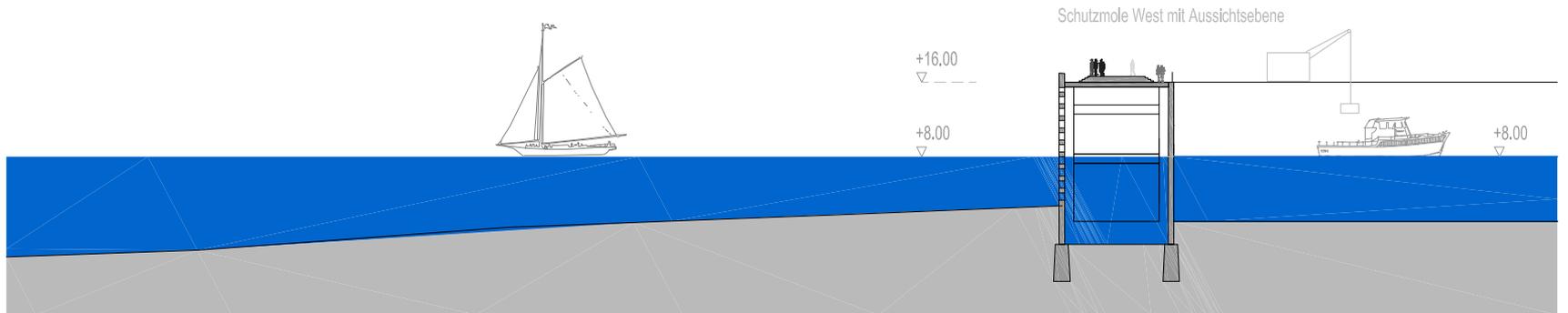


Schnitt B-B 1/750

Abbildung 130

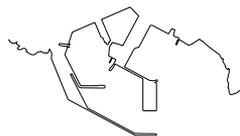


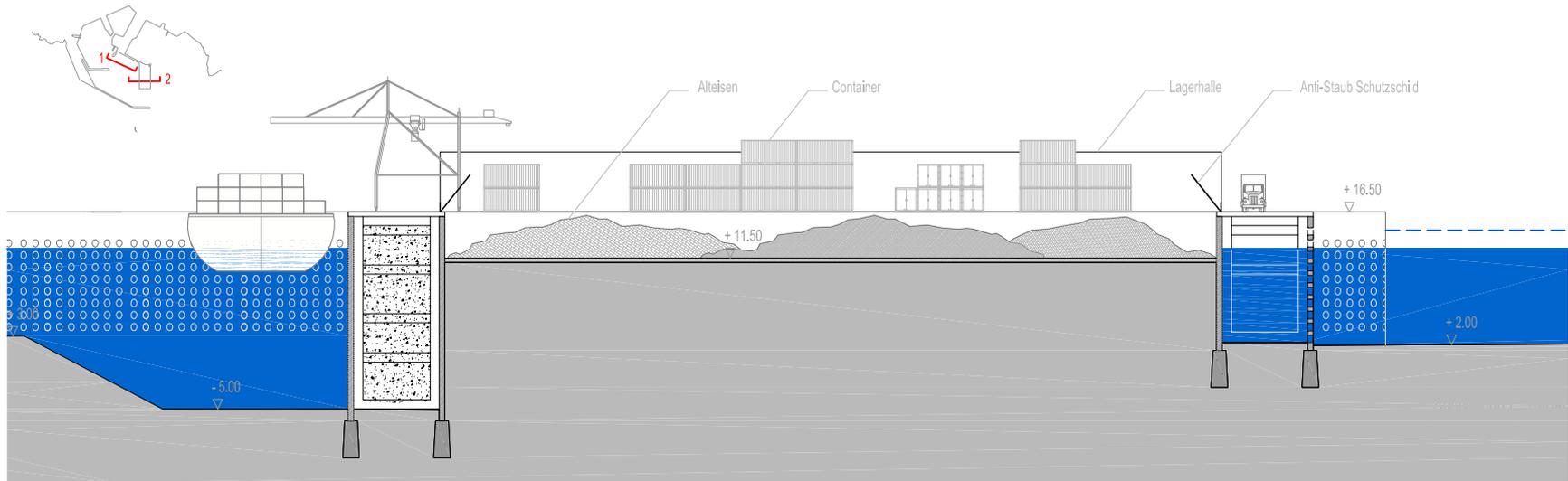
Schnitt E-E 1/1000



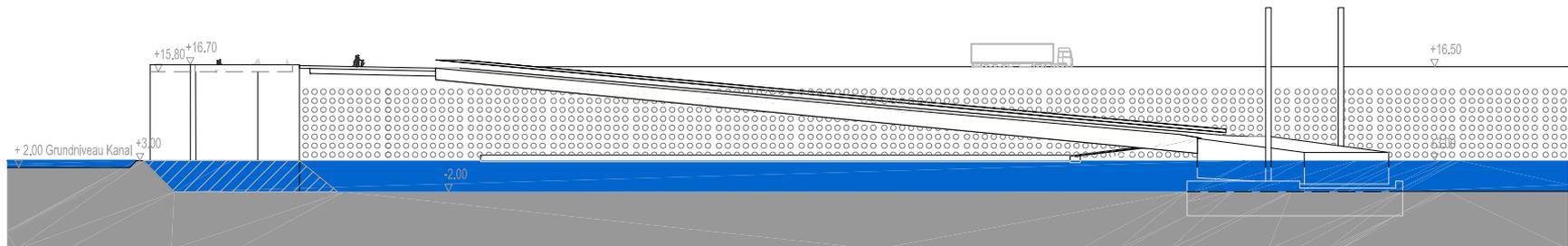
Schnitt E-E 1/750

Abbildung 131





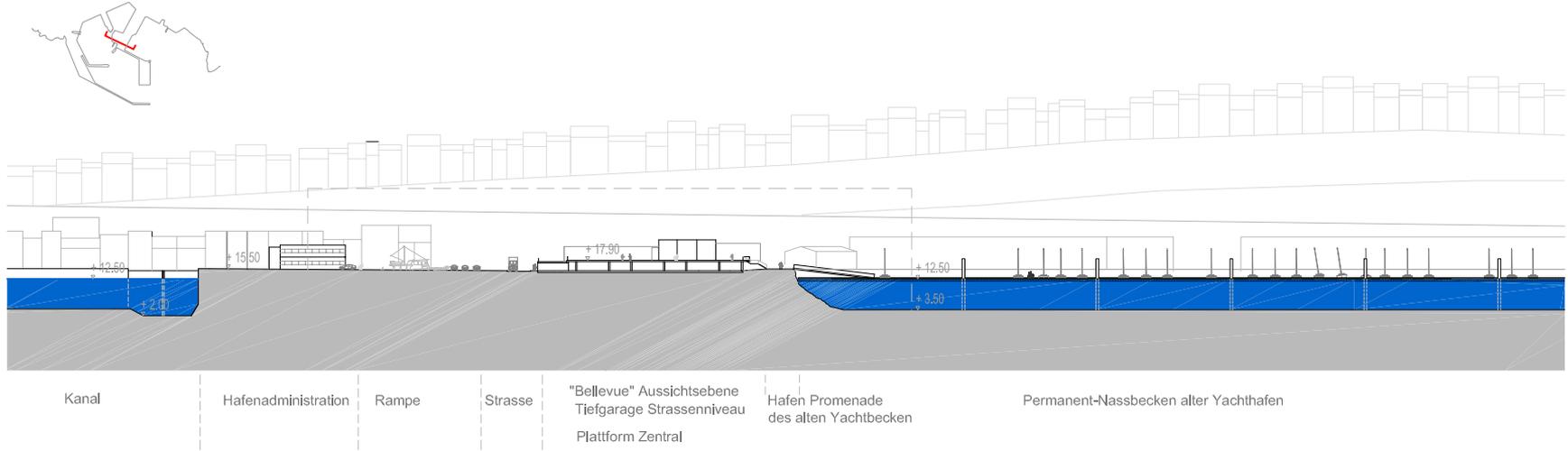
Schnitt 2-2 1/750



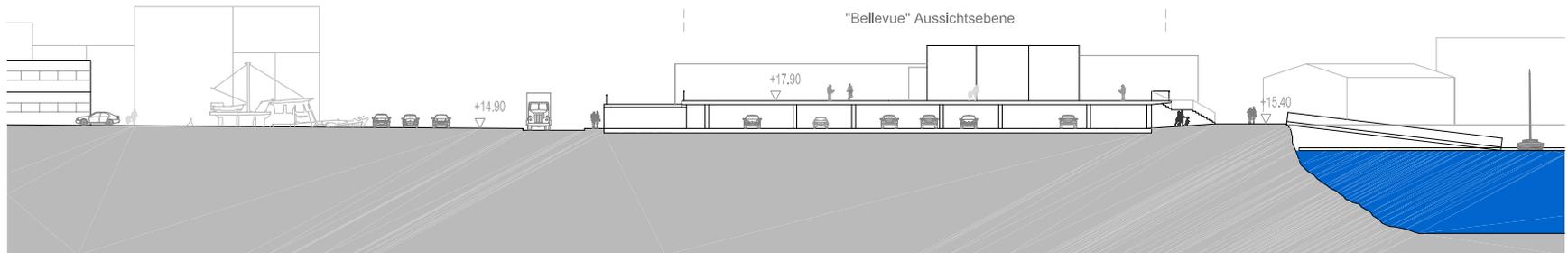
Rampe für Fährenauffahrt

Schnitt 1-1 1/1000

Abbildung 132

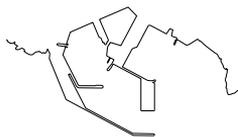


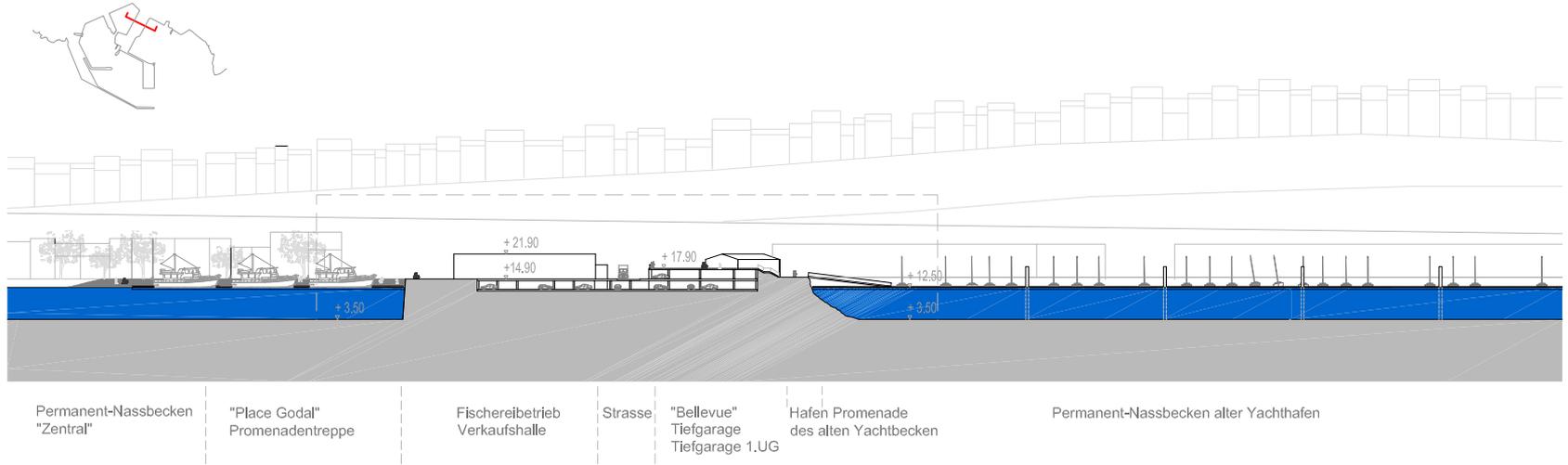
Schnitt C-C 1/2000



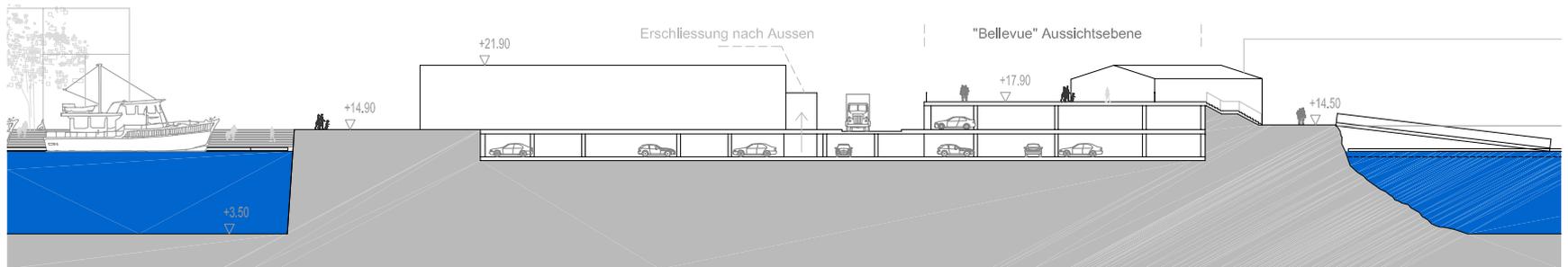
Schnitt C-C 1/750

Abbildung 133





Schnitt D-D 1/2000



Schnitt D-D 1/750

Abbildung 134

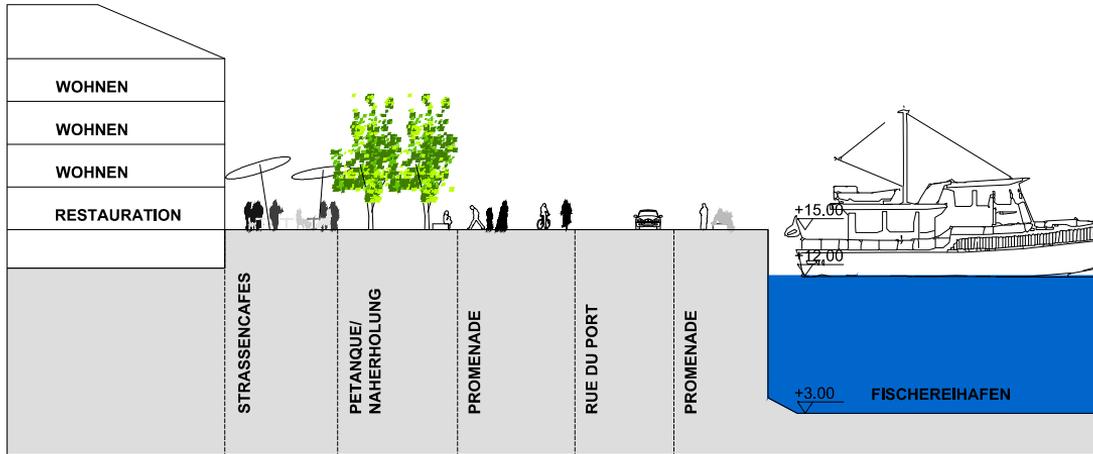
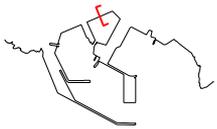


Abbildung 135

Schnitt 44 Masstab 1:500



Grundriss Masstab 1:500

Pflaster 2 Feinkies Pflaster 2 Plaster Pflaster 2

Feinkies



Abbildung 136

Plaster



Abbildung 137

Pflaster 2



Abbildung 138

Beton



Abbildung 139
Oberflächen

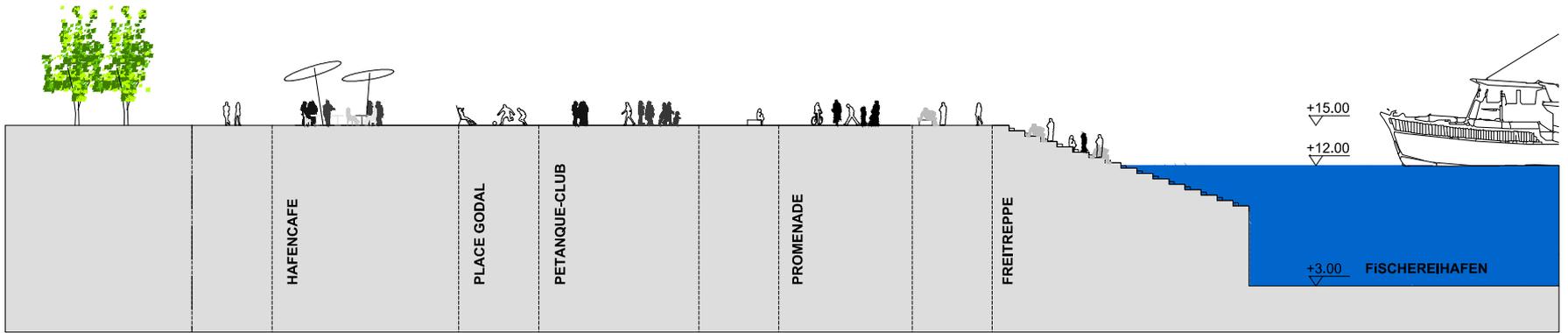
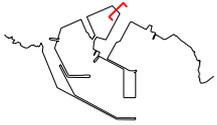
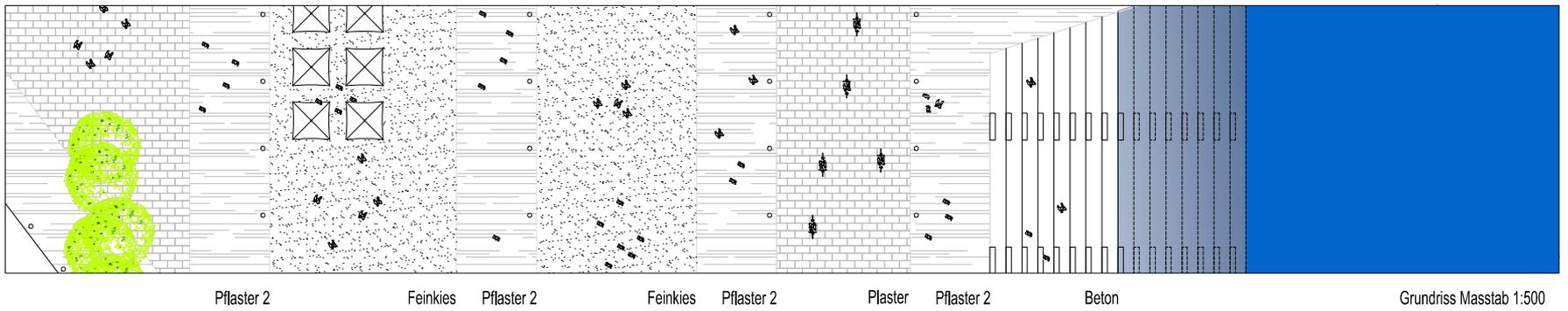


Abbildung 140

Schnitt 33 Masstab 1:500



Grundriss Masstab 1:500

BIBLIOGRAPHIE

Nachschlagewerke

DUDEN Das Neue Lexikon in zehn Bänden: Dudenverlag, Bibliographisches Institut AG, Mannheim, 3. Auflage, 1993.

PONS französisch - deutsch deutsch - französisch: Ernst Klett Verlag für Wissen und Bildung, Stuttgart, 2. Auflage, 1991

LITERATUR

Guidelou, M.: Histoire de Granville
Lorisse - Le Livre d Histoire, 1990

Thin, E.: Granville: Historique, maritime, actuel,
OCEP, Coutances, 1980

Sonstige Quellen

**Departement de la Manche/Direction de Developpement Durable
et Des Affaires Maritime:** Dossier de Concours (de: Wettbewerbsprogramm)

Internet:

Normandie - Heritage (Seite für Kulturerbschaften in der Normandie)
<http://www.normandie-heritage.com/>

Granville Stadt Homepage

<http://www.ville-granville.fr>

LEO - Online Service der LEO GMBH, Übersetzung deutsch - französisch französisch - deutsch, <http://dict.leo.org/frde?lang=de&lp=frde&search=>.

Wikipedia

<http://www.wikipedia.org/>

La Manche (Offizielle Homepage des Departementes «La Manche)

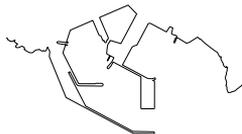
<http://www.manche.fr/>

Google

<http://www.google.fr>

Google Maps

<http://maps.google.com/>



ABBILDUNGEN

Externe Abbildungen

Abbildungen 1 - 3, **Google Maps**, <http://maps.google.com/>;

Abbildung 4, **bing Images**, <http://www.bing.com/maps/?FORM=Z9LH3>

Abbildung 7, **Departement de la Manche/Direction de Developpement Durable et Des Affaires Maritime**: Dossier de Concours (de: Wettbewerbsprogramm), s. 10

Abbildungen 11, 12, **Google**, <http://www.google.fr/images?q=departement%20de%20la%20manche&oe=utf-8&rls=org.mozilla:en-US:official&client=firefox-a&um=1&ie=UTF-8&source=og&sa=N&hl=fr&tab=wi>

Abbildung 44, **bing Images**, <http://www.bing.com/images/search?q=granville+france&go=&form=QBIL>

Eigene Abbildungen

Graphiken, Pläne:

Abbildungen: 13,14,17,19,21,24,27,29,32,35,37,39,42,43,47,49,50,51,54,56,59-64,65-69,70,71,73,74,79,81,84,86,90,91,96,99,100,101,104,106,107,108,109,113,114,115,116,117,118,119,120,121,122,123,124,125,126,127,128,129,130,131,132,133,134,135,140

Photos:

Abbildungen: 5,6,8,9,10,15,18,20,22,23,25,26,28,30,31,33,43,36,38,40,42,52,53,55,57,58,72,77,78,80,82,83,85,87,88,89,92,93,94,95,97 (Panorama Collage aus eigenen Bildern), 98,102,103,105,110,111,112,136-139

Alle Darstellung und Photos, sofern nicht anders angegeben, sind Eigentum des Verfassers.

Bei folgenden Personen möchte ich mich für die Unterstützung, Beratung und Betreuung während der Diplomarbeit bedanken

Lise und Karl Speiser
Mlle Zifei Wang

Mathias Neveling
Markus Himmel
Stephan Schwarz

Dietmar Feichtinger

für die Betreuung seitens der TUGraz:

Herrn Prof. Grigor Doytchinov

Arne Karl Speiser

Paris - Graz | Oktober 2010

