



STÄDTEBAULICHER WETTBEWERB - DAS ERGEBNIS

Die neue Stadt mitten in Hamburg

HAFENCITY



INHALT

IMPRESSUM

HERAUSGEBER:

GHS Gesellschaft für Hafen- und
Standortentwicklung mbH
Am Sandtorkai 1, 20457 Hamburg

In Zusammenarbeit mit der Stadt-
entwicklungsbehörde der
Freien und Hansestadt Hamburg

DESIGN:

Büro Oechsle, Hamburg

TEXT:

Dirk Meyhöfer, Hamburg

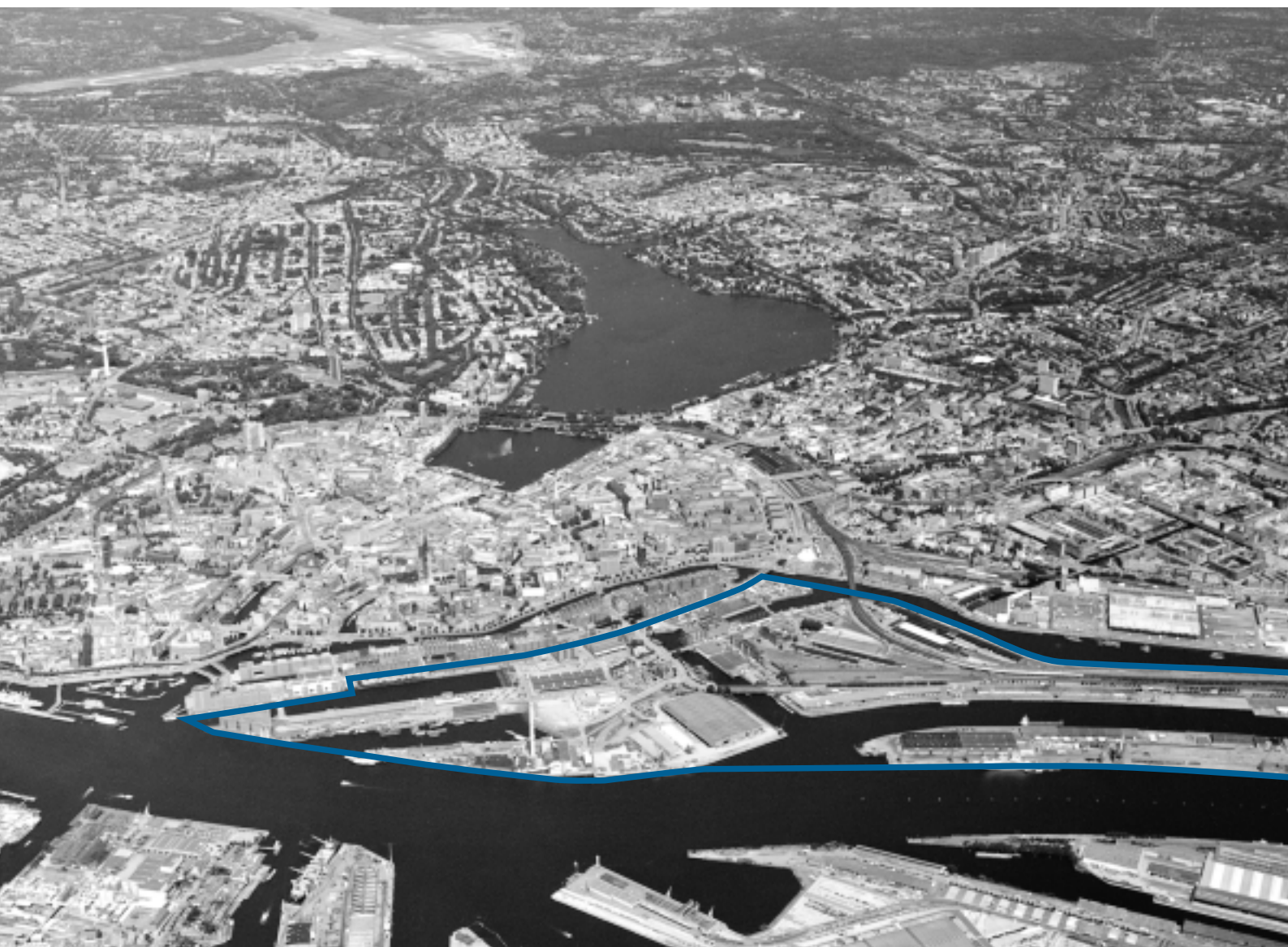
BILDMATERIAL:

Matthias Friedel, Seite 2|3,
Giselher Schultz-Berndt Seite 5,
alle anderen Jörg Hempel

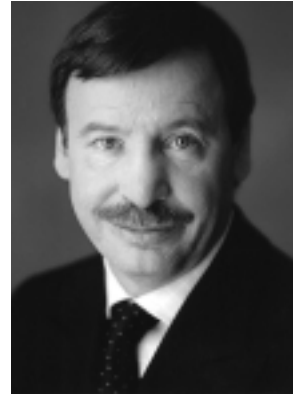
2. Auflage

Hamburg, Dezember 1999

1. PREIS:		
HAMBURGPLAN MIT KEES CHRISTIAANSE ASTOC		6
2. PREIS:		
BUFFI FEICHTINGER ASW AGENCE TER		10
3. PREIS:		
PPL BRUNO W & MAUNULA BENDFELDT SCHRÖDER FRANKE		14
ANKAUF:		
TTN 3+ FREIRAUMPLANER		18
BENEVOLO ALBRECHT PASCOLO DE VICO		20
JOURDA IN SITU		22
BUSQUETS BAU-B		24
L.O.V.E. MAX. 1		26



Ortwin Runde,
Erster Bürgermeister,
Freie und Hansestadt
Hamburg



Mit der Entscheidung des städtebaulichen Wettbewerbs für die Hafencity zwischen Innenstadt und Elbe nimmt das Herzstück der Hamburger Stadtentwicklung konkrete Gestalt an. Die Hafencity wird die heutige Innenstadt innerhalb des Wallrings um 50 Prozent erweitern. Sie ist ein Vorhaben von europäischem Rang, wahrscheinlich das wichtigste Hamburger Projekt seit dem Wiederaufbau nach 1945. In der Hafencity entsteht in den nächsten 20 Jahren ein lebendiger Mix aus Wohnen und Arbeiten, Leben und Erleben – ein Stück Europäischer Stadt des 21. Jahrhunderts, das aber auch die gewachsenen Traditionen Hamburgs aufnehmen soll. Ein facettenreiches Ensemble mit öffentlichen Plätzen und Parks, das die historische City nicht von der Elbe absperrt, sondern sich harmonisch aus ihr weiter entwickelt. Gerade die ersten Preisträger – aber auch die Ideen der anderen Planungs- und Architekturteams – sind dieser großartigen Aufgabe in einer überaus spannenden Kombination aus Vision und Qualität gerecht geworden. Ich lege großen Wert darauf, im offenen Dialog das Projekt Hafencity bürgernah zu erläutern und gemeinsam weiter zu entwickeln. Diesem Ziel dient auch diese Informationsbroschüre mit der Dokumentation aller eingereichten Wettbewerbsentwürfe.

A handwritten signature in black ink, which appears to be 'Ortwin Runde'. The signature is fluid and stylized, written in a cursive script.



DIE HAFENCITY NIMMT GESTALT AN

DIE JAHRHUNDERTAUFGABE

Es ist erst knapp drei Jahre her, dass im Auftrag der GHS Gesellschaft für Hafen- und Standortentwicklung der renommierte Hamburger Architekt Prof. Volkwin Marg eine „Studie zur Entwicklung des innerstädtischen Hafenrandes zwischen Grasbrook und Baakenhafen“ vorgelegt hat. Dieses Gebiet wurde sehr bald unter dem Begriff „HafenCity“ weltweit bekannt. Die Freie und Hansestadt Hamburg und ihre Entscheidungsträger erkannten schnell Bedeutung und Potential dieser Jahrhundertaufgabe. Die Konversion meist zentral gelegener ehemaliger Industrie-, Gewerbe- oder Hafengebäude ist ein Geschenk an die europäischen Großstädte, weil diese sonst nur noch wenige Entwicklungschancen auf eigenem Stadtgebiet besitzen. Dies gilt auch für die Zukunftsentwicklung Hamburgs durch die HafenCity. Mit dem Beschluß der Bürgerschaft, dem Hamburger Parlament, vom August 1997 wurde das Projekt auf den Weg gebracht. Im Zeitrahmen von etwa 20 Jahren wird Hamburg nun diese gewaltige Aufgabe lösen und dabei auf 155 Hektar zentral gelegenem ehemaligem Hafengelände mit der imponierenden Kai-, also Uferlänge, von fast zehn Kilometern ein City-Stadtviertel mit Wohnungen für 12.000 Menschen und etwa 20.000 neue Arbeitsplätze schaffen.



Jörn Walter,
Oberbaudirektor

WAS BISHER GESCHAH

Mit einer sorgfältig erarbeiteten Masterplankonzeption unter der Regie von Stadtentwicklungsbehörde und GHS wurden Ende 1998 die Randbedingungen formuliert. Sie berücksichtigt die übergeordneten Ziele der Metropole Hamburg und koordiniert die Dichte- sowie Nutzungsvorstellungen mit den schwierigen Vorgaben von Hochwasserschutz, Verkehr, zu erhaltenden Betriebsstätten und sozialer Infrastruktur. Diese Konzeption macht deutlich, dass auf diesem Terrain am Nordufer der Elbe, wo zwar nicht die Keimzelle Hamburgs, aber historisch betrachtet ihre Kerngebiete lagen, eine Stadt am Wasser, ein innenstädtisch verdichtetes Areal entstehen muß, das mit entsprechender Nutzungsmischung sich mit der nördlich anschließenden Speicherstadt und Altstadt verwebt. Ein auf die Belange und Möglichkeiten Hamburgs ausgerichtetes Wettbewerbsverfahren wurde bestimmt, um aus dieser Konzeption den endgültigen Masterplan herauszufiltern. In Anbetracht der komplizierten Planungsaufgabe, die einen intensiven Austausch erfordert, wurde ein „kooperierendes Verfahren“ mit acht ausgesuchten interdisziplinär zusammengestellten Teams aus Planern, Architekten, Landschaftsplanern sowie Verkehrs- und Wirtschaftsfachleuten gewählt. Diese wurden im April 1999 von einer sachkundigen Kommission unter Vorsitz von Prof. Peter Zlonicky aus 175 Bewerbungen ausgesucht. Die eingereichten Arbeiten wurden schließlich am 1./2. Oktober 1999 von einem prominent besetzten Preisgericht unter Vorsitz von Uli Hellweg bewertet und prämiert. Verantwortlich für das Wettbewerbsmanagement waren das Büro BPW Baumgart, Pahl-Weber in Kooperation mit dem Büro Siemonsen.



Bernd Tiedemann,
Geschäftsführer GHS

DIE ENTSCHEIDUNG

Mit dem Entwurf der 1. Preisträger wurden nach Auffassung der Jury vor allem drei Ziele erreicht, die dem Gesamtprojekt als Überschrift dienen können.

ERSTENS: Die neue HafenCity wird sich mit dem bestehenden denkmalgeschützten Ensemble der Speicherstadt und der Altstadt verzahnen – also keine Konkurrenz zu ihr bilden, sondern sie logisch fortsetzen.

ZWEITENS: Mit einer beeindruckenden Bandbreite werden zeitgerechte und zukunftsorientierte städtebauliche Typologien variiert.

DRITTENS: Eine geschickte Aufteilung in acht sinnvoll gestaltete Quartiere, die mit einer großen Nutzungsvielfalt jeweils aufeinander aufbauen, gestattet es, in einer gestaffelten Entwicklung über 10 bis 20 Jahre zu denken, zu planen und zu bauen.

Eine Stadt am Wasser entsteht – mit beeindruckenden Blickbeziehungen zur heutigen City und zur Elbe, mit Parks und Promenaden, für Menschen, die dort wohnen und arbeiten, mit attraktiven Anziehungspunkten wie dem Kreuzfahrtterminal und neuen Kultur- und Freizeiteinrichtungen für alle

Hamburger und Besucher aus aller Welt.

Der preisgekrönte Entwurf bildet ein solides Grundgerüst, das mit den Ideen der anderen Wettbewerbs-
teilnehmer ergänzt werden kann und zukünftig nach entsprechenden Architekturwettbewerben für die
einzelnen Quartiere zur lebendigen und schönen Stadt wird.

DIE ZUKUNFT

Bis zum Frühjahr 2000 wird auf der Basis der Wettbewerbsergebnisse der endgültige Masterplan
formuliert und dem Senat, der Hamburger Regierung, vorgelegt. Wenn alles planmäßig verläuft,
können nicht lange danach die ersten Spatenstiche für Hamburgs größte Zukunftsinvestition erfolgen.

DAS PREISGERICHT

FACHPREISRICHTER/-INNEN

Maria Auböck, Landschaftsarchitektin, Wien
Uli Hellweg, Stadtplaner, Geschäftsführer
Wasserstadt Oberhavel GmbH, Berlin
Prof. Hilde Léon, Architektin, Berlin
Prof. Carsten Lorenzen, Architekt, Kopenhagen,
Dresden
Prof. Volkwin Marg, Architekt, Hamburg
Prof. Mirjana Markovic, Architektin, Hamburg
Barry Shaw, Architekt, Chatham / North Kent
Susanne Burger, Landschaftsarchitektin, München
Jörn Walter, Oberbaudirektor, Hamburg

STELLVERTRETENDE FACHPREISRICHTER/-INNEN

Prof. Alfred Grazioli, Architekt, Berlin
Dr. Otto Flagge, Architekt und Stadtplaner, Kiel
Peter Gero, Baudezernent, Bezirk Hamburg-Mitte
Catherine Hoja, Architektin / Stadtplanerin,
Stadtentwicklungsbehörde Hamburg

SACHPREISRICHTER/-INNEN

Erster Bürgermeister Ortwin Runde, Präses des
Senats der Freien und Hansestadt Hamburg
Senator Dr. Thomas Mirow, Präses der Wirtschafts-
behörde Hamburg
Senator Dr. Willfried Maier, Präses der Stadtent-
wicklungsbehörde Hamburg
Bernd Tiedemann, Geschäftsführer GHS Gesell-
schaft für Hafen- und Standortentwicklung,
Hamburg
Werner Schiel, Sprecher der Geschäftsführung der
Deutschen Bahn Immobilien GmbH, Frankfurt
Dr. Holger Christier, Vorsitzender der SPD-



Bürgerschaftsfraktion, Hamburg
Hans Jakob Kruse, CDU Bürgerschaftsfraktion,
Vorsitzender des Wirtschaftsausschusses, Hamburg
Antje Möller, Vorsitzende der GAL-Bürgerschafts-
fraktion, Hamburg

STELLVERTRETENDE SACHPREISRICHTER/-INNEN

Senatorin Dr. Ingrid Nümann-Seidewinkel, Präses
der Finanzbehörde, Hamburg
Barbara Maier-Reimer, Staatsrätin der Stadtent-
wicklungsbehörde, Hamburg
Peter Dietrich, HHLA Hamburger Hafen- und Lager-
hausgesellschaft AG, Hamburg
Roland Gehrlein, Deutsche Bahn Immobilien GmbH,
Frankfurt
Walter Zuckerer, stellv. Vorsitzender der SPD-
Bürgerschaftsfraktion, Hamburg
Jürgen Mehlfeldt, CDU-Bürgerschaftsfraktion,
Mitglied des Stadtentwicklungsausschusses,
Hamburg
Dr. Martin Schmidt, stellv. Vorsitzender der GAL-
Bürgerschaftsfraktion, Hamburg

1. preis

HAMBURGPLAN MIT KEES CHRISTIAANSE | ASTOC

Von hamburgplan, Planer und Ingenieure, Hamburg waren beteiligt:
Stadtplanung: ASP Architekten Schweger + Partner; BPHL Architekten von Bassewitz, Patschan, Hupertz, Limbrock; Landschaftsplanung: Kontor Freiraumplanung Möller und Tradowsky; Wasser- und Ingenieurbau: Windels, Timm, Morgen; Verkehrsplanung: Masuch + Olbrisch.

Kees Christiaanse / ASTOC: Stadtplaner aus Köln und Rotterdam. Als ökonomischer Partner war Arthur Andersen eingebunden.

Gesamtmodell, von Westen gesehen



DAS HERAUSRAGENDE POTENTIAL DER HAFENCITY IST DIE VERBINDUNG DER INNENSTADT ZUM HAFEN UND ZUR ELBE MIT BLICKACHSEN UND WEGEFÜHRUNGEN ÜBER STADTRÄUME, AN DEREN ENDE DAS MARITIME SPÜRBAR WIRD. AUSGANGSPUNKT ZUR ENTWICKLUNG DES EIGENSTÄNDIGEN CHARAKTERS, INHALTLICH WIE MORPHOLOGISCH, IST DIE SPEICHERSTADT. SIE IST SYMBOL UND RÜCKGRAT ZUGLEICH.

Die Verfasser

Aus dieser Annahme heraus komponierten die Preisträger eine sinnvoll aufeinander abgestimmte „Quartiersfamilie“ mit acht Mitgliedern. Einige davon bieten sich an, schnell entwickelt und besiedelt zu werden, andere Bereiche sind erst später zu realisieren. Die Entwicklungsrichtung orientiert sich zunächst nach Süden zur Elbe, dann nach Osten zu den Elbbrücken. Im Zentrum liegt das Gebiet um den Magdeburger Hafen, mit Dienstleistungs- und Handelseinrichtungen, die möglicherweise 24 Stunden

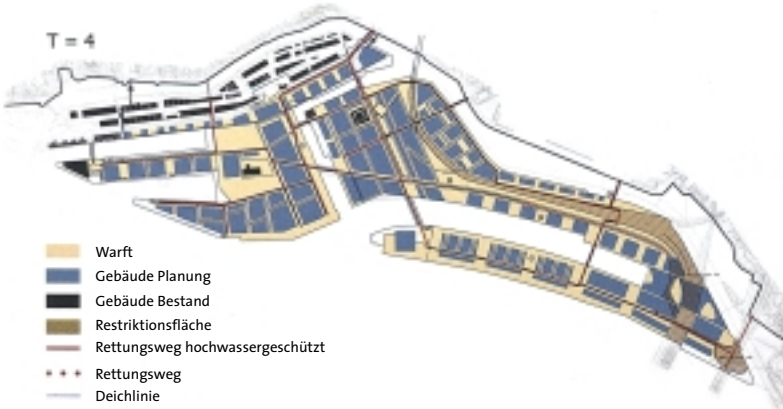
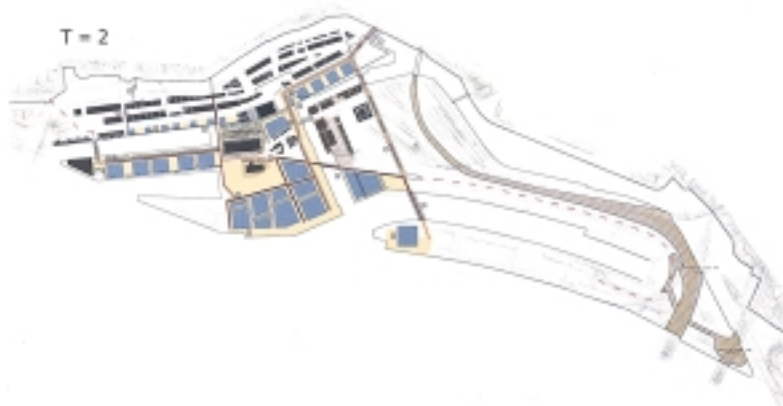
am Tag genutzt werden können. Dieses Quartier ist das Herz der HafenCity und liegt idyllisch am Wasser. Es ist durch eine direkte Straßenachse mit dem Jungfernstieg verbunden und wird damit zur natürlichen Ergänzung der City.

Die anderen Quartiere entstehen am Sandtorkai (Wohnen/Büros), am Dalmannkai (Kaispeicher A als Gastgeber zum Beispiel für Forschungseinrichtungen, daneben Wohnen), Strandkai/Grasbrook (mit dem Kreuzfahrtterminal), am Baakenhafen Nord und Süd (Wohnen) und an den Elbbrücken (überbauter S-Bahnhof, Bürozentrum) und Oberhafen (Gewerbe/Wohnungsbau).

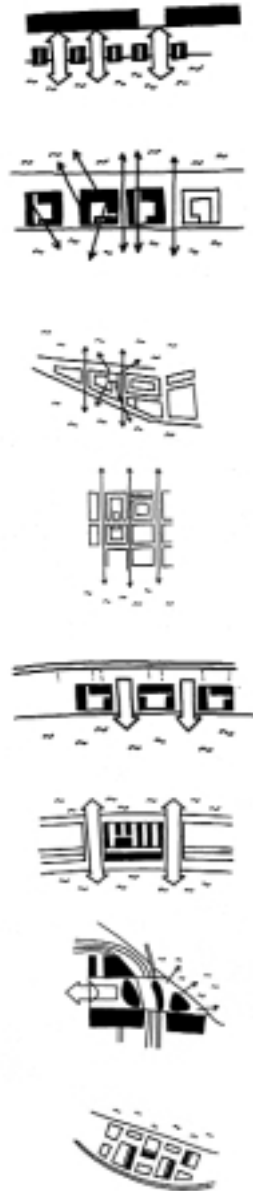
Der vorgestellte Strukturplan und das Modell zeigen, wie dabei jeweils fein aufeinander abgestimmte städtebauliche Typologien entstehen, mit denen räumliche und gestalterische Vielfalt garantiert ist. Takt, Dichte und Nutzungsmischung sind so angelegt, dass sie zukünftigen Paradigmenwechseln in der Stadtentwicklungsplanung angepaßt werden können – eine zentrale Voraussetzung für eine Mehrgenerationenplanung. Für eine lebendig formulierte Stadtszenarie werden die nachfolgenden Architektenwettbewerbe sorgen. Mit dem geforderten Kreuzfahrtterminal, einem sogenannten „Sea Science Center“ und den prägnanten Türmen am Stadttor der Elbbrücken werden markante städtebauliche Akzente gesetzt.



Phasen der möglichen Realisierung



- Warft
- Gebäude Planung
- Gebäude Bestand
- Restriktionsfläche
- Rettungsweg hochwassergeschützt
- Rettungsweg
- Deichlinie



Piktogramme zur Erklärung städtebaulicher Qualitäten

110 HA BRUTTOBAULAND; 5200 WOHNUNGEN; 700.000 M² BRUTTOGESCHOSSFLÄCHEN DIENSTLEISTUNGEN / GEWERBE; 330.000 M² BRUTTOGESCHOSSFLÄCHEN HANDEL / FREIZEIT / KULTUR; DICHT 3,1 GESCHOSSFLÄCHENZAHL; 30 HA VERKEHRSFLÄCHEN; S-BAHNHALTESTELLE ELBBRÜCKEN (ZAHLENANGABEN GERUNDET)



Masterplan des Entwurfs

DIE ENTWURFSVORSTELLUNGEN GEHEN VON EINER KLAREN GRUNDSTRUKTUR AUS, DIE EINEN HOHEN GRAD AN FLEXIBILITÄT ZULÄSST ... INSBESONDERE DIE WASSERFLÄCHEN WERDEN OHNE WESENTLICHE ÄNDERUNGSVORSCHLÄGE ... BERÜCKSICHTIGT. DER INNERSTADT UND DER SPEICHERSTADT WIRD EIN BEREICH GEGENÜBERGESTELLT, DER SEINE EIGENE IDENTITÄT INNERHALB VON ACHT NEUEN QUARTIEREN ENTWICKELN SOLL. DIESER ANSATZ WIRD INSGESAMT POSITIV GESEHEN. DIESE POSITIVE BEURTEILUNG SCHLIESST BESONDERS DIE VORGESCHLAGENEN RÄUMLICHEN VERBINDUNGSANSÄTZE DURCH DIE SPEICHERSTADT ZUR INNERSTADT EIN, INSBESONDERE DIE HAUPTVERBINDUNG VOM MAGDEBURGER HAFEN ... NACH NORDEN.

[Aus dem Preisgericht](#)



Detailansicht des zukünftigen Magdeburger Hafens



Ansicht östlicher Baakenhafen

2. preis

BUFFI | FEICHTINGER | ASW | AGENCE TER

Buffi Architectes Associes, Paris; Feichtinger Architectes, Paris ;
Architekten ASW - Silcher, Werner + Redante, Hamburg;
Landschaftsarchitektur / Landschaftsplanung: Agence TER, Prof.
Henri Bava, M. Courajoud, Paris; Verkehrsplanung: SBI – Spanheimer
Bornemann Ingenieure, Hamburg; Wasserbau: Prof. Dr. Lackner &
Partner, Bremen

Modell, von Süden gesehen

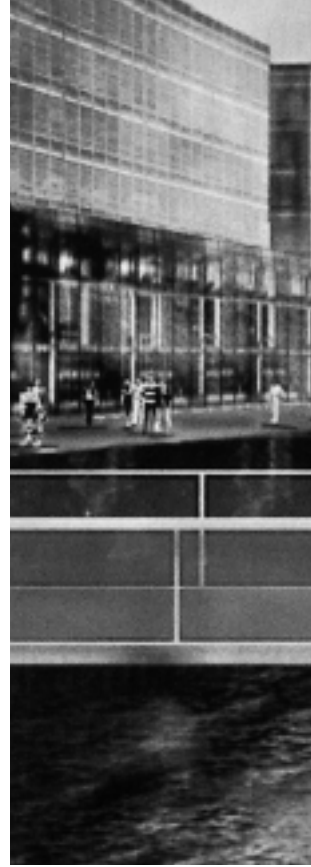


HAMBURG: STADT DES HANDELS UND WANDELS
DER HAFEN – DIE ERLEBNISWELT: GEFAHR,
SÜNDE UND VERGNÜGEN, TAG UND NACHT
CITY: COMMERCE, LEISURE AND PLEASURE –
ALLES MODERATO CANTABILE.
UND ÜBERALL DIE DURCHBLICKE UND
AUSBLICKE AUF ALSTER UND ELBE
DAS IST (IN AUSZÜGEN) DER STOFF, AUS DEM DIE
HAFENCITY IN HAMBURG ENTSTEHEN KANN

Die Verfasser

Auch dieser Entwurf sieht im Magdeburger Hafen das Herz der Hafencity, allerdings wird die Speicherstadt durch einen langen Baukörper abgeriegelt. Der Strandkai soll im Zusammenhang mit dem neuen Kreuzfahrtterminal die neue imposante Südfront für alle Besucher Hamburgs werden, die auf dem Seeweg ankommen. Die Flaniermeile „Riviera der Hafencity“ (Architektenzitat) wird mit einem Entertainment-Center gestärkt. Ungewöhnlich ist die Idee, im Sandtor- und Grasbrookhafen tideabhängige Feuchtbiotope, die mit dem Wattenmeer zu vergleichen wären, anzusiedeln. Die Jury konnte diesen Ansatz im innenstädtischen Hamburger Kontext allerdings nicht nachvollziehen, wie sie auch die gleichförmige Wohnbebauung im östlichen Bearbeitungsgebiet am Baakenhafen für überarbeitungsbedürftig hält. Insgesamt sieht der Entwurf eine hohe Verdichtung mit verhältnismäßig vielen Wohnungen vor.





109 HA BRUTTOBAULAND; 6800 WOHNUNGEN; 850.000 M² BRUTTOGESCHOSSFLÄCHEN
 DIENSTLEISTUNGEN / GEWERBE; 440.000 M² BRUTTOGESCHOSSFLÄCHEN HANDEL /
 FREIZEIT / KULTUR; DICHTHEIT 4,1 GESCHOSSFLÄCHENZAHL; 10 HA VERKEHRSFLÄCHEN;
 PEOPLE MOVER O.Ä. / S-BAHNHALTESTELLE ELBBRÜCKEN (ZAHLENANGABEN GERUNDET).



Strukturplan



Stadt am Wasser – Impressionen vom Magdeburger Hafen



DIE PRÄGNANZ DER ARBEIT ZEIGT SICH IN IHRER GRUNDIDEE, NÄMLICH IN DER VERKNÜPFUNG DER NEUEN HAFENCITY MIT DER BESTEHENDEN STADTSTRUKTUR DER INNENSTADT ... DIE VERSCHIEDENEN TEILBEREICHE WERDEN GESCHICKT MITEINANDER VERFLOCHTEN, OHNE DABEI SCHEMATISCH EIN MUSTER ÜBER DAS GANZE ZU LEGEN UND OHNE DASS DIE TEILBEREICHE IN EINZELBEREICHE ZERFALLEN.

[Aus dem Preisgericht](#)

3. preis

PPL | BRUNOW & MAUNULA | BENDFELDT SCHRÖDER FRANKE

Im einzelnen: PPL - Planungsgruppe Professor Laage, Hamburg, Brunow und Maunula, Finnland, und Landschaftsarchitektur / Landschaftsplanung: Bendfeldt, Schröder, Franke, Kiel; Wasserbau: Prof. M. Preussner, Hamburg; Verkehr: Dr. P. Ambrosius, Bochum; Ökonomie: Dipl. Ing. P. Vollmer, Hamburg

**ENGE – WEITE
KLARHEIT – VERWUNSCHENHEIT
RATIONALITÄT – SENTIMENTALITÄT
ALTES BEWAHREN – NEUES SCHAFFEN
ORDNUNG – UNORDNUNG
ABGESCHLOSSENHEIT – OFFENHEIT**

Die Verfasser



Der Entwurf ist eine intellektuelle Vorabbewältigung der Themen Block und Parzelle: Vor allem in den der Speicherstadt nahen Quartieren werden mächtige Blöcke und deren Kanten definiert. Die qualifizierte Aufteilung dieser Blöcke wird der späteren Arbeit durch Architekten und Investoren überlassen. Eine spannungsreiche Abwechslung von großen öffentlichen Achsen, hohen Gebäudekanten und einer individuellen Raum-Milieubildung in den Höfen und Blöcken ist gesichert. Die Jury glaubt allerdings, dass eine feinmaschige Mischung zu Problemen führen kann. Wie bei den meisten anderen Entwürfen werden am Baakenhafen die Nutzungen Wohnen oder Yachthafen konzentriert.



Modell, von Westen aus gesehen



Stadt am Wasser: Visionen der Architekten



118 HA BRUTTOBAULAND; 5600 WOHNUNGEN; 870.000 M² BRUTTOGESCHOSSFLÄCHEN DIENSTLEISTUNGEN / GEWERBE; 190.000 M² BRUTTOGESCHOSSFLÄCHEN HANDEL / FREIZEIT / KULTUR; DICHTHE 2,2 GESCHOSSFLÄCHENZAHL; 15 HA VERKEHRSFLÄCHEN; PEOPLE MOVER / S-BAHN- / REGIONALBAHNHALTESTELLEN (ZAHLENGABEN GERUNDET)

DIE STÄRKE DES PROJEKTS LIEGT IM GRUNDSATZ DARIN, KONZEPTIONELL KONSEQUENT BEKANNTE STRUKTUREN AUFZUGREIFEN UND ZUR SCHAFFUNG EINER NEUEN BEDEUTSAMEN STADTANSICHT FÜR HAMBURG WEITERZUENTWICKELN ... POSITIV IST DAS GRUNDKONZEPT DER BILDUNG VON ORTEN / MILIEUS UND DIE DOPPELSTRATEGIE, STÄDTEBAULICHE KANTEN ZU DEFINIEREN UND GLEICHZEITIG EINE GROSSE OFFENHEIT IN DER INNEREN GLIEDERUNG DER BAUFELDER ZU WAHREN, SO DASS BEBAUUNGSSTRUKTUREN ERST DANN FESTGELEGT WERDEN, WENN DER JEWEILIGE INVESTOR FESTSTEHT ... DIE AUSBILDUNG DER ZWIEBELSCHALENSTRUKTUR WIRD KONTROVERS DISKUTIERT.

[Aus dem Preisgericht](#)



Strukturplan

TTN | 3+ FREIRAUMPLANER

Architekten / Stadtplaner TTN – Prof. Klaus Trojan, Verena Trojan, Harald Neu, Darmstadt; Landschaftsarchitektur / Landschaftsplanung: Prof. Heinz W. Hallmann, 3+ Freiraumplaner, Aachen; Wasserbau und Verkehr: Masuch + Olbrich, Bremen; Stadtökonomie: Bettina Brötzel, Stuttgart; Beratung: Dieter Rogalla, Hamburg



- Handel und Dienstleistungen
- Dienstleistungen und Stadtvertragliches Gewerbe
- Bestehender Gewerbebetrieb
- Versorgungseinrichtungen und Dienstleistungen. Ergänzende Wohnnutzung möglich
- Dienstleistungen und Wohnen Wohnanteil mind. 30%
- Mischnutzung mit Schwerpunkt Wohnen Wohnanteil ca. 70%
- Infrastruktureinrichtungen
- Kulturelle- und Bildungseinrichtungen
- Sondernutzung Urban Entertainment und Kreuzfahrt-Terminal. Erg. Dienstleistungen möglich
- Urban Entertainment und Kreuzfahrt-Terminal. Ergänzende Dienstleistungen möglich

Nutzungskonzept

LEITBILD IST EINE IN DEN FLUSS GEBAUTE STADT, DIE VON WASSER EINGERAHMT UND DEREN STADTEILE DURCH WASSERADERN GEGLIEDERT SIND. EINE STADT, DEREN QUARTIERE NUR ÜBER BRÜCKEN ERREICHBAR UND MITEINANDER VERBUNDEN SIND. DAS ÜBERSCHREITEN VON WASSER IST DAS BESONDERE ERLEBNIS.

Die Verfasser

Der Entwurf will die Wasserlandschaft erweitern und sieht deswegen den aufwendigen Neubau von weiteren Kanälen vor. Dadurch könnten allerdings Nachteile, auch ökologischer Art, entstehen. Außerdem setzt sich der Vorschlag über die Vorgabe hinweg, das neue Kreuzfahrtterminal und den Freizeit- und Erlebnisbereich auf dem Grasbrook anzusiedeln. Andererseits läßt der Entwurf mit seiner Geschlossenheit, der dominanten Blockstruktur und der hohen Qualität der öffentlichen Räume sowie der Platzbildung eine interessante städtische Erweiterung der Innenstadt und Speicherstadt durchaus zu.



Grundzüge der räumlichen Zusammenhänge und Verknüpfungen

ORIENTIERT AM LEITBILD EINER IN DEN FLUSS GEBAUTEN STADT MIT DEM WUNSCH DER INSELBILDUNG VOLLZIEHEN DIE VERFASSEN EINE UMFORMUNG DER ORTSCHARAKTERISTIKA. ES WERDEN DREI NEUE KANÄLE VORGESCHLAGEN, DIE „STIRN-SEITEN“ DES SANDTOR- UND GRASBROOKHAFENS VERÄNDERT UND DER BAAKENHAFEN AM OSTENDE ZUGESCHÜTTET ... EINZELNE FREIRAUM-BEREICHE, GRÜNE INSELN UND PLÄTZE AM WASSER SOWIE EINE FORMALE RAFFINESSE ... WURDEN VOM PREISGERICHT AUSDRÜCKLICH GEWÜRDIGT.

[Aus dem Preisgericht](#)

123 HA BRUTTOBAULAND ; 5900 WOHNUNGEN; 1.170.000 M² BRUTTO-GESCHOSSFLÄCHEN DIENSTLEISTUNGEN / GEWERBE / HANDEL; 460.000 M² BRUTTOGESCHOSSFLÄCHEN FREIZEIT / KULTUR; DICHTHEIT 3,8 GESCHOSSFLÄCHENZAHLEN; 32 HA VERKEHRSFLÄCHEN; PEOPLE MOVER (ZAHLENANGABEN GERUNDET)

Modell, von Westen gesehen



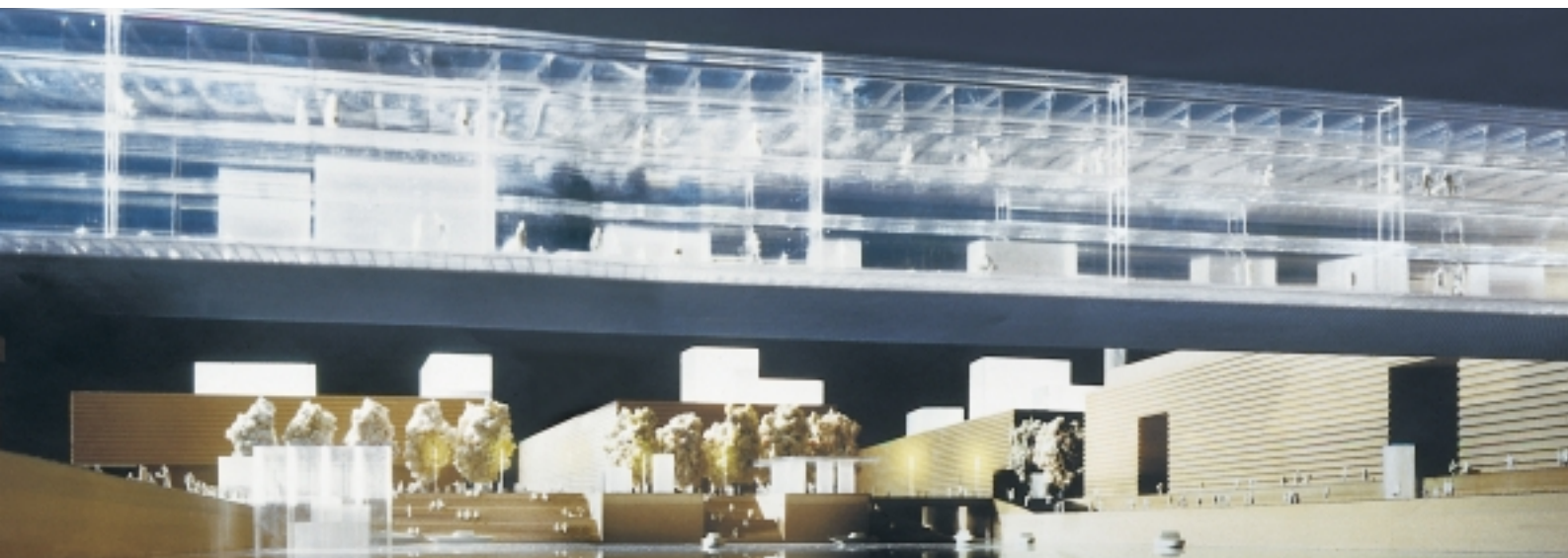
BENEVOLO | ALBRECHT | PASCOLO | DE VICO

Studio Architetti Benevolo, Leonardo Benevolo, Alessandro Benevolo, Luigi Benevolo / Studio Associati, Benno Albrecht / Studio Depero Pascolo, Sergio Pascolo; Landschaftsarchitektur: Massimo de Vico, alle Italien; Verkehr, Wasserbau, Ökonomie, Maritime engineering: Ove Arup International, London

DER FLUSS SELBST IST EINE NOCH WENIG GENUTZTE RESSOURCE UND KÖNNTE IN NAHER ODER FERNER ZUKUNFT AN BEDEUTUNG GEWINNEN.

Die Verfasser

Eine streng ausgerichtete Struktur aus Achsen und Blöcken charakterisiert diesen Entwurf. Überdurchschnittliches Augenmerk wurde den stadtteiligen Grünflächen und Parks gewidmet. Das reicht bis in die durchweg begrünten Blockinnenhöfe. Die Verteilung und Lage der Wohnbebauung folgt allerdings nicht immer den natürlichen Vorteilen der Südwest-Ausrichtung. Das verhältnismäßig gleichförmig strukturierte Areal erhält im Osten in der Nähe der Elbbrücken eine berechnete Dominanz durch drei Hochhäuser.



„Living Bridges“

DIE VERFASSEN VERFOLGEN MIT SPÜRBAREM ENGAGEMENT UND ERNSTHAFTIGKEIT DAS ZIEL, DIE HAFENCITY ZUM TEIL DER INNENSTADT HAMBURGS WERDEN ZU LASSEN ... MIT ZAHLREICHEN NORD-SÜD-AUSGERICHTETEN VERBINDUNGEN, EINER DURCHGEHEND STÄDTISCHEN BEBAUUNGSSTRUKTUR UND EIN NUR GERINGFÜGIG HIERARCHISIERTES STRASSEN- UND WEGENETZ ... UNVERSTÄNDLICH IST DIE NICHT ENDEN WOLLENDE RIEGELFÖRMIGE BEBAUUNG ENTLANG VON SANDTOR- UND BROOKTORKAI, DIE DEM ZIEL DER VERFASSEN EINER VERKNÜPFUNG MIT DER INNENSTADT ENTGEGENLÄUFT.

[Aus dem Preisgericht](#)



Modell, von Westen gesehen



Strukturplan

113 HA BRUTTOBAULAND ;
5100 WOHNUNGEN;
880.000 M² BRUTTOGESCHOSS-
FLÄCHEN DIENSTLEISTUNGEN /
GEWERBE; 230.000 M² BRUTTO-
GESCHOSSFLÄCHEN HANDEL /
FREIZEIT / KULTUR; DICHTE 3,4
GESCHOSSFLÄCHENZAHL;
17 HA VERKEHRSFLÄCHEN;
PEOPLE MOVER BZW.
STADTBahn / S-BAHNHALTESTELLE
ELBBRÜCKEN (ZAHLENANGABEN
GERUNDET)

JOURDA | IN SITU

JOURDA Architectes, Prof. Françoise-Hélène Jourda, Paris,
IN SITU, A. Tardivon, Lyon; Frankreich;
Verkehr: Prof. H.-H. von Winning & Partner, Kassel;
Ökonomie: J.-P. Chevallart, Caluire, Frankreich

**UNSER ANSATZ BESTEHT EINERSEITS DARIN, DAS BILD DES HAFENS DURCH
EIN EBENSO STARKES UND ATTRAKTIVES ZU ERSETZEN, ANDERERSEITS
DEM PANORAMA DER STADT, IHREN GEWACHSENEN STRUKTUREN, BEDEUTUNG
ZU VERLEIHEN, SOWOHL BEI TAG WIE BEI NACHT.**

Die Verfasser

Modell, von Südosten gesehen





Stadtlandschaft am Wasser - Impressionen



Der Entwurf entfernt sich sehr weit von der üblicherweise block-strukturierten Stadt. Man könnte den Vorschlag ein Leitbild der symbolischen Stadtlandschaft nennen. Wie eine bewaldete Klippe bildet eine Hochhauskurve jetzt die Grenze zwischen Stadt und Hafeland. Im Grundriß wird dabei der frühere Wall in Richtung Strandkai fortgeführt, was historisch eine Irreführung ist, weil hier nie Befestigungsanlagen standen. Diese Hochhauswand mit ihrem Gründach bildet eine schroffe Abgrenzung der Stadt, die an die Steilküste Rügens erinnert. Vor dieser Barriere soll wie auf einer Lagune eine eher dörflich zu nennende Besiedlung entstehen, die allerdings hier am Strom und in Hafennähe verloren wirkt.

DAS PREISGERICHT HAT VIEL VERSTÄNDNIS FÜR DEN VERFÜHRERISCHEN REIZ EINES ÄSTHETISCHEN SPIELS MIT STADTPRÄGENDEN LANDSCHAFTSMETAPHERN. ES HAT JEDOCH GRUNDLEGENDE ZWEIFEL AN DER TRAGFÄHIGKEIT DIESER ... GESTALTUNGSDIEE.

Aus dem Preisgericht

**115 HA BRUTTOBAULAND ; 5300 WOHNUNGEN; 850.000 M²
BRUTTOGESCHOSSFLÄCHEN DIENST-LEISTUNGEN / GEWERBE;
290.000 M² BRUTTOGESCHOSSFLÄCHEN HANDEL / FREIZEIT /
KULTUR; DICHTHE 2,7 GESCHOSSFLÄCHENZAHL;
10 HA VERKEHRSFLÄCHEN; U- / STADTBAHN / S-BAHNHALTE-
STELLE ELBBRÜCKEN (ZAHLENANGABEN GERUNDET)**

BUSQUETS | BAU-B

Joan Busquets Architekten und Landschaftsplaner BAU-B,
Arquitectura y Urbanismo SL, Barcelona, Ortega, Tajadura, Rosés,
Munduate, Hellin, Sotoca, Romaguera, Arormir, Sunen, Grau, Vilà;
Wasserbau, Verkehr: Ing. V. Martinez-Segovia, Spanien

**WIR PRÄSENTIEREN UNSEREN BEITRAG ALS GESAMT „VISION“
FÜR DIE ENTWICKLUNG DER HAFENCITY, DIE EINE VERBINDUNG
DER SEHR ZENTRALEN STÄDTISCHEN NUTZUNG MIT DER
HAFENBEZOGENEN HERSTELLT UND DAMIT DAS STADTIMAGE
FÜR DAS NEUE JAHRTAUSEND PRÄGT.**

Die Verfasser



Umbauvorschlag Kaispeicher A



Nutzungskonzeption

**115 HA BRUTTOBAULAND; 6000 WOHNUNGEN; 470.000 M² BRUTTOGESCHOSSFLÄCHEN DIENST-
LEISTUNGEN / GEWERBE; 500.000 M² BRUTTOGESCHOSSFLÄCHEN HANDEL / FREIZEIT /
KULTUR; DICHT 3,9 GESCHOSSFLÄCHENZAHL; 33 HA VERKEHRSFLÄCHEN; PEOPLE MOVER BZW.
STADTBahn / S-BAHNHALTESTELLE ELBBRÜCKEN (ZAHLENANGABEN GERUNDET)**

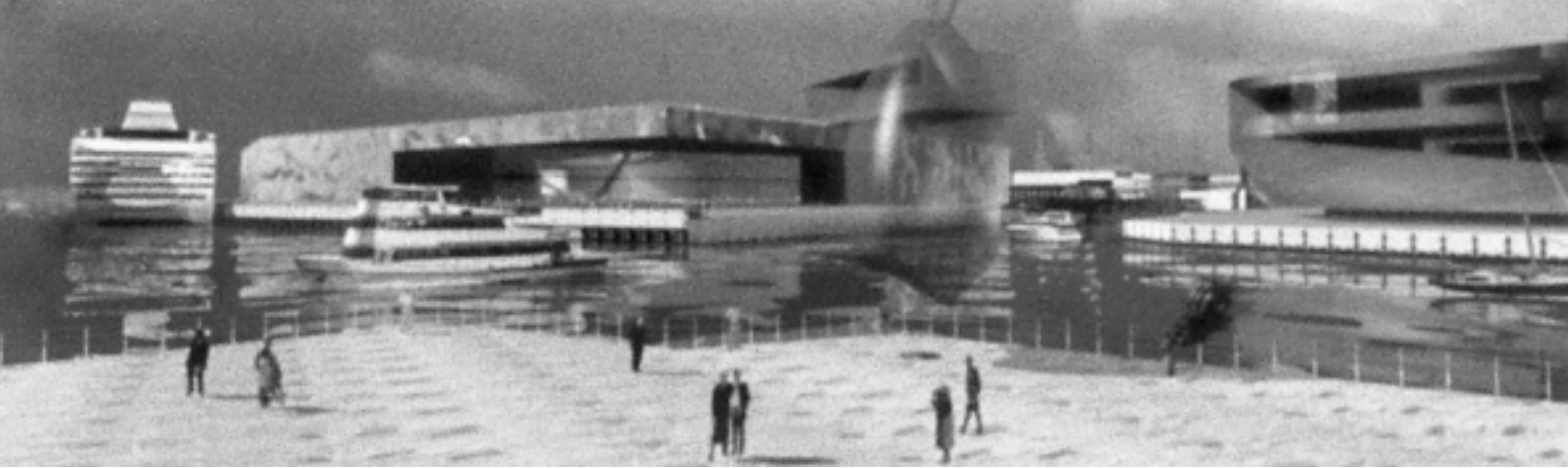
Leitidee ist die Komposition sich ergänzender Orte, die sowohl klein- wie auch großmaßstäblich im Kontrast einen urbanen Distrikt produzieren sollen. Herausragend dabei sind nicht nur die Zwillingstürme an den Elbbrücken, sondern auch die massive Urban-Entertainment-Zone am Strandkai, deren Arrangement und Nutzungsmix eindeutig auf Vorbilder der Waterfront in Barcelona abheben. Im Baakenhafen, wo niedrige und kleinteilige Wohnbauten einen Schwerpunkt bilden, heißt das Vorbild anders: Klein-Venedig.

**NICHT IMMER IST DAS VIELE MEHR – DIE VERFASSER
BIETEN VIEL AN, VIELE EINZELBEREICHE, VIELE
WOHNFORMEN UND VIELE ERSCHLIESSUNGSRÄUME.
DAS VIELE WIRD BELIEBIG UND VERBAUT
DIE GEGEBENE QUALITÄT VON ORT UND RAUM.**

[Aus dem Preisgericht](#)

Modell, von Südosten gesehen





Images HafenCityCenter

L.O.V.E | MAX. 1

L.O.V.E. architecture urbanism, Graz, A, Mitarbeiter: Marcia Tham, Clemens Luser;
 Max. 1 architectuur stedenbouw, Rotterdam, NL, Rients Dijkstra, Mathis Güller mit Verena Balz,
 Tom Leenders, Hartwig Braun, Matthias Wunderlich, Harm te Velde, Martijn Bus, Jasper Baas;
 Verkehrsplanung: Boersma van Alteren, Ben Boersma, Groningen, NL;
 Ökonomie: BBN adviseurs, ir. Paul Joma, Houten, NL;
 Wasserbau und Baukonstruktion: ABT West, ir. Walter Spangenberg, ir. Klaas A. Brink, Delf, NL;
 Landschaftsplanung: Dipl. Ing. Wolfgang Schück, Kassel, D

**DIE ERRICHTUNG DER HAFENCITY BIETET HAMBURG DIE EINMALIGE CHANCE, DIE STADT
 INTERNATIONAL ALS DIE METROPOLE NORDEUROPAS ZU ETABLIEREN. DIESES ZIEL
 IN VERBINDUNG MIT DEM ANGESTREBTEM PROGRAMM UND DER FERTIGSTELLUNG IM
 NÄCHSTEN JAHRTAUSEND ERFORDERN EINE EINDEUTIGE POSITIONIERUNG.**

Die Verfasser



Strukturplan, Ausschnitt Baakenhafen

- Freizeit / Entertainment
- Wohnen >30% / Dienstleistung
- Wohnen >50% / Dienstleistung
- Wohnen >80% / Dienstleistung
- Dienstleistung >70%
- Mediapark
- Öffentlicher Raum
- Öffentlicher Grünraum
- Restriktionsflächen
- Speicherstadt



Modell, von Westen gesehen

Die Arbeit setzt, von den vorhandenen Strukturen ausgehend, auf das Prinzip der kontrollierten Unkontrollierbarkeit und versucht durch gewisse Vorgaben ein geplantes Chaos zu erreichen. Es ist von Jokerflächen und einem Charaktermix die Rede. Das Verbauen von Sichtbeziehungen wird billigend in Kauf genommen. Ein geplantes Überseequartier und das HafenCityCenter erreichen dabei bauliche Dimensionen, die in Hamburg bisher unbekannt sind. Es soll auf zukünftig veränderte Ansprüche an die Stadt reagieren können und das historische Zentrum entlasten. Dieser Entwurf setzt weniger auf eine fließende Erweiterung der heutigen Innenstadt, als auf eine Doppelspitze - eine andere, eine alternative City Qualität wird angestrebt.

AUSGEHEND VON DER LEITIDEE EINER BIPOLAREN EINHEIT SOLL DIE HAFENCITY INNERHALB HAMBURGS EIN NEUES, IN SEINEM CHARAKTER EIGENSTÄNDIGES ZENTRUM BILDEN. DIE LAGEGUNST DER HAFENBECKEN SOLL ZUR FORMULIERUNG EINES NEUEN STADTZUGANGS ÜBER DIE ELBE GENUTZT WERDEN ... DER VERSUCH, EINE EIGENE STADTCHARAKTERISTIK ZU FORMULIEREN, GELINGT MIT DEN VIELFÄLTIGEN RÄUMLICH UNAUSGEWOGENEN BAU- UND FREIRAUMSTRUKTUREN NICHT.

Aus dem Preisgericht

109 HA BRUTTOBAULAND; 5800 WOHNUNGEN; 950.000 M² BRUTTOGESCHOSSFLÄCHEN DIENSTLEISTUNGEN / GEWERBE; 300.000 M² BRUTTOGESCHOSSFLÄCHEN HANDEL / FREIZEIT / KULTUR; DICHTHEIT 3,7 GESCHOSSFLÄCHENZAHLEN; 17 HA VERKEHRSFLÄCHEN; STADTBAHN / S-BAHNHALTESTELLE ELBBRÜCKEN (ZAHLENANGABEN GERUNDET)

H A F E N C I T Y



SPRECHEN SIE UNS AN:

GHS
Gesellschaft
für Hafen-
und Standort-
entwicklung mbH

Am Sandtorkai 1
20457 Hamburg
Telefon: 040 - 37 47 26 - 14
Telefax: 040 - 37 47 26 - 26
e-mail: buehler.ghs@HafenCity.com
www.HafenCity.com

STEB
Stadtentwicklungs-
behörde

Alter Steinweg 4
20459 Hamburg
Telefon: 040 - 42841 - 18 44
Telefax: 040 - 42841 - 32 88
e-mail: Uwe.Bodemann@STEB.hamburg.de
www.hamburg.de/Behoerden/Steb