

Havenkwartier Deventer & die Umnutzung des Grijzen Silos

DIPLOMARBEIT

zur Erlangung des akademischen Grades einer

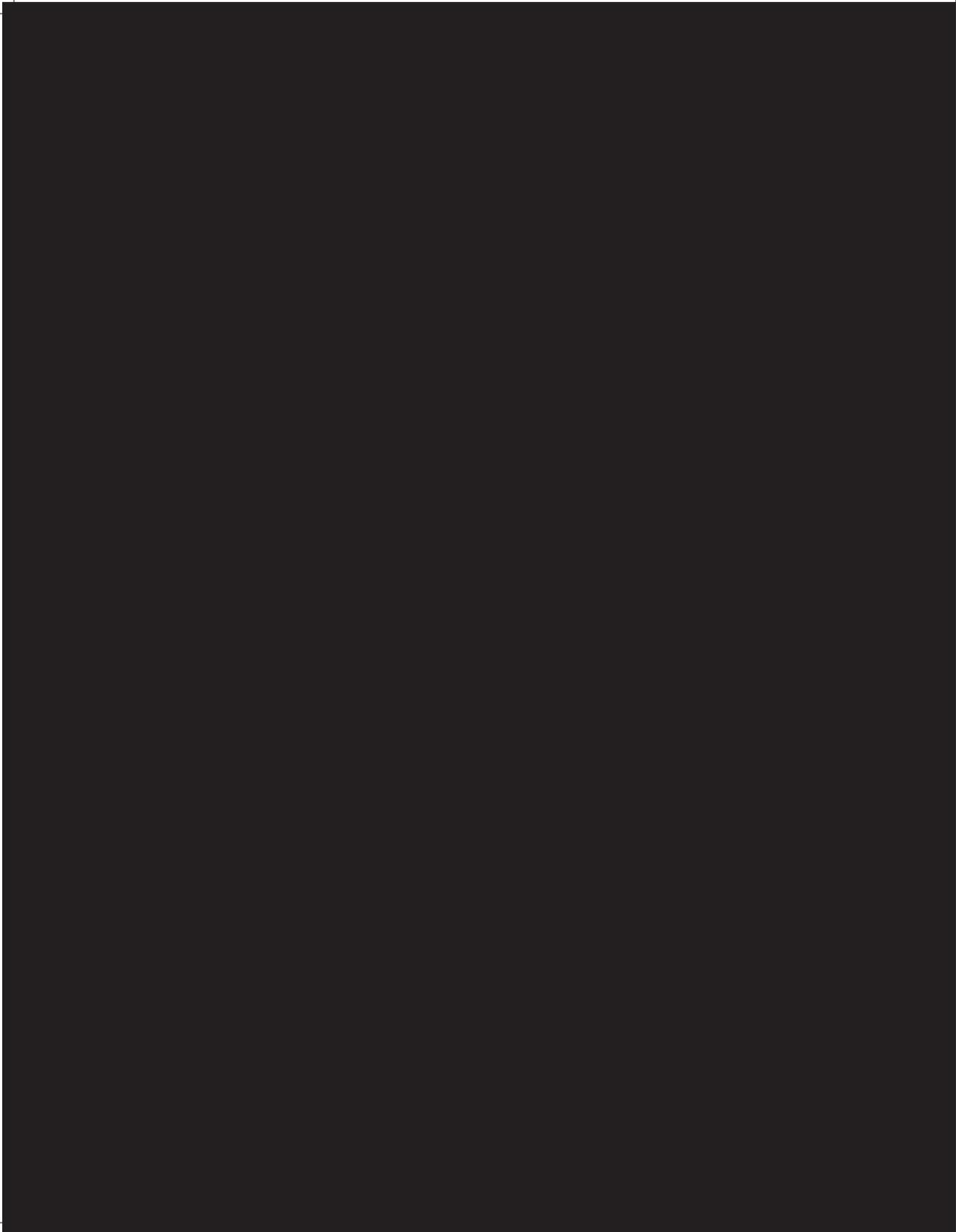
Diplom-Ingenieurin

Studienrichtung : Architektur

Veronika van der Graft

Technische Universität Graz
Erzherzog-Johann-Universität
Fakultät für Architektur

Betreuer: Univ.-Prof. Dipl.-Ing. Architekt Roger Riewe
Institut: Architekturtechnologie



Eidesstattliche Erklärung/ Statutory Declaration

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 entnommenen Stellen als solche kenntlich gemacht habe.

Graz, am 30. April 2013

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, 30. April 2013

Gleichheitsgrundsatz

Aus Gründen der Lesbarkeit wurde in dieser Arbeit darauf verzichtet, geschlechtsspezifische Formulierungen zu verwenden. Jedoch möchte die Verfasserin ausdrücklich festhalten, dass die bei Personen verwendeten maskulinen Formen für beide Geschlechter zu verstehen sind

Kurzfassung/ Abstract

„Havenkwartier Deventer & die Umnutzung des Grijzen Silo“ beschäftigt sich mit dem brachgefallenen Industriehafen in Deventer (Niederlande) im Allgemeinen und der Umwandlung des Grijzen Silos in ein Studentenwohnheim im Speziellen. Der Wandel von Industrie- hin zu einer Wissens- und Dienstleistungsgesellschaft hinterließ leerstehende Bauten und unnütze Areale im Hafengebiet. Dieses Gebiet wird nun in ein neues, urbanes Stadtviertel transformiert und dem Grijzen Silo, das ein wichtiges Landmark für die Stadt ist, wird neues Leben eingehaucht. Dies geschieht in Form eines Studentenwohnheims – anstatt wie bisher industrielle Güter, wird künftig Wissen gelagert.

„Havenkwartier Deventer & the conversion of the Grijze Silo“ is dealing with the abandoned industrial port in Deventer (Netherlands) in general and the transformation of the Grijze Silo into a residence hall for students in particular. The transition from the industrial society to a knowledge and service society left buildings and areas empty and useless within the port. This area is now morphed into a new urban district and new life is given to the Grijze Silo, an important landmark for the city. Instead of industrial goods - in the future knowledge will be stored in the Silo as a student dormitory.

Inhaltsverzeichnis

Eidesstattliche Erklärung / Statutory Declaration	3
Gleichheitsgrundsatz	4
Kurzfassung / Abstract	5
Inhaltsverzeichnis	6
Einleitung	9
Standort :: Land	10
Die Niederlande	12
Steckbrief der Niederlande	16
Standort :: Stadt	18
Deventer	20
Steckbrief Deventer	24
Entwicklung Deventers	26
Stadtgebiete	30
Deventer Heute	32
Das historische Zentrum	33
Die Wohnviertel	39
Das Industriegebiet	40
Standort :: Hafen	42
Hafenentwicklung nach Hoyle	44
Hafenentwicklung Deventer	47
Standort :: Das Havenkwartier	48
Havenkwartier Deventer	50
Havenkwartier Analyse	59
Der Bestand	67
Swarte Silo	68
Grijze Silo	70
Umgang mit dem Bestand	75
Verkehr	89
Lärmimmission	91

Entwurf :: Urbanes Havenkwartier	94
Entwurf Urbanes Havenkwartier	97
Bestand	101
Bebauung	102
Das Stadthaus im Havenkwartier	109
Außenraum	110
Verkehrskonzept	115
Entwurf :: Grijze Silo	120
Bestand Grijze Silo	123
Umnutzung des Grijzen Silos	133
Das Studentenwohnheim	134
Die Erschließung	136
Das Untergeschoss	138
Das Erdgeschoss	140
Der Gemeinschaftsraum	142
Das Dach	144
Das Wohnen	146
Thermische Hülle	150
Installationen	154
Brandschutz & Fluchtwege	157
Belichtung	158
Die Möbel	161
Die Wohnungen	162
Wohnungstyp I	164
Wohnungstyp II	185
Plansatz	194
Verzeichnis & Danksagung	208
Literaturverzeichnis	209
Internetverzeichnis	211
Abbildungsverzeichnis	213
Danke an...	216

Havenkwartier Deventer

Einleitung/ Aufbau

Ausgangspunkt dieser Arbeit war European 11 | Deventer, der das Grijze Silo im Havenkwartier zum Thema hatte. Im Zuge der Recherchen zum Grijzen Silo beschäftigte ich mich zusehendst mit dem brachgefallenen Hafenviertel, in dem das Silo steht, und den Chancen, die in einem solchen Gebiet liegen. Entstanden sind so ein städtebaulicher Entwurf für das Havenkwartier in Deventer und ein Entwurf für die Umnutzung des Grijzen Silo.

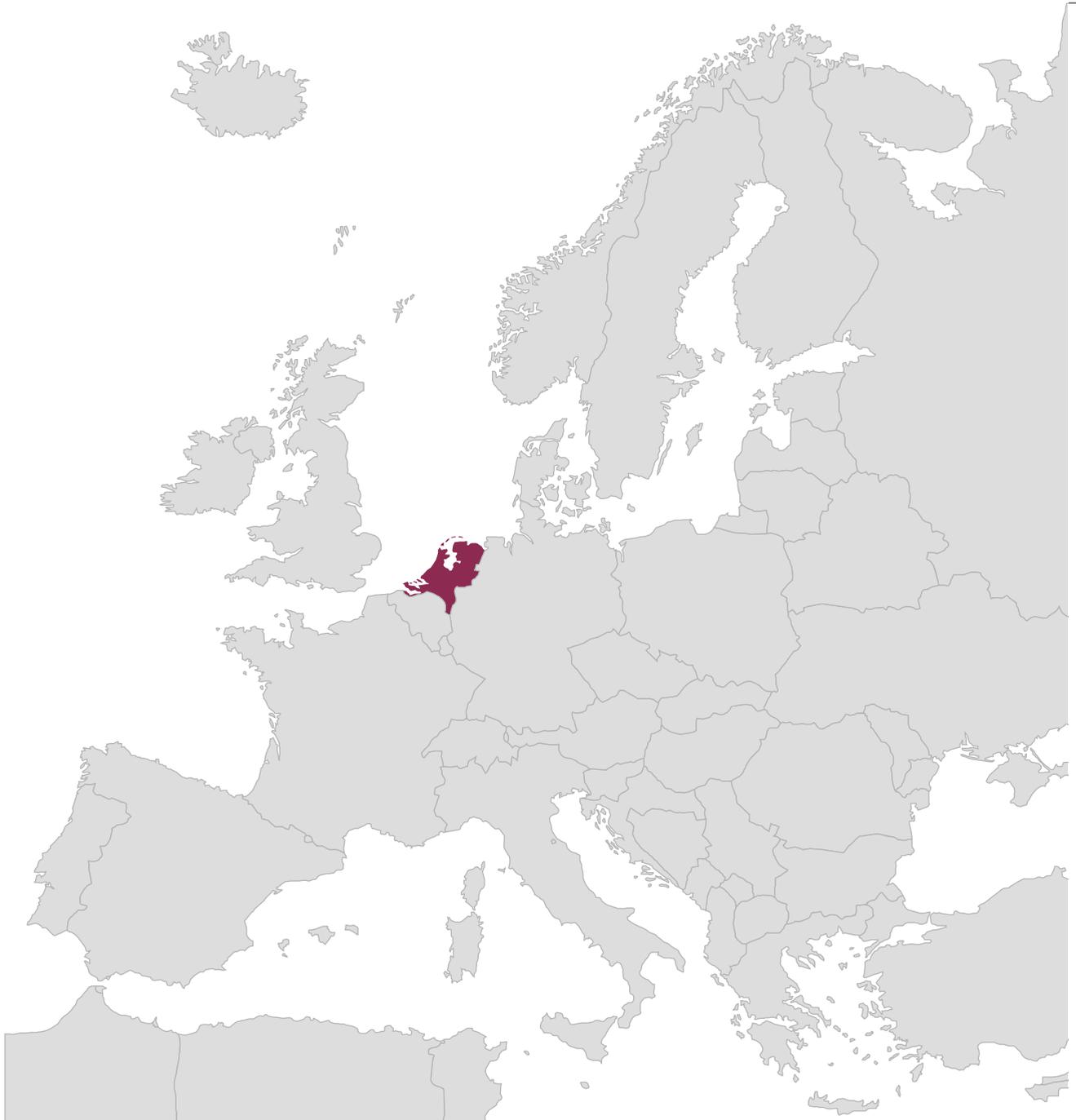
Die vorliegende Arbeit analysiert im ersten Teil dieses Gebiet. Zuerst die Stadt mit ihren Besonderheiten und städtebaulichen Strukturen, danach den Hafen und seine geschichtliche Entwicklung, und folgend das Havenkwartier an sich, das nur einen Teil des Industriedhafens Deventers ausmacht.

Im zweiten Teil versuche ich eine mögliche Antwort auf die Frage nach der zukünftigen, städtebaulichen Entwicklung im Havenkwartier zu geben.

Der letzte Teil beschäftigt sich mit dem Silo, seinen vorhandenen Qualitäten und seiner Umnutzung in ein Studentenwohnhaus.

Standort :: Land





ab 3000 v.Ch. erste
bäuerliche Strukturen im
Gebiet der heutigen
Niederlande



50 v.Chr erobern die Römer den
südlichen Teil der heutigen
Niederlande :: Der Reihn
fungiert als natürliche
Grenze :: Nördlich leben
germanische und keltische
Stämme - überwiegend Friesen



Timeline

3.000 v.Chr.

2.000 v.Chr.

1.000 v.Chr.

0

100 n.Chr.

200 n.Chr.

300 n.Chr.



Abb 1.: Europakarte

Die Niederlande

355 n. Chr.
übernehmen die
Franken
das Gebiet
südliches
des Rheins von
den Römern

bis 700 n. Chr.
immer wieder
kriegerische
Auseinandersetzungen
zwischen
Friesen & Franken



um 700 n. Chr.
Christianisierung
der bis dahin
heidnischen
Friesen



Im feudalistischen
Mittelalter bestanden
die Niederlande aus
autonomen Territorien
:: Der bedeutendste
Herrscher dieser Zeit war
Karl der Große ab 771 n. Chr.



400 n. Chr.

500 n. Chr.

600 n. Chr.

700 n. Chr.

800 n. Chr.

900 n. Chr.

1000 n. Chr.



Erste Belege
der
Niederländischen
Sprache aus der
Zeit um 1100 n.Chr.



1100 n.Chr.

vom 12. bis
zum 16. Jh.
schließen sich
einige
Hafenstädte
dem Kaufmanns- und
Städtebund der Hanse an



1200 n.Chr.

1384 n.Chr.
die
Territorien
kommen in
den Besitz
des Hauses
Burgund



1300 n.Chr.

1477 n.Chr. durch die
Heirat der Herzogin Maria
von Burgund mit
Maximilian von Habsburg
kommt Burgund samt den
Niederer Landen an der
Haus Habsburg

1400 n.Chr.



Abb 2.: Amsterdam



ab 1517 n.Chr
Reformation :: Teile
der Bevölkerung
konvertieren zum
Protestantismus



1568 - 1648 n.Chr.
80-jähriger Krieg ::
Die Republik der 7
Vereinigten Niederlande
erkämpfen sich die
Unabhängigkeit :: Westfälischer
Frieden :: Religionsfreiheit



In der zweite Hälfte des 17.
Jh. Kriege mit
England,
Frankreich,
Münster &
Kurköln um die Vorherrschaft
im Seehandel



1795 n.Chr
unter
französischer
Herrschaft ::
Ende der
Republik



1813 n.Chr
Proklamation der
Unabhängigkeit ::
Sieg der
Monarchisten über
die Republikaner

1500 n.Chr.

1600 n.Chr.



16 Jh. Goldenes Zeitalter
durch den Seehandel &
die Kolonisation

1700 n.Chr.

1800 n.Chr.

1830 Belgische
Revolution und
Unabhängigkeit



1900 n.Chr.

Steckbrief der Niederlande

Ländername	Königreich der Niederlande
Hauptstadt	Amsterdam
Regierungssitz	Den Haag
Staatsform	Parlamentarische Monarchie
Staatsoberhaupt	König Willem-Alexander Prinz von Oranje-Nassau
Regierungschef	Mark Rutte
Amtssprache	Niederländisch
Nationalfeiertag	30. April
Verwaltungsstruktur	12 Provinzen mit von der Königin ernannten Kommissaren, 418 Gemeinden als autonome Gebietskörperschaften 3 öffentliche Körperschaften „besondere überseeische Gemeinden“
Fläche	41.526 m ² davon 27 % unter dem Meeresspiegel
Höchster Punkt	mit 322 m der Vaalserberg in der Provinz Limburg
Niedrigster Punkt	mit - 6,76 m Nieuwerkerk a/d IJssel bei Rotterdam
Einwohnerzahl	16.727 255 (Stand Mai 2012)
Haushalte	ca. 7,35 Millionen
Bevölkerungsdichte	494 Einwohner/km ²
Währung	Euro [€]
Religionen	28 % römisch-katholisch 18 % protestantisch 5 % muslimisch 0,24 % jüdisch 44 % ohne Bekenntnis

1914 - 1918
n.Chr. im
ersten
Weltkrieg
Neutralität
der
Niederlande



1939 - 1945 n.Chr.
Kapitulation nach einem
Blitzkrieg der
Deutschen ::
Besetzung :: 1944
n.Chr. Befreiung
durch die Alliierten



1952 n.Chr. Gründungsmit-
glied der Europäische Union für
Kohle und Stahl - spätere EU



1953 n.Chr.
Flutkatastrophe



1910 n.Chr.

1920 n.Chr.

1930 n.Chr.

1940 n.Chr.

1950 n.Chr.

1960 n.Chr.



Abb 3.: Die Niederlande

bis 1975 n.Chr.
Entkolonialisierung der
überseeischen Gebiete



1970 n.Chr.

1980 n.Chr.

1990 n.Chr.

2000 n.Chr.

2010 n.Chr.

2020 n.Chr.

Standort :: Stadt



Deventer



ab dem 3. Jh.
lebten germanische

72,61
Ge
32
Stämme auf
dem Gebiet der
späteren Stadt
Deventer

Timeline

0

100 n.Chr.

200 n.Chr.

300 n.Chr.

400 n.Chr.



Abb 4.: Provinz Overijssel

500 n.Chr.

600 n.Chr.

700 n.Chr.

800 n.Chr.

900 n.Chr.

1000 n.Chr.

768 n.Chr. errichtet der englische Missionar Lebuinus eine hölzerne Kirche am nördlichen Ufer der IJssel :: Gründung Deventers

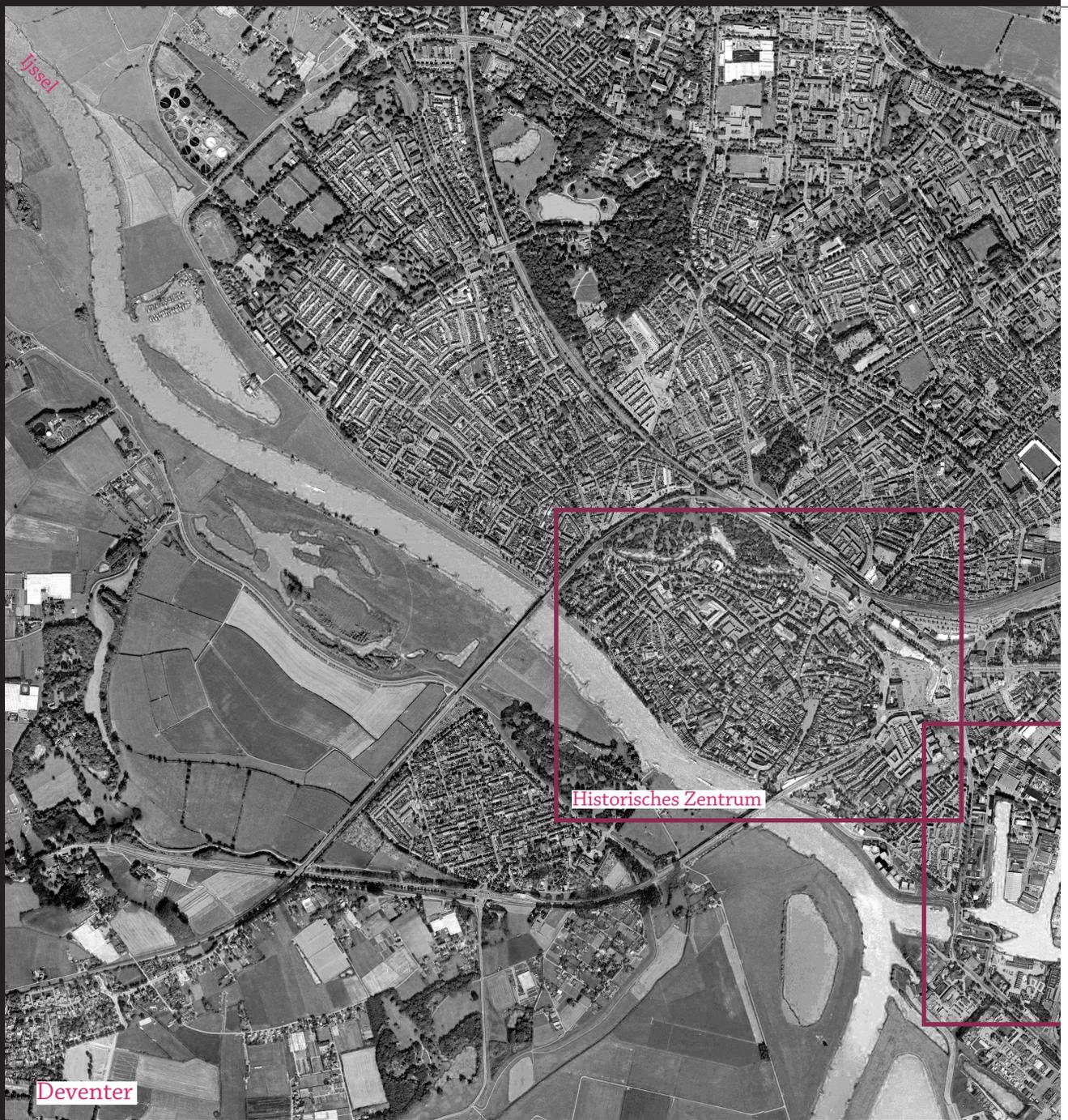


882 n.Chr. wurde die Stadt von einfallenden Vikingern niedergebrannt :: Beim Wiederaufbau wurde Deventer mit massiven Steinmauern gesichert



956 n.Chr. erlangt Deventer als erste Gemeinschaft in der Niederlande Stadtrechte





Deventer

Historisches Zentrum



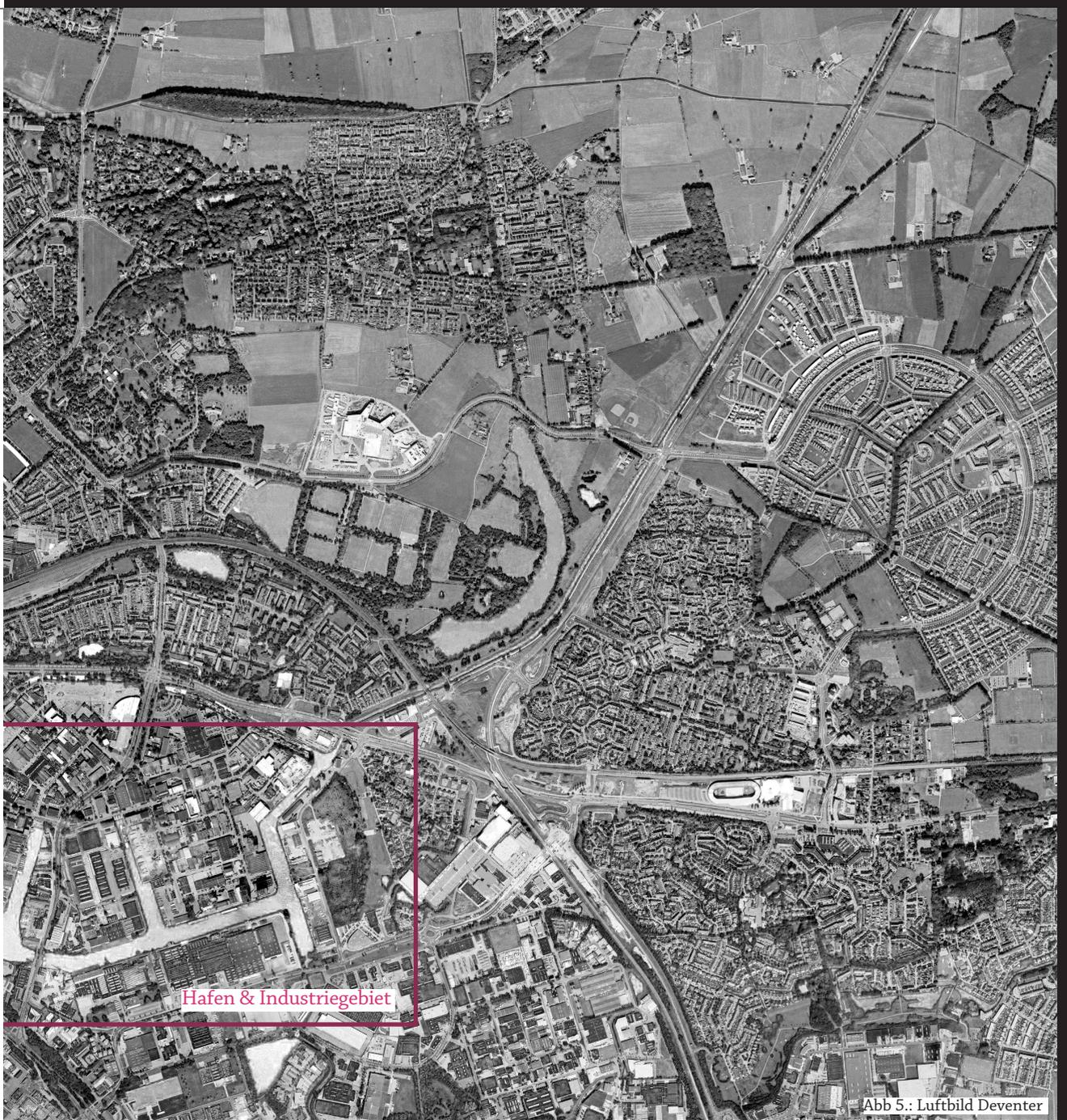
im 12. Jh. schließt sich Deventer
dem Kaufmanns- &
Städtebund der Hanse an und
steigt zu einem der
wichtigsten Handelszentren
auf

1100 n. Chr.

1200 n. Chr.

1300 n. Chr.

1400 n. Chr.



Hafen & Industriegebiet

Abb 5.: Luftbild Deventer

im 16. & 17. Jh. verliert die Stadt aufgrund des niedrigen Pegelstandes der IJssel zunehmend an Bedeutung



im 18. Jh. erholt sich die lokale Industrie durch die Öffnung einer Eisengießerei

1500 m.Chr.

1600 m.Chr.

1700 m.Chr.

1800 m.Chr.

1900 m.Chr.

Steckbrief Deventer

Gemeinde	Deventer
Provinz	Overijssel (Verwaltungssitz Zwolle)
Bürgermeister	Andries Heidema
Fläche	131,30 km ²
Wasserflächen	3,08 km ²
Einwohnerzahl	98.667 (Stand Jänner 2012)
Wohnungen	41 913 (Stand Jänner 2012)
Haushalte	41 231 (Stand Jänner 2012)
Bevölkerungsdichte	735 Einwohner/km ²
Wohnungsdichte	312 Wohnungen/km ²
Hafen	938 309 Tonnen Güter auf 1.094 Schiffen (2010)
Öffentlicher Verkehr	1 699 575 Passagiere öffentlicher Nahverkehr (Bus) 20 972 Passagiere öffentlicher Fernverkehr (Zug)
Privat Verkehr	44 048 registrierte PKWs
Wirtschaft	45 500 Arbeitsplätze in 5 650 Unternehmen
Bildung	35 Grundschulen & weiterführende Schulen 1 Berufsschule (3 500 Lehrlinge) 1 Fachhochschule (6 500 Studenten)



Zwischen 1850 und 1930 n.Chr. erzielt Deventer große wirtschaftliche Erfolge durch die Produktion von Fahrrädern, Konserven für die Lebensmittelindustrie, Teppichen, Zigarren, Büchern und Matratzen

1944 & 1945 n.Chr. werden der Hafen und das Industriegebiet Deventers schwer von Bomben der Alliierten getroffen :: Das historische Zentrum bleibt weitgehend verschont



1910 n.Chr.

1920 n.Chr.

1930 n.Chr.

1940 n.Chr.

1950 n.Chr.

1960 n.Chr.

Bevölkerung

98.667 Personen

Altersstruktur

00 - 04 Jahre 15 - 29 Jahre 30 - 44 Jahre 45-64 Jahre + 65 Jahre

18,2% von 00 - 04 Jahre | 18,9% von 15 - 29 Jahre | 22,2% von 30 - 44 Jahre | 26,1% von 45 - 64 Jahre | 14,6% von + 65 Jahre

Haushaltszusammenstellung

Alleinwohnend ohne Kind/er Zusammenwohnend ohne Kind/er Einfamilienwohnen Sonstige
Alleinwohnend mit Kind/er Mehrfamilienwohnen

31,1% Alleinwohnen ohne Kind/er | 6,0% Alleinwohnen mit Kind/er | 30,6% Zusammenwohnend ohne Kind/er | 29,4% Einfamilien | 0,4% Mehrfamilien | 2,5% Sonstige

Wohnungen

41.913 Wohnungen

Eigentumsverhältnis

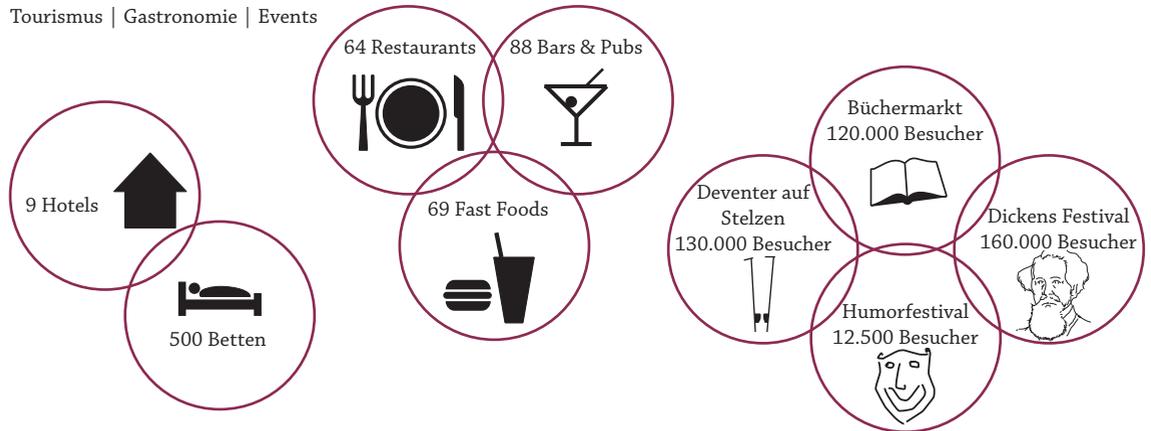
46 % Mietwohnungen 54% Kaufwohnungen

Bauperiode

vor 1946 1946 - 1959 1960 - 1974 1975 - 1989 1990 - 1998 nach 1999

22,4% vor 1946 | 10,6% von 1946-1959 | 22,9% von 1960-1974 | 17,0% von 1975-1989 | 12,4% von 1990-1998 | 14,8% seit 1999

Tourismus | Gastronomie | Events



nach 1970 n.Chr. büßt die Industrie wieder an Wichtigkeit ein



1970 n.Chr.

1980 n.Chr.

1990 n.Chr.

2000 n.Chr.

2010 n.Chr.

2020 n.Chr.

Entwicklung Deventers

Deventer ist eine niederländische Kleinstadt mit knapp 100.000 Einwohnern auf 131,3 km² in der Provinz Overijssel.

Die Stadt hat seinen Ursprung im 8. Jahrhundert. Dank der günstigen Lage an der Ijssel, die den Rhein mit dem Ijsselmeer verbindet, wurde die Stadt im Mittelalter Teil des Kaufmanns- und Städtebund der Hanse. Das gegenwärtige Zentrum Deventers wurde in dieser Zeit geformt. Bestimmende Grenzen des Ortes waren damals der ökonomisch wichtige Hafen, sowie die Wehranlage mit der Stadtmauer und den Wassergräben. Innerhalb dieser spielte sich das gesamte Leben der Einwohner Deventers ab. Sie lebten in meist drei- bis vierstöckigen Stadthäusern in Blockrandbebauung, hatten genügend landwirtschaftliche Flächen innerhalb der Umzäunung um sich zu versorgen, des Weiteren einen zentralen Marktplatz um zu Handeln, sowie zwei Kirchen, Lebuinuskirche und Bergkirche, für das allgemeine Seelenheil. Der florierende Seehandel garantierte den Bürgern großen Reichtum und überregionalen Einfluss. Der Hafen bildete annähernd die Hälfte der städtischen Begrenzung und wurde zum Schutz vor Überfällen durch eine hohe Mauer von der eigentlichen Stadt getrennt.

Durch verschiedene Umwelteinflüsse sank im 16. und 17. Jahrhundert der Pegelstand der Ijssel. Gleichzeitig wurden die Schiffe dank des technischen Fortschritts immer größer und konnten daher die Ijssel nicht mehr passieren. Deventer verlor damit seine wichtigste Einnahmequelle und es kam zur Rezession.



Abb 6.: Karte von Deventer von Willem und Joan Blaeu, 1652



Durch die Industrialisierung im 19. Jahrhundert eröffneten sich dem Städtchen neue ökonomische Möglichkeiten und sie konnten große wirtschaftliche Erfolge durch die Fertigung verschiedenster Produkte (Fahrräder, Konserven für die Lebensmittelindustrie, Teppiche, Zigarren, Bücher, Matratzen usw.) erzielen. Die expandierende Industrie fand ihren Platz südöstlich des Zentrums, an welcher Stelle 1920 der erste, der drei neuen Hafearme ausgehoben wurde. Der mittelalterliche Stadthafen, der seinen Zweck verloren hatte, wurde in Folge zugeschüttet und seither befindet sich hier eine Verkehrsstraße.

Im Zuge des wirtschaftlichen Aufschwungs wuchs die Einwohnerzahl Deventers an. Der benötigte Wohnraum entstand hauptsächlich nördlich des Zentrums. Es handelte sich in erster Linie um

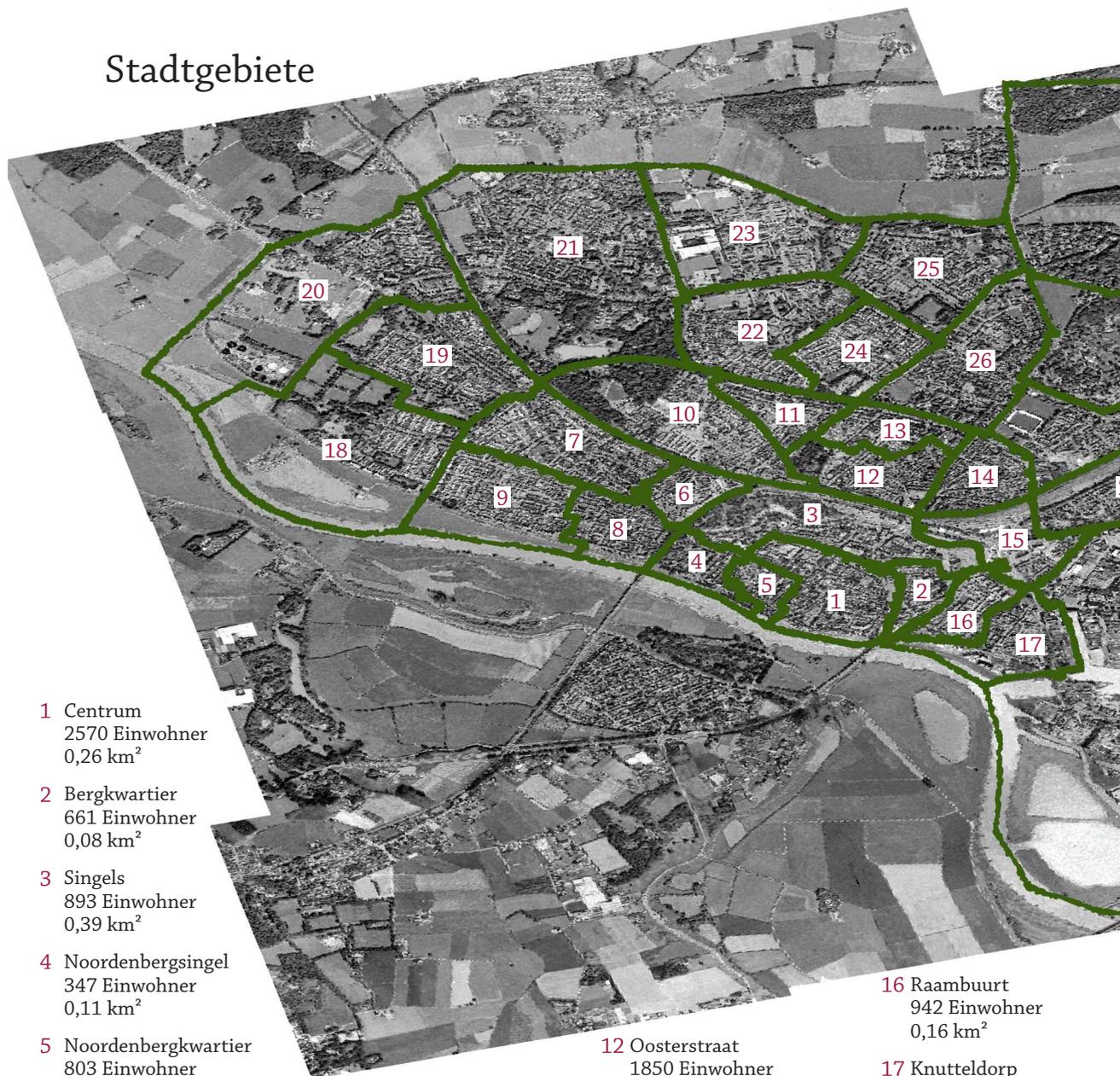


Abb 7.: Deventer

Bebauungen mit zweigeschossige Reihenhäuser, die gelegentlich durch größere Wohnblocks unterbrochen wurden.

Die städtebauliche Entwicklung Deventers hat sich in diese Richtung fortgesetzt. Die Industrie und der Hafen haben sich Richtung Süden und Osten ausgedehnt; Die Wohnbebauung expandierte Richtung Norden und in jüngerer Zeit auch in dezentrale Großsiedlungen östlich des Zentrums.

Stadtgebiete



1 Centrum
2570 Einwohner
0,26 km²

2 Bergkwartier
661 Einwohner
0,08 km²

3 Singels
893 Einwohner
0,39 km²

4 Noordenbergsingel
347 Einwohner
0,11 km²

5 Noordenbergkwartier
803 Einwohner
0,07 km²

6 Noorderplein
1120 Einwohner
0,11 km²

7 Zwolseweg
2497 Einwohner
0,32 km²

8 Lange Zandstraat
1676 Einwohner
0,20 km²

9 Zandweerd-Zuid
2958 Einwohner
0,30 km²

10 Rode Dorp
2751 Einwohner
0,44 km²

11 Oudegoedstraat
1313 Einwohner
0,13 km²

12 Oosterstraat
1850 Einwohner
0,23 km²

13 Burgemeestersbuurt
1196 Einwohner
0,12 km²

14 Rielerweg- West
1657 Einwohner
0,18 km²

15 Oudegoedstraat
1313 Einwohner
0,13 km²

16 Raambuurt
942 Einwohner
0,16 km²

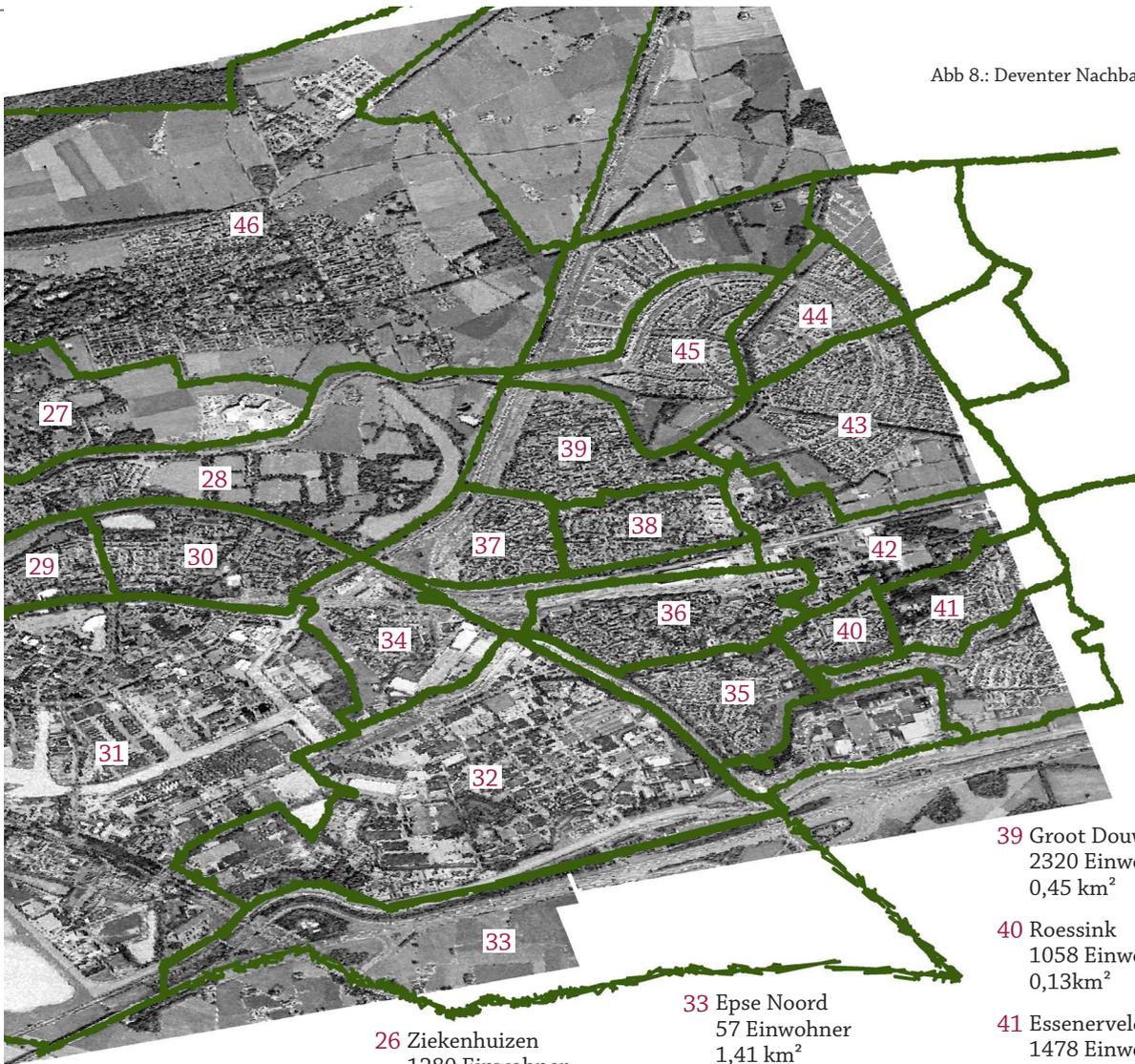
17 Knutteldorp
1392 Einwohner
0,24 km²

18 Zandweerd- Noord
1641 Einwohner
0,86 km²

19 Schrijversbuurt
2006 Einwohner
0,42 km²

20 Platvoet
1642 Einwohner
0,84 km²

Abb 8.: Deventer Nachbarschaften



21 Borgele
3709 Einwohner
1,14 km²

22 Ludgeruskwartier
2332 Einwohner
0,38 km²

23 Landsherenkwartier
1981 Einwohner
0,52 km²

24 Tuindorp
1915 Einwohner
0,23 km²

25 Oranjekwartier
2462 Einwohner
0,41 km²

26 Ziekenhuizen
1280 Einwohner
0,41 km²

27 Rielerweg/
28 Brinkgreven
1703 Einwohner
1,68 km²

29 Rivierenbuurt
1449 Einwohner
0,31 km²

30 Deltabuurt
2572 Einwohner
0,41 km²

31 Industrierrein/
32 Klosterlanden
274 Einwohner
5,33 km²

33 Epse Noord
57 Einwohner
1,41 km²

34 Snippeling
331 Einwohner
0,26 km²

35 't Bramelt
1615 Einwohner
0,32 km²

36 Colmschaterenk
2475 Einwohner
0,45 km²

37 Blauwenoord
1727 Einwohner
0,29 km²

38 Het Oostrik
2491 Einwohner
0,26 km²

39 Groot Douwel
2320 Einwohner
0,45 km²

40 Roessink
1058 Einwohner
0,13 km²

41 Essenerveld
1478 Einwohner
0,27 km²

42 Dorp Colmschate
1180 Einwohner
0,54 km²

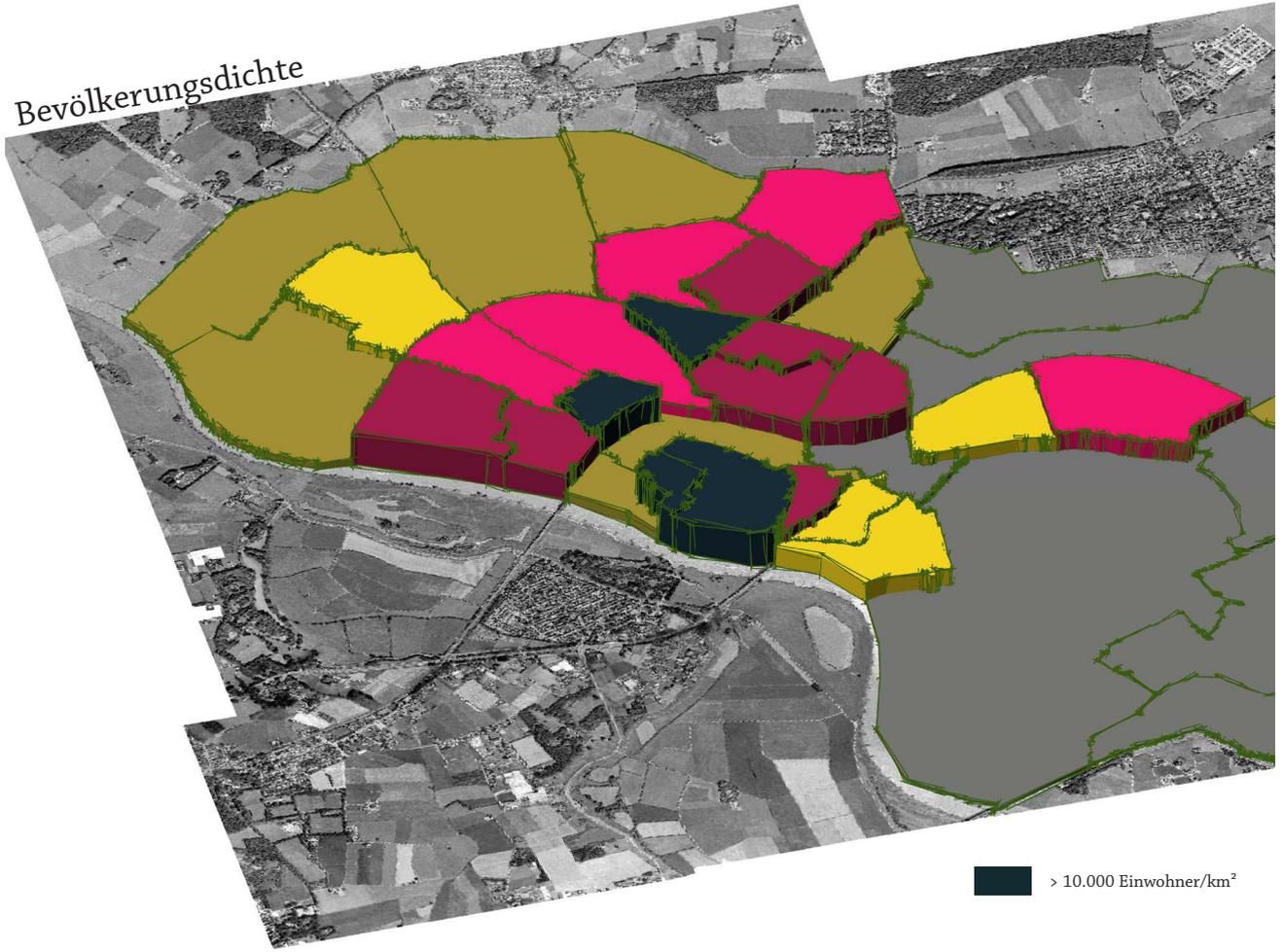
43 Op den Haar
3300 Einwohner
0,43 km²

44 Steinvoorde
1897 Einwohner
0,30 km²

45 Het Jeurlink
2186 Einwohner
0,32 km²

46 Schalkhaar
4654 Einwohner
3,74 km²

Bevölkerungsdichte



Deventer Heute

Das historische Zentrum

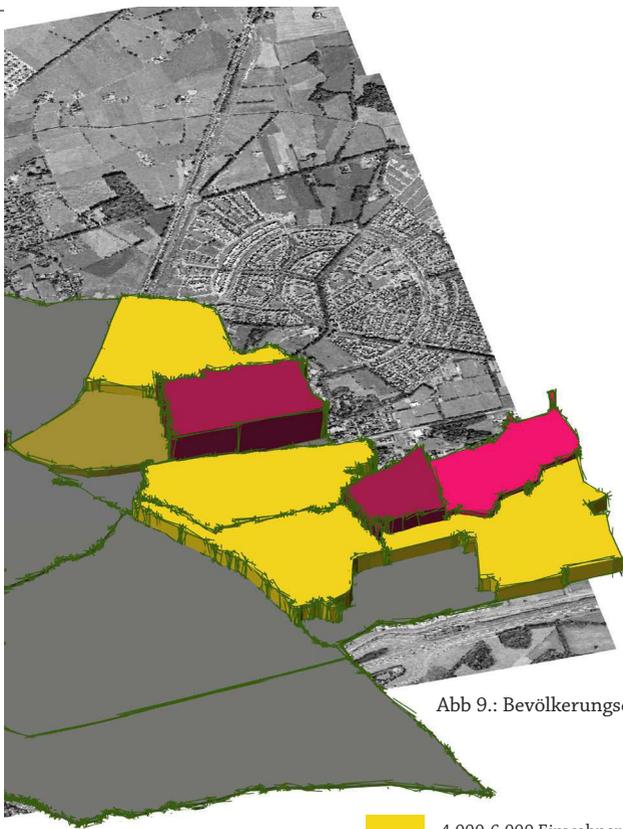


Abb 9.: Bevölkerungsdichte



Dem historischen Zentrum der Stadt ist es wie vielen europäischen Zentren ergangen: Es ist nunmehr ein Erlebnissphäre mit vielen Einkaufs- und Entertainmentmöglichkeiten¹. Außerhalb der Ladenöffnungszeiten sind die Fußgängerzonen menschenleer. Die zahlreichen Restaurants und Cafés am Marktplatz `de Brink` können die Menschen noch einige Zeit halten, danach wirkt auch dieser verlassen.

Viele der Wohnungen in der Innenstadt stehen leer. Die Instandhaltungskosten der Wohnungen werden durch die geringen Mieteinnahmen nicht gedeckt. Keiner fühlt sich für die Hinterhöfe und Seitengässchen verantwortlich, die zusehends verwahrlosen. Durch den Leerstand leidet auch die Sicherheit im Stadtzentrum, da keine Kontrolle durch Anwohner, Besitzer, Besucher gegeben ist. Um dieser Entwicklung gegen zu wirken wurde die Initiative „Wonen Boven Winkels Deventer“ (Wohnen über Läden Deventer) ins Leben gerufen. Die Organisation kümmert sich um die leer

1

 Vgl. Christiaanse 2002, 74.

stehenden Räumlichkeiten über den Geschäften in der Innenstadt. Wohnungen werden renoviert und modernisiert, gegebenenfalls wird durch An- bzw. Umbau die Qualität gehoben. Des Weiteren kümmert sich die Initiative um die Vermittlung der Objekte. Dieser Prozess verläuft jedoch auf Grund des strengen Denkmalschutzes in der Innenstadt eher schleppend.

Die mittelalterliche Stadt war umgeben von Wasser: Einerseits vom Fluss mit dem alten Hafen, andererseits von den wasserführenden Festungsgräben. Dazwischen stand zum Schutz eine hohe Wehrmauer. Aus diesem Grund ist das Zentrum auch nach Innen gekehrt entstanden. Es dreht dem Wasser sozusagen den Rücken zu. An Stelle der Stadtmauer, die Anfang des 20. Jahrhunderts abgerissen wurde, befinden sich nun breite Verkehrsstraßen. Die Abgrenzung vom Wasser besteht nach wie vor. Zusätzliche Restriktionen auf Grund eines bestehenden Naturschutzgebietes beschränken die Benutzung des Flussufers der IJssel.



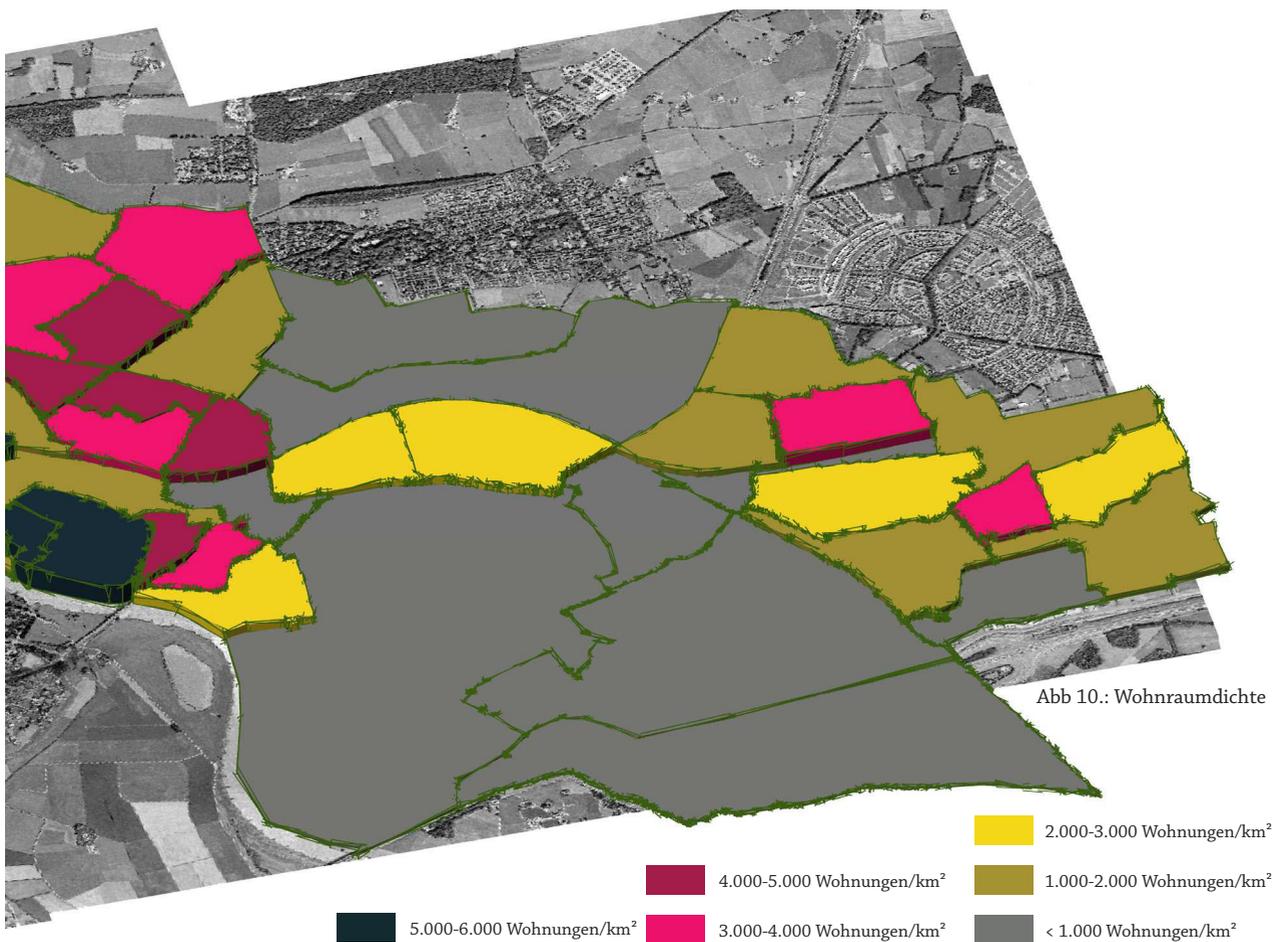
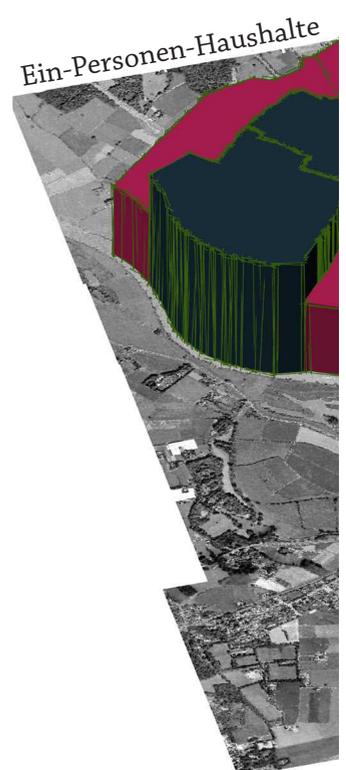


Abb 10.: Wohnraumdichte



Die städtische Dichte in Deventers Zentrum war zu Anfang das Resultat des Bevölkerungszuwachses innerhalb der schützenden Stadtmauern. Daraus ergab sich die Bebauungs- und Bevölkerungsdichte, und somit eine soziale Dichte von Kontakten.

Die Zwänge von Stadtmauern entfielen, ebenso wurde es durch die neue Mobilität obsolet im oder nahe des Zentrums zu wohnen. Soziale Kontakte findet man heute nicht mehr ausschließlich in der unmittelbaren Nachbarschaft, sondern werden über weite Distanzen hinweg organisiert.

Jedoch hat die Entwicklung der ausufernden suburbanen Gebiete mit geringer Dichte ökonomische und ökologische Nachteile. Die Kernstadt verliert an das Umland Bevölkerung, Arbeitsplätze und in Folge auch ihren Wert als Markt und Handelsplatz - diese verlagern sich in Shopping- und Entertainmentcenter, die keinen spezifischen Standort brauchen.



e

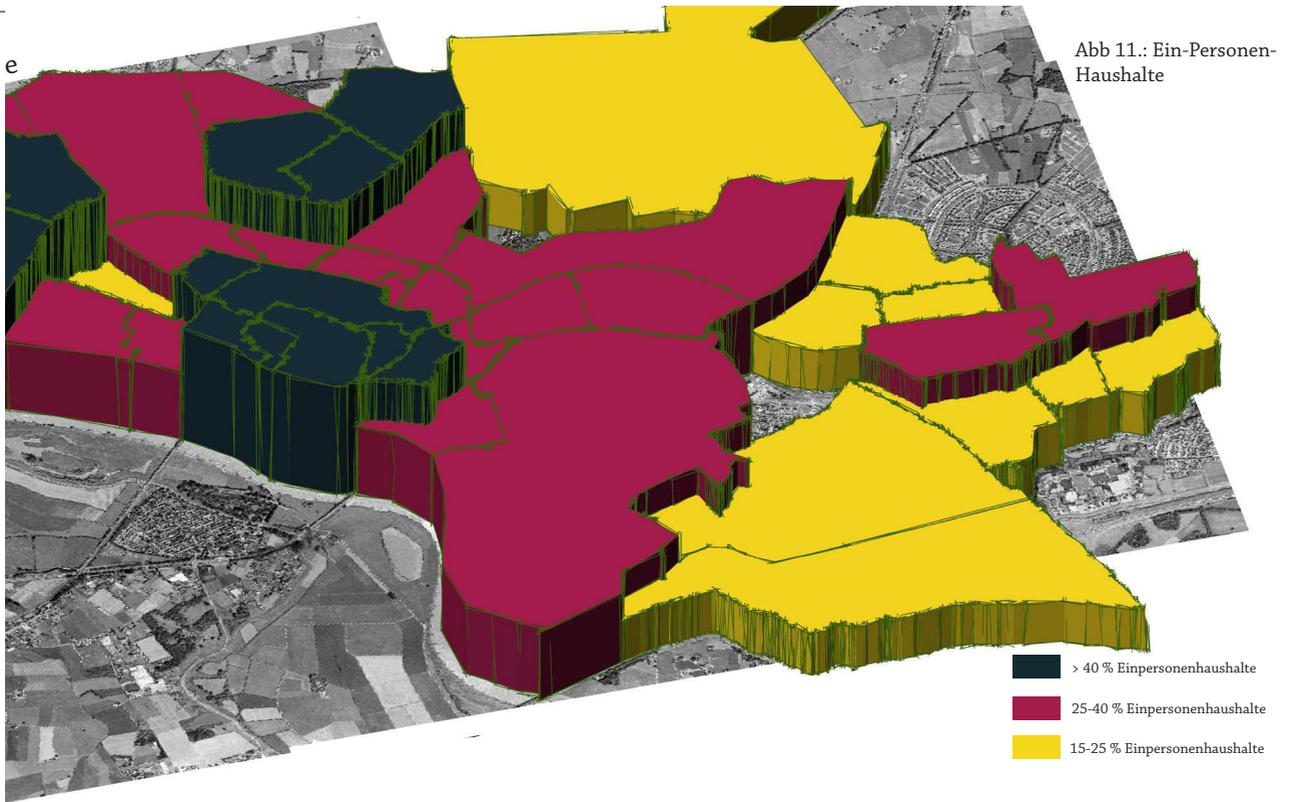




Abb 13.: Knutteldorp, Deventer



Abb 14.: Burgerlerstraat, Deventer



Abb 15.: Tabakstraat, Deventer



Abb 16.: 14. J. W. Meerdweg, Deventer

Die Wohnviertel

Ringsum das Zentrum liegen Viertel, die überwiegend dem Wohnen dienen. Ältere, zentrumsnahe Viertel wie das Noorderplein, welches nordwestlich vom Zentrum liegt, weisen noch eine Mischnutzung auf. Je weiter man sich jedoch vom historischen Zentrum entfernt, desto monotoner erscheint die Umgebung. Endlose Reihen, Schleifen und sonstige Formationen von doppelstöckigen Reihenhäusern und größeren Wohnblöcken. Die Sträßchen sind gesäumt von niederen, grünen Hecken und parkenden Autos. Durch die typisch niederländische Bauweise der Reihenhäuser – man kann von der Straße ins Wohnzimmer und weiter in den Garten blicken – erhält der Bewegungsraum zusätzlich einen privaten Charakter. Den „öffentlichen Raum“ sucht man in den Wohngegenden Deventers vergebens.

Der Boom dieser Wohnviertel ist dennoch ungebremst. Eigenheim mit Garten, Parkplatz vor der Tür, der ruhige, dörfliche Charakter, aber dennoch zentrumsnah, sind Qualitäten, die das Wohnen in diesen Quartieren attraktiv machen. Insbesondere für Familien und Haushalte mit höherem Einkommen ist das Eigenheim mit Garten die bevorzugte Wohnvariante.

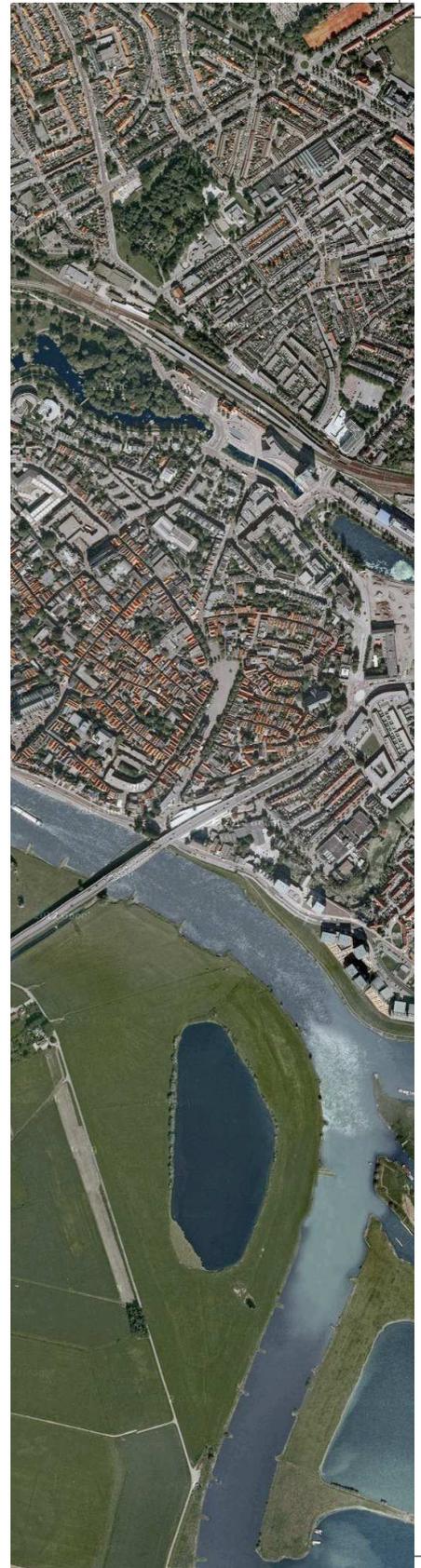
Eine ökonomische bzw. ökologische Folge dieser Zersiedelung ist mitunter eine höhere Verkehrsproblematik, da die meisten Wege mit dem Auto erledigt werden müssen. Auch in Deventer zeigt sich der Trend, das je weiter man vom Zentrum entfernt wohnt, desto mehr Autos pro Haushalt sind registriert. Außerdem fehlt für öffentliche Verkehrsmittel die benötigte Bevölkerungs- und Nutzungsdichte um rentabel betrieben zu werden. Dies führt wiederum dazu, dass mehr Kraftfahrzeuge gekauft werden.

Auch die Versorgung mit Trinkwasser, Strom, Gas, Fernwärme usw., sowie die Entsorgung von Müll und Abwasser wird durch die geringe Besiedelung aufwendiger und damit kostspieliger.

Das Industriegebiet

Einförmige Nutzung findet sich auch im Industrieviertel Deventers. In diesem Gebiet liegt der Hafen der Stadt. Es erstreckt sich über einer Fläche von ca. 5,33 km² nordöstlich des Stadtkerns. Die Bevölkerungsdichte liegt hier bei nur 51 Personen pro km². Seit den 1970er Jahren schrumpft die Industrie stetig und Firmen wandern aus Deventer ab. Dieser Trend ist vor allem im Havenkwartier (Hafenviertel) bemerkbar, in dem bereits ein großer Teil der Gebäude leer stehen bzw. momentan zwischen genutzt werden.

Abb 17.: Industriegebiet, Deventer





Standort :: Hafen



Hafenentwicklung nach Hoyle

1989 entwickelte Brian Hoyle eine idealtypische Phasentheorie zu der Evolution der Stadt- Hafen Beziehung. Dieses Verhältnis wird laut Hoyle durch “übergeordnete Faktoren wie technologischen Veränderungen, Umwelt, Wirtschaftsentwicklung, Politik und Gesetzgebung”¹ beeinflusst. Die Theorie beschreibt die “Emanzipation” des Hafens von der Stadt zu einem eigenständigen Distrikt: Im Mittelalter noch ins Stadtgeflecht eingebunden, wanderte der Hafen im Zuge der Industrialisierung an den Rand der Stadt und nabelte sich schlussendlich vollständig ab.²

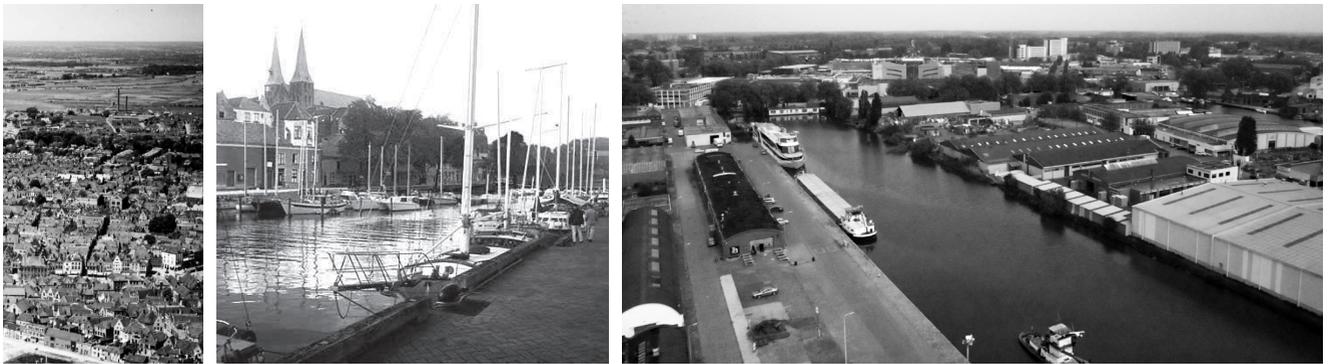
Der alte Hafen, mit seinen Werften, Silos, Lagern hat ausgedient. Zentrumsnahe Lage, die gute Erschließung, der industrielle Charme und die Geschichtlichkeit des Ortes, können diese Brachflächen jedoch zu neuen, lebendigen Teilen innerhalb des Stadtgefüges machen.

1 Schubert 2001, 18.

2 Vgl. Schuber 2001, 18-23.



o.l. Abb 18.: Deventer, um 1930



Mitte 19. Jh. -
frühes 20. Jh

Beginn 20. Jh. -
Mitte 20. Jh

60er Jahre-
80er Jahre

Seit den
80er Jahren

Der expandierende
Stadthafen

Der mod. industrielle
Stadthafen

Rückzug vom
Hafenrand

Revitalisierung des
Hafenrandes

Industrialisierung, die Ausweitung des Welt-handels und die Erfindung der Dampfschiffe führen zum Umbruch und Maß- stabssprung. Neue, größere Hafenbecken mit modernerer Umschlagtechnik werden errichtet.

Neue Hafenerweiterun- gen und Industrieansiedlungs- pläne werden realisiert. Die neue Hafenlandschaft ist geprägt von Werften, Silos, Kühlhäuser und Tanklagern.

Rückzug von Nutzun- gen aus den innenstadtnahen Hafenarealen- Deindustrialisierung des Hafenumfeldes.

Räumlich und zeitliches Nebenein- ander vom modernsten stadtfernen Terminals und brachgefallenen und/oder supoptimal genutzten innenstadt Hafen- und Uferar- ealen. Revitalisierung- sprojekte der "Stadtbrachen"

o.m. Abb 19.: Alter Stadthafen, Deventer

o.r. Abb 20.: 1ster Hafenarm, Deventer

u. Abb 21.: Phasentheorie von Hoyle



1

B

A

F

3

C

D

2

E



Hafenentwicklung Deventer

Deventer war ab dem 12. Jahrhundert Mitglied des Kaufmanns- und Städtebundes der Hanse und hielt mehrmals im Jahr überregionale Jahrmärkte ab. Der Handel über den Wasserweg war der bedeutendste Wirtschaftsfaktor und verhalf der Stadt zu großem Reichtum. Im 16. & 17. Jahrhundert sank der Pegelstand der Ijssel und größere Schiffe konnten den Fluss nicht mehr passieren. Der Hafenstandort Deventer verlor zunehmend an Bedeutung und die lokale Industrie stürzte in eine Rezession.

Im 18. Jahrhundert erholte sich die Wirtschaft durch die Öffnung einer Eisengießerei wieder. Zwischen 1850 und 1930 erzielte Deventer große wirtschaftliche Erfolge mit der Produktion von Fahrrädern, Konserven für Lebensmittel, Teppichen, Zigarren, Büchern und Matratzen. 1920 ergriff Bürgermeister de Boer daher die Initiative und ließ den ersten Hafenumarm des neuen Hafens im Industriegebiet ausheben. Dieser stellte sich als großer Erfolg heraus und der zweite und dritte Hafenumarm wurden gebaut. Letzterer war industrieller geprägt und größer in seinen Dimensionen.

Der mittelalterliche Stadthafen wurde in seiner Funktion obsolet. Zwischen 1939-1943 wurde der historische Hafen durch die Wilhelminabrücke teilweise überbaut. Diese wurde im zweiten Weltkrieg zerstört, jedoch bis zum Jahre 1948 wiederhergestellt. Der alte Hafen wurde trocken gelegt und an seiner Stelle befindet sich heute eine Schnellstraße.

Ab dem 1970er Jahren fiel die Stadt wiederum in eine wirtschaftliche Krise und der Hafenbetrieb konzentriert sich seither vermehrt auf den dritten und größten Hafenumarm.

- 1 Zentrum
- 2 Industriegebiet
- 3 Wohnsiedlung

- A Ijssel
- B Alter Stadthafen
- C Hafenumarm I
- D Hafenumarm II
- E Hafenumarm III
- F Wassergraben der ehemaligen Stadtbefestigung

Abb 22.: Plan von Deventer

Standort :: Das Havenkwartier



Havenkwartier Deventer

„Es sind die Orte, an denen sich gesellschaftliche Umbrüche, der Wandel von der Industrie- hin zur Dienstleistungs- oder Wissensgesellschaft auch physisch manifestieren und sichtbar werden. Die Attraktivität dieser Orte liegt in ihrer ökonomischen Entwertung und ihrem Symbolgehalt gleichermaßen. Die Qualitäten sind ihre oft innenstadtnahe Lage, die gute Anbindung, die Mischung aus alten und neuen Elementen und vor allen Dingen ihre Nutzungsoffenheit.“¹

1

Baum 2008, 52.





“In vielen Städten gibt es Hinweise, dass solche Gebiete letztendlich den Begriff Urbanität, sowie wir ihn gerne sehen, retten und ihm neue Inhalte verleihen. Diese Qualität entsteht aus verschiedenen Faktoren



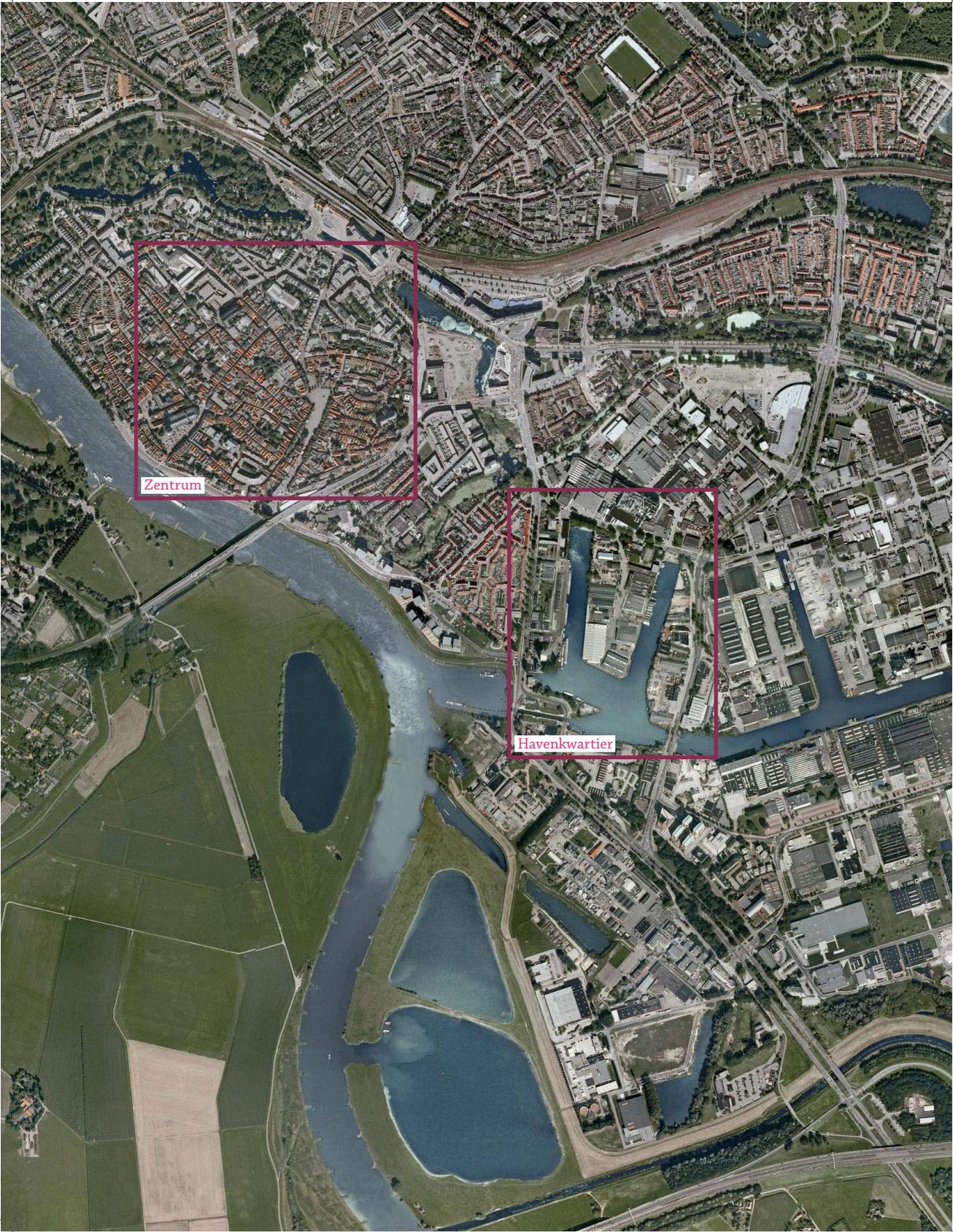
wie zentrumsnahe Lage, gutes Erschließungspotenzial, charakteristische Mischung aus historischen und zeitgenössischen Elementen beziehungsweise größeren und kleineren Maßstäben.“²

2

Christiaanse 2002, 74.

Abb 24.: Havenkwartier, Deventer





Zentrum

Havenkwartier

Das Havenkwartier umfasst ca. 133.630 m² und liegt knapp 1 km süd- östlich des Zentrum Deventers. Qualitäten des Gebietes, welche auf den ersten Blick ins Auge stechen, sind die Lage nahe des Zentrums, der direkte Zugang zum Wasser, sowie die ausgezeichnete Verkehrsanbindung.

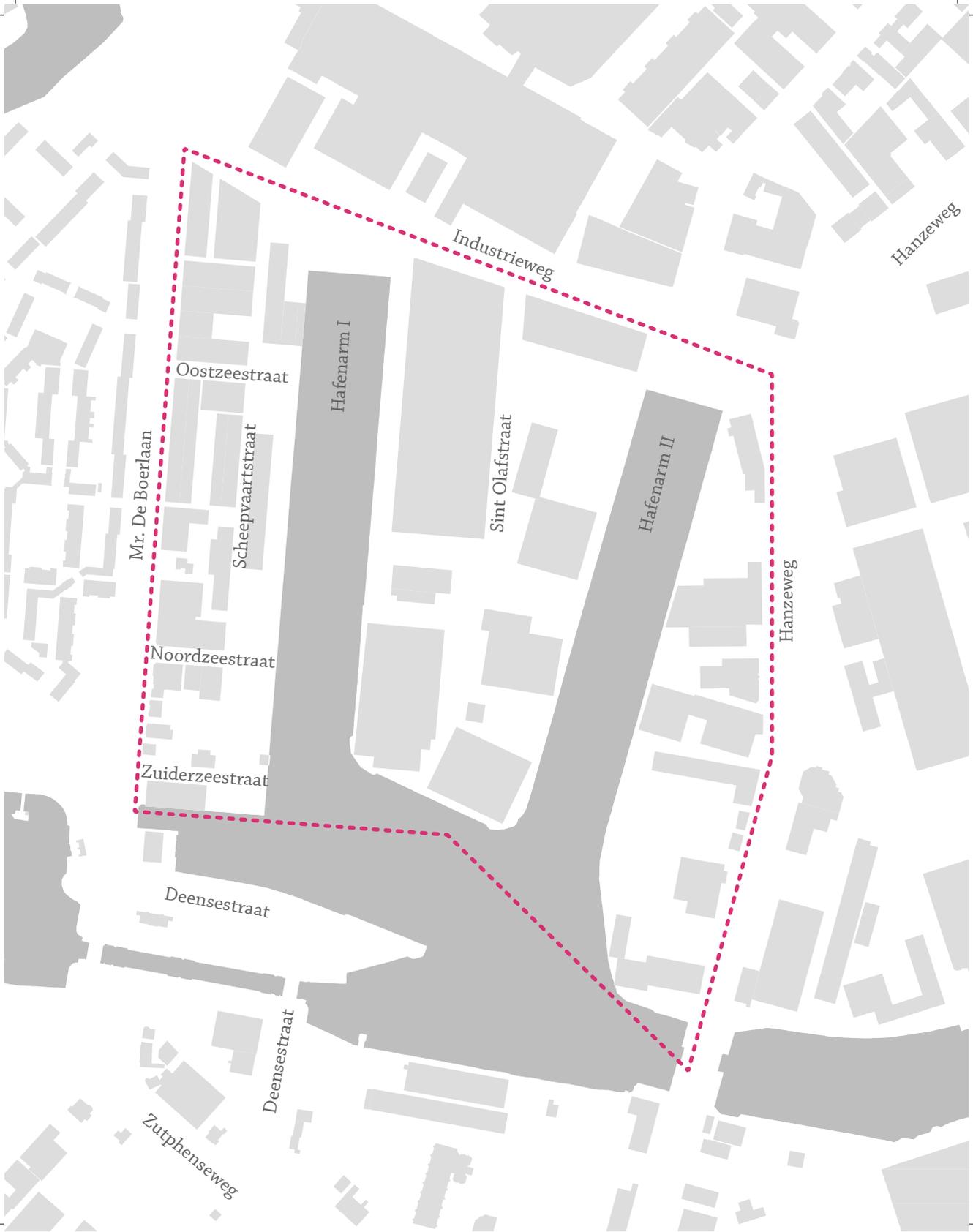
Das Gebiet umfasst – im wörtlichen Sinne – den ersten und zweiten Hafentarm. Diese werden nach wie vor, wenn auch in geringem Maße, für industrielle Zwecke verwendet. Die Schifffahrt wird auch in Zukunft eine Rolle spielen, jedoch nur eine untergeordnete. Die beiden Kais des Quartiers sind Nord- Süd orientiert und jeweils ca. 340 Meter lang. Die beiden Hafentarme teilen das Terrain des Havenkwartiers in drei längliche Streifen. Diese Flächen wiederum werden von stark frequentierten Hauptverkehrsstraßen, die Deventer an die Autobahn anbinden, begrenzt.

Abb 25.: Luftbild, Deventer



Abb 26.: Plan vom Havenkwartier





Industrieweg

Hanzeweg

Hafenarm I

Hafenarm II

Oostzeestraat

Sint Olafstraat

Mr. De Boerlaan

Scheepvaartstraat

Noordzeestraat

Hanzeweg

Zuiderzeestraat

Deensestraat

Deensestraat

Zutphenseweg

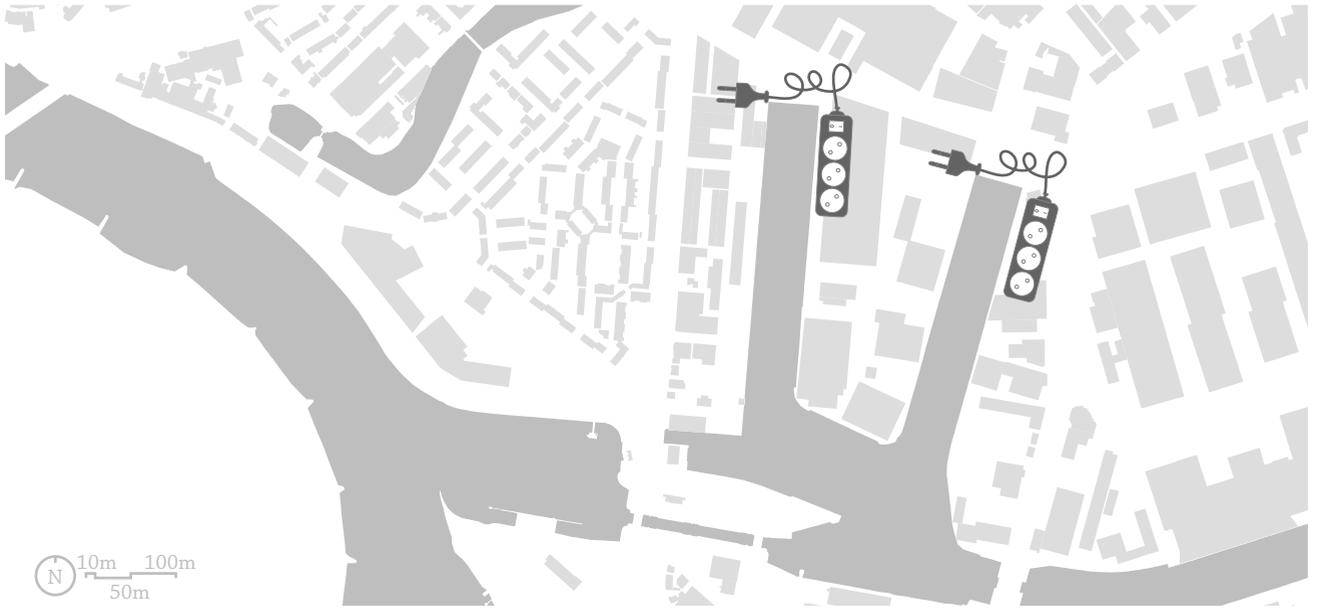


Abb 27.: Havenkwartier - Anbindung



Abb 28.: Havenkwartier - Nutzung

Havenkwartier Analyse

Die drei Teilstücke sind nur über die große Straße im Norden miteinander verbunden. Dies verstärkt den zerschnittenen Charakter, den das Havenkwartier im Moment innehat. Ihre Zusammengehörigkeit ergibt sich momentan nur durch die Begrenzung nach Außen mit Verkehrswege und die innere Aufteilung durch die beiden Hafearme.

Das Viertel liegt am Kreuzungspunkt zwischen der Industrie im Norden und Osten, lockerer Wohn- & Industriebauung im Süden, und Knutteldorp, einer Wohnsiedlung, die den Geist der niederländischen Gartenstadtbewegung des frühen 20. Jahrhunderts widerspiegelt, im Westen. Die gegenwärtige Nutzung des Viertels entspricht diesem Schnittpunkt. Sie ist eine Mischung aus Wohnen entlang der Mr. De Boerlaan und Arbeiten in einem der wenigen verbliebenen industriellen Betriebe. Vieles im Havenkwartier hat jedoch ausgedient und steht nun leer.





Abb 29-52.: Mr. De Boerlaan, Deventer

Wohnen
Mr. De Boerlaan





Abb 53-73.: Scheepvaartstraat, Deventer

Industrie Scheepvaartstraat



Abb 74.: Havenkwartier - Bebauungsgröße



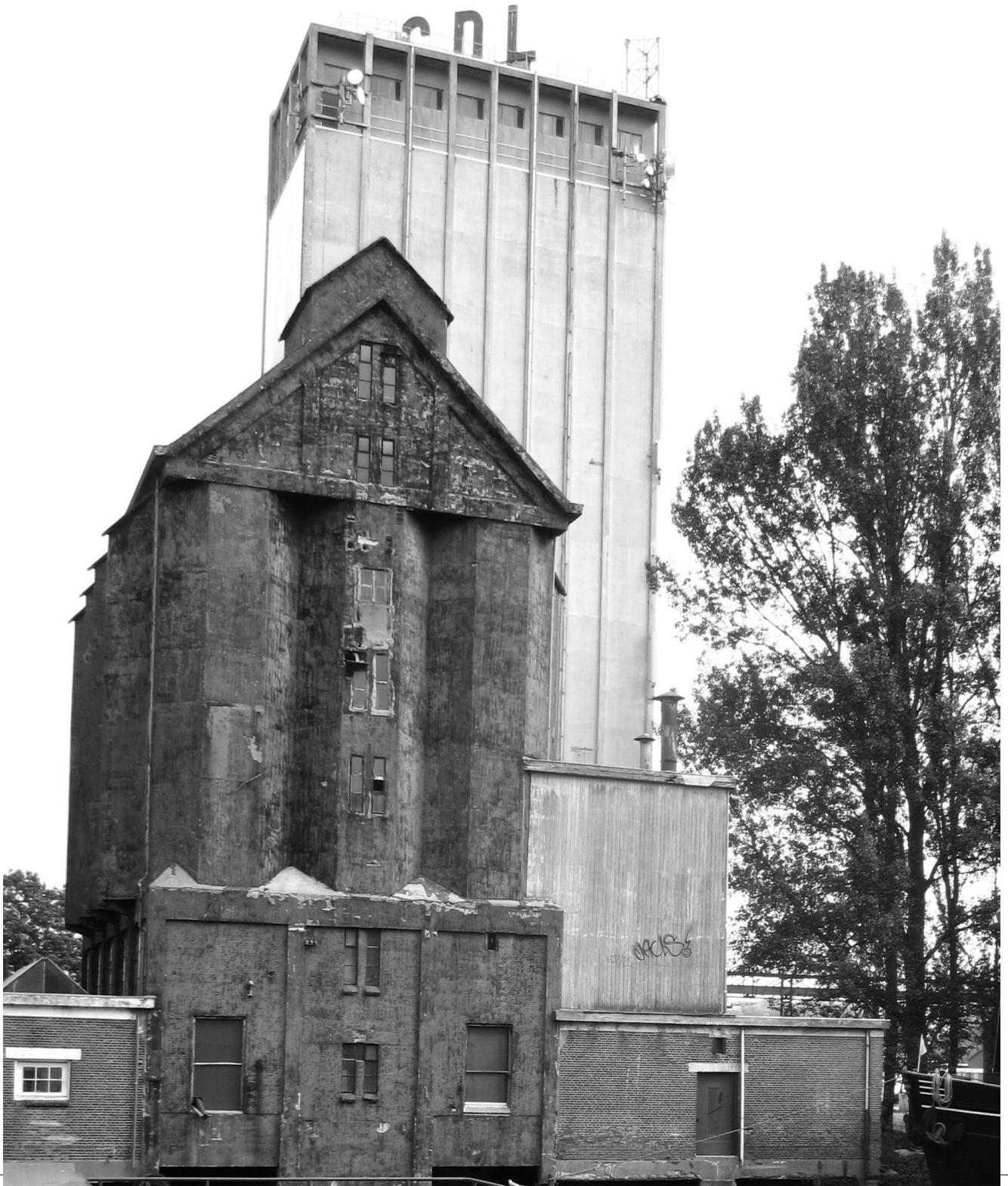
Abb 75.: Havenkwartier - Geschosshöhen

An der momentane Bebauung erkennt man den Übergang vom Wohn- zum Industrieviertel. Die Bebauungsgröße nimmt von Westen nach Osten hin zu. Von der kleinteiligen Reihenhausbauung in Knutteldorp, über die Bebauung des ersten, älteren Teilstückes, bis zum Industriegebiet, steigern sich sowohl die Bebauungsgrößen, wie auch die gemittelten Geschosshöhen.

Das Havenkwartier ist momentan nur begrenzt für die Öffentlichkeit zugänglich. Lediglich das westlichen Teilgebiet ist unbegrenzt begehbar. Im restlichen Gebiet können alleinig die Zufahrtsstraßen als öffentlich zugänglich beschrieben werden.



Abb 76.: Havenkwartier - Zugänglichkeit



Der Bestand

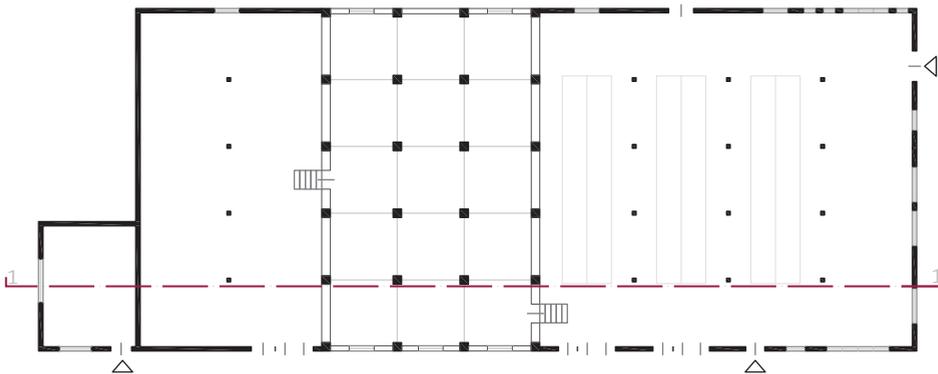
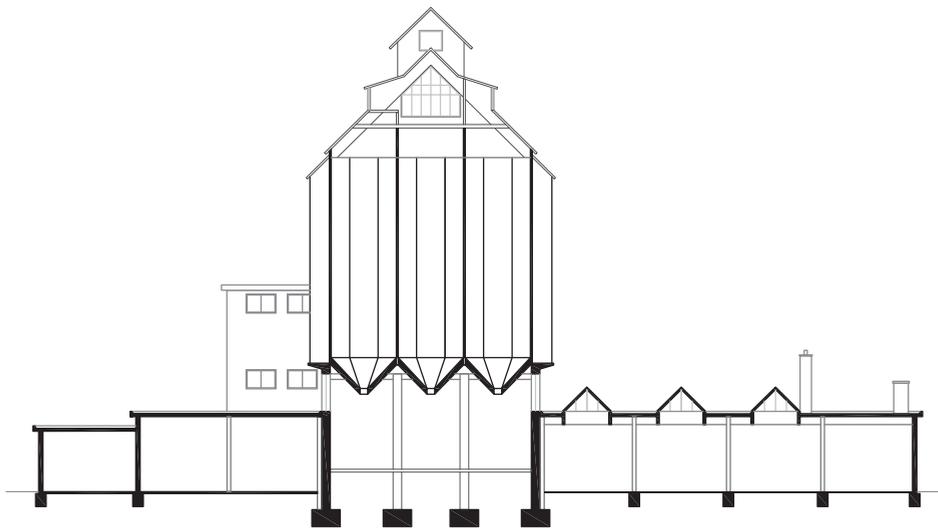
Die markantesten Überbleibsel der früheren Hafennutzung sind die beiden Silos im Süd- Westen des Hafenviertels. Das „Swarte Silo“ (Schwarze Silo) aus dem Jahre 1924 mit einer Gesamthöhe von fast 26 m, sowie das „Hoge“ bzw. „Grijze“ Silo (Hohes Silo bzw. Graues Silo), das im Jahre 1961 errichtet wurde, mit einer Höhe von 51 m, stehen unter Denkmalschutz und müssen erhalten bleiben. Vor allem letzteres, welches weithin sichtbar ist, definiert das Gebiet. Als Landmark fungiert es als Orientierungshilfe, weit über die Grenzen des Viertels hinaus und ist für die Einwohner der Stadt ein wichtiger Teil Deventers geworden.

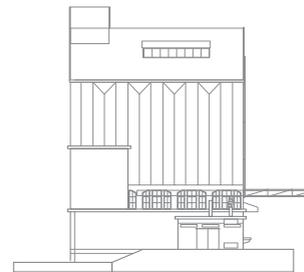
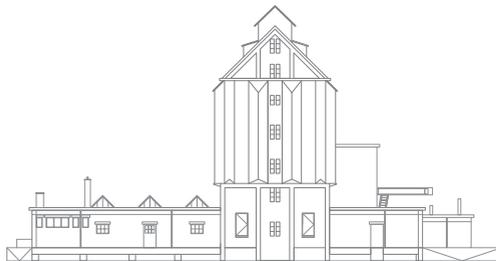
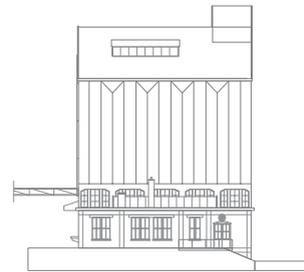
Abb 77.: Swartes Silo & Grijze Silo



Swarte Silo

Das Swarte Silo wurde im Jahre 1923 von A.J. Lammers nach Plänen des Architekten Van Harte gebaut. In den darauf folgenden Jahren wurden an das Silo eine Werkhalle und Räume für die Verwaltung gebaut.





Rechte Seite:

- o.l. Ansicht Nord
- o.r. Ansicht West
- u.l. Ansicht Süd
- u.r. Ansicht Ost

Linke Seite:

- o. Schnitt 1-1
- u. Grundriss EG

Das Silo ist aus Beton gefertigt, ca. 26 Meter hoch und besteht aus insgesamt 30 Kammern. 14 dieser Kammern sind große sechskantige Röhren, die das Aussehen des Silos prägen. Der Restraum zwischen diesen bildet die 16 übrigen Vorratszellen. Dieser Silotypus ist als „Reichstypenspeicher“ bekannt und stammt ursprünglich aus Deutschland.³

Im Moment befindet sich in der ehemaligen Verwaltung die „Stichting Industrieel Erfgoed Deventer“. Diese Stiftung kümmert sich um den Erhalt von industriellen und historisch bedeutenden Gebäuden. Darunter auch um die beiden Silos des Havenkwartiers. Die hellen, schlichten Räume der Verwaltung werden zeitweise für Ausstellungen von lokalen Künstlern zur Verfügung gestellt. Der stimmungsvolle Saal unterhalb der Silokammern besticht durch eine hervorragende Akustik. Hier finden des Öfteren Konzerte, Lesungen und Theaterveranstaltungen statt.

Grijze Silo

Das Grijze Silo, welches auf Grund seiner Höhe auch Hoges Silo genannt wird, wurde 1961 gebaut. Als eines der ersten Gebäude in den Niederlanden wurde bei der Errichtung die Gleitschalungstechnik angewendet.

Das Silo ist 51 Meter hoch und hat 32 Vorratskammern. Diese Kammern sind ca. 1,9 m breit und ca. 1,8 m tief. Ihre Gesamthöhe ist 35 m, wobei die Wandstärken zwischen den einzelnen Kammern nur etwa 15 cm beträgt. Unter den Röhren befindet sich eine Durchfahrt für LKWs, die direkt in das Gebäude fahren können um beladen zu werden. Über den Kammern ist ein Verteilerraum. Hier werden die Güter, die über eine Jakobsleiter nach oben befördert wurden, in die einzelnen Zellen gefüllt. Die Erschließung mittels einer steilen Treppe und einem Einpersonenaufzug befindet sich im nördlichen Teil des Gebäudes.

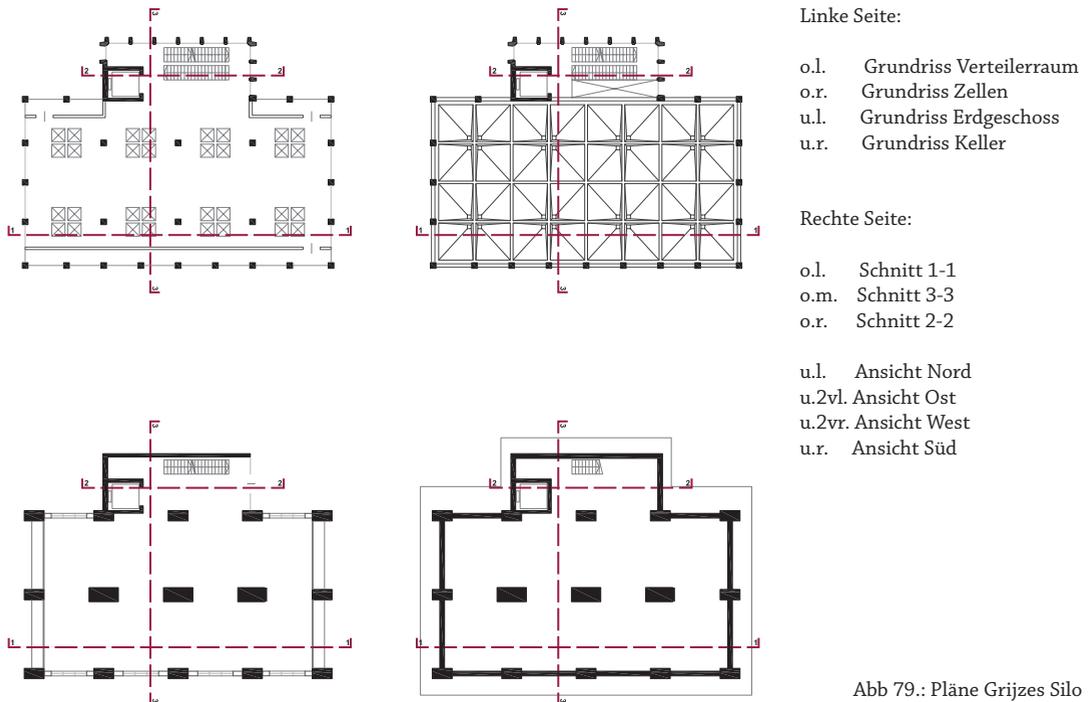
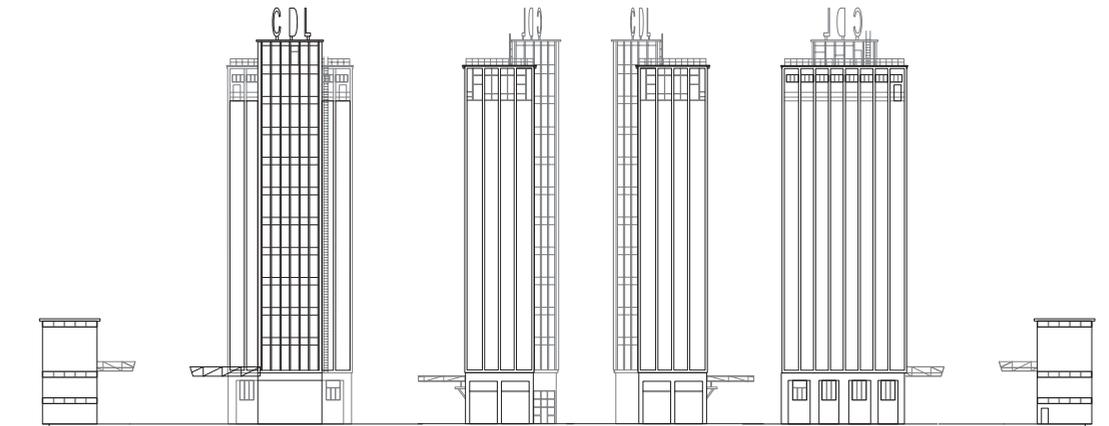
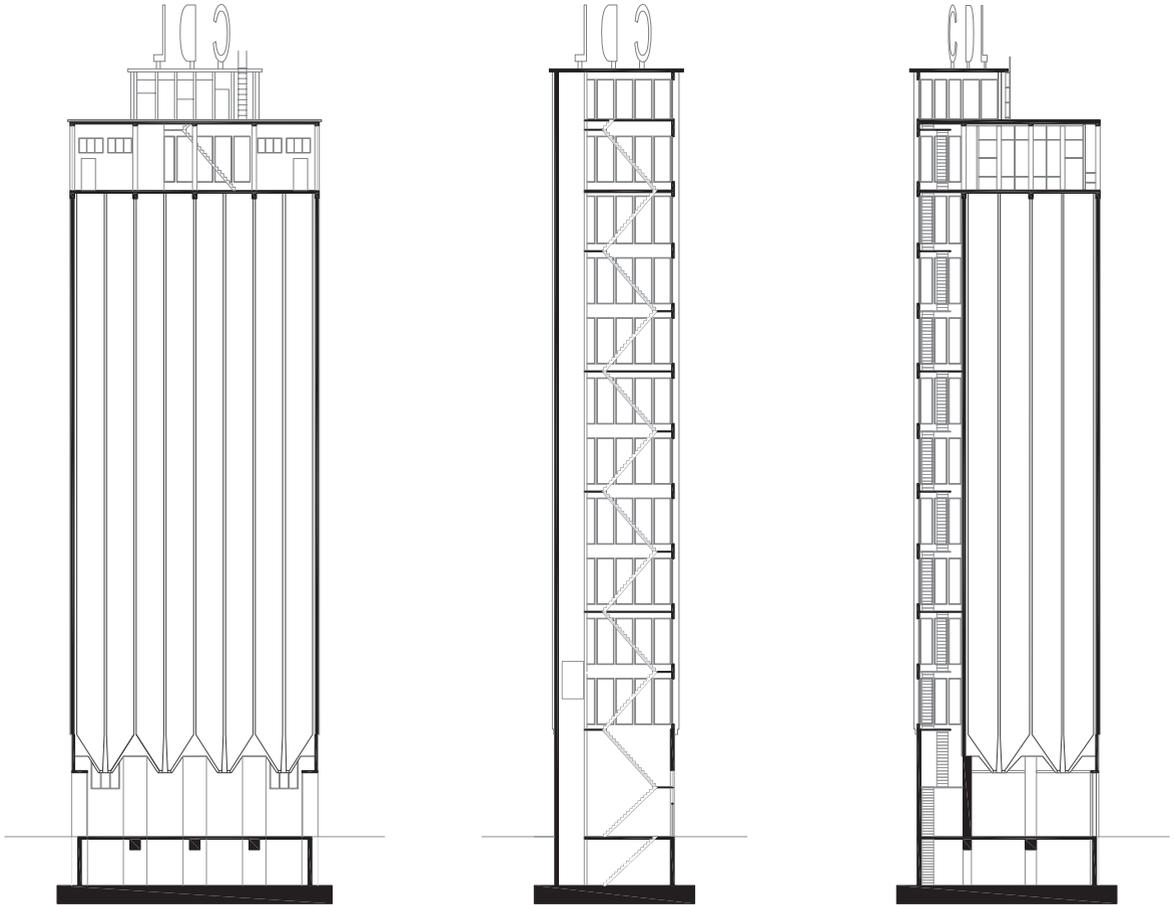


Abb 79.: Pläne Grijzes Silo





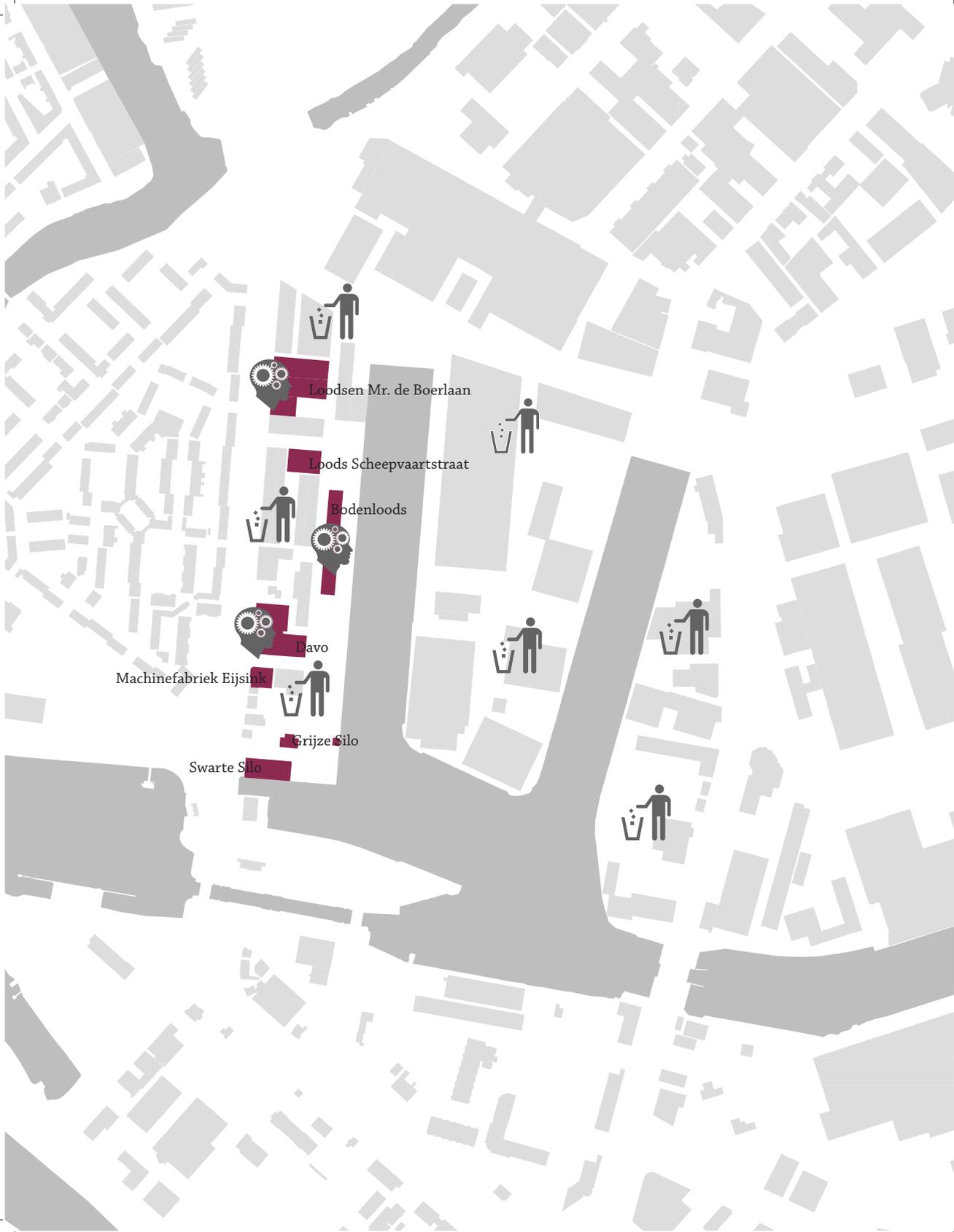


Zum Grijzen Silo gehört auch das „Zuigergebouwjtje“, welches direkt an der Hafenkante steht. Von hier wurden Waren, die per Schiff ankamen, mit einem Sauger angehoben und über ein Förderband ins Hoge Silo transportiert.

Im Jahre 1975 wurde ein solches Förderband auch zwischen dem Grijzen und Swarten Silo installiert. So konnten die Waren bei großen Platzbedarf direkt weitergeleitet werden.

Das Silo und das Zuigergebouwjtje werden im Moment nicht genutzt.

Abb 80.: Zuigergebouwjtje



Loodsen Mr. de Boerlaan

Loods Scheepvaartstraat

Bodenloods

Davo

Machinefabriek Eijsink

Grijze Silo

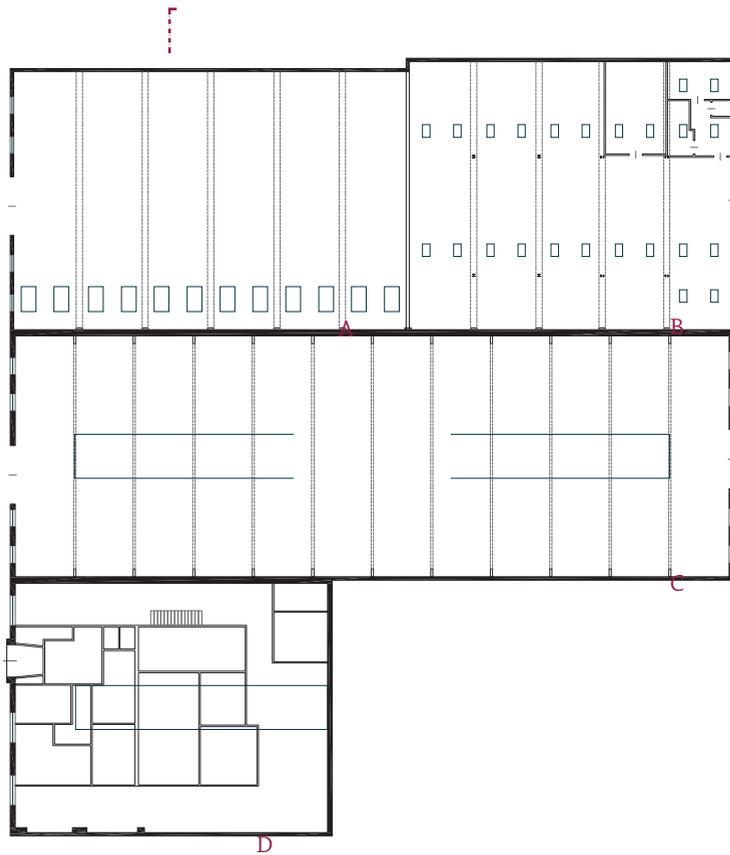
Swarte Silo

Umgang mit dem Bestand

Für eine nachhaltige Entwicklung im Havenkwartier wird das Feld zum größten Teil von den alten Strukturen freigeräumt. Dies betrifft die Industriebauten, die über keinen historischen Wert verfügen und sich nicht zur Umnutzung eignen, sowie die Reihenhäuser entlang der Mr. De Boerlaan, hinter denen sich das Havenkwartier bisher „versteckte“. Daneben stehen, abgesehen von den beiden Silos, fünf Gebäude und deren Erhalt zur Debatte. Bekannt sind diese als Loods van de Berg (Mr. De Boerlaan), Loods van de Berg (Scheepvaartstraat), Bodenloods, Davo und Machinefabriek Eijsink. Der Fortbestand der alten, industriellen Bauten, sowie der Silos soll dem Erhalt der Geschichtlichkeit und des spezifischen Charakters des Gebietes dienen. Dennoch sind die genannten Gebäude hinsichtlich der Zweckmäßigkeit einer Bewahrung kritisch zu hinterfragen. Eine reine Musealisierung der alten Strukturen ist nicht beabsichtigt und für die Entwicklung des Gebietes nicht förderlich. Ein Kriterium, das über den Fortbestand entscheidet, ist der momentane Zustand des Bauwerks. Es stellt sich die Frage, mit welchem Aufwand das Gebaute erhalten bleiben kann. Weiters bestimmend ist die räumliche Qualität der Baulichkeit, die es für eine spätere Nutzung bietet. Flexibilität in der Nutzung ist für die Nachhaltigkeit eines Gebäudes maßgebend, da es auch unvorhergesehene, zukünftige Entwicklungen standhält. In diesem Kontext ist die Größe eines Gebäudes, bzw. die Dimensionen der einzelnen Räume entscheidend, diese sollten für verschiedenste Funktionen nutzbar sein. Neben diesen Eigenschaften, die sich direkt auf das Gebäude beziehen, sollten die Bauten für sich bereits eine eigene, starke Identität besitzen, da die wichtigsten Gründe für den Erhalt die Identitätsstiftende Wirkung und die Vermittlung von Geschichtlichkeit im Umfeld sind. In diesem Zusammenhang ist auch auf die Eigenständigkeit der Bauwerke zu achten. Sie dürfen trotz des Wandels in dem Viertel und dem Verlust der umgebenden Strukturen nicht an Charakter verlieren. Auf diesen Qualitäten hin – momentaner Zustand, räumliche Qualität, Flexibilität, Größe, identitätsstiftende Wirkung, Eigenständigkeit – werden die zwei Bauten Loods van de Berg, sowie die Gebäude Bodenloods, Davo und Maschinenfabriek Eijsink untersucht und folglich entschieden ob das Viertel durch den Fortbestand an urbaner Qualität gewinnen kann.



Abb 82.: Loods v/d Berg
(Mr. De Boerlaan)



grundriss

Halle A
Baujahr 1953
463 m² | freie Höhe 3,3 - 4,2 m

Halle B
Baujahr 1960
394 m² | freie Höhe 3,3 - 4,2 m

Halle C
Baujahr 1948
787 m² | freie Höhe 3,0 - 6,2 m

Halle D
Baujahr 1948
350 m² | freie Höhe 3,3 - 4,5

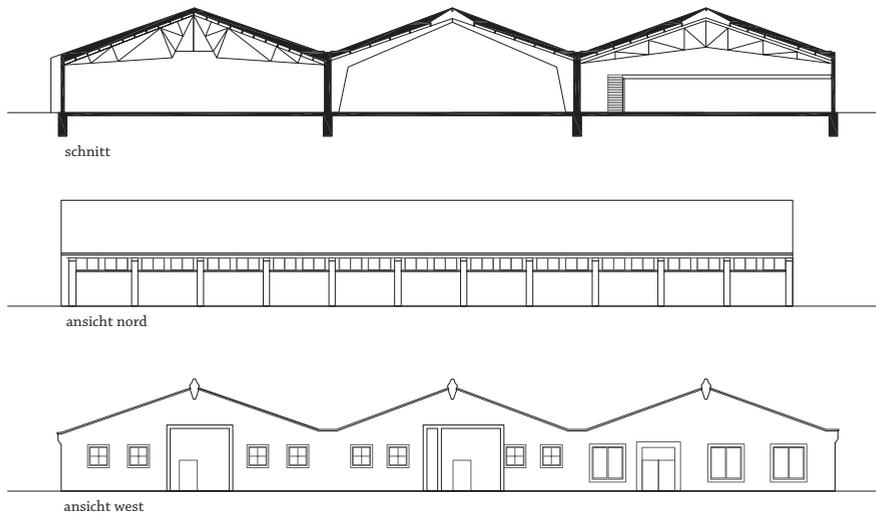


Abb 83.: Pläne Loods v/d Berg (Mr. De Boerlaan)

Loods v/d Berg (Mr. De Boerlaan)

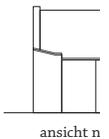
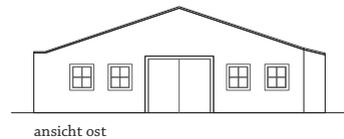
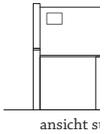
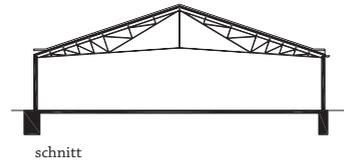
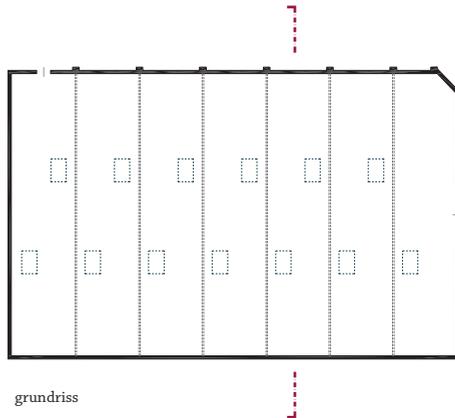
Die Lagerhallen – Loods heißt übersetzt Lagerhallen – haben zusammen eine Fläche von knapp 2000 m². Der Zustand des südlichen Lager ist gut, der der nördlichen Hallen jedoch eher schlecht. Die Größe und Höhe der Säle, sowie die verwendete Stahlrahmenkonstruktion verleihen den Räumen einen unverwechselbaren Charakter und Charme. Die Rahmenkonstruktion der einzelnen Hallen begünstigt den eventuellen Durchbruch zwischen den Räumen, sowie auf allen Seiten nach Außen. Es wäre denkbar einzelne Rahmen aus dem Gefüge zu entnehmen und so Atrien entstehen zu lassen.

Für das Straßenbild ist das Lager prägend, durchbricht es doch die Monotonie der Reihenhäuser an der Mr. De Boerlaan und repräsentiert das Havenkwartier nach Außen. Momentan befindet sich die Loods v/d Berg im Verband mit anderen Gebäuden. Es wäre jedoch ebenso möglich das Bauwerk frei zu stellen.

Die Eigenständigkeit, die identitätsstiftende Wirkung, die Größe und Flexibilität, sowie die räumliche Qualität sprechen für den Erhalt des Lagers. Der momentane Zustand der Hallen ist zwar nicht entsprechend, dieser Missstand kann jedoch mit relativ wenigen Mitteln behoben werden.

Abb 84.: Bewertung Loods v/d Berg (Mr. De Boerlaan)

Zustand		Größe	
räumliche Qualität		identitätsstiftende Wirkung	
Flexibilität		Eigenständigkeit	



Baujahr 1955
 535 m²
 freie Höhe 3,5 - 4,0 m



Abb 85.: Loods v/d Berg (Scheepvaartstraat)

Loods v/d Berg (Scheepvaartstraat)

Die Lagerhalle an der Scheepvaartstraat mit einer Größe von 535 m² ist heruntergekommen. Es büßt im Vergleich mit den Lagerhallen an der Mr. De Boerlaan an räumlicher Qualität, Imposanz und Flexibilität auf Grund der geringeren Größe ein. Die identitätsstiftende Wirkung ist durch den Charakter der Konstruktion zwar gegeben, auf Grund der Lage jedoch weniger prägend. Die Resistenz zukünftigen Entwicklungen „unbeschadet“ standzuhalten ist durch Größe und Lage geringer als bei den Lagern an der Mr. De Boerlaan.

Abb 87.: Bewertung Loods v/d Berg (Scheepvaartstraat)

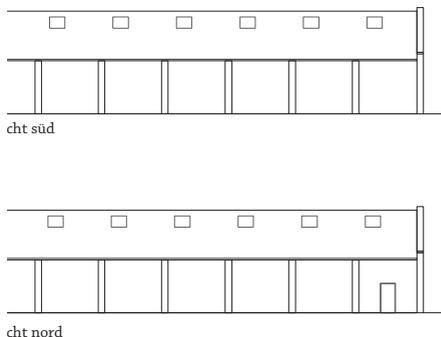
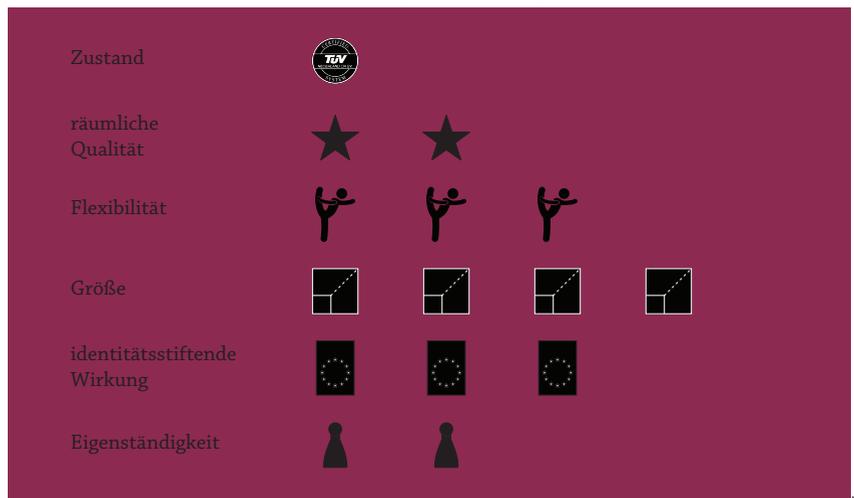
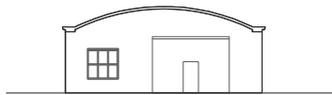


Abb 86.: Pläne Loods v/d Berg (Scheepvaartstraat)



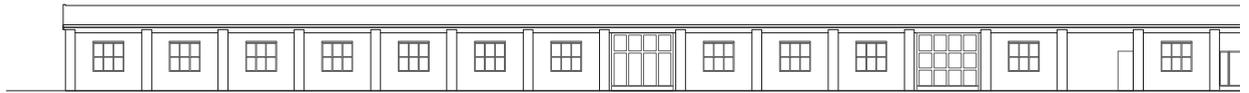


ansicht süd 1:500

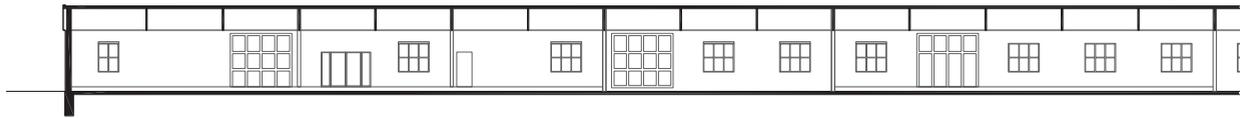


ansicht nord 1:500

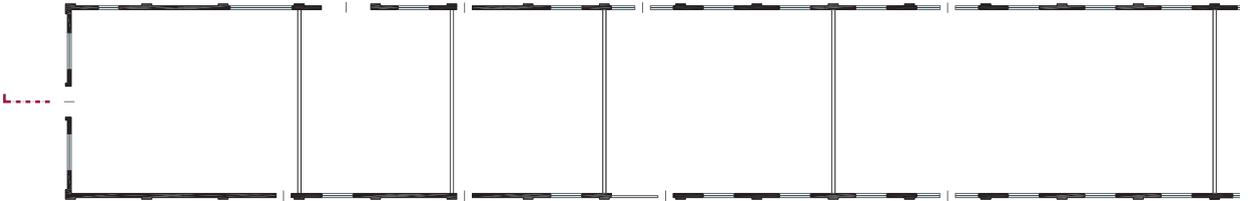
Abb 88.: Pläne Bodenloods



ansicht ost 1:500

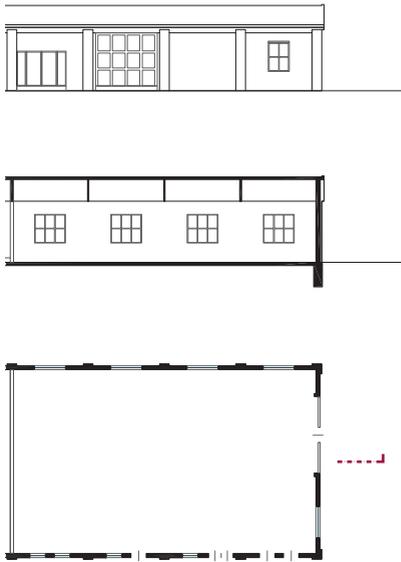


schnitt 1:500



grundriss 1:500





Baujahr 1958
1100 m² | freie Höhe 3,7 m

Bodenloods

Bodenloods ist ein frei stehendes, eingeschossiges Gebäude mit einer Breite von nur 12,85 m. Hat aber dennoch eine Fläche von knapp 1100 m². Teile des Gebäudes sind bereits in Stand gesetzt und können genutzt werden, die verbleibenden Flächen können durch einen neuen Boden und den Austausch der Fenster aktiviert werden. Die räumliche Qualität ist hervorragend. Natürliche Belichtung von zwei Seiten über eine Höhe von 3,8 m ist möglich; die lichte Raumhöhe beträgt 5,15 m. Das ehemalige Lager kann über die Länge von 95 m als ein Raum verwendet werden, oder im Bereich der Tragrahmen in unterschiedliche Bereiche (Minimale Größe wäre 60 m²) abgetrennt werden. Das schmale, lange Bauwerk mit dem abgerundeten Dach hat einen sehr eigenen Charakter, ist unverwechselbar und prägt seine Umgebung.



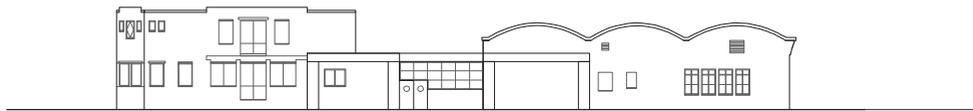
Abb 89.: Bodenloods

Abb 90.: Bewertung Bodenloods

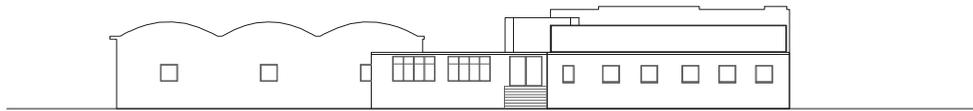
Zustand					
räumliche Qualität					
Flexibilität					
Größe					
identitätsstiftende Wirkung					
Eigenständigkeit					



Abb 91.: Davo



ansicht süd



ansicht nord

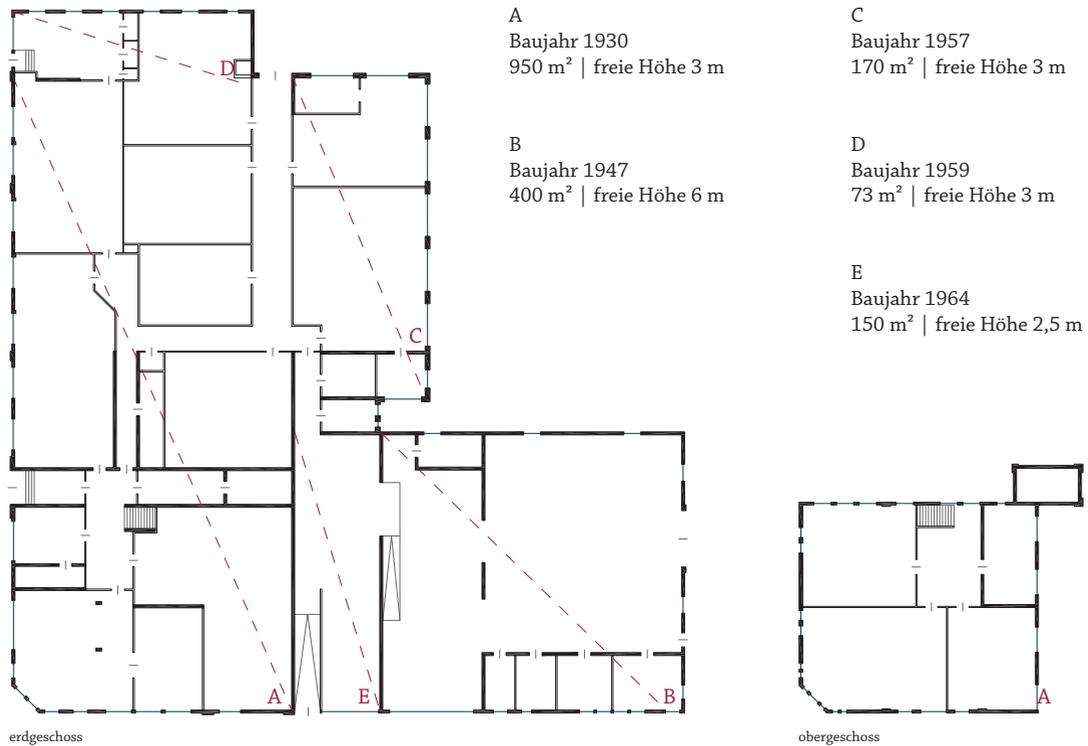


ansicht ost



ansicht west

Abb 92.: Pläne Davo



Davo

Das Gebäude an der Ecke Mr. De Boerlaan und Noordzeestraat wurde im Jahr 1930 errichtet und wurde zwischen 1930 bis 1964 vier mal erweitert. Das Gebäude ist in einem guten Zustand und wird momentan teils für kleinere Versammlungen und Vorträge, teils als Lager verwendet. Insgesamt hat das Bauwerk eine Fläche von 1743 m², dies jedoch auf Räumlichkeiten die verwinkelt sind und unterschiedliche Raumhöhen bzw. Belichtungsqualitäten haben. Die Belichtung erfolgt einerseits über Fenster, die jedoch zu klein erscheinen für die Raumtiefen, andererseits über Dachluken. Das Bauwerk kann nicht als unverwechselbar beschrieben werden, und wird ohne den gegenwärtigen Bezug weiter an Ausdruck verlieren.

Abb 93.: Bewertung Davo





Abb 94.: Machinefabriek Eijsink

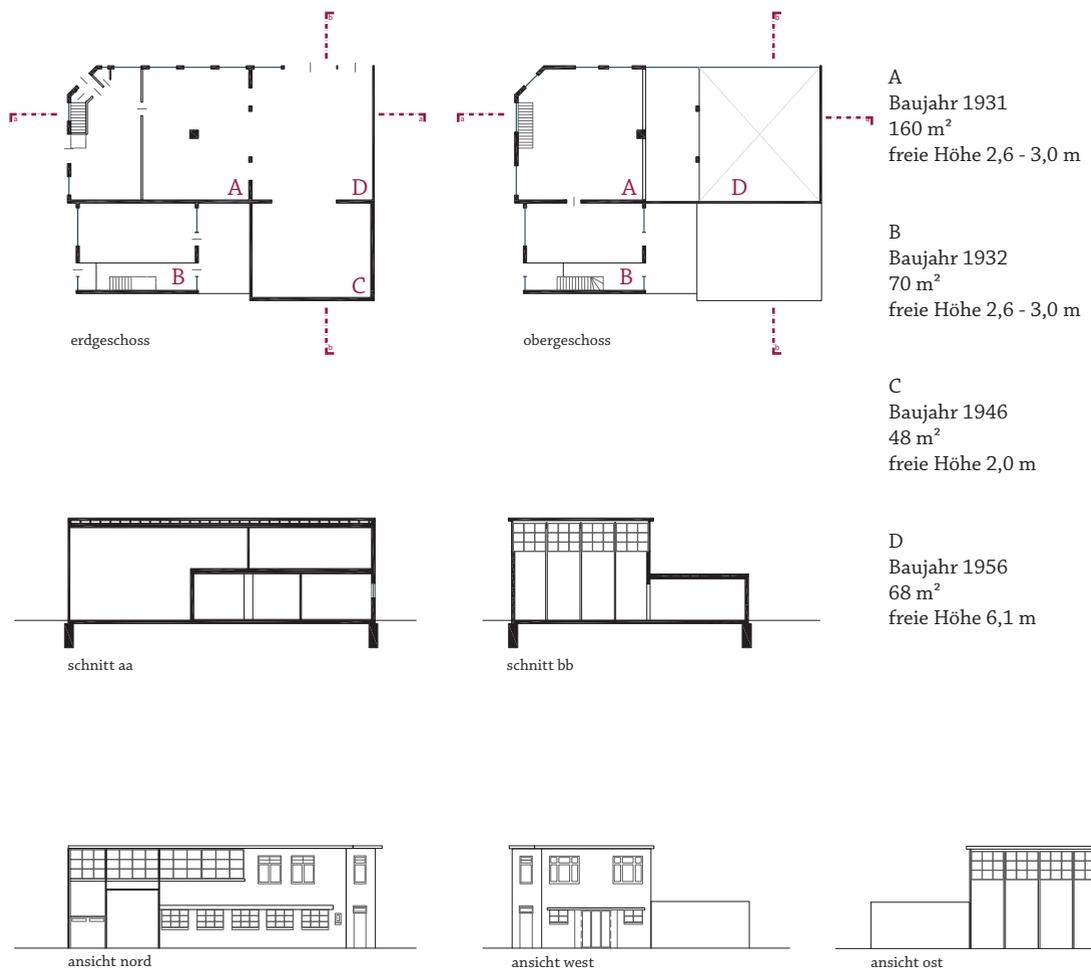


Abb 95.: Pläne Machinefabriek Eijsink

Machinefabriek Eijsink

Auf der gegenüberliegenden Ecke steht die Machinefabriek Eijsink. Der ursprüngliche, zweistöckige Bau aus den Jahren 1931-1932 wurde 1946 durch einen 2 m hohen Bau, und 1956 durch einen 6,1 m hohen Anbau erweitert. Die Gesamtfläche beläuft sich auf knapp 350 m². Der Zustand des Gebäudes ist gut. Der alte, zweigeschossige Teil wird als Verkaufsfläche genutzt. Die Atmosphäre im hohen Raum ist durch die großzügigen Oberlichten sehr angenehm. Der hintere Raum, mit einer Raumhöhe von nur 2 m, ist nur als Abstellfläche brauchbar. Die einzelnen Bauwerksabschnitte sind zu klein für flexible Nutzungen und lassen sich auch nicht zusammenschalten. Ebenso wie Davo wirkt das Eckgebäude nur im Verband mit den umgebenden Häusern.

Abb 96.: Bewertung Machinefabriek Eijsink







Abb 97.: Havenkwartier mit den verbleibenden Gebäuden

Die zu erhaltenden Gebäude müssen das neue Viertel stärken - Die Identität des Gebietes als ehemaliger industrieller Hafen soll unterstrichen werden. Dazu müssen sie außerdem gut nutzbar und flexibel sein. Diese Kriterien werden von der beiden Bauten Loods v/d Berg (Mr. De Boerlaan) und Bodenloods zufriedenstellend erfüllt. Die übrigen Gebäude können vor allem mit ihrer Außenwirkung nicht überzeugen. Daher finden diese in der weiteren Planung keinen Platz.



P



P+R

P



P



Verkehr

Das Havenkwartier wird an drei Seiten von Hauptverkehrsstraßen begrenzt. Diese Straßen verbinden Deventer mit der Autobahn A1 (Enschede - Amsterdam), die im Süd – Westen der Stadt verläuft. Drei Buslinien des öffentlichen Nahverkehrs fahren das Gebiet Viertelstündlich an. Die Nummern 7. und 81. halten im Norden und Osten, die Nummer 56. im Westen des Viertels. Mit diesen erreicht man innerhalb von 6 Minuten den Bahnhof und das Zentrum.

Zu Fuß erreicht man das Zentrum (`de Brink`) in ca. 15 Minuten, den Bahnhof in ca. 20 Minuten. Mit dem eigenen PKW ist das Viertel ebenso gut zu erschließen. Im Moment gibt es genügend Parkierungsmöglichkeiten. Bei einer Intensivierung der Nutzung des Gebietes müssen jedoch weitere Parkplätze geschaffen werden. Angesichts des großen Bedarfs an Parkplätzen – im Schnitt 1 Auto pro Haushalt bzw. in der direkten Umgebung des Havenkwartiers 0,8 Autos pro Haushalt – sind offene Parkflächen unzureichend und bedürfen zu großer Freiflächen. Tiefgaragen sind auf Grund des Grundwasserspiegels und einer möglichen Kontaminierung des Bodens in tieferen Lagen nicht zu empfehlen. Mögliche Alternativen sind konventionelle Parkhäuser oder automatische Parksysteeme, deren Vorteil in dem geringeren Platzverbrauch liegt, jedoch auf mangelnde Akzeptanz, auf Grund der geringen Verbreitung und der Unkenntnis darüber, stößt.



Gemessen auf + 1,50 m



Gemessen auf + 4,50 m



Gemessen auf + 7,50 m



Gemessen auf + 10,50 m



Gemessen auf + 25,50 m

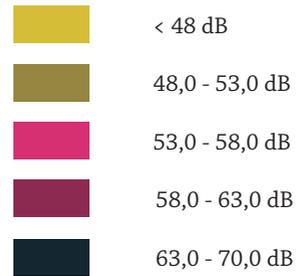


Abb 99.: Verkehrslärm Havenkwartier

Lärmimmission

Der Lärmentwicklung im Havenkwartier ist in Hinblick auf die geplante Wohnbebauung besondere Beachtung zu schenken. Dabei sind zwei Einflussfaktoren maßgebend. Der Lärm der durch den Verkehr entlang der Schnellstraßen, Mr. De Boerlaan, Hanzeweg und Industrieweg, entsteht und der Krach den das angrenzende Industriegebiet erzeugt.

Verkehrslärm

Der favorisierte Grenzwert für Lärm der durch den Straßenverkehr erzeugt wird liegt bei 48 dB. Der erlaubte Grenzwert liegt bei maximal 63 dB. Die Grafiken zeigen die Entwicklung der Lärmimmission in den Höhen von +1,50 Meter, +4,50 Meter, +7,50 Meter, +10,50 Meter und +25,50 Meter. Der Wert von 48 dB wird im ganzen Gebiet entlang der Verkehrswege überschritten. Dieser wird in Bereichen, die von der Bebauung geschützt sind, hier in gelb dargestellt, erreicht. Der Grenzwert von 63 dB, in dunkelblau markiert, wird nur an wenigen Stellen entlang des Hanzeweg an der unmittelbaren Straßenfront überschritten.



Gemessen auf + 1,50 m



Gemessen auf + 4,50 m



Gemessen auf + 7,50 m



Gemessen auf + 10,50 m



Gemessen auf + 25,50 m

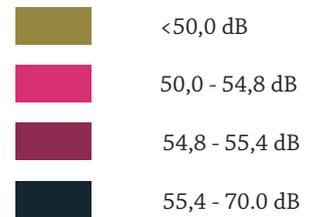


Abb 100.: Industrielärm Havenkwartier

Industrielärm

Das empfohlene Limit für Lärmimmission durch Industrieanlagen liegt bei 50 dB, das zulässige Limit bei 55 dB. Zum größten Teil werden diese Werte, sichtbar in Grün und Magenta, bis zu einer Höhe von +10,50, etwa einem 3 bis 4-geschossigen Bau entsprechend, eingehalten. Überschritten werden diese nur im Süd Osten des Gebietes. Bei einer Höhe von +25,50 Metern werden die Grenzwerte über weite Teile des Viertels überschritten und können auch in den übrigen Gebieten den empfohlenen Wert nicht erreichen.

Entwurf :: Urbanes Havenquartier





Entwurf Urbanes Havenkwartier

Die städtebauliche Planung der Stadt Deventer konzentrierte sich in den vergangenen Jahren vorrangig auf den Bau von Reihenhaussiedlungen. Sie bediente damit jene „gemütlichen“ Einwohner, die sich ein ruhiges Häuschen mit Garten in der Vorstadt wünschten. Die „vitale“ Gruppe, die das Leben in der Stadt maßgeblich mitgestaltet und mitbestimmt, wurde weitgehend außen vor gelassen. Auf genau diese Menschen möchte sich die Stadt jedoch in Zukunft konzentrieren: die wahren Städter.

„In einer Zeit, in der die Auflösung der Städte konstatiert wird, meldet sich vermehrt ein Bedürfnis und eine Nachfrage nach Urbanität und urbanen Orten bei den Menschen. Urbanität steht dabei für die Sehnsucht nach lebendigen Stadträumen im Sinne belebter öffentlicher Räume, mit Möglichkeiten zum Flanieren und Verweilen in einer ansprechenden Atmosphäre: Urbanität wird so zu einer Art Wunschbild.“¹

„Leonardo Benevolo definiert in »Die Geschichte der Stadt« den Übergang vom Dorf zur Stadt mit dem Moment, in dem Menschen spezifische Berufe ausüben – mit anderen Worten, wenn komplexe Netzwerke entstehen. Analog könnten wir jetzt, tausende Jahre später, unsere Idee von Urbanität definieren als den Moment, in dem sich neue oder unerwartete Netzwerke aus

1

Baum 2008, 50.



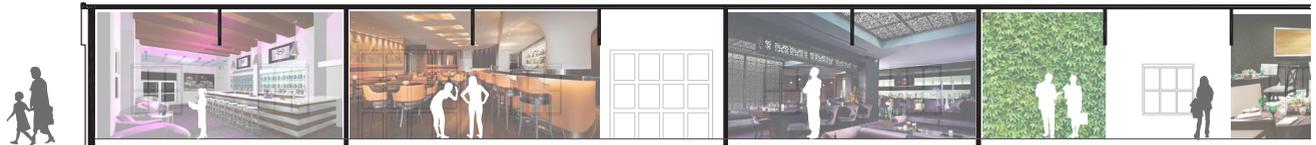
Abb 102.: Vision Loods v/d Berg

der Kombination von alten entwickeln. Ehemalige Hafen- und Bahnflächen gehören zu den Standorten, wo derartige neue Lebensformen entstehen. In vielen Städten gibt es Hinweise, dass solche Gebiete letztendlich den Begriff Urbanität, so wie wir ihn gerne sehen, retten und ihm neue Inhalte verleihen. Diese Qualität entsteht aus verschiedenen Faktoren wie zentrumsnahe Lage, gutes Erschließungspotenzial, charakteristische Mischung aus historischen und zeitgenössischen Elementen beziehungsweise größeren und kleineren Maßstäben. Dies ermöglicht, dass sich unterschiedliche Nutzungen in einer Symbiose von kulturellen, alltäglichen und kommerziellen Aktivitäten sowohl informell als auch offiziell entwickeln können. Weder das Stadtzentrum noch die Peripherie erfüllen diese Bedingungen. Das Stadtzentrum ist als Erlebnispark dem Fun-Shopping und Entertainment ausgeliefert und zu teuer. Die Peripherie ist zu anonym, zu weit weg, eindimensional, zu wenig verdichtet.“²

„Die Stadtbrache des Medienzeitalters sind Hinterlassenschaften der industrialisierten Stadt, die jetzt in Form von Industrie-, Militär- und Verkehrsbrachen an vielen Stellen einen konstruktiven Umbau des Stadtgefüges ermöglichen. In der Geschichte der Stadt waren Brachen immer Gelegenheit, die vorhandene Stadt zu modernisieren. Früher ging es dabei meistens darum, neue zeitgemäße Einrichtungen in das vorhandene städtische Gefüge einzubetten. Heute lautet die Aufgabe gerade umgekehrt. Es kommt darauf an, das Angebot an Grundsubstanz, also an städtischen Alltagsstrukturen, an robusten und lebendigen Stadtvierteln zu vermehren.“³

2 Christiaanse 2002, 74.

3 Feldtkeller 2001, 14.



Das Havenkwartier liegt zwischen historischem Zentrum, Wohngebieten und dem Industriegebiet, am Wasserweg und wichtigen Verkehrsstraßen, die die Stadt an die Autobahn binden, verfügt über alte Elemente, aber sträubt sich nicht gegen Neue. Das Viertel zeichnet sich durch einen eigenen, unverwechselbaren Charakter aus. Das zukünftige Gebiet soll genau dies widerspiegeln: urban, aber wohnlich, produzierend und innovativ, gut erreichbar, gut sichtbar, mit Vergangenheit und mit Zukunft, und mit seinem eigenen Charakter.

Dieser einzigartige Charakter begründet sich durch die ehemals intensive, industrielle Nutzung als Hafen. Die Hafennutzung wurde durch den Wandel von Industriegesellschaft hin zu Dienstleistungs- und Wissensgesellschaft stark eingeschränkt und konzentriert sich nun hauptsächlich auf den dritten, größten Hafenarm. Prägend für das Havenkwartier sind der erste und zweite Hafenarme, die das Gebiet mit ihren insgesamt fast 1,7 km langen Kaimauern durchschneiden. Ebenso die momentane Bebauung mit mittlerweile meist leerstehenden Lager- und Produktionshallen und nicht zu vergessen die beiden Silos. Ein weiteres Charakteristikum ist der Übergang und Maßstabssprung von kleinteiliger Bebauung im Westen zu mittelgroßer Bebauung im Osten des Gebietes, weiter zu den großen Bauten der Industrie.



Abb 103.: Vision Bodenloods

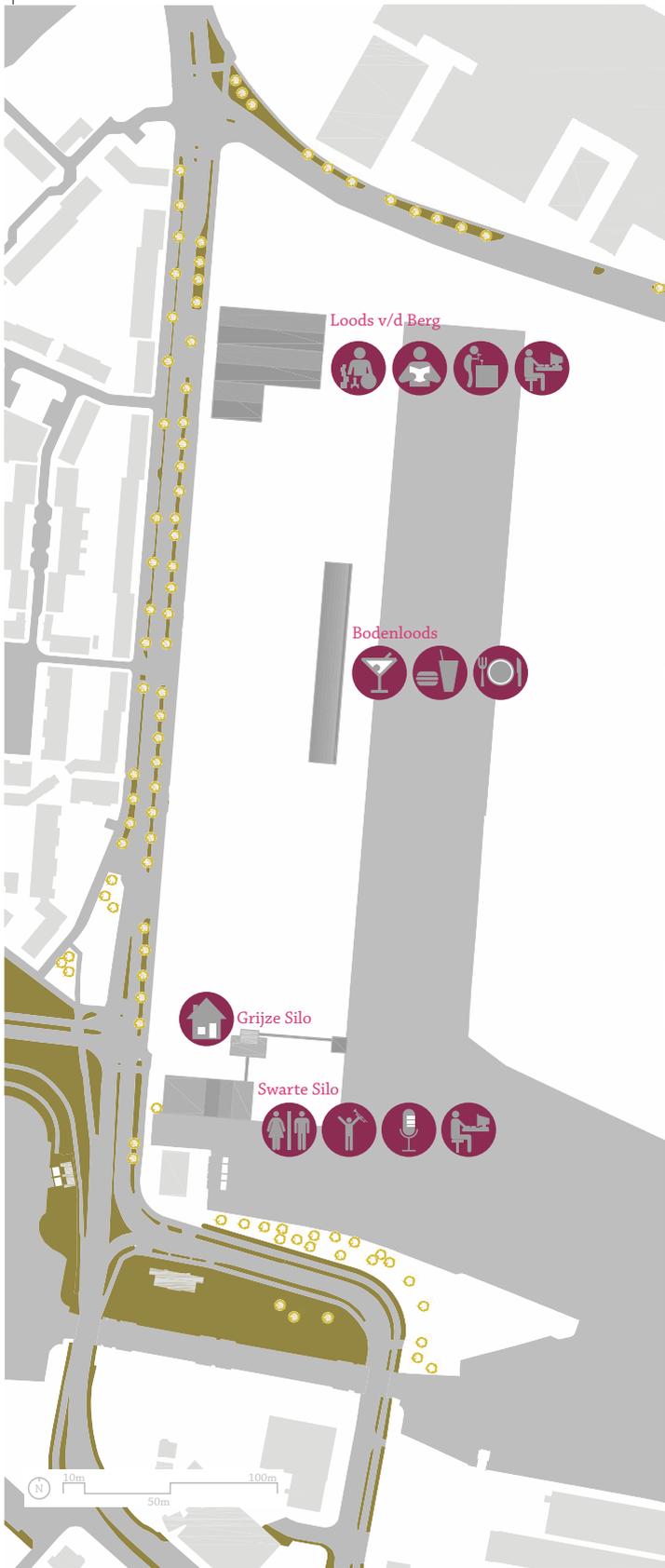


Abb 104.: Ideen für den Bestand

Bestand

„Gebäude in diesen Arealen sind flexibel, mit viel Licht, großen Oberflächen und hohen Decken, jedoch nicht flexibel im üblichen Sinne, was nur zu qualitätslosen Durchschnittsbauten führt, sondern aneignungsfähige, kräftige architektonische Räume.“⁴

Die beiden Silos mit ihren Nebengebäuden, sowie die Lagerhallen Bodenloods und Loods v/d Berg (Mr. De Boerlaan) im westlichen Teilstück des Hafenkwartiers weisen genau diese von Kees Christiaanse beschriebenen Eigenschaften auf. Ihr Erhalt verankert das Havenkwartier in der Zeit, verleiht dem Ort Geschichtlichkeit und trägt zum eigenständigen Charakter des Viertels bei. Zusätzlich ermöglicht das hohe Silo als Landmark eine bessere Orientierung und Lesbarkeit des Gebietes. Die zukünftige Nutzung dieser Gebäude soll einer breiteren Öffentlichkeit zugänglich sein.

Auf Grund der Lage am Wasser und an der Uferpromenade, sowie der außerordentlichen räumlichen Qualität des Gebäudes eignet sich das Lagerhaus Bodenloods hervorragend für eine intensive gastronomische Nutzung.

Die Hallen von Loods v/d Berg bieten Platz für betreute Werkstätten, einen Kindergarten, öffentliche Arbeitsplätze für Schüler und Studenten sowie für einen eigenen Bibliotheksstandort im Havenkwartier.

Das schwarze Silo soll einerseits als „Back Office“ für Open Air Events im Süden des ersten Teilgebietes (Büro, Lager, Wc-Anlagen) dienen, andererseits soll es wie bisher als Ort für Theater- und Musikaufführungen fungieren.

Das Grijze Silo, in dem im Industriezeitalter industrielle Güter zwischengelagert wurden, „lagert“ im Wissenszeitalter Wissen ein, in Form von Studenten, die hier ein neues Studentenwohnheim finden.

Bebauung

Die Reihenhausbebauung entlang der Mr. De Boerlaan, hinter der sich das Havenkwartier bisher versteckte und deren Charakter nicht zum industriellen Charakter des Viertels passt, wird abgerissen. Ebenso die leerstehenden industriellen Bauten ohne historischen Wert und jene, die sich mangels Flexibilität und Eigenständigkeit nicht für eine Umnutzung eignen, da eine reine Musealisierung der bestehenden Bauten dem Wunsch nach einem lebendigen Quartier gegenübersteht.

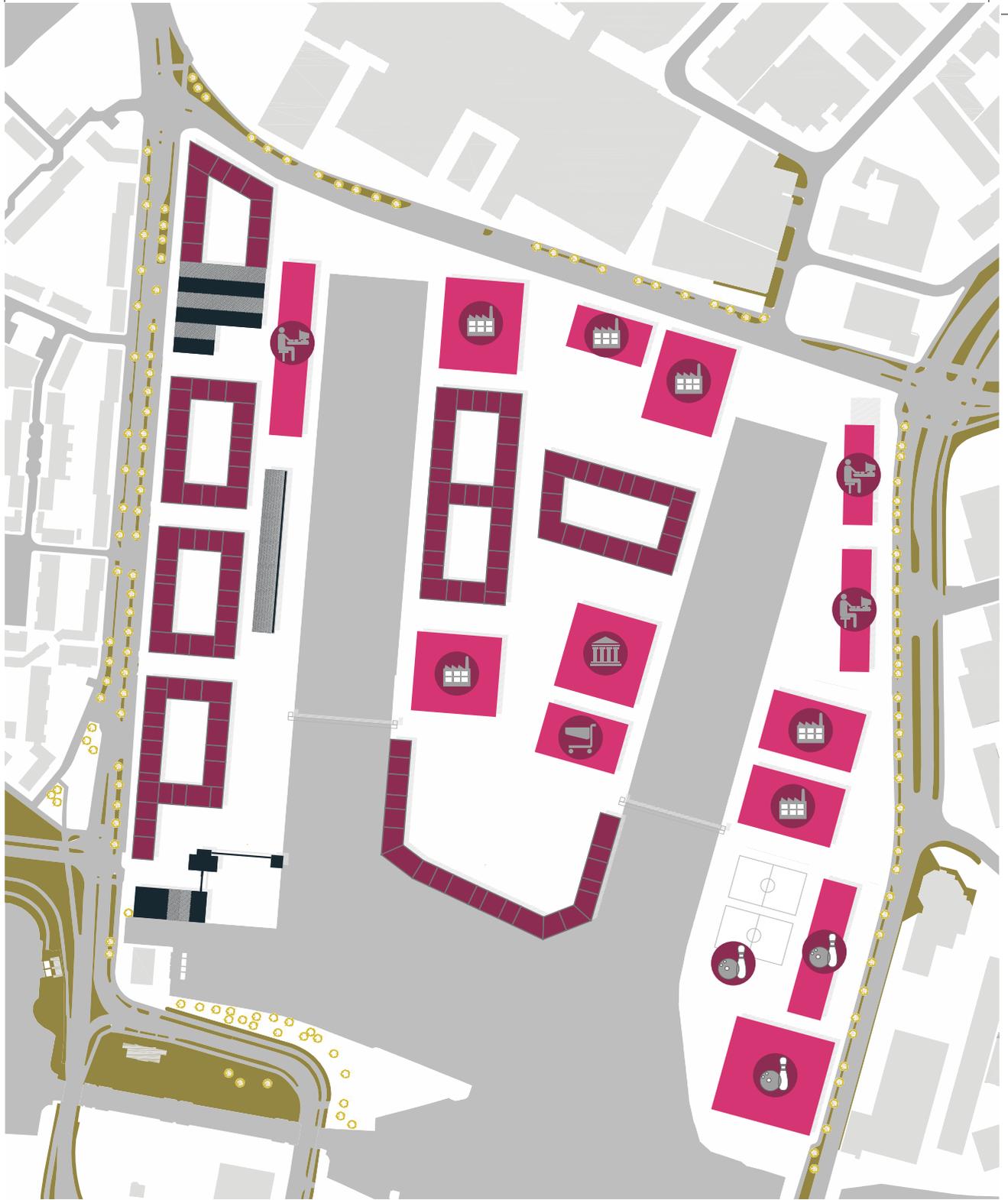
„Die Nutzungsmischung ist dabei die Grundlage für die Schaffung städtischer Quartiere nach dem Vorbild der kompakten Stadt. Auch in Bezug auf die Wohntypologien selbst gibt es neue Entwicklungen, welche besonders für Familien eine Alternative zum Einfamilienhaus im suburbanen Wohngebiet darstellen: Stadthäuser, Mehrgenerationenwohnen usw.“⁵

„Vielfalt in der Nutzung städtischer Freiräume entsteht dann, wenn in dem betreffenden Bereich viele und sehr verschiedenartige Nutzungen angesiedelt sind.“⁶

Die Bebauung im Havenkwartier reagiert auf den Umstand, dass das Viertel am Schnittpunkt zwischen Wohn- und Industriegebiet liegt und nach Wunsch der Stadt dies auch widerspiegelt. Es soll sowohl Wohnraum bieten, als auch kreativen, produzierenden Kleinbetrieben bzw. Startup Unternehmen einen Platz geben. Ein weiterer wichtiger Faktor bei der Planung ist die teils massive Lärmimmission durch das angrenzende Industriegebiet. So übersteigt im östlichen Teilgebiet der Lärmpegel die gesetzlich zulässigen Grenzwerte für Wohnbau. Um diesen Teil des Havenkwartiers dennoch über die Arbeitszeiten hinaus zu aktivieren, wurde im „lautesten“ Bereich ein Sportzentrum angedacht.

5 Baum 2008, 48.

6 Feldtkeller 1995, 58.



10m 50m 100m



Kultur



Büro



Industrie



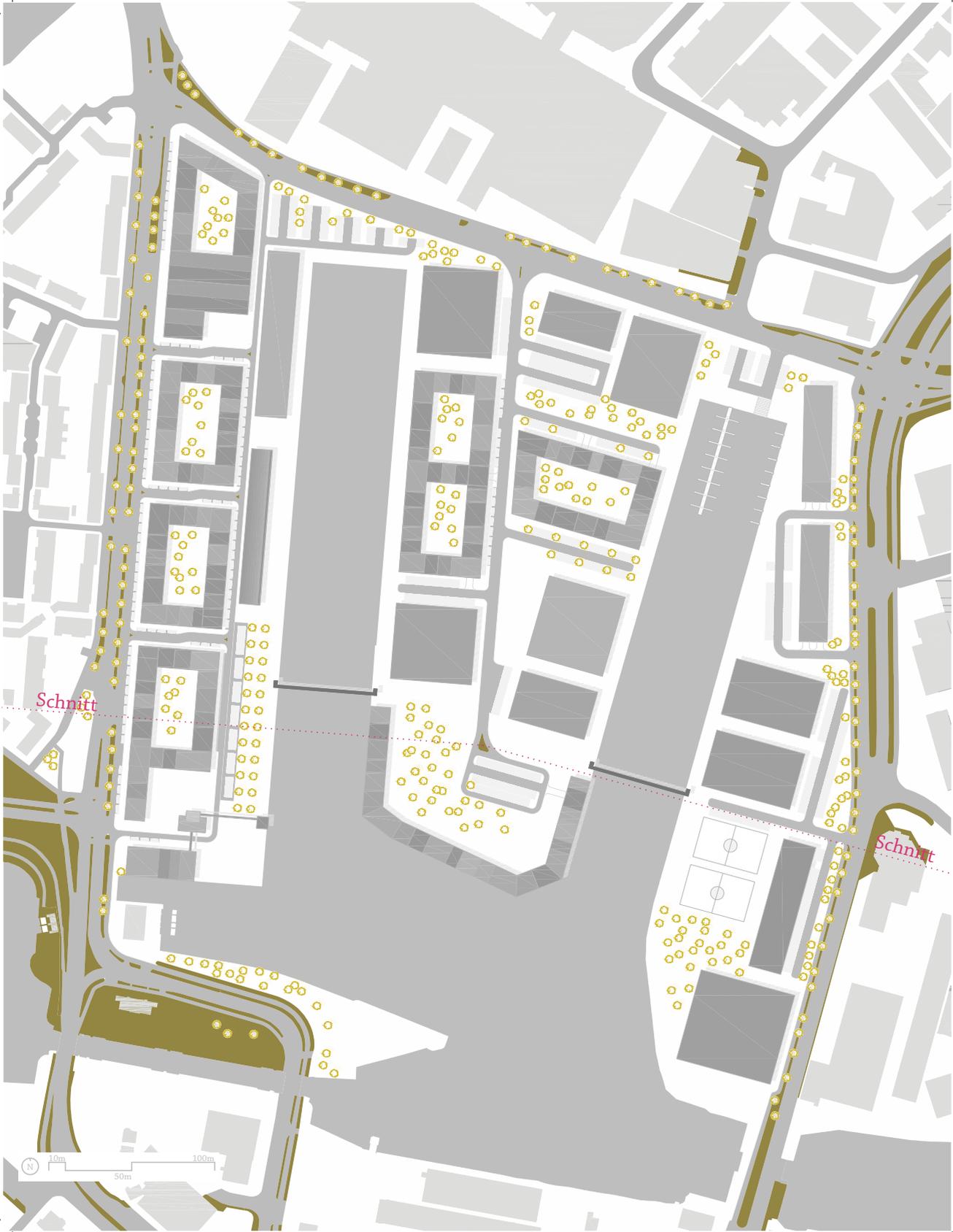
Shopping



Sportstätte



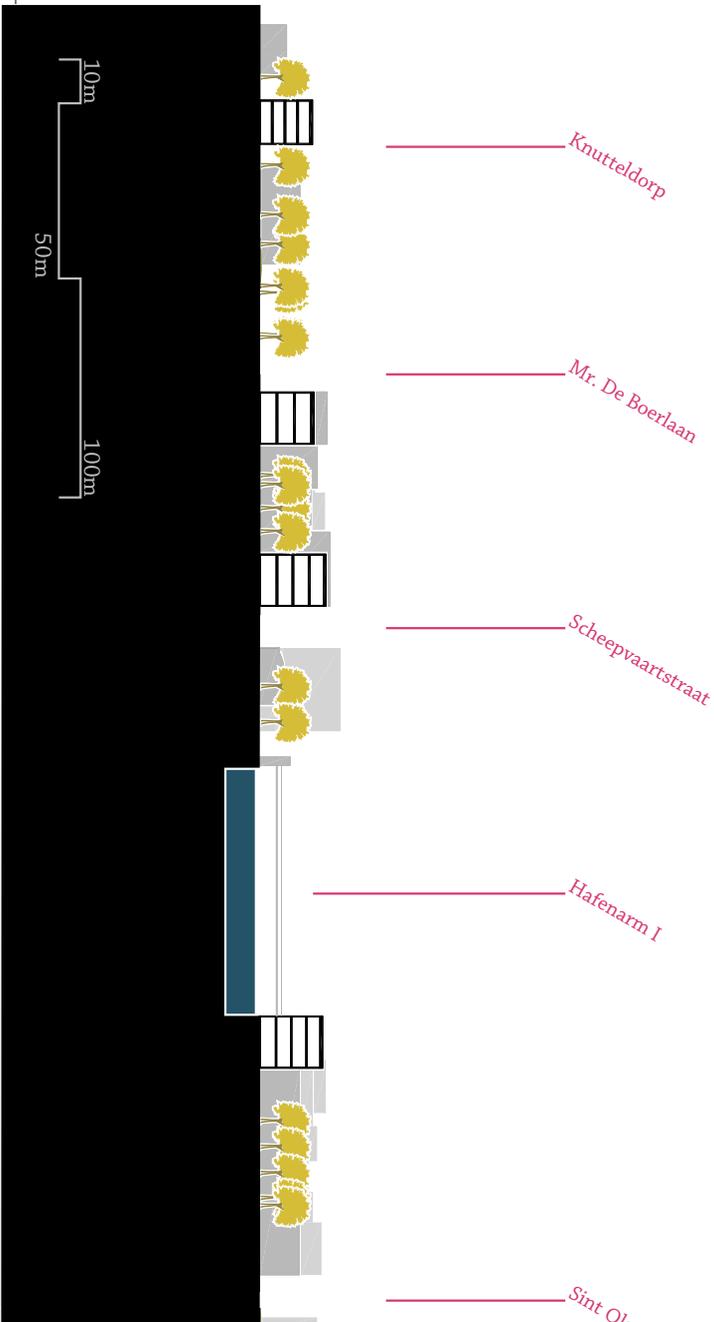
Stadthaus



Das gesamte Gebiet unterteilt sich in größere Parzellen für die Bauten der produzierenden Kleinbetriebe, für einen zentralen Kulturbau, einen Supermarkt, die Sporteinrichtungen im Süd-Osten des Quartiers und Bürobauten, sowie in kleinere Parzellen als Blockrandbebauungen, für Wohnungen und Flächen für Kleinunternehmer, Geschäfte, Gastronomiebetriebe usw.. Die größere Parzellierung findet sich überwiegend im Osten des Gebietes, hin zur Großindustrie, die kleinteilige Parzellierung hin zur Wohnbebauung Knutteldorp.

Das zukünftige Havenkwartier hat eine Bebauungsdichte von etwa 1,2. Die ca. 132 500 m² Bruttogeschossfläche verteilen sich wie folgt: Wohnraum 59 000 m², Büronutzung 16 500 m², Kultur 9 500 m², Sporteinrichtungen 4 000 m², Industrie und Gewerbe 38 500 m².

Die Bebauung ermöglicht eine heterogene, abwechslungsreiche Nutzung des Gebietes. Die Blockrandbebauung schafft eine klare Trennung zwischen öffentlicher und privater Sphäre und erhöht dadurch die Qualität des Wohnraums, wie auch die des öffentlichen Raumes. Die Erdgeschosszone ist, klassisch einem Stadthaus entsprechend, einer öffentlichen Nutzung zugeteilt. Die darüber liegenden Geschosse dienen dem Privaten. Der begrünte Innenhof mit privaten und gemeinschaftlichen Flächen ist geschützt von der Öffentlichkeit. Diese wiederum hat ihren Platz auf der „anderen“ Seite, gut zugänglich und sicher, durch die „Augen auf die Straße“, wie Jane Jacobs die soziale Kontrolle durch Anrainer und Passanten bezeichnet.



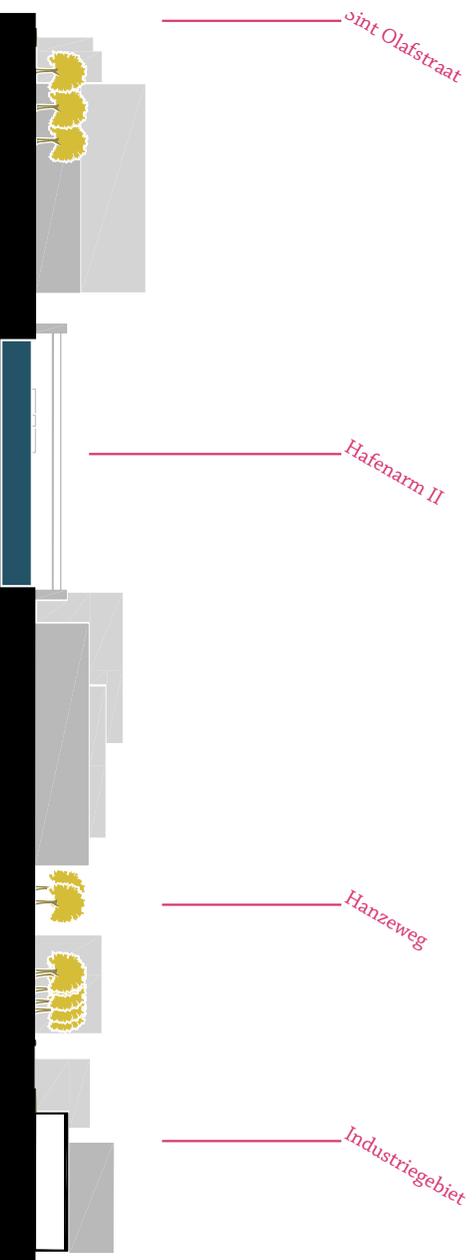


Abb 107.: Schnitt



Das Stadthaus im Havenkwartier

„Die Realisierung großzügiger Stadthäuser mit flexiblem Erdgeschoss in Zentrumsnähe [...] ist nicht nur die Folge einer wachsenden Nachfrage bei der Oberschicht, wieder in der Stadt wohnen zu wollen, sondern auch des wachsenden Bewusstseins, dass gerade diese Bewohner eine Katalysator-Wirkung für eine nachhaltige urbane Kultur haben.“⁷

Um den industriellen Charakter des Havenkwartiers zu erhalten, werden für die Blockrandbebauung - bei maximal 4 Geschossen - Geschosshöhen von mindestens 3,5 Meter vorgegeben. Ebenso wird auf eine entsprechende architektonische Sprache geachtet. Um das Nebeneinander individuell gestalteter Stadthäuser zu „ermöglichen“ und dennoch den Eindruck einer Einheit zu erhalten, werden die orthogonalen Blöcke mit einer Baulinie versehen. Die Ausnahme bildet die Bebauung mit Stadthäusern im Süden des mittleren Teilgebietes. Diese bildet einen zentralen Platz im Havenkwartier aus und fasst das Gebiet an dieser Stelle. Das Private richtet sich in diesem Fall zum Wasser hin.

7

Christiaanse 2002, 81.

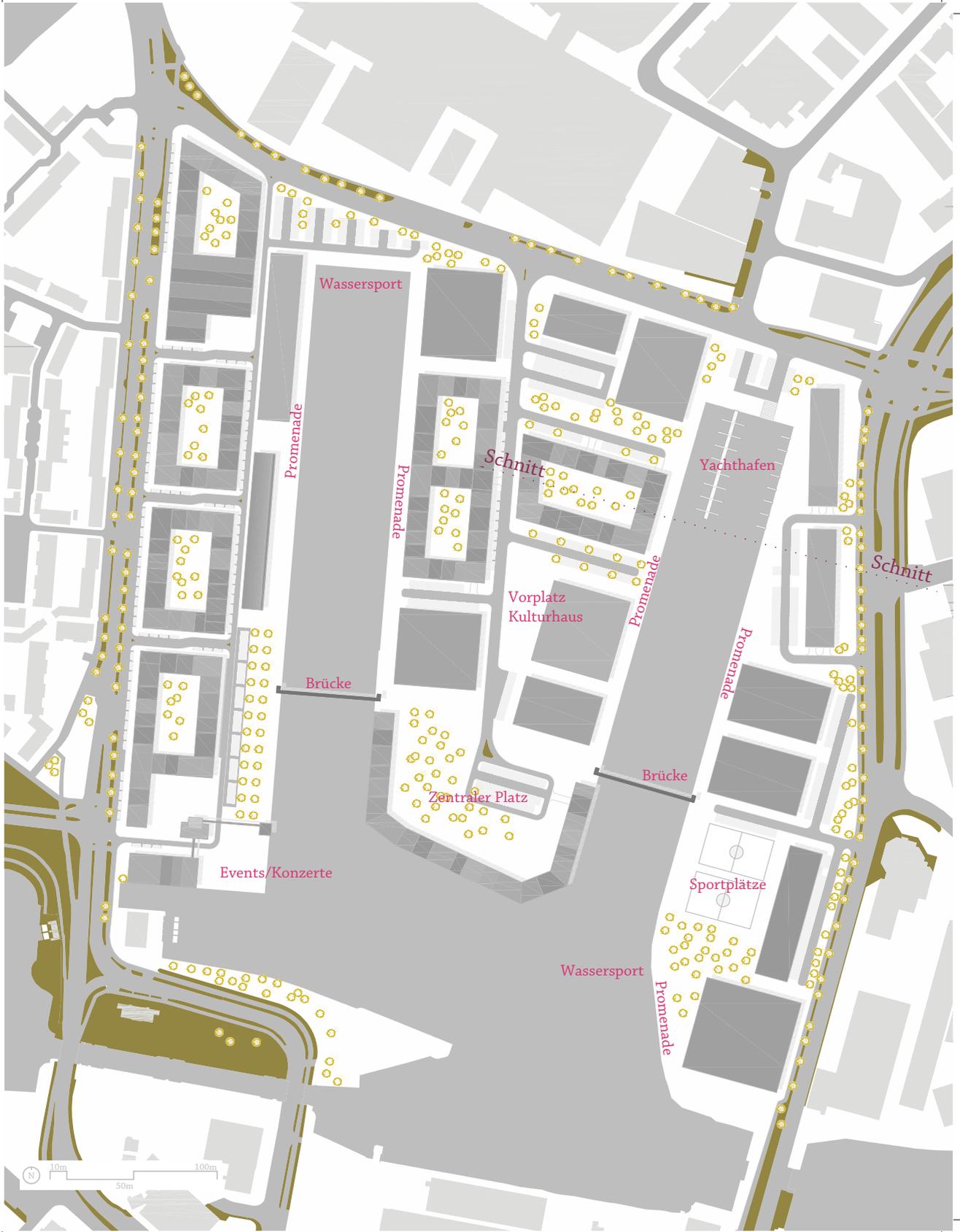


Abb 108.: Stadthaus

Außenraum

Da das Ufer der IJssel, auf Grund der Umweltschutzbestimmungen kaum zugänglich ist und sich nicht als Naherholungsgebiet anbietet, wird im Havenkwartier den Einwohnern Deventers der Zugang zum Wasser ermöglicht. Hierzu wird die Hafenkante in Form einer breiten Promenade fast gänzlich der Öffentlichkeit zugänglich gemacht. Zusätzlich bietet die nunmehr sporadische Nutzung des Hafens für industrielle Zwecke Platz für einen neuen Yachthafen im zweiten Hafenarm, sowie für sportliche Aktivitäten (Wasserski, Rudern, Segeln usw.) und die Freizeitgestaltung (Bootausflug, Schwimmen usw.).

Zwei hochgelegene Brücken für Fußgänger und Radfahrer verbinden die drei Teilgebiete im Süden und schließen diese zu einer Einheit zusammen. Die Promenade wird zum Rundweg im Havenkwartier Deventer.



Wassersport

Promenade

Promenade

Schnitt

Yachthafen

Vorplatz
Kulturhaus

Promenade

Schnitt

Brücke

Zentraler Platz

Brücke

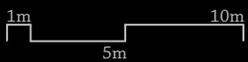
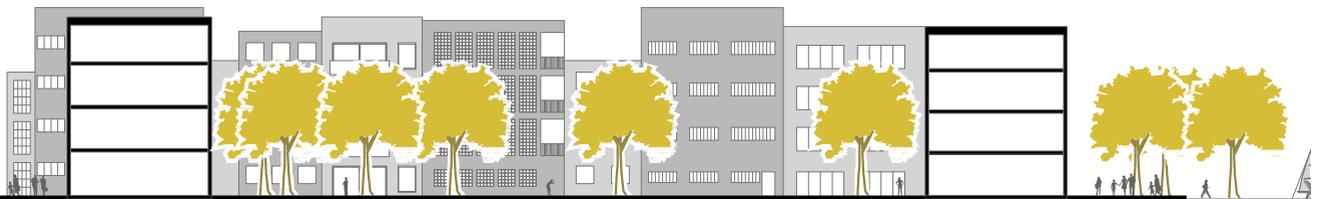
Events/Konzerte

Sportplätze

Wassersport

Promenade





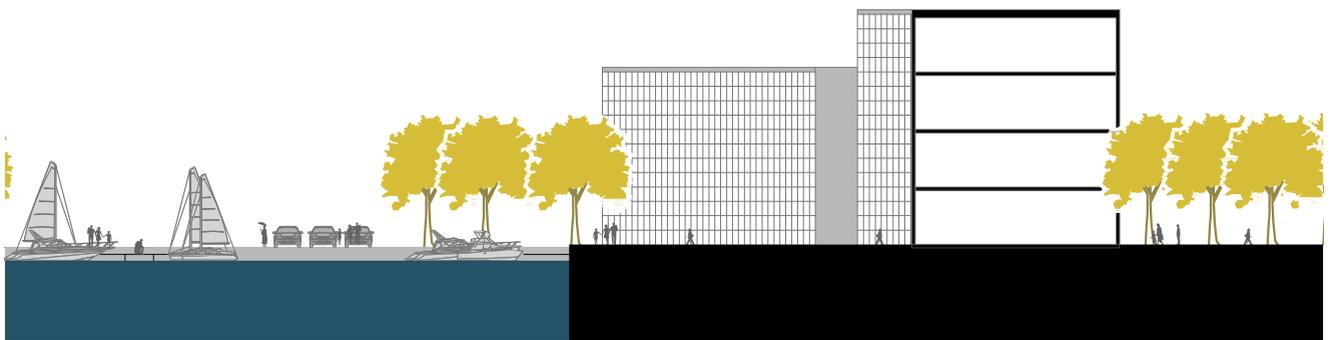
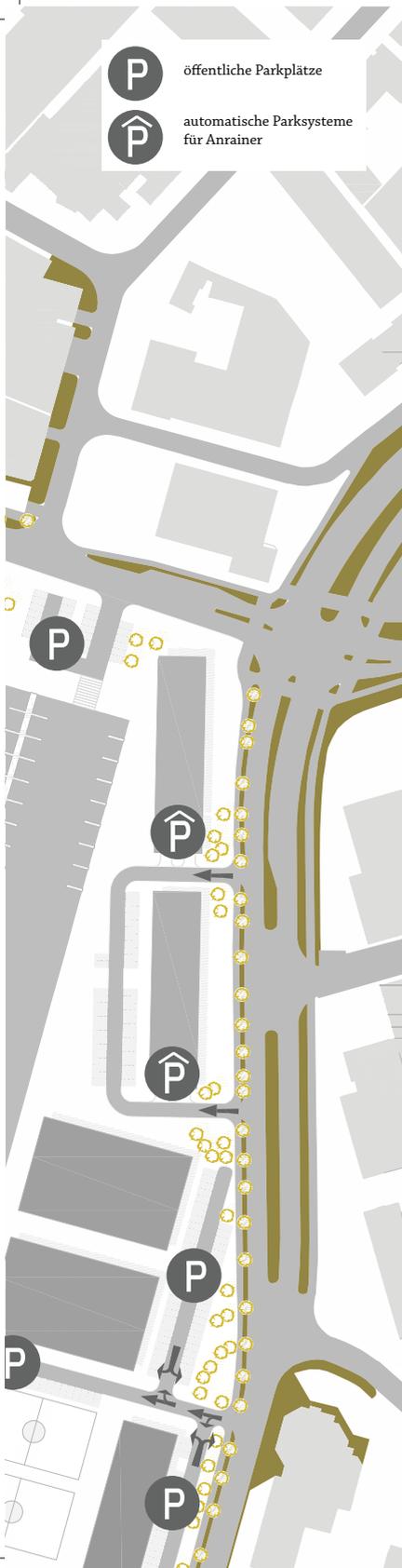


Abb 110.: Yachthafen

30



Verkehrskonzept



Für das Havenkwartier besteht eine 30 km/h Geschwindigkeitsbegrenzung. Im ersten Teilgebiet verlaufen Nord-Süd zwei entgegengesetzte Einbahnstraßen, die über drei Verbindungsstraßen miteinander verknüpft werden. Das zweite Teilstück wird über eine Stichstraße, sowie einigen Seitenstraßen, mit Wendemöglichkeit am zentralen Platz erschlossen. Die weniger urbane, weniger öffentliche Nutzung des dritten Teilgebietes – Yachthafen, Büro, Industrie, Sportzentrum – spricht vermehrt Zielpublikum an, die eine ausreichende Anzahl an Parkplätzen sucht. Entlang der Straßen befinden sich eine Vielzahl an Möglichkeiten für Laufkundschaft zum stundenweise Parken. Anrainer, Arbeiter, Angestellte parken ihren Wagen in automatischen Parksystemen, die zahlreich vorhanden sind. Mögliche anfängliche Skepsis gegenüber einem solchen Parksystem, wird wie vielerorts dem Vorteil eines sicheren, garantierten Parkplatzes ohne aufwendiges Suchen weichen. Die unterschiedlichen automatischen Parksysteme eignen sich sowohl für Bewohner, als auch Arbeiter, die meist zeitgleich morgens im Büro eintreffen. Insgesamt stehen knapp 1200 Parkplätze zur Verfügung, davon fallen 630 auf private Parkplätze in den automatischen Parkieranlagen.

Abb 111.: Verkehrskonzept



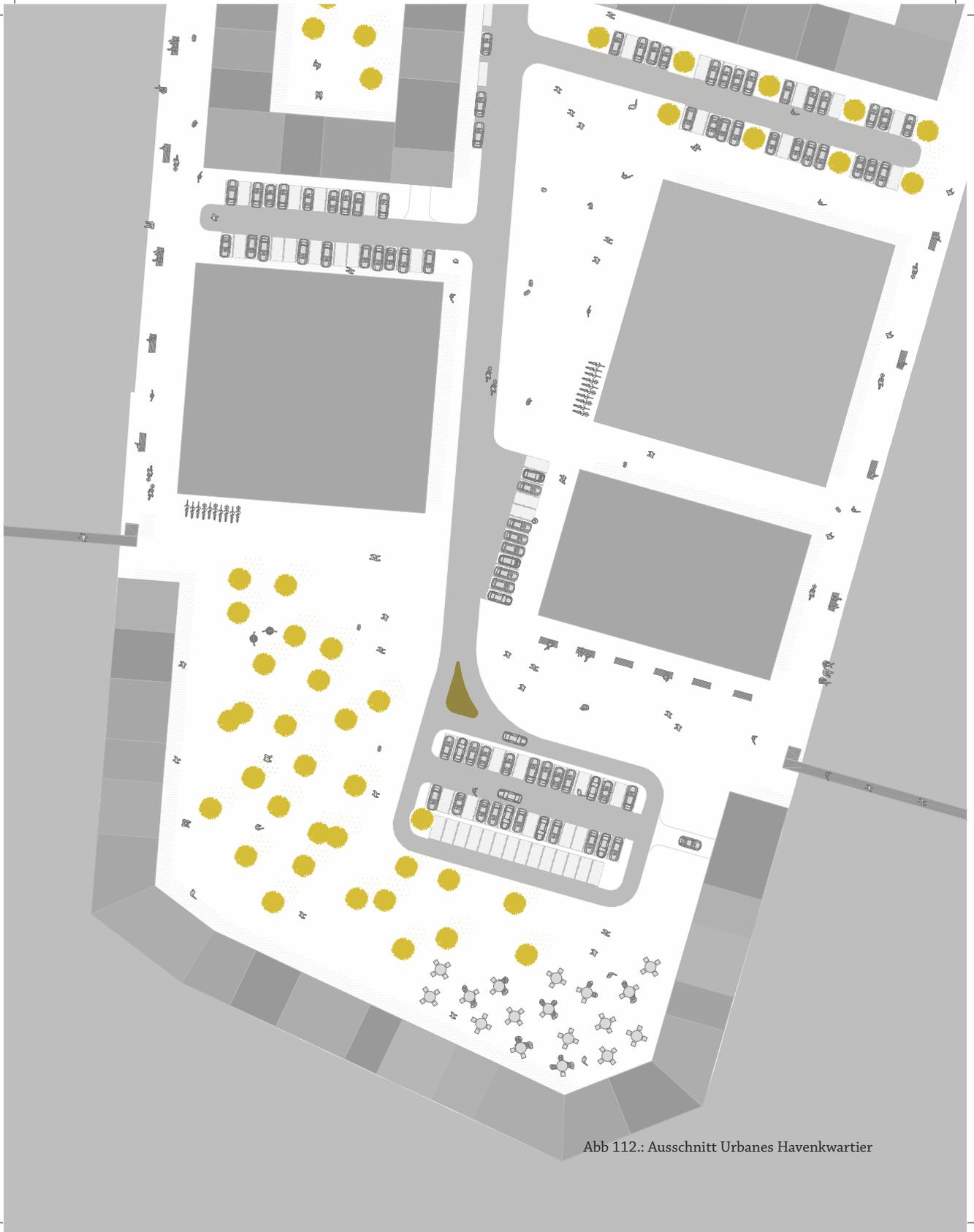
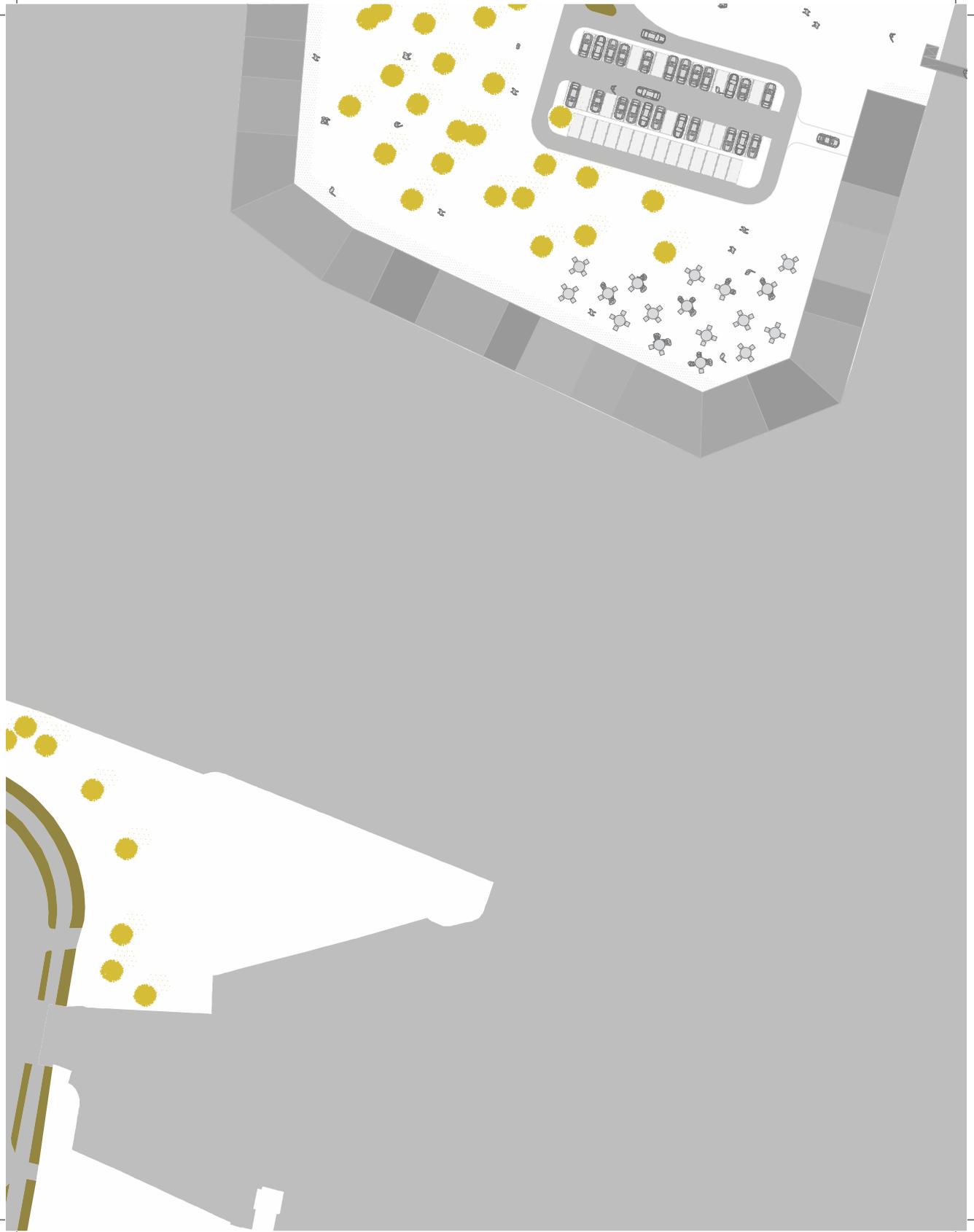


Abb 112.: Ausschnitt Urbanes Havenquartier



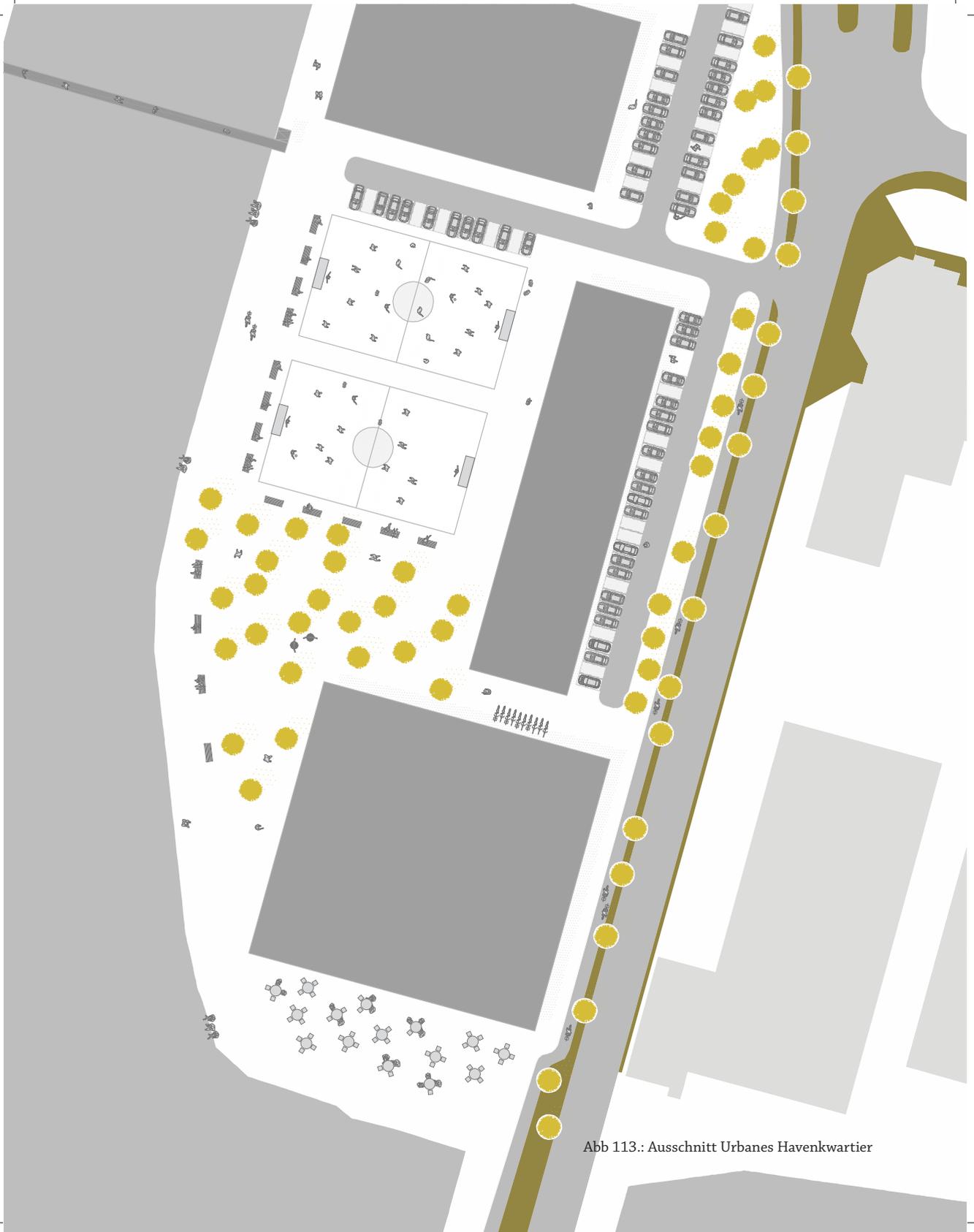


Abb 113.: Ausschnitt Urbanes Havenkwartier

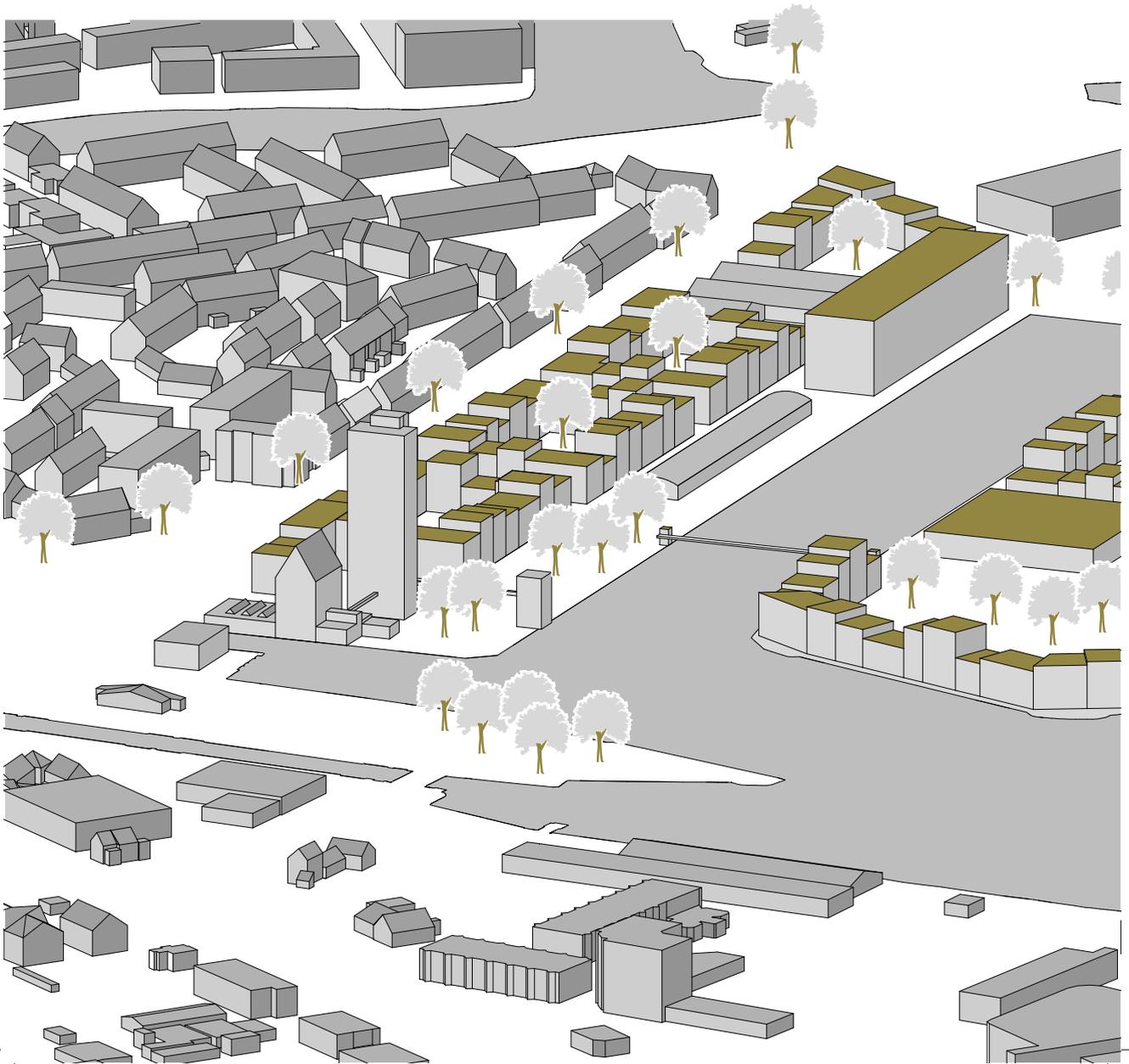
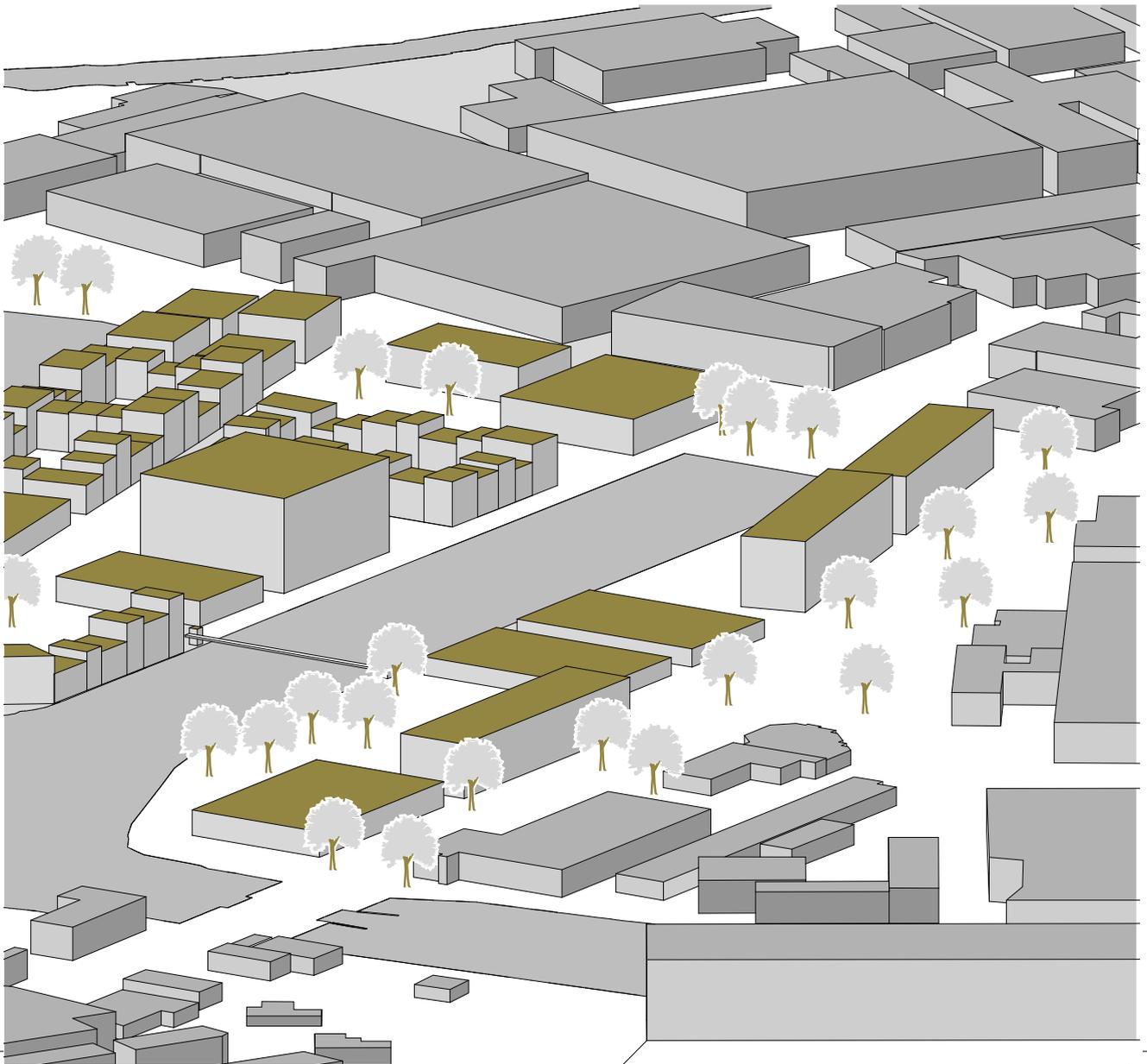


Abb 114.: Schaubild Urbanes Havenkwartier



Entwurf :: Grijze Silo

Abb 115.: Grijsze Silo





Abb 116.: Grijze Silo

Bestand Grijze Silo

„Historisch überkommene Gebäude halten Distanz zu ihren aktuellen Nutzern und Nutzungen. Damit schaffen sie Möglichkeitsräume, Spannungen zwischen verschiedenen möglichen Deutungen.“¹

1

Siebel 2002, 34.

„Das Wort „Silo stammt [...] angeblich aus Spanien, wo zur Zeit der Mauren das Wort „Sylos“ zunächst ein bestimmtes Raummaß und in erweiterter Bedeutung eine Getreidegrube bezeichnet, die ein solches Quantum Getreide enthält.“²

„Silogruppen dienen dem Umschlag von Schüttgütern, der Bevorratung und als Produktionsanlagen vor- und nachgeschaltete Pufferspeicher.“³

„Umschlagsilos sind Verkehrseinrichtungen wie Häfen, Kanälen, Bahnen, Straßen bzw. landwirtschaftlichen und industriellen Produktionsstätten zugeordnet. Das Silogut wird überwiegend von einem Verkehrsträger angeliefert (z.B. LKW) und von einem anderen abtransportiert (z.B. Schiffe). Die Silos dienen der Pufferung des Gutes und einer beschränkten Bevorratung.“⁴

„Vorratssilos dienen der Lagerung von Schüttgütern über einen längeren Zeitraum.“⁵

„Silos zur Pufferung sind Produktionsanlagen zugeordnet. Sie stehen am Beginn und Ende eines Verarbeitungsvorganges. Sie dienen nur kurzfristig einer Bevorratung.“⁶

-
- 2 Fuchs 1988, 3.
 3 Luchner 1988, 224.
 4 Ebda. 1988, 224-225.
 5 Ebda. 1988, 255.
 6 Ebda. 1988, 255.

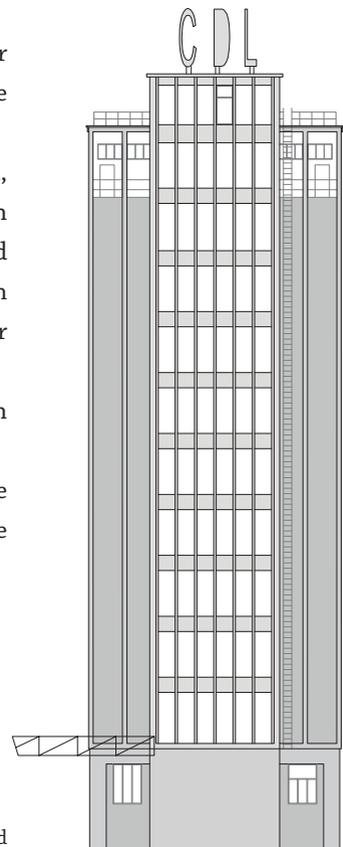
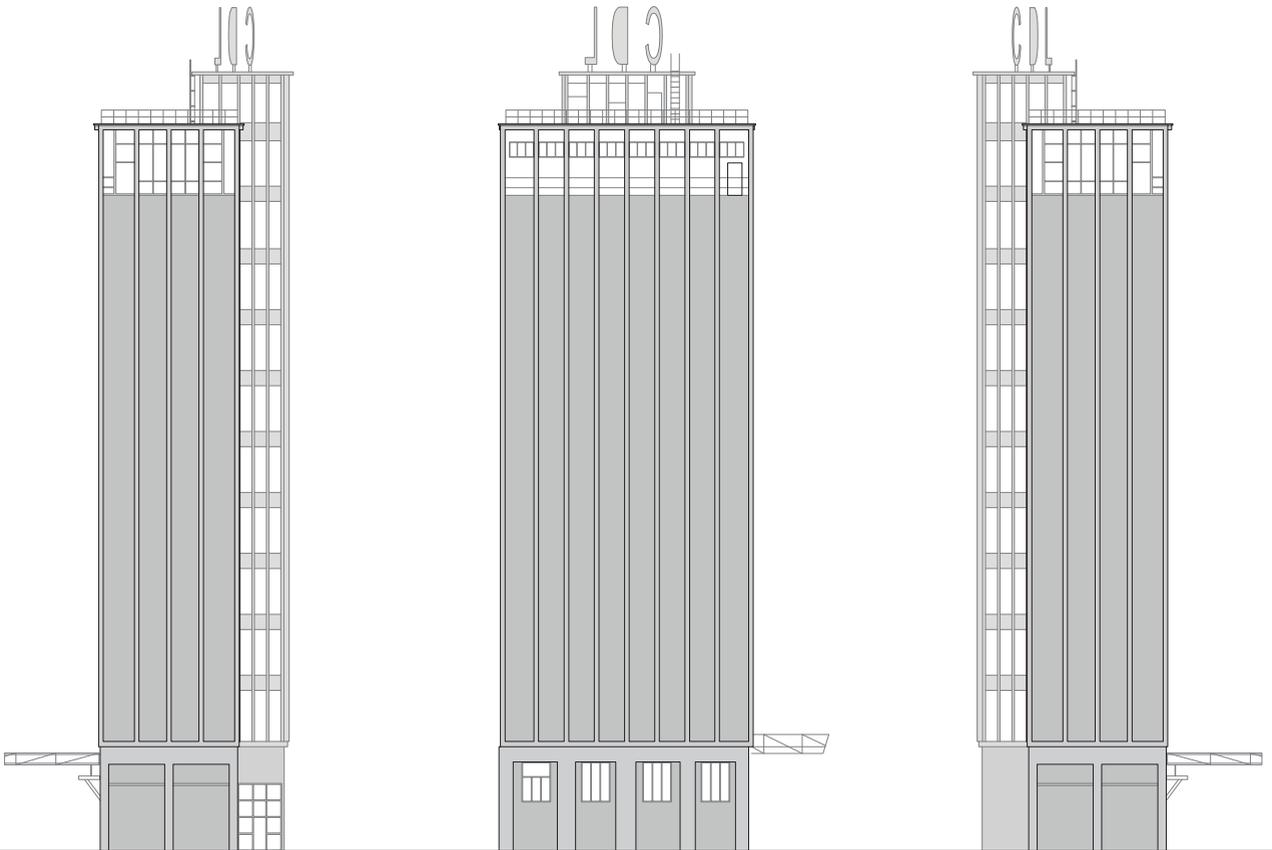


Abb 117.: Ansichten Bestand

Ansicht Nord



Ansicht Ost

Ansicht Süd

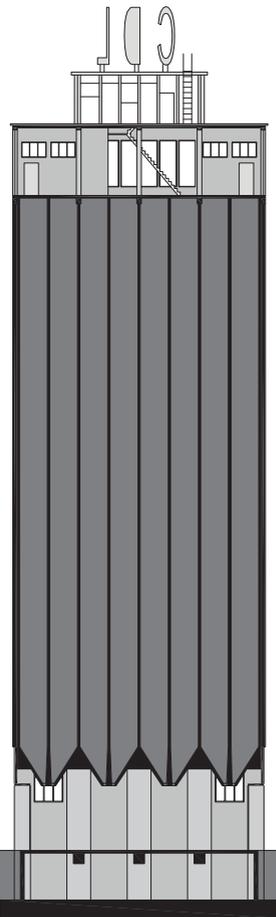
Ansicht West

Das 1961 errichtete Grijze Silo im Havenkwartier Deventer diente als Umschlagsilo. Das Silo wurde mittels Gleitschalung innerhalb von 3 Wochen aufgestellt. Es ist insgesamt 51 Meter hoch und hat 32 Silozellen. Diese sind 37 Meter hoch. Die einzelnen Zellen haben eine Grundfläche von 1,97 m x 1,80 m. Der Siloblock ist durch eine sich selbst tragende Betonfassade vor Umwelteinflüssen geschützt. Das Fassungsvermögen beläuft sich auf knapp 3.500 Tonnen. Im Erdgeschoss stehen die Zellen auf 12 Betonscheiben an der Außenfassade und 3 größeren Scheiben im Inneren des Gebäudes. Die Zwischenräume der außenliegenden Betonscheiben wurden mit Ziegelverbänden geschlossen. Der Erschließungskern im Norden des Gebäudes besteht aus einem Betonskelett mit rahmenlosen Fenstern. Über den Siloröhren liegt der Verteilerraum, in dem die Güter mechanisch auf die einzelnen Zellen umverteilt wurden. Weitere Elemente des Grijzen Silos sind ein Personenaufzug, welcher den Keller, das Erdgeschoss und das Toplevel miteinander verbindet. Sowie eine Treppe über die man darüber hinaus noch auf das Dach gelangt.

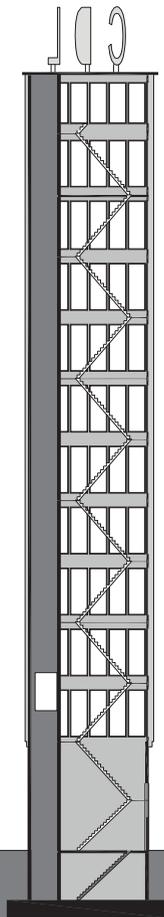
Die horizontale Beförderung der Güter erfolgte über ein Förderband vom „Zuigergebouwtje“, welches an der Kaimauer steht, zum Silo. Von hier gelangten die Güter mittels Becherwerk (Jakobsleiter) entlang des Treppenhauses in den Verteilerraum über den Silozellen. Hier wurde das Produkt mit Schüttröhren in die Zellen umverteilt. Unter den Zellen befindet sich ebenerdig eine Zufahrt für LKWs. Diese wurden über die trichterförmigen Ausläufe am Zellenboden beladen.

Abb 118.: Schnitte Bestand

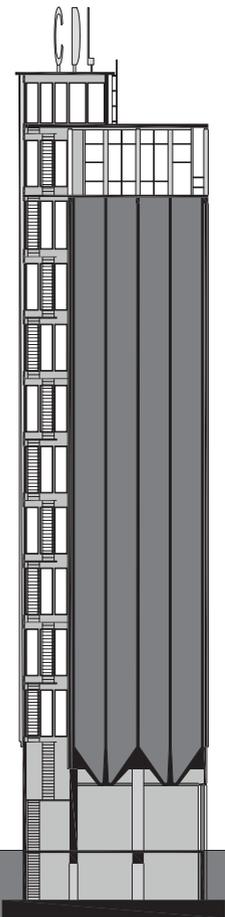




Schnitt 1-1



Schnitt 2-2



Schnitt 3-3

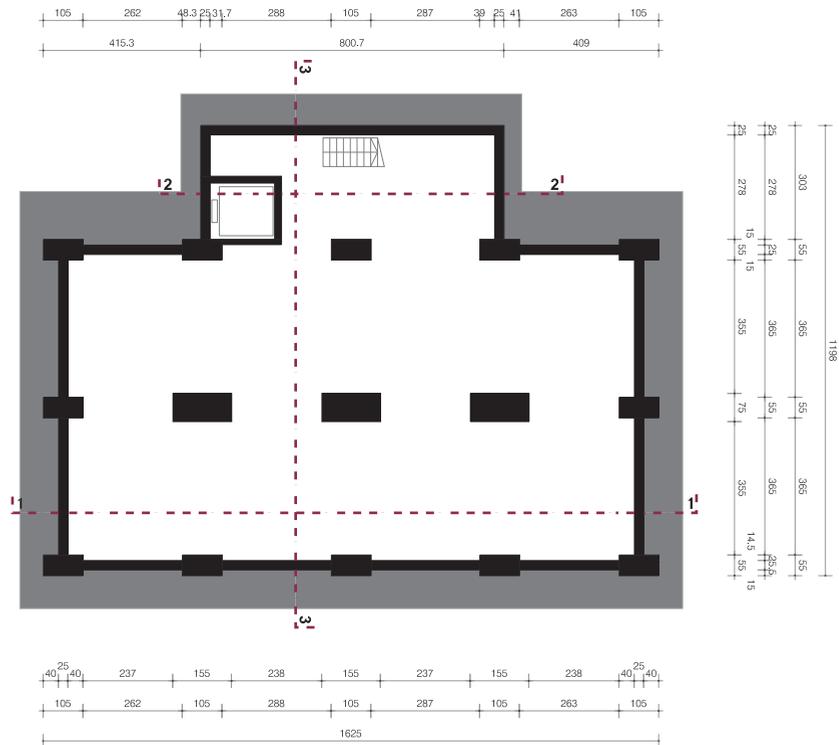


Abb 119.: Grundriss Untergeschoss Bestand

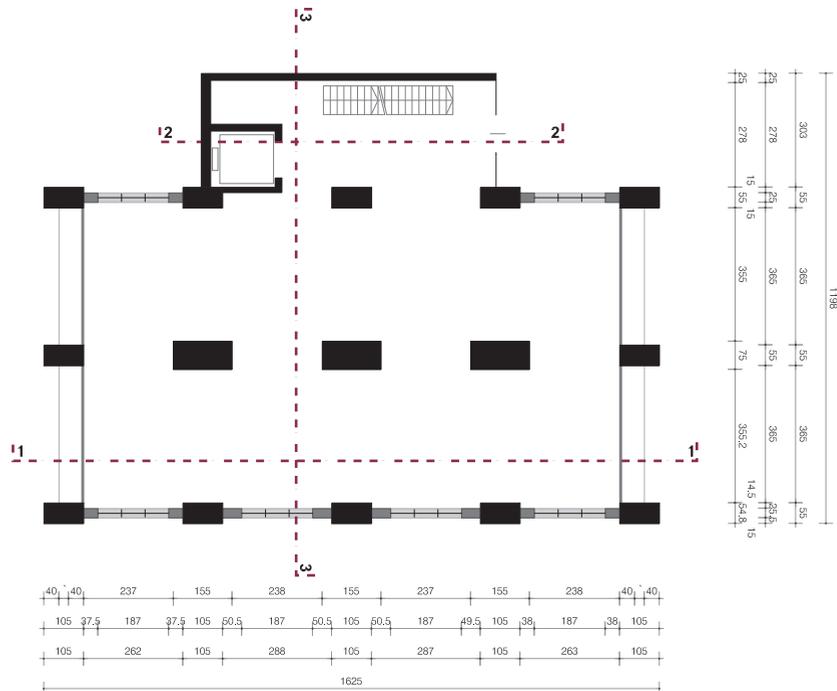


Abb 120.: Grundriss Erdgeschoss Bestand

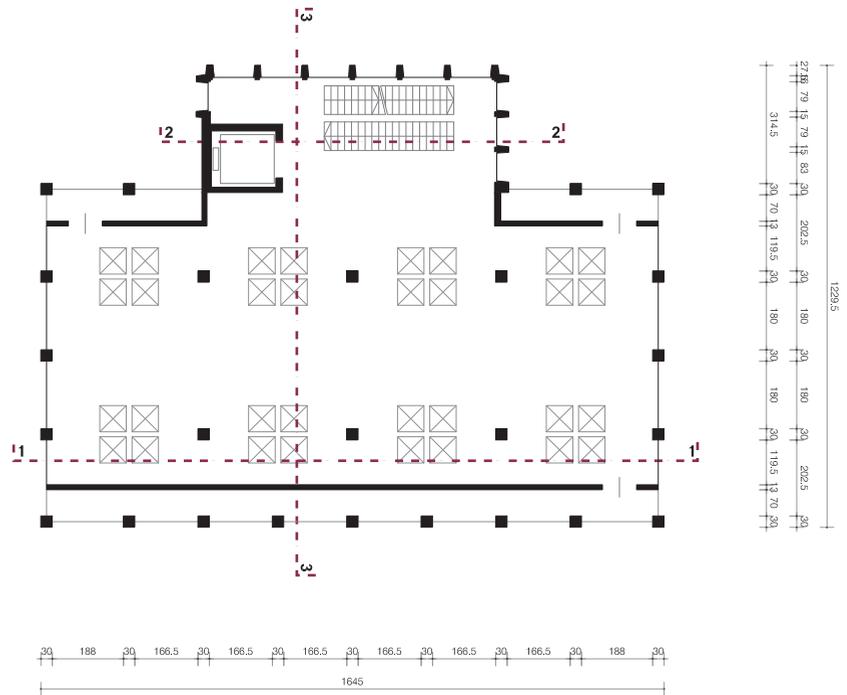
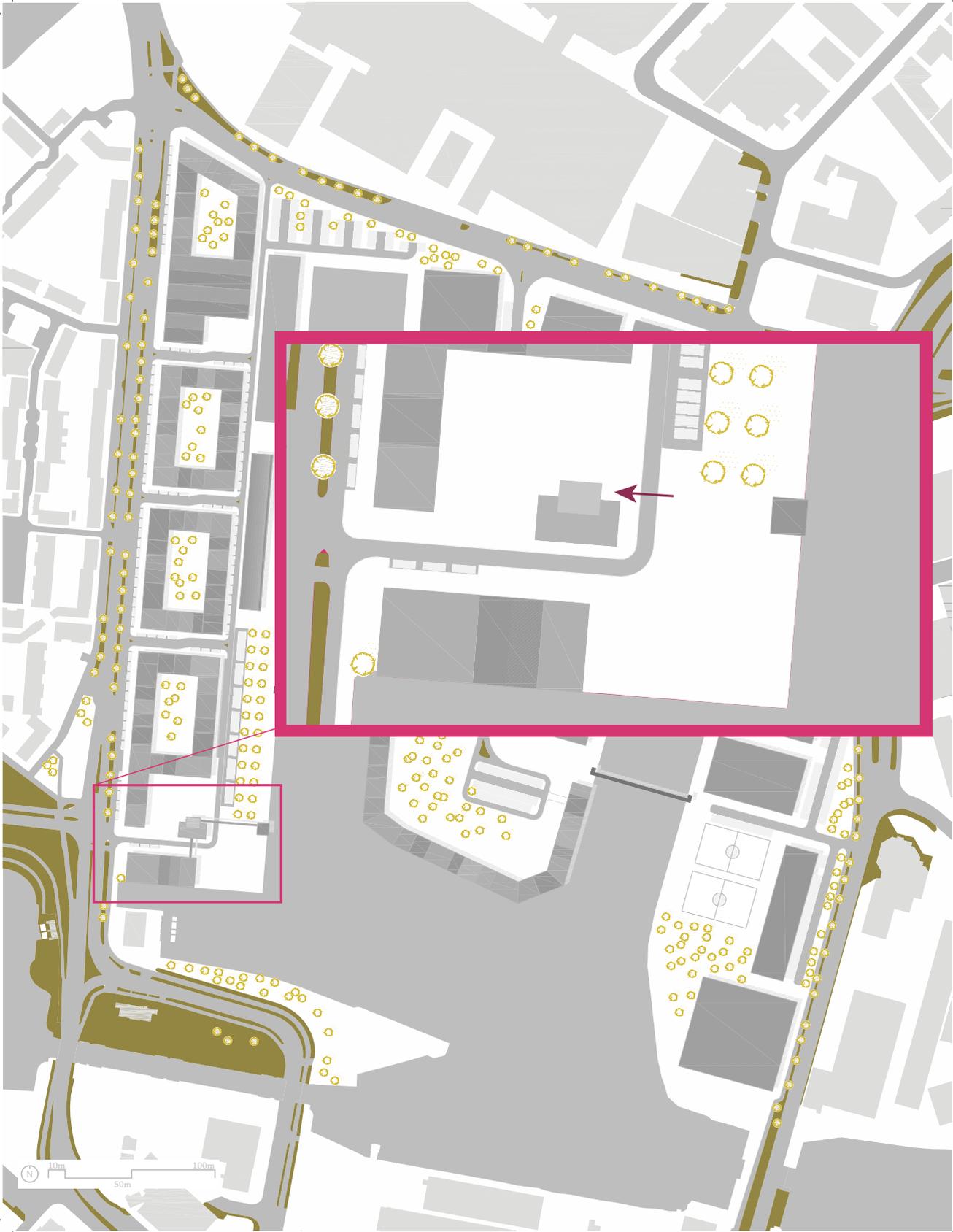


Abb 122.: Grundriss Verteilerraum Bestand



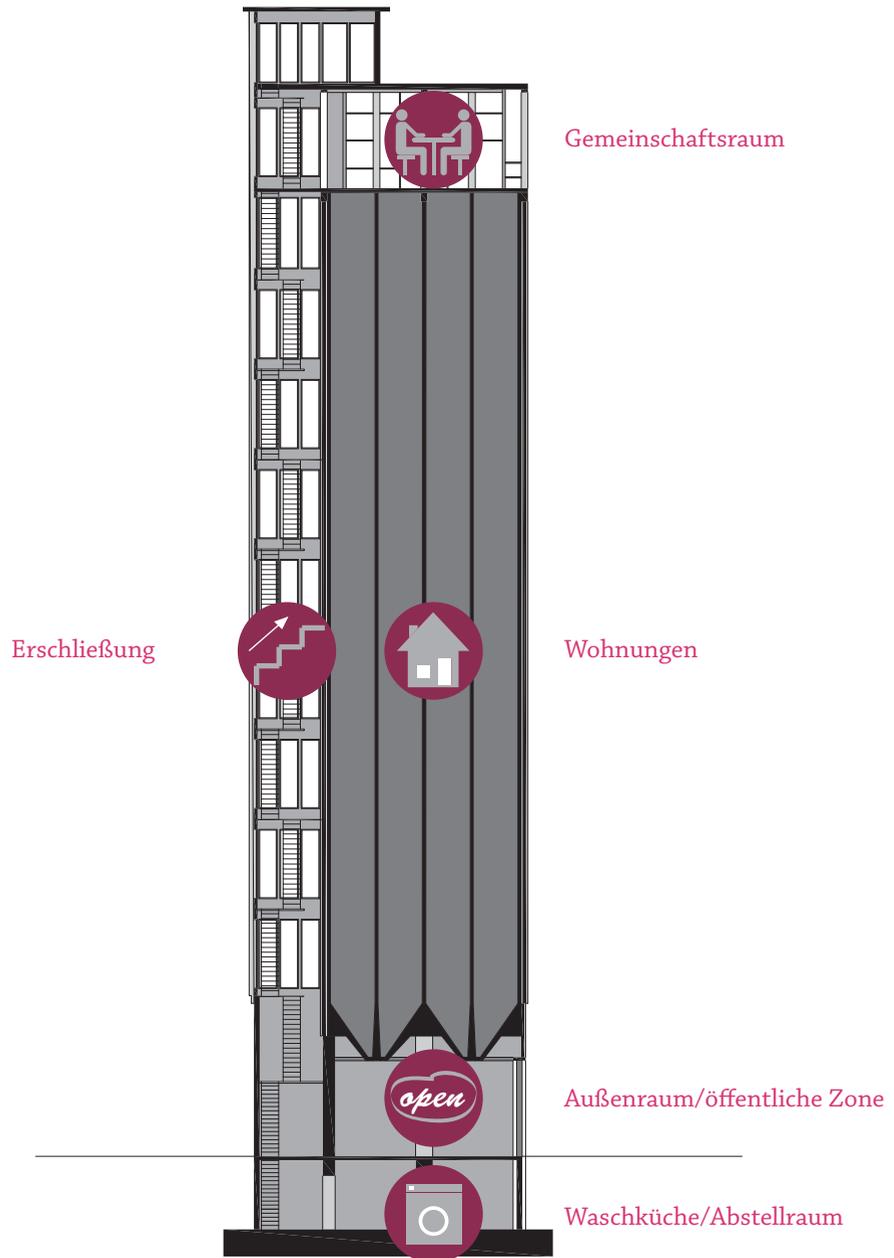
Umnutzung des Grijzen Silos

Die Umnutzung des Grijzen Silos in Deventer in ein Studentenwohnheim, erfolgt aus dem Gedankenspiel, dass die Nutzung des Silos im Industriezeitalter das Zwischenlagern von industriellen Gütern war und dies äquivalent im Wissenszeitalter das „Zwischenlagern“ von Wissen ist. Dies geschieht in Form von Studenten, die in dem Silo leben.

Das Grijze Silo ist gleichzeitig massiv in seiner Erscheinung und anmutig in seiner Wirkung. Jeder Teil der Struktur des Gebauten betont die Vertikalität des Silos. Dem Industriebau liegt eine puristische Schönheit inne, die durch eine Umnutzung nicht zerstört werden darf. Die exklusive Nutzung als Umschlagsilo steht im Widerspruch zu der einzigartigen räumlichen Qualität die die Erschließung, das Erdgeschoss und vor allem der Verteilerraum bieten. Diese Räume verlangen geradezu eine andere bzw. intensivere Nutzung zu erfahren. Der vorliegende Entwurf versucht mit wenigen Mitteln diese Qualitäten zugänglich, nutzbar bzw. erlebbar zu machen. Der Entwurf für die Wohnungen im Siloblock zielt ebenso darauf ab, mit einfachen Mitteln die gegebene Struktur in seiner Vertikalität erfahrbar zu machen.

Das Studentenwohnheim

5 unterschiedliche Zonen können im Silo unterschieden werden. Der Keller des Gebäudes, die Erdgeschosszone mit der Einfahrt für die LKWs, die Zellen – das Herzstück des Silos –, der Erschließungskern, mit Treppen und Personenaufzug, sowie der Verteilerraum, der den oberen Abschluss bildet. Diesen Bereichen werden nun (bis auf den Erschließungskern) neue Funktionen zugeteilt. Die Verwaltung des Hauses übernehmen bereits bestehende Organisationen.



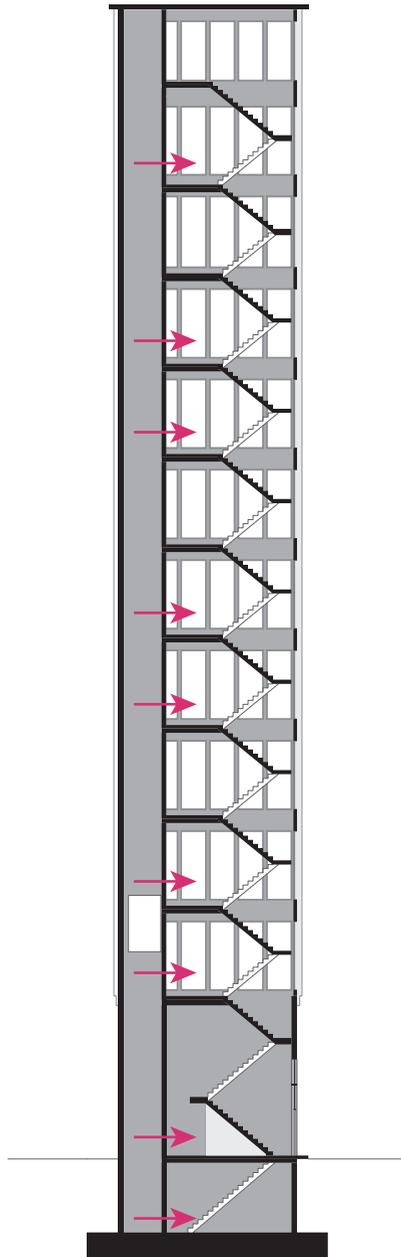
Die Erschließung

Die Fassade des Treppenhauses besteht aus einem minimalistischen Betonskelett und großzügigen rahmenlosen Glasfenstern. Der Erschließungskern ist lichtdurchflutet und bietet einen wunderschönen Ausblick über das Havenkwartier und seine Umgebung.

Die Erschließung des Gebäudes nach der Umnutzung erfolgt weiterhin im bestehenden Treppenhaus. Jedoch müssen für die Gebrauchstauglichkeit der Treppen für Wohn- und Fluchtzwecken die 12 Stiegenläufe adaptiert werden. Hierzu wird ein zusätzliches Zwischenpodest eingerichtet. Die Treppensteigung beträgt danach 18,2 cm x 22,0 cm. Für Gebäude mit Wohnfunktion werden gesetzlich eine Maximalhöhe von 18,8 cm und eine Minimaltiefe der Stufen von 22,0 cm vorgegeben. Für Treppen mit reiner Fluchtfunktion sind dies maximal 21,0 cm auf minimal 18,5 cm.

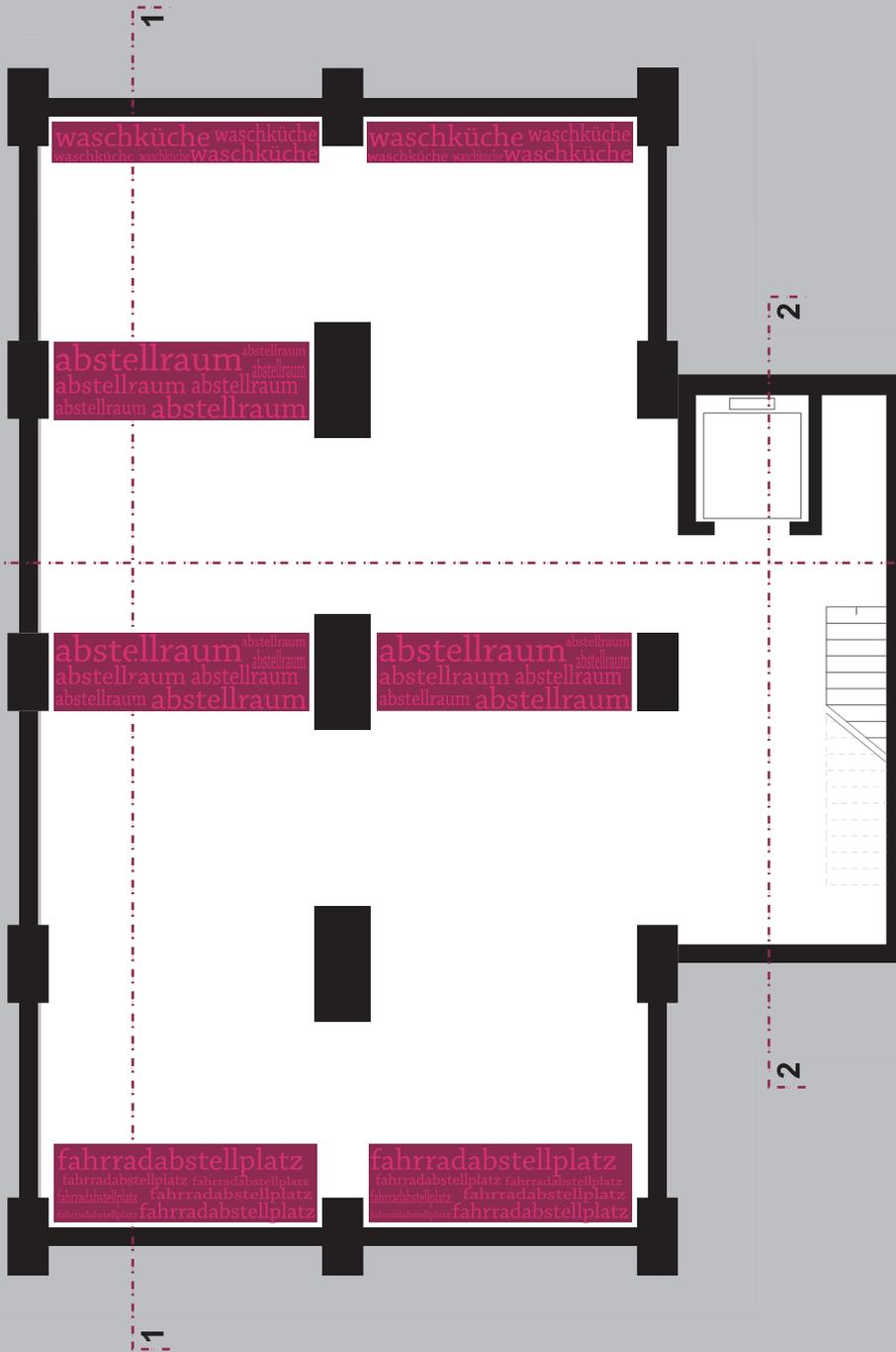
Der bestehende Personenaufzug wird erneuert und zusätzliche Ausstiege auf den 6 Wohnungseingangsebenen vorgesehen.

Das Stiegenhaus liegt außerhalb der künftigen thermischen Hülle, die nur den Wohn- und Gemeinschaftsbereich umfasst. Somit kann der Erschließungskern seine puristische Anmut beibehalten.



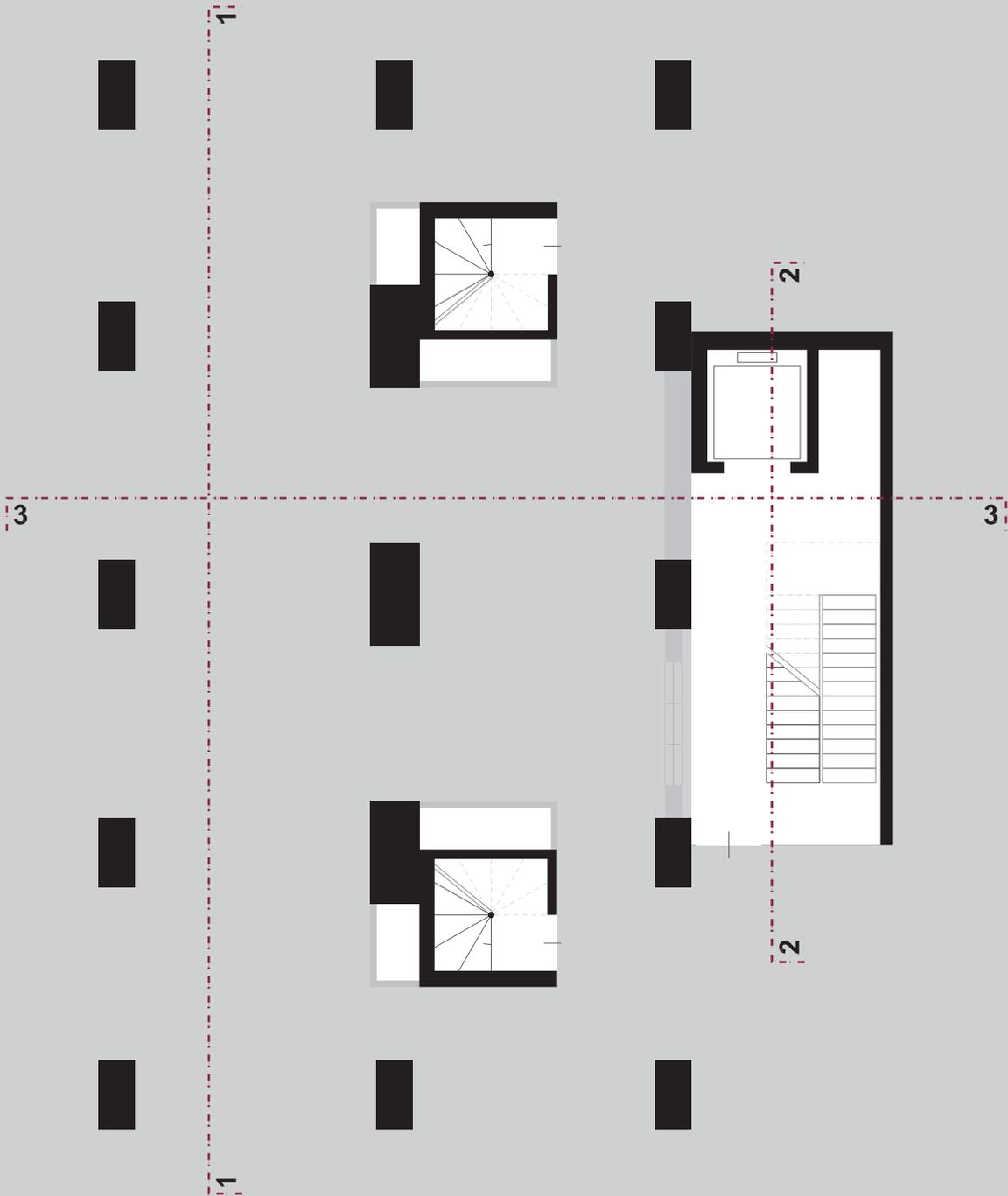
Das Untergeschoss

Im Keller des Silos befindet sich die Waschküche mit Waschmaschinen, Trockner und Wäscheständer. Weiters große Abstellflächen und Fahrradabstellplätze für die Bewohner des Wohnheims.



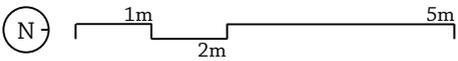
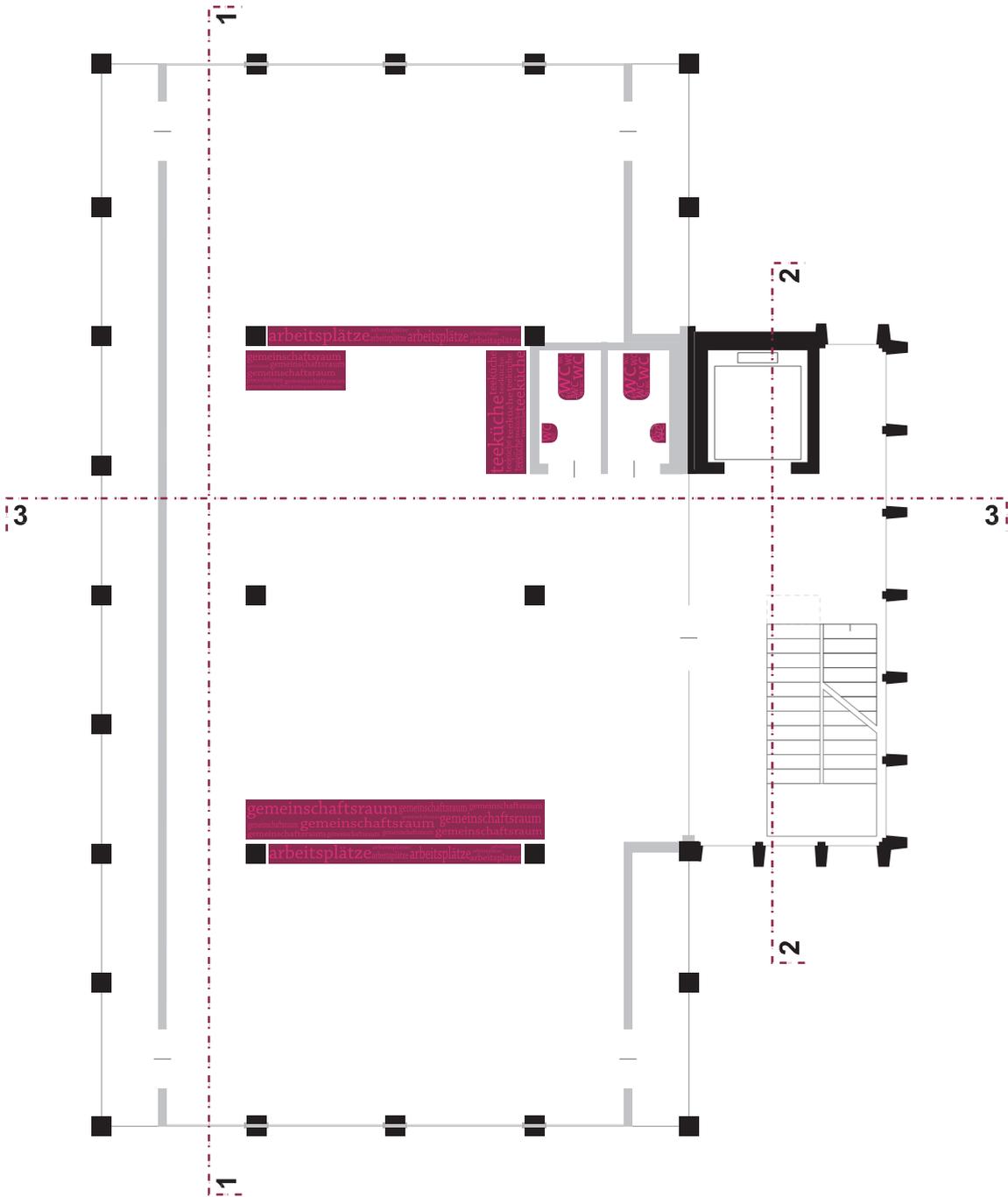
Das Erdgeschoss

Die Erdgeschosszone im neuen, urbanen Havenkwartier ist öffentlich. Das Studentenwohnheim bildet in diesem Zusammenhang keine Ausnahme. Das Erdgeschoss wird, bis auf den Erschließungskern und die Fluchttreppen, geöffnet. Die Ziegelverbände, sowie die Rolltore der LKW Zufahrt werden entfernt. Der Boden wird mit Asphalt versiegelt um das „Durchfließen“ des öffentlichen Raumes nicht mit einer Schwelle zu behindern. So entsteht ein überdachter Außenraum mit einer Höhe von 5,5 Meter und Blick auf die trichterförmigen Siloauslässe.



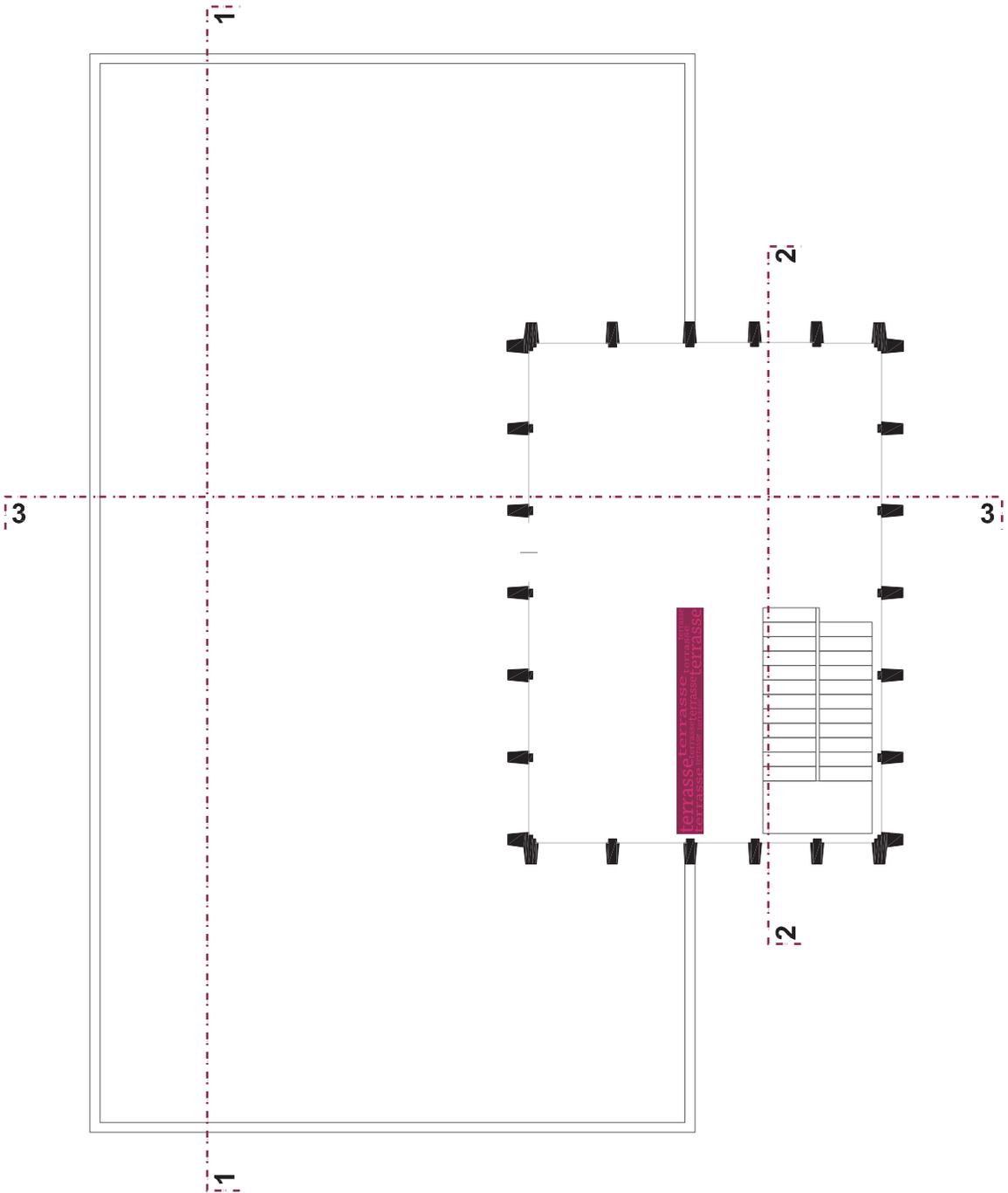
Der Gemeinschaftsraum

Der ursprüngliche Verteilerraum des Silos liegt in etwa 44 m Höhe und bietet, durch seine großzügigen Glasflächen und langen Balkone, einen fantastischen Rundumblick über die Stadt und eine hohe Aufenthaltsqualität. Dieser sonnendurchflutete Raum wird nun als Gemeinschafts- und Arbeitsraum für die Studenten genutzt. Hierzu werden Toiletten und eine Teeküche installiert. Um die thermische Hülle in diesem Bereich zu schließen wird die Decke gedämmt und die Einfachverglasung durch Zweischeiben- Isolierglas ersetzt. Weiters wird eine Glastrennwand zwischen Gemeinschaftsraum und Erschließungskern eingebaut. Die Möbel für Arbeitsplätze und Aufenthaltsbereich gliedern den Raum in drei unterschiedliche Zonen.



Das Dach

Die Aussicht auf Deventer und die Ijssel vom Dach des Silos ist atemberaubend. Auf dieses gelangt man über das Haupttreppenhaus. Künftig steht das Dach den Studierenden als Terrasse und Aussichtsplattform zur Verfügung.

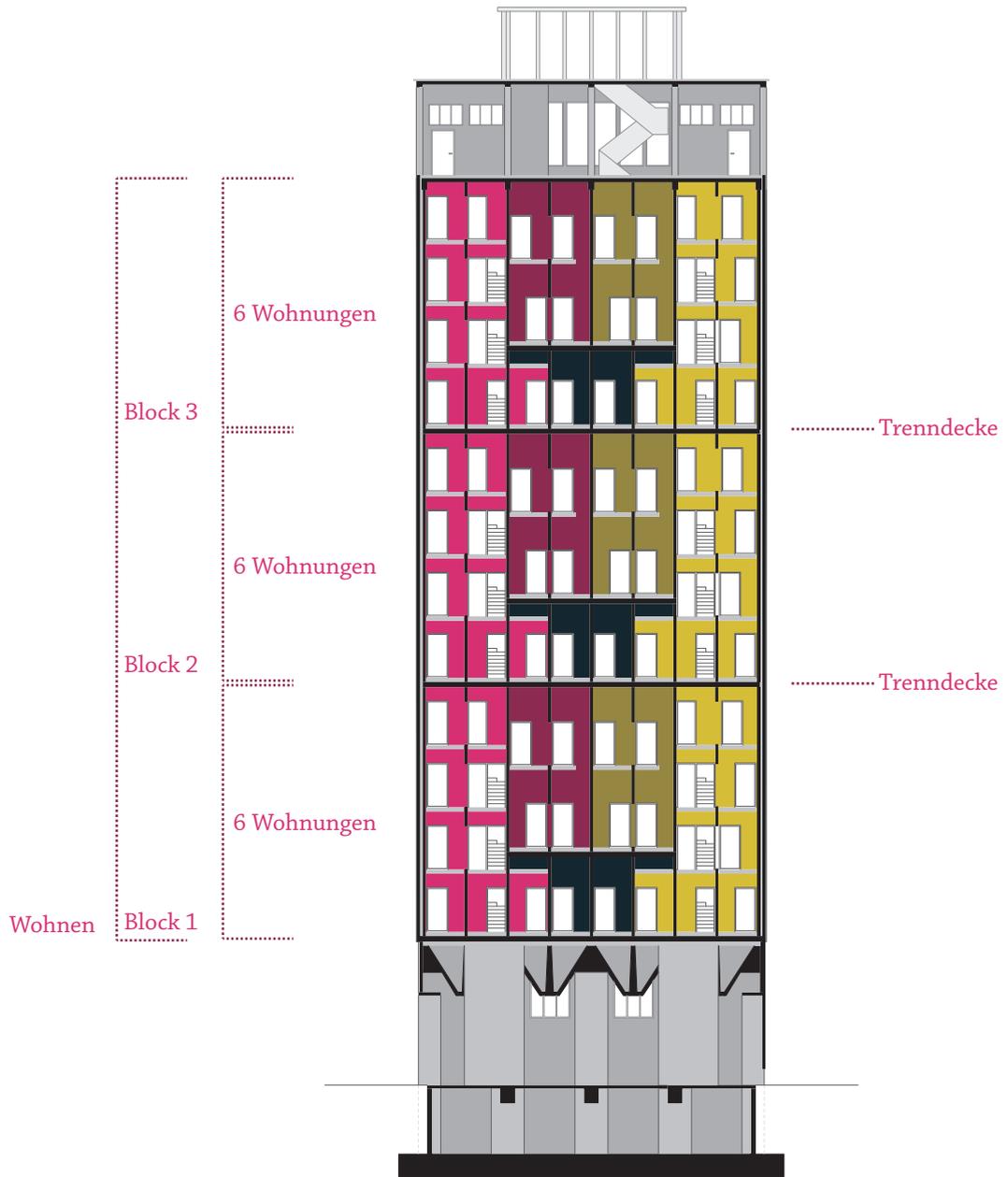


Das Wohnen

Da die Nachfrage nach Wohnungen für Alleinlebende in Deventer sehr hoch ist (auch bei Studenten), entstehen im Silozellenblock 18 Wohneinheiten für Singles, 6 Wohnungen mit ca. 51 m² und 12 Wohnungen mit ca. 45 m². Diese sind jedoch so konzipiert, dass sie sich auch für Pärchen eignen.

Der Wohnbereich im Silo baut sich aus 3 identischen, übereinander liegenden Blöcken auf. Dies zum einen in Anlehnung an die Gleitschalungstechnik, die beim Bau der Silozellen verwendet wurde. Beim Ausbau des Silos wird ebenso das gleiche Element „aufgezogen“. Zum anderen um die Kosten des Umbaus in ein Studentenwohnheim zu senken.

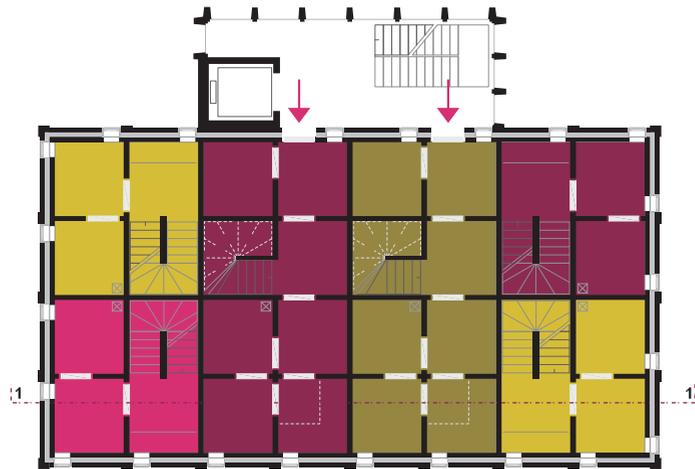
Diese 3 Abschnitte sind durch massive Betondecken voneinander getrennt. Diese verteilen die ungleichen Lasten, die durch das Einschneiden von Öffnungen, dem Einziehen von Decken und den Verkehrslasten entstehen, gleichmäßig auf die darunterliegende Tragstruktur. Damit soll einer zu hohen Belastung von stark beanspruchten Zellwänden vorgebeugt werden. Ebenso fungieren sie als Trennung zwischen unterschiedlichen Brandabschnitten (Jede Wohnung stellt einen eigenen Brandabschnitt dar). Außerdem erfüllen diese Decken eine schalldämpfende Funktion zwischen übereinanderliegenden Wohnungen.



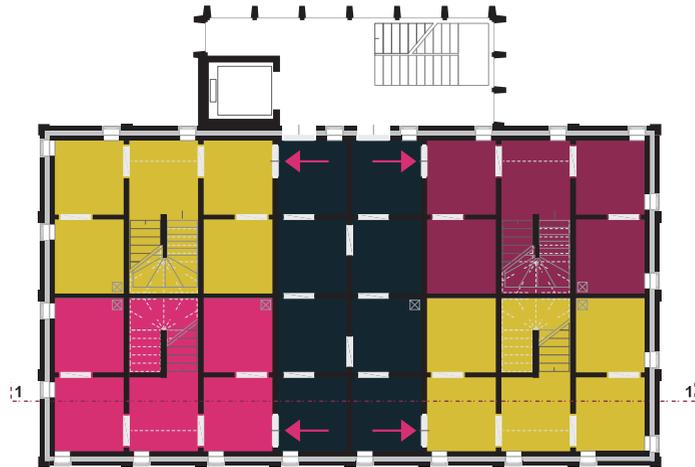
Ein Block ist ca. 12 Meter hoch und besteht aus 6 Wohneinheiten. Die Wohnungen im Silo machen die hohen, schlanken Siloröhren zum Thema. Auf einer verhältnismäßig kleinen Grundfläche entwickeln sich die Wohnungen in die Höhe.

Auf der untersten Ebene eines Blockes gelangt man in die 4 Eckwohnungen (Wohnungstyp I). Dieser Wohnungstyp erstreckt sich über 4 Geschosse mit einer Geschosshöhe von 3 Metern. Die Grundfläche einer Wohneinheit sind 4 (2 x 2) Zellen. Eine Ausnahme bildet das Eingangsgeschoss dies besteht aus 6 (2 x 3) Zellen.

Auf der zweiten Ebene betritt man die 2 Wohnungen des Wohnungstyps II. Diese Wohneinheiten erstrecken sich über die gesamte Breite des Siloblocks. Dieser Wohnungstyp setzt sich aus 2 Geschossen mit einer Geschosshöhe von 4 Metern und einer Grundfläche von 8 (4 x 2) Zellen zusammen.



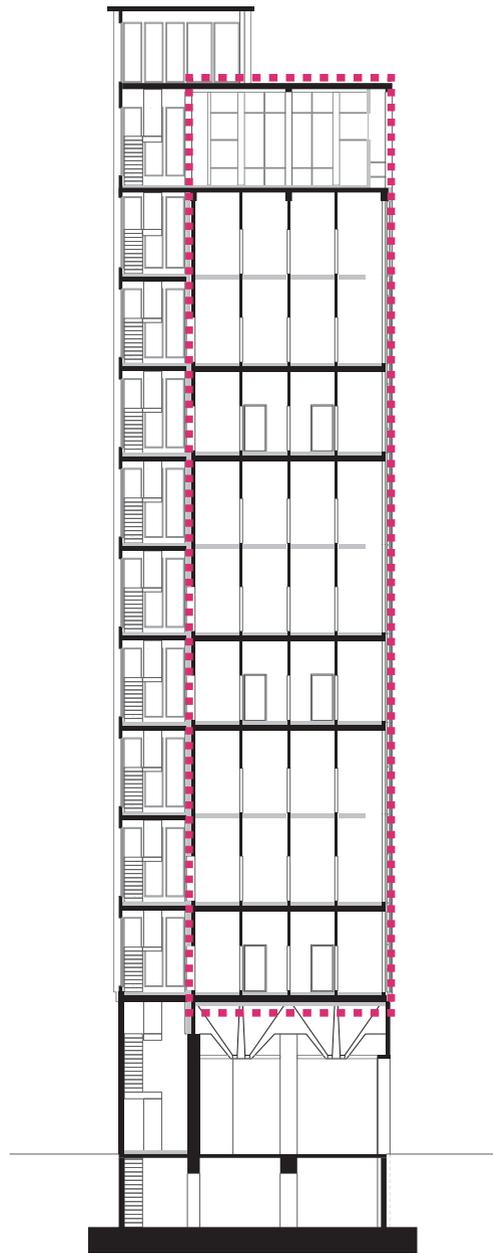
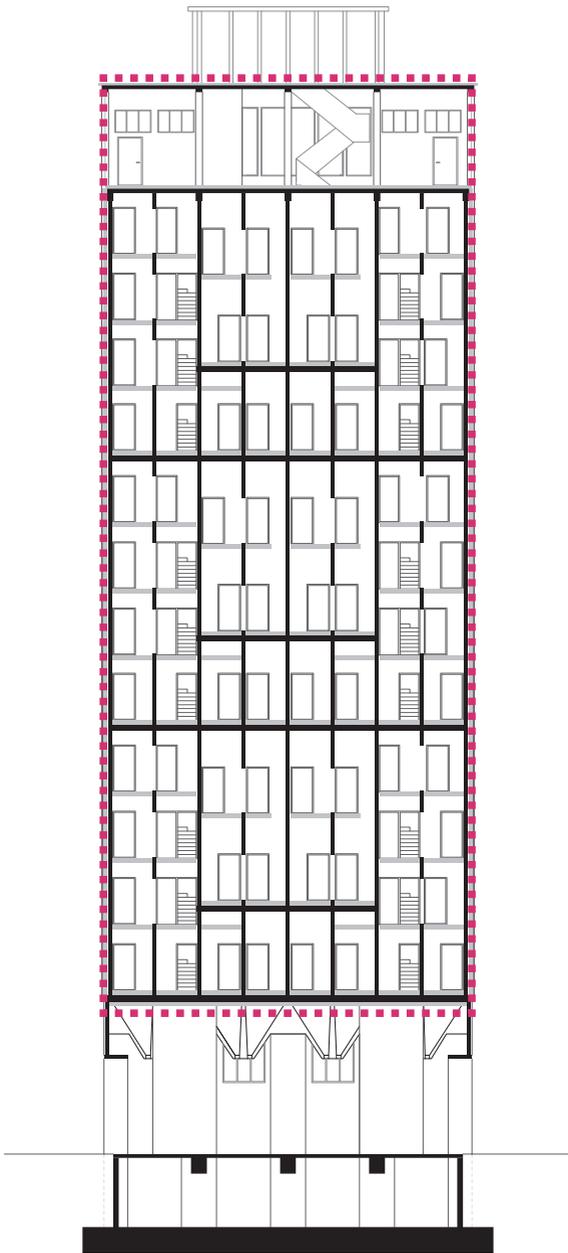
Ebene II
Erschließung Wohnungstyp II

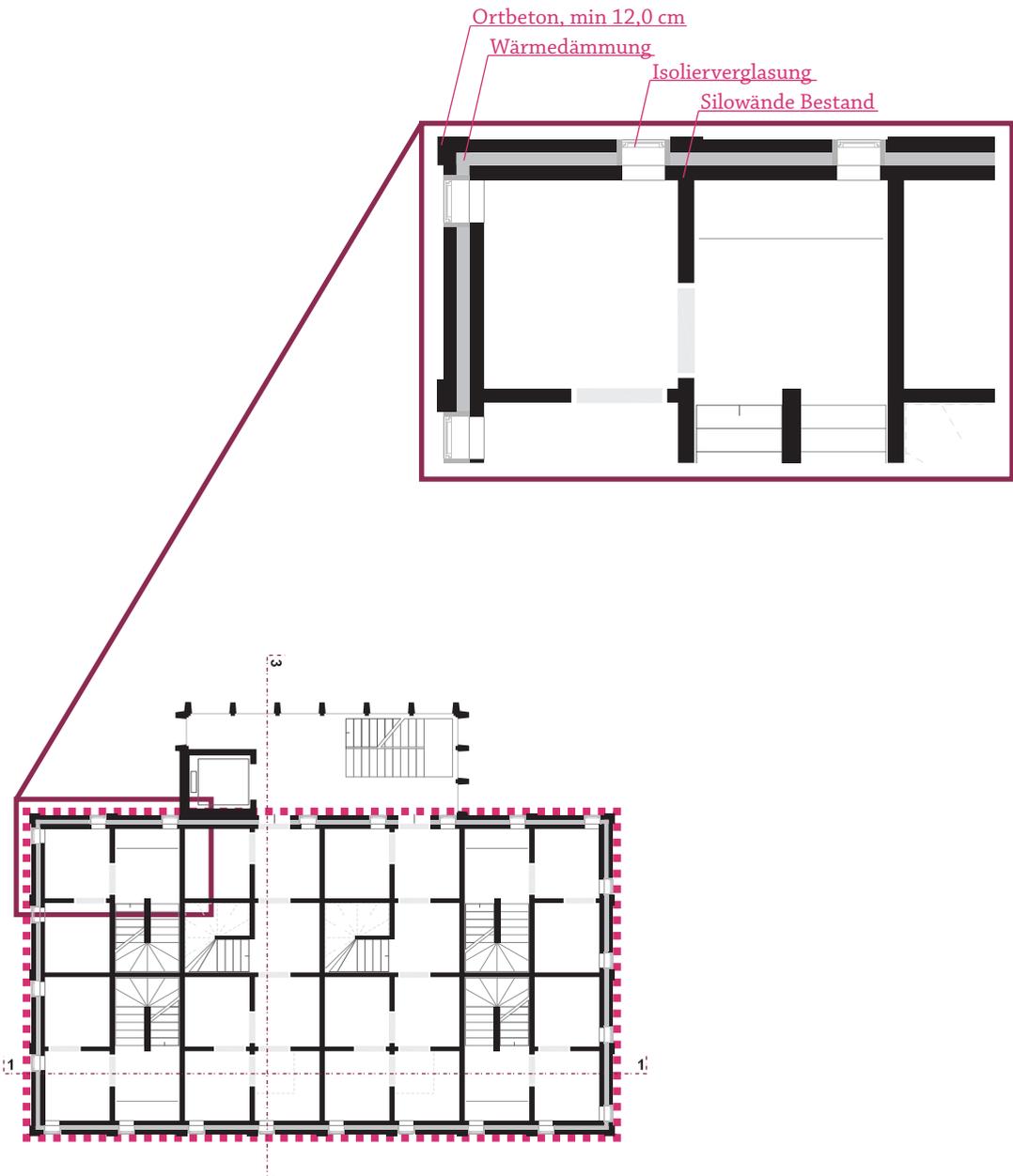


Ebene I
Erschließung Wohnungstyp I

Thermische Hülle

Eine Innendämmung der Silozellen ist aufgrund des geringen, vorhandenen Platzes unpraktikabel und steht im Widerspruch zum Entwurfsansatz die Siloröhren erfahrbar zu machen. Ebenso würde dadurch die Betonstruktur als Wärme- bzw. Kältespeicher deaktiviert werden. Andererseits jedoch soll die äußere Erscheinung des Silos nicht grundlegend verändert werden. Die thermische Hülle wird daher auf den Wohn- und Gemeinschaftsbereich beschränkt.

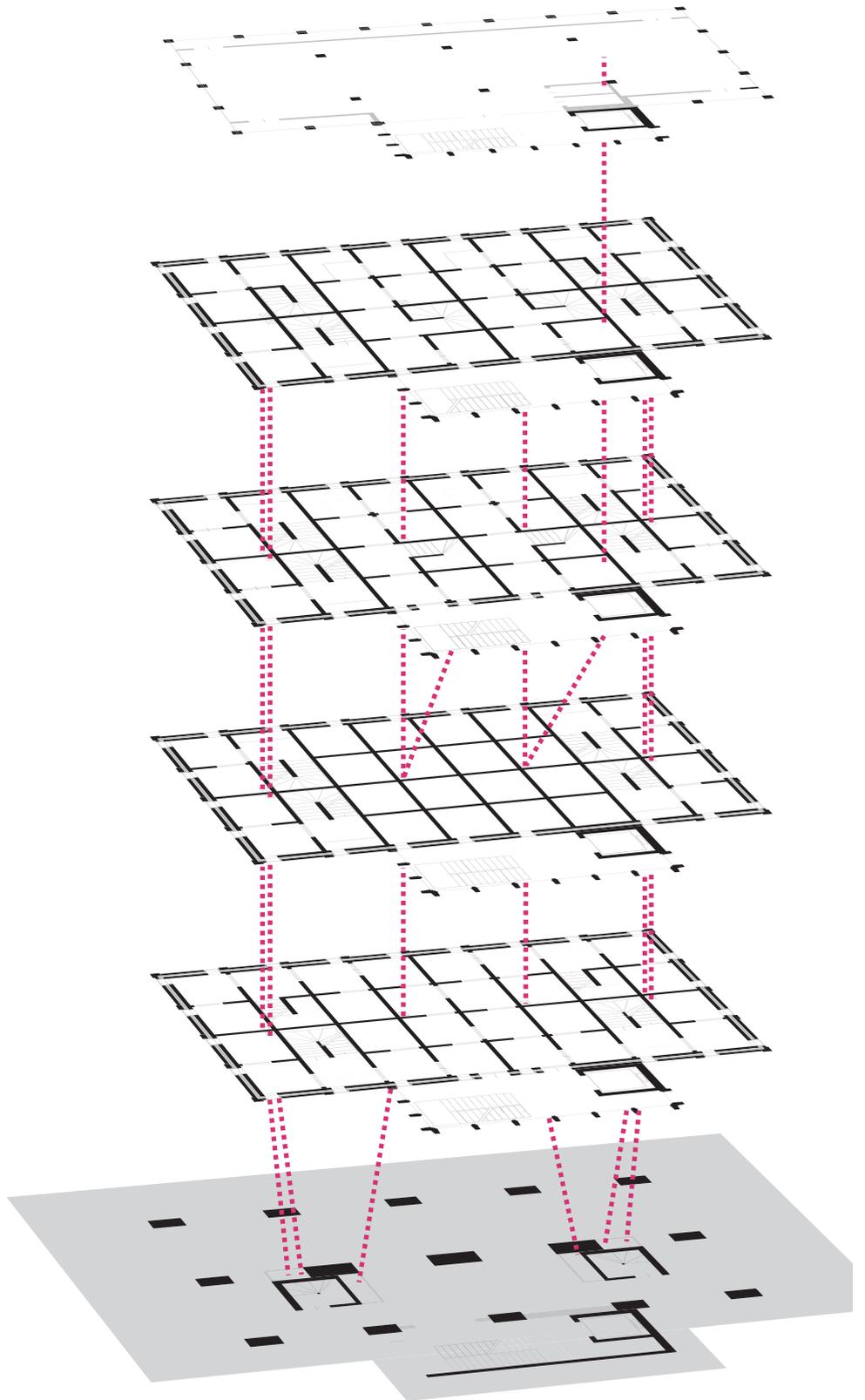


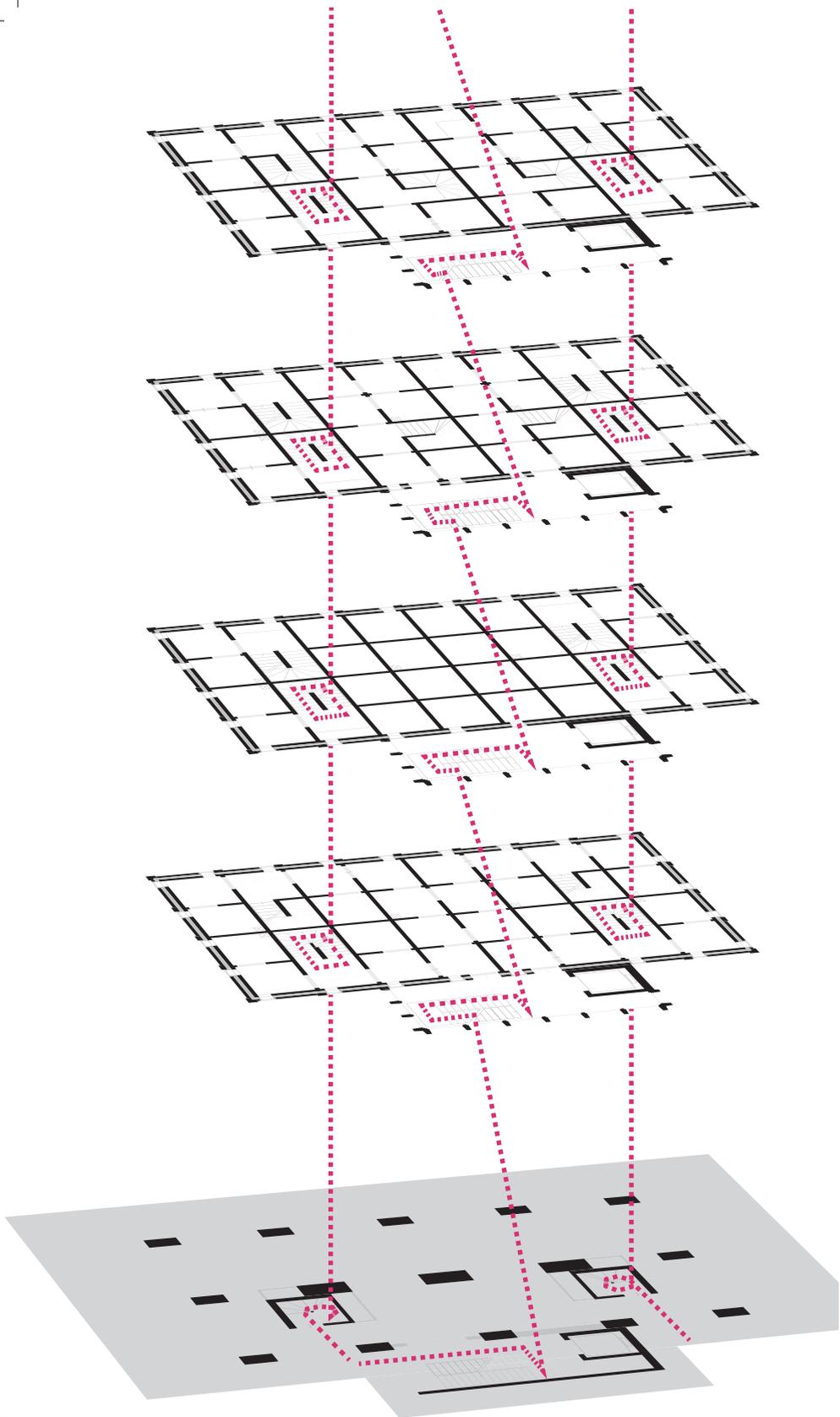


Die selbsttragende Betonfassade, die momentan die Silozellen umhüllt, muss wegen zahlreicher Schäden und abgeplatzten Betonstücken bei einer Umnutzung erneuert werden. Diese wird nicht nur renoviert, sondern gänzlich abgetragen und durch eine neue Ortbeton-Fassade mit Kerndämmung ersetzt. Das Erscheinungsbild – Breite, Länge, Struktur – des Silos wird dadurch nicht beeinträchtigt. Weiters wird das Dach über dem Gemeinschaftsraum, sowie der Bereich unter dem untersten Fußboden gedämmt.

Installationen

Die Installationsschächte der Wohnungen „verstecken“ sich in den Einbaumöbeln und führen entlang der Fluchttreppenhäuser nach unten. Die Weiterführung von Leitungen in die einzelnen Räume erfolgt über die eingezogenen Zwischendecken. In den Decken liegen sämtliche Installationen, wie Heizung, Strom, Internetanschluss und ggf. Wasseranschluss. Strom- und Internetanschluss, sowie die Lichtschalter werden ebenerdig in die Decken eingebaut.



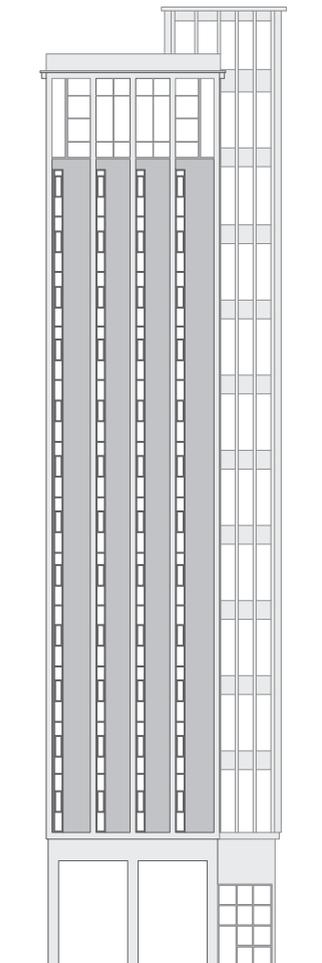
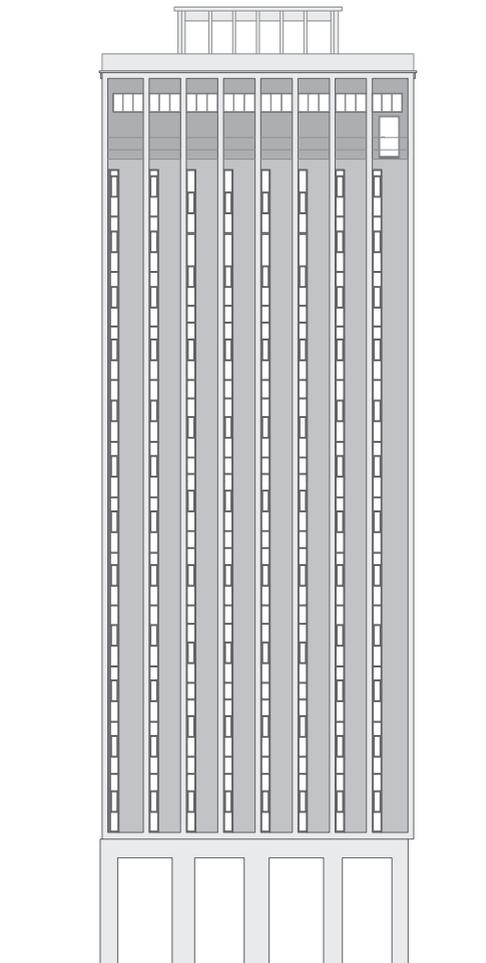


Brandschutz & Fluchtwege

Die einzelnen Wohneinheiten entsprechen eigenständigen Brandabschnitten. Hierzu werden die Eingangstüren und die Türen zu den Fluchttreppenhäusern als Brandschutztüren ausgeführt. Als Fluchttreppenhäuser gelten das Haupttreppenhaus, sowie die Treppen der im Norden liegenden Eckwohnungen. Diese Beiden werden über alle Geschosse durchgehend geführt und führen im Erdgeschoss ins Freie. Die Türen entlang der Fluchtwege sind für den Brandfall mit automatischen Öffnungsfunktionen ausgestattet. Flüchtenden stehen damit im Notfall drei unterschiedliche Fluchtwege zur Verfügung.

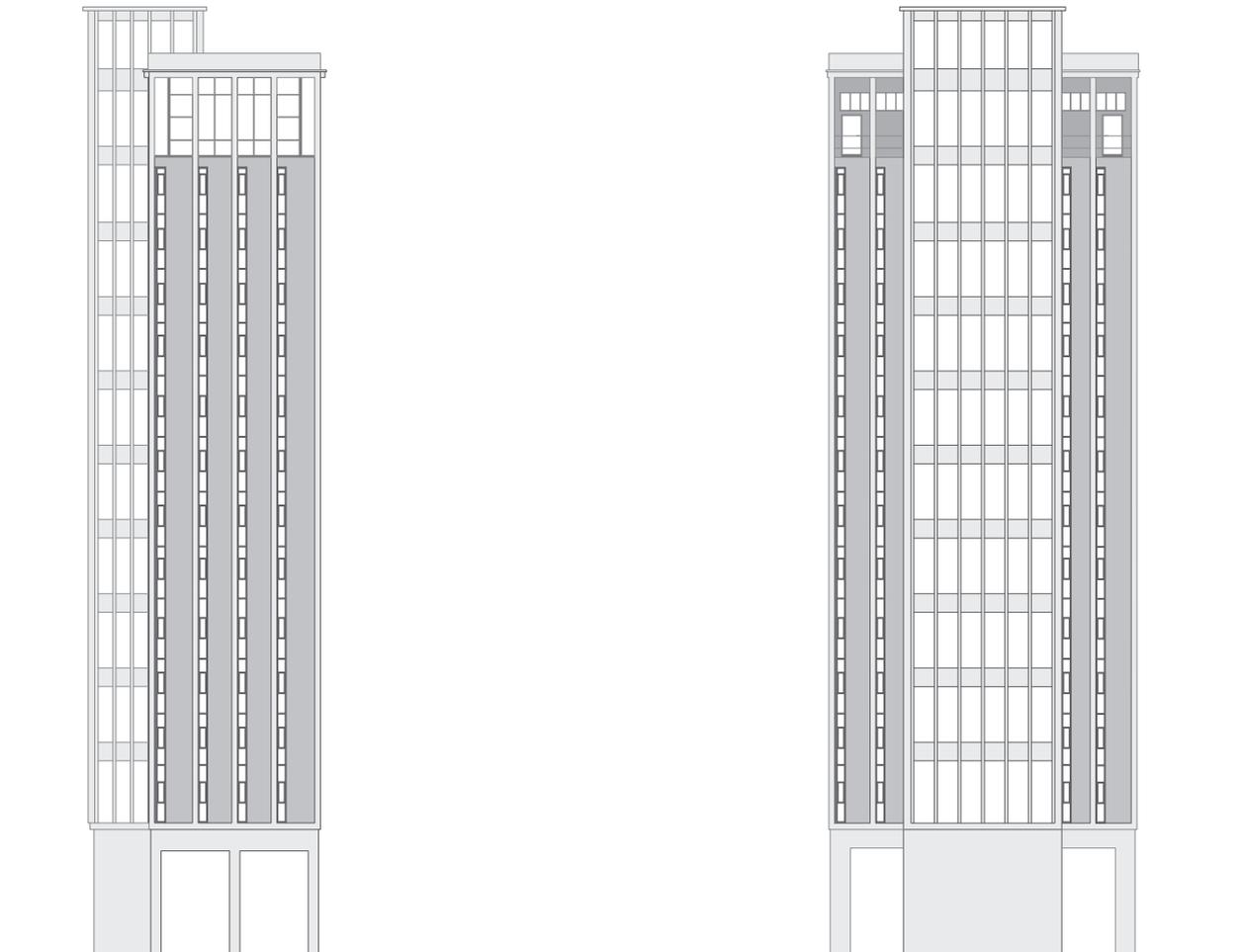
Belichtung

Die Belichtung der Wohnungen erfolgt über 40 cm breiten Fensterschlitze, die sich jeweils in einer Ecken der Zellen befinden. Die Position der Fenster ist so gewählt, dass sie ein interessantes Licht in die Räume bringen ohne die Silozellen optisch zu zerstören. Außen wird die Vertikalität des Gebäudes durch die Öffnungen betont, und durch deren Positionierung entlang der Fassadenstütze der Rhythmus der Fassade nur minimal verändert. Die Verglasung verläuft über die gesamte Höhe des Silos. Um diese Öffnung aus Sicht der Statik zu ermöglichen werden die eingezogenen Geschossdecken kraftschlüssig mit den Wänden verbunden. Dadurch



kann die Wand im Bereich des Durchbruchs stabilisiert werden. In der Höhe von 1 Meter über dem Fußboden befindet sich jeweils ein öffnenbares Element. Das übrige Fenster wird als Fixverglasung ausgeführt. Innenliegende Jalousien sorgen für den benötigten Sonnenschutz. Die Öffnungen des Wohnungstyps II sind so gewählt, dass die Fensterschlitze über die gesamte Länge der Wohnung einsehbar sind. Um bei diesem Wohnungstyp eine ausreichende Belichtung zu erreichen, werden zusätzlich Öffnungen zum Treppenhaus hin gebaut.

Abb 136.: Ansicht Fensteröffnungen





Die Stühle und Tische der Arbeitsbereiche im Gemeinschaftsraum sind im ungebrauchten Zustand die Regalwände. Wird ein Stuhl oder Tisch benötigt, wird dieser von den Wand genommen und ausgeklappt. Wenn mehr benötigt bzw. der Platz anderweitig gebraucht, können die Möbel wieder an die Wand gehängt werden.

Die Möbel

Da herkömmliche Möbel den zur Verfügung stehenden Platz nicht optimal nutzen, werden die Wohnungen mit eigenen Einbaumöbeln versehen. Diese sind so konzipiert, dass sie möglichst wenig Platz einnehmen, jedoch viel Platz bieten. Die Möbel erstrecken sich bis zur Decke um neben ihren individuellen Zwecken, auch die Installationen von Decke zu Decke zu führen und die Schächte zu verdecken. Außerdem erfüllen die Möbel schalldämmende Funktionen zwischen den Wohnungen eines Blockes.

Die Möbel bilden zum Raum hin eine ebene Fläche. Diese wird durch Öffnen, Klappen, Schieben, Entnehmen usw. zu nutzbarer Einrichtung. Die ebene Fläche wird in den Sommermonaten, in denen das Studentenwohnheim leer steht, von den bereits im Havenkwartier ansässigen Künstlern als „Leinwand“ genutzt und gestaltet. Während dieser Zeit wird das Silo als Atelier und öffentliche Galerie genutzt. Jede Wohnung erhält dadurch seinen individuellen Charakter – jedes Jahr aufs Neue.

Bis auf die Stühle, die vom Möbeldesignstudio Ambivalenz entworfen wurden, sind sämtliche Möbel speziell für das Studentenwohnheim im Grijzen Silo konzipiert.

Abb 137.: Schaubild Möblierung Arbeitsbereich Gemeinschaftsraum

Die Fronten der großen
opt. Werden diese nicht
werden.

Die Wohnungen

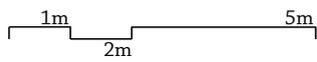
Trotz der eingezogenen Decken, soll das Erleben der hohen, engen Siloröhre bei den Wohnungen ermöglicht werden. Zum Einen werden die Zwischendecken mit Schattenfugen ausgeführt um die Decke optisch von der Röhre zu trennen und den Eindruck der durchgehenden Röhre zu unterstützen. Zum Anderen werden Lufträume über alle Geschosse (2 bzw. 4) einer Wohnung vorgesehen. So entstehen offene Räume mit einer Höhe von 8 Meter bzw. 12 Meter. In Kombination mit den Fensterschlitzten entstehen so aufregende Erlebnisräume.

Die Wohnungen entwickeln sich entweder über 4 Geschosse, mit einer Geschosshöhe von knapp 3 Metern, oder über 2 Geschosse mit einer Geschosshöhe von ca. 4 Metern. Die einzelnen Silozellen sind untereinander nur durch Tür-große Öffnungen verbunden. Dies einerseits um den Eindruck der Enge in einer Silozelle nicht zu zerstören, andererseits um die Tragstruktur der Zellen zu schonen.

Die Funktionen innerhalb des Wohnung bzw. des Blockes sind aus schalltechnischen Gründen so verteilt, dass Aufenthaltsräume (Küche, Esszimmer, Wohnzimmer) im unteren Bereich der Wohnungen angesiedelt sind, seltener genutzte Bereiche (Badzimmer) bzw. Ruhe Zonen (Schlafzimmer) im oberen Bereich.



Schattenfugen



Wohnungstyp I

Wohnungstyp I ist eine Eckwohnung und besteht aus insgesamt 4 Geschossen. Sechs Silozellen bilden das Eingangsgeschoss. Die Funktionen, die durch die Einbaumöbel gegeben sind, sind Garderobe, Abstellraum, Esszimmer und Küche. In der innen liegenden Zelle befindet sich die Wohnungstreppe.

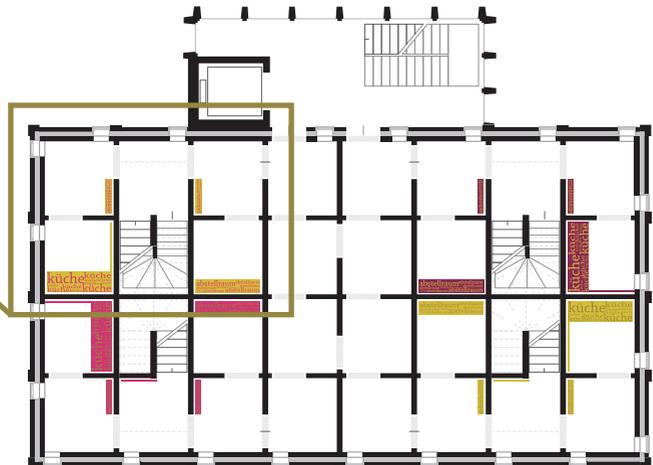
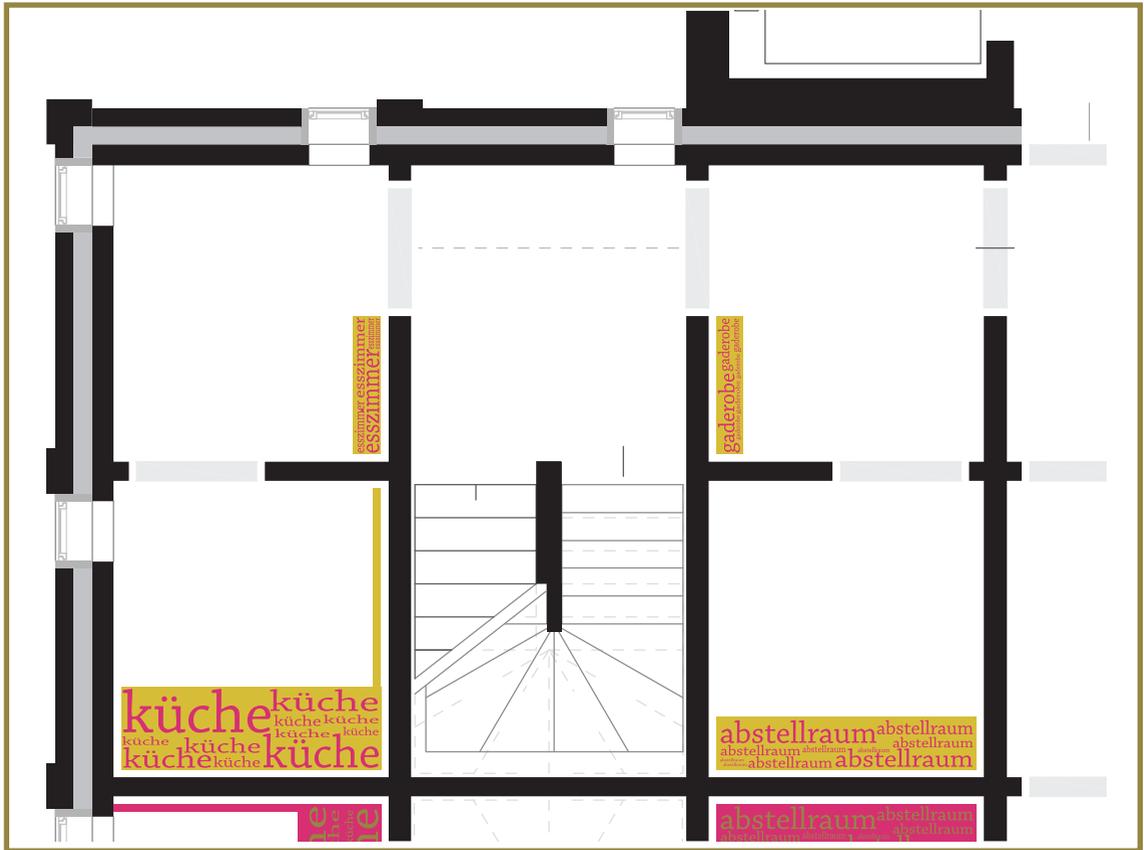
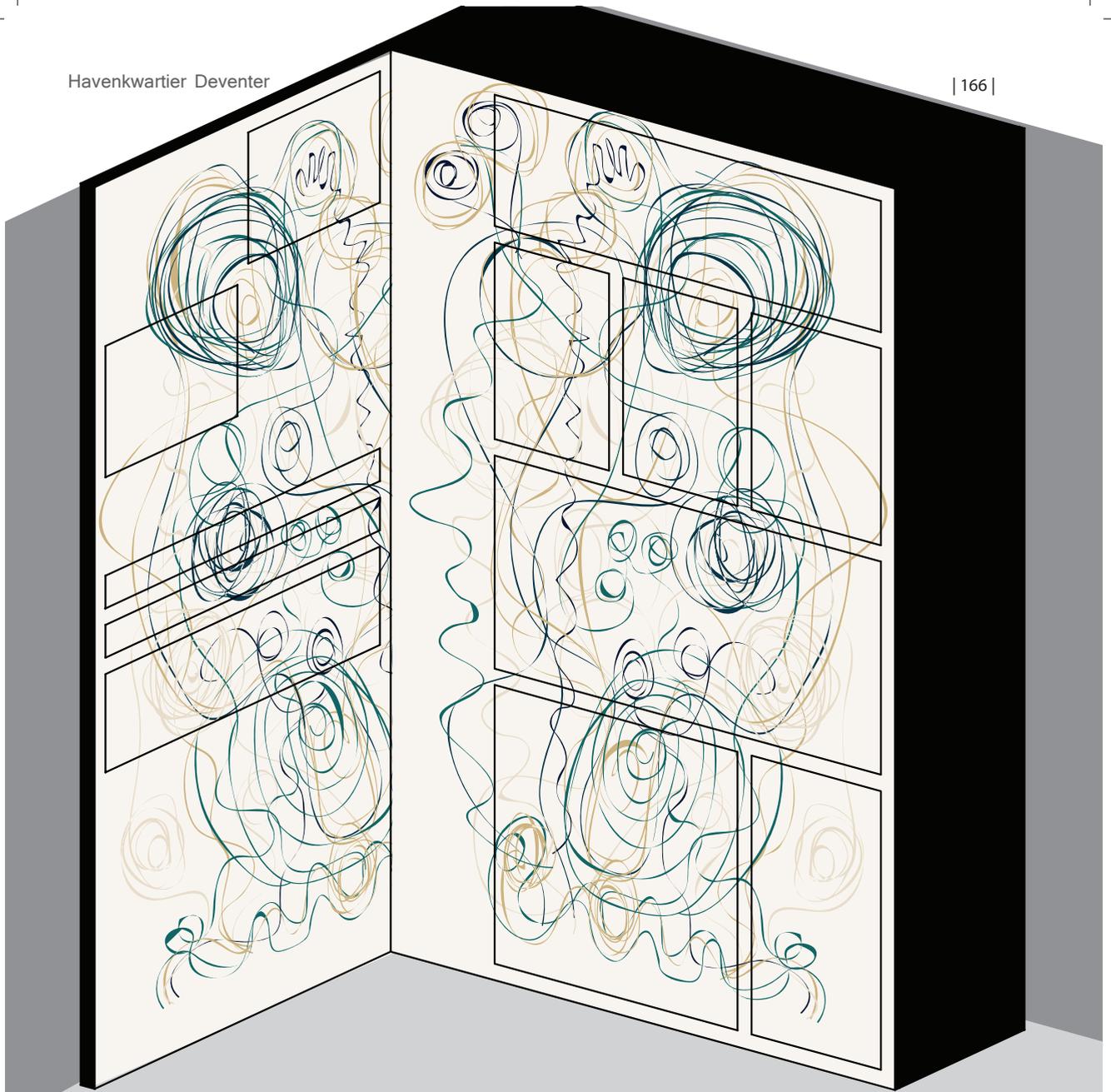


Abb 139.: Wohnungstyp I Ebene 1



Küche

Abb 140.: Schaubild Möblierung Küche

Die fixen Installationen – Herd und Spüle – sind hinter einem drehbaren Board versteckt. In dieser Einheit befinden sich außerdem tiefe Schränke zum Verstauen von Kochgeschirr und Vorräten und ein Kühlschrank. Zusätzlicher Arbeitsplatz und Regale lassen sich von einer weiteren Möbelwand klappen.



Esszimmer

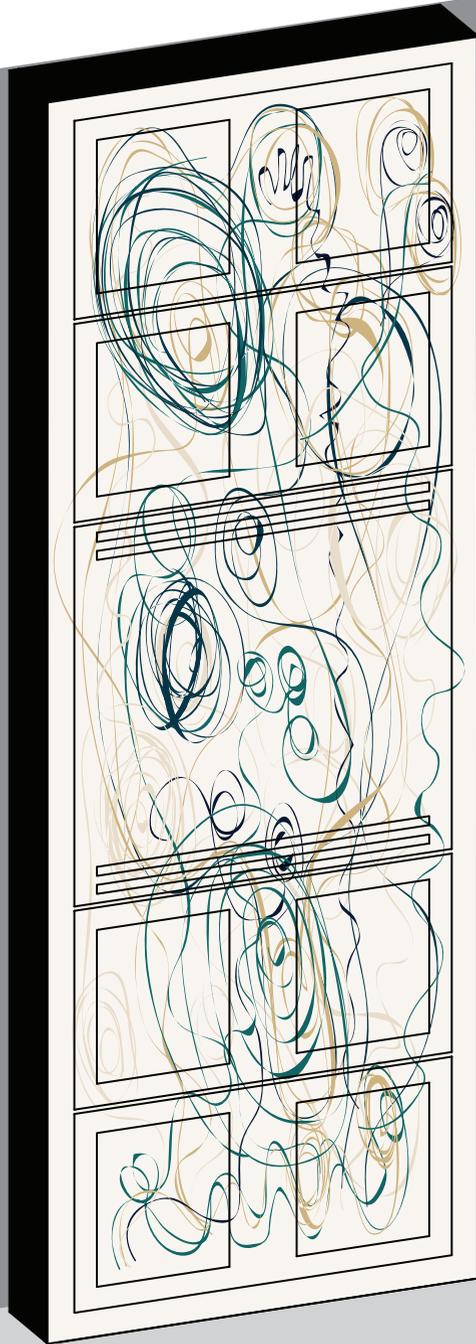
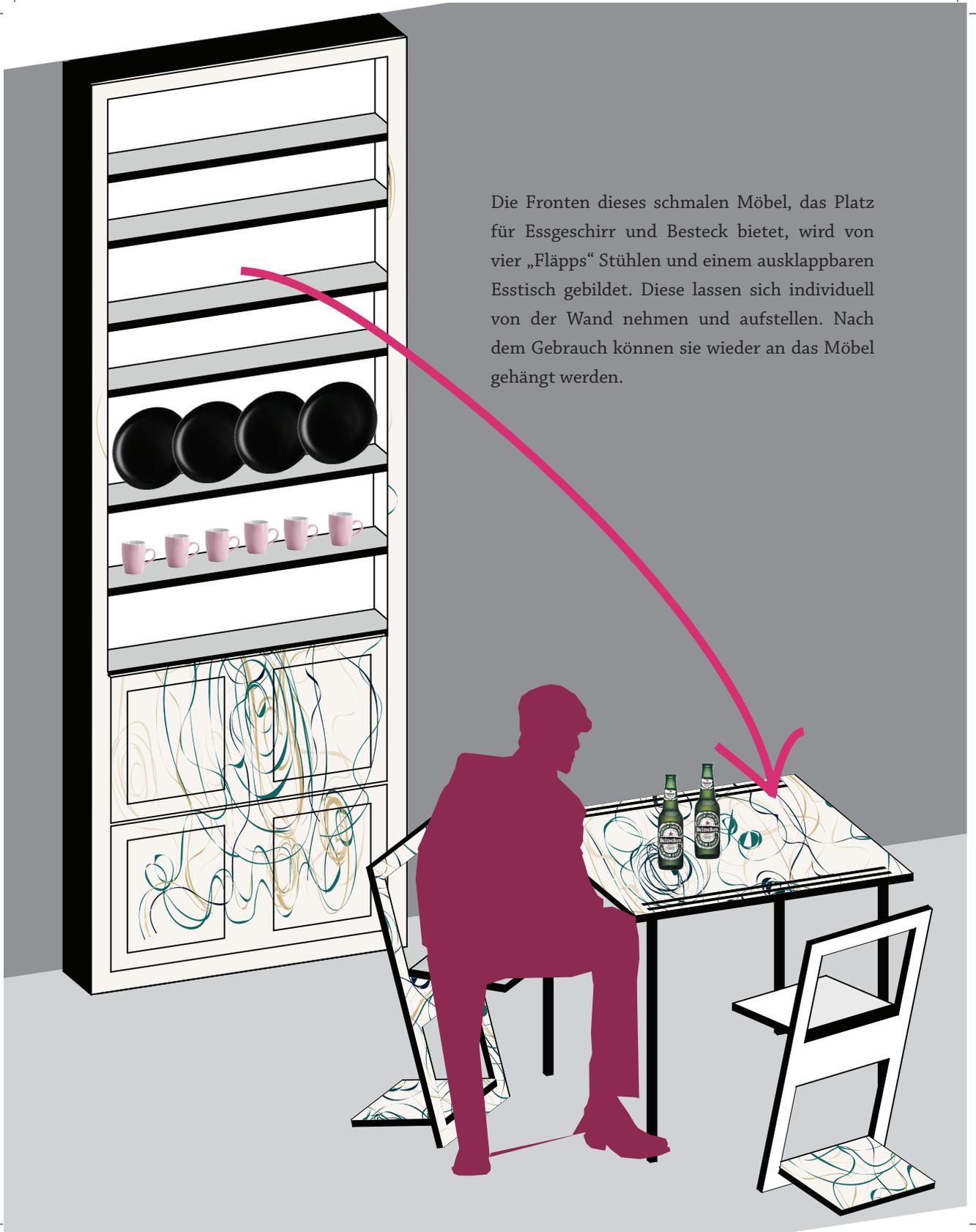


Abb 141.: Schaubild Möblierung Esszimmer

Die Fronten dieses schmalen Möbel, das Platz für Essgeschirr und Besteck bietet, wird von vier „Fläpps“ Stühlen und einem ausklappbaren Esstisch gebildet. Diese lassen sich individuell von der Wand nehmen und aufstellen. Nach dem Gebrauch können sie wieder an das Möbel gehängt werden.



Über diese gelangt man ins nächste Geschoss in dem sich der Wohn- und Arbeitsbereich befindet. Beim Treppenaus- bzw. antritt befindet sich der offene Luftraum. Die Absturzsicherung wird durch ein 1 Meter hohes Regal gebildet.

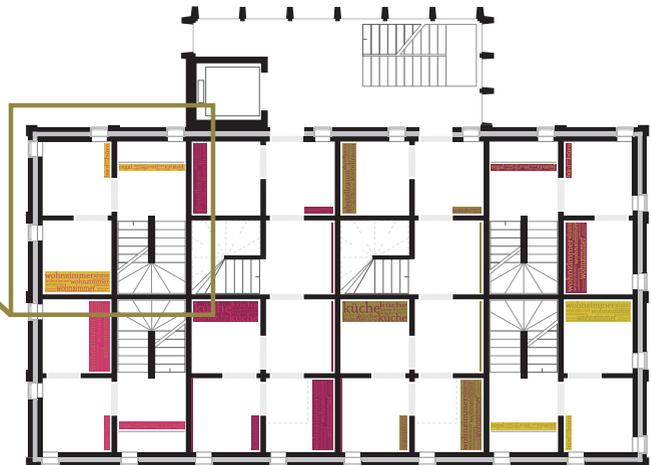
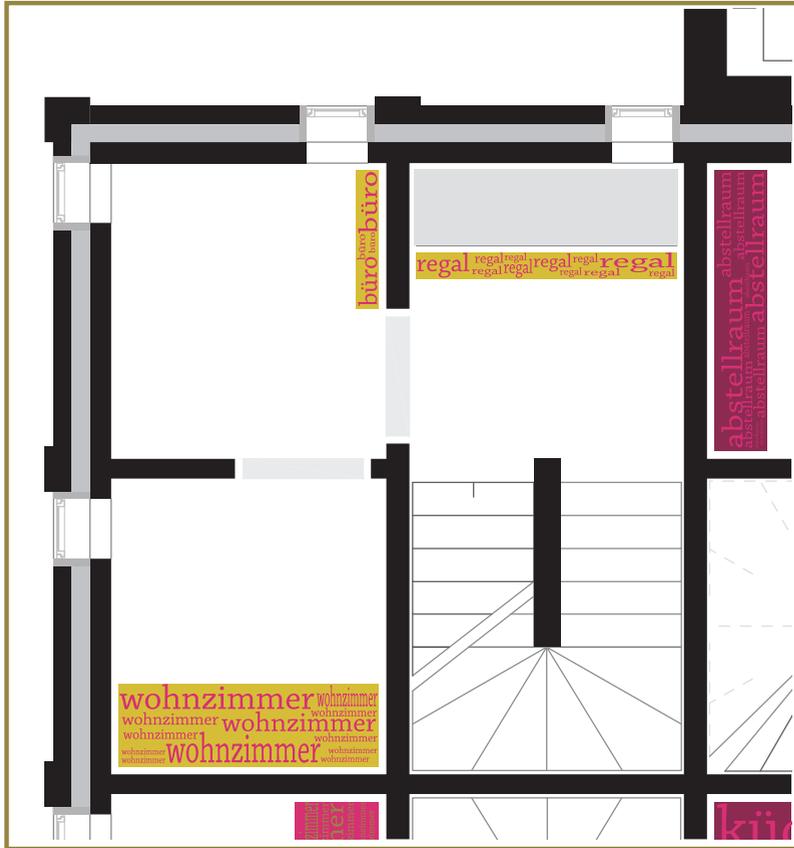
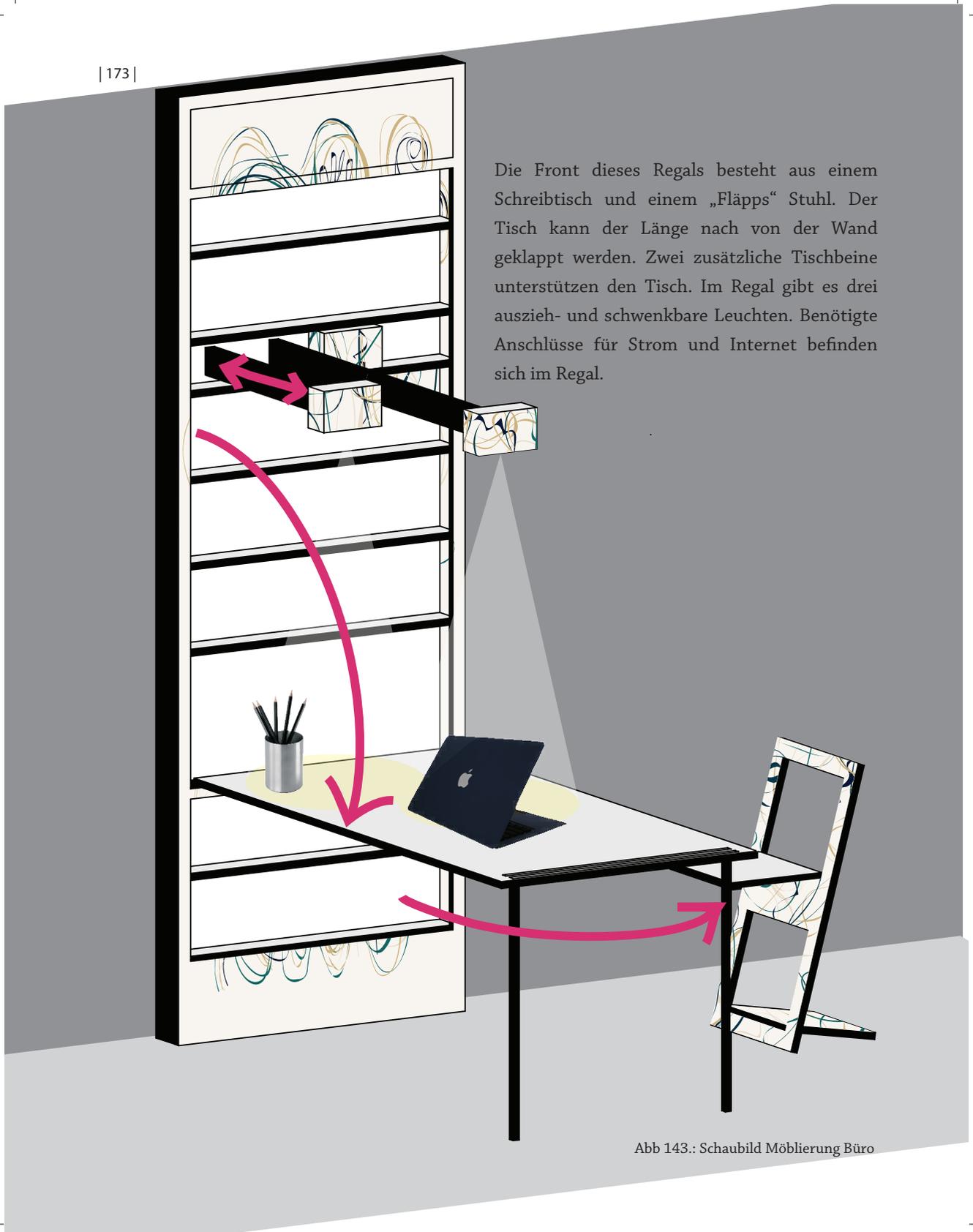


Abb 142.: Wohnungstyp I Ebene 2

Büro



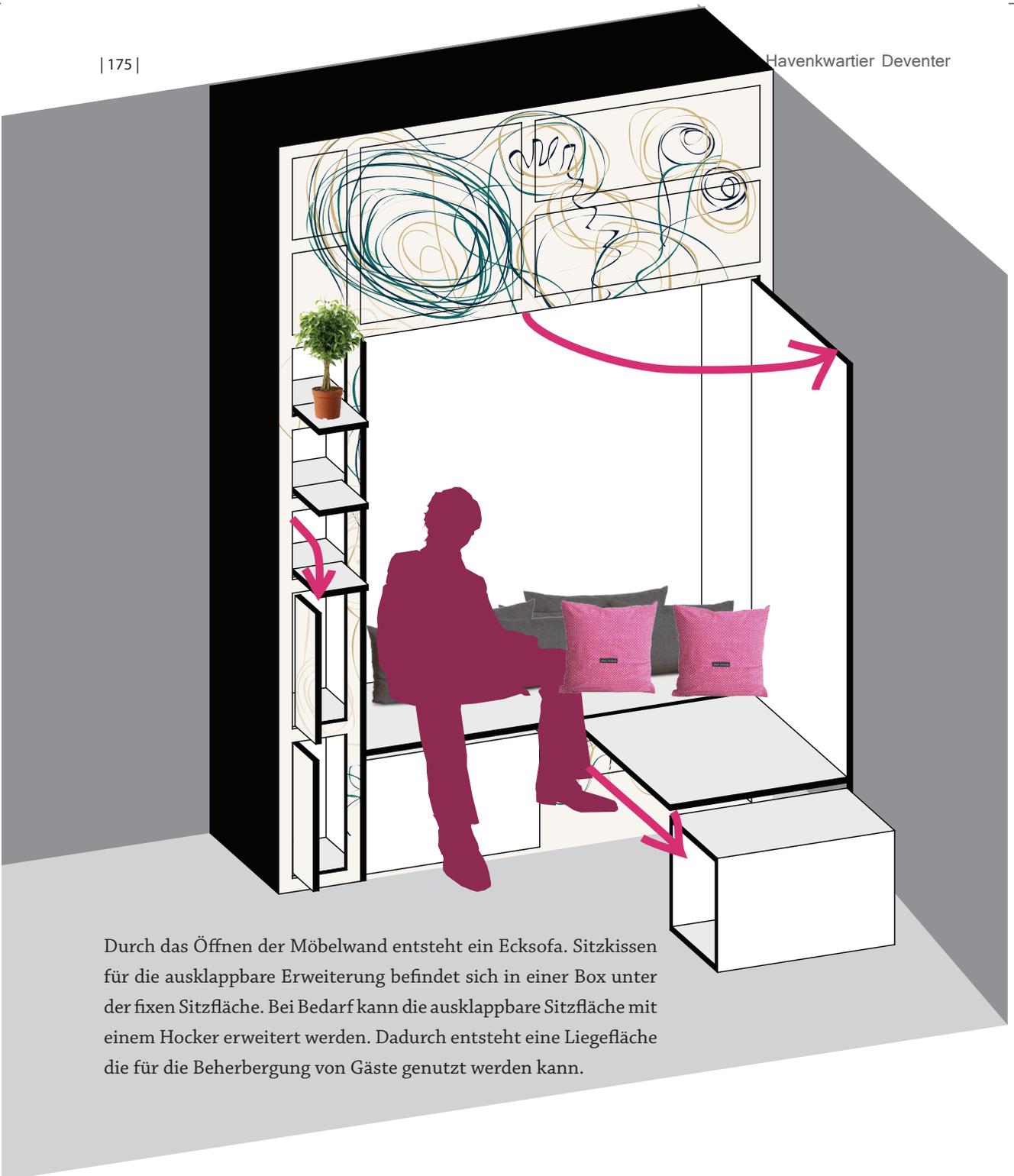


Die Front dieses Regals besteht aus einem Schreibtisch und einem „Fläpps“ Stuhl. Der Tisch kann der Länge nach von der Wand geklappt werden. Zwei zusätzliche Tischbeine unterstützen den Tisch. Im Regal gibt es drei auszieh- und schwenkbare Leuchten. Benötigte Anschlüsse für Strom und Internet befinden sich im Regal.

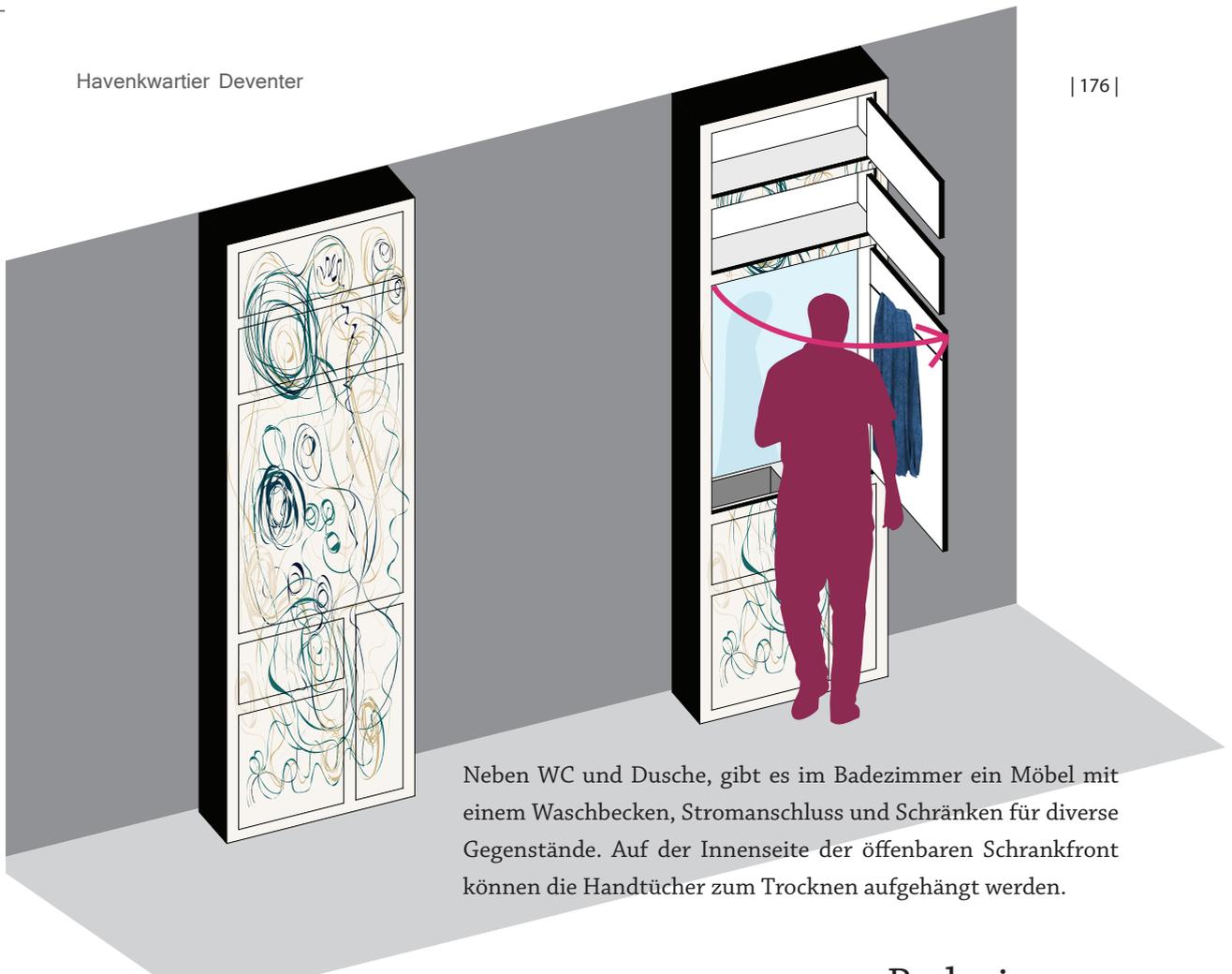
Abb 143.: Schaubild Möblierung Büro

Wohnzimmer





Durch das Öffnen der Möbelwand entsteht ein Ecksofa. Sitzkissen für die ausklappbare Erweiterung befindet sich in einer Box unter der fixen Sitzfläche. Bei Bedarf kann die ausklappbare Sitzfläche mit einem Hocker erweitert werden. Dadurch entsteht eine Liegefläche die für die Beherbergung von Gäste genutzt werden kann.



Neben WC und Dusche, gibt es im Badezimmer ein Möbel mit einem Waschbecken, Stromanschluss und Schränken für diverse Gegenstände. Auf der Innenseite der offenen Schrankfront können die Handtücher zum Trocknen aufgehängt werden.

Abb 145.: Schaubild Möblierung Badezimmer

Badezimmer

Das Badezimmer ist im dritten Stock. Weiters gibt es hier einen extra Raum ohne vorgegebene Funktion. Hier kann sich der Bewohner entweder selbst verwirklichen, oder im Falle das ein Pärchen einzieht kann ein zweites Arbeitszimmer oder Ankleidezimmer eingerichtet werden.

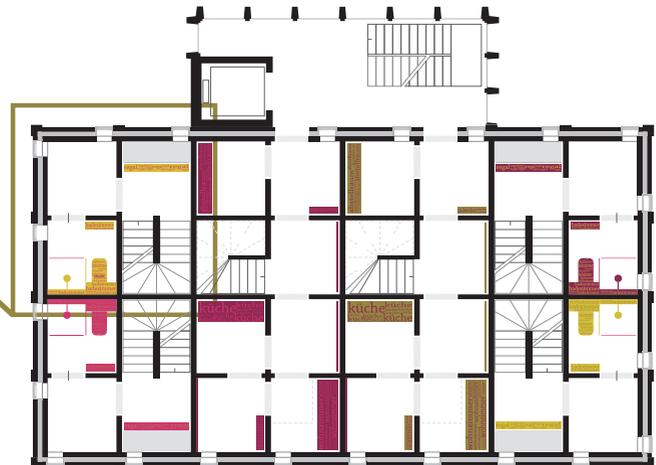
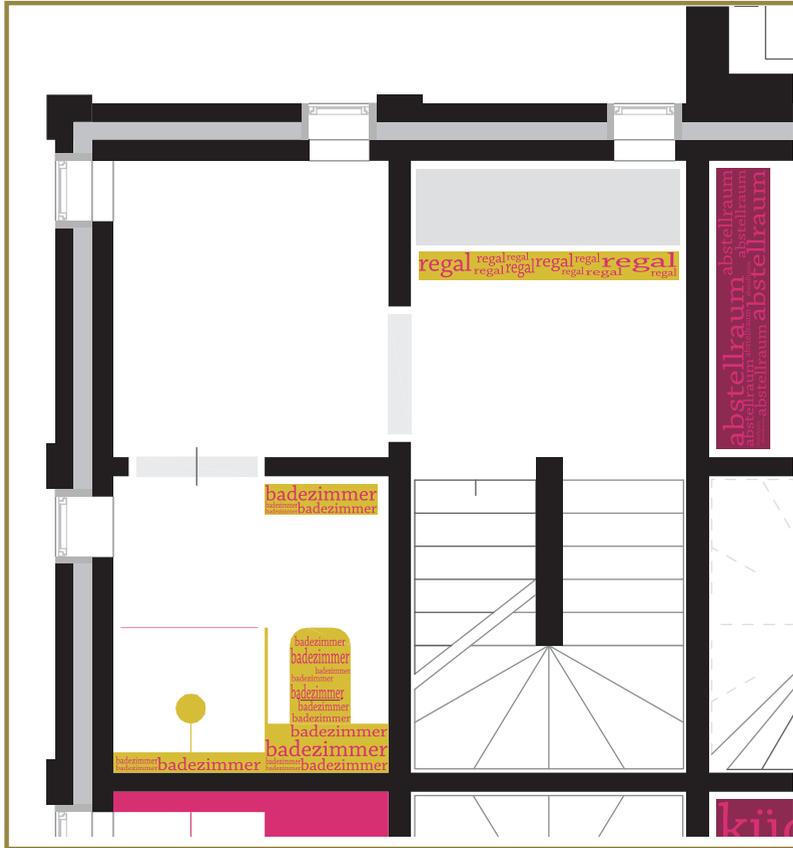


Abb 146.: Wohnungstyp I Ebene 3

Im obersten Geschoss befindet sich das Schlafzimmer und ein Ankleidezimmer, welches gleichzeitig auch ein Lesezimmer ist.

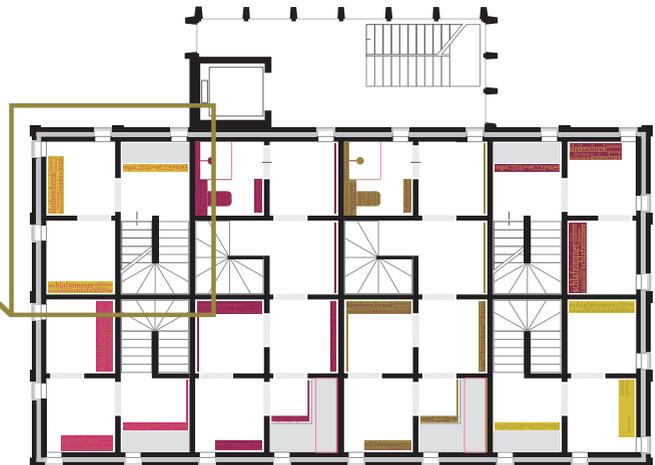
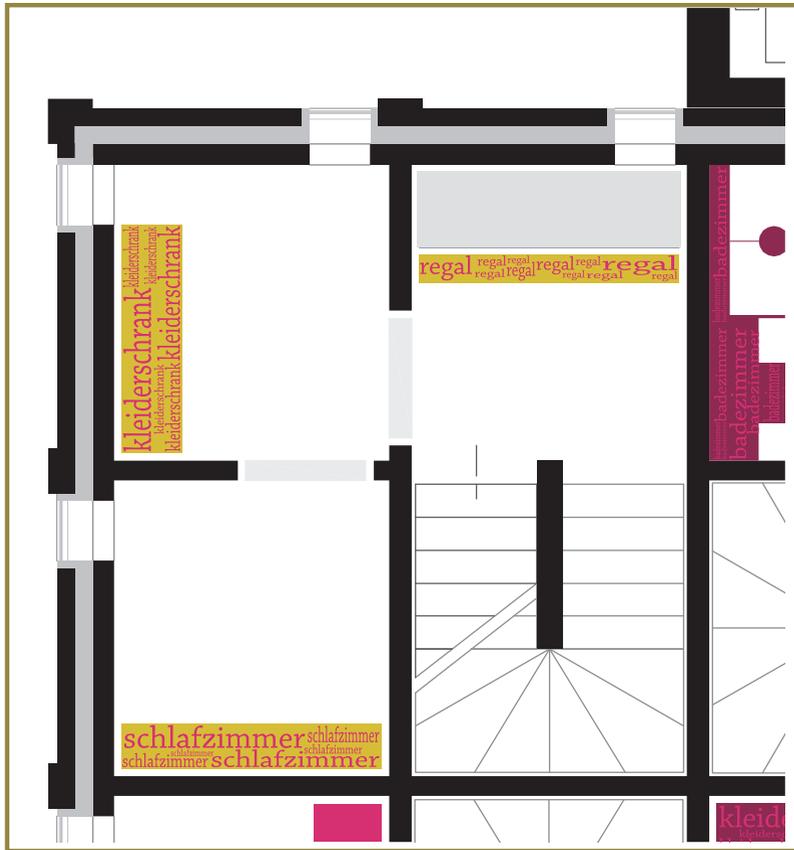


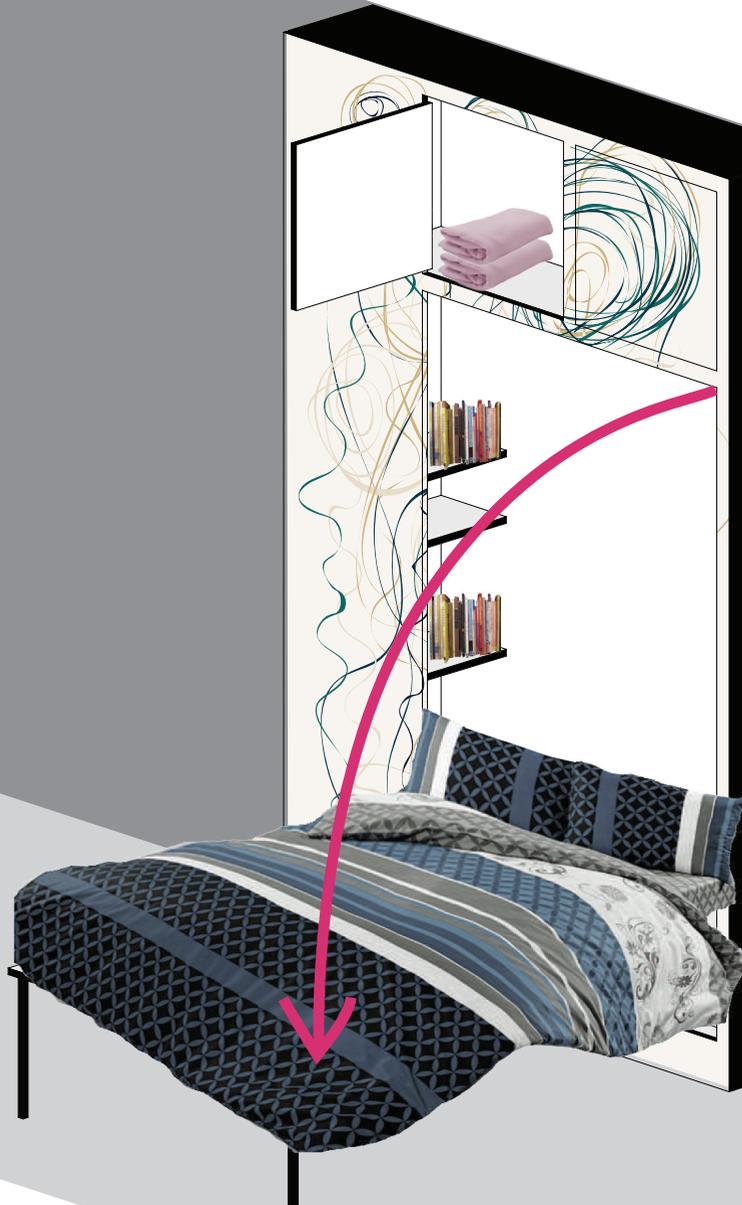
Abb 147.: Wohnungstyp I Ebene 4

Schlafzimmer



Abb 148.: Schaubild Möblierung Schlafzimmer

Das Bett wird mitsamt der Matratze von der Wand geklappt. Die Kissen und Decken werden extra in den Schränken über dem Bett untergebracht. Bei geöffnetem Zustand hat man Zugriff auf die „versteckten“ Regale, die einerseits als Nachtkästchen dienen, andererseits als Ort für persönliche Gegenstände. Wie beim Schreibtisch gibt es ausziehbare Leuchten.



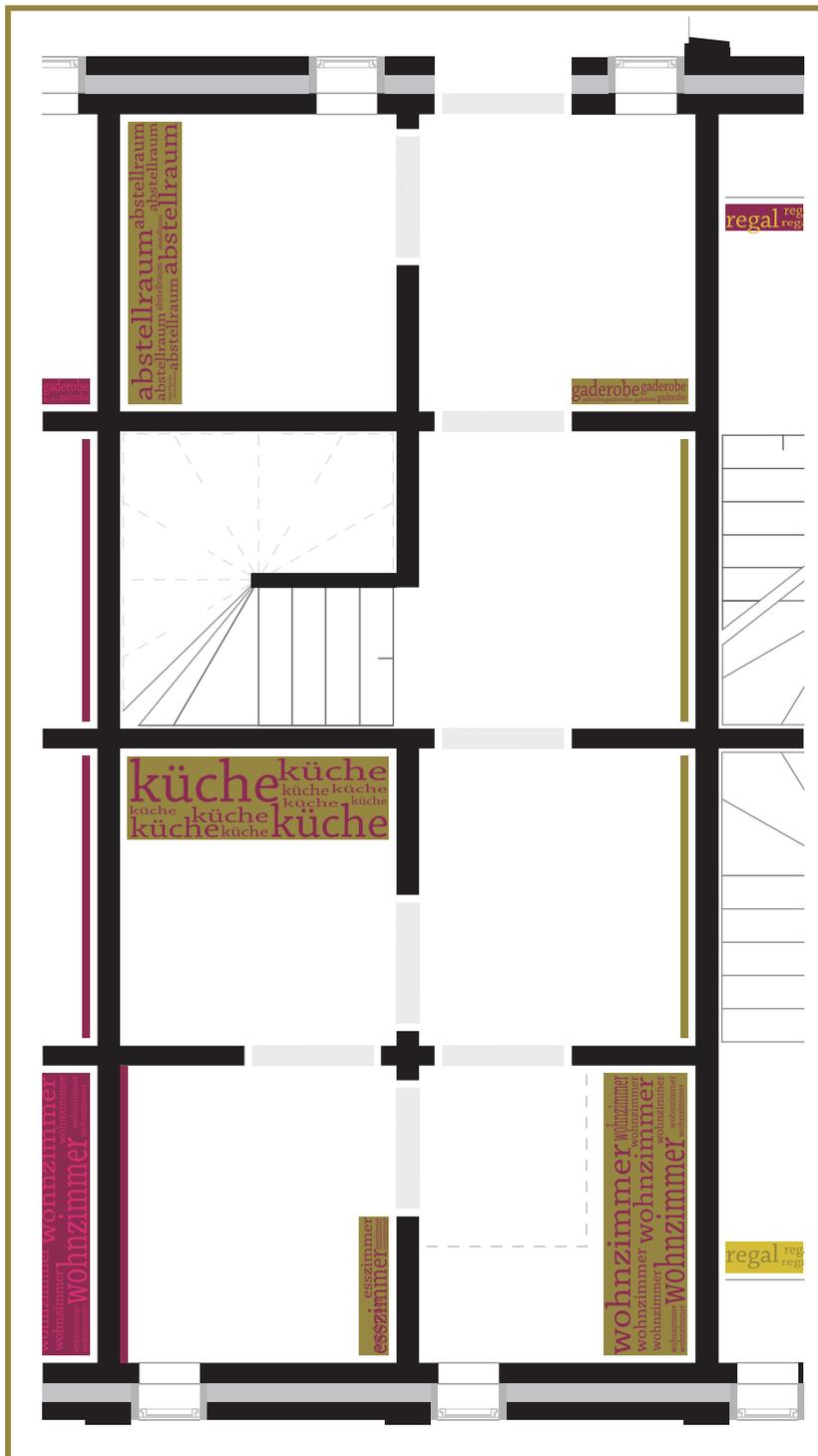


Kleiderschrank & Lesecke

Dieses Möbel ist eine Kombination aus einem Kleiderschrank und einer Bibliothek bzw. einer Lesecke. Das gesamte Bücherboard wird geöffnet. Aus dem verbleibenden Sitzplatz kann nach Vorne ein Beistelltisch herausgezogen werden. Darin befinden sich die Sitzkissen. Die Sitzfläche besteht aus zwei ineinander verzahnte Kuben, die auseinander gezogen werden können.



Abb 149.: Schaubild Möblierung Kleiderschrank & Lesecke



Wohnungstyp II

Wohnungstyp II ist eine längliche (2 x 4 Zellen) Wohnung und hat 2 Geschossen. Das Eingangsgeschoss beherbergt einen Abstellraum, die Garderobe, die Küche, das Esszimmer und den Wohnbereich. Zwei weitere Zellen dienen mit klappbaren Regalen als individueller Stauraum bzw. zusätzlicher Arbeitsplatz.

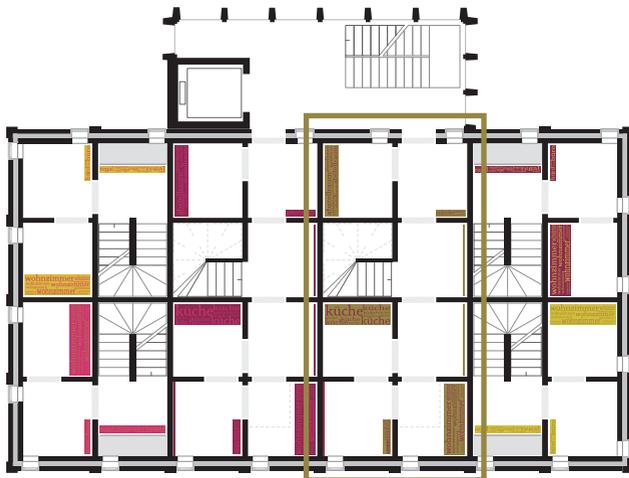
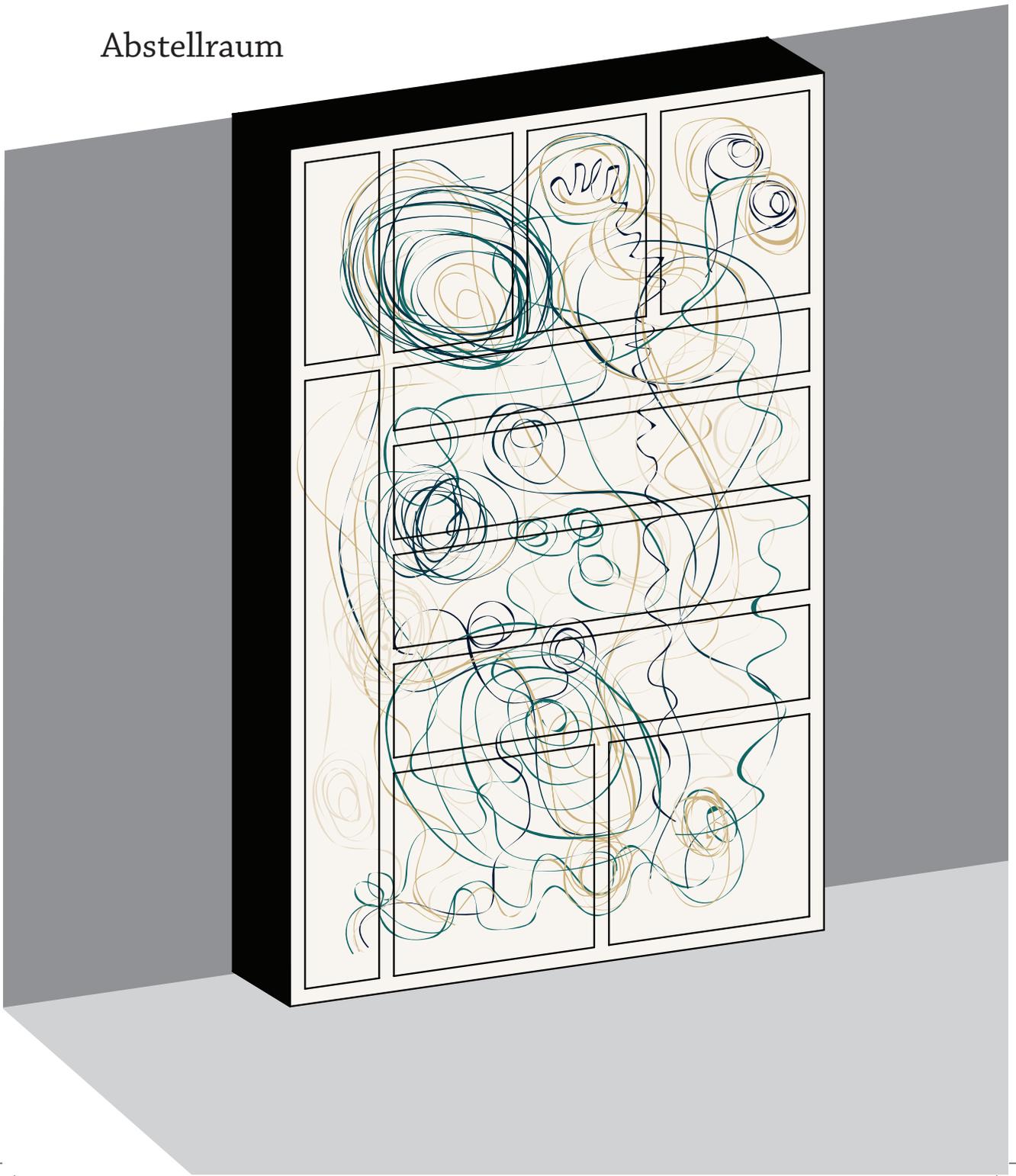


Abb 150.: Wohnungstyp II Ebene 1

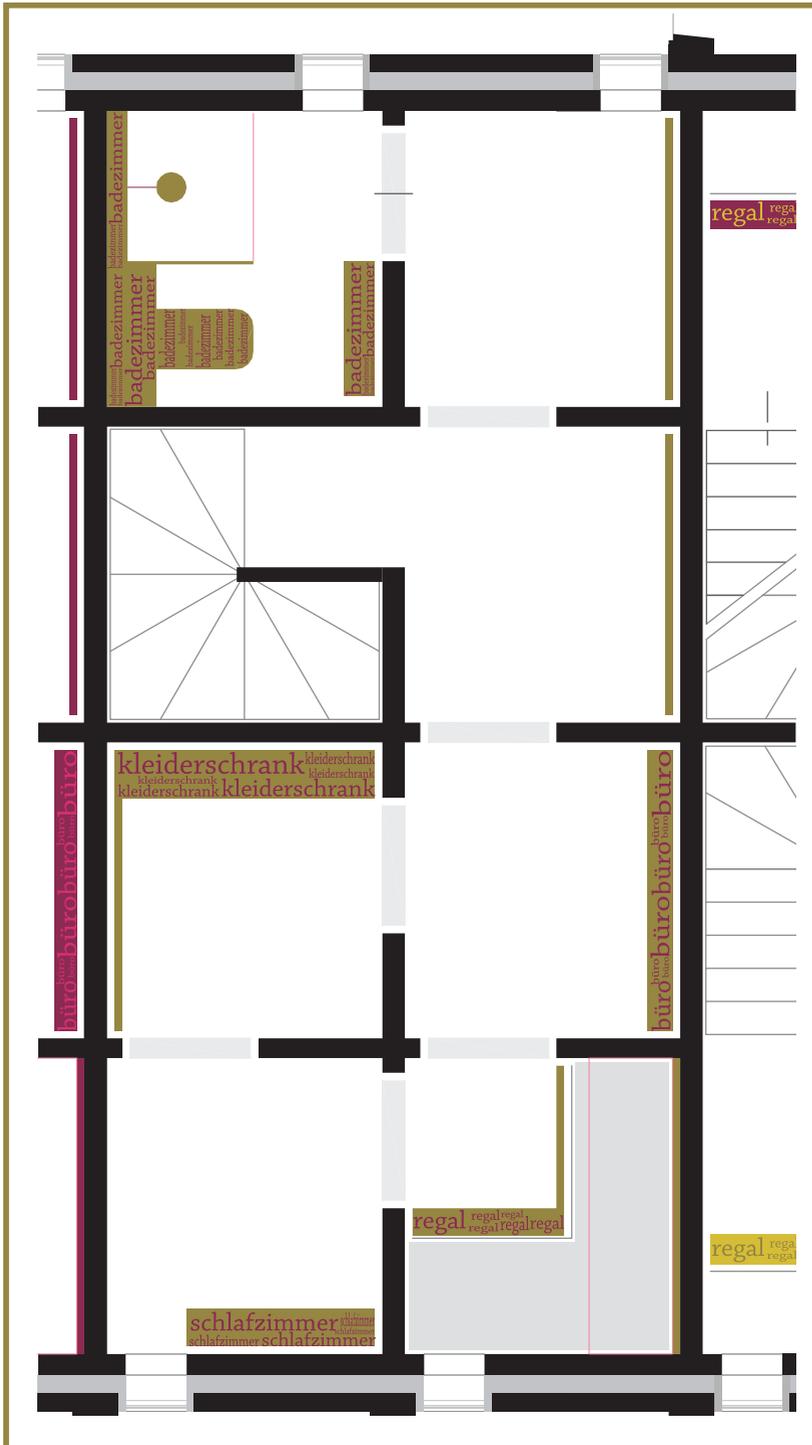
Abstellraum





Der Abstellschrank bietet viel Platz zur Unterbringung von diversen Gegenständen. Sollte jedoch mehr Stauraum benötigt werden können die Schranktüren geöffnet werden und zusätzliche Regale stehen zur Verfügung.

Abb 151.: Schaubild Möblierung Abstellraum



Über eine Wendeltreppe gelangt man ins zweite Geschoss. Linker Hand gelangt man zum Badezimmer und zum extra Raum, der individuell gebraucht werden kann. Rechter Hand befindet sich der Arbeitsplatz, das Ankleidezimmer und das Schlafzimmer. Weiters gibt es eine Galerie von der man hinunter in den Wohnbereich blicken kann.



Abb 152.: Wohnungstyp II Ebene 2

Garderobe



Die Garderobe besteht aus einem Schuhschrank, Kleiderhängern und einem Schränkchen für Kleinkram (Handschuhe, Schal usw.). Durch leichten Druck auf den unteren Bereich des Schuhschranks und der Kleiderhalterungen, klappen diese oben durch einen Drehmechanismus aus.

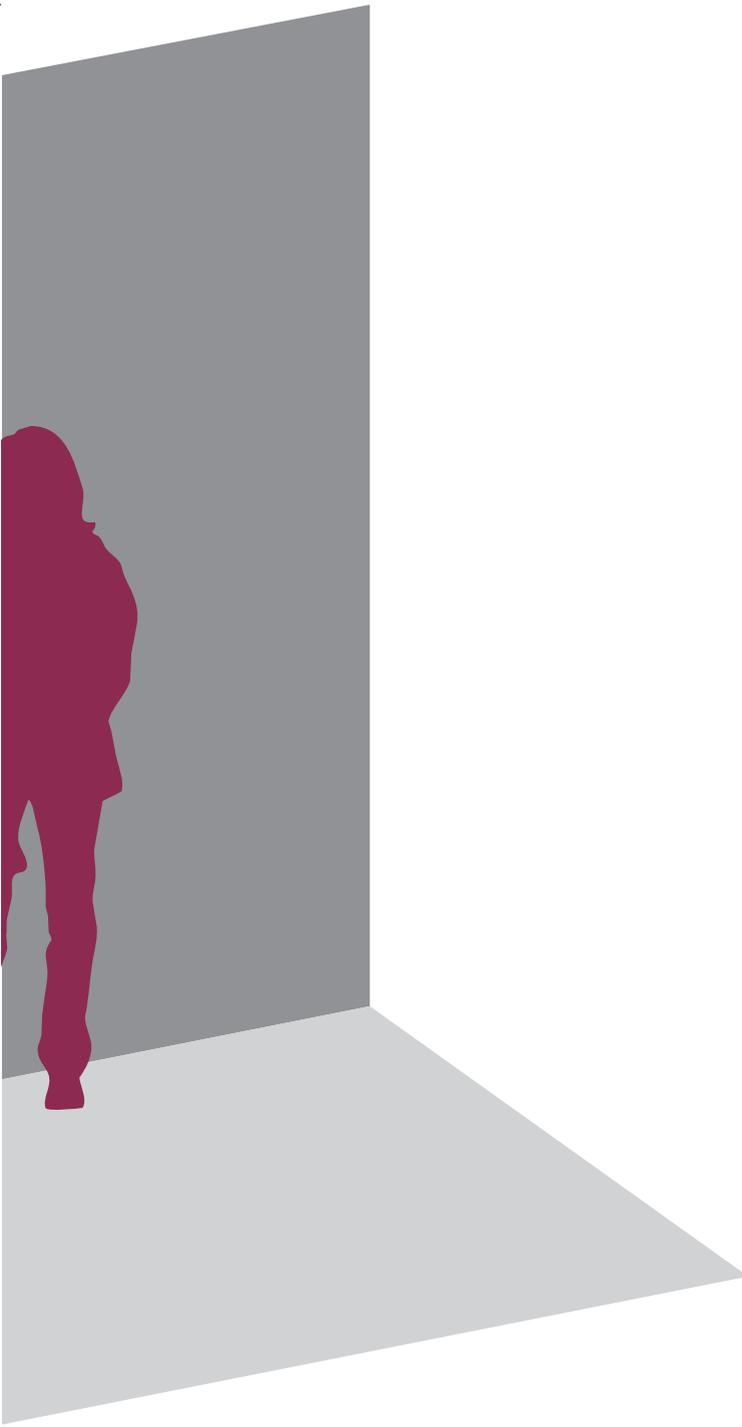
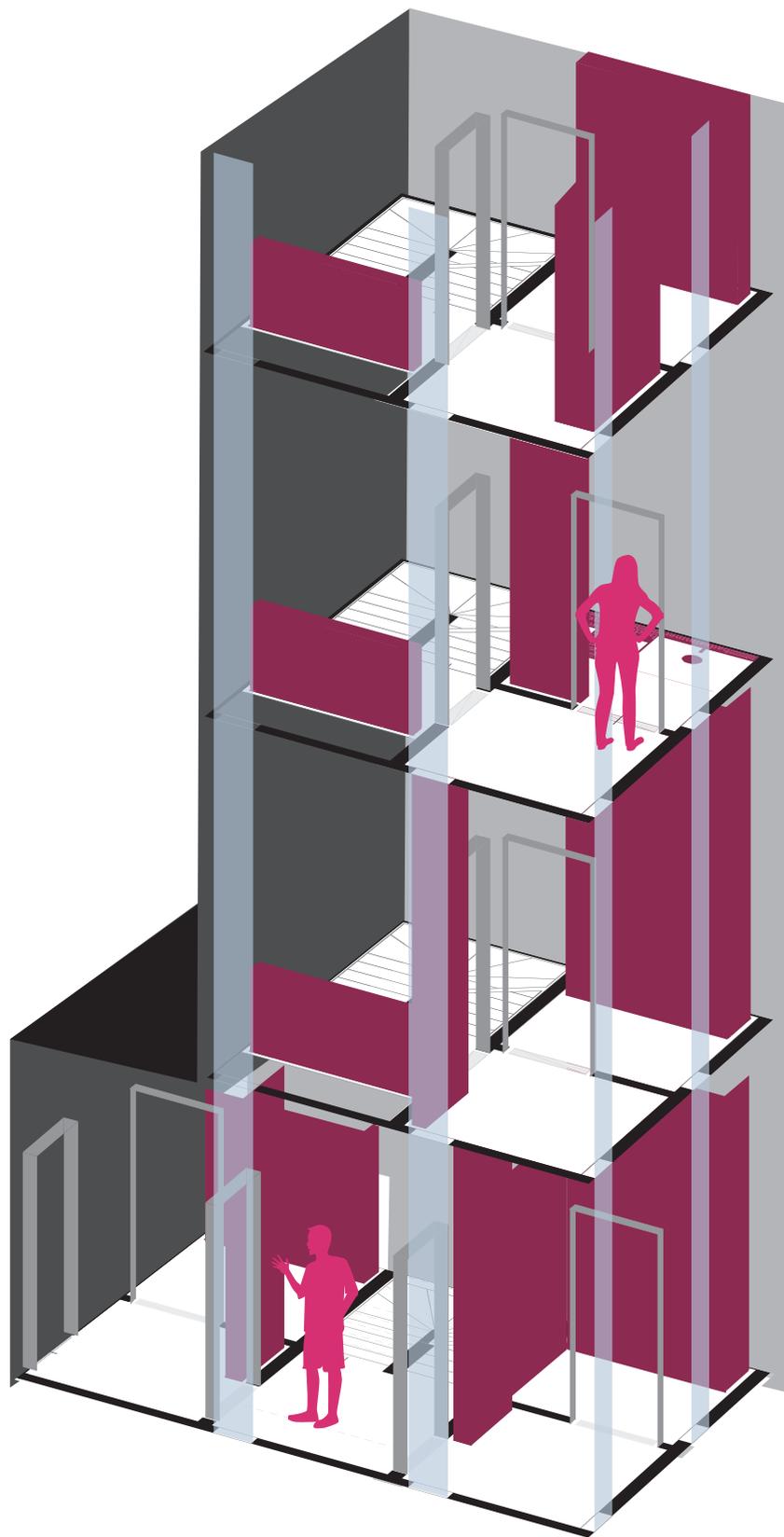


Abb 153.: Schaubild Möblierung Garderobe



Plansatz

+48,50 m

+44,00 m

+16,50 m

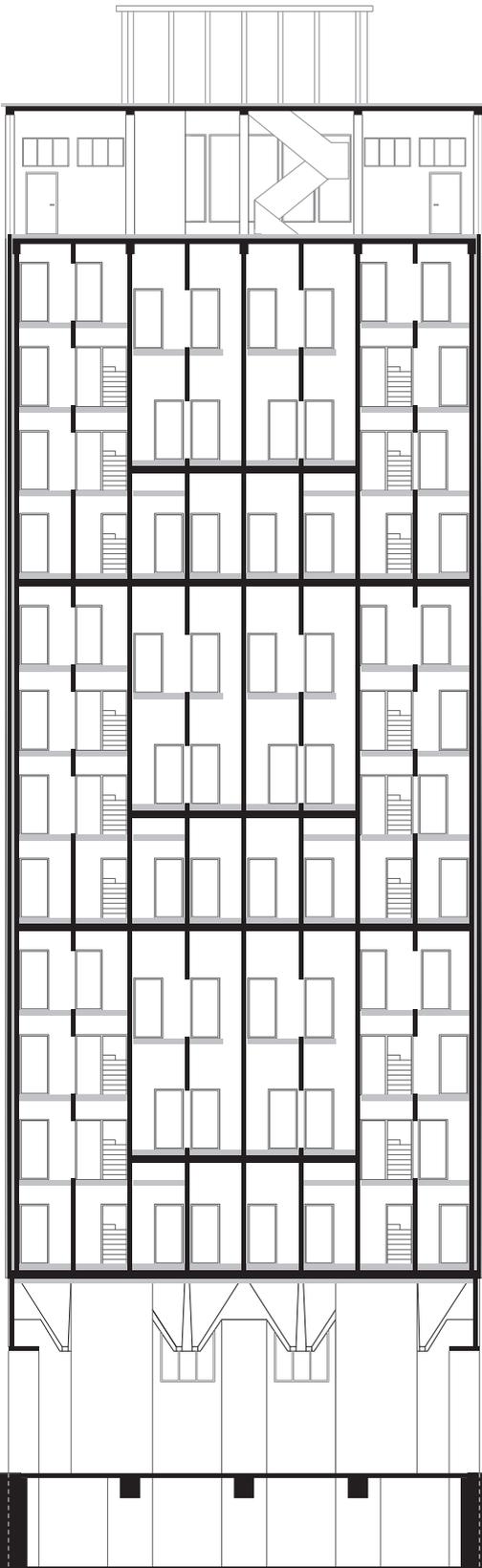
+15,50 m

+13,50 m

+12,00 m

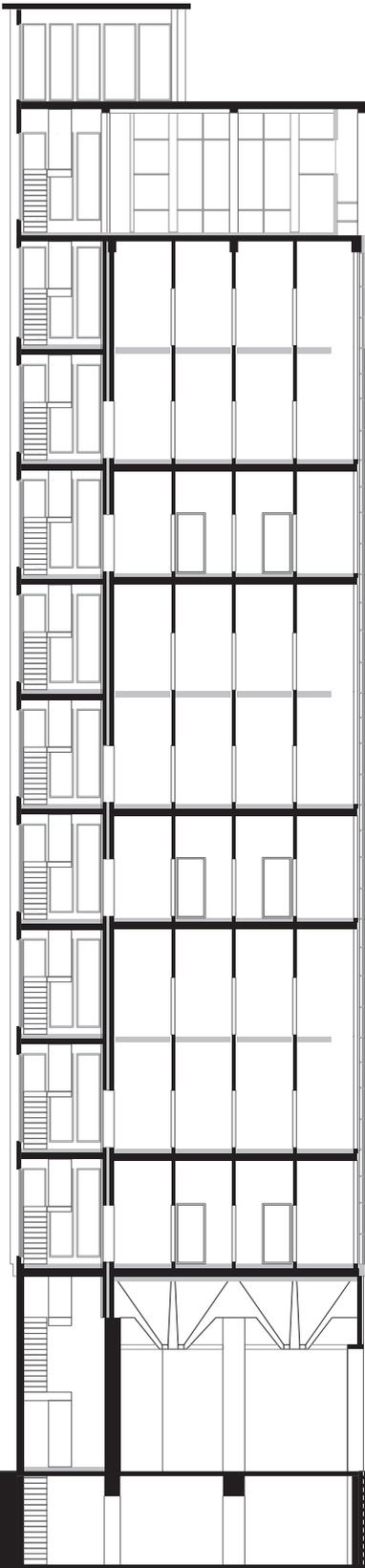
+10,50 m

+7,50 m

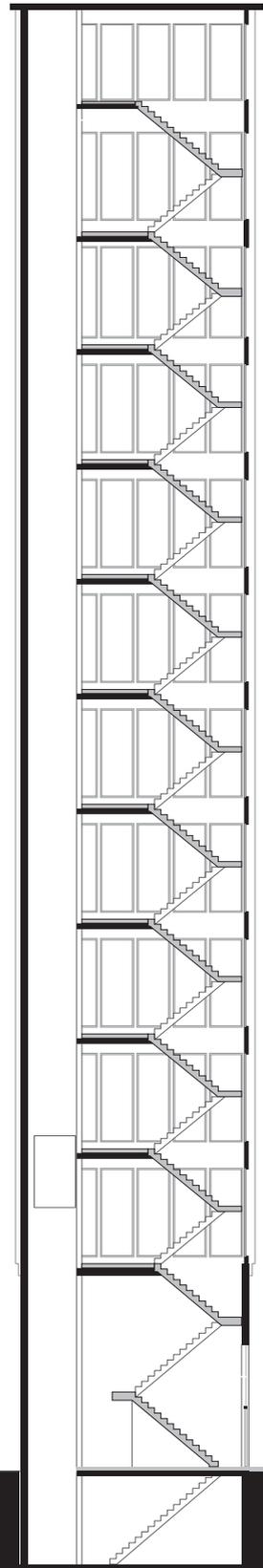


Schnitt 1-1

Abb 155.: Schnitte 1: 250



Schnitt 2-2



Schnitt 3-3

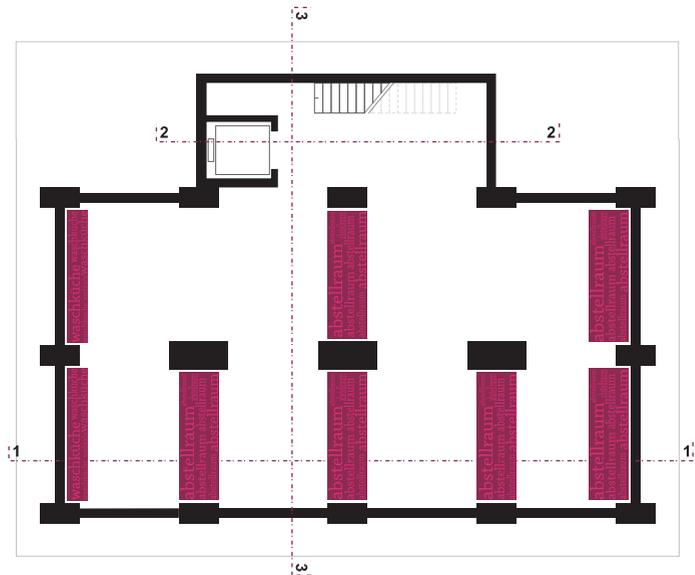


Abb 156.: Untergeschoss 1: 200

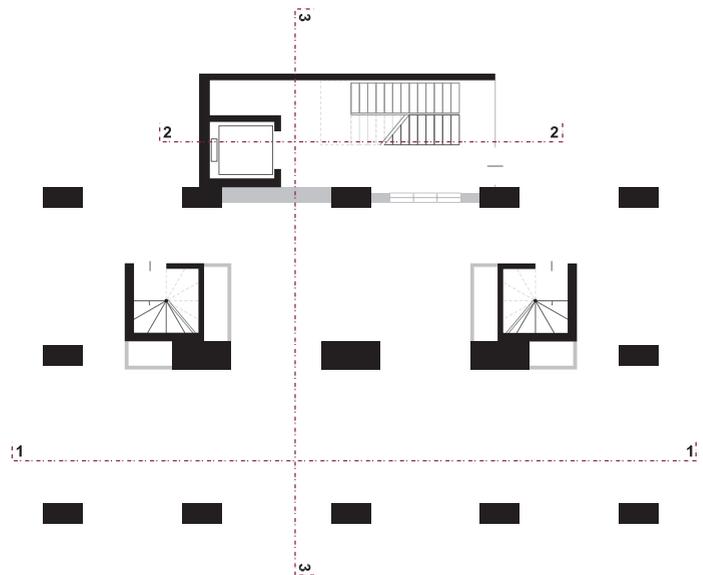


Abb 157.: Erdgeschoss 1: 200

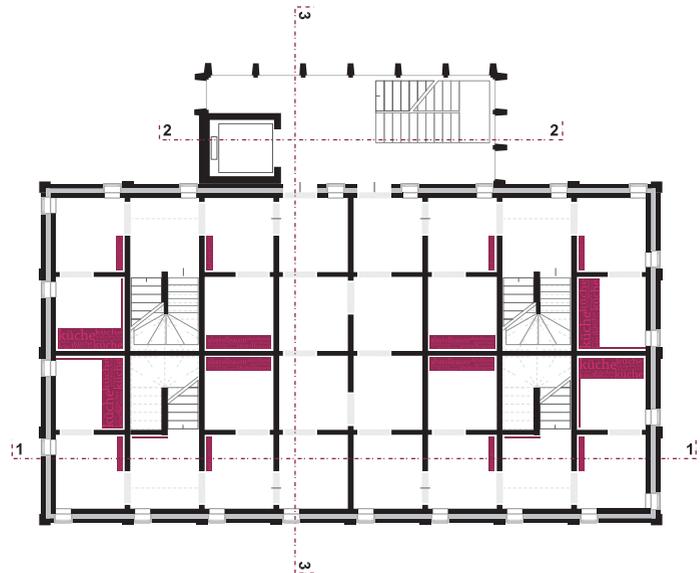


Abb 158.: Ebene +7,50 Meter 1: 200

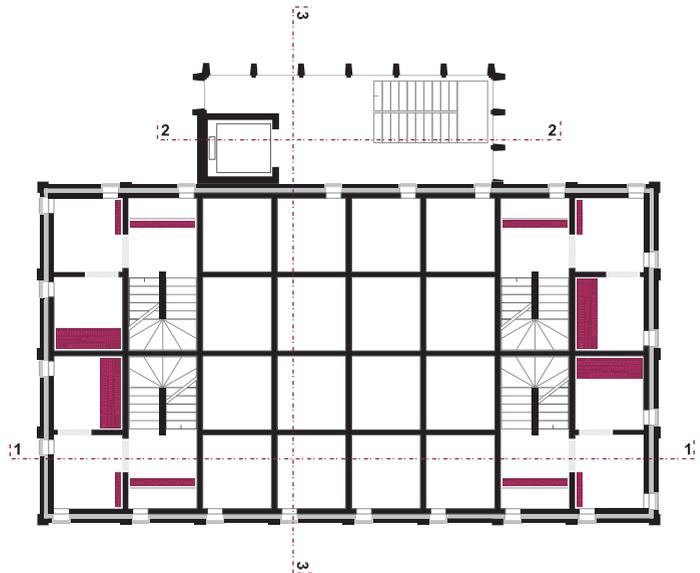


Abb 159.: Ebene +10,50 Meter 1: 200

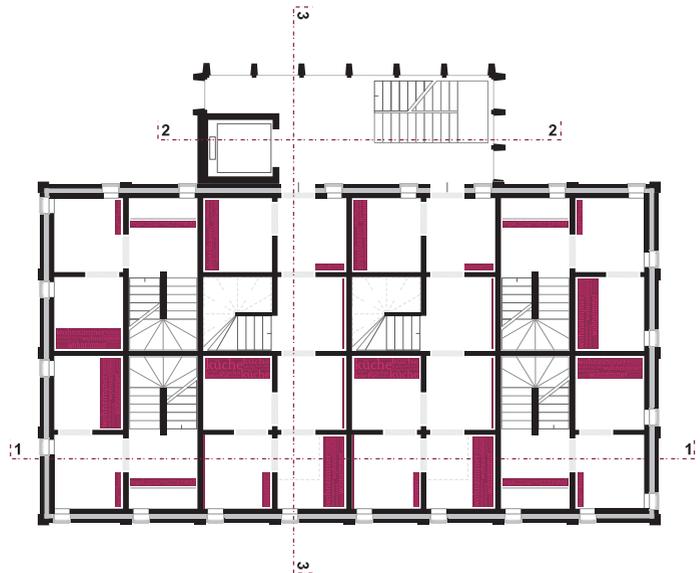


Abb 160.: Ebene +12,00 Meter 1: 200

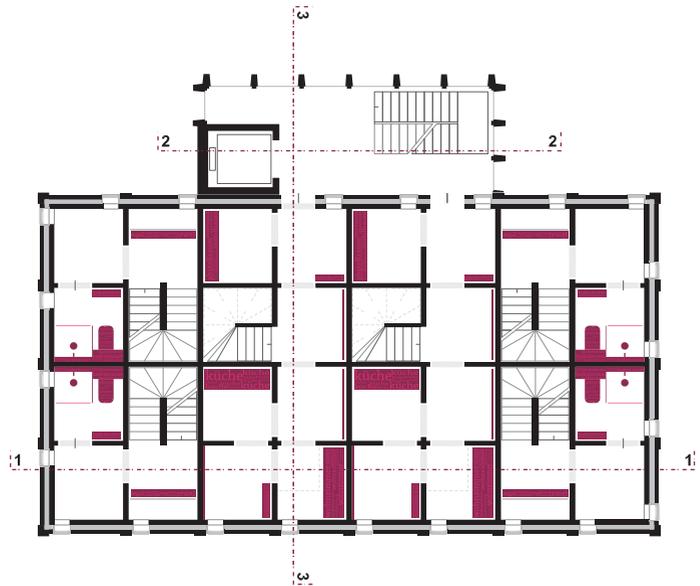


Abb 161.: Ebene +13,50 Meter 1: 200

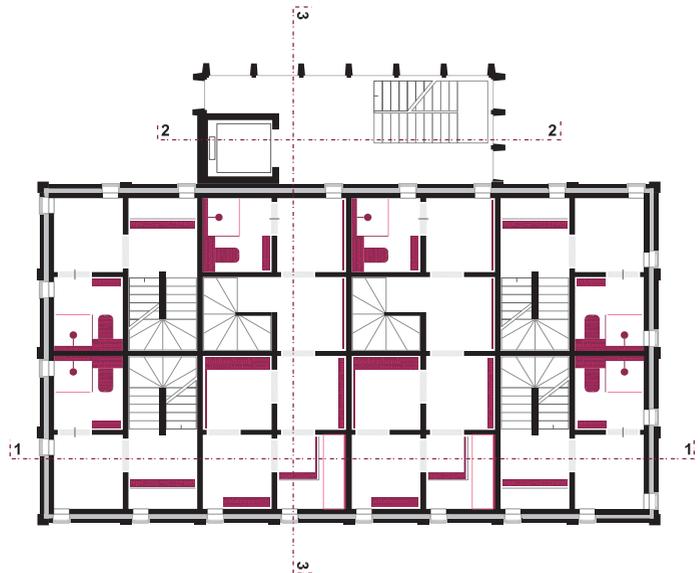


Abb 162.: Ebene +15,50 Meter 1: 200

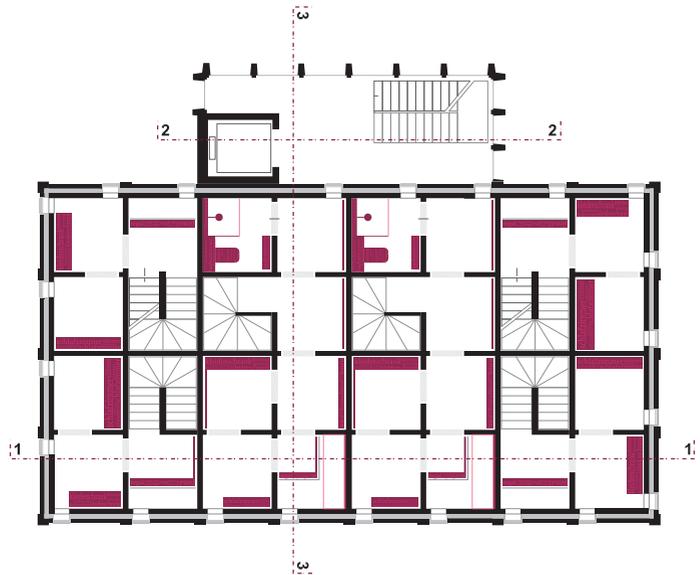


Abb 163.: Ebene +16,50 Meter 1: 200

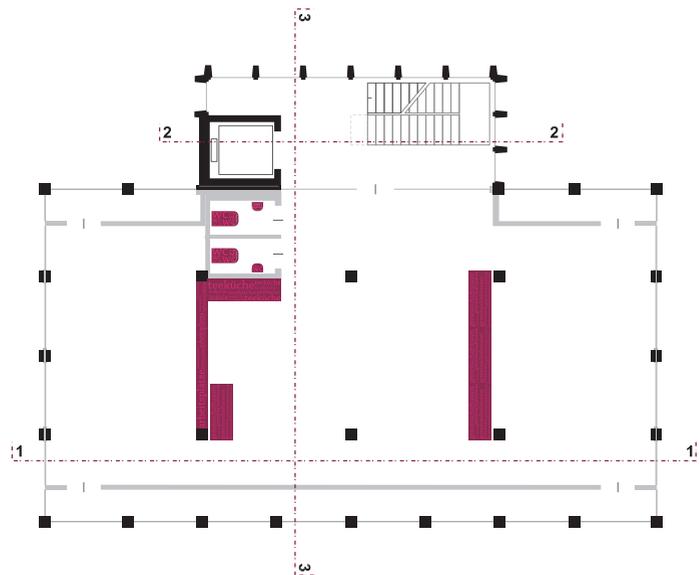


Abb 164.: Gemeinschaftsraum +44,00 Meter 1: 200

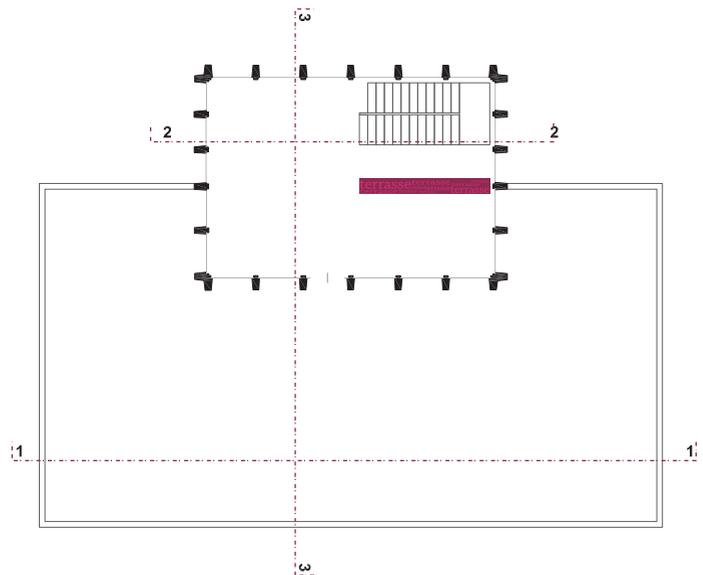
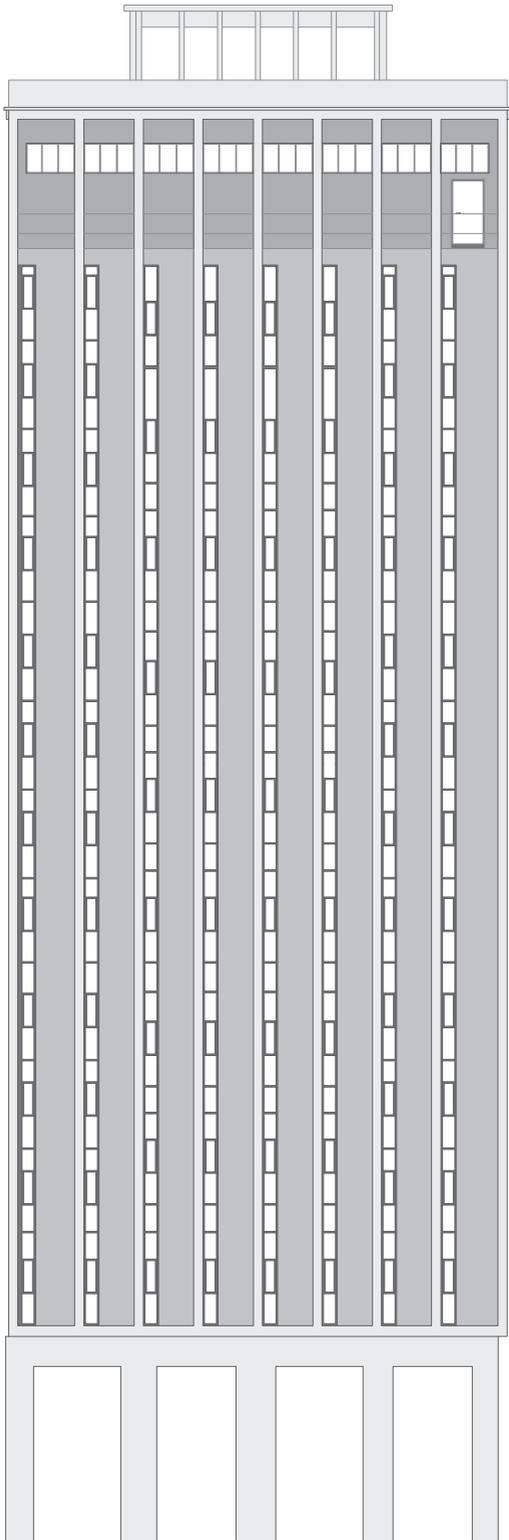
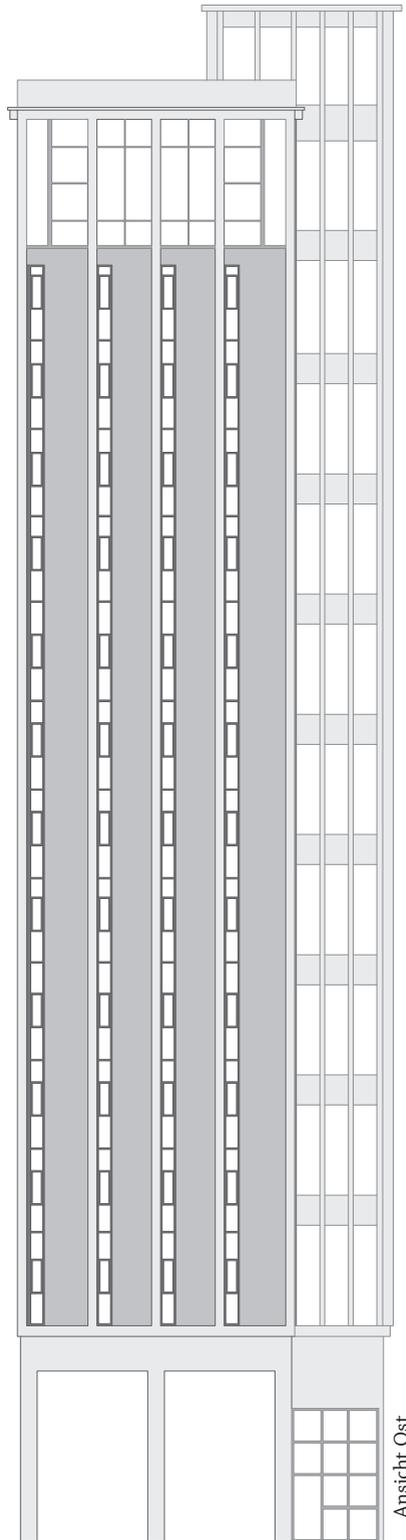


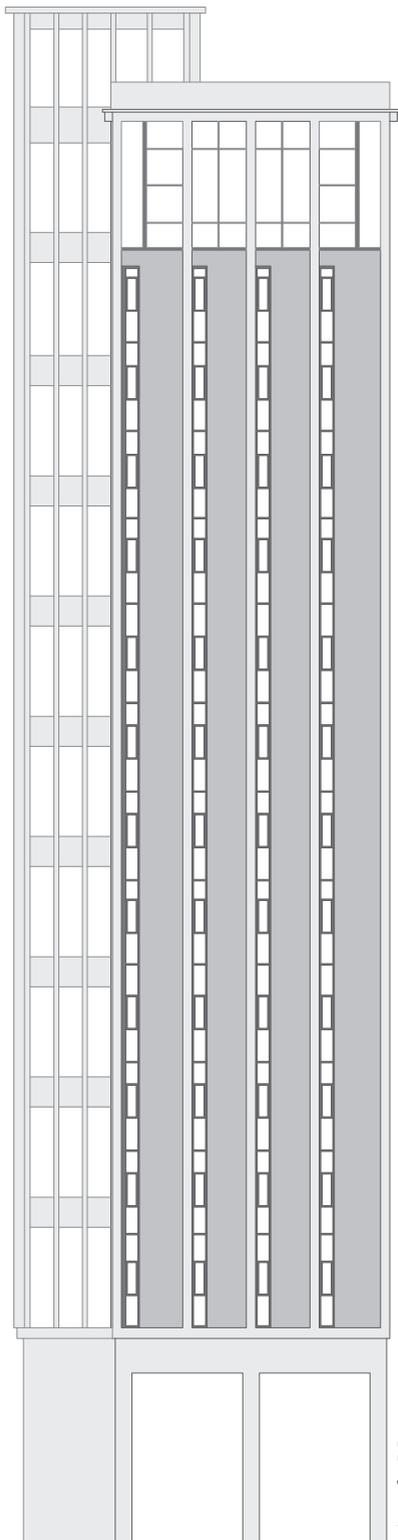
Abb 165.: Dachgeschoss +48,50 Meter 1: 200



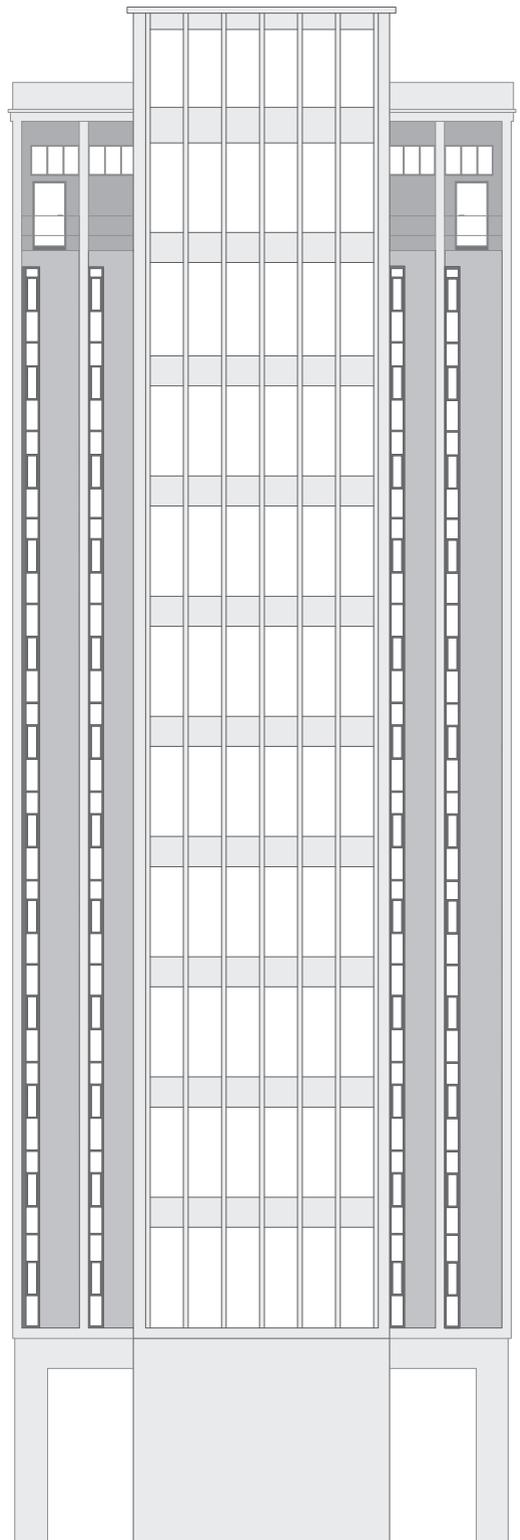
Ansicht Süd



Ansicht Ost



Ansicht West



Ansicht Nord

Verzeichnis & Danksagung

Literaturverzeichnis

Baum, Marina: Urbane Orte. ein Urbanitätskonzept und seine Anwendung zur Untersuchung transformierter Industrieareale, Karlsruhe 2008

Blijstra, R.: Stadtplanung in den Niederlanden nach 1900, Amsterdam 1965

Christiaanse, Kees: Die Stadt als Loft - Neue Netze in Alten Räumen, in Kornhardt/Diethild: Mögliche Räume. Stadt schafft Landschaft, Hamburg 2002, 74-81

Eisinger, Angelus: urbanRESET. Freilegen immanenter Potenziale städtischer Räume, Basel 2012

Feldtkeller, Andreas: Die zweckentfremdete Stadt. wider die Zerstörung des öffentlichen Raums, Frankfurt/Main 1994

Feldtkeller, Andreas: Städtebau: Vielfalt und Integration. neue Konzepte für den Umgang mit Stadtbrachen, Stuttgart 2001

Fuchs, Günter: Entwicklung des Silobaus, in Martens, Peter: Silo-Handbruch, Berlin 1988

Fusi, Paolo: Grenzen, Schwellen und Formen der Stadt am Wasser. Entwürfe in Mölln und die HafenCity Hamburg, Hamburg 2004

Genske, Dieter: Die Brache als Chance, Berlin 2003

Göderitz/Rainer/Hoffmann: Die gegliederte und aufgelockerte Stadt, Tübingen 1957

Hauser, Susanne: Metamorphosen des Abfalls. Konzepte für alte Industrieareale, Frankfurt 2001

Jäger, Frank Peter: Alt & neu. Entwurfshandbuch Bauen im Bestand, Basel 2010

Lucher, Herbert: Silogruppen aus Stahlbeton, in Martens, Peter: Silo-Handbruch, Berlin 1988

Schittich/Wiegelmann: Im Detail: Reihen- und Doppelhäuser, Basel 2006

Siebel, Walter: Urbanität ohne Raum. Der Möglichkeitsraum, in Kornhardt/Diethild: Mögliche Räume. Stadt schafft Landschaft, Hamburg 2002, 32-41

Schubert, Dirk: Hafен- und Uferzonen im Wandel. Analysen und Planungen zur Revitalisierung der Waterfront in Hafенstädten, Berlin 2001

Uffelen, Chris van: Re-use architecture, Salenstein 2011

Internetverzeichnis

European

<http://www.european-europe.com/> (abgerufen Juni 2011)

Offizielle Seite der Gemeinde Deventer

<http://www.deventer.nl/> (abgerufen September 2012)

...in Deventer

<http://www.vvvdeventer.nl/> (abgerufen September 2012)

Offizielle Seite der Provinz Overijssel

<http://www.overijssel.nl/> (abgerufen September 2012)

Historische Karten der Provinz Overijssel

<http://www.overijsselinkkaart.nl> (abgerufen September 2012)

Sammlung der Geschichte der Niederlande

<http://historici.nl/> (abgerufen September 2012)

Universitätsbibliothek Utrecht

<http://bc.library.uu.nl/nl/node/205> (abgerufen September 2012)

Offizielle Seite des Havenkwartiers Deventer

<http://www.havenkwartierdeventer.com/> (abgerufen Oktober 2012)

Stichting Industrieel Erfgoed Deventer (Stiftung Industrielles Erbe Deventer)

<http://www.sied.nl/> (abgerufen Oktober 2012)

Offizielle Seite des Ministerium für auswärtige Angelegenheiten

<http://www.minbuza.nl/> (abgerufen Oktober 2012)

Geschichte der Niederlande

<http://entoen.nu/> (abgerufen Oktober 2012)

Stadshaven Deventer

<http://www.stadshavendeventer.nl/> (abgerufen Oktober 2012)

Artikel zur gesellschaftlichen Rolle der Innenstadt

<http://www.heise.de/tp/artikel/37/37483/1.html> (abgerufen November 2012)

Wonen Boven Winkels Deventer

<http://www.wbwd.nl/> (abgerufen November 2012)

Urban Catalyst

<http://urbancatalyst.net/> (abgerufen Dezember 2012)

Offizielle Seite mit niederländischen Baubeschlüssen

<http://www.bouwbesluitonline.nl/> (abgerufen Februar 2013)

Automatische Parkierungssysteme

<http://www.nussbaum-group.de/> (abgerufen Februar 2013)

Möbel von Ambivalenz

<http://www.cyperior-store.com/marken-shops/ambivalenz.html> (abgerufen April 2013)

<http://wikipedia.at/>

<https://maps.google.at/>

Statistisch Jaarboek Deventer 2011, online unter <http://www.staatvandeventer.nl/portal>

Abbildungsverzeichnis

Alle Abbildungen ohne Quellenangabe sind eigene Abbildungen und wurden selbst fotografiert, erstellt oder nach eigenen Angaben gezeichnet.

Abb 1.: Europakarte	13
Abb 2.: Amsterdam	15
http4.bp.blogspot.com/mpdr4IRvoelTXheC7xG8SIAAAAAAAAA-U9as3xD9Fn_8s16004685387933_2d9b0b32af_o.jpg [06.April 2013]	
Abb 3.: Die Niederlande	17
Abb 4.: Provinz Overijssel	21
Abb 5.: Luftbild Deventer	23
https://maps.google.at/	
Abb 6.: Karte von Deventer von Willem und Joan Blaeu, 1652	27
bd726560e9f3f0debff_httpwww.tjoelker.orgimagesffbd726560e9f3f0debff.jpg [07.November 2013]	
Abb 7.: Deventer	29
http://www.hanse.org/cms_bilder/staedte/deventer/deventer-ijsselaanzicht.jpg [27.Juni 2011]	
Abb 8.: Deventer Nachbarschaften	31
Abb 9.: Bevölkerungsdichte	33
Abb 10.: Wohnraumdichte	35
Abb 11.: Ein-Personen-Haushalte	37
Abb 12.: Auto-pro-Haushalt	37
Abb 13.: Knutteldorp, Deventer	38
https://maps.google.at/	
Abb 14.: Borgerlerstraat, Deventer	38
https://maps.google.at/	
Abb 15.: Tabakstraat, Deventer	38
https://maps.google.at/	
Abb 16.: 1e Weerdsweg, Deventer	38
https://maps.google.at/	
Abb 17.: Industriegebiet, Deventer	40
https://maps.google.at/	
Abb 18.: Deventer, um 1930	44
http://www.stadshavendeventer.nl/wp-content/havenoud00081.jpg [16.Dezember 2012]	
Abb 19.: Alter Stadthafen, Deventer	45
http://www.stadshavendeventer.nl/wp-content/haven-bewerkt0001.jpg [16.Dezember 2012]	
Abb 20.: 1ster Hafenarm, Deventer	45
Abb 21.: Phasentheorie von Hoyle	45
Abb 22.: Plan von Deventer	47
Abb 23.: Havenkwartier, Deventer	50
Abb 24.: Havenkwartier, Deventer	53
http://www.bing.com/maps/	
Abb 25.: Luftbild, Deventer	55
https://maps.google.at/	

Abb 26.: Plan vom Havenkwartier	56
Abb 27.: Havenkwartier - Anbindung	58
Abb 28.: Havenkwartier - Nutzung	58
Abb 29-52.: Mr. De Boerlaan, Deventer	61
Abb 53-73.: Scheepvaartstraat, Deventer	63
Abb 74.: Havenkwartier - Bebauungsgröße	64
Abb 75.: Havenkwartier - Geschoßhöhen	64
Abb 76.: Havenkwartier - Zugänglichkeit	65
Abb 77.: Swartes Silo & Grijze Silo	67
Abb 78.: Pläne Swartes Silo	69
Ausschreibungsunterlagen European 11 Deventer	
Abb 79.: Pläne Grijzes Silo	70
Ausschreibungsunterlagen European 11 Deventer	
Abb 80.: Zuigergebouwtje	73
Abb 81.: Havenkwartier - Bestand	75
Abb 82.: Loods v/d Berg (Mr. De Boerlaan)	76
Abb 83.: Pläne Loods v/d Berg (Mr. De Boerlaan)	77
Organistation Havenkwartier Deventer	
Abb 84.: Bewertung Loods v/d Berg (Mr. De Boerlaan)	77
Abb 85.: Loods v/d Berg (Scheepvaartstraat)	79
Abb 86.: Pläne Loods v/d Berg (Scheepvaartstraat)	79
Organistation Havenkwartier Deventer	
Abb 87.: Bewertung Loods v/d Berg (Scheepvaartstraat)	79
Abb 88.: Pläne Bodenloods	80
Organistation Havenkwartier Deventer	
Abb 89.: Bodenloods	81
Abb 90.: Bewertung Bodenloods	81
Abb 91.: Davo	82
Abb 92.: Pläne Davo	82
Organistation Havenkwartier Deventer	
Abb 93.: Bewertung Davo	83
Abb 94.: Machinefabriek Eijsink	84
Abb 95.: Pläne Machinefabriek Eijsink	84
Organistation Havenkwartier Deventer	
Abb 96.: Bewertung Machinefabriek Eijsink	85
Abb 97.: Havenkwartier mit den verbleibenden Gebäuden	87
Abb 98.: Verkehr	89
Abb 99.: Verkehrslärm Havenkwartier	90
Abb 100.: Industrielärm Havenkwartier	92
Abb 101.: Schaubild Urbanes Havenkwartier	95
Abb 102.: Vision Loods v/d Berg	97
Abb 103.: Vision Bodenloods	99
Abb 104.: Ideen für den Bestand	100

Abb 105.: Bebauung urbanes Havenkwartier	102
Abb 106.: Lageplan	105
Abb 107.: Schnitt	107
Abb 108.: Stadthaus	109
Abb 109.: Außenraum Havenkwartier	110
Abb 110.: Yachthafen	113
Abb 111.: Verkehrskonzept	115
Abb 112.: Ausschnitt Urbanes Havenkwartier	117
Abb 113.: Ausschnitt Urbanes Havenkwartier	119
Abb 114.: Schaubild Urbanes Havenkwartier	121
Abb 115.: Grijze Silo	121
Abb 116.: Grijze Silo	122
Ausschreibungsunterlagen European 11 Deventer	
Abb 117.: Ansichten Bestand	124
Ausschreibungsunterlagen European 11 Deventer	
Abb 118.: Schnitte Bestand	126
Ausschreibungsunterlagen European 11 Deventer	
Abb 119.: Grundriss Untergeschoss Bestand	128
Ausschreibungsunterlagen European 11 Deventer	
Abb 120.: Grundriss Erdgeschoss Bestand	129
Ausschreibungsunterlagen European 11 Deventer	
Abb 121.: Grundriss Zellen Bestand	130
Ausschreibungsunterlagen European 11 Deventer	
Abb 122.: Grundriss Verteilerraum Bestand	131
Ausschreibungsunterlagen European 11 Deventer	
Abb 123.: Lageplan	133
Abb 124.: Zonierung Studentenwohnheim	134
Abb 125.: Erschließungskern; Schnitt 2-2	136
Abb 126.: Grundriss Untergeschoss 1:100	138
Abb 127.: Grundriss Erdgeschoss 1:100	140
Abb 128.: Grundriss Gemeinschaftsraum 1:100	142
Abb 129.: Grundriss Dachgeschoss 1:100	144
Abb 130.: Umnutzung Siloröhren Schema Schnitt	146
Abb 131.: Umnutzung Siloröhren Schema Grundriss	148
Abb 132.: Bereich thermische Hülle	151
Abb 133.: Thermische Hülle Wohnbereich	152
Abb 134.: Verlauf Installationsschächte	154
Abb 135.: Fluchtwege	157
Abb 136.: Ansicht Fensteröffnungen	159
Abb 137.: Schaubild Möblierung Arbeitsbereich Gemeinschaftsraum	161
Abb 138.: Wohneinheiten	163
Abb 139.: Wohnungstyp I Ebene 1	165
Abb 140.: Schaubild Möblierung Küche	167

Abb 141.: Schaubild Möblierung Esszimmer	168
Abb 142.: Wohnungstyp I Ebene 2	171
Abb 143.: Schaubild Möblierung Büro	173
Abb 144.: Schaubild Möblierung Wohnzimmer	175
Abb 145.: Schaubild Möblierung Badezimmer	176
Abb 146.: Wohnungstyp I Ebene 3	177
Abb 147.: Wohnungstyp I Ebene 4	179
Abb 148.: Schaubild Möblierung Schlafzimmer	180
Abb 149.: Schaubild Möblierung Kleiderschrank & Leseecke	183
Abb 150.: Wohnungstyp II Ebene 1	185
Abb 151.: Schaubild Möblierung Abstellraum	187
Abb 152.: Wohnungstyp II Ebene 2	189
Abb 153.: Schaubild Möblierung Garderobe	191
Abb 154.: Schaubild Axonometrie Wohnungstyp I	193
Abb 155.: Schnitte 1: 250	194
Abb 156.: Untergeschoss 1: 200	196
Abb 157.: Erdgeschoss 1: 200	197
Abb 158.: Ebene +7,50 Meter 1: 200	198
Abb 159.: Ebene +10,50 Meter 1: 200	199
Abb 160.: Ebene +12,00 Meter 1: 200	200
Abb 161.: Ebene +13,50 Meter 1: 200	201
Abb 162.: Ebene +15,50 Meter 1: 200	202
Abb 163.: Ebene +16,50 Meter 1: 200	203
Abb 164.: Gemeinschaftsraum +44,00 Meter 1: 200	204
Abb 165.: Dachgeschoss +48,50 Meter 1: 200	205
Abb 166.: Ansichten 1:250	207

Danke an...

...meinen Betreuer Univ.-Prof. Dipl.-Ing Architekt Roger Riewe für die konstruktiven Kritiken beim Erstellen dieser Arbeit

...meine Eltern für ihre Geduld und Unterstützung in all diesen Jahren und für ein wunderschönes Zuhause

...meine großen Schwester Leonie, ohne die ich nicht ich wäre, für ihre fortwährende Hilfe

...meine Brüder Xandi, Maxi & Basti für eine verlängerte Kindheit

...meinen Freund Thomas für seine Zuversicht und dafür, dass er mich zum Lachen bringt

...meine Freundinnen Kathi & Ines, weil sie mir seit Jahren unerschütterlich zur Seite stehen, in guten wie in schlechten Zeiten

...meine Studienfreundinnen Babsi, Katharina, Leni & Romana für eine aufregende Studienzeit und vor allem Letztere für den Beistand in schwierigen Zeiten

...den AZ+ dafür, dass er mir ein zweites Zuhause und eine zweite Familie war