

HAFENCITY HAMBURG

IM FOKUS

**IDEEN ZUM CHICAGO SQUARE –
DIE ENTWURFSWERKSTATT IN HAMBURG**



HAFENCITY



HAFENCITY HAMBURG

IM FOKUS

**IDEEN ZUM CHICAGO SQUARE –
DIE ENTWURFSWERKSTATT IN HAMBURG**



Senator Dr. Michael Freytag,
Vorsitzender des Aufsichtsrates der
HafenCity Hamburg GmbH
Jürgen Bruns-Berentelg,
Vorsitzender der Geschäftsführung
der HafenCity Hamburg GmbH

EDITORIAL

In Chicago sind es der Michigansee und der Chicago River, in Hamburg die Alster und die Elbe – beide Städte sind vom Wasser geprägt; durch die Lage am Wasser besitzen sie eine unverwechselbare Topografie. Beide Städte sind zudem überregional bedeutende Standorte für Wirtschaft, Handel und Kultur. Trotz augenscheinlicher Unterschiede gibt es viele Gemeinsamkeiten der beiden Metropolen, und seit 1994 verbindet sie darüber hinaus eine internationale Städtepartnerschaft.

Eine Besonderheit Chicagos ist die mehr als hundertjährige Erfahrung mit dem Bau von Hochhäusern und der Gestaltung von Lebenswelten, die mit Hochhäusern verbunden sind. Mit Ludwig Mies van der Rohe, Ludwig Hilberseimer, Walter Gropius u. a. entwickelte sich eine lange Tradition deutscher Architekten, die in den USA, insbesondere in Chicago, wirkten und wirken. Was lag also näher als die Idee, mit der Partnerstadt in einen baukulturellen Austausch zu treten? Fünf Architekten aus Chicago wurden zu einer Entwurfswerkstatt nach Hamburg eingeladen. Die besondere Aufgabe: Ideen für den Chicago Square zu entwickeln, ein Hochhausensemble als öst-

liches Entree zur HafenCity und zur inneren Stadt.

Die HafenCity Hamburg, größtes innenstädtisches Stadtentwicklungsprojekt Europas, befindet sich bereits in einem dynamischen Realisierungsprozess. Der westliche Bereich dieses neuen Teils der Innenstadt mit Wohnungsbauvorhaben, Plätzen und Promenaden, dem Überseequartier als Herzstück und der Elbphilharmonie als kulturellem Wahrzeichen sind weitgehend fertiggestellt, im Bau bzw. städtebaulich und architektonisch bestimmt. Jetzt gilt es, auch für das östliche Entree der HafenCity am Baakenhafen und an den Elbbrücken erste städtebauliche und architektonische Lösungen zu entwickeln. An dieser Stelle wird die charakteristische Stadtsilhouette Hamburgs, die traditionell durch die Türme der fünf Hauptkirchen und den des Rathauses geprägt ist, durch eine Hochhausbebauung nicht gestört. Mit dem Chicago Square kann eine für Hamburg bislang noch unbekannte Hochhausqualität geschaffen werden, die auch international neue Anreize für Nutzer und Investoren schafft. Hier kann durch internationale Spitzenarchitektur ein markantes Zeichen gesetzt werden,

auch als Symbol für die Städtepartnerschaft zwischen Hamburg und Chicago.

Die Architekturbüros Jeanne Gang, Helmut Jahn, Ronald Krueck, Dirk Lohan und John Ronan kamen 2005 und 2006 mehrmals nach Hamburg und setzten sich im Rahmen eines gemeinsamen Workshops intensiv mit den Besonderheiten Hamburgs und der HafenCity auseinander. Mit dem Erfahrungshintergrund „hochhausgewohnter“ Architekten entwickelten sie spannende, zum Teil sehr spektakuläre Ideen für Hochhäuser und neue Stadträume am Wasser. An diesen Ideen der Architekten muss nun weiter gearbeitet werden. Und es gilt natürlich auch, mit diesen Ideen in Gedankenaustausch mit nationalen und internationalen Investoren und Nutzern zu treten, Impulse zu nutzen, sich mit dem Chicago Square auseinanderzusetzen und ihn in die Pläne der kommenden Jahre einzubeziehen.

Diese Broschüre präsentiert die Entwürfe und Ideenskizzen zum Chicago Square zusammenfassend und will damit zur weiteren Diskussion anregen. Wir wünschen Ihnen eine informative und inspirierende Lektüre.

Senator Dr. Michael Freytag

Jürgen Bruns-Berentelg

INHALT

DAS BILD DER NEUEN INNENSTADT	06
NEUE LEBENSÄRÄUME AM CHICAGO SQUARE	08
ENTWÜRFE DER ARCHITEKTEN	
JEANNE GANG	14
HELMUT JAHN	18
RONALD KRUECK	22
DIRK LOHAN	26
JOHN RONAN	30

DAS BILD DER NEUEN INNENSTADT

Nachdem der westliche Teil der HafenCity weitgehend bestimmt und teilweise bebaut ist, richtet sich das Augenmerk nun auf die östlichen Bereiche der Innenstadt-erweiterung, vor allem auf ihren östlichsten Punkt: das neue Elbbrückenzenrum

Die HafenCity wird das Bild Hamburgs an der Elbe nachhaltig verändern. Es entsteht hier ein neuer Teil der Innenstadt, der entlang der Elbfront im wahrsten Sinne Stellung bezieht. Er wird sich mit der alten Silhouette der Kirchtürme messen lassen, die Hamburg seit Jahrhunderten ein unverwechselbares Signet gibt und stets qualitätsbewusst ergänzt wurde. Mit dieser Aufgabe wird die Bebauung der HafenCity konfrontiert. Ihre Struktur, die Größe, vor allem die Höhe ihrer Bauten orientiert sich daher an der inneren Stadt. Darin eingebunden sein wird das ehemals hinter der Zollgrenze des Freihafens exterritoriale Ensemble der historischen Speicherstadt mit seiner engen Verknüpfung von Land, Gebäuden und Wasser. Diese Eigenart wird

auch die Quartiere der HafenCity prägen, die an alten Hafenbecken und entlang von Kaianlagen entsteht. Damit wahrt Hamburg eine lange Tradition, denn die Nähe der Gebäude zum Wasser zeichnet ein für die Stadt typisches Bild. Gleichzeitig wird der mit dem Zollanschluss der Stadt im späten neunzehnten Jahrhundert und der starken Entwicklung zur Geschäftsstadt im zwanzigsten Jahrhundert forcierten Entflechtung der Stadtnutzung entgegengewirkt. In der HafenCity entsteht jetzt eine für heutige Innenstädte eher untypische Nutzungsmischung von Wohnungen, Arbeitsplätzen, kulturellen und Freizeiteinrichtungen, Einzelhandel und vielfältigen öffentlichen Stadträumen. Da das Wohnen nie ganz aus der inneren Stadt verschwunden war und in ihren süd-

lichen Bereichen auch Einzelhandel für den Tagesbedarf, Schulen, Kindergärten und andere Einrichtungen existieren, kann die HafenCity sie für ihre eigene Infrastruktur als ein Fundament nutzen.

Es entstehen in diesem neuen Teil der Hamburger Innenstadt sieben unterschiedliche Quartiere jeweils mit einer sehr eigenen Typologie: Am Sandtorkai und am Dalmannkai auf dem Areal zwischen dem Sandtor- und dem Grasbrookhafen entsteht eine eher kleinteilig konzipierte Bebauung mit einem hohen Grad an Nutzungsmischung. Wohnungen, Büros, Einzelhandel für den täglichen Bedarf und Grünflächen finden in aufgelösten Blockbaustrukturen mit sechs bis acht Geschossen und einer Bruttogeschossfläche von etwa 10.000 m² je Gebäude eine enge

Nachbarschaft und genießen gleichzeitig die unmittelbare Nähe zur Elbphilharmonie mit ihren kulturellen und gastronomischen Attraktionen. Auf dem Grasbrook und am Strandkai entstehen Baublöcke in gleicher Bauhöhe wie am Sandtor- und Dalmannkai. Sie werden punktuell durch kleinere Turmhäuser mit bis zu 55 Metern Höhe ergänzt. Ab 2007 entsteht das Überseequartier am Magdeburger Hafen, das später Teil des neuen Innenstadtzentrums am Hafen werden wird. Mit 30.000 bis 40.000 m² Bruttogeschossfläche für die großen Gebäude sind in diesem Kernbereich der HafenCity die Baustrukturen größer eingeteilt als in den westlichen oder östlichen Bereichen der HafenCity. Markante Bauten nach den Entwürfen von Erick van Egeraat oder das Science Center von Rem Koolhaas treten hier durch ihre Bauhöhe, vor allem aber durch ihre skulpturale Architektur in Erscheinung.

Etwa 2011 bekommt die neue Hamburger Stadtfront mit dem Science Center, dem neuen Gebäude der HafenCity Universität und der künftigen Bebauung am Baakenhöft, die unter Umständen für eine Olympia-Bewerbung Bedeutung haben wird, ei-

nen besonderen städtebaulichen Akzent. Die Elbphilharmonie, die 2009 fertiggestellt sein wird, ist dann schon ein Teil der Hamburger Skyline und bildet den westlichen Auftakt für den neuen Prospekt an der Elbe. Am Magdeburger Hafen ist bereits ein Zwischenakzent gesetzt. Mit der Ericusspitze, deren Bebauung demnächst Gegenstand eines Architektenwettbewerbes sein wird, dem Kaiserhöft (mit der Elbphilharmonie) und den Bauten am Magdeburger Hafen haben die westlichen Quartiere dann eine markante und unverwechselbare Kontur im Hamburger Stadtbild. Dieser Teil der HafenCity ist in seiner städtebaulichen Figuration sehr weitgehend bestimmt, im Bau und teilweise schon fertiggestellt. Das Ostufer des Magdeburger Hafens, die HafenCity Universität, der Lohse-Park und die neue U-Bahn-Linie bereiten die Voraussetzungen für eine östliche Entwicklung der Innenstadterweiterung. Wenn auch die Bebauung dieser Bereiche erst 2025 abgeschlossen sein soll, werden schon jetzt detaillierte Überlegungen für die städtebauliche Struktur der Bebauung um den Baakenhafen und besonders an seinem Hafenkopf notwendig. Hier soll der Chica-

go Square entstehen. Der Masterplan der HafenCity aus dem Jahr 2000 sieht dafür eine östliche Landmarke durch eine Gruppe außergewöhnlich hoher Turmhäuser vor. Sie werden einen Gegenpol zum neuen Wahrzeichen der Stadt im Westen bilden, schaffen einen gestalterischen Endpunkt bzw. Auftakt für das nördliche Elbufer und erweitern gleichzeitig die städtebauliche Kontur der HafenCity, die die markanten Gebäude der Elbphilharmonie und der Bebauung an der Ericusspitze eingeleitet haben.

Der zukünftige Chicago Square liegt außerhalb der für Hamburg so berühmten Silhouette. Die Hochhäuser werden sie nicht stören, aber ergänzen. Auch das hat in Hamburg Tradition. Der Bau der ersten Hochhäuser im heutigen Kontorhausviertel der Innenstadt wurde nicht in erster Linie vertikal, sondern horizontal organisiert, obgleich man eine für die Zeit der zwanziger Jahre erhebliche Höhe von mehr als 25 Metern Traufhöhe erreichte. Fritz Högers Chilehaus konnte mit seiner markanten Ansicht von Osten dennoch in der Welt Berühmtheit erreichen. Auch die Entlastungsplanung der City Nord für die Entwicklung der Innenstadt verhinderte ab den sechziger Jahren eine zu hohe Verdichtung und eine Hochhausbebauung in der Innenstadt. Turmhäuser wie das Unilever- oder das Polizeihochhaus (1961–1963 bzw. 1958–1960) blieben in dieser Zeit Ausnahmen und entstanden an städtebaulich wohl kalkulierten und mit der Fernwirkung der Hamburger Skyline kompatiblen Stellen.

Der Ort nahe den Elbbrücken hat aber noch eine andere Funktion, als die Hamburger Silhouette zu ergänzen: Mit der Bahn oder mit dem Auto hat man hier von Süden aus die Elbe endgültig überquert und bewegt sich in das Stadtzentrum. Die Stelle markiert also auch so etwas wie das östliche Einfalltor in die innere Stadt.

Allein das sind gute Gründe, mit hohen Häusern Zeichen zu setzen. Das Bild der Stadt Hamburg, vor allem ihr Fernbild von Westen elbaufwärts und von Süden würde dadurch deutlich an Struktur und Kontur gewinnen. Doch bekanntlich ist Architektur nicht nur Skulptur und auch nicht nur dafür da, Bilder zu produzieren. Hohe Häuser schaffen nicht nur neue Ansichten und Markierungen, sie ermöglichen auch neue Ansichten, Perspektiven und Lebensräume.





Als östliches Entree der HafenCity soll gemäß Masterplan im Bereich der Elbbrücken ein markantes städtebauliches Ensemble entstehen



Der Kopf des Baakenhafens und das im Masterplan vorgesehene Zentrum an den Elbbrücken waren das nähere Betrachtungsgebiet der Entwurfswerkstatt

NEUE LEBENS- RÄUME AM CHICAGO SQUARE

Der neue Prospekt der HafenCity ist für die Wirkung Hamburgs an der Elbe von größter Bedeutung. An der Ausprägung dieser neuen Skyline wird bei der Planung mit Bedacht gearbeitet

Das Leben und Arbeiten in hohen Turmhäusern ist in Europa, so auch in Hamburg, bisher nur in Einzelfällen üblich. Ganze Quartiere bilden auch in Städten wie London oder Paris die Ausnahme. Das berühmteste Viertel dieser Art ist sicherlich La Défense in Paris. Prägnant ist es vor allem deshalb, weil es auf einer Achse mit dem Louvre, den Champs-Élysées und mit dem großen Triumphbogen auf der Place Charles de Gaulle liegt und an der Peripherie Zeichen setzt.

Fünf Architekten aus Chicago, Jeanne Gang aus dem Studio Gang Architects, Helmut Jahn aus dem Büro Murphy/Jahn, Ronald Krueck von Krueck & Sexton Architects, Dirk Lohan von Lohan Anderson und John Ronan haben sich im Rahmen einer Entwurfswerkstatt 2005 und 2006 in Hamburg über mögliche Bauformen und Lebenswelten in Hochhäusern am östlichen Ende der Hamburger HafenCity Gedanken gemacht. Sie alle suchten nach

einer für Hamburg maßgeschneiderten Lösung, die das besondere Verhältnis von Land und Wasser berücksichtigt, die Besonderheit der europäischen Turmhaus-tradition aufnimmt, aber dennoch den amerikanischen, oder besser: den Chicagoer Erfahrungshintergrund der Entwerfer einbringt.

HOCH- UND TURMHÄUSER IN EUROPA UND IN DEN USA

Die Signifikanz der Turmhäuser und Turmhausquartiere war am Anfang und auch im Verlaufe des zwanzigsten Jahrhunderts in der europäischen Hochhausdiskussion stets das entscheidende Argument für Hochhäuser, wollte man sich doch von der amerikanischen Entwicklung in Chicago oder New York und der dort vor allem ökonomisch begründeten Entwicklung absetzen.



Die Architekten Ronald Krueck, John Ronan, Jeanne Gang, Helmut Jahn und Dirk Lohan (v.l.n.r.) im Gespräch mit Senator Dr. Michael Freytag (dritter v. r.) und Jürgen Bruns-Berentelg (rechts), Vorsitzender der Geschäftsführung der HafenCity Hamburg GmbH

Fasziniert von den Möglichkeiten des Stahlbaus und der Aufzugstechnik, aber auch entsetzt über die wahllose städtebauliche Anlage, vor allem aber über die Dichte des Autoverkehrs in den amerikanischen Städten, kamen moderne Architekten wie Ludwig Hilberseimer oder Erich Mendelsohn von ihren Reisen in den zwanziger Jahren nach Deutschland zurück und plädierten sehr für eine städtebauliche Akzentsetzung durch Hochhäuser. Bahnbrechend waren in diesem Zusammenhang die Entwürfe von Ludwig Mies van der Rohe, die er 1921 zum ersten deutschen Wett-

bewerb für ein Turmhaus an der Berliner Friedrichstraße einreichte, und eine Hochhausstudie aus dem Jahr 1922, bei der er mit einer komplett in Glas aufgelösten Fassade und der Idee einer Stahlkonstruktion des Gebäudes experimentierte. Gebaut wurde nach seinen Entwürfen und denen seiner Kollegen nichts, doch die Idee einer modernen Hochhausarchitektur wuchs weiter. Als international besonders bedeutsam wurde der Wettbewerb um das Bürogebäude der „Chicago Tribune“ 1922 wahrgenommen. Alle namhaften deutschen und europäischen Architekten von Walter Gropius über

Adolf Loos bis Eiel Saarinen beteiligten sich daran und lieferten, in den USA viel beachtet, moderne Varianten des Hochhauses. Der Siegerentwurf folgte dagegen eher historischen Formvorstellungen. Davon war die amerikanische Architektur jener Zeit trotz der Bemühungen von Architekten wie Frank Lloyd Wright, Louis Sullivan und der sogenannten Chicago School sehr geprägt. Dabei war Chicago die Geburtsstätte der Turmhochhausidee schlechthin. Mit dem „Home Life Insurance Building“ schuf der Architekt William Le Baron Jenney 1885 das erste Haus mit den Ausmaßen eines Wolkenkratzers in Chicago. Auch er blieb historischen Bauformen sehr verbunden. Erst in den späteren dreißiger Jahren kamen mit den deutschen Emigranten und Bauhauslehrern Ludwig Mies van der Rohe, Ludwig Hilberseimer und Walter Gropius Vertreter moderner Architekturformen in die USA und wirkten dort selbst als Architekten im Hochhausbau und als Hochschullehrer.

Von einer strategischen Anordnung kann in den amerikanischen Städten allerdings bis heute keine Rede sein. Dort bestimmten von jeher Marktgesetze – und kein stadtplanerisches Regelwerk – die Dichte der Innenstädte und die Höhe der Häuser. Das Leben in und zwischen sehr hohen Häusern (sei es zum Wohnen oder zum Arbeiten) ist in diesen Städten seit mehr als hundert Jahren eine faszinierende Realität, die sich in un-

Der Chicago Tribune Tower aus dem Jahre 1925. Seine Architekten, Raymond Hood und John Mead Howells, gingen 1922 mit ihrem Entwurf siegreich aus einem Wettbewerb der gleichnamigen Zeitung hervor. „Das schönste Hochhaus der Welt“ sollte von ihrer Macht und ihrem Ansehen künden. Dafür wurde ihr historisierend-neogotischer Entwurf prämiert. Die rationalistisch-moderne Architektur der europäischen Teilnehmer, unter ihnen Walter Gropius, Eiel Saarinen und Adolf Loos kam (noch) nicht zum Zuge



Bereits 1922 hatte Mies van der Rohe großes Aufsehen mit seinem fiktiven Glashochhaus bewirkt

Mit dem Home Life Insurance Building, seinen zehn Geschossen und einer Höhe von 55 Metern schuf der Architekt William Le Baron Jenney 1885 den ersten „Wolkenkratzer“ der Welt in Chicago



zähligen fiktiven Geschichten und Zukunftsvisionen, in Romanen und in Filmbildern niederschlägt. Der Einfluss der „Silberprinzen“, wie der amerikanische Architekturkritiker Tom Wolfe die europäische Einwanderergeneration despektierlich nannte, ist aber noch immer deutlich spürbar. Architekten wie Helmut Jahn oder Dirk Lohan stehen in ihrer direkten Tradition, die für Lohan als Enkel Mies van der Rohes auch mit einer verwandtschaftlichen Beziehung untermauert ist. Auch die ihnen folgende, jüngere Architektengeneration, für die die Büros Studio Gang, Krueck & Sexton Architects oder John Ronan Architect stellvertretend stehen, bezieht sich in ihren Arbeiten auf dieses Vermächtnis. Sie alle leben in städtischen Räumen, die sich durch die dichte Präsenz von Hochhäusern deutlich von den europäischen Städten unterscheidet. Es gibt hier nicht nur ein Unten auf der Straße und ein Oben auf oder über den Dächern, sondern auch ein Leben auf mittleren Ebenen, die immerhin eine Höhe von sechzig oder siebenzig Metern haben können. Auch in dieser Höhe gilt es, Stadträume zu gestalten.

DIE ENTWURFSWERKSTATT IN HAMBURG

Seit den zwanziger Jahren sind die Entfernungen zwischen den Kontinenten Amerika und Europa in unserer Empfindung merklich geschrumpft. Kulturelle Unterschiede haben sich verschliffen. Die Städte Hamburg und Chicago sind seit 1994 Partnerstädte. Sie liegen beide am Wasser, und es verbinden sie, ohne die augenscheinlichen Unterschiede zu verwischen, noch einige Eigenarten mehr. Dennoch ist die mehr als hundertjährige Erfahrung beim Bauen von Hochhäusern und mit dem Leben in den von ihnen geprägten Stadt- und Freiräumen eine Besonderheit der Stadt am Michigansee.

Ein intensiver baukultureller Austausch kann sich also sehr fruchtbar gestalten, und mit der Entwurfswerkstatt zum Chicago Square ist damit ein erster Schritt unternommen worden. Ein Gegenzug Hamburger Architekten nach Chicago soll folgen. Die amerikanischen Gäste



Die Tradition der deutschen „Silberprinzen“ ist im gegenwärtigen Chicago noch deutlich zu spüren



Am 1. März 2006 diskutierten Jeanne Gang, Helmut Jahn, Ronald Krueck, Dirk Lohan und John Ronan ihre Entwürfe untereinander. Anschließend wurden die Entwürfe im Rahmen einer Pressekonferenz mit Senator Dr. Michael Freytag, Jürgen Bruns-Berentelg und Oberbaudirektor Prof. Jörn Walter der Öffentlichkeit präsentiert und im „HafenCity Dialog“ diskutiert

nahmen sich des im Masterplan für die Hafencity vorgesehenen Hochhauskomplexes zwischen dem Kopf des Baakenhafens und den Elbbrücken an. In einer ersten Stufe sollten die Strukturen der Baukörper, ihre Nutzung, die Gestaltung der Freiräume und die verkehrliche Einbindung bestimmt werden. Im Oktober 2005 wurden die Ergebnisse in Hamburg



Turmhäuser setzen nicht nur Zeichen, ...

präsentiert und diskutiert. Mit den Ergebnissen dieser Tagung zogen sich die Architekten wieder in ihre Chicagoer Büros zurück und präsentierten im März 2006 dann ihre Arbeiten der Öffentlichkeit.

DIE AUFGABE

Der im Jahr 2000 vom Hamburger Senat beschlossene Masterplan für die Hafencity sieht an deren östlichem Ende einen städtebaulichen Akzent mit Punkthochhäusern vor. Das Gebiet, für das die städtebaulich-architektonische Studie zu erarbeiten war, umfasst die Quartiere des Hafencity-Masterplans „Östlicher Baakenhafen“, „Elbbrückenzentrum West“ und „Elbbrückenzentrum Ost“. Während das Elbbrückenzentrum, geteilt durch die westlichen Elbbrücken, der Dienstleistung und den Turmhochhäusern vorbehalten sein soll, wird es in den Häusern um den östlichen Bereich des Baakenhafens eine gemischte Nutzung durch Wohnungen, Büros, Einzelhandel und Gastronomie geben. Dieses Quartier bildet dann einen Übergang zwischen dem vornehmlich dem Wohnen vorbehaltenen Gebiet am Baakenhafen und den Büros im Elbbrückenzentrum. Es vermittelt gleichzeitig zwischen sehr unterschiedlich vorgesehenen Bebauungsdichten. Diese ist im Betrachtungsgebiet mit 300.000 m² Bruttogeschossfläche für Büros, ca. 70.000 m² für Wohnen, zusätzlich einem Hotel und 4.000 m² für Einzelhandelsflächen im Vergleich zum Gebiet am Baakenhafen eher hoch angesetzt, aufgrund der besonders guten verkehrlichen Erschließung des Geländes aber durchaus sinnvoll. Hier verlaufen die Bahnstrecken nach Osten und Süden über die westlichen Elbbrücken. Die östlichen Elbbrücken nehmen den Autobahnzubringer und die S-Bahn-Verbindung nach Süden auf. Für letztere soll es eine neue Haltestelle am Elbbrücken-

zentrum geben. Zusätzlich bietet die Elbe für den Verkehr zu Wasser erhebliche Möglichkeiten.

Wie überall in der Hafencity spielen auch am östlichen Baakenhafen und im Elbbrückenzentrum die Planung der Freiräume und der Bezug zum Wasser eine große Rolle. Da der Hochwasserschutz auch hier (wie in der ganzen Hafencity) durch eine Warftenlösung herbeigeführt wird und die Kaimauern von einer Bebauung freigehalten werden, ergibt sich



... sie schaffen auch Aussichten, Perspektiven und neue Lebensräume zum Wohnen, Arbeiten und für Hotelgäste. Das sind interessante Herausforderungen für das Elbbrückenzentrum am zukünftigen Chicago Square

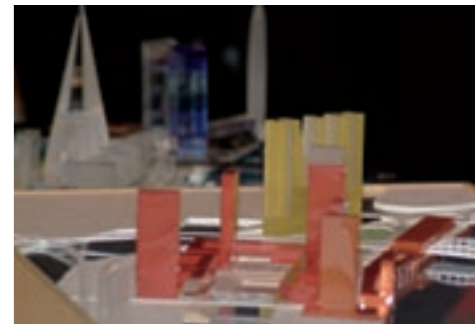
an der Elbe eine etwa zehn Meter breite Promenade, die auch den Elbewanderweg aufnehmen kann. Er schließt östlich des Betrachtungsgebietes über eine Brücke an den Entenwerderpark an. Um den Bezug zum Wasser nicht nur visuell erfahrbar, sondern auch tatsächlich spürbar zu machen, sind am östlichen Ende des Baakenhafens eine Marina und ein Sportboothafen geplant, der durch eine klappbare Brücke im Westen abgeschlossen werden soll. Am Hafenkopf selbst ist

ein Platz vorgesehen, der den Tidenhub, also den bei Ebbe und Flut unterschiedlichen Wasserstand, in seine Konzeption aufnehmen soll.

Die Architekten fanden dafür Lösungen mit hohen, zum Teil sehr hohen Häusern, die als Landmarken wichtig sind. Sie entwarfen aber auch neue Stadträume mit für Hamburg noch unbekanntem Qualitäten und Perspektiven, und sie bemühten sich, ihre Ergänzungen in das Hamburger Stadtgewebe einzubinden.

Die Hochhäuser sollen also keine Fremdkörper bleiben, mittelhohe und niedrige Bauten sollen Übergänge herstellen.

Mit den fünf Arbeiten liegen erste Ideenskizzen als Beiträge zur Diskussion über die weitere städtebauliche Entwicklung der östlichen Hafencity und des Baakenhafens vor. Die Beiträge sind Skizzen, keine ausgearbeiteten Entwürfe, aber eine genauere Betrachtung sei hier schon einmal vorgenommen und folgend im Einzelnen dargelegt.



Die große Chicagoer Erfahrung beim Bau und beim Leben in Turmhochhäusern bringen die Architekten in die Hamburger Diskussion um den Chicago Square in der Hafencity ein

Jeanne Gang schlägt vor, ein markantes, etwa 250 Meter hohes Hochhaus, flankiert von zwei kleineren, etwa halb so hohen Häusern zu bauen, das dem Wohnen und dem Arbeiten dienen soll. Direkt an den Elbbrücken schaffen sie ein fast wörtlich zu nehmendes Tor zur inneren Stadt. Die mit ihren offenen Tragstrukturen betont konstruktive Architektur zeigt eine assoziative Nähe zu den Kran- und Brückenbauwerken, die auch das Bild des Hamburger Hafens prägen. Im dreißigsten Stockwerk ist ein Transfergeschoss angelegt, in dem die Fahrstühle gewechselt werden und von dem aus der Ausblick über die Stadt allgemein, eventuell auch öffentlich, genossen werden kann. Die Bebauung am Chicago Square ist mit sechs bis acht Geschossen dagegen deutlich niedriger angelegt. Über Sockelbauwerken erheben sich hier nur punktuell höhere Häuser.

Wesentlich an diesem Entwurf ist ein groß angelegtes künstliches Plateau, das vom Kopf des Baakenhafens anhebend die Bahnanlagen überspannt, dadurch eine Lärmquelle wirksam abdeckt, und dann zum Fuß des großen Turmhauses wieder die Erdgleiche erreicht. Mit einem direkt an der Elbe, auch unter den Elbbrücken hindurch verlaufenden Grünstreifen entsteht so ein zusammenhängender, weitläufiger Grünraum in diesem dennoch mit einer hohen Dichte bebauten Quartier. Grünflächen sieht Jeanne Gang auch im Baakenha-

DER ENTWURF VON JEANNE GANG

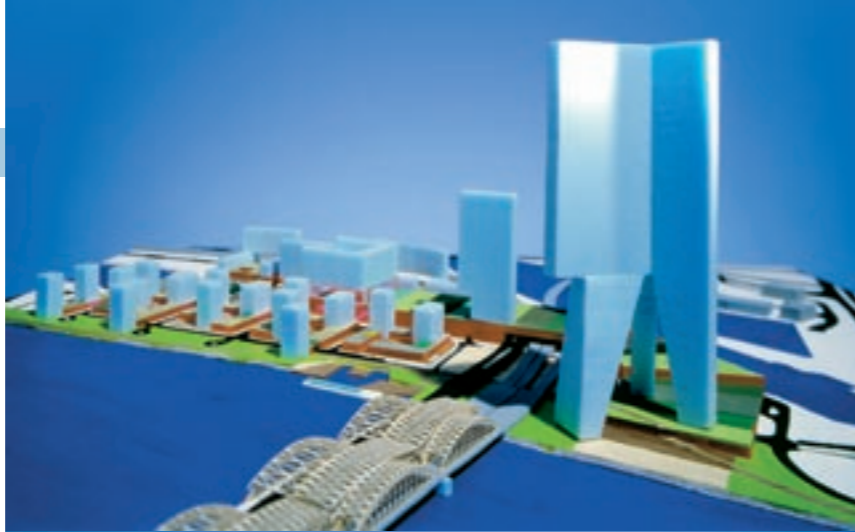
Ein markantes, etwa 250 Meter hohes Hochhaus, flankiert von zwei kleineren, etwa halb so hohen Bauten, bildet direkt an den Elbbrücken ein Tor zur inneren Stadt



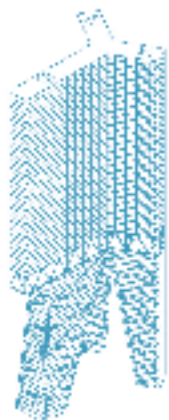
fen als schwimmende Gärten vor, die die Gezeiten nachvollziehbar werden lassen. Das Elbufer nimmt außer der Promenade auch eine Marina für Sportboote und einen Sandstrand auf.

Herausragendes Merkmal ihres Entwurfs ist ohne Zweifel das ca. 250 Meter hohe Turmhaus, bestimmender im Detail sind aber die großräumig angelegten Grünzonen, die sich durch das hohe Bauen ergeben, schließlich sollen große Abstände zwischen den Hochhäusern deren einwandfreie Belichtung und einen weiten Ausblick sicherstellen und nicht wie in Chicago enge Straßenschluchten entstehen.

Mit einem direkt an der Elbe, auch unter den Elbbrücken hindurch verlaufenden Grünstreifen entsteht in dem mit einer hohen Dichte geplanten Quartier ein zusammenhängender, weitläufiger Grünraum, der in das Hamburger System der Erholungsflächen gut eingebunden ist



Grünflächen sieht Jeanne Gang auch im Baakenhafen als schwimmende Gärten, die die Gezeiten nachvollziehbar werden lassen

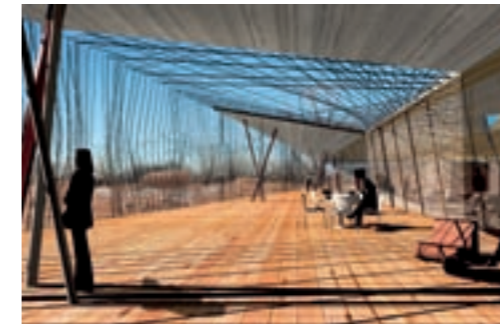


Die mit ihren offenen Tragstrukturen betont konstruktive Architektur zeigt eine assoziative Nähe zu den Kran- und Brückenbauwerken des Hamburger Hafens

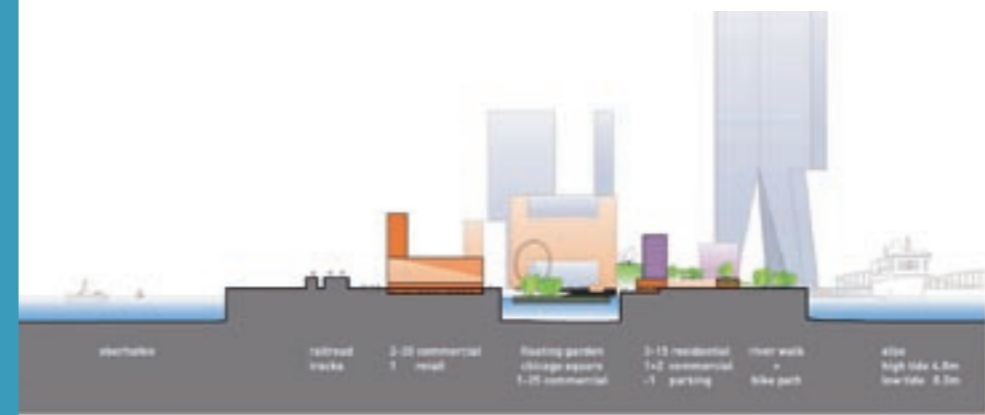
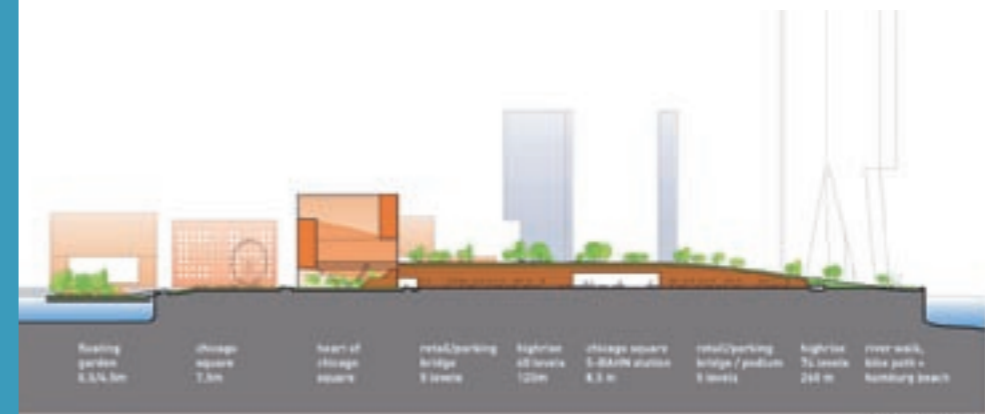


ZUR PERSON:

Jeanne Gang gehört zur jüngeren Generation der Chicagoer Architekten. Sie hat an der University of Illinois (Urbana/Champaign) 1986 ihr Studium abgeschlossen und dann an der ETH Zürich Urban Design belegt. Sie war Mitarbeiterin im Office for Metropolitan Architecture (OMA) und dort verantwortlich an Entwürfen für das Lille Grand Palais und das Bordeaux-Haus beschäftigt. Mit ihrem Büro Studio Gang beteiligte sie sich erfolgreich an Wettbewerben und arbeitet derzeit in Chicago am Ford Calumet Environmental Center, das 2008 fertiggestellt werden soll, sowie an einem achtzig Geschosse hohen Wohnturm im Stadtzentrum. 2004 vertrat sie die USA auf der Internationalen Architektur-Biennale in Venedig.

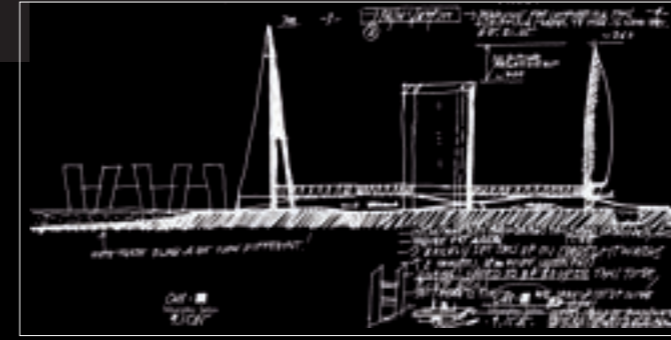


Studio Gang Architects: das Ford Calumet Environmental Center in Chicago



Wesentlich an diesem Entwurf ist ein groß angelegtes künstliches Plateau, das vom Kopf des Baakenhafens anhebend die Bahnanlagen überspannt, dadurch eine Lärmquelle wirksam abdeckt, und dann zum Fuß des großen Turmhauses wieder die Erdgleiche erreicht

Die drei Turmhäuser sind mit einem Brückenbauwerk untereinander verbunden, das eine kulturelle Nutzung aufnehmen soll. Durch diese neu in das Gefüge eingebrachte Achse wird die große Glaspyramide so gedreht, dass sie dem Hafen zwei ihrer Seiten zuwendet



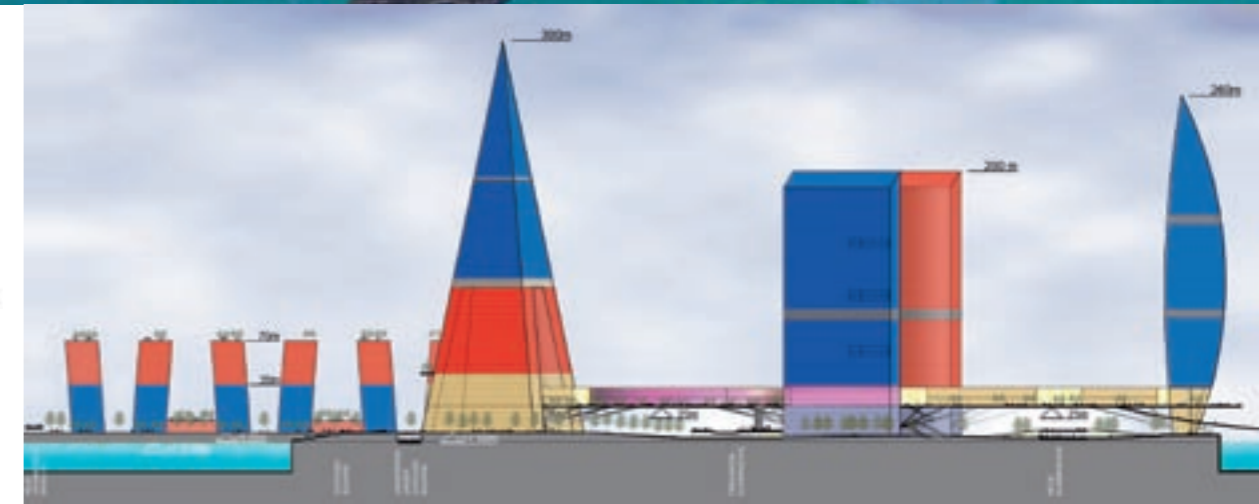
Helmut Jahn sieht drei markante und in der Form betont symbolische Hochhäuser vor, die vom Chicago Square bis an die östlichste Spitze der Landzunge aufgereiht stehen. Er bezieht auch die Flächen hinter den Elbbrücken in die Betrachtungen ein und verbindet die drei Bauten mit einem Brückenbauwerk, das sowohl die Bahn-, als auch die Straßentrasse überspannt. Es soll vor allem kulturelle Nutzungen haben und öffentliche Einrichtungen aufnehmen. Direkt am Kopf des Baakenhafens hat er eine etwa 350 Meter hohe Pyramide platziert, zwischen den Brücken sieht er einen etwas niedrigeren quaderförmigen Doppelturm vor, dessen Medienfassaden nicht Werbung, sondern Hamburg-bezogene Bilder zeigen sollen, und an der Spitze stünde nach seinen Vorstellungen ein schlankes, einem Schiffssegel nachempfundenes Turmhaus, das fast die Höhe der Pyramide erreicht. Am Fuß der Türme ist dann eine weitläufige Parklandschaft ausgebreitet, die auch unter den Elbbrücken hindurch fortgeführt wird. Eine Fußgängerbrücke stellt eine Verbindung des internationalen Elbewanderwegs nach Osten, außerhalb des betrachteten Gebietes her, und auf der Höhe des Baakenhafens geht der Grünzug in eine großzügige Promenade mit Marina und Fährhafen über.



Am Fuß der Türme ist eine weitläufige Parklandschaft ausgebreitet, die auch unter den Elbbrücken hindurch fortgeführt wird. Eine Fußgängerbrücke stellt eine Verbindung des internationalen Elbewanderwegs nach Osten, außerhalb des betrachteten Gebietes her. Die Nutzung des Areals soll in hohem Maße durchmischst sein, wie es die Grafik unten zeigt

DER ENTWURF VON HELMUT JAHN

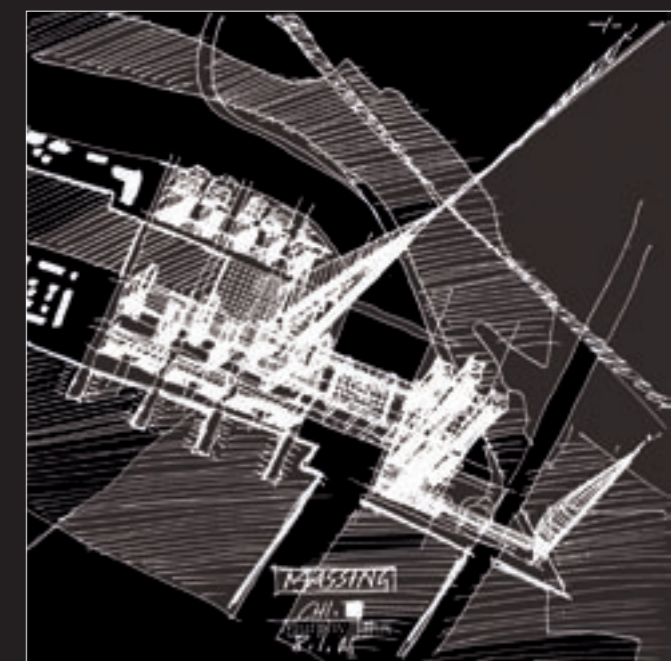
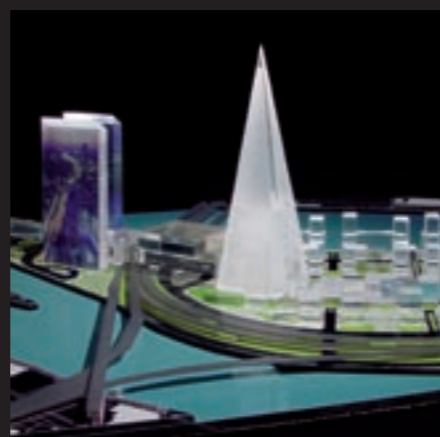
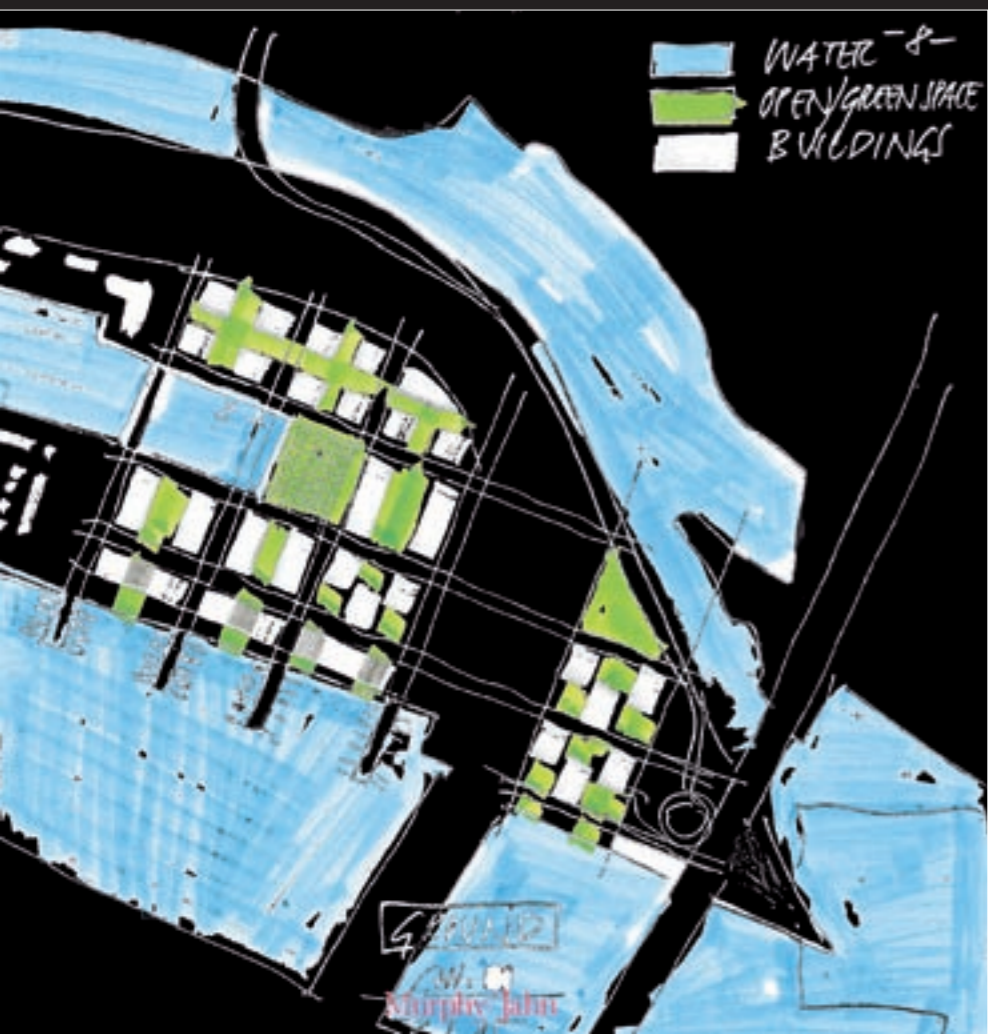
Der Entwurf zielt auf die Wirkung der Neubauten in der Skyline Hamburgs ab, die mit diesem Vorschlag ohne Zweifel eine signifikante Ergänzung erhalten würde



Auf die Überwindung der Verkehrsstrassen hat das Büro Jahn viele Gedanken konzentriert, die letztendlich sowohl in der Horizontalen als auch in der Vertikalen vielfältige Strukturen ergeben haben

Um den Kopf des Baakenhafens stehen deutlich niedrigere Häuser, deren kleinstes aber auch schon 35 Meter Höhe messen soll und somit nach den geltenden deutschen Bestimmungen bereits ein Hochhaus ist. Die in zwei Reihen aufgestellte Gruppe von Häusern mit quadratischem Grundriss fasst das Hafenbecken ein. Zwei weit über das Wasser auskragende Bauten schließen diese Baugruppe ab und schaffen so einen abgegrenzten Raum am Ende des Hafenbeckens, den zusätzlich an dieser Stelle noch eine Brücke überspannt. Jahn legt bei seinem Entwurf großen Wert auf die Wirkung seiner Bauten in der zukünftigen Skyline Hamburgs, die mit seinem Vorschlag ohne Zweifel eine signifikante Ergänzung erhalten würde.

Die Turmhausgruppe mit ihrem verbindenden Brückenbauwerk ist ein Signet des Jahn'schen Entwurfs, dessen Wirkung durch die relativ niedrigen Bauten am Baakenhafen noch unterstützt wird. Ihr Entwurf ging mit einer eingehenden Planung der Sockelbereiche einher, wie die Skizzen zeigen



ZUR PERSON:

Helmut Jahn wurde 1940 in Deutschland geboren und studierte zunächst bis 1965 an der Technischen Hochschule München Architektur bevor er seine Studien an dem nicht zuletzt durch die Lehre Mies van der Rohes legendär gewordenen Illinois Institute of Technology (IIT) 1966–1967 fortsetzte. Mit dem Büro Murphy/Jahn dessen Präsident Helmut Jahn heute ist, prägte er das Gesicht des heutigen Chicagos, vor allem seines Zentrums, entscheidend und setzte dabei die moderne Tradition der betont technischen Architektur fort. Auch in seinem Heimatland Deutschland ist Helmut Jahn kein Unbekannter: In Berlin, München, Frankfurt am Main, Köln, Bonn und anderen Städten ist er mit seinen Bauten präsent.



Die Ha-Lo Corporate Headquarters, das Shanghai International Expo Center, das Sony-Center und das Kranzler-Eck in Berlin zeigen die gläserne und gleichwohl markante Ausrichtung der Architektur von Helmut Jahn



Zur Elbe, zur Bahntrasse, die von Osten nach Westen zum Hauptbahnhof verläuft, insbesondere aber nach Osten, fächern sich die Bauten auf und schaffen damit sich öffnende oder sich verengende Räume



DER ENTWURF VON RONALD KRUECK

Der Entwurf stützt sich auf die Dynamik der Räume zwischen den Häusern, die zwar nicht niedrig, aber betont horizontal geplant wurden. Mit ihren auskragenden Obergeschossen ähneln sie Hafenkranen

Dieses Spiel eröffnet neue Möglichkeiten der Raumgestaltung auf in mehrfacher Hinsicht hohem Niveau



Ronald Krueck schlägt eine Bebauung des Gebietes mit kleineren bis mittelhohen Hochhäusern vor, die je nach ihrer Nutzung in der Höhe differenziert sind. Gewerbe und Einzelhandel sollen in Häusern mit maximal 25 Metern Höhe untergebracht werden, Wohngebäude und Hotels sind etwa 80 Meter hoch, Bürogebäude 160 Meter. Zusätzlich plant er öffentlich zugängliche Treffpunkte mit Cafés und Restaurants, die in gläsernen, etwa 189

Meter hohen Bauten eingerichtet sind. Markant ist in seinem Entwurf nicht nur die Höhe der Häuser, sondern auch ihre Form. Mit den auskragenden Obergeschossen erinnern sie an Hafenkranen. Sie sind über ihre vertikalen Achsen einander zu- oder voneinander weggedreht und öffnen oder schließen dadurch die städtischen Räume des Quartiers. Je nach Höhe der Bauten schafft Krueck damit auch auf 100, 150 oder 190 Metern unverwechselbare räumliche Erleb-

niswelten. Zwei über das Hafenbecken auskragende Baukörper separieren dessen östlichen Teil, eine Fußgängerbrücke unterstützt das, und beidseitig flankieren lange Baukörper das Becken. Sie erweitern diesen Raum leicht, während ihn hohe, turmartige Häuser direkt am Chicago Square trichterförmig wieder schließen. Zur Elbe, zur Bahntrasse, die von Osten nach Westen zum Hauptbahnhof verläuft, insbesondere aber nach Osten, fächern sich die Wolkenbügel auf



Auf unterschiedlichen Höhen, ob auf 100, 150 oder 190 Metern, schafft Krueck unverwechselbare räumliche Strukturen

Er setzt bei seinem Vorschlag weniger auf die Höhe seiner Häuser, sondern auf die Dynamik ihrer Zwischenräume

Zwei über das Hafenbecken auskragende Baukörper separieren dessen östlichen Teil, eine Fußgängerbrücke unterstützt das, und beidseitig flankieren lange Baukörper das Becken. Sie erweitern diesen Raum leicht, während ihn hohe, turmartige Häuser direkt am Chicago Square trichterförmig wieder schließen

und verschaffen dem Ort eine zwar hoch angelegte, aber dennoch horizontal dominante architektonische Präsenz. Das wird besonders an dem Tor zur inneren Stadt deutlich, das Krueck an den westlichen Elbbrücken eingerichtet hat, über die die Fernbahnen einfahren. Hier treten die östlich der Brücke angelegten Bauten in ihrer geometrischen Figur besonders

prägnant hervor, und die Züge fahren unter einem Brückenbauwerk hindurch, das den westlichen und den östlichen Teil des Planungsgebietes verbindet. Krueck setzt bei seinem Vorschlag also weniger auf die Höhe oder die signifikante Kontur seiner Häuser, sondern auf die Dynamik der Außenräume, die sie herstellen.



ZUR PERSON:

Ronald Krueck studierte bis 1970 an der wohl renommiertesten Chicagoer Architekturausbildungsstätte, dem Illinois Institute of Technology (IIT). Das Erbe Mies van der Rohes liegt Krueck besonders am Herzen. Er ist nicht nur Mitglied der Friends of The Farnsworth House, im vergangenen Jahr restaurierte er darüber hinaus mit seinem Büro, das er mit Mark P. Sexton leitet, Mies van der Rohes weltberühmte Crown Hall in Chicago. Diese Arbeit ist eine Art Bekenntnis zu den Wurzeln ihrer eigenen Architektur, die sich durch eine starke technologische Prägung auszeichnet und die Vorzüge von Stahl und Glas spürbar werden lässt.



Ronald Krueck

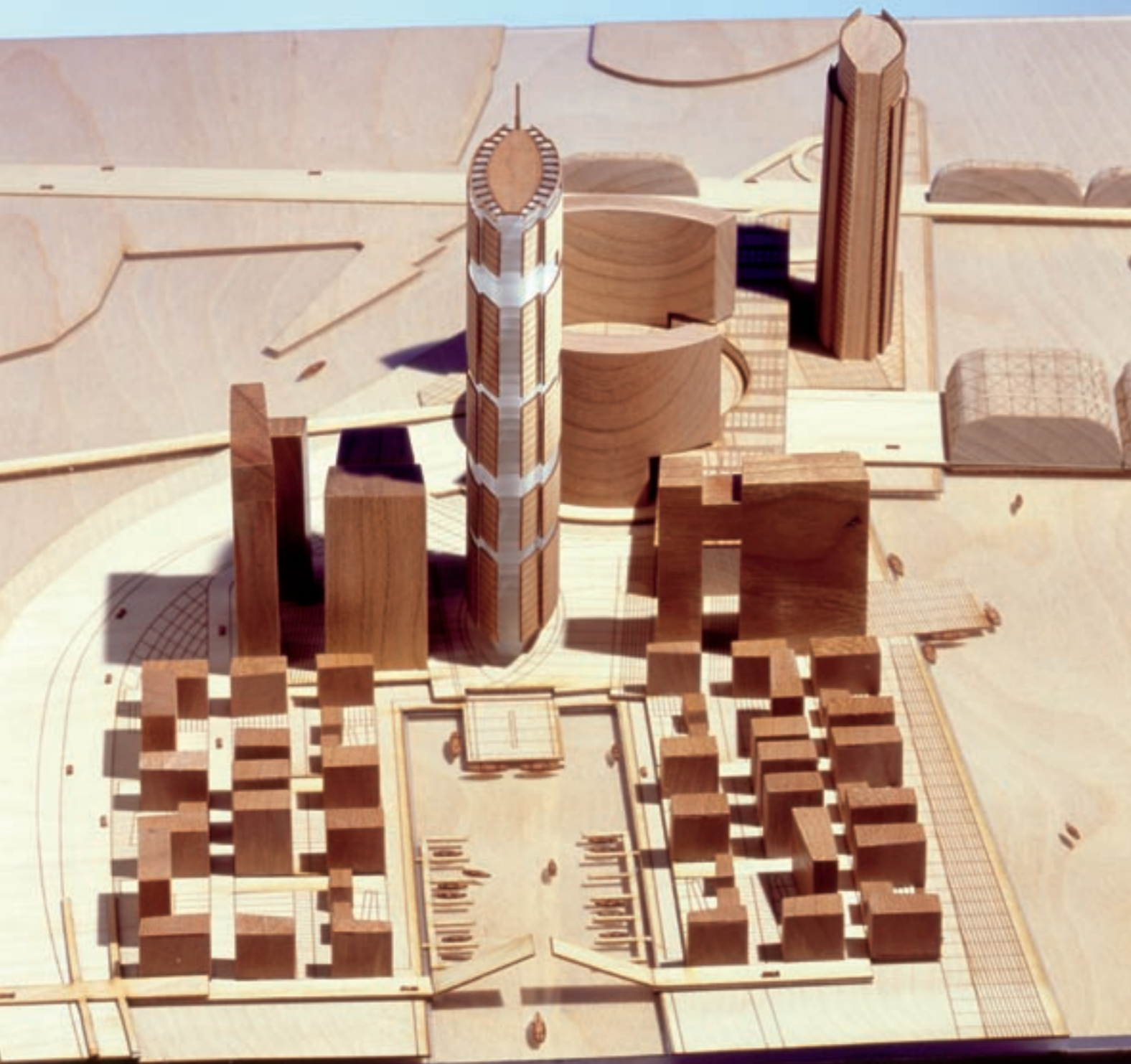


Partner Mark P. Sexton präsentiert die Entwürfe in Hamburg



Die Wiederherstellung der berühmten Crown Hall von Ludwig Mies van der Rohe ist eine Art Bekenntnis zu den Wurzeln der Architektur von Krueck & Sexton

Zwei gerundete Hotelbauten von etwa 42 Metern Höhe flankieren im Westen und im Osten den kreisrunden Platz. Zwei 215 und 160 Meter hohe Bürohochhäuser setzen vertikale Akzente



Durch eine klare Zonierung in eine Gruppe hoher Bauten um den runden Chicago Square und eine niedrige Bebauung am Baakenhafen erhält das Ensemble auch von Westen eine stark konturierte Ansicht



Ein kreisrunder Platz, ein langes Brückenbauwerk und zwei gerundete Hotelbauten bilden ein neues Entree zur inneren Stadt

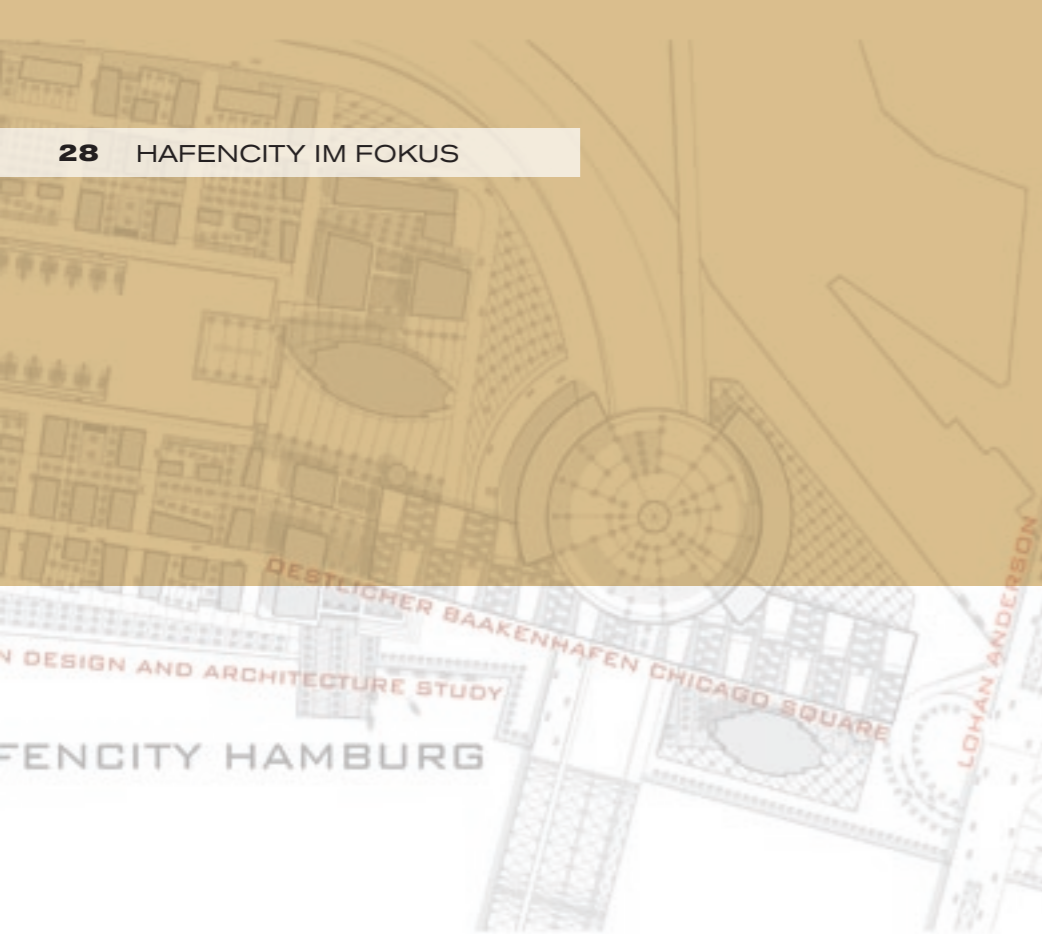
DER ENTWURF VON DIRK LOHAN

Prägnante Hochhausgruppen, eine gezielte Staffelung der Bauhöhen und ein runder, etwas verschobener Chicago Square über den Verkehrsstrassen bestimmen den Entwurf

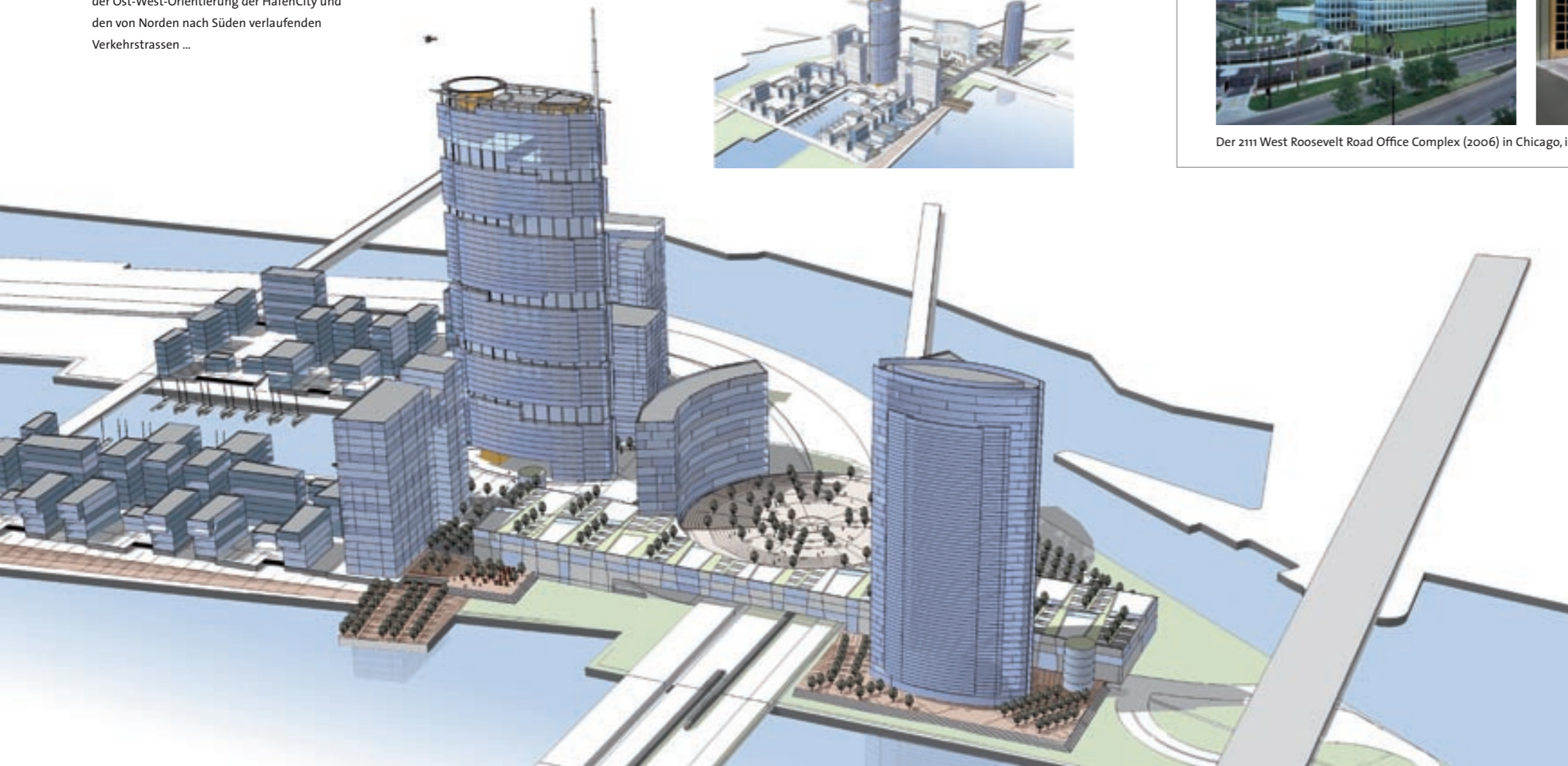
Dirk Lohan positioniert das stadträumliche Zentrum des Chicago Squares auf die Trasse der westlichen Elbbrücken. Mit dem kreisrunden Platz und einem langgestreckten Brückenbauwerk wird die Verkehrsanlage abgedeckt und ihr Lärm begraben. Zwei gerundete Hotelbauten von etwa 42 Metern Höhe flankieren den neuen Platz im Westen und im Osten. Zwei 215 und 160 Meter hohe Bürohochhäuser setzen vertikale Akzente. Dieses Ensemble ist der Kern seines Entwurfs. Den Übergang zum Quartier um das Becken des Baakenhafens, wo Gebäude mit in Hamburg üblichen Höhen platziert sind, vermitteln Häuser mittlerer Höhe. Nach Süden zeigt der Entwurf damit ein

deutlich erkennbares Tor in die innere Stadt. Die Staffelung der Gebäudehöhen und die Anordnung der Baukörper schaffen interessante städtische Räume, die sowohl eine signifikante Fernwirkung besitzen als auch eine differenzierte Baustruktur mit kleinteiligen Erlebnisräumen bieten können. Durch eine klare Zonierung in eine Gruppe hoher Bauten um den runden Platz und eine niedrige Bebauung am Baakenhafen erhält das Ensemble auch von Westen eine stark konturierte Ansicht. Die leicht nach Osten ansteigende Fläche, die das Hochhaus durch seine asymmetrische Position frei lässt, vermittelt zwischen den beiden Bereichen, die der Entwurf formiert. Die niedrige Bebauung kann sich entlang des

Hafenbeckens gemäß der im Masterplan für die Hafencity festgelegten Bauformen fortsetzen und unterstreicht damit auch diese Silhouette. Der elliptische Grundriss der beiden größten Hochhäuser unterstreicht dazu die Bedeutung des Ortes als ein vermittelndes Gelenk zwischen der Ost-West-Orientierung der Hafencity und der Nord-Süd-Orientierung der Verkehrsstrassen sowie der angestrebten Stadtentwicklung als „Sprung über die Elbe“.

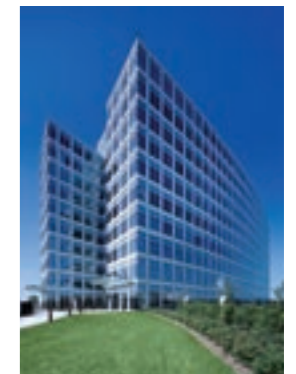


Der Entwurf unterstreicht die Bedeutung des Ortes als ein vermittelndes Gelenk zwischen der Ost-West-Orientierung der Hafencity und den von Norden nach Süden verlaufenden Verkehrsstrassen ...



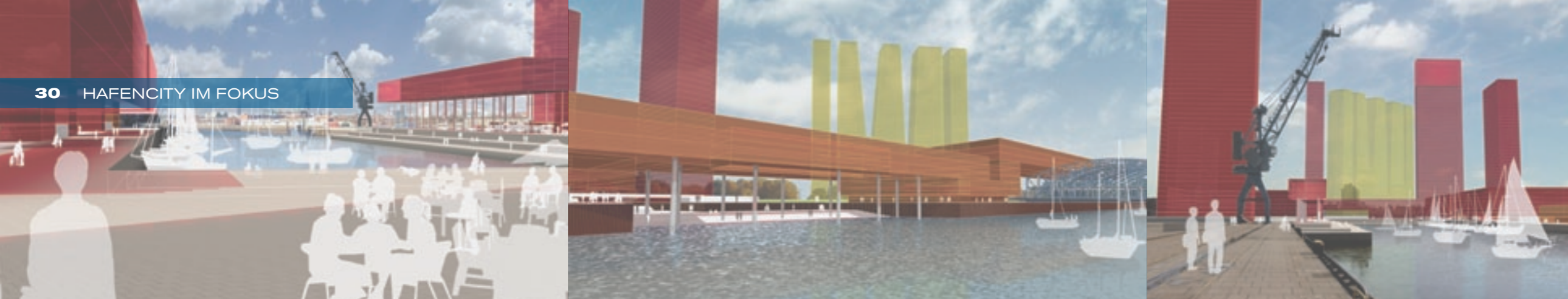
ZUR PERSON:

Dirk Lohan wurde in Deutschland geboren und studierte am Illinois Institute of Technology (IIT) in Chicago sowie an der Technischen Hochschule München Architektur. Sein Großvater Ludwig Mies van der Rohe vermittelte ihm seine Leidenschaft zum Bauen und einen USA-Aufenthalt. Er schloss sein Studium der Architektur und der Stadtplanung 1962 in München ab. Nach seiner Rückkehr in die USA realisierte er mit seinem Großvater verschiedene Bauten, darunter die Nationalgalerie in Berlin, das IBM Building in Chicago und das Toronto Dominion Centre. Mit Floyd D. Anderson gründete Dirk Lohan das noch heute erfolgreiche Büro Lohan Anderson. Die Pflege der Tradition moderner Architektur aus den fünfziger und sechziger Jahren ist ein zentraler Aspekt in der Arbeit des Büros, um deren menschliche Note sich Lohan mit der strukturellen Vielfalt in seiner Architektur besonders bemüht.



Der 211 West Roosevelt Road Office Complex (2006) in Chicago, ist ein jüngeres Neubauprojekt aus dem Büro Lohan Anderson

... und gibt damit auch Impulse für die angestrebte Stadtentwicklung als „Sprung über die Elbe“



Mit einer geschickten städtebaulichen Anordnung der Gebäude mit sehr unterschiedlichen Höhen zwischen 9 und 180 Metern, gelingt es John Ronan, Stadträume von kleinteiliger Struktur bis hin zu großräumlich wirksamen Ensembles einzurichten. Die Bauten erzielen ihre Fernwirkung weniger durch ihre Höhe, als durch ihre Positionierung und durch ihre Form. Besonders auffällig präsentiert sich die fünfteilige Hochhausgruppe an der Kaikante zum Oberhafen. Sie ist so positioniert, dass sie nach Süden wie nach Westen als der eigentliche Fokus des Chicago Squares funktioniert. Sie steht abseits der Bebauung am Kopf des Baakenhafens und wirkt dadurch optisch aus dem Hintergrund. Ausgedehnte Grünflächen, die auch unter der Bahn- bzw. Autotrasse hindurch geführt werden, verbinden sie mit der Baugruppe um das Hafenbecken. Nach Süden schließt sich eine bauliche Überbrückung der Elbbrücken an diesen Grünbereich an und bindet hier mit einem flachen, langgestreckten Baukörper an das hauptsächliche Baufeld an. Diese horizontal ausgerichteten Bauten sind weiter westlich dann Teil einer Promenadenbebauung am Nordufer der Elbe, die eine abgestufte Kaianlage und einen Sportboothafen überdacht.

DER ENTWURF VON JOHN RONAN

Ronan schafft durch großmaßstäbliche Räume nicht nur Fernwirkung, sondern auch den Hintergrund für ein urbanes Leben in für Hamburg bislang unbekanntem Dimensionen

Direkt am Hafenbecken sind großzügige Boulevards vorgesehen, deren Rahmen eine vielfältige Baustruktur schafft. Ronan setzt einen von horizontal dominanten Bauten geprägten Rahmen, der die Wirkung der Turmhäuser potenziert, ohne aufdringlich zu wirken

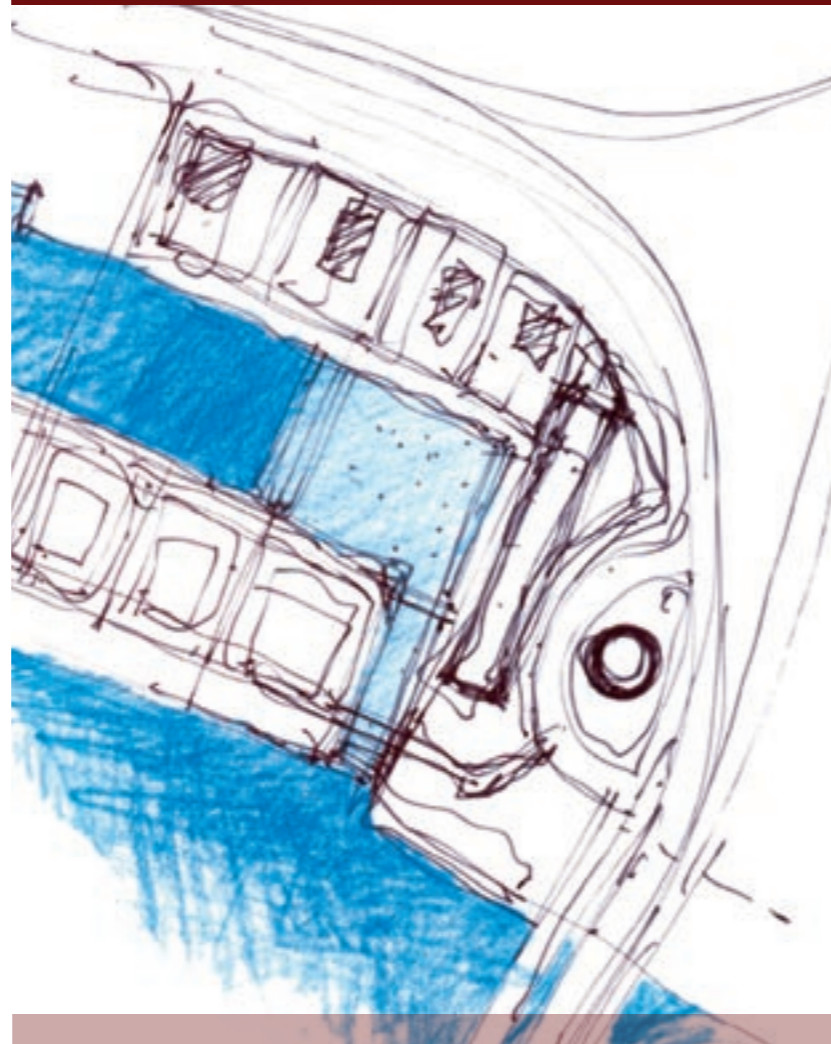


ZUR PERSON:

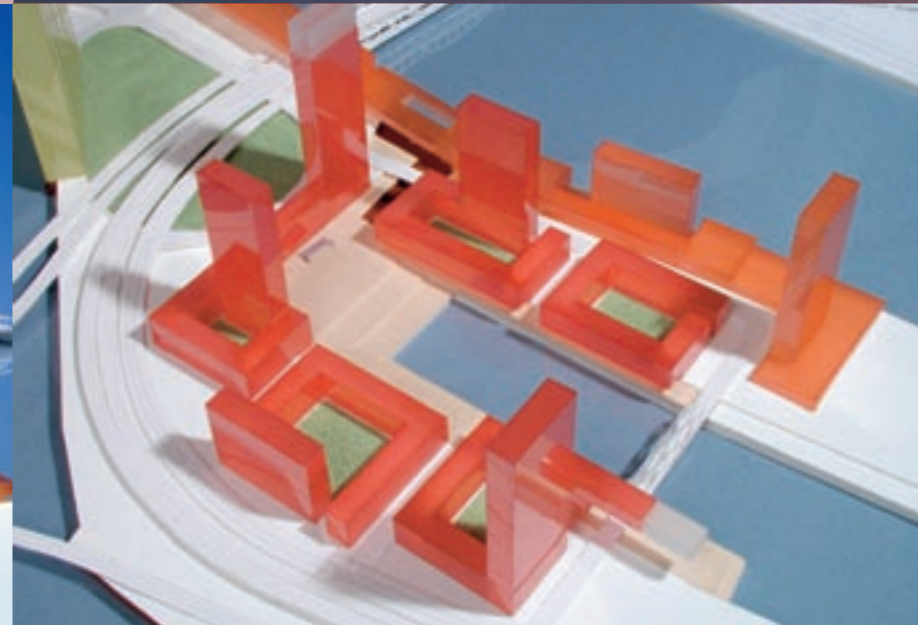
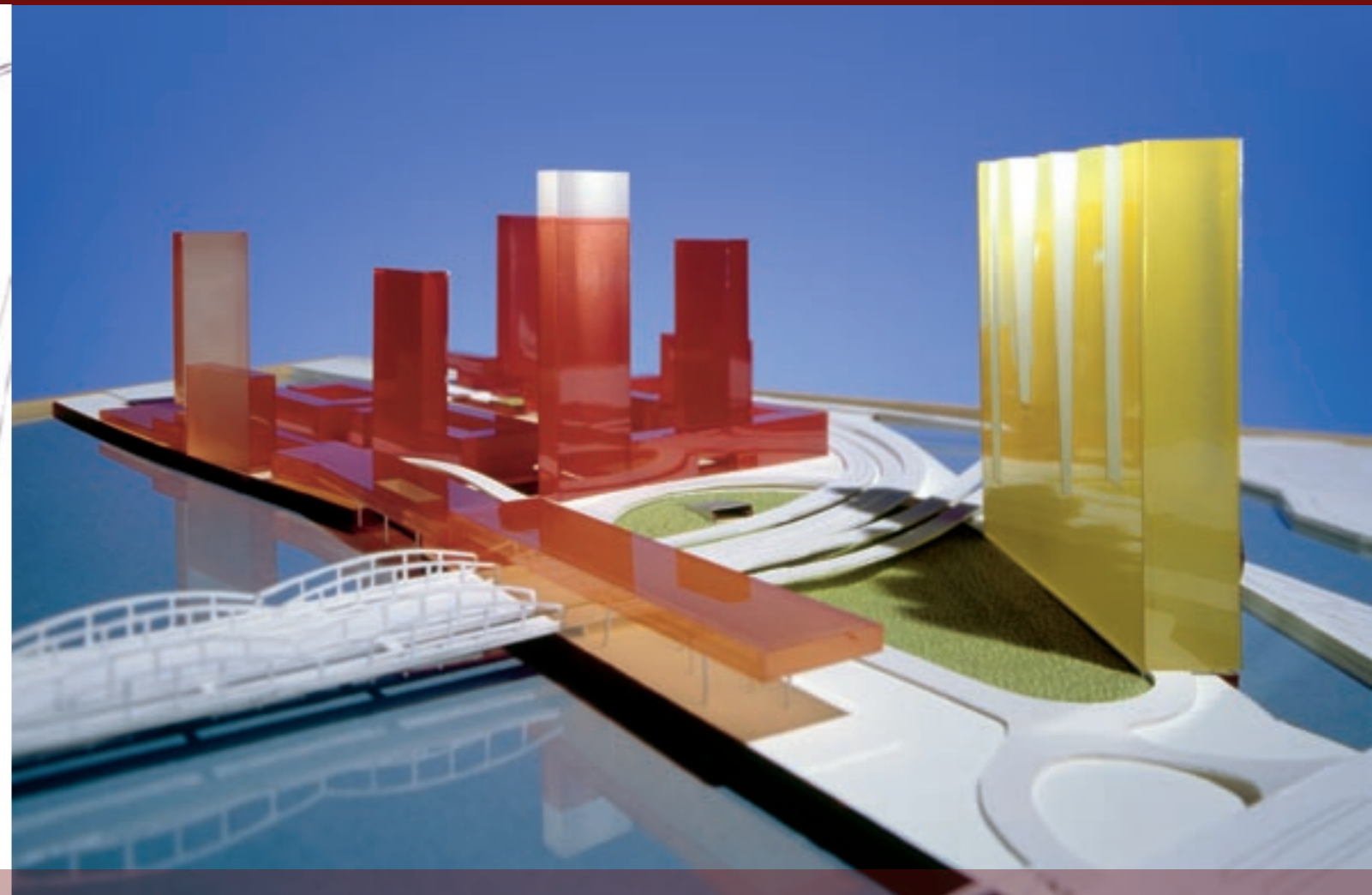
John Ronan gehört zur jüngeren Generation von Architekten in Chicago. Seit 1997 existiert sein Büro, das vom Einfamilienhausbau über diverse Schulbauten bis zu großen öffentlichen Gebäuden ein sehr breites Spektrum der Architektur abdeckt. Ronan arbeitete vor seiner Bürogründung unter anderem für Krueck & Sexton Architects, Tigerman McCurry Architects und Lohan Associates. 1991 schloss er sein Studium der Architektur an der Harvard University School of Design ab. Derzeit ist er Assistant Professor am Illinois Institute of Technology (IIT) College of Architecture in Chicago.



Entwurf für The Old Post Office in Chicago



Besonders markant ist die fünfteilige Hochhausgruppe am Oberhafen. Sie bildet nach Süden wie nach Westen den eigentlichen Fokus des Chicago Squares



Am Baakenhafen ist die Bebauung vergleichsweise niedrig. Punktuelle Turmhäuser erzeugen eine großmaßstäbliche Raumbildung

Der Fünf-Türme-Komplex steht abseits der Bebauung am Kopf des Baakenhafens und wirkt optisch aus dem Hintergrund. Grünflächen, die auch unter der Bahn- bzw. Autotrasse hindurch geführt werden, verbinden sie mit der Baugruppe um das Hafenbecken

Eine vergleichsweise niedrige Bebauung herrscht auch am Baakenhafen vor. Auch hier bilden Stufen die Promenaden, und eine horizontal dominante Bebauung erzeugt an den Kais des Baakenhafens kleinteilig strukturierte Stadträume. Punktuell sind in diese sechs- bis zehngeschossige Bebauung Turmhäuser so eingestellt, dass sie eine großmaßstäbliche Raumbildung vornehmen können. Diese Räume sind besonders aus der Ferne, aber auch sehr intensiv aus den höheren Geschossen der Hochhäuser erlebbar. Gerade solche Räume bilden den Hintergrund für ein urbanes Leben in einzigartigen Dimensionen.

IMPRESSUM

Herausgeber: Hafencity Hamburg GmbH, Brooktor 11, 20457 Hamburg

V.i.S.d.P.: Susanne Bühler

Text: Olaf Bartels

Design: lab3 mediendesign

1. Auflage, Hamburg, Oktober 2006; © 2006 All rights reserved

BILDNACHWEIS

Artists Rights Society (ARS), New York / VG Bild-Kunst, Bonn (www.moma.org); Bilderberg; The Chicago Historical Society, Chicago, Illinois; Engelhardt / Sellin; Gisela Flotow; Fotofrizz; Christian Gahl; Christoph Gebler; Christoph Klamp, Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt; Krueck & Sexton Architects; Lohan Anderson Architects; Mauritius Images; Murphy Jahn Architects; John Ronan Architect; Boris Rostami; Andreas Schiebel / Michael Korol; Doug Snower; Studio Gang Architects

Die in dieser Broschüre enthaltenen Informationen sind für die Allgemeinheit bestimmt; sie erheben weder Anspruch auf Vollständigkeit noch auf Richtigkeit. Sie dürfen nicht zur Beurteilung von Risiken von Anlage- oder sonstigen geschäftlichen Entscheidungen im Zusammenhang mit dem Projekt Hafencity oder in Teilen davon verwendet werden.

HafenCity Hamburg GmbH, Brooktor 11, 20457 Hamburg
Telefon: 040 - 37 47 26 - 0, Telefax: 040 - 37 47 26 - 26
E-Mail: info@HafenCity.com, www.HafenCity.info

HafenCity InfoCenter im Kesselhaus, Ausstellung und Café
Am Sandtorkai 30, 20457 Hamburg, Speicherstadt
Telefon: 040 - 36 90 17 99, Telefax: 040 - 36 90 18 16

HAFENCITY

