

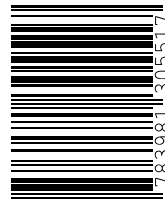


**IBA\_HAMBURG**

INTERNATIONALE BAUAUSSTELLUNG IBA HAMBURG GMBH

AM VERINGHOF 9 | 21107 HAMBURG | TEL. +49(0)40.226227-0 FAX +49(0)40.226 227-15

INFO@IBA-HAMBURG.DE | WWW.IBA-HAMBURG.DE



9 783981 305517

INTERNATIONALE BAUAUSSTELLUNG HAMBURG

Gutacherverfahren

S-Bahnhof Wilhelmsburg

INTERNATIONALE BAUAUSSTELLUNG HAMBURG

DOKUMENTATION

# S-Bahnhof Wilhelmsburg

Einladungswettbewerb zur Umgestaltung des S-Bahnhofs  
und zum Neubau der Fußgängerbrücke



**IBA\_HAMBURG** Projekte für die Zukunft der Metropole

Hamburg voraus





# S-Bahnhof Wilhelmsburg

Gutachterverfahren zur Umgestaltung des  
S-Bahnhofs und zum Neubau der Fußgängerbrücke



# Inhalt

|    |  |
|----|--|
| 03 | VORWORT  |
| 05 | IBA HAMBURG - PROJEKTE FÜR DIE ZUKUNFT DER METROPOLE                                       |
| 08 | ANLASS UND ZIELSETZUNG<br>Umbau des S-Bahnhofs Wilhelmsburg und Neubau der Fußgängerbrücke |
| 11 | STANDORT<br>Beschreibung des Planungsgebietes  |
| 13 | AUFGABENSTELLUNG<br>Planungsvorgaben   |
| 15 | VERFAHREN<br>Ablauf des Gutachterverfahrens  |
| 17 | ERGEBNISSE DES GUTACHTERVERFAHRENS   |
| 36 | ANHANG<br>Summary<br>Verfahrensdetails   |
|    | IMPRESSUM  |

# Vorwort



Uli Hellweg

Im Jahr 2013, wenn die internationale Gartenschau Hamburg (igs 2013) ihre Pforten öffnet und sich die Internationale Bauausstellung IBA Hamburg präsentiert, wird Wilhelmsburg das Ziel für viele Besucher aus ganz Europa sein. Ein Großteil der geschätzt 3-4 Millionen Besucher wird mit der S-Bahn anreisen um die Ausstellungen zu sehen. Dem S-Bahnhof und der Fußgängerbrücke fallen dann eine besondere Bedeutung zu. Die Brücke führt die Fußgänger und Radfahrer nach Wilhelmsburg Mitte, zum Neubau der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt und zum Haupteingang der igs.

Der derzeitige Bahnhof ist wenig geeignet, ein internationales Publikum zu empfangen und wird zusammen mit der alten Fußgängerbrücke, die zudem nicht barrierefrei ist, dem erwarteten Passantenaufkommen nicht gewachsen sein.

Auch über das Jahr 2013 hinaus sind beide Bauwerke für die zukünftige Entwicklung von zentraler Bedeutung. Brücke und Bahnhof werden das verbindende Element des Zentrums zwischen dem Berta-Kröger-Platz, dem Wilhelmsburger Einkaufszentrum (WEZ) und Wilhelmsburg Mitte sein und die westlichen und östlichen Quartiere Wilhelmsburgs zusammenfügen.

In einem konkurrierenden Gutachterverfahren hat die IBA Hamburg im Einvernehmen mit der Deutschen Bahn AG, der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt, dem Bezirkssamt Hamburg-Mitte, der internationalen Gartenschau Hamburg und dem Sanierungsträger Plankontor fünf Planungsteams beauftragt, ein neues Bahnhofsgebäude und eine Fußgängerbrücke zu entwerfen.

Wir möchten allen Beteiligten für ihr Engagement herzlich danken. Die Nutzungsqualitäten, die der Siegerentwurf beinhaltet und die barrierefreie Realisierung der neuen Brücke, die Fußgängern und Radfahrern gleichermaßen zugute kommt, geben Ansporn für die weitere Planung. Dieses Projekt liefert einen ersten Beitrag zur Realisierung von Wilhelmsburg Mitte, auf das wir uns freuen können.

Mit dieser Broschüre möchten wir Sie über die Ergebnisse des Verfahrens informieren und Ihnen einen Eindruck vermitteln, wie der neue Wilhelmsburger Bahnhof in Zukunft aussehen kann.

Uli Hellweg  
Geschäftsführer IBA Hamburg GmbH





# IBA Hamburg - Projekte für die Zukunft der Metropole

**D**ie Zukunft der Stadt im 21. Jahrhundert gestalten: Dieser Aufgabe stellt sich die Internationale Bauausstellung Hamburg. In einem siebenjährigen Prozess zeigt sie, wie die Städte und Metropolen den Herausforderungen der globalisierten Welt begegnen können - und setzt damit nachhaltige Impulse für die deutsche Baukultur.

Architektur, Freiraumplanung und Städtebau versteht die IBA Hamburg als integrale Bestandteile des gesellschaftlichen Wandels: Sie entwirft, fördert und reflektiert beispielhafte Projekte und Programme sowohl auf der städtebaulichen als auch auf der stadtgesellschaftlichen Ebene. Und das an einem Ort, der wie kaum ein anderer den aktuellen Strukturwandel der Großstädte widerspiegelt.

Den Wandel dieser von Vielfalt und Widersprüchen geprägten Stadtlandschaft bündelt die IBA Hamburg in den drei Leitthemen „Kosmopolis“, „Metrozonen“ und „Stadt im Klimawandel“.

## Kosmopolis - kulturelle Vielfalt als Chance nutzen

Wo Menschen zusammen leben und sich begegnen, liegen die stärksten Kräfte für gesellschaftliche Innovation. Die IBA Hamburg sieht diese Vielfalt als Chance - mit Bauprojekten sowie sozialen und kulturellen Angeboten. Das Handlungsspektrum reicht von der Aufwertung öffentlicher Räume über eine kreative Quartiersentwicklung bis hin zu neuen Modellen eines integrativen Wohnungsbaus und einer Bildungsoffensive, die neue Lernkonzepte und Bildungsräume für interkulturelles Lernen auf den Elbinseln entwickelt.

## Metrozonen - Zwischenräume werden lebenswerte Orte

Containerstapel und Hafenkräne neben Wohnquartieren und Industriebrachen, dazwischen Verkehrsschneisen, stillgelegte Hafengebäude und Marschfelder: Räumliche Brüche und Kontraste geben den Elbinseln ihr zerrissenes, aber auch spannungsreiches Gesicht. Die IBA nennt diese für viele Innenstadtränder typischen Orte „Metrozonen“.

In Hamburgs größten Metrozonen, den Elbinseln und dem Harburger Binnenhafen, zeigt die IBA Hamburg städtebauliche, freiraumplanerische und architektonische Lösungen, die ein Gleichgewicht zwischen unterschiedlichen Interessen und Nutzungen herstellen - durch eine Infrastruktur mit Orten des Wirtschaftens sowie Freiräumen und urbaner Dichte. Dabei werden die Stadtquartiere zum Wasser geöffnet und durch eine neue „Stadt in der Stadt“ ergänzt, die zwischen oft gegensätzlichen Nutzungsansprüchen vermittelt und neue Raumbilder für die Metrozone schafft.

## Stadt im Klimawandel - Schritte ins postfossile Zeitalter

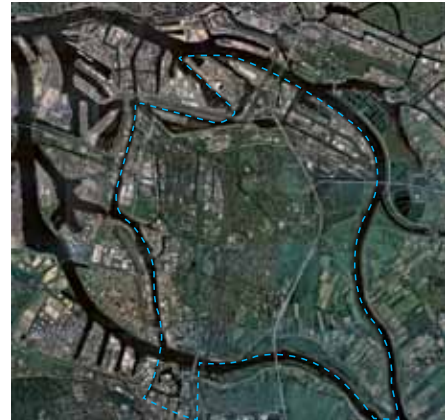
Der Klimawandel stellt besonders die Elbinseln vor besonders große Herausforderungen. Seit der großen Flut von 1962 weiß man hier, wie empfindlich dieser Lebensraum gegenüber Naturgewalten ist. Zudem ist das Gebiet auch durch Altlasten der Industrie vorbelastet, wovon zum Beispiel der Deponieberg Georgswerder zeugt. Die IBA Hamburg setzt u. a. mit ihrem „Klimaschutzkonzept Erneuerbares Wilhelmsburg“ neue Standards für die Metropolen im 21. Jahrhundert. Es ruht auf vier strategischen Säulen: Hohe gebäudetechnische Standards für Neubau und Bestandssanierung reduzieren den Energieverbrauch. Blockheizkraftwerke, regionale und lokale Energieverbundsysteme verbessern die Energieeffizienz. Der Anteil erneuerbarer Energien wird schrittweise bis zu 100 Prozent der Energiegewinnung erreichen.

Und die Bevölkerung wird durch Kommunikation und ökonomische Anreize zum „Mitmachen“ motiviert. So zeigt die IBA, wie Städte sich dynamisch weiter entwickeln und zugleich Akteure des Klimaschutzes werden können.

## Die IBA Hamburg - Wettbewerbe mit Prozess-Charakter

Die hier dokumentierten Wettbewerbs- und Gutachterverfahren reflektieren diese zentralen Leitthemen und Fragestellungen der Metropole im 21. Jahrhundert und leisten damit ihren je eigenen Beitrag zur IBA Hamburg als offenem Prozess und für die deutsche Verfahrenskultur. Auch junge und unbekannte Architekten erhalten hier ihre Chance, Architektur und Städtebau mit innovativen Ideen, neuen Antworten und Konzepten zu bereichern. Gemessen werden diese an den sieben IBA-Exzellenzkriterien und somit die Qualität nachhaltig gesichert.

Die Transparenz der Ausschreibungsprozesse und die Prominenz der international besetzten Wettbewerbsjurys sichern das hohe Qualitätsniveau des gesamten IBA-Prozesses. So wird die IBA Hamburg über ihren gesetzten Zeitraum hinweg die Entwicklung der Metropole im 21. Jahrhundert nachhaltig prägen.



Projektgebiet der IBA Hamburg





S WILHELMSBURG

WEED  
EVERY  
DAY

2  
2  
3

WILHELM  
BURG



# Umbau des S-Bahnhofs Wilhelmsburg und Neubau der Fußgängerbrücke

**W**ilhelmsburg ist mit ca. 35 km<sup>2</sup> Fläche der größte Stadtteil Hamburgs und liegt auf Europas größter Flussinsel. Der Stadtteil wird von Norder- und Süderelbe begrenzt und liegt zwischen der Hamburger City im Norden und dem Zentrum Harburgs im Süden. Wilhelmsburg gehört seit dem 1. März 2008 zum Bezirk Hamburg-Mitte.

Über die Elbinsel verlaufen mit der B4/B75 (Wilhelmsburger Reichsstraße), den Bahntrassen für Güter-, Fern- und S-Bahn und der A1 drei Hauptverkehrsachsen. Zusammen mit der im Westen gelegenen A7 sind diese Achsen die wichtigsten Straßen und Bahnverbindungen in Nord-Süd-Richtung. Diese Verkehrsachsen stellen für den gesamten Stadtteil allerdings auch Barrieren dar.

Die Stadtstruktur Wilhelmsburgs ist so vielfältig und wechselhaft wie ihre Geschichte im Spannungsfeld zwischen Landwirtschaft, Hafen und als Arbeiterwohnstandort. Heute findet sich ein vielfältiges Nebeneinander von Einfamilien- und Doppelhausbebauung, Großwohnsiedlungen, einem Gründerzeitviertel, Kleingartenanlagen sowie Industrie- und Hafenanlagen unterschiedlicher Epochen.

Die eigentliche Mitte, das geografische Zentrum Wilhelmsburgs, ist der Bereich zwischen B4/B75 und Bahntrasse auf Höhe der S-Bahnhaltestelle Wilhelmsburg. Dieser Ort wird durch etliche Gemeinbedarfseinrichtungen wie Berufsschulzentrum und Schwimmbad, durch Kleingartenanlagen und Sportflächen entlang der Bundesstraße bestimmt. Westlich der Wilhelmsburger Reichsstraße befinden sich das im Jahre 1902 errichtete Rathaus und das Bürgerhaus Wilhelmsburg.

Östlich der Bahn grenzt das Gebiet an das Sanierungsgebiet S6. In ihm befindet sich das Wilhelmsburger Einkaufszentrum (WEZ), die Bahnhofspassage und der Berta-Kröger-Platz aus den 1970er Jahren mit einer für dieses Jahrzehnt typischen, kleinteiligen Ladenstruktur.

Durch die zentrale Lage der Elbinsel als Verbindung zwischen dem Hamburger Zentrum und den südlichen Stadtteilen spielt Wilhelmsburg eine ganz besondere Rolle in der gesamtstädtischen Entwicklung.

Unter dem Leitbild „Metropole Hamburg – wachsende Stadt“ hat der Senat der Freien und Hansestadt Hamburg mit dem Leitprojekt „Sprung über die Elbe“ beschlossen, Wilhelmsburg als Ort zum Leben und Arbeiten nachhaltig aufzuwerten. In einem stetigen Prozess wurden bereits in der letzten Dekade zahlreiche kleine und große Projekte zur Imageverbesserung, Verbesserung und Aufwertung der Wohnraumsituation, der sozialen Aufwertung und der Schaffung von stadteinahen Ausbildungs- und Arbeitsplätzen durchgeführt. Mit der IBA, deren Projekte zum großen Teil in Wilhelmsburg durchgeführt werden und der igs im Jahr 2013, wird nachhaltig und umfangreich auf die Entwicklung des Stadtteils Einfluss genommen.

Mit den Planungen für Wilhelmsburg Mitte mit dem zentralen Eingangsbereich der igs werden dem S-Bahnhof Wilhelmsburg und der Fußgängerbrücke eine zentrale Rolle als Tor zur igs 2013 und als Zugang zum Wilhelmsburger Zentrum zuteil.



Oben links: Blick von der Fußgängerbrücke auf den Busbahnhof

Oben rechts: Blick auf die Fußgängerbrücke von Südosten

Unten rechts: Bahnsteig des S-Bahnhofs Wilhelmsburg

Links: Blick von der Fußgängerbrücke auf den S-Bahnhof





# Beschreibung des Planungsgebietes

## Gebietsbegrenzung

Das Planungsgebiet liegt im Zentrum der Elbinsel und ist Teil von Wilhelmsburg Mitte. Das für das Gutachten relevante Gebiet umfasst die Fläche der derzeitigen Bahnsteig- und Gleisanlagen. Die nördliche Grenze bildet das Ende der Bahnsteiganlage. Östlich der Haltestelle schließt das Gebiet die Fläche des Bahnhofsvorplatzes und einen Teil des ZOB ein und wird begrenzt vom Wilhelmsburger Einkaufszentrum (WEZ), der Bahnhofspassage Richtung Berta-Kröger-Platz und der Bücherhalle am ZOB.

Den südlichen Abschluss bildet die Neuenfelder Straße. Westlich der Gleisanlagen erstreckt sich das Planungsgebiet bis zur Straße „Am Industriebahnhof“.

Im Westen reicht das Planungsgebiet über die Gleisanlage bis an das Ende der Rampenanlage der bestehenden Fußgängerbrücke.

## Städtebaulicher Kontext/ Nutzungsstruktur

Der Bereich westlich des Planungsgebietes wird im Rahmen von IBA und igs umgestaltet und entwickelt. Hier wird auch der Neubau der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt entstehen. Südlich der Neuenfelder Straße wird der zentrale Eingangsbereich der igs 2013 im Bereich der bisherigen Industrieflächen am Containerbahnhof realisiert. Von dort wird die „igs-Hauptpassage“, als Hauptzugang zur Ausstellung, Richtung Süden führen. An der Passage werden die igs-Schauhallen liegen, welche nach Ablauf der igs umgenutzt werden können.

## S-Bahnhof und Brücke

Der S-Bahnhof Wilhelmsburg stellt einen Mobilitätsknotenpunkt dar. Die Bahnstrecke ist durch die S-Bahn mit derzeit 17.000 Ein- und Aussteigern täglich und durch die Fernbahntrasse bis in die Nachtstunden hochfrequentiert. Der ZOB verzeichnet 15.000 Ein- und Aussteiger täglich bei bis zu 35 Abfahrten pro Stunde, wobei die Fahrgastzahlen eine zunehmende Tendenz aufweisen.





# Planungsvorgaben

**D**ie Brücke und der Bahnhof sollen den Anwohnern, Berufspendlern sowie allen Besuchern des Stadtteils ermöglichen, das (neue) Zentrum Wilhelmsburgs zu erleben und zu nutzen. Damit unterliegen sie besonderen Gestaltungsanforderungen, die sowohl dem hohen Symbolwert des Ortes als auch den internationalen Ereignissen Rechnung tragen müssen.

Westlich und östlich des Untersuchungsgebietes entstehen in absehbarer Zukunft Bauvorhaben, die das städtebauliche Umfeld des S-Bahnhofs maßgeblich prägen werden. Für das Gutachten zum S-Bahnhof sind somit nicht nur der heutige Gebäudebestand und die aktuellen Freiflächengestaltungen maßgebend, sondern auch die laufenden Planungen im Bereich von Wilhelmsburg Mitte. Die Aufgabe der Gutachter bestand darin, für drei Teilbereiche Vorschläge mit unterschiedlicher Detailschärfe zu entwickeln.

Im Zentrum steht der S-Bahnhof Wilhelmsburg mit dem Bahnsteig, der Fußgängerbrücke über die Bahngleise Richtung Westen und die Brückenanlage Richtung Osten zur Erschließung des Bahnhofsvorplatzes. Der S-Bahnhof, die Brücken und der Bahnsteig sollten von den Gutachtern unter gestalterischen, funktionalen und konstruktiven Gesichtspunkten entwickelt werden.

Westlich führt die Fußgängerbrücke in einen Teil des Planungsgebietes, zu dem aufgrund des Planungsstandes zum Projekt Wilhelmsburg Mitte zum Zeitpunkt der Bearbeitung nur grobmaßstäbliche Aussagen getroffen werden können. Für die Anbindung der Fußgängerbrücke an den zentralen Eingangsbereich der internationalen Gartenschau und der damit verbundenen Querung der Neuenfelder Straße wurden von den Gutachtern nur Aussagen mit skizzenhaftem Charakter erwartet.

Östlich des S-Bahnhofs sollten die Gutachter den Bahnhofsvorplatz gestalten und mit dem S-Bahnhof und dem angrenzenden ZOB verknüpfen. Für die Gestaltung des Bahnhofsvorplatzes galt als Orientierungshilfe hinsichtlich des städtebaulichen Umfeldes der Siegerentwurf zum Wettbewerb „Zentrum Wilhelmsburg“.





# Ablauf des Gutachterverfahrens

**F**ür das konkurrierende Gutachterverfahren wurden fünf Büros per Parallelbeauftragung zur Teilnahme aufgefordert. Die Beurteilung der Arbeiten erfolgte durch eine Jury mit Vertretern der IBA Hamburg GmbH, der igs 2013, der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (BSU), des Bezirksamtes Hamburg-Mitte und der Deutschen Bahn AG.

Eingeladen wurden die Arbeitsgemeinschaften:

- Eisfeld Engel Architekten (Hamburg) / WTM Engineers GmbH (Hamburg)
- Gössler Kinz Kreienbaum Architekten (Hamburg / Berlin) / Ingenieurbüro Wetzel & von Seth (Hamburg)
- netzwerk architekten (Darmstadt) / Tragwerksplaner Dr. Kreuz + Partner (Nürnberg)
- Quick Bäckmann Quick & Partner (Berlin) / Happold Ingenieurbüro GmbH (Berlin)
- Schlaich Bergermann und Partner, SBP (Stuttgart) / Blauraum Architekten (Hamburg)

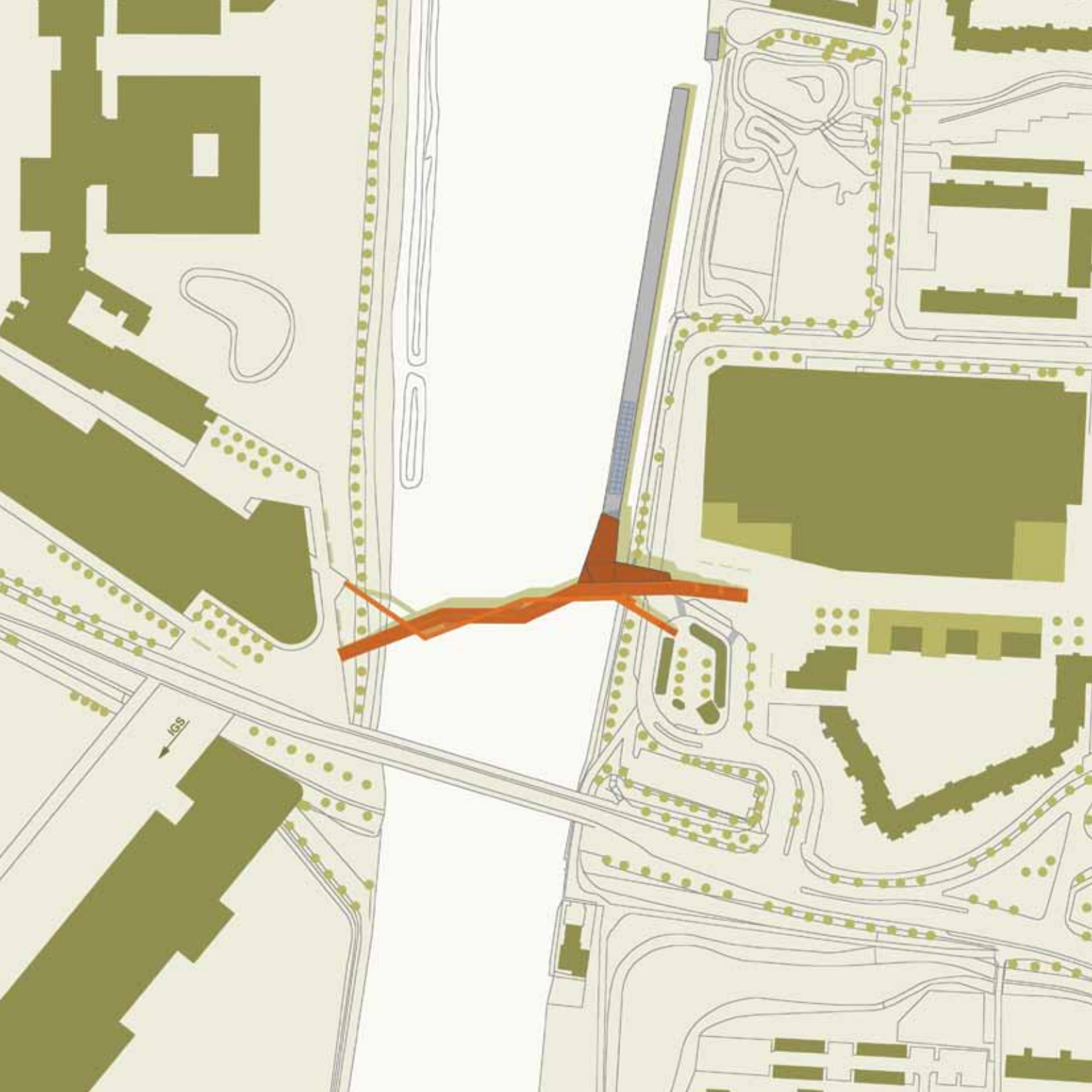
## 1. Bearbeitungsphase

Am 6. Mai 2008, nach einer Bearbeitungszeit von ca. 2 Monaten, wurden der Jury fünf Entwürfe für einen neuen S-Bahnhof und eine Fußgängerbrücke zur Beurteilung vorgelegt. Nach eingehender Prüfung wurden drei Gutachter zur weiteren Bearbeitung ihrer Entwürfe aufgefordert. Die Entwürfe von Schlaich Bergermann und Partner, SBP (Stuttgart) / Blauraum Architekten (Hamburg) und netzwerk architekten (Darmstadt) / Tragwerksplaner Dr. Kreuz + Partner (Nürnberg) schieden nach dieser ersten Begutachtung aus dem Verfahren aus.

## 2. Bearbeitungsphase

Am 10. Juli 2008 wurden die verbliebenen drei Entwürfe der Jury zur abschließenden Bewertung vorgelegt. Nach Prüfung der Überarbeitung entschied die Jury einstimmig, den Entwurf von Gössler Kinz Kreienbaum Architekten (Hamburg / Berlin) / Wetzel & von Seth (Hamburg) zum besten Entwurf zu küren und dessen Realisierung zu empfehlen. Die Beiträge von Eisfeld Engel Architekten (Hamburg) / WTM Engineers GmbH (Hamburg) und Quick Bäckmann Quick & Partner (Berlin) / Happold Ingenieurbüro GmbH (Berlin) schieden aus dem Verfahren aus.





# Gössler Kinz Kreienbaum Architekten, Hamburg/Berlin / Wetzels & von Seth, Hamburg

## Siegerentwurf

### Entwurfsgedanke

S-Bahnhof und Brücke sind zentrale Bausteine einer Verbindung und Artikulation von Wilhelmsburg Mitte. Die Brücke fungiert hier als verknüpfendes „landschaftliches Element“, das aus der Verschneidung von unterschiedlich breiten und geneigten Wegesträngen „mäandrierend“ eine Folge von kurzweiligen Raum- und Wegsequenzen entwickelt. Lichtbänder in den Geländerseiten unterstreichen diese formale Aussage.

Im Schnittpunkt von Bahntrasse und städtischem Gefüge lagert sich das neue Bahnhofsgebäude an den Fluss der Brücke seitlich an und knickt in Richtung Bahnsteig, um die mäandrierende Ausbildung der Brücke aufzunehmen und beide Baukörper zu vereinen. So bildet sich eine Torsituation zwischen der Mitte und dem Zentrum. Die sich gabelnden Brückenden nehmen die unterschiedlichen Wegerichtungen in der Umgebung auf.

Die „bewusst sparsame“ Brückenkonstruktion besteht aus Stahl-Doppel-T-Trägern auf Zwischenstützungen und einer Betonplatte mit Asphaltenschicht als Boden. Eingfasst wird die Brücke von vertikalen Glasscheiben, die

auch als Übergreifschutz dienen und in deren Zwischenstützen ein dynamisches Beleuchtungssystem integriert ist.

### Einbindung in das städtebauliche Umfeld

Brücke und Bahnhof bilden nach der Überarbeitung eine gestalterische Einheit. Das verschlungene Brückenband steht in starkem Kontrast zum baulichen Umfeld. Das Bahnhofsgebäude ist aus Richtung Berta-Kröger-Platz kommend wahrnehmbar und ermöglicht eine freie Sicht auf den Bahnsteig und die Züge. Das Bahnhofsgebäude ist von dem verbleibenden nördlichen Teil des Bahnhofsvorplatzes gut sichtbar, die transparente Gestaltung des Erdgeschosses erlaubt einen freien Durchblick auf die Bahnanlagen. Der Lauf der Rampe befindet sich nach der Überarbeitung in der Achse der Bahnhofspassage.

### Wegebeziehungen

Das Konzept der mäandrierenden Bänder ermöglicht eine sehr funktionale Erschließung der angrenzenden Bereiche. Im Westen wird sowohl die igs-Hauptpassage als auch das Berufsschulzentrum auf direktem Weg an-

gebunden. Die Fortführung der Auftrennung Richtung Osten ermöglicht eine separate und direkte Erschließung des ZOB. Die Art der Brückenkonstruktion lässt eine variantenreiche Wegführung zu. Die Passanten haben zwischen unterschiedlichen Wegen die Wahl und unter dem Aspekt der Sicherheit im öffentlichen Raum auch eine Ausweichmöglichkeit bei der Brückenbenutzung.

### Funktionsbeziehungen (Bahnsteig/Verteilerebene)

Die Verteilerebene des Bahnhofs liegt zwischen dem eigentlichen Brückenlauf und der Bahnsteigerschließung. Treppe und Fahrtreppe zur Erschließung des Bahnsteigs sind nun parallel angeordnet. Die Läden werden entlang der Brückenachse ausgerichtet und flankieren die Zugangsebene auf beiden Seiten.

### ZOB

Die Haltestelleninsel des ZOB wird direkt über eine Brücke erschlossen. Der Abzweig dieses Brückensteiges folgt der Entwurfslogik der „verschlungenen Bänder“.

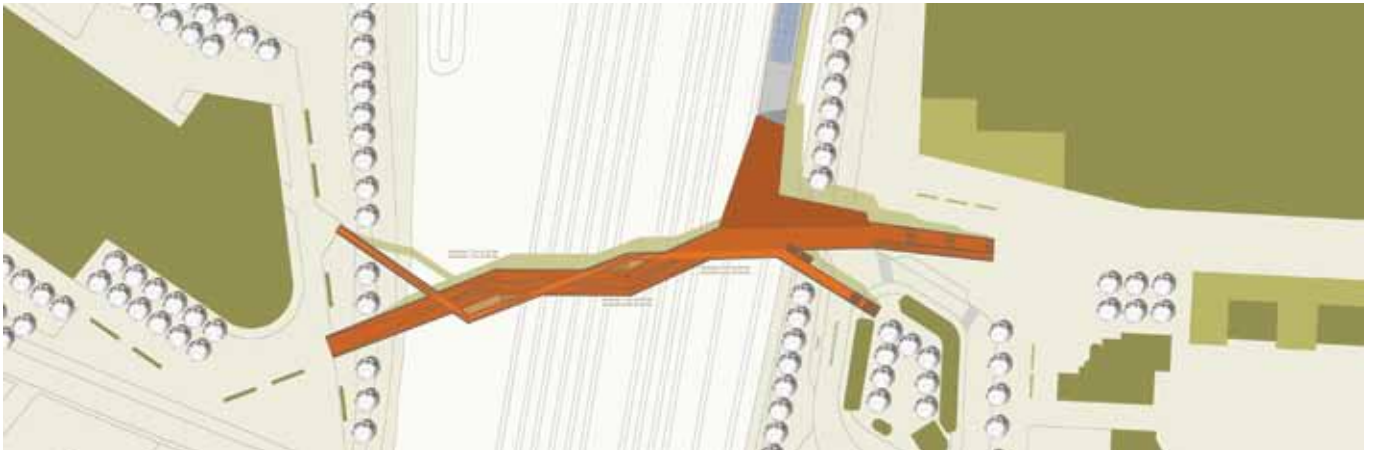


Ganz oben: Ansicht von Süden

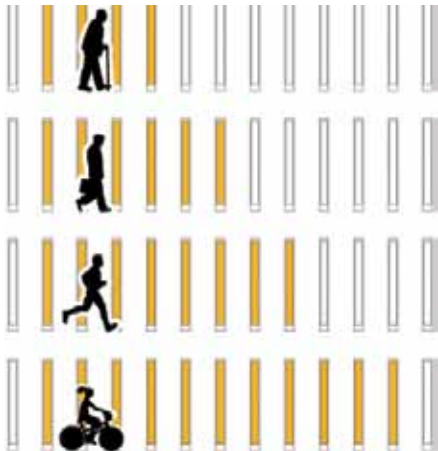
Links: Blick von Nordwesten auf das Bahnhofsgebäude

Oben: Blick von der Brücke auf das Bahnhofsgebäude

Rechte Seite  
Oben: Lageplan  
Unten: Gesamtperspektive







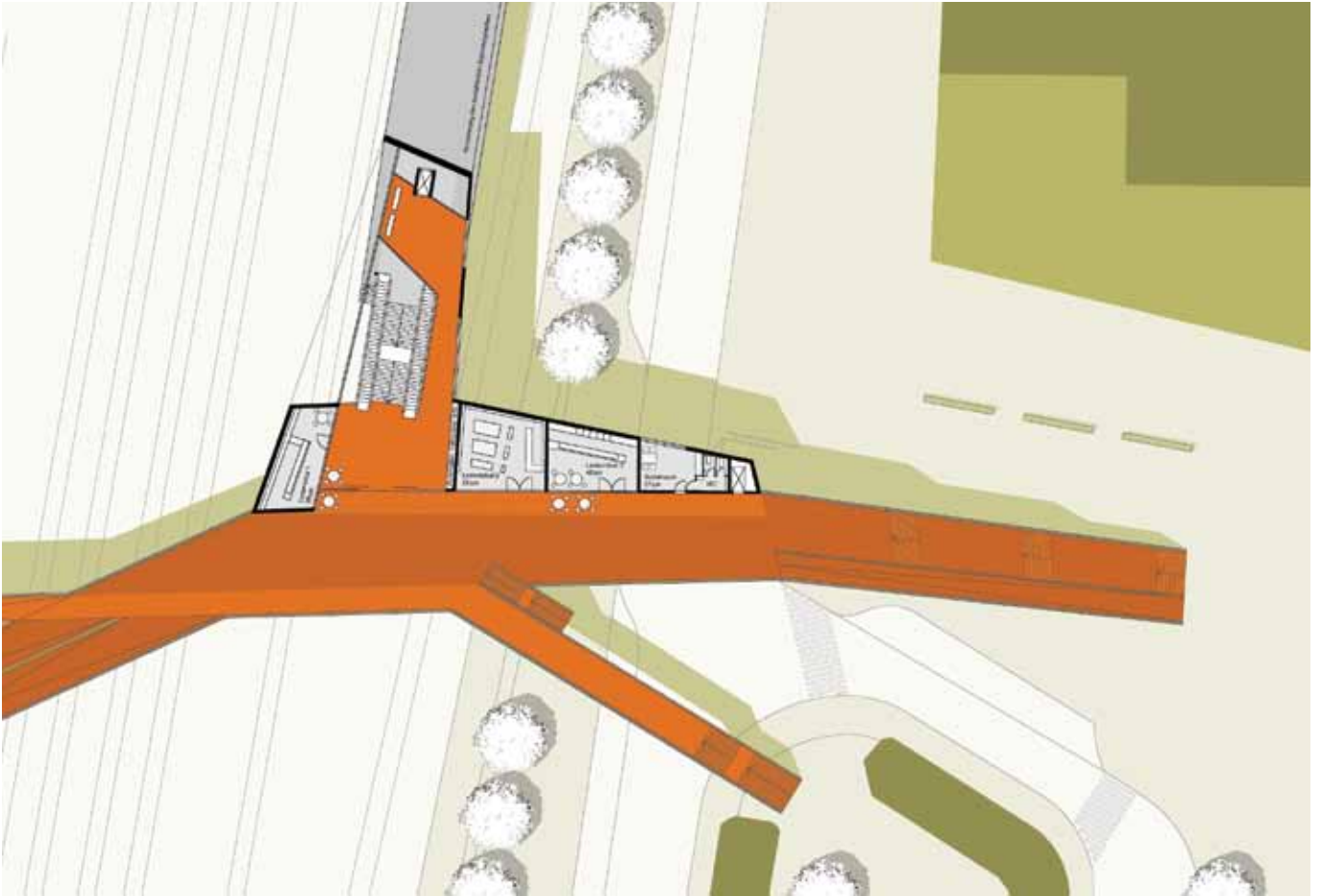
Links: Brückenbeleuchtung durch Präsenzmelder (geschwindigkeitsabhängig)

Rechts: Statik und Dynamik

Unten: Schnitt Bahnhof/ Ladenlokale (West-Ost)

Rechte Seite: Grundriss Obergeschoss Bahnhofsbereich





# Eisfeld Engel Architekten, Hamburg / WTM Engineers GmbH, Hamburg

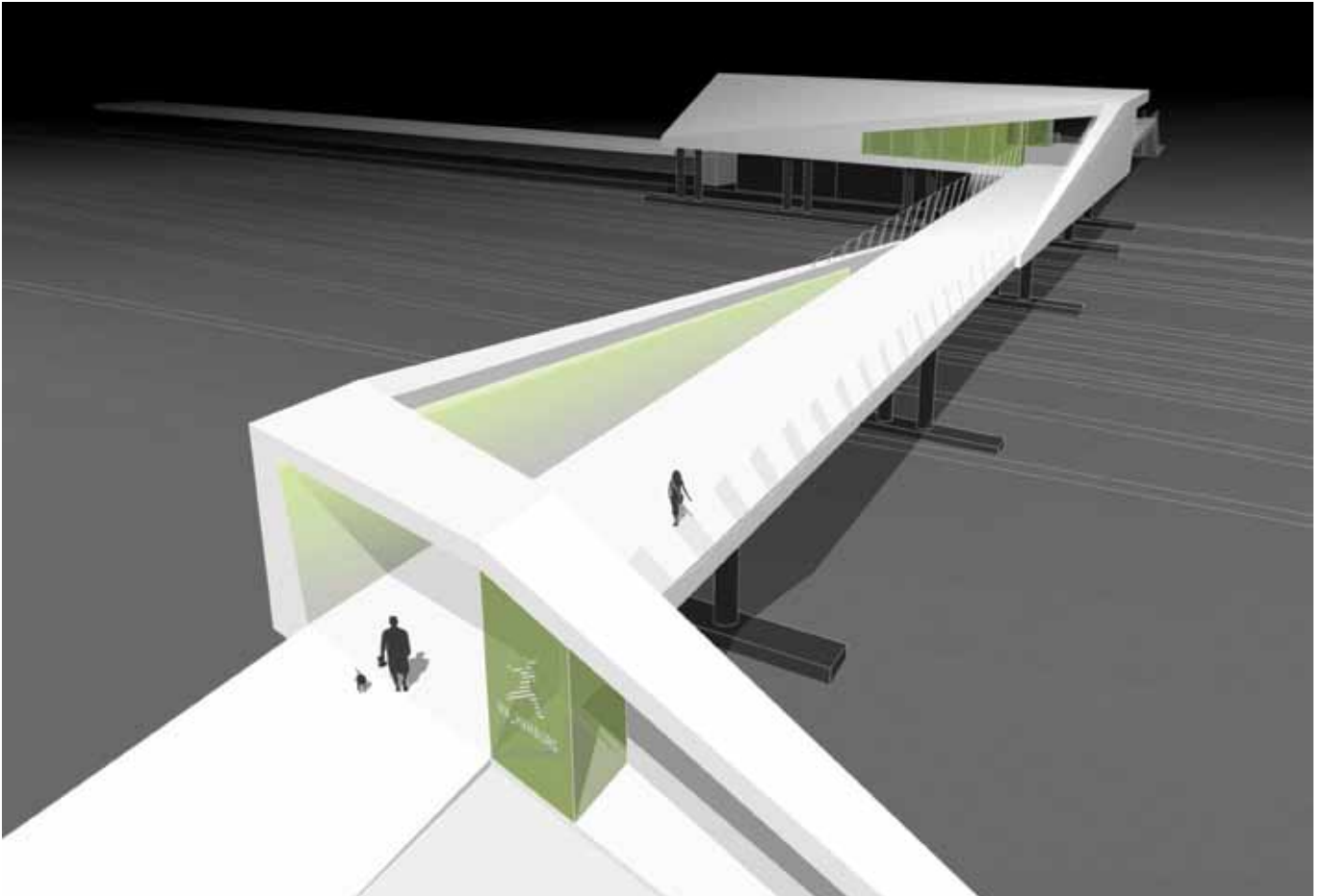
## Zweite Bearbeitungsphase

### Entwurfsgedanke

Der Brückenschlag über die Bahnleise nach Wilhelmsburg Mitte und zur igs 2013 wird mit einer „skulpturalen Figur“ als funktional gestalterische Einheit von Bahnhof und Brücke inszeniert. Die Schwerpunkte auf beiden Seiten bilden zum einen die Verankerung im Westen als Eingangstor zur igs 2013 und zum anderen der Bahnhof mit dem Bahnhofsvorplatz, auf dem sich das Prinzip der trapezförmigen Abstufung wiederfindet. Diese Brückenköpfe des neuen Verbindungskörpers bündeln die vielfältigen Wegebeziehungen auf die Brücke, welche sich zur Mitte hin „entmaterialisiert“. Ihre Wandscheiben fokussieren dabei die jeweilige Bewegungsrichtung und thematisieren den Seitenwechsel.

Insgesamt entsteht durch das Verbindungsbauwerk eine signifikante, stadträumliche Situation sowohl am Bahnhofsvorplatz als auch am Eingang und Übergang Neuenfelder Straße zum igs-Gelände.

Die Brückenkonstruktion besteht aus einem mehrzelligen Stahlhohlkasten, der als Durchlaufträger mit Zwischenstützungen die Gleise und den Wilhelm-Strauß-Weg überspannt. Als Bekleidung werden Kunststoffplatten mit Aluminium oder HPS-Oberflächen sowie Gussasphalt als Bodenbelag vorgesehen.





### Einbindung in das städtebauliche Umfeld

Die Wegeverbindung vom westlichen Brückenaufleger bis zur Neuenfelder Straße wird nach Süden von einer Anlage aus trapezförmigen Stufen flankiert, welche das abfallende Höhenniveau der Straße überbrücken. Die Platzgestaltung steht nicht in Konkurrenz zu möglichen Bauvorhaben in diesem Bereich des Planungsgebietes.

Die Gutachter versetzen die neue Brücke von allen eingereichten Arbeiten am weitesten nach Süden. Dadurch rückt die östliche Brückenrampe so weit von der für das WEZ geplanten Mantelbebauung ab, dass in dem Zwischenraum ein vergleichsweise großzügig dimensionierter Platzraum entsteht. Auf diesem Platz wird die Oberfläche trichterförmig modelliert und findet Ihren Abschluss in einem leicht erhöhten Plateau vor dem Bahnhof.

Die Rampe liegt durch die Verlagerung nach Süden nicht mehr in der Sichtachse des sich von Osten nähernden Passanten, dadurch ergibt sich jedoch eine freie Sicht auf das neue Bahnhofsgebäude, welches sich über

eine großflächige Verglasung in Richtung Osten öffnet.

Die formale Ausbildung der Brücke mit den einseitig geschlossenen Wangen, die sich aus dem Bahnhofsgebäude entwickeln und sich in die westliche Platzkante fortsetzen, wirken sehr linear und zielgerichtet und haben einen sehr hohen Wiedererkennungswert.

### Wegebeziehungen

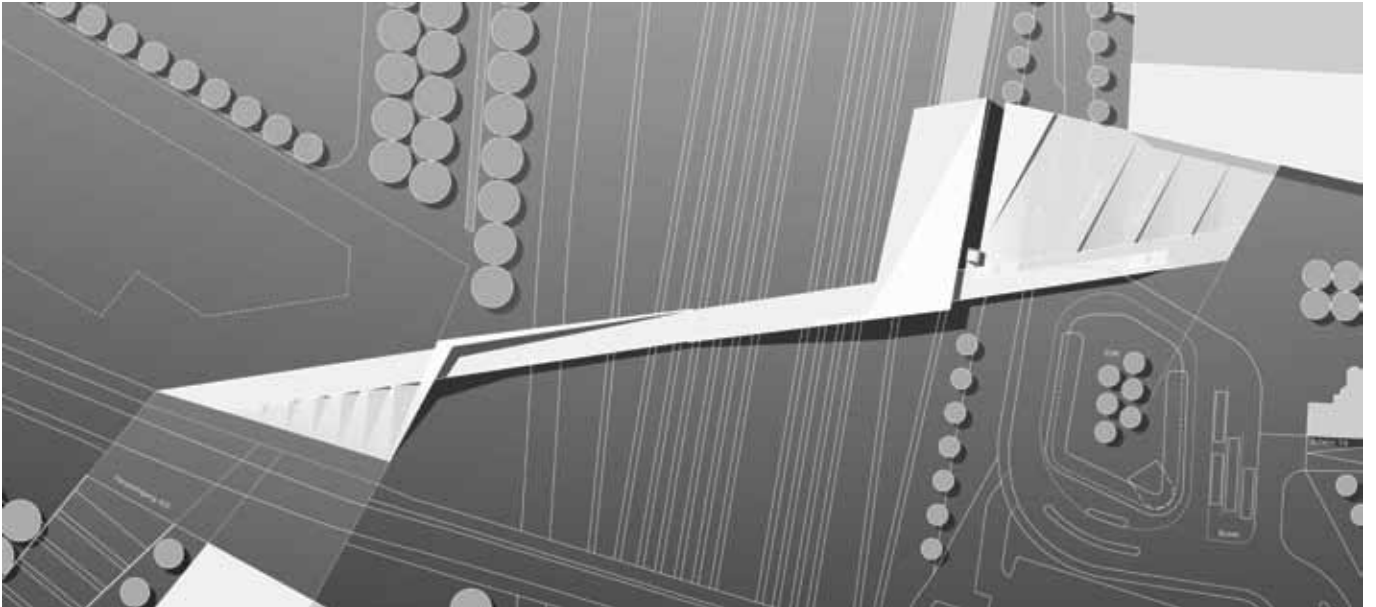
Im Westen führt die Brückenachse auf jenen Punkt der Neuenfelder Straße, auf den die igs-Hauptpassage in ihrer Verlängerung mündet. Passage und Brücke sind durch die Platzgestaltung geradlinig auf kürzestem Wege verbunden. Die Orientierung der Brücke ist linear und direkt auf den igs-Eingang, jedoch nicht auf das Berufsschulzentrum ausgerichtet.

Im Osten wird der ZOB und der Bahnhofsvorplatz durch Verzicht auf eine Rampenanlage mit sehr geringem Umweg angebunden. Dafür wird auf eine fahrrad- und rollstuhlgerichte Erschließung verzichtet. Jedoch ist der Bahnhofsvorplatz nun über einen Aufzug erschlossen.

### Funktionsbeziehungen (Bahnsteig/Verteilerebene)

Die Verteilerebene des Bahnhofs liegt zwischen dem eigentlichen Brückenlauf und der Bahnsteigerschließung. Diese Anordnung in Verbindung mit der Verschiebung des Neubaus nach Süden schafft die unter den vorliegenden Arbeiten großzügigste Orientierungsfläche vor dem Treppenabgang. Die Gewerbeflächen liegen direkt im Lauf der ankommenden Fahrgäste. Der Bahnsteig wird über eine ausreichend dimensionierte Treppe mit beidseitiger Fahrtreppe und Aufzug erschlossen.

Rechte Seite: Lageplan



# Quick Bäckmann Quick & Partner, Berlin / Happold Ingenieurbüro GmbH, Berlin

## Zweite Bearbeitungsphase

### Entwurfsgedanke

Ein markanter Bogen mit eingehängtem Brückensteg bildet das neue Verbindungselement zwischen dem Bahnhof und dem neuen Stadtteil mit dem Gelände der igs. In seiner Verlängerung gen Osten mündet er als Fahrradrampe und gliederndes Element auf dem Bahnhofsvorplatz. Neben diesem markiert das neue Bahnhofsgebäude als eigenständiges Gebilde - ein „geschliffener Diamant“ - den Vorplatz und vermittelt mit seiner Stellung und Form zwischen ZOB, nördlich angrenzender Bebauung und Brücke.

Die beleuchteten Stahlseile der Brücke, der erleuchtete gläserne Bahnhofskörper und das Bahnsteigdach bilden auch nachts signifikante Elemente im Raum.

Ein schräger Stahlbogenträger überspannt stützenfrei den gesamten Gleisbereich, an dem das Brückendeck als Verbundsystem aus einem durchlaufenden Stahlrohr mit Stahlschwertern und Stahlwanne mit Aufbeton hängt. Im Ostteil bilden Brückendeck und Geländer als Durchlaufträger das primäre Tragwerk zwischen Stützen.





### Einbindung in das städtebauliche Umfeld

Der Entwurf gliedert sich in drei stark voneinander abgesetzte gestalterische Einheiten – Brücke, Bahnhof, Bahnsteigdach – mit einer jeweils eigenen Formensprache. Der Bogen der Brückenkonstruktion bildet ein Element mit hoher Fernwirkung. Das Bahnhofsgebäude orientiert sich mit einem direkten Zugang zum neu gestalteten Bahnhofsvorplatz, der als verkehrliche Mischfläche ausgeführt wird. Dieser Platzbereich wird nach Süden hin von der östlichen Brückenrampe begrenzt. Sowohl Bahnhofsgebäude als auch die Brückenkonstruktion stehen in einem starken Kontrast zur baulichen Umgebung.

### Wegebeziehungen

Der westliche Brückenanschluss läuft in seiner Verlängerung direkt auf die igs-Hauptpassage zu. Für die Anbindung des Berufsschulzentrums im Norden bedeutet dies eine indirekte Wegführung. Östlich des Bahnhofs läuft eine Rampe weit in den Bahnhofsvorplatz bis nah an die Bahnhofspassage. Der Bahnhofsvorplatz zwischen Rampe und WEZ wird zusätzlich durch eine Treppe im Bahn-

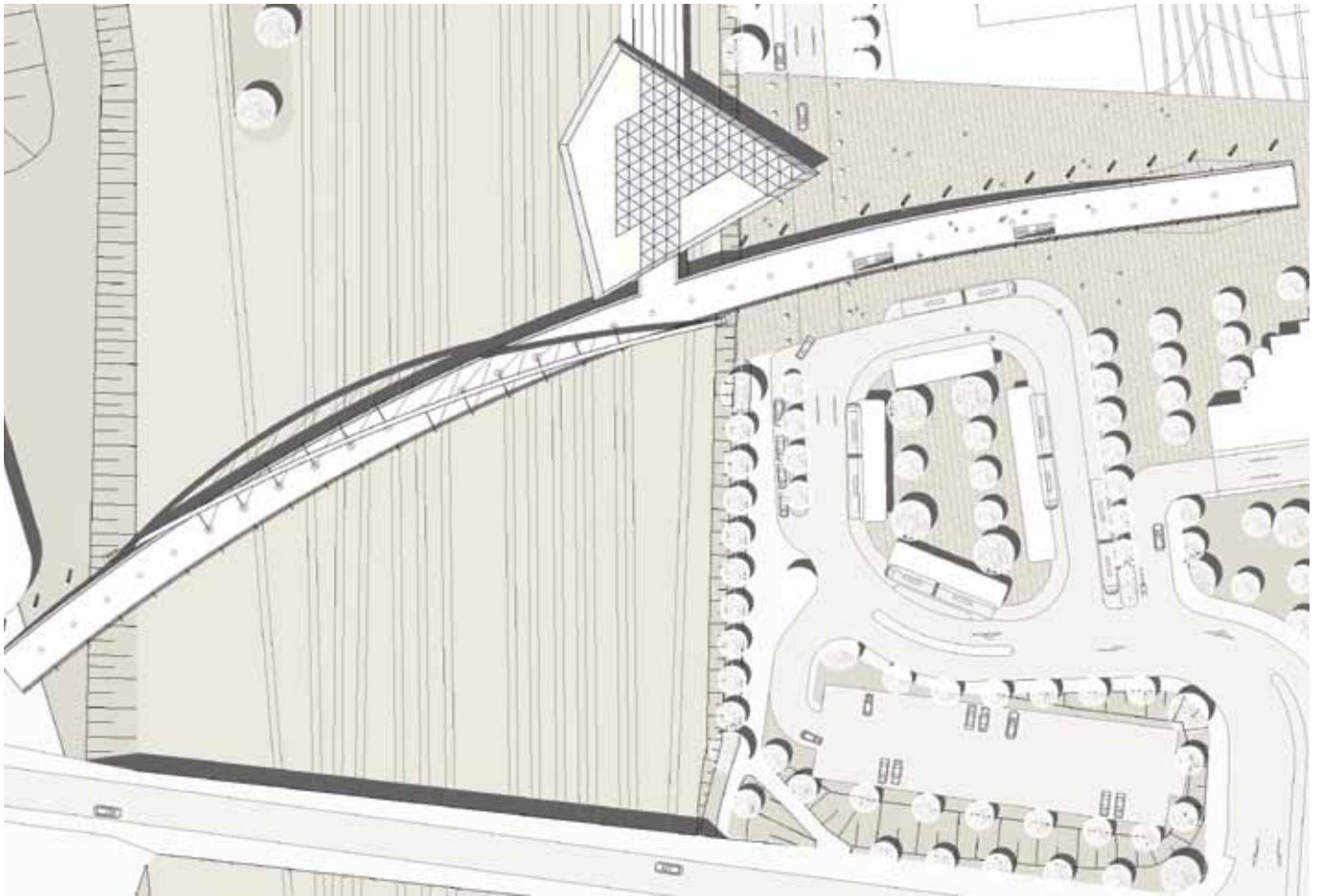
hofsgebäude und durch einen Aufzug von der oberen Verteilerebene her erschlossen. Weitere Treppenanlagen zur Erschließung des ZOB und des Vorplatzes führen direkt auf die östliche Brückenrampe.

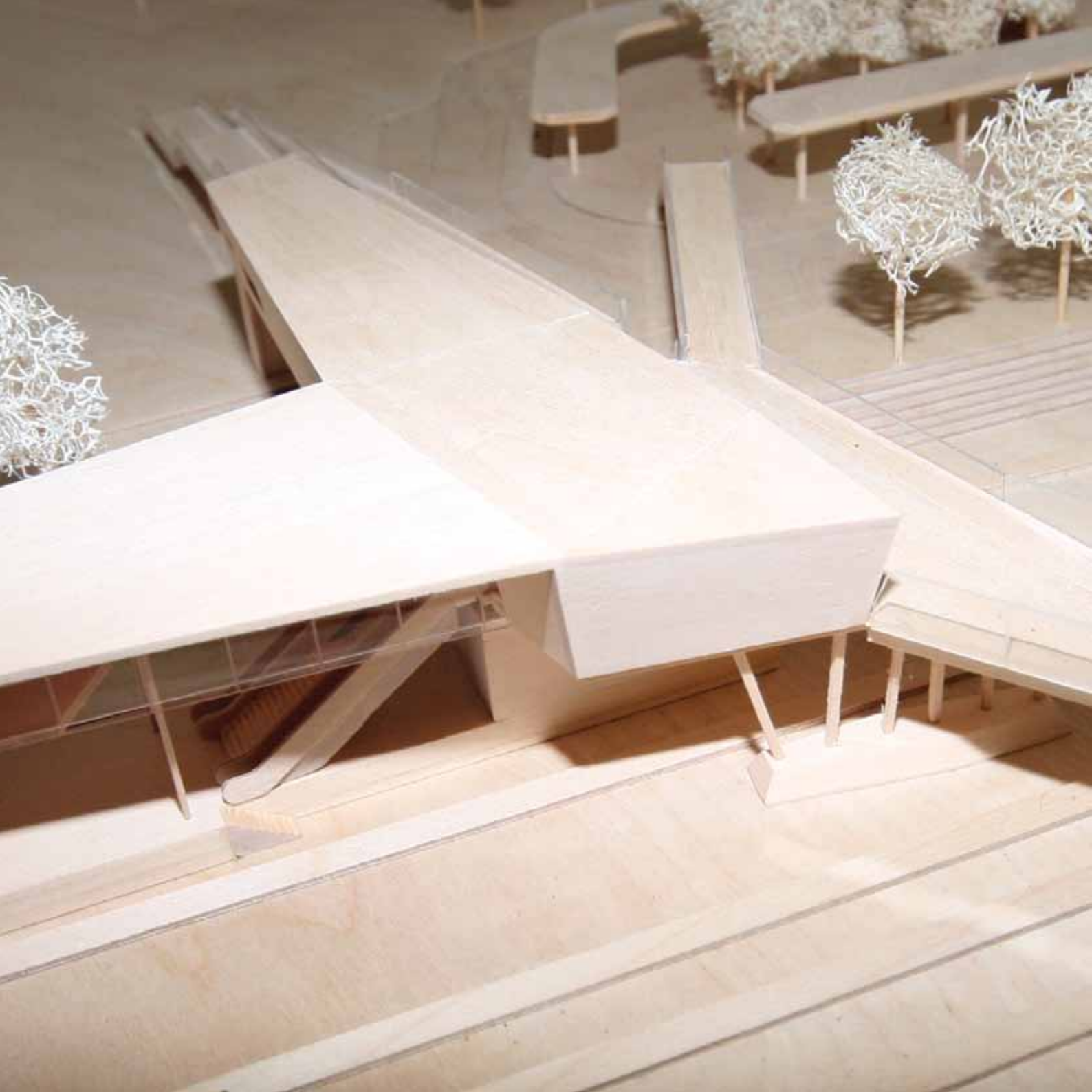
### Funktionsbeziehungen (Bahnsteig / Verteilerebene)

Die Verteilerebene des Bahnhofs liegt in einem vom eigentlichen Brückenlauf abgekoppelten Bahnhofsgebäude. Von dieser Ebene führt eine Treppe in einem Luftraum in eine Eingangshalle mit Zugang zum Bahnhofsvorplatz. Der Bahnsteig ist über eine Treppenanlage mit beidseitig angeordneter Rolltreppe angebunden. Die Gewerbeeinheiten sind an der westlichen und südlichen Seite der Verteilerebene angeordnet. Die Bewegungs-, Verkaufs- und Veranstaltungsflächen sind rund um die zentral im Bahnhofsgebäude liegende Bahnsteigerschließung angeordnet. Die Treppenanlage kann von den Passanten umrundet werden.

### Bahnhofsvorplatz

Auf dem zwischen WEZ, Bahnhof und Brücke entstehenden Platz wird eine verkehrliche Mischfläche vorgesehen, die konsequent aus dem Bahnhofsgebäude heraus erschlossen wird. Die Führung des motorisierten Verkehrs über die Fläche ist eindeutig, Fußgänger und Radfahrer können sich hindernisfrei bewegen.





# Bewertung der Arbeiten der zweiten Phase und Empfehlungen für die Weiterbearbeitung

In einem abschließenden Rundgang der zweiten Bearbeitungsphase werden die Arbeiten durch die Juroren bewertet.

Neben der Erfüllung der Vorgaben der Auslobung findet der Grad der Weiterentwicklung der Arbeiten gegenüber der ersten Bearbeitungsphase besondere Beachtung. Die Darstellung erfolgt in alphabetischer Reihenfolge.

## Eisfeld Engel Architekten / WTM Engineers GmbH

Der Entwurf hat sich im Vergleich zu den beiden anderen Arbeiten am wenigsten weiterentwickelt. Die prägnante Form des Entwurfs wurde von den Juroren in der ersten Phase der Bearbeitung östlich des Bahnhofs vermisst. Bei der Umgestaltung der östlichen Brückenrampe wurde die Chance vergeben, das formale Konzept der Brücke auch in Richtung Bahnhofsvorplatz und ZOB zu tragen.

## Gössler Kinz Kreienbaum Architekten / Wetzel & von Seth

Die Überarbeitung des Entwurfs zeigt die deutlichsten Verbesserungen gegenüber der ersten Phase. Der Entwurf hat durch die Überarbeitung des Bahnhofsgebäudes an Konsequenz gewonnen. Gleiches gilt für die Anordnung und Ausrichtung der Brückenstege, welche durch Änderung der Neigungen und dem Grad der Verschwenkung besser nutzbar geworden sind.

## Quick Bäckmann Quick & Partner / Happold Ingenieurbüro GmbH

Die in der ersten Phase bereits vorgestellte großzügige Geste der Brücke ist durch die Überarbeitung überhöht worden. Der Bogen greift das Motiv des Brückenschlags glaubwürdig auf. Die Ostrampe ragt jedoch zu weit in den Bahnhofsvorplatz hinein. Durch die breite und lange Rampe wird der Anschluss an die Bahnhofspassage schwierig. Insgesamt macht das Gebäude noch einen unschlüssigen Eindruck. Die aufwändige Konstruktion führt im Vergleich zu den anderen Beiträgen zu wesentlich höheren Kosten für die Errichtung und den Betrieb des Bauwerks.

## Empfehlungen für die Weiterbearbeitung des Siegerentwurfs

Die Jury empfiehlt dem Gutachterteam Gössler Kinz Kreienbaum Architekten / Wetzel & von Seth ihren Entwurf in folgenden Punkten zu überarbeiten:

Die Unterseiten der Treppenanlagen bzw. der Rampe auf den Bahnhofsvorplatz sollten hinsichtlich ihrer Wirkung auf den Vorplatz gestalterisch und funktional weiterentwickelt werden. In Richtung ZOB sollte eine Rolltreppe angeboten werden. Der Witterungsschutz im Bereich vor den Läden sollte verbessert werden. Dies könnte z.B. durch eine Verschiebung bzw. Aufweitung des Gebäudes in Richtung Bahnsteig, bei gleichzeitiger Verlängerung des Dachüberstandes geschehen.



# SBP Schlaich Bergermann und Partner, Stuttgart/ Blauraum Architekten, Hamburg

## Erste Bearbeitungsphase

### Entwurfsgedanke

Ein dreiarmliges Verknüpfungsgebäude als dreidimensionales Stahlfachwerk bildet die neue Brückenverbindung zwischen Wilhelmsburg Ost und dem in Entwicklung befindlichen Westteil. Mit seinem dritten Arm verknüpft es zusätzlich den Bahnhofszugang und den Bahnsteig.

Die einheitliche, den Raum prägende Formensprache setzt bewusst ein Pendant zur heterogenen baulichen Umgebung. Die helle Hülle des Stahlfachwerks mit eingeschnittenen „floralen Ornamentik“ als Bezug auf die igs und ein eingestellter Holzkörper für integrierte Funktionen begleiten den Besucher und Fahrgast intuitiv zu den verschiedenen Zielpunkten. Im Bereich der Bahnhofszugänge bildet die Brücke einen geschlossenen Fachwerkkörper, während sie zur Bahnhofspassage und zum Platz an der Neuenfelder Straße als Trog offen ausläuft.

Ein als Fachwerkträger konzipiertes Gesamttragwerk überspannt den gesamten Brücken-, Rampen- und Bahnhofsbereich, aufgelagert auf fünf Stützpunkten. Längsträger aus Ober- und Untergurten als Stahlhohl-

kastenprofile mit dazwischen liegenden Diagonalblechen und offene Querträger bilden die Haupttragwerkselemente, Holzboden und Verbundglaselemente bilden die Dach- und Bodenbedeckung.

### Einbindung in das städtebauliche Umfeld

Eine westliche und östliche Brückenrampe sowie der Bahnsteig entwickeln sich aus einem zentralen Gelenk heraus und bilden so eine formale Einheit. Die östliche Rampe läuft mit einer geringen Neigung von 6% weit in die Bahnhofspassage hinein und bildet damit eine eindeutige Zäsur im Bahnhofsvorplatz.

### Wegebeziehungen

Beide Seiten der Brücke laufen geradlinig auf die Anknüpfungspunkte igs-Hauptpassage bzw. Berta-Kröger-Platz zu. Auch dieser Entwurf präferiert im Westen die möglichst direkte Anbindung der igs zu Ungunsten einer direkten Erschließung des Berufsschulzentrums. Im Osten wird der ZOB zusätzlich über einen Treppenabgang, der sich aus dem Brückenlauf heraus entwickelt und einen Aufzug erschlossen.

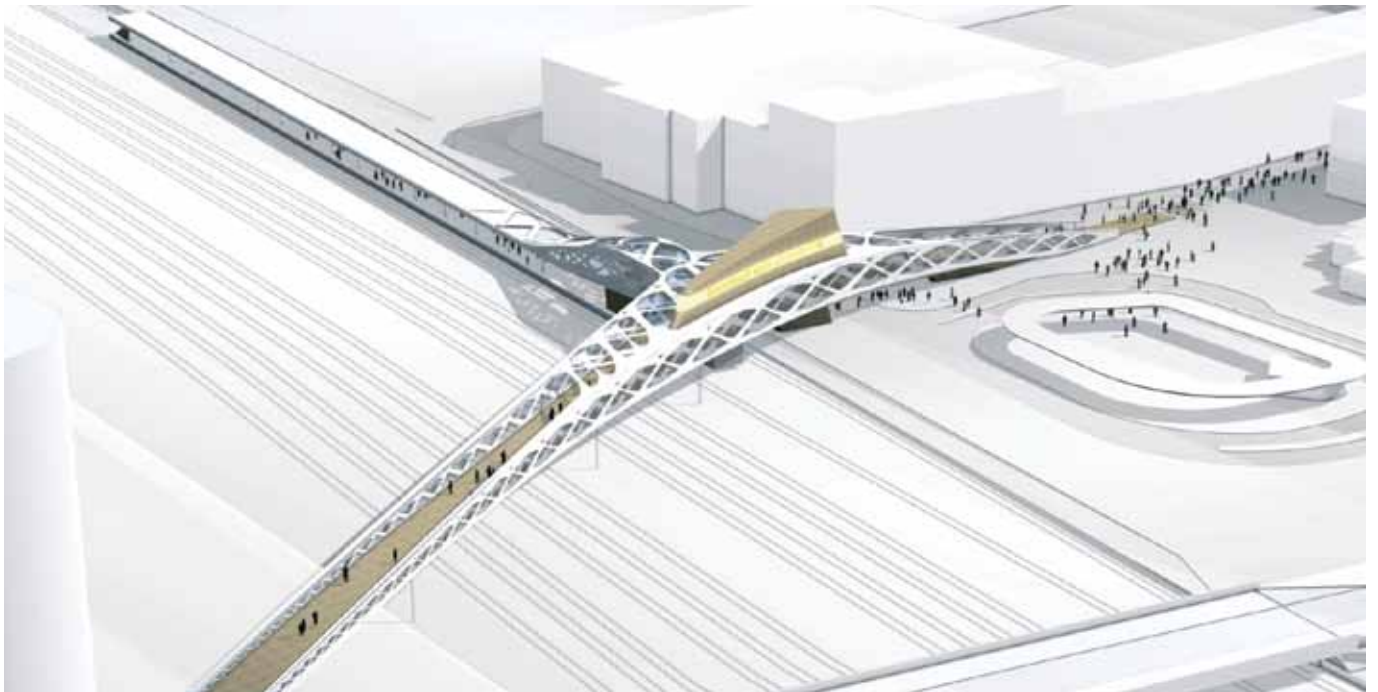
### Funktionsbeziehungen (Bahnsteig/Verteilerebene)

Die Verteilerebene des Bahnhofs befindet sich im Zentrum des Gelenks, aus dem heraus sich die Brückenarme und die Bahnsteigerschließung entwickeln. Ausschließlich dieser Entwurf ordnet die Läden gegenüber der Verteilerebene im Lauf der Fahrgäste an. In der Verteilerebene kreuzen sich alle Wege. Unter der östlichen Brückenrampe ist eine geschlossene Fahrradabstellanlage vorgesehen. Im Gegensatz zu den anderen Arbeiten wird hier neben der primären Stellplatzfunktion eine Lösung für die Rampen- bzw. Treppenunterseiten angeboten.

Rechte Seite

Oben: Lageplan

Unten: Gesamtperspektive



# netzwerk architekten, Darmstadt/ Dr. Kreuz + Partner, Nürnberg

## Erste Bearbeitungsphase

### Entwurfsgedanke

Als fließendes Element verbindet der neue Brückenverlauf die beiden „Ufer“, wobei das lange Bahnsteigdach und die Brücke als zwei sich „berührende“ Bänder ein zusammenhängendes Ensemble darstellen. Der trogartige Brückenquerschnitt, der sich zu den beiden Enden hin verringert, ist dabei auch der gespiegelte Querschnitt des Bahnsteigdaches. Am Berührungspunkt der beiden Bänder bildet der Bahnhofszugang eine räumliche Klammer.

Die neue Brücke in der Achse der Bahnhofspassage führt in weicher, s-förmiger Linienführung gen Südwesten über die Gleise. Ihre klare Linienführung und übersichtliche Formgebung sollen die unterschiedlichen Verkehrsströme aufnehmen und versinnbildlichen.

Die Brückenkonstruktion besteht aus trapezförmigen Stahlhohlkastenprofilen und einem dazwischen liegenden Brückendeck aus Stahlblech, die zusammen als Trogquerschnitt ausgebildet und luftdicht verschweißt sind. Die maximale Spannweite zwischen den dreiecksförmigen Zwischenstützen beträgt

ca. 44 m. Zusätzliche Verkleidungen sind nicht erforderlich.

### Einbindung in das städtebauliche Umfeld

Die Brücke und das über den Bahnhof geführte Bahnsteigdach bilden eine formale Einheit und sind gegenüber der umliegenden Bebauung zurückhaltend. Die östliche Rampe unterteilt den Bahnhofsvorplatz und bildet Richtung Norden einen Teilbereich begrenzt von WEZ und Bahnhofsgebäude. Der Bahnhof ist funktional nicht an diesen Bereich angebunden. Im Westen schließt die Brücke an die vorgegebene Linie an und führt von der geradlinigen Verbindung leicht abweichend auf die igs-Hauptpassage zu.

### Wegebeziehungen

Als einziger der vorliegenden Entwürfe zeigt sich die Brücke von netzwerk architekten/ Dr. Kreuz + Partner flexibel hinsichtlich der westlichen Brückenanbindung. Die geschwungene Form ist im Grad der Biegung variabel, ohne den Entwurfsgedanken zu stören und kann so auf unterschiedliche städtebauliche Situationen westlich der

Brücke eingehen. Der östliche Teil der Brücke mündet über eine Treppenanlage mit Zwischenpodesten geradlinig in die Bahnhofspassage. Eine etwas weiter Richtung Bahnhofsgebäude versetzte Fahrtreppenanlage flankiert die Treppe und verkürzt den Weg zum ZOB, wobei ein geringer Umweg bleibt. ZOB und Bahnhofsvorplatz werden zudem über einen Aufzug erschlossen.

### Funktionsbeziehungen (Bahnsteig / Verteilerebene)

Die Verteilerebene des Bahnhofs ist auch in diesem Entwurf vom eigentlichen Brückenlauf abgekoppelt. Aufgrund des schmalen Grundrisses sind Treppe und Rolltreppe hintereinander angeordnet. Die Gewerbeeinheiten sind seitlich an der Verteilerebene angeordnet. Ein internes Treppenhaus erschließt Sozialraum und WC im Erdgeschoss, wo sich auch ein Zugang zum Wilhelm-Strauß-Weg befindet, der aber nur zur Belieferung der Läden genutzt werden soll.

Rechte Seite

Oben: Lageplan

Unten: Gesamtperspektive





# Summary

In 2013, the year of the International Building Exhibition IBA Hamburg and the international garden show, Wilhelmsburg will be the destination for many visitors from all around Europe. A large proportion of the estimated 2.5 million visitors will arrive by urban railway (S-Bahn) to see the exhibitions. This puts the S-Bahn station and the pedestrian bridge in a special position.

The existing station is not in a condition suitable for welcoming international guests. The old pedestrian bridge, which is not barrier-free, cannot accommodate the anticipated visitor numbers.

The objective of the procedure for calling in expert opinion was to redevelop Wilhelmsburg station and to construct a new pedestrian bridge across the S-Bahn and long-distance rail tracks. In addition, the crossing at Neuenfelder Straße to the main entrance of the international garden show to the west of the S-Bahn station as well as the link to the station forecourt and central coach station in the east were also part of the procedure.

In a competitive call for expert opinion, IBA Hamburg in cooperation with Deutsche Bahn AG, the Ministry for Urban Development and the Environment (BSU), the District Authority Hamburg Mitte, the international garden show and the developer Plankontor appointed five teams to submit proposals for the new station building and pedestrian bridge. Three teams were short-listed at the end of the first phase to develop their designs. At their final meeting, the jury unanimously selected the design by architects Gössler Kinz Kreienbaum as the best design.

# Verfahrensdetails

## Auftraggeberin

Internationale Bauausstellung  
IBA Hamburg GmbH  
Am Veringhof 9  
21107 Hamburg

Projektleitung: Hubert Lakenbrink

im Einvernehmen mit:

internationale gartenschau  
hamburg 2013 GmbH  
Neuhöfer Straße 23  
21107 Hamburg

DB Station & Service AG  
Regionalbereich Nord  
Joachimstraße 8  
30159 Hannover

DB Netz AG  
Regionalbereich Nord  
Produktionsdurchführung Hamburg  
Harburger Poststraße 1  
21079 Hamburg

Freie und Hansestadt Hamburg  
Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt  
Stadthausbrücke 8  
20355 Hamburg

Freie und Hansestadt Hamburg  
Bezirk Hamburg-Mitte  
Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt  
Klosterwall 8  
20095 Hamburg

Sanierungsträger Wilhelmsburg S6  
Plankontor, Gesellschaft für Planung in Stadt  
und Land mbH  
Am Born 6B  
22765 Hamburg

## Verfahrensmanagement

BPW HAMBURG  
Stadtplanung Forschung Beratung  
Elke Pahl-Weber  
Bahrenfelder Chaussee 49  
22761 Hamburg  
T.: +49-40-48 40 18-0  
info@bpw-hamburg.de

Projektleitung und Bearbeitung:  
Ole Jochumsen, Frank Schneider  
Mitarbeit: Johannes Bouchain, Andrea Gnass,  
Mareike Wierzoch

in Kooperation mit:

BÜRO DÜSTERHÖFT  
Architektur und Stadtplanung  
Schaartor 1  
20459 Hamburg  
T.: +49-40-881684-30  
info@duesterhoeft-hh.de

Bearbeitung:  
Roswitha Düsterhöft

## Teilnehmerfeld

- Eisfeld Engel Architekten, Hamburg, mit WTM Engineers GmbH, Hamburg
- Gössler Kinz Kreienbaum Architekten, Hamburg/Berlin, mit Ingenieurbüro Wetzel & von Seth, Hamburg
- netzwerk architekten, Darmstadt, mit Tragwerksplaner Dr. Kreuz + Partner, Nürnberg
- Quick Bäckmann Quick & Partner, Berlin, mit Happold Ingenieurbüro GmbH, Berlin
- SBP Schlaich Bergermann und Partner, Stuttgart, mit Blauraum Architekten, Hamburg

## Jury

- Heiner Baumgarten, internationale Gartenschau Hamburg 2013, Geschäftsführer
- Rolo Fütterer, Jo Coenen & Co Architekten, NL-Maastricht
- Bodo Hafke, Bezirk Hamburg-Mitte, Dezernent für Wirtschaft, Bauen und Umwelt
- Uli Hellweg, Internationale Bauausstellung IBA Hamburg, Geschäftsführer
- Friedemann Keßler, DB Station & Service AG, Leiter Regionalbereich Nord
- Klaus Lübke, SPD Fraktion

- Holger Mossakowski, Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt, Amt für Verkehr und Straßenwesen, i.V. von Herrn Hartmann am 06.05.2008
- Gisela Oehls, DB Station & Service AG Regionalbereich Nord, i.V. von Herrn Keßler am 10.07.2008
- Dr. Michael Osterburg, GAL-Fraktion
- Rolf Petersen, CDU-Fraktion
- Dieter Pless, Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt, Amt für Verkehr und Straßenwesen, i.V. von Herrn Hartmann am 10.07.2008
- Moritz Schneider, Wilkens Grossmann-Hensel Schneider, APB. Architekten BDA
- Prof. Jörn Walter, Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt, Oberbaudirektor
- Hubert Lakenbrink, Internationale Bauausstellung IBA Hamburg
- Klaus Landsberger, Hamburger Hochbahn AG / BSV
- Hans-Jürgen Maass, Beteiligungsgremium der Internationalen Bauausstellung IBA Hamburg
- Till Neumann, internationale Gartenschau Hamburg 2013
- Gisela Oehls, DB Station & Service AG, Regionalbereich Nord
- Dieter Pless, Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt, Amt für Verkehr und Straßenwesen
- Helge Rake, Plankontor, Gesellschaft für Stadterneuerung und Planung mbH
- Konrad Rothfuchs, ARGUS, Stadt- und Verkehrsplanung, Hamburg

## Sachverständige

- Nico Albrecht, internationale Gartenschau Hamburg 2013
- Wolfgang Denien, internationale Gartenschau Hamburg 2013
- Wigand Gilberz, DB Netz AG, Niederlassung Nord
- Andreas Kellner, Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt, Amt für Landes- und Landschaftsplanung
- Sandra Reershemius, Bezirksamt Hamburg-Mitte, Dezernat für Wirtschaft, Bauen und Umwelt
- Heino Stief, WKP König, Stief & Partner Planungsbüro für Bauwesen GmbH
- Carolin Ziegler, Bezirksamt Hamburg-Mitte, Fachamt für Stadt- und Landschaftsplanung





# Impressum

## Herausgeber:

IBA Hamburg GmbH  
Am Veringhof 9  
21107 Hamburg  
[www.iba-hamburg.de](http://www.iba-hamburg.de)

## V.i.S.d.P: Sabine Metzger

Auflage: 500  
Datum: Januar 2010  
Projektkoordination: Hubert Lakenbrink

## Konzeption und Gestaltung:

BPW Hamburg,  
[www.bpw-hamburg.de](http://www.bpw-hamburg.de)  
Frank Schneider, Johannes Bouchain

## Redaktion:

Ole Jochumsen, Frank Schneider  
Hubert Lakenbrink, Jost Vitt, Ute Schwabe,  
IBA Hamburg GmbH

## Corporate Design:

feldmann+schultchen design studios,  
[www.fsdesign.de](http://www.fsdesign.de)

## Druck:

Druckerei Weidmann GmbH & Co. KG, Hamburg  
[www.druckerei-weidmann.de](http://www.druckerei-weidmann.de)

ISBN: 978-3-9813055-1-7

## Abbildungsnachweis:

IBA Hamburg GmbH: S. 3, 30; IBA Hamburg GmbH/Falcon Crest Air: S. 4; BPW Hamburg: S. 7, 9, 12; Freie und Hansestadt Hamburg, Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung/BPW Hamburg, Büro Düsterhöft: S. 10; IBA Hamburg GmbH/Axel Nordmeier: S. 14; Gössler Kinz Kreienbaum Architekten/Wetzel & von Seth: S. 16-21; Eisfeld Engel Architekten/WTM Engineers GmbH: S. 23, 25; Quick Bäckmann Quick & Partner/Happold Ingenieurbüro GmbH: S. 27, 29; IBA Hamburg GmbH: S. 30; Schlaich Bergermann und Partner, SBP/Blauraum Architekten: S. 33; netzwerk architekten/Dr. Kreuz + Partner: S. 35;

## Haftungsausschluss:

Die in dieser Publikation 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 in Zusammenhang mit der IBA Hamburg oder Teilen davon verwendet werden.



