

HEFTE ZUR ARCHITEKTURMORPHOLOGIE

METAMORPHOSE OBERHAFEN HAMBURG

Szenarien und Architekturtypen für eine Wasserkante der Innenstadt

HERAUSGEGEBEN VON **PROF. DOTT. ARCH. PAOLO FUSI**

METAMORPHOSE OBERHAFEN HAMBURG

Szenarien und Architekturtypen für eine Wasserkante der Innenstadt

HERAUSGEGEBEN VON **PROF. DOTT. ARCH. PAOLO FUSI**

IMPRESSUM

Herausgeber

Prof. Dott. Arch. Paolo Fusi

Redaktion

Paolo Fusi

Peer Lorenz

Felix Schmuck

Mitarbeit

Stefanie Ammann Fusi

Hannes Frömel

Enno Redeker

Frank Rogge

Katja Schotte

Marleen Stonner

Christopher Tait

Titelbild: Eduardo Chillida: "Louis Kahn, No. VI", 1993, Technik: Papierprägung
mit freundlicher Genehmigung des Museum Chillida-Leku

© 2010 Hafencity Universität Hamburg, Lehrstuhl Städtebaulicher Entwurf, Hamburg

Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit Zustimmung des Herausgebers.

HCU | Hafencity Universität
Hamburg

Das Forschungsprojekt über die Architekturmorphologie findet an der HCU, Lehrstuhl Städtebaulicher Entwurf, bei Prof. Dott. Arch. Paolo Fusi mit der freundlichen Unterstützung der Sutor-Stiftung statt.

HAFENCITY
HAMBURG 

INHALT

Vorwort

Jürgen Bruns-Berentelg 4

Thesen, Methoden und Werkzeuge für den Oberhafen als urbane Zentralität: Paolo Fusi 5

Stadtmetamorphose: Eine Haltung gegenüber der Disziplin 5

Morphogenetische Induktion: Eine These 5

Multitasking: Eine Methode 6

Stadtmetamorphose: Ein Kernthema für die Entwurfsarbeit 7

Oberhafen als urbane Zentralität 8

Morphologische Regeln 8

Die Halle als Typ: Nicht nur Alt und Neu 11

Andere Themen der Architekturtypologie 12

Entwurfslabor Oberhafen 13

Entwürfe und Projekte

Einführung in das Projektgebiet 14

P2 Projekt 17

„Wasserkante Oberhafen“ – Auf der Suche nach neuen Formen der Urbanität: Katja Schotte 18

Entwürfe 20

Städtebaulicher und Architektonischer Entwurf 27

Zu den Werkzeugen des Entwerfens: Peer Lorenz und Felix Schmuck 28

Die Vorübung: Ein Werkzeug zum strukturellen Entwerfen: Felix Schmuck 30

Das Modellbild: Ein Werkzeug zum räumlichen Entwerfen: Peer Lorenz 32

Entwürfe 34

Urban Design 55

Master Thesis 65

Autoren, Bildquellen 72

VORWORT

4

Die HafenCity als neue Kerninnenstadt, insgesamt geprägt durch eine feinkörnige Mischung von Arbeiten und Wohnen, Freizeit, Kultur und Tourismus, differenziert sich dennoch in zehn deutlich unterschiedliche Quartiere, allesamt Neubauquartiere. Sie setzen auf den hafentypischen Strukturen mit Hafenbecken, Kaimauern, Promenaden, im Hafen genutzten Materialien, historischen Brücken und Kränen auf. So entsteht eine 10 km lange Austauschlandschaft zwischen Wasser und Land, die alle Quartiere verbindet. Die Quartiere sind Hybride aus neuen Bauten auf einer neuen Topografie mit hochwassersicherem Niveau und im Laufe von ca. 160 Jahren geplanten und gewachsenen, alten Hafen- sowie Bahn- und Industriestrukturen.

Dennoch unterscheiden sich die zehn Quartiere fundamental, sie sind Teil einer Stadt der Differenz, die sich nicht mehr durch Homogenität auszeichnet, sondern durch unterschiedliche Identitäten, die durch eine unterschiedliche Kombination sozialer, ökonomischer und städtebaulicher Merkmale geprägt ist.

Gut erkennbar ist bereits heute, dass sich die Quartiere der westlichen und zentralen HafenCity deutlich unterscheiden, z. B. städtebaulich in ihrer räumlichen Ost-West oder Nord-Süd-Orientierung und in der Kubatur der Gebäude von 3.500 bis 4.500 m² am Sandtorkai bis zu der Gebäudetypologie, die in Anlehnung an das historische Kontorhausviertel Gebäude von 30.000 bis 40.000 m² umfasst. Allerdings unterscheiden sich die Quartiere auch nutzungsbezogen sehr deutlich. Im Quartier Dalmannkai gelingt es z. B., hohe Urbanität mit unterschiedlichen publikumsbezogenen Nut-

zungen von der Nahversorgung bis zum Spezialgeschäft, einem Büroanteil von 25% und einem hohen Wohnanteil von 70 % zusammen mit sehr guten öffentlichen Städteräumen zu erzeugen, während z. B. die Urbanität des Elbtorquartiers östlich des Magdeburger Hafens auf einer Vielzahl von sehr spezifischen Nutzungen und Konzepten beruht - von der HafenCity Universität über das Internationale Maritime Museum bis zu Design Port, Greenpeace, dem Stadthaus-hotel, dem Ökumenischen Forum und spezifischen Baugemeinschaftsprojekten wie dem Musikerhaus. Hier beruht Urbanität in starkem Maße auch auf einer hohen konzeptionellen Diversität.

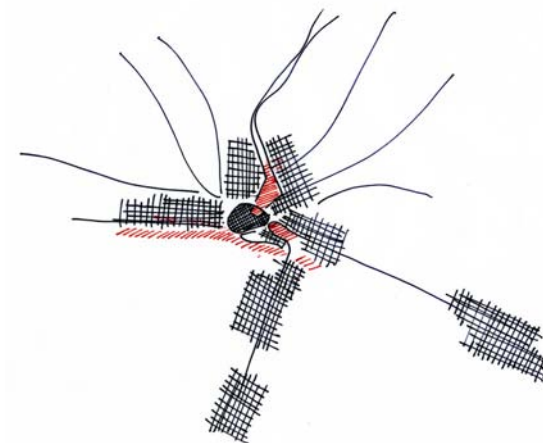
Eine Besonderheit trotz der geplanten Quartierdiversität bildet das Quartier Oberhafen, durch die Bahngleise exkludiert von der HafenCity und nur über eine Straßenverbindung und durch einen Tunnel von der U-Bahn-Haltestelle HafenCity Universität zu erreichen, wenn dieser ca. 2015 fertiggestellt sein wird. Es gibt in Hamburgs Innenstadtbereich keine so zentrale Lage am Wasser, die gleichzeitig räumlich so isoliert ist. Im alten Masterplan (2000), heute noch bebaut mit 22.000 m² BGF eingeschossigen Lagerschuppen und vier zwei- bis dreigeschossigen Werkstatt- und Bürogebäuden, war das Quartier als Gewerbestandort gedacht, im neuen überarbeiteten Masterplan 2010 als Kreativquartier. Was das konzeptionell bedeutet, ist offen: der Standort kann sowohl mit einem Investment von gut 5 – 10 Mio. Euro für die kommenden 15 Jahre transitorisch genutzt werden und dann seine endgültige Bestimmung erlangen, wenn die gegenüberliegende Nutzung auf dem Großmarktareal als

Großmarkt vermutlich Mitte der 2030-er Jahre aufgegeben werden kann. Allerdings ist die präferierte Lösung der HafenCity Hamburg GmbH eine Lösung, die den Standort Oberhafenquartier endgültig als starkes Kreativquartier etabliert, als Ort der Verbindung von Kultur und Kreativindustrie (Medien, Design, Architektur und Musik) und dabei dauerhafte Wirkung entfaltet. Dabei sollen die Grundstücke nicht veräußert werden, sondern bestenfalls im Erbbaurecht vergeben werden und das Quartier soll als Ganzes auch einem gemeinsamen Quartiersmanagement unterliegen. Damit sich solche Nutzungen überhaupt darstellen lassen, ist die Zielsetzung, sowohl zumindest die bestehende große Halle 4 mit über 7.000 m² mit ihrem Vorfeld vollständig zu erhalten und zu modernisieren als auch das übrige Areal im Low-Budget-Bereich im Laufe von 10 bis 15 Jahren durch Neubauten zu ergänzen. Damit würden auch Wohnen und die Verbindung von Wohnen und Arbeiten möglich. Ende 2013 laufen die Nutzungsverträge für das Quartier aus, bis dahin gibt es Zeit zu denken, diskutieren und planen.

Ich freue mich, dass die HafenCity Universität mit ihren studentischen Arbeiten einen städtebaulichen Auftakt zu den Überlegungen für die Neukonzeption des Quartiers macht und erwarte, dass einige der Ideen ihre Niederschläge in den zukünftigen Überlegungen finden werden.

Jürgen Bruns-Berentelg
Vorsitzender der Geschäftsführung
HafenCity Hamburg GmbH

THESEN, METHODEN UND WERKZEUGE FÜR DEN OBERHAFEN ALS URBANE ZENTRALITÄT



Morphogenetische Induktion am Oberhafen

STADTMETAMORPHOSE: EINE HALTUNG GEGENÜBER DER DISZIPLIN

Wir sind überzeugt, dass die Stadt nicht nur ein besonderes, einmaliges Kunstwerk ist, sondern auch ein Wesen, das ständig seine Morphologie wechselt und verändert. Dieses Phänomen nennen wir Stadtm metamorphose und zwischen den Faktoren, die diese Stadtm metamorphose ermöglichen, interessiert uns vor allem das Verhältnis zwischen Architekturtypologie und Stadtmorphologie. Die Metamorphose der Innenstadt bildet eines der wesentlichen Themen, die wir für unsere Arbeit gewählt haben.

Wir denken, dass das Verhältnis von Architekturtypologie und Stadtmorphologie vor allem in Prozessen der nachhaltigen Stadtverdichtung und Konversion wichtig ist und dass dieses Verhältnis die Beziehungen von Architektur und Ort und von Alt und Neu regelt und ermöglicht.

Wir untersuchen dieses Verhältnis von Architekturtypologie und Stadtmorphologie im Sinne des strukturalistischen Denkens, in der Kontinuität der Traditionen der architektonischen "Tendenza" und des Urbanen Projektes, die wir neu beleben und an die ständig wechselnden gegenwärtigen Bedürfnisse unserer Gesellschaft anpassen.

Innerhalb dieser Traditionen stellt der Entwurf das wesentliche Forschungswerkzeug unserer Disziplin dar. Deswegen haben wir uns vorgenommen, den Standort Oberhafen und die Prozesse seiner Metamorphose zu analysieren, vor

allem aber anhand von Entwürfen lesbar zu machen und zu thematisieren. Nur durch die Gestaltung dieser Entwürfe können wir die echten Eigenschaften dieses Ortes in der Stadt lesen, thematisieren und planerisch für zukünftige Realisierungen weiterentwickeln.

MORPHOGENETISCHE INDUKTION: EINE THESE

Unser Interesse für den Standort Oberhafen ist schon vor längerer Zeit entstanden, dann gewachsen und hat sich schließlich durchgesetzt, als wir seine wesentliche Bedeutung für den gesamten Stadtkörper der Innenstadt Hamburg festgestellt hatten. Die entwerferische Auseinandersetzung mit der Hafencity (für uns unumgänglich, wenn man sich die Frage nach der zukünftigen Entwicklung der Stadt Hamburg stellt) und insbesondere mit dem Bereich des *Baakenhafens*, später die Auseinandersetzung mit dem Standort *Brandshofer Deich* und *Rothenburgsort* und schließlich die Betrachtung der gesamten Themen des Großmarktareals und der infrastrukturelle Erschließung der Innenstadt waren die Phasen eines Prozesses, in welchem wir festgestellt haben, dass es am Oberhafen die konkrete Gelegenheit gibt, strategische Entscheidungen für die Entwicklung der gesamten hamburgischen Innenstadt zu treffen und bedeutende Phänomene zu steuern.

Wenn man den Stadtkörper Hamburgs betrachtet, treffen

sich am Oberhafen einige wesentliche strukturelle Achsen, die die Stadt charakterisieren und eine entscheidende Rolle für die Verbindung zwischen Innenstadt einerseits und den südlichen und östlichen Entwicklungsgebieten (von Bergedorf bis Wilhelmsburg) andererseits spielen werden. Es handelt sich um Entwicklungsgebiete, die in den vergangenen Jahren (Bergedorf) und in Zukunft (Wilhelmsburg und Harburg) die Schwerpunkte der Stadtentwicklungsprojekte und der Stadtverdichtung bilden.

Diese Entwicklungsgebiete werden nicht nur in einer passiven Form die morphologischen Entwicklungsrichtlinien übernehmen, die sich sozusagen aus der Innenstadt in die Vororte ausdehnen. Sie werden selbst auch aktiv morphogenetische Prozesse induzieren, die sich in der Innenstadt widerspiegeln werden. Sie werden in gewisser Art die Innenstadt zwingen, ihre Struktur neu anzupassen und einige Orte morphologisch neu zu gestalten.

Einer dieser Orte ist unserer Meinung nach der gesamte Bereich zwischen Deichtorhallen und Rothenburgsort und zwischen der City-Süd und der Hafencity. Dieses Gesamtgebiet wird sich grundsätzlich an die neuen Bedürfnisse der Stadt anpassen müssen. Um dieses Ziel zu erreichen, werden wesentliche Entscheidungen zu treffen sein. Der Großmarkt, die Bahnlinie sowie die Bezüge zum Wasser müssen an dieser Stelle grundsätzlich neu überdacht werden.

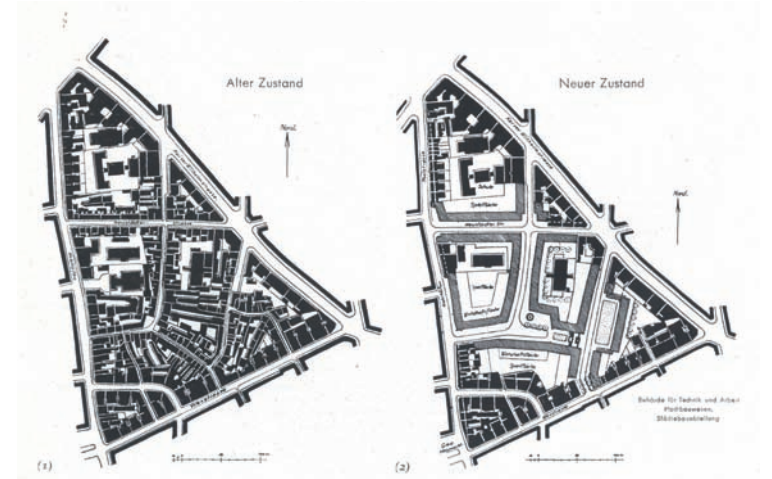
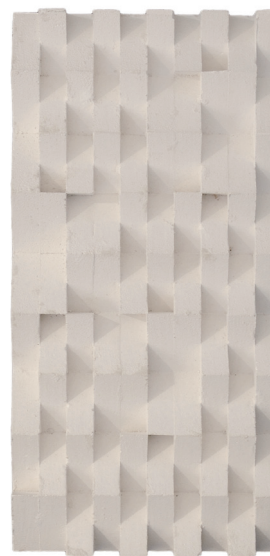
Eine Verlegung des Großmarktes scheint trotz langfristiger Mietverträge in Anbetracht der Umstrukturierung



Paul Klee, Herbstlicher Ort, 1921



Kompositorische Vorübung (Michael Teubert)



Episoden der Stadtmetamorphose: Sanierung der Neustadt zu Hamburg

6

der logistischen Verteilungssysteme der Lebensmittel an die Konsumenten in der Region vorstellbar oder sogar notwendig. Sehr aktuell ist die Überlegung, ob diese Funktion nicht effizienter und günstiger von anderen Standorten aus organisiert werden könnte.

Hier wird die Modernisierung der unterschiedlichen Bahnlinien sowie die funktionellen und technischen Entscheidungen, die den Verkehr, die Bahnlinien, die Schifffahrt, das Gewerbe und den Wasserschutz betreffen, eine primäre Rolle spielen. Noch wichtiger aber ist unserer Meinung nach, dass die Stadt in diesem Kontext hervorragende Räumlichkeiten entwickeln kann, die in der Lage sein sollten, ihre Identität zu charakterisieren und zu prägen.

Die unterschiedlichen Arbeiten der Studierenden der HCU, über welche wir in diesem Kontext berichten, sollen nur als erster Schritt auf dem Weg, neue Perspektiven zu eröffnen, betrachtet werden. Wir haben bewusst entschieden, einige Maßstabebenen auszuschalten und uns der städtebaulichen und zum Teil architektonischen Gestaltung des Oberhafens, insbesondere auf der Seite der HafenCity, zu widmen.

MULTITASKING: EINE METHODE

In unserer Arbeit wurden in verschiedenen didaktischen Erfahrungen gezielt unterschiedliche Arbeitsmethoden verwendet und unterschiedliche Ziele erreicht. All diese

Erfahrungen haben uns ermöglicht, differenzierte Überlegungen und Feststellungen zu synthetisieren und am Ende neue Perspektiven zu öffnen.

Eine erste, stärker analytische Arbeit im Rahmen des stadtplanerischen P2 Projektes hat uns Daten und Materialien zur Verfügung gestellt und ermöglicht, die entwerferischen Ziele noch präziser zu formulieren. In diesem Kontext haben die Entwurfskonzepte und die ersten vereinfachten gestalterischen Vorschläge als Parameter gewirkt, um Materialien und Strategien zu testen.

Schon diese analytische Phase hat uns bestätigt, dass es gerade am Oberhafen anders als in anderen Bereichen der HafenCity wünschenswert wäre, einige Bestandsgebäude zu behalten. Trotz der Schwierigkeiten, diese Bauten umzubauen oder - ohne Garantie des Hochwasserschutzes - für bestimmte Funktionen zu nutzen, scheint dieses Experiment zumindest einen Versuch Wert.

Die zweite Erfahrung haben wir mit Studierenden des Studiengangs Urban Design durchgeführt. Um die entwerferische Brauchbarkeit des Bestandes zu prüfen, haben wir versucht, diese Bauten mit neuen Implantaten zu transformieren und durch Formen der Verfremdung zu irritieren.

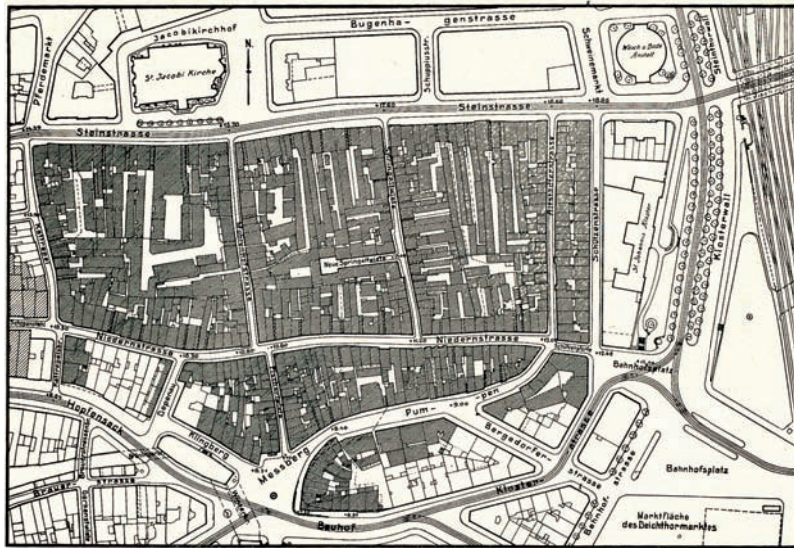
Die Studierenden mussten auf der Basis des Projektes für die Neue Nationalgalerie in Berlin von Mies van der Rohe, die wir als "Ready Made" betrachtet haben, einen Katalog

von Implantaten entwerfen, welche geeignete Bautypen darstellen sollten, um die komplexen und reizvollen Kontraste zwischen Maßstäben, Funktionen und Charakteren zu thematisieren und räumlich zu gestalten. Ziel der Arbeit war es, auf der Basis von eigenen oder bestehenden Szenarien und Planungen des Oberhafens durch eine Metamorphose des Projektes für die Neue Nationalgalerie über geeignete Bautypen zu reflektieren und diese als Hybride zu entwerfen. Baulich manifestiert sich in diesem Gebäude von Mies die Gegenüberstellung von Halle und Sockel, die Kontraste zwischen typologischer und gestalterischer Abstraktion auf der einen und örtlicher Realität auf der anderen Seite.

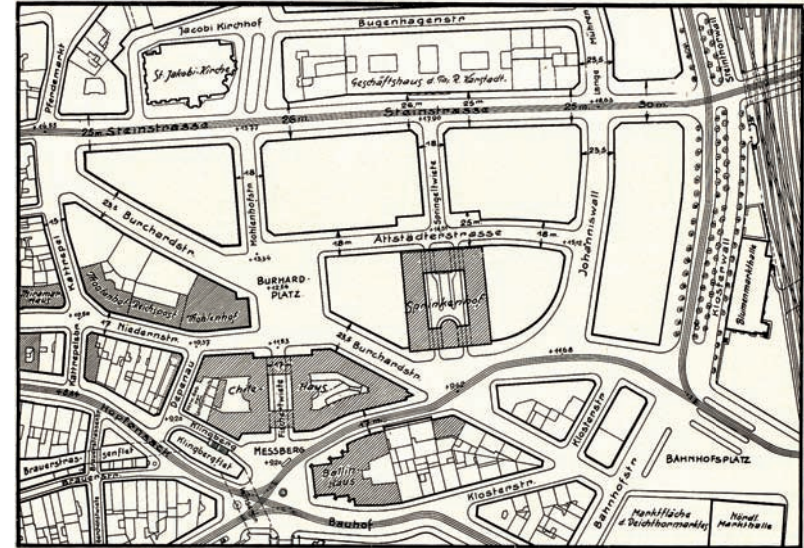
Das ist ein alltägliches Thema des Bauens in der HafenCity, wenn man die Gegenüberstellung von Hochwasserschutz und darüber liegenden Gebäuden betrachtet. Diese Arbeiten haben uns ermöglicht, am Oberhafen mit gemischten Funktionen für Wohnen und Arbeiten (Künstlerateliers) zu experimentieren und über die Möglichkeit innovativer Formen der Raumnutzung, z.B. mit flexiblen und unkonventionellen Raumtrennungen zu operieren.

Schon während dieser Phase haben wir durch eine städtebauliche und architektonische Diplomarbeit die Gelegenheit gehabt, nicht nur einige klare Hypothesen zu stellen, sondern uns auch konkret mit dem Thema der Bautypen auseinander zu setzen.

In diesem Fall hat die Arbeit versucht, ein Gegenüber zu dem Gebäude des Großmarktes zu bilden. Sicherlich haben



Episoden der Stadtmorphose: Sanierungsgebiet südlich der Steinstraße, alter Zustand



Neuer Zustand

hier als Referenz die großen Wohnprojekte von Schumacher und deren Großmaßstäblichkeit, die vielleicht in Hamburg in dieser Form und mit dieser Konsequenz immobilienwirtschaftlich nicht mehr machbar sind, eine große Rolle gespielt. Die auf unterschiedlichen Ebenen mutige Auseinandersetzung mit dem Thema Wohnungsbau hat uns vor allem ermöglicht, die Chancen und die Potentiale für das Wohnen am Oberhafen zu reflektieren.

Als Gegenpol zu dieser sehr konkreten und detaillierten Arbeit war es für uns wichtig, eine intuitivere Ebene der gestalterischen Tätigkeit zu untersuchen, die dennoch immer die logischen Prozesse des konzeptuellen Denkens beinhaltet. Wir haben versucht, die Essenz des Themas der Wasserkante zu erkennen und durch kompositorische Übungen in plastischen Gestaltungen zu thematisieren und lesbar zu machen. Wir haben uns von der Malerei und Bildhauerei inspirieren lassen und anhand von konzeptuellen Hypothesen versucht, intuitiv die strukturellen Merkmale der Orte am Wasser zu begreifen.

Später wurden mehrere städtebauliche Entwürfe für dieses Gebiet als geeignete Instrumente entwickelt, um die aktuellen wichtigsten Fragestellungen zu klären, die unserer Meinung nach vor allem die Regeln der städtischen Metamorphose des Oberhafens betreffen. Hier haben wir die intensivere Arbeit geführt und auch die interessanteren Beobachtungen gemacht, die in die Entwürfe eingeflossen sind.

STADTMETAMORPHOSE: EIN KERN-THEMA FÜR DIE ENTWURFSARBEIT

In unseren städtebaulichen Entwürfen haben wir uns mit einem der wichtigsten und aktuellsten Phänomenen der Stadtentwicklung beschäftigt: die Metamorphose von innerstädtischen Standorten. Diese Metamorphose entspricht zum einen dem dauerhaften und konstanten Prozess, der seit jeher die Stadt charakterisiert. Auf der anderen Seite bildet dieser Prozess gerade heute eine der größten Herausforderungen für die Architektur als Disziplin.

Die konstante Metamorphose der Stadt ist eine ihrer prägenden Eigenschaften und ermöglicht, dass die Permanenz von strukturellen Elementen die Identität und die Qualität einer Stadt bewahrt. Auf der anderen Seite ermöglicht genau der unveränderbare Charakter dieser Struktur, dass eine Stadt sich ständig an die neuen kulturellen und funktionellen Bedürfnisse ihrer Einwohner anpasst.

Vor allem heute, in einer Zeit in welcher die Veränderungen unserer Kultur eine rasante Beschleunigung erleben, muss die Stadt Orte anbieten, die trotz dieser Veränderungsprozesse immer mehr in der Lage sind, Attraktivität und Lebensqualität zu ermöglichen. Die Stadt muss auf immer komplexere und artikuliertere Bedürfnisse reagieren und dafür städtebauliche Blockstrukturen und Architekturtypen anbieten, die die Verkörperung der menschlichen Kulturen in Räumen ermöglichen.

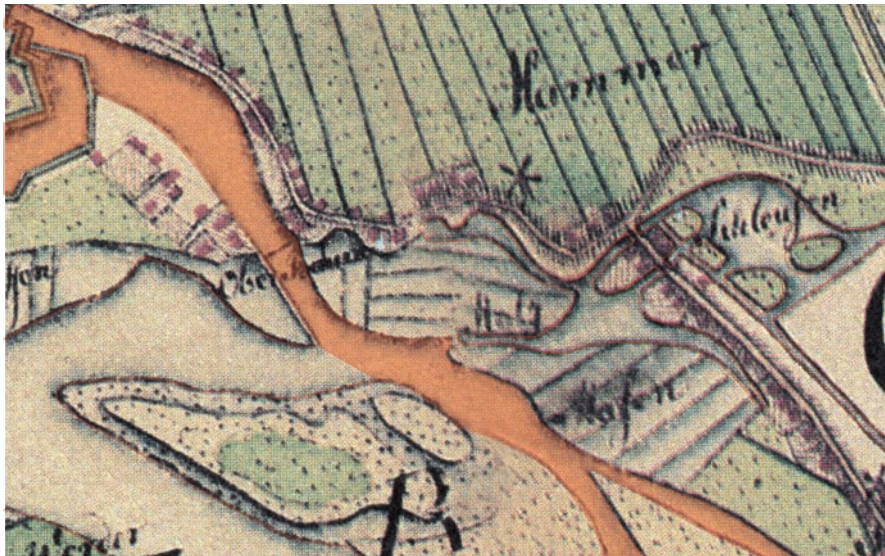
So bestätigt sich die Stadt als solche und ermöglicht, dass

ihr eigenes Wesen, ihre Bedeutung und ihre Rolle sich in der menschlichen Geschichte weiter entwickeln können. Diese Weiterentwicklung ist unserer Meinung nach möglich, wenn sich unsere architektonischen Antworten auf die aktuellen menschlichen Bedürfnisse mit Konsequenz und Logik an die Natur der Stadt anpassen. So können wir an der logischen Konstruktion der Stadt beteiligt sein und unsere Kreativität für die Gestaltung neuer Wohnformen herausfordern.

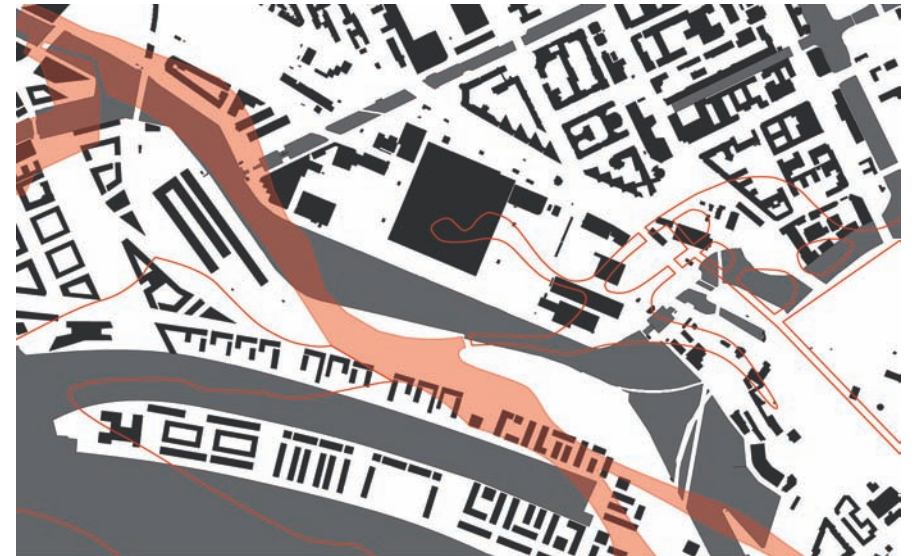
Wir müssen uns immer intensiver mit den Bautypen für das moderne Leben in der Stadt auseinandersetzen und diese Bautypen als Teile von städtebaulichen Strukturen verstehen. Wir müssen aber auch diese Bautypen in ihren räumlichen, ästhetischen und funktionellen Qualitäten auf die Probe stellen und versuchen, ihre Attraktivität und Flexibilität für das gegenwärtige Leben weiter zu entwickeln.

Leben in der Stadt bedeutet, Räume wahrnehmen und Urbanität erleben, die in anderen Kontexten nicht möglich sind und die Menschen besonders prägen können. Architekturtypen zu entwerfen, welche diese besondere Form des Lebens in der Stadt ermöglichen, gibt uns auch die Chance in außerordentlicher und noch reizvollerer Art, Perspektiven für die Frage der räumlichen Verdichtung und für die Frage der Metamorphose von Stadtteilen zu öffnen, die neu entwickelt werden müssen.

Bei dem Themenschwerpunkt „Die Metamorphose der Innenstadt“ ermöglichen integrative Entwürfe die



Oberhafen, 1790



Überlagerung alte und neue Wasserkanten

8

Auseinandersetzung in Architektur und Städtebau. Sowohl Studierende des Studienganges Architektur als auch des Studienganges Stadtplanung hatten die Möglichkeit, an dem Entwurf teilzunehmen. Die interdisziplinäre Zusammenarbeit eröffnete die Möglichkeit, unterschiedliche Sichtweisen kennen zu lernen, gemeinsam zu diskutieren und die Reflektion über die konstante Metamorphose der Stadt mit der über die angemessenen Architekturtypologien für diese Stadtverdichtung zu verknüpfen.

OBERHAFEN ALS URBANE ZENTRALITÄT

Trotz der oben genannten didaktischen Abgrenzungen, die uns ermöglicht haben, die Komplexität der Aufgabe zu kontrollieren, war das Ziel des Projektes, diese neuen Entwicklungen zu analysieren, Szenarien für alternative Planungen des Oberhafens zu untersuchen und vor allem die städtebauliche Neugestaltung des Oberhafens zu entwerfen.

Die Verknüpfung der HafenCity mit dem gesamten Stadtkörper wurde neu überlegt und planerisch überprüft. In den Entwürfen wurden neue mögliche Raumgefüge und Blockstrukturen definiert. Weiteres Ziel war es, auch die geeigneten Bautypen für die Metamorphose dieser Stadtteile sowie das Verhältnis zwischen dem Neuen und dem Bestand zu untersuchen.

In dem Masterplan der HafenCity ist das Areal nördlich der Bahnlinie, zwischen Stockmeyerstraße und Elbbrücken,

hauptsächlich für gewerbliche Funktionen vorgesehen und als integrierter Bestandteil eines Systems der Quartiere Magdeburger Hafen, Lohsepark und Baakenhafen geplant, die einheitlich in einer städtebaulichen Sequenz entwickelt werden sollen. Die inneren Beziehungen zwischen den Quartieren der HafenCity spielten eine primäre Rolle und die Wasserkante am Oberhafen wurde in diesem System nach unserer Lektüre fast als Außengrenze konzipiert.

Die starke trennende Wirkung der Bahnlinie sowie die neuen Entwicklungen der Planung und der Realisierung der HafenCity lassen uns an die Möglichkeit denken, den Oberhafen und seine Wasserkante anders zu interpretieren. Vor allem die möglichen neuen Entwicklungen, die mehr oder weniger kurzfristig auf dem Areal des Großmarkts stattfinden können, und die Überlegung, dass neue und andere gemischte Funktionen auf diesem Areal aktiviert werden können, ermöglichen den Oberhafen neu zu planen und als einheitlichen Raum am Wasser zu betrachten.

Die gesamte Wasserkante des Oberhafens kann in dieser Sichtweise eine völlig neue Bedeutung bekommen. Sie kann vielmehr als einheitliche Promenade gedacht werden, die die attraktiven Orte am Wasser von den Deichtorhallen und der Oberhafenkantine bis zum Brandshofer Deich verbindet. Das gesamte Areal kann unserer Meinung nach als Entwicklung der Museumsmeile bis zu den Elbbrücken geplant werden. In diesem Zusammenhang sind neue Funktionen, Blockstrukturen und Bautypen denkbar; und noch mehr wäre in dieser Perspektive der Oberhafen nicht mehr

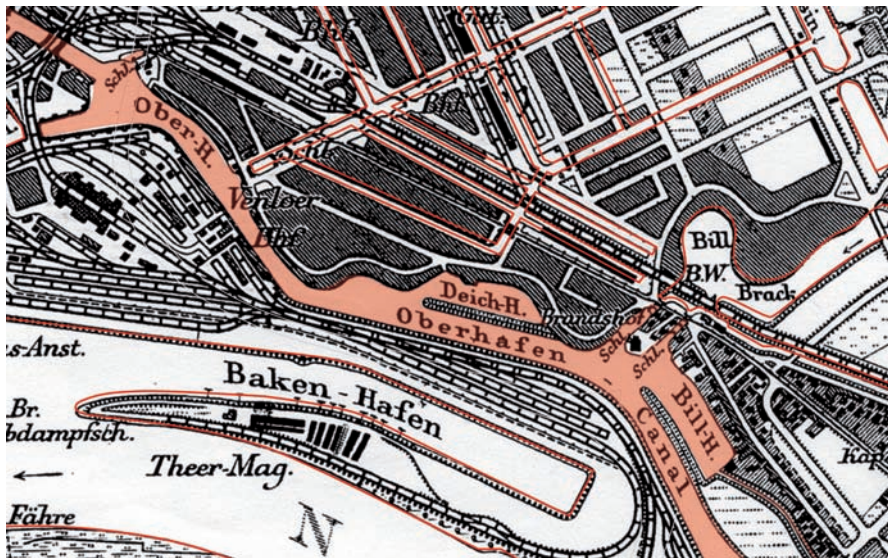
als "Randgebiet" oder als Durchgangszone der HafenCity zu betrachten, sondern als echte urbane Zentralität.

Dies war von Anfang an eine Hypothese unserer Arbeit, die sich sofort bestätigt hat. Der Oberhafen ist nicht nur einer von vielen Orten der Konversion, sondern durch einen Dialog zwischen Natur und Artefakt historisch geprägt und ständig verformt. Die aktuellen Wasserkanten des Oberhafens sind entstanden durch einen kontinuierlichen Dialog zwischen den organischen Formen der Natur von Elbe und Bille sowie von deren Prozessen der Erosion und Ablagerung.

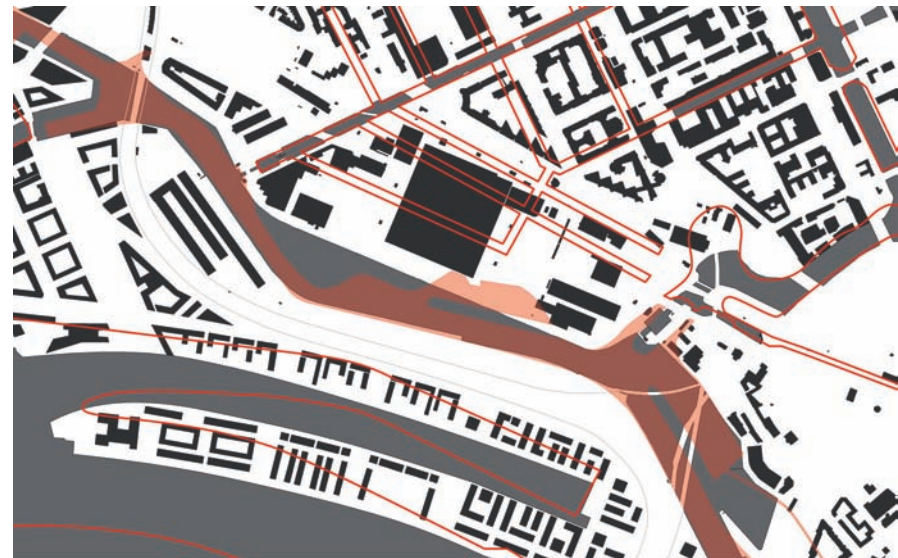
Dieser Dialog hat eine besondere Dynamik generiert, die zu einer ständigen Metamorphose in der Geschichte geführt hat und die den kontinuierlichen Wandel der Stadt verkörpert hat. Eine wesentliche Rolle unserer Entwürfe ist grundsätzlich, die morphologischen Regeln dieses Wandels zu verstehen und zu übernehmen, um neue Räumlichkeiten am Wasser zu planen.

MORPHOLOGISCHE REGELN

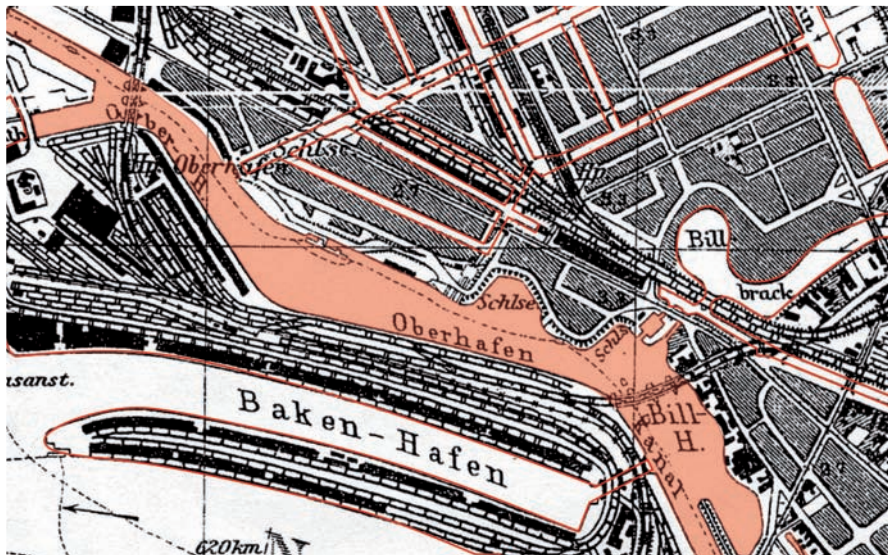
Die morphologischen Regeln können wir zum Teil schon lesen, wenn wir historische Pläne dieses Gebietes beobachten und z.B. die "Layers" der veränderten Wasserkante überlagern. Ähnliche Regeln können wir aber auch aus der morphologischen Analyse der Speicherstadt und von Rothenburgsort lesen.



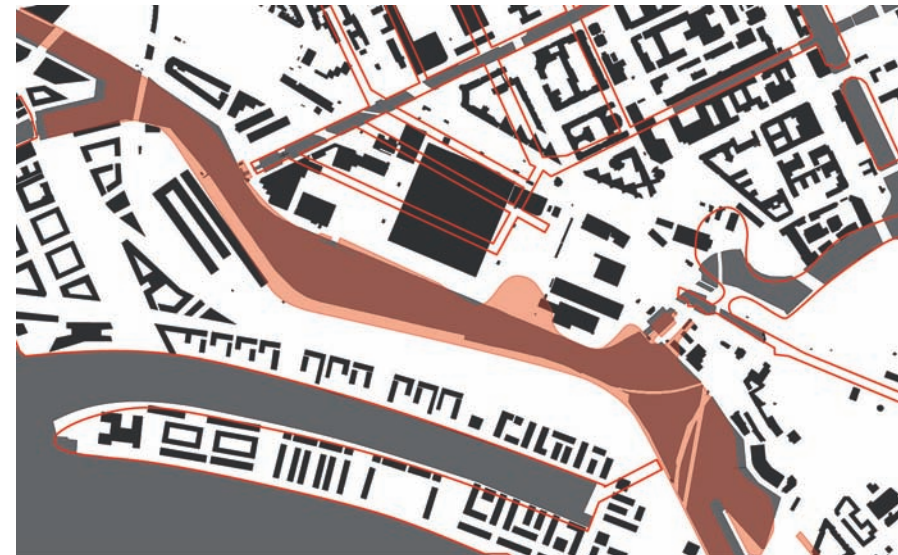
Oberhafen, 1880



Überlagerung alte und neue Wasserkanten



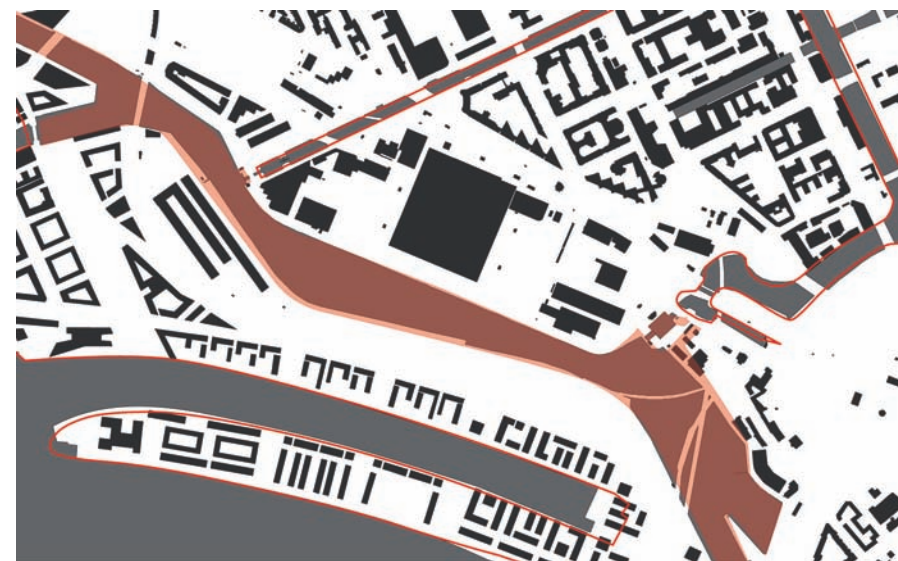
Oberhafen, 1927



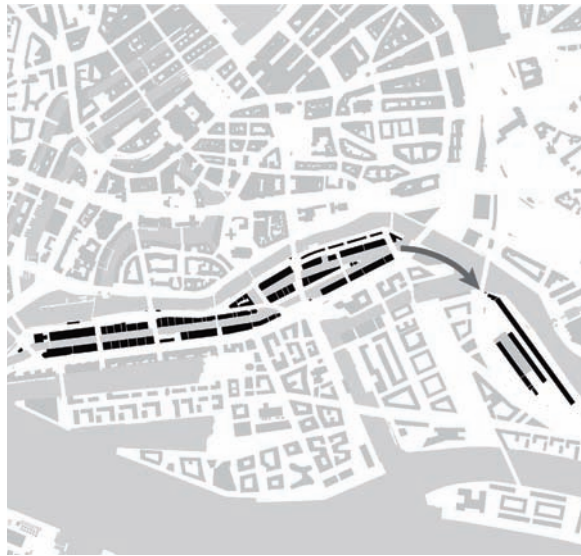
Überlagerung alte und neue Wasserkanten



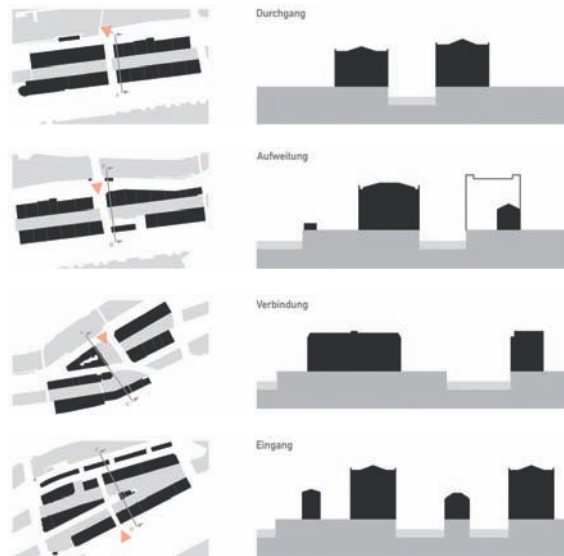
Oberhafen, 1968



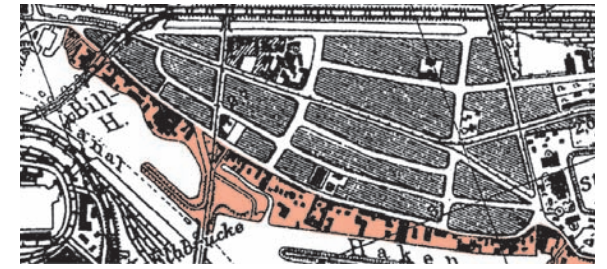
Überlagerung alte und neue Wasserkanten



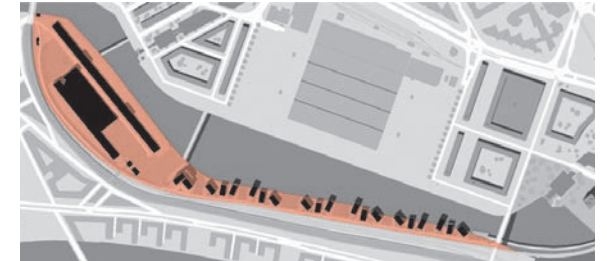
Aufschichtung und Versetzung (Julian Küper, Michael Teubert)



Axiale Durchquerungen (Julian Küper, Michael Teubert)



Rothenburgsort, 1927



Szenario Städtebaulicher Entwurf (Laura Marie Ahlert, Jana Cordes)

A) Wir können als erstes ein System von logischen und rational geprägten Regeln rekonstruieren, die aus der Hafenlogistik oder aus den Trockenlegungsmaßnahmen in den Planungen z.B. von William Lindley hervorgehen.

Diese bestätigen vor allem eine konstante, harmonische und selbstverständliche Strukturierung dieses Ortes durch eine Sequenz von gebauten und ungebauten Schichten, die der Wasserkante hauptsächlich den Charakter eines Artefaktes geben und mit vielen identitätsprägenden Faktoren in Verbindung gebracht werden können.

Diese Aufschichtung ist eines der morphologischen Themen, die wir erkannt und entwickelt haben und die mit vielen gegenwärtigen anderen prägenden Faktoren in Verbindung gebracht werden müssen.

Einer dieser Faktoren ist die Nebeneinanderstellung der Verkehrslinien mit den damit verbundenen Potenzialen einer hervorragenden Mobilität und Erreichbarkeit, aber gleichzeitig auch mit Baumaßnahmen (Viadukte oder Lärmschutzwände), die nicht nur auf die technische Dimension beschränkt werden können. Dieselben Regeln gelten für die Realisierung von Wasserpromenaden oder von davorgesetzten schwimmenden Pontons, die als mobile, temporäre oder wandernde Elemente gestaltet werden können.

B) Ein ähnliches Thema finden wir in der Speicherstadt. Hier ist die räumlich-morphologische Lektüre komplexer, weil es sich um einen Ort handelt, der durch die dritte Dimension sehr stark geprägt ist. In diesem Fall können wir nicht nur eine starke und prägende Präsenz der Aufschichtung lesen,

sondern sogar die Zusammenwirkung zwischen *Aufschichtung und Versetzung* feststellen.

Dieses Phänomen kann zu besonders spannenden Situationen führen, die eigentlich aus der Kombination von wenigen einfachen Parametern entstehen. Besonders interessant sind die Versetzungen, die sich bei der Durchquerung von Verbindungsachsen zwischen hamburgischem Stadtkörper und Speicherstadt beobachten lassen. Diese *axialen Durquerungen* führen zu beeindruckenden Wahrnehmungen dieser Räume.

Solche strategischen Werkzeuge der Gestaltung können am Oberhafen übernommen und neu eingesetzt werden und ermöglichen, so wie in einigen studentischen Arbeiten thematisiert, den Oberhafen als eine besondere Art der Erweiterung (mit anderen dreidimensionalen Proportionen) der Speicherstadt zu denken.

C) Weitere interessante Phänomene haben wir in Rothenburgsort beobachtet. Hier benötigen wir die Hilfe von historischen Karten und fotografischem Material, insbesondere Luftbilder, um eine sehr klare und prägende Morphologie zu analysieren. Die heutzutage unvorstellbare damalige Dichte und eine extreme Homogenität charakterisierte die Blockstruktur des Quartiers, das fast komplett während des zweiten Weltkrieges vernichtet wurde. Die dichte Blockbebauung war die wesentliche Komponente des damaligen Stadtgewebes und hat sich zum Teil in eine heute viel lockerere, aber gleichwertigere Bebauung umgesetzt. Die dichte Blockbebauung erstreckte sich schon damals nicht

bis zur Wasserkante. Vielmehr endete die präzise Bauflucht, welche die Stadtkante definierte, vorher bei einer inneren Perimeterstraße. Zwischen dieser und der Wasserkante erstreckten sich offenere Flächen, die mit fragmentierten, punktuellen und großmaßstäblichen Bebauungen überbaut wurden. Dies waren Gebäude, die für die Hafenfunktionen oder für die damit verbundenen Gewerbetätigkeiten besser geeignet waren und auch logistisch den Zugang zum Wasser ermöglicht haben.

Wir denken, dass gerade diese Orte besonders interessant sind und hervorragende Anhaltspunkte bieten, um Verfremdungseffekte zu generieren. Wir können diese als besondere Formen von Heterotopien im Sinne von Foucault betrachten und uns vorstellen, dass dies besondere Orte sind, in welchen nicht nur die Fragmentierung und die komplexe Aufschichtung von metaphorischen Zeichen prägend ist, sondern auch, dass diese wie Orte aussehen, in welchen die Regeln des Alltags anders funktionieren. Diese Lektüre ermöglicht uns in den städtebaulichen Entwürfen für den Oberhafen genau an solche Orte zu denken, die als extrem kreativ und attraktiv für die Gestaltung einer urbanen Lebensqualität wirken können.

Diese Überlegung wurde in einigen Entwürfen umgesetzt, die versucht haben, die erste gebaute Schicht am Wasser fragmentiert und perforiert zu gestalten. Die Dimension und der Maßstab der gebauten Volumina der ehemaligen Gewerbe- und Industrieanlage wurden übernommen und



Bahnschuppen und Halle, 2009



Großmarkthalle im Bau, Innenaufnahme



Großmarkthalle, Innenraum

z.B. vertikal in Form von Hochhäusern entwickelt. Diese Schicht wirkt als Filterzone zwischen Stadtgewebe und Wasser und kann eine große Vielfalt an Steuerungsmöglichkeiten bieten, um die komplexen Verhältnisse zwischen öffentlich und privat, zwischen vorderen und hinteren Bereichen, zwischen frontalen oder baulichen Bezügen zu regeln.

HALLE ALS TYP: NICHT NUR ALT UND NEU

Nachdem wir diese morphologischen Regeln erkannt haben, haben wir versucht, auch andere essentielle Entwurfswerkzeuge zu untersuchen, die am Oberhafen eingesetzt werden können.

Eine der zentralen Fragen, mit welchen wir uns auseinandergesetzt haben, ist die Frage nach der Halle als bestehender architektonischer Bautyp und nach der Weiterverwendung dieses Bautyps als identitätsprägendes Element für den Oberhafen durch Umbau, Umnutzung oder Neuplanung.

Die Überlegung war vor allem die, dass sich unabhängig von der Qualität der erhaltenen Bausubstanzen und von immobilienwirtschaftlichen Kriterien, die wahrscheinlich dazu führen würden, diese Hallen zu vernichten, einige hervorragende und prägende Räume, die sich am Oberhafen befinden, mit dem Bautyp Halle verbunden sind. Wir reden natürlich von der Großmarkthalle, aber auch von den erhaltenen Bahnhallen, die von außen und von innen

wahrgenommen werden können. Diese können umgebaut, neugestaltet oder durch andere ersetzt werden, aber immer mit dem Ziel, diese besonderen Räumlichkeiten zu behalten.

Die physische Präsenz dieser Bauten kann metaphorisch mit dem Hafenbetrieb assoziiert werden und im kollektiven Gedächtnis die Identität dieses Ortes ständig evozieren. Anders als in verschiedenen Standorten der HafenCity könnten hier so viele der bestehenden Bauten wie möglich als Hilfsmittel erhalten werden, um die Besonderheit dieses Ortes zu betonen und auf diesem Weg eine "Adresse" zu bilden, die es in anderen Formen nicht gibt.

Mehrere Entwürfe haben versucht, nicht nur ein Gleichgewicht zwischen Alt und Neu zu entwickeln, sondern neue Räume zu gestalten, die genau aus der hervorragenden Zusammenwirkung zwischen bestehenden Gebäuden (oder Teilen von diesen) und neuen Gebäuden generiert werden. Sehr interessant wäre unserer Meinung nach auch, an eine Landschaft zu denken, in welcher Ruinen, Fragmente dieser Hallen und Infrastrukturen für den Bahnbetrieb identitätsprägend die Räume zwischen neuen Bauten gestalten, falls diese immobilienwirtschaftlich nur in Form von Neubauten sinnvoll sind.

Unsere Reflektion über die Natur des Bautyps "Halle" hat uns auch dahin geführt über den Begriff "Hybrid" nachzudenken. Hybride Bautypen sind für uns die, die in der Lage sind, eine sehr komplexe und vielfältige Realität in

einer synthetischen und minimalen formalen Aussage zu äußern.

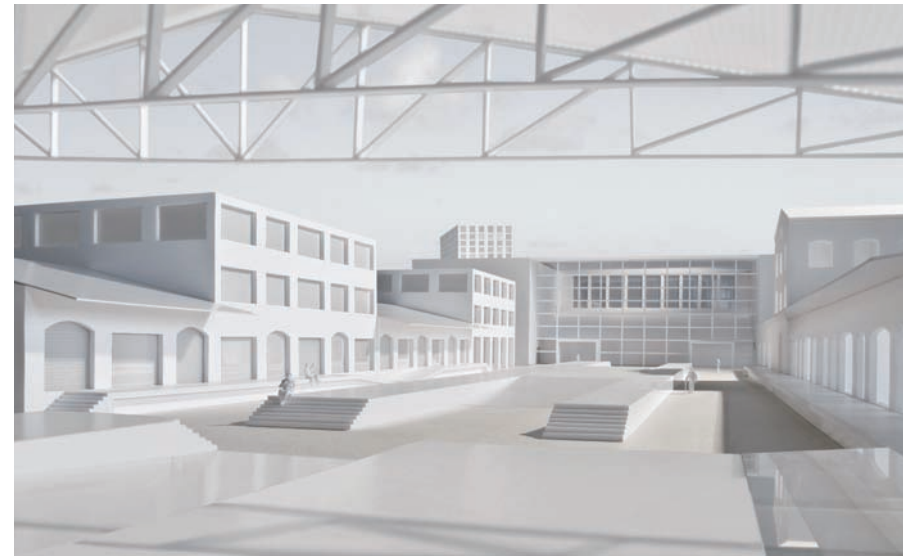
Der altgriechische Begriff "τέμενος" (Tèmenos) entspricht genau dieser Dimension des Bautyps "Halle". Ein Ort existiert in dem Territorium in dem Moment, in welchem ein Mensch ein Zeichen setzt, einen Graben, eine Mauer oder einen Zaun baut und zwischen dem „Innen“ und „Außen“ Unterschiede markiert. Zusätzlich ist der Raum der Halle durch ein Dach geschützt.

Wenn man auf diese Art an die Halle denkt, würde es reichen, einige gezielte Fragmente oder Spuren dieser Bauten zu behalten, um diesen identitätsprägenden Charakter zu schützen. Man könnte in diesem Sinne eine Art "Park der industriellen Archäologie" entwickeln, der im Charakter und in der Materialisierung sehr gut zu den Außenflächen für die notwendigen und geplanten Sporttätigkeiten passen würde. All dies wäre wiederum konsequent mit einer Gestaltung der Wasserkante mit schwimmenden Holzpontons und anderen Artefakten, die eine besondere Topografie generieren.

Die zeitliche Dimension, die durch die Rhythmen von Ebbe und Flut oder durch die amphibischen Phänomene der Ablagerung und Erosion hier ständig anwesend sind, würde durch das Mischen von alternierenden temporären und langlebigen Elementen noch stärker betont werden und -so wie in einigen der Entwürfe experimentiert wurde- eine sehr prägende Form von urbanen Räumen gestalten.



Modell M1:1000: Städtebaulicher Entwurf (Laura Marie Ahlert, Jana Cordes)



Kulissenmodell: Städtebaulicher Entwurf (Julian Küper, Michael Teubert)

ANDERE THEMEN DER ARCHITEKTUR-TYPOLOGIE

Andere sehr präzise und konkrete Themen der Architekturtypologie haben wir in einzelnen Projekten versucht zu diskutieren und entwerferisch auf die Probe zu stellen.

Vor allem die Überlagerung und Durchmischung von unterschiedlichen Funktionen, besonders aber von Räumen unterschiedlicher Natur (kleinmaßstäblich - großmaßstäblich, offen - intim, begrenzt - unbegrenzt, ...) wurden in mehreren Projekten untersucht, die den hybriden Charakter verstärkt thematisieren. Diese Arbeiten sind manchmal von Faktoren wie z.B. das Problem des Hochwasserschutzes und der Rettungswege inspiriert und entscheiden sich teilweise absichtlich für die funktionelle Durchmischung, um Probleme und Konflikte am Oberhafen zu betonen.

In der dargestellten Diplomarbeit dagegen wurde die zentrale Frage gestellt, ob Wohntypen am Oberhafen überhaupt möglich sind. Hier können die Ergebnisse zeigen, welche beispielhaften direkten und indirekten Maßnahmen gegen die Lärmmissionen verwendet werden können, z.B. die Orientierung der Wohnräume nach Ost-West und die Verlegung der Erschließungen nach Süden (Lärmmissionen am Tag durch den Bahnbetrieb) und nach Norden (Lärmmissionen in der Nacht durch den Großmarktbetrieb). Ohne detailliert zu erklären, welche Grundrisstypen angemessene Belichtung und Belüftung

trotz starker Emissionen anbieten können, stellen wir fest, dass diese Untersuchungen unserer Meinung nach deutlich zeigen, dass reine Wohnfunktionen am Oberhafen nur für Menschen möglich sind, die bereit sind mit unkonventionellen Lebensformen zu experimentieren.

Wenn man aber langfristig plant und bedenkt, dass in einem breiteren Zeithorizont grundsätzliche Veränderungen stattfinden können und dass die Verlagerung des Großmarkts, die unterirdische Führung der Bahnlinien oder zum Beispiel die Umnutzung des Großmarkts für Universitätsräume (zu integrieren mit anderen Funktionen und Dienstleistungen) machbar wäre, dann ist es hier unumgänglich, an einen durchmischten Stadtteil zu denken, der natürlich auch Wohnfunktionen beinhaltet.

Viel konkreter scheint uns die Möglichkeit, so wie in einigen studentischen Arbeiten bewiesen, Wohnfunktionen mit Gewerbe oder kreativen Arbeitstätigkeiten zu verknüpfen, vor allem in Form von Künstlerateliers. Hier wurden mit diesen Wohntypen durch innovative Formen von Raumnutzung, z.B. mit flexiblen und unkonventionellen Rauntrennungen, experimentiert, die eine neue Kleinmaßstäblichkeit in die großen Volumina einfügen. Wir sind überzeugt, dass es mindestens einen Versuch wert wäre, dieses Ziel zu erreichen.

Ein anderes architekturtypologisches Thema, das wir untersucht haben und von dem wir glauben, dass es auch zukünftig in der städtebaulichen Gestaltung des

Oberhafens unbedingt eine Rolle spielen sollte, ist das Hochhaus. Mit dem Hochhaus als Typ für die HafenCity hatten wir uns schon in der Vergangenheit im Rahmen eines städtebaulichen und architektonischen Entwurfes im Bereich Baakenhafen auseinandergesetzt. (siehe Heft 1 zur Architekturmorphologie: Konzept - Modell - Material, 2008) Damals hatten wir einige wesentliche Bemerkungen über die Möglichkeit der Stadtverdichtung und Raumgestaltung in der HafenCity durch diesen Bautypus gemacht. Die analytischen Skizzen, die Piktogramme, die Fotoaufnahmen sowie die Wahrnehmung der räumlichen Strukturen des Oberhafens beweisen eine primäre hierarchische Rolle der horizontalen Entwicklung. Die Einheit der Wasserkante und die Aufschichtung von Naturelementen und Artefakten haben diese Raumstruktur historisch gegliedert und kristallisiert.

In diesem Kontext wirken natürlich auch moderate vertikale Gesten als sehr stark lesbar und können in angemessener Dimension strategisch als Entwurfsinstrumente verwendet werden. Die städtebaulichen Entwürfe haben diese Instrumente mit zwei Strategien wiederholt benutzt.

Die erste Strategie hat versucht, isolierte Hochhäuser als markierende Elemente zu verwenden, um hierarchisch wichtige Orte zu signalisieren und Anhaltspunkte für die Raumorientierung anzubieten. Die zweite Strategie, die natürlich die erste nicht ausschließt, hat versucht, mehrere punktuellere Hochbauten entlang der Wasserkante zu verwenden, um gleichzeitig Transparenz und räumliche



Oberhafen

Definition anzubieten. Diese Lösung erscheint auch auf Grund der immobilienwirtschaftlichen Notwendigkeit eine bedeutende Dichte zu erzielen, extrem interessant zu sein. Vor allem diese Lösung für die Wasserkante des Oberhafens auf der Seite der HafenCity ermöglicht, mit Gebäudetypen zu operieren, die der beschränkten Tiefe der Baufelder angemessen sind und die eine Wasserpromenade und verkehrsseitige Erschließung anbieten sollen.

ENTWURFSLABOR OBERHAFEN

Vor allem diese Ergebnisse sowie mehrere andere interessante morphologische Lösungen, die Studierende vorgeschlagen haben, überzeugen uns, dass der Oberhafen nicht nur für die HafenCity, sondern für die gesamten zentralen Gebiete der Innenstadt Hamburgs ein echtes experimentelles Entwurfslabor darstellen kann.

Uns ist bewusst, dass unsere Ausgangsthese der morphogenetischen Induktion für den gesamten Stadtkörper Hamburgs, die zu einer grundsätzlichen Veränderung des gesamten Bereichs zwischen Deichtorhallen und Rothenburgsort und zwischen City-Süd und HafenCity führen soll, weiter geprüft werden muss und mit anderen Instrumenten untersucht werden muss, vor allem wenn eine Verlegung des Großmarkts oder eine Anpassung von Bahnlinien, Gewerbe und Wasserschutz in Betracht gezogen wird. Gleichzeitig ist uns aber auch bestätigt worden, dass der

Oberhafen in Zukunft nicht nur auf Grund episodischer und eventuell vorübergehender Vorstellungen, z.B. dieses Quartier als Künstlerviertel zu entwickeln, eine sehr strategische Rolle spielen wird, sondern als besondere Form der unumgänglichen Verbindung zwischen Elbe, HafenCity und hamburgischem Stadtkörper.

Ohne sich in einer naiven oder romantischen Rhetorik der poetischen Faszination von Konversionsarealen zu verlieren, sind wir überzeugt, dass der Oberhafen diese wesentliche Rolle übernehmen wird, wenn unsere zukünftigen städtebaulichen Entwürfe seinen Charakter als Ort der Ästhetik und der Technik gleichzeitig respektieren und eine Stadtmetamorphose als grundsätzliche Synthese zwischen dem Bewahren des historischen Gedächtnisses und der kreativen Innovation entwickeln werden.

Paolo Fusi

ENTWÜRFE UND PROJEKTE

14



Luftbild, 2008

DAS PLANUNGSGEBIET

Das Areal des Oberhafens liegt zwischen dem Baakenhafen und dem Großmarktareal und ist ein Teil der östlichen Hafencity. Im Südwesten wird das Areal von einem Bahnviadukt begrenzt, zur östlichen Seite bildet die Wasserfläche des Oberhafens die natürliche Grenze des Quartiers. Der einzige momentan existierende Zugang auf das Areal erfolgt vom Westen über die Oberhafenbrücke oder die Stockmeyerstraße.

Der Oberhafen erstreckt sich über ca. 1300 Meter in Ost-West-Richtung. Das im Rahmen dieses Entwurfs zu bearbeitende Projektgebiet umfaßt ca. 85.000 m². Charakteri-

stische Bauwerke sind die Großmarkthalle (1858-1960) auf der nördlichen Seite des Oberhafens, der expressionistische Backsteinbau der Oberhafenkantine (1925) an der Oberhafenbrücke sowie die langgestreckten Bahnschuppen und ihre Gleisanlagen. Das Gebiet des Oberhafens liegt im Überflutungsbereich der Elbe. Für die uneingeschränkte Zufahrt von Feuerwehr und Rettungsdiensten müssten die bestehenden Kaianlagen auf ein hochwassersicheres Niveau von mindestens 7,50m üNN erhöht werden.

Der ursprüngliche Masterplan zur Hafencity aus dem Jahr 2000 sieht an der Wasserkante Wohnnutzungen sowie aufgrund der verkehrsgünstigen Lage moderne gewerbliche Funktionen und Dienstleistungsnutzungen vor. Eine engere

Vernetzung mit der City Süd soll durch einen neuen Brückenschlag Richtung Amsinckstrasse ermöglicht werden, das Quartier des Baakenhafens soll durch eine Verbindung unter dem Bahnviadukt angebunden werden.

Mögliche zukünftige Entwicklungen auf dem Areal des Großmarkts und Überlegungen zu neuen und gemischten Funktionen lassen jedoch auch alternative Konzepte für das Gebiet des Oberhafens denkbar werden. Dabei können die im Masterplan bisher nicht berücksichtigten Bahnschuppen und Gleisanlagen als Monumente der Industriearchitektur und Zeugnisse der Stadtgeschichte neue Anstöße für den Charakter des Ortes geben.



(...)



STÄDTEBAULICHER UND ARCHITEKTONISCHER ENTWURF

27

SS 2009

BETREUUNG

Prof. Paolo Fusi

Peer Lorenz

Felix Schmuck

Katja Schotte

STUDIERENDE

Laura Marie Ahlert

Jana Cordes

Nils Hartmann

Axel Hilliger

Julian Küper

Philipp Matheus

Anna de Morais

Anna Postiglione

Jan Ole Marten Prömel

Julia Richter

Max Schulz

Michael Teubert

Nina Tiemann

Simon Zweck

„der entwurf ist das erzeugen von welt. [...] das entwerfen, das entstehen dessen, was noch nicht ist, weder in der theorie noch in der praxis. im entwerfen erweisen sich beide als fundamente. der entwurf übersteigt theorie und praxis und eröffnet nicht nur eine neue wirklichkeit, sondern auch neue einsichten.“ Otl Aicher (1)

28 ZU DEN WERKZEUGEN DES ENTWERFENS

Im hier dokumentierten städtebaulichen Entwurf untersuchen die Studierenden das Gebiet des Oberhafens in Hamburg und erstellen einen entwerferischen Vorschlag für seine Entwicklung. Das Entwerfen als eine vielschichtige Tätigkeit beruht auf rationalem Denken und kreativen Finden und zeichnet sich durch einen alternierenden Prozess zwischen analytisch rationalem und gestalterisch schöpferischem Arbeiten aus. Der Prozess des Entwerfens ist nicht linear, aber er ist immer zielgerichtet: ein architektonischer sowie ein städtebaulicher Entwurf greift in die gebaute Wirklichkeit ein und verändert sie nach einer im Rahmen der Planung entwickelten Idee.

Die Entwurfsideen werden graphisch in Form von Plänen, Zeichnungen und Skizzen sowie plastisch in Form von Modellen dargestellt. Neben der Funktion der Repräsentation sind dies die Werkzeuge, mit denen der Entwerfende sein Projekt entwickelt. Das Untersuchen dieser Werkzeuge und ihrer Anwendung beim Entwerfen ist von wesentlichem Interesse für die Entwurfslehre. Denn ausschließlich diese Instrumente können die Konzepte und Intentionen eines Entwurfsverfassers ausdrücken. Die Darstellung der Idee ist bestimmt durch die Eigenschaften des zu diesem Zweck eingesetzten Werkzeugs, mehr noch werden „Strukturmerkmale, die aus seiner Anwendung erwachsen“ in der Darstellung erkennbar, wie Andrew Alberts in seinem Text „Instrumente“ darlegt (2).

Die Methodik des Entwurfsseminars ist geprägt von der *entwerferischen Analyse*, dem Finden von Materialien für

das Entwurfskonzept und der daraus entwickelten Idee für den städtebaulichen Entwurf. Zeichnerische Werkzeuge zur Konzeption und Darstellung dieses Entwurfs sind der *Szenario-Plan* für das gesamte Planungsgebiet und der *Nolli-Plan* für die Vertiefung eines strategischen Bereichs. Das *Szenario* legt die Idee der morphologischen Verknüpfung des Projekts mit dem Bestand der Stadt fest, während der *Nolli-Plan* die vielfältigen Bezüge von architektonischer Typologie und städtebaulicher Struktur aufzeigt. In einem abschließenden Teil der Entwurfsarbeit werden für das Konzept strategische Gebäude bzw. Gebäudeensembles architektonisch ausgearbeitet.

Im Folgenden wollen wir über das Modell in seiner Funktion als ein Werkzeug zum Entwerfen nachdenken. Im Modell wird der Raum maßstäblich verkleinert und analog zur Realität abgebildet. Die Realität wird aber nicht in ihrer Vollständigkeit konstruiert, sondern in einer abstrakten Form, die selektiv und vereinfachend die fiktive Wirklichkeit repräsentiert. Es ist der Entwerfer, der die wesentlichen Attribute der entwerferischen Absicht im Modell konkretisiert. Zugrunde liegt hier die wissenschaftliche Definition des Modellbegriffs, wie sie Herbert Stachowiak vornimmt: Modelle sind gekennzeichnet durch den Begriff der Abbildung, das heißt der Repräsentation der Realität durch Verkürzung, also der selektiven Auswahl des Dargestellten, und durch Pragmatik, das heißt durch Zweckbestimmung von Seiten des Erstellers und des Nutzers (3).

Neben dem Präsentationsmodell ist das Arbeitsmodell ein

wichtiges Werkzeug beim Entwerfen: ein vorliegendes Konzept kann überprüft, bzw. umgekehrt kann die Findung eines Konzeptes präzisiert werden. Zur Unterstützung des Entwurfsprozesses verwenden wir jedoch noch zwei weitere Modellformen. Zum einen handelt es sich um die Modelle der Vorübung, die ein charakteristisches Phänomen des Projektgebiets am Oberhafen, die Grenze bzw. Schwelle, in ein räumliches Modell, in eine Collage und in ein Reliefmodell wandeln. Zum anderen handelt es sich um das Foto eines Kulissenmodells, das die dem Entwurf zugrunde liegende Haltung hinsichtlich des Umgangs mit dem vorgefundenen Ort am Oberhafen sowie die Strategie des Fügens von Vorhandenem und Neuem zu einem charakteristischen Raum abbildet.

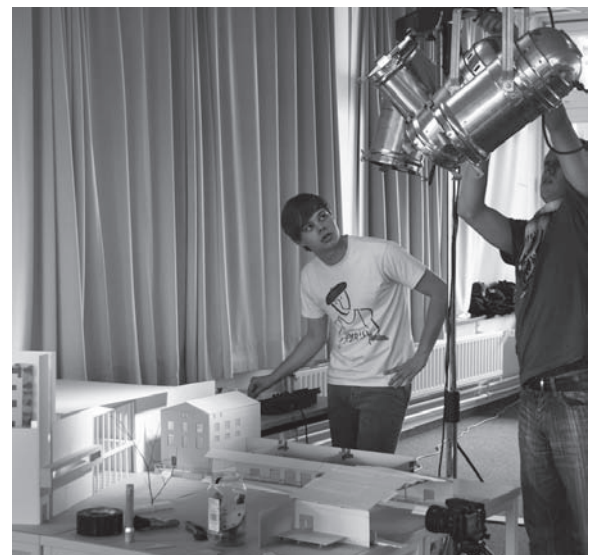
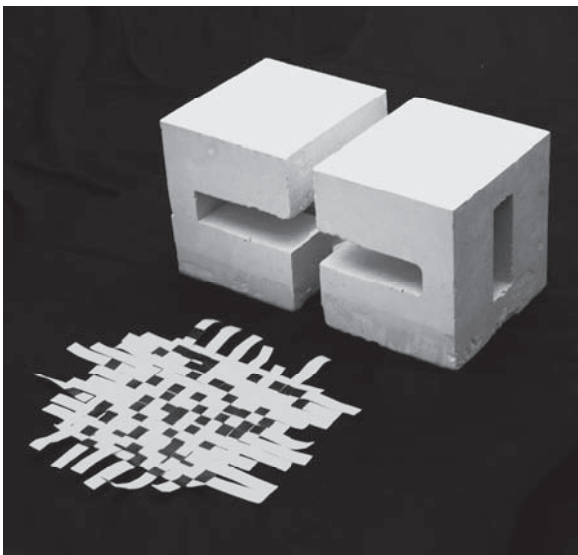
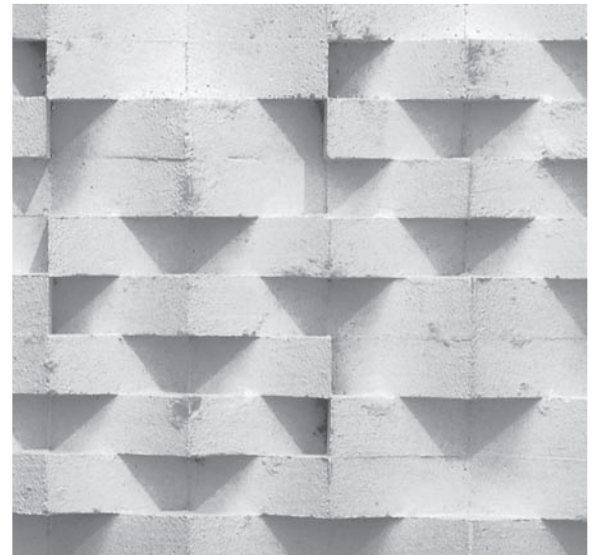
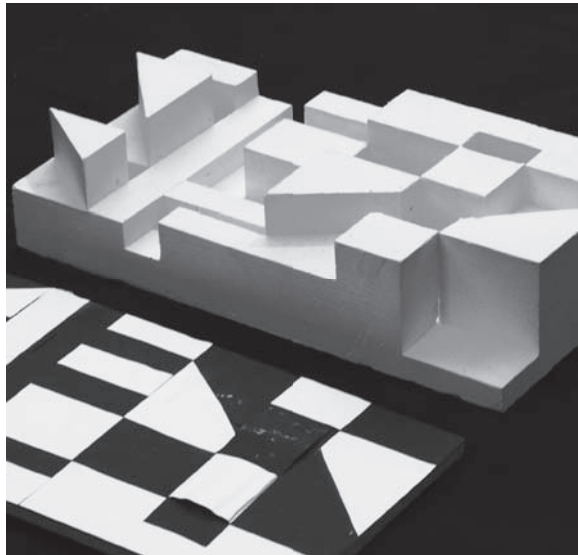
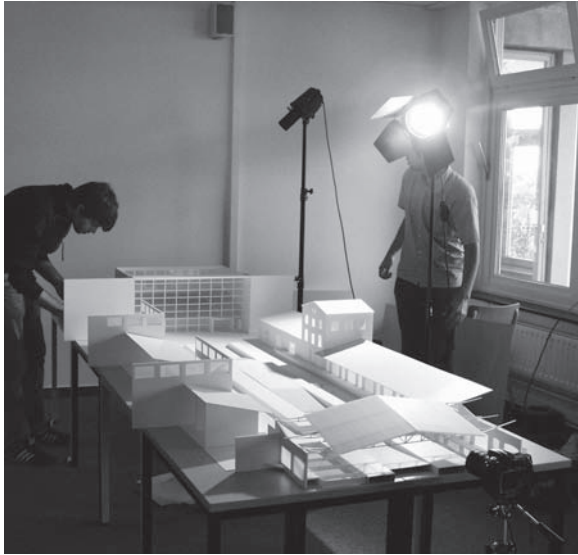
Während die Vorübung parallel zu den ersten Analyseschritten stattfindet, wird das Kulissenmodell im Rahmen der architektonischen Vertiefung des Entwurfs erstellt. Beide Formen von Modellen sind an verschiedenen Momenten im Entwurfsprozess die präzise räumliche Umsetzung des Konzepts: sei es einerseits das Konzept der Transformation eines Begriffs in eine abstrakte Textur oder Struktur, sei es andererseits das Konzept eines in Zukunft zu realisierenden städtebaulichen Gefüges.

Peer Lorenz und Felix Schmuck

(1) Aicher, Otl: *die welt als entwurf*, Berlin 1991, S. 196.

(2) Alberts, Andrew: *Instrumente*, In: *Freiesleben*, Antje; Alfred Grazioli: *Der gedachte Raum, Methodik einer Architektorentwurfslehre*, Berlin 2005, S. 36.

(3) Stachowiak, Herbert: *Allgemeine Modelltheorie*, Wien 1973, S. 131 ff.



DIE VORÜBUNG: EIN WERKZEUG ZUM STRUKTURELLEN ENTWERFEN

"Schritt 1: Arbeiten Sie auf der Basis des Bildes „Herbstlicher Ort“ von Paul Klee Ihre persönliche Lektüre der Prinzipien der Komposition zum Thema von ‚Grenze|Schwelle|Übergang‘ heraus. Benutzen Sie hierzu das Bild (oder einen Ausschnitt davon) als bearbeitbares Rohmaterial und entwickeln Sie auf Basis Ihrer Lektüre eine Strategie zur Organisation der interpretierten Prinzipien und Regeln. Stellen Sie diese als Collage aus schwarzem und weißem Papier oder Karton auf einer MDF-Grundplatte (10mm) von 20x40cm dar."

Es verwundert nicht, dass das Projektgebiet des Oberhafens in der Planung der HafenCity bisher eine eher nebensächliche Rolle spielt: Räumliche und atmosphärische Brüche trennen das Areal aus dem Quartier der HafenCity heraus und machen es zu einem isolierten Teil innerhalb des Stadtkörpers. Der Oberhafen ist keinem anderen angrenzenden Quartier zugehörig, er ist Bruchstelle zwischen der City Süd und der HafenCity, noch nicht Teil des Festkörpers der Stadt und kein Teil der HafenCity mehr.

Die Frage, wem er zugehört und welche Identität er in Zukunft tragen wird, ist eng mit der Frage verbunden, wo er Anbindung sucht, wo Kontinuität, wo Verbindung und wo Abwendung; Mit einem Wort: wo seine *Grenzen* sind.

Unter dem Begriff *Grenze* soll hier mehr als nur die Scheidelinie verstanden werden, die einen geometrischen Raum in zwei trennt. Vielmehr soll die *Grenze* als Summe räumlicher Beziehungen verstanden werden, die die Verhältnisse zwischen zwei Teilen regeln. Als Mittel, ungefassten Raum

zu strukturieren, ist die Definition von Grenzen Grundvoraussetzung zur Ausbildung von Hierarchien. Grenzen als Instrument zur Herstellung von Hierarchien sind jedoch nur dann brauchbar, wenn die Wirkung der Grenze relativ bleibt (vgl. (1)), d.h. wenn sie Durchlässigkeit zulässt, formuliert und gestaltet. Der Grad der Durchlässigkeit kann in unterschiedlichen Abstufungen und räumlichen Geprägten seinen Ausdruck finden. Er erstreckt sich von der Vorstellung der Grenze als trennende Scheidelinie über die Schwelle als Mittel, räumliche Differenz zu akzentuieren bis zum Übergang, dem Kanalisieren und Freilegen einer Verbindung zwischen zwei Territorien. Als räumliche Parameter definiert die *Grammatik der Grenze* das Verhältnis des Projektgebietes zu seinem Umraum.

Die Grenze als Scheidelinie, die der räumlichen Trennung dient, findet sich im Oberhafen in unterschiedlichen Formen wieder: Auf der Südwestseite trennt ein massiver Bahnviadukt den benachbarten Baakenhafen vom Projektgebiet, auf der nordöstlichen Seite bildet der Oberhafen eine natürliche topographische Grenze. Während jedoch der Bahnviadukt durch seinen massiven, geschlossenen Unterbau den Oberhafen in seiner räumlichen Wahrnehmung nach Südosten vollständig abgrenzt, bildet die Wasserfläche des Oberhafens nur eine räumlich weiche Grenze. Zwar bildet der Oberhafenkanal das Territorium einer Grenzmarkierung, die räumliche Fassung jedoch erwidert sich erst in der gegenüberliegenden fragmentarischen Bebauung des Großmarktareals und des angrenzenden Quartiers. Die Grenze wird an dieser Stelle zu einer räumlichen Eigenart, die das

Projektgebiet sowohl vom Stadtkörper löst als auch integriert. Hier offenbart sich anschaulich die Janusköpfigkeit der Grenze als räumliches Phänomen: Sie wird zu einem gemeinsamem Besitz der beiden aneinandergrenzenden Territorien, d.h. Grenzen trennen nicht nur, sondern verbinden auch.

Ein direkter Zu- und Übergang auf das Areal kann nur unter der Oberhafenbrücke vorbei erfolgen. Unter der räumlichen Schwelle des Brückenbaus hindurch erschließt sich zunächst ein unscharf gefasster Platz -begrenzt von der Stirnseite der Bahnschuppen, dem Bahnviadukt und dem Solitärbau der Oberhafenkantine- bevor sich das Areal an den langgestreckten Bahnschuppen vorbei in den östlich gelegenen Teil öffnet.

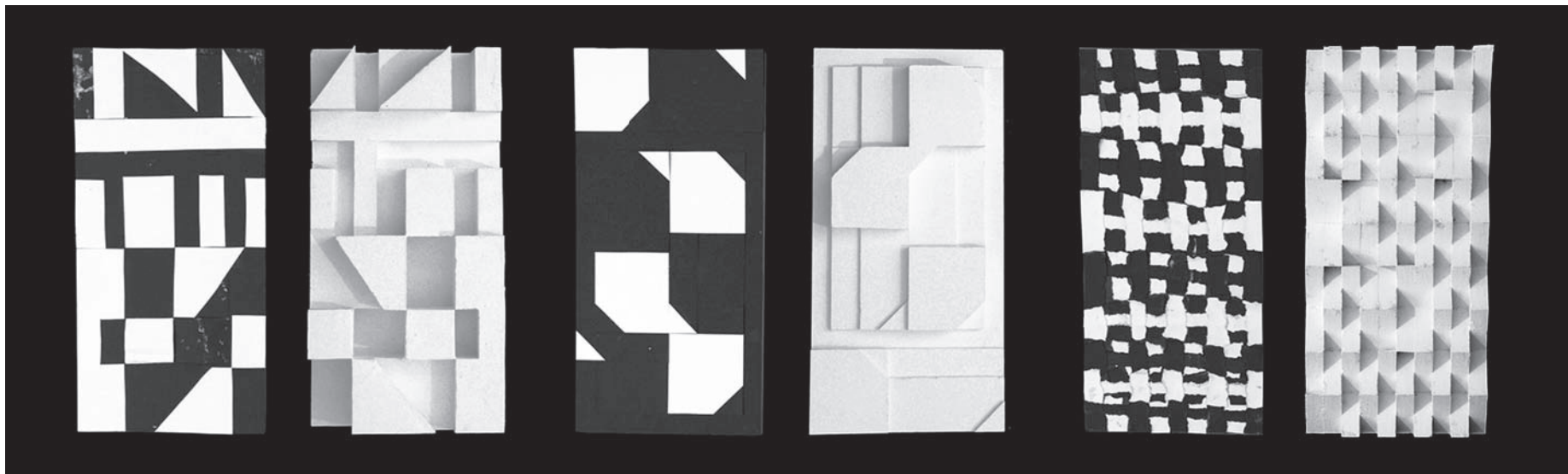
Die Lektüre der ‚Grenze‘, der ‚Schwelle‘ und des ‚Übergangs‘ kann nur von dem wahrgenommen werden, der ihre *Sprache* versteht. Als strukturelles Werkzeug des Entwurfs jedoch kann sie nur der verwenden, der ihre Sprache und Grammatik benutzen kann.

Die Vorübung versteht sich deswegen als Versuch, unter dem Titel ‚Grenze|Schwelle|Übergang‘ das umfangreiche Vokabular räumlicher Ausprägung von Grenzen anhand eines programmatischen Beispiels an zwei Modellen zu untersuchen, für die Ausdrucksformen der Grenze als räumliches Phänomen zu sensibilisieren und ihre unterschiedlichen räumlichen Ausprägungen als Werkzeug des Entwurfs gebrauchen zu können.

Die Vorübung gliedert sich in zwei Teile: im ersten Teil wurde von den Studierenden auf Basis eines Bildes das Modell



Paul Klee, Herbstlicher Ort, 1921



Axel Hilliger

Nils Hartmann

Michael Teubert

einer Collage erstellt, die anschließend in einem zweiten Teil in ein Reliefmodell aus Gips weiterentwickelt wurde.

Für die Vorübung wurde das Bild "Herbstlicher Ort" (Paul Klee, 1921) gewählt, das aufgrund seiner deutungs-offenen kompositorischen Prinzipien einen breiten Lektürespielraum zu dem Titel ‚GrenzelSchwelleÜbergang‘ eröffnet. Weniger als die Repräsentation seines Inhaltes (eine Gruppierung einfacher Häuser) verstehen wir das Bild für diese Übung als Rohmaterial und Bildträger einer kompositorischen Ordnung. Sein Material sind farbige Flächen unterschiedlicher Tönung, ihre Transparenzen, Grenzen und Überschneidungen zwischen ihnen.

In der Bearbeitung des ersten Schrittes der Vorübung ist es Ziel, eine persönliche Lektüre der gestaltgebenden Territorien, ihre Grenzen, Verbindungen und Übergänge in eine Collage aus schwarzem und weißem Papier zu übersetzen. Mit der Transformation des Bildes in eine Collage verbindet sich die Einbringung zweier gegensätzlicher Ausdrucksmöglichkeiten: Die Erweiterung der Ausdrucksfähigkeit durch die Verwendung von Papier als Material und Masse auf der einen Seite und die Reduktion der differenzierten Farbigkeit der Tonwerte des Bildes auf die Farben schwarz und weiß auf der anderen. Durch die Festlegung auf den Werkstoff Papier wird ein Material eingeführt, das durch sein Wesen als physischer Stoff in der Verarbeitung differenzierte Möglichkeiten des Ausdrucks eröffnet: Als Rohstoff der Collage besitzt es eine Masse (von diaphaner bis massiver Erscheinung) und Textur (von glatt bis grobkörnig). Im Modell der Collage wird das Material zum Träger der Lektüre: Neben

seinem spezifischen Erscheinungsbild fordert insbesondere der handwerkliche Umgang seiner Bearbeitung, die Möglichkeiten es zu schichten und zu fügen dazu heraus, Ausdrucksformen für das räumliche Phänomen der Grenze im Relief des Modells der Collage zu entwickeln. Aus der Lektüre eines stofflosen Bildes erwächst eine Architektur des Modells als „konstruierte Idee“ (2).

"Schritt 2: Entwickeln Sie aus dem gefundenen Konzept aus Schritt 1 eine Strategie der Organisation von Raum und Masse mit dem Ziel, eine Textur zu gestalten. Erstellen Sie ein Relief mit Hilfe des Gipsgusses (Größe 20x40cm, Höhe ca. 5cm). Die Präsentation erfolgt auf einer MDF-Grundplatte (10mm)."

Im zweiten Schritt der Übung wird die gefundene Collage –die Essenz der Lektüre– in einem Gipsmodell materialisiert. Die zunächst denkbar einfachste Strategie, Höhen und Massen entsprechend den beiden Farben zu wählen, erweist sich schnell als zu starke Vereinfachung. Die mechanische Übersetzung von Tonwert in Masse und Höhe banalisiert die Nuancen und Schattierungen des Begriffs ‚GrenzelSchwelleÜbergang‘. Vielmehr fordert der zweite Teil der Übung eine weitere Transformation und fein austariertes Spiel von Masse und Raum, damit die gefundene Gipstextur die Schattierungen des Begriffs Grenze zum Ausdruck bringen kann. In ihrem Endergebnis, als Synthese aus Material, Raum und Form wird das Modell zum materiellen Träger der Essenz der Lektüre.

Nach Inge Habig und Kurt Jauslin sind es diese drei Faktoren, die bildhaft zusammenwirken: „Material, Raum-Körpergestalt und die Konfiguration der Form. In ihrem ästhetischen Gefüge“ -konstatieren sie- „und dem darin enthaltenen zeichenhaften Ausdruck können sie (...) symbolische Inhalte aufnehmen, die die Bildhaftigkeit in Bedeutungsgehalt vertiefen“(3)

Was bedeutet dies für den Oberhafen?

Durch seine charakteristische Lage im Stadtgewebe stellt der Oberhafen programmatisch die Frage nach seinen Grenzen und seinen Verbindungen mit dem Stadtkörper. Weit mehr als nur um eine funktional-infrastrukturelle Frage handelt es sich hier um die Frage nach dem Verhältnis eines Ortes zur Stadt. Denn wenn Material, Raum und Form die bestimmenden Träger von Bildhaftigkeit und Bedeutung sind, erwächst aus der konkreten räumlichen Form der Grenzen die Bedeutung des Oberhafens im Gefüge der Stadt. Welches Selbstverständnis der Oberhafen haben wird und mit welcher Bedeutung sein Ort gefüllt werden wird, wird in nennenswertem Maß von der konkreten räumlichen Ausgestaltung seiner Grenzen, seiner Schwellen und Übergänge in das Gewebe der Stadt abhängen.

Felix Schmuck

(1) Vgl. Kanafa, Kamilla: Grenznavigator. Fakultät Raumplanung, Universität Dortmund; www.ruhr-2030.de/pdf/grenznavigator.pdf; Stand: 24.02.2010.

(2) Alberto Campo Baeza: La idea construida. Madrid 2006, S.48.

(3) Habig, Inge; Jauslin, Kurt: Der Auftritt des Ästhetischen: Zur Theorie der architektonischen Ordnung. Frankfurt am Main 1990, S.40.



Bestand, 2010



Laura Marie Ahlert, Jana Cordes

DAS MODELLBILD: EIN WERKZEUG ZUM RÄUMLICHEN ENTWERFEN

Auf dem Weg zur Realisierung eines Projekts ist es unerlässlich, dass die Entwerfer sich die konzipierten Räume in Modellen vergegenwärtigen. Denn das Modell ist der Wirklichkeit näher als Pläne, die zweidimensionale Darstellungen einer räumlichen Gegebenheit sind und Raum nur abstrakt beschreiben. In seiner Funktion als Werkzeug zum Entwerfen hat das Modell eine zentrale Stellung im Entwurfsprozess: Das Modell ist die realitätsnaheste Darstellungsform eines Entwurfs, da es eine planerische Idee aus dem zweidimensionalen Bereich der Zeichnung in die dreidimensionale Wirklichkeit des Raums überführt.

Zum einen gestattet das Bauen von Modellen einen intuitiven unmittelbaren Zugang zum Bearbeiten des Raums bzw. räumlicher Strukturen. Zum anderen repräsentiert das Modell eine vom Entwerfer fixierte Idee, die als Zielvorstellung den gesamten Entwurfsprozess orientieren kann. Der Architekt und Theoretiker Oswald Mathias Ungers sieht im Modell eine „... intellektuelle Struktur, die Ziele setzt für unsere schöpferischen Aktivitäten; gerade so wie der Entwurf von Modellgebäuden, von Modellstädten, von Modellgemeinschaften und anderen Modellbedingungen die Richtschnur ist für folgerichtige Aktionen“(1).

DAS WERKZEUG KULISSENMODELL

Das Modell, das dem Foto zugrunde liegt, ist ein Kulissenmodell. Etymologisch kommt der Begriff der Kulisse vom französischen Wort *coulisse*, übersetzt Schiebewand, Rinne bzw. Führung. Bühnenbildner erstellen Bühnenbildmodelle, in denen sie die Raumwirkung und die technischen und sze-

nischen Vorgänge des Bühnenstücks simulieren. Analog zu Bühnenbildmodellen, die den Bühnenraum zusammen mit dem Entwurf des Bühnenbilds darstellen, ist das Kulissenmodell an einer Seite offen, so dass dort die Kamera zum Fotografieren platziert werden kann.

Das Kulissenmodell umschreibt einen für den Entwurf charakteristischen Raum oder eine charakteristische Raumfolge, zum Beispiel den zentralen Platzraum in einer projektierten Stadtstruktur am Oberhafen.

Die bauliche Fassung des Raums, die Kulisse, besteht bei einem Außenraum, zum Beispiel dem genannten Platzraum, aus den diesen Platz einfassenden Gebäuden. Bei einem Innenraum besteht die Kulisse aus der Wand bzw. der unmittelbar an den Innenraum angrenzenden Raumschicht. Staffagen in Form von Menschen, Bäumen oder Fahrzeugen ergänzen den Entwurf der räumlichen Situation und geben überdies Informationen zum Maßstab des dargestellten Raumgefüges.

Der als Modell gebaute Ausschnitt verdeutlicht exemplarisch die logische Struktur der Entwurfskonzeption sowie entscheidende räumliche Charakteristika. Die Form des Modells bildet diese gedankliche innere Struktur räumlich ab. Ungers schreibt dazu in seinem Text ‚Entwerfen und Denken in Vorstellungen, Metaphern und Analogien‘: „In einem solchen Modell ist die äußere Form Ausdruck der inneren Struktur. Es zeigt die Art, wie etwas zusammengesetzt ist. Ein Modell zu machen, bedeutet Zusammenhänge in einer gegebenen Kombination und in festgelegten Dispositionen zu erkennen“(1).

GESTIMMTE RÄUME

Die Fotografie ist ein Instrument der Abbildung und Dokumentation der Wirklichkeit. Diese Abbildung hat beschreibende Funktion und kann zudem die Wahrnehmung und die Bewertung von räumlichen Situationen beeinflussen. Die Fotografie von Räumen in Modellen kann für Entwürfe eine Kommunikationsform sein, die eine Planung durch den perspektivischen Eindruck des Fotos für Laien verständlicher macht.

Als Werkzeug zur Abbildung der physischen Wirklichkeit bietet die Fotografie einen großen Gestaltungsspielraum. Die Wahl des Standpunkts und des Ausschnitts, sowie die Komposition des Fotos und auch fototechnische Aspekte machen aus jedem Foto eine subjektive Sicht des Verfassers. Das eröffnet der Fotografie im Rahmen des Entwerfens die Möglichkeit, nicht ausschließlich eine deskriptive Funktion zu haben, sondern selbst Ausdruck einer Idee zu sein. Das Foto wird „... selbst ein Entwurf, der Entwurf einer bestimmten Art und Weise, einen Gegenstand und seinen Kontext wahrzunehmen, mit anderen Worten: der Entwurf einer Ästhetik“(2), wie Christian Gänshirt in ‚Werkzeuge für Ideen‘ beschreibt. Das Fotografieren des Kulissenmodells dient also nicht der bloßen Repräsentation des vom Modell dargestellten Raums. Sondern durch die gestaltende Strategie beim Fotografieren wird der fotografierte Modellraum zum entwurfsprägenden Raum des Gesamtkonzepts.

Beim Fotografieren des Kulissenmodells steht das Arbeiten mit dem Licht im Vordergrund, denn das Licht kann als der *Werkstoff* des Fotografen und als immaterielles Element der



Bestand, 2010



Philipp Matheus, Nils Hartmann

Architektur verstanden werden. Die Lichtstimmung bringt den Modellraum zur Geltung und tönt die Szene, bzw. stimmt den Raum und kreierte eine spezifische Atmosphäre. Der Philosoph Gernot Böhme schreibt dazu in ‚Architektur und Atmosphäre‘: „Wenn Atmosphäre ein gestimmter Raum ist bzw. eine Umgebung, die einen in bestimmter Weise anmutet, dann ist die Beleuchtung des Raums oder der Szene dafür von ausschlaggebender Bedeutung. Es sind die Farben, das Licht, es ist die Verteilung des Lichts, die Intensität, die Konzentration oder umgekehrt die Diffusität des Lichts, die einem Raum, einer Szene eine gewisse Atmosphäre verleihen“⁽³⁾.

Das Licht spielt mit der Körperhaftigkeit, mit den Formen und Flächen des Modells. Die Modulation mit dem Licht definiert die Übergänge der einzelnen Elemente der Komposition des Modells. Hartes oder weiches, warmes oder kaltes Licht analog zu Morgen-, Mittag- oder Abendstimmung gestaltet den atmosphärischen Ausdruck des Fotos. Das Entwerfen einer Lichtstimmung für das Foto ist die zentrale Aufgabe, um die im Entwurf intendierte Realität mit der entsprechenden Bildwirkung darzustellen.

RAUM BEGRENZENDE MATERIE

Dem Entwurf von Architektur und Stadt liegt das methodische Arbeiten vom Abstrakten zum Konkreten, das heißt vom Konzeptionellen zum Baulich-Materiellen, zugrunde. Die Modellkulisse als Begrenzung des zu fotografierenden Raums beinhaltet in ihrer Architektur wesentliche Intentionen des Entwurfs. Der abstrakte Karton der Modelle wirkt

als architektonische Materie auf die Atmosphäre des im Foto dargestellten Raums ein. Die Relevanz der Gebäudehülle ist für das Kulissenmodell analog zur gebauten Architektur zu verstehen, wie es Andrea Deplazes in seinem Text ‚Zur Bedeutung des Stofflichen‘ feststellt: „Das ist das Paradoxe an der Architektur: Denn obwohl der ‚Raum‘ ihr erstes und höchstes Ziel ist, so befasst sie sich im Folgenden mit dem ‚Nicht-Raum‘, mit der den Raum begrenzenden Materie, die auf den Raum nach außen wie nach innen zurückwirkt. Aus ihr bezieht sie ihre Memoria, ihre räumliche Kraft und ihren Charakter“⁽⁴⁾.

Das Bauen eines Modells ist für den Ersteller eine sinnliche Erfahrung von Raum und Material. Die Suche nach der Beleuchtungssituation, die der Entwurfsintention entspricht, lässt dazu das immaterielle Element des Lichts zu einem realen Werkstoff des Entwurfs werden. Diese Arbeitsweise unterscheidet sich grundsätzlich von dem Erstellen eines digitalen Bildes, dessen Produktionsprozess ausschließlich virtuell ist. Physisch ist das Modell vor uns, das wir mit den Händen bearbeiten können. So ist es die haptische Wahrnehmung beim Modellbau, die dem Entwerfer ein *Gefühl* für die Materie und die Formen des Entworfenen gibt.

PRÄGENDER RAUM AM OBERHAFEN

Das Gebiet des Oberhafens wird in den hier vorliegenden Projekten durch den Entwurf einer neuen städtebaulichen Struktur mit dem nördlich angrenzenden Stadtkörper Hamburgs und der südlich gelegenen HafenCity verknüpft. Das dazu nötige übergeordnete Gestaltungskonzept stellt die

Frage nach der Strategie, wie die auf dem Projektareal bestehenden, für die frühere Hafennutzung charakteristischen Bauten der Lagerhallen und Bahnanlagen, sowie die Oberhafenkantine in den Entwurf einbezogen werden können. Das Konzept für den Umgang mit den Bestandsbauten wird in den Bildern der Kulissenmodelle deutlich: das kohärente Weiterbauen des Bestands, das kontrastierende Ergänzen durch neue Bauten und der substanzielle Umbau des Bestands als Grundlage eines neuen Ganzen stellen die Strategien der Transformation der vorgefundenen Strukturen dar. Das entwerferische Ziel, einen neuen Gesamtzusammenhang zwischen Bestandsbauten und Neubauten herzustellen und einen charakteristischen Ort im sich transformierenden Raum am Oberhafen zu begründen, wird in den Bildern der Kulissenmodelle deutlich formuliert. Denn das Foto des Kulissenmodells bildet die Essenz des Raums, das heißt das Wesen des Raums, ab und überführt die Idee des Entwurfs in eine vorstellbare Realität.

Darüber hinaus gibt der hohe Grad an Abstraktion, der diesen Modellen innewohnt, dem Betrachter den nötigen Spielraum zur Interpretation, den Raum mit eigenen Vorstellungen und Erinnerungen zu füllen: Das Foto des Kulissenmodells wirkt wie ein *Denk-Bild*.

Peer Lorenz

⁽¹⁾ Ungers, Oswald Mathias: Entwerfen und Denken in Vorstellungen, Metaphern und Analogien. In: Oswald Mathias Ungers. Architektur 1951-1990. Stuttgart 1991, S. 230.

⁽²⁾ Gänshirt, Christian: Werkzeuge für Ideen. Basel 2007, S. 177.

⁽³⁾ Böhme, Gernot: Architektur und Atmosphäre. München 2006, S. 103.

⁽⁴⁾ Deplazes, Andrea: Architektur Konstruieren. Basel 2005, S. 19.

"Die Morphologie des Gebiets wird durch den Bahndamm und die Lage am Wasser geprägt. Des Weiteren zeichnet sich das Gebiet durch die Nähe zur Innenstadt aus.

Hauptziel des Entwurfes ist die Integration des Gebietes am Oberhafen in die Innenstadt Hamburgs. Drei Fußgänger- und Fahrradbrücken sowie eine Autobrücke verknüpfen den Oberhafen mit der Innenstadt, der City Süd, dem Baakenhafen und Rothenburgsort. Es soll eine Stadtstruktur entstehen, die sich in die umgebende Stadt eingliedert. Diese wird durch eine Nutzungsmischung - bestehend aus einem Konferenzzentrum, Einzelhandels-, Kreativwirtschafts- und Gastronomiebetrieben, einem Hotel sowie Büro- und Wohnnutzungen - generiert.

Ein weiteres Ziel des Entwurfes ist es, die Historie des Ge-

bietes in Form der langgestreckten Lagerhallen und die damit einhergehende horizontale Großmaßstäblichkeit aufzunehmen und in der Planung durch vertikale Großmaßstäblichkeiten fortzuführen.

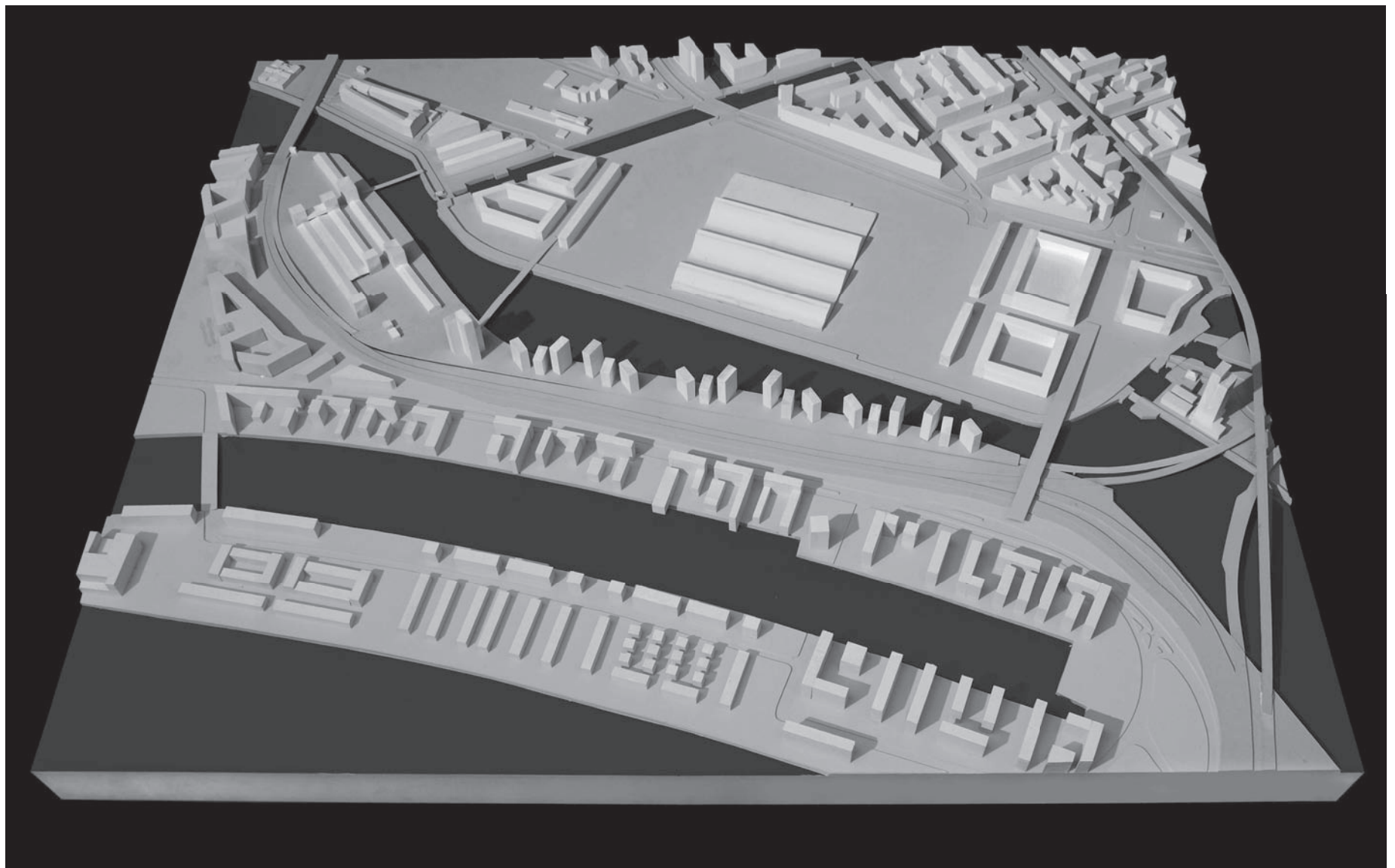
Hierzu werden in die bestehenden Hallen Türme mit Nutzung als Konferenzzentrum eingesetzt. An den Anfangs- und Endpunkten der Hallen entstehen auf diese Weise zwei städtebaulich markante Plätze, die jeweils den Übergang zum restlichen Gebiet definieren.

Auf der westlichen Seite wird der Platz durch ein Punktgebäude mit Hotelnutzung ergänzt. Dieses Gebäude fungiert als Einleitung in die vertikal geprägte Typologie von Büro- und Wohntürmen, die jeweils in Dreiergruppen angeordnet sind.

Die Planung auf der Seite des Großmarkts ermöglicht die Anbindung an die City Süd sowie die Fortführung der Innenstadt. In diesem Teil des Gebiets entstehen weitere Bürogebäude und Wohnblöcke."

(Auszug aus dem Erläuterungstext)

	Grundstücksfläche	überbaute Fläche	BGF oberird.	GRZ	GFZ
Bestand	84723	22013	25869	0,26	0,31
Entwurf	84723	27182	138729	0,32	1,6



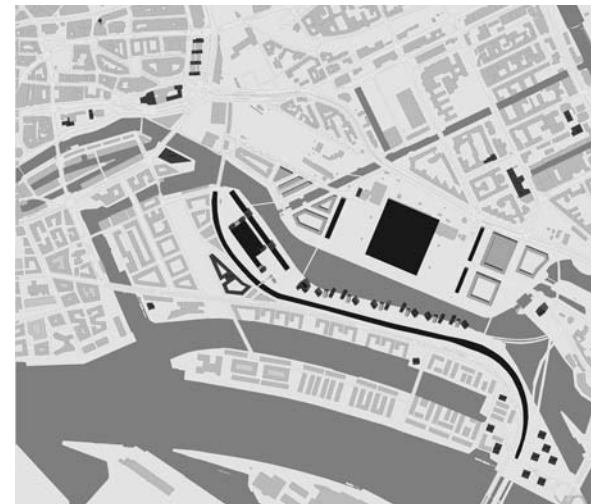
Modell 1:1000



Skizze Bestand



Freiräume



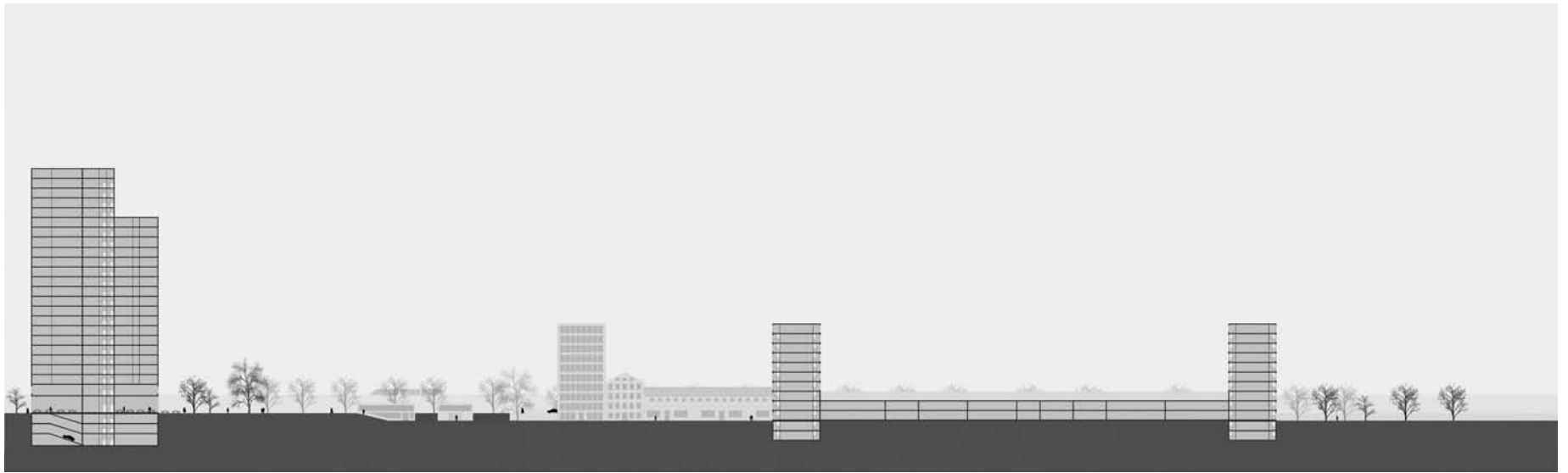
Maßstabsprünge

THEMA MASSENADDITION

35

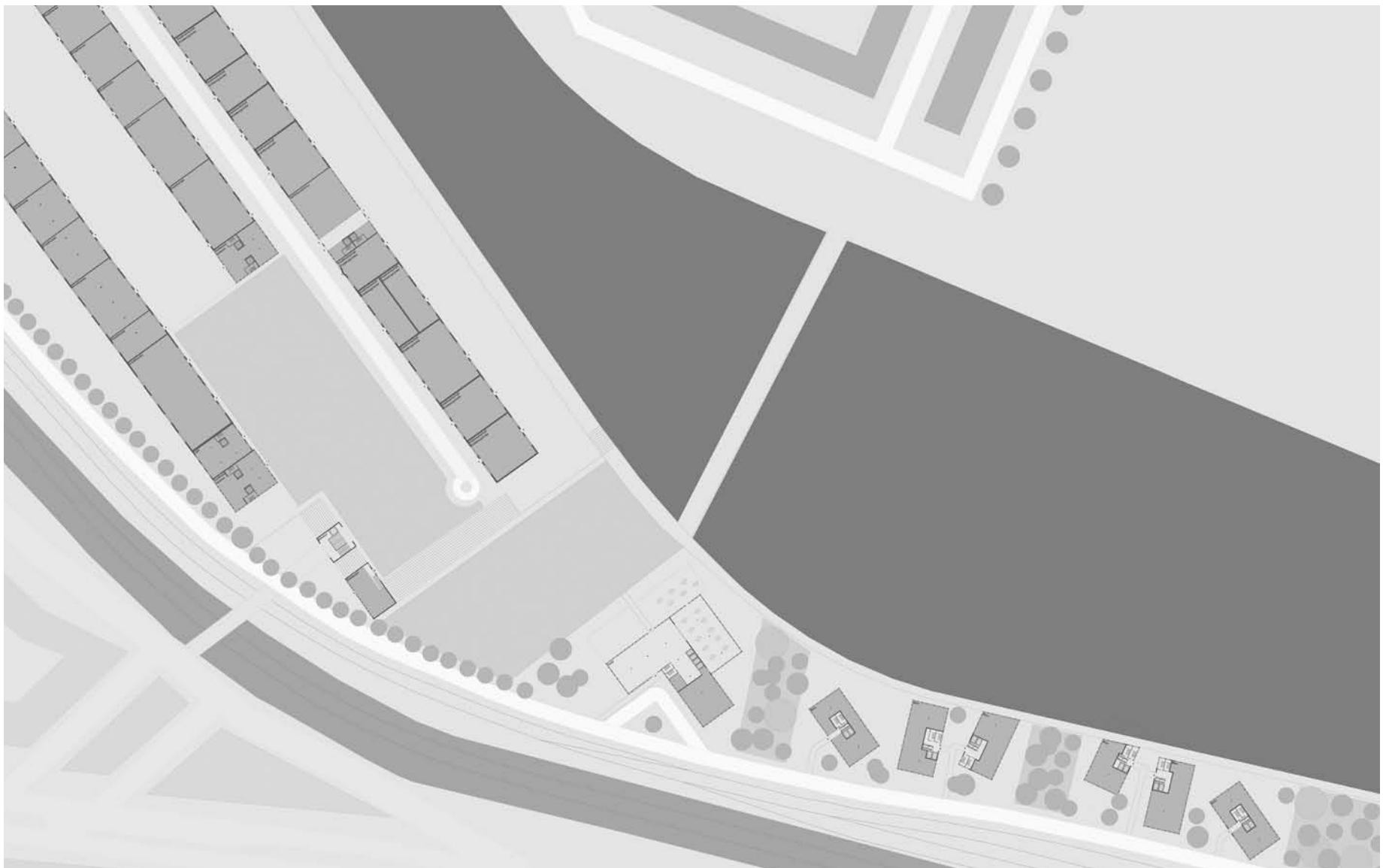


Szenarioplan 1:7500

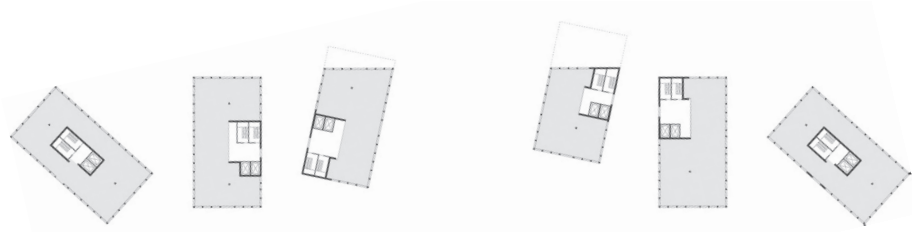


Schnitt 1:2000

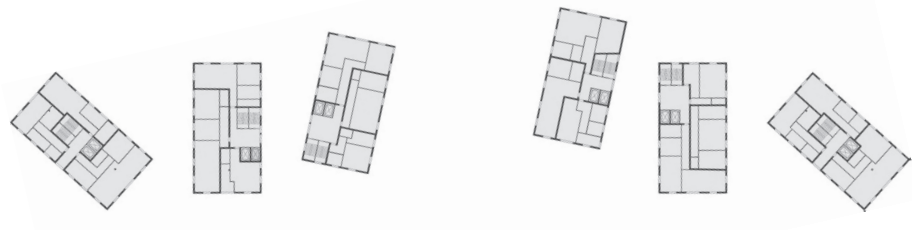
36



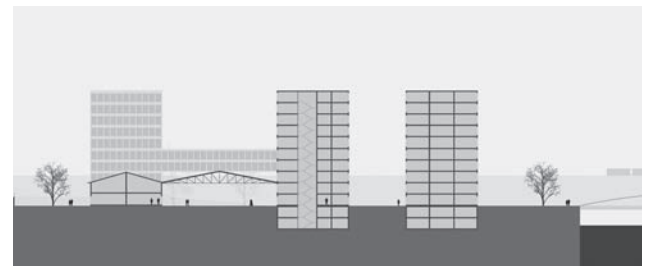
Nolliplan 1:2000



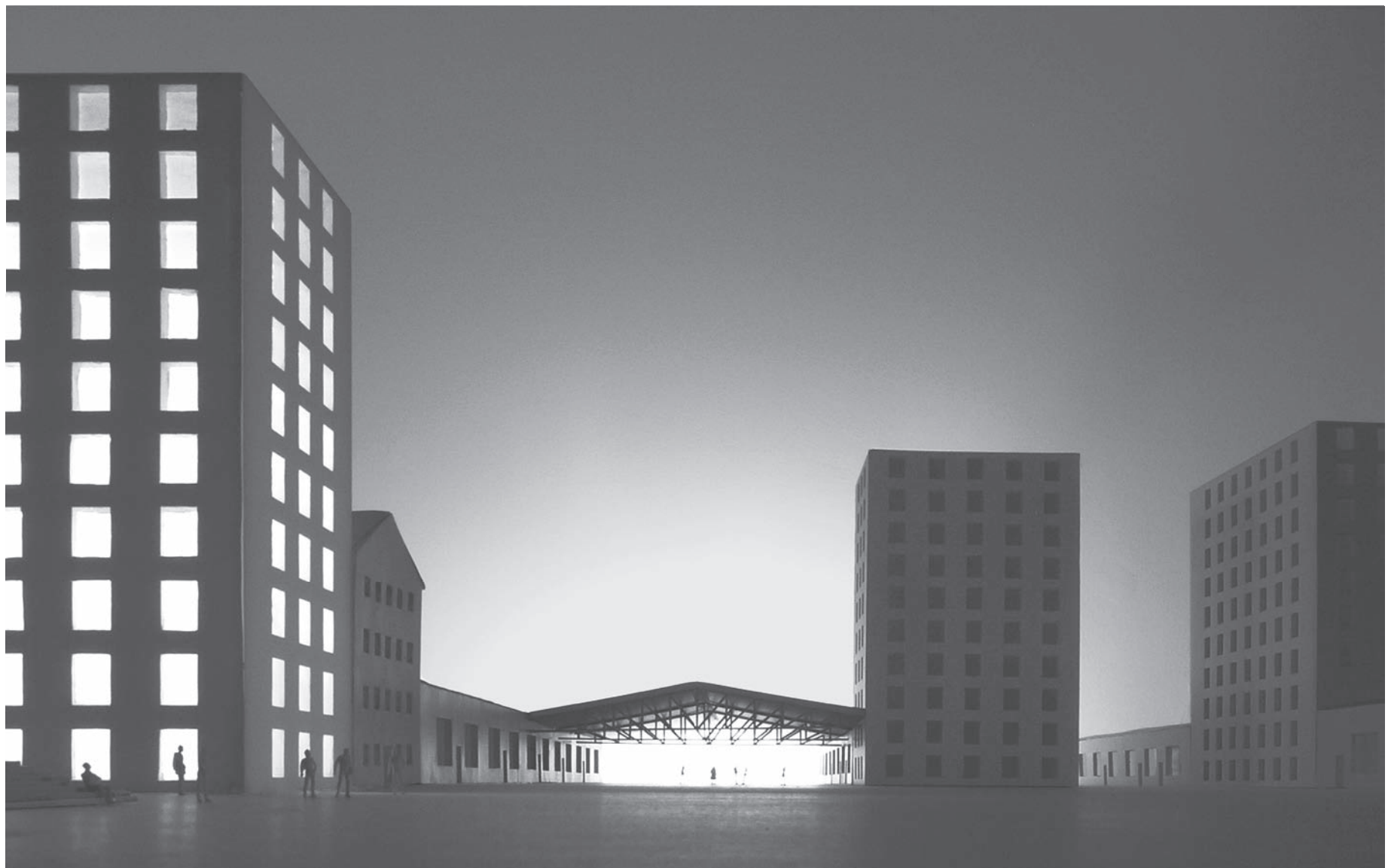
Regelgeschoss Büro 1:1500



Regelgeschoss Wohnen 1:1500



Schnitte 1:2000



Modellfoto

(...)



MASTER THESIS

65

SS 2009

BETREUUNG

Prof. Paolo Fusi

Prof. Wouter Suselbeek

Peer Lorenz

Felix Schmuck

VERFASSERIN

Viktoria Delovska

"Der Entwurf für das Areal des Oberhafens nimmt die Potenziale der besonderen Lage am Wasser sowie der vorhandenen Struktur des alten Güterbahnhofs auf und bindet es an das Zentrum und die benachbarte HafenCity an. Es entsteht ein Standort für Wohnen, Arbeiten und Kulturnutzung. Unterschiedliche Typologien erzeugen eine Vielfalt an Raumqualitäten. Der Umgang mit den Bestandsbauten wird zum Ausgangspunkt des ganzen Konzeptes für die neue Planung des Areals. Die Vielfalt an Außenräumen und die Verdichtung schaffen einen Ort städtischen Charakters und eine besondere Atmosphäre für das Quartier.

Zwei Zonen prägen den Entwurf: Die erste ist eine introvertierte Fußgängerzone auf dem Gelände des alten Güterbahnhofs. Sie nimmt die Bestandsfragmente und

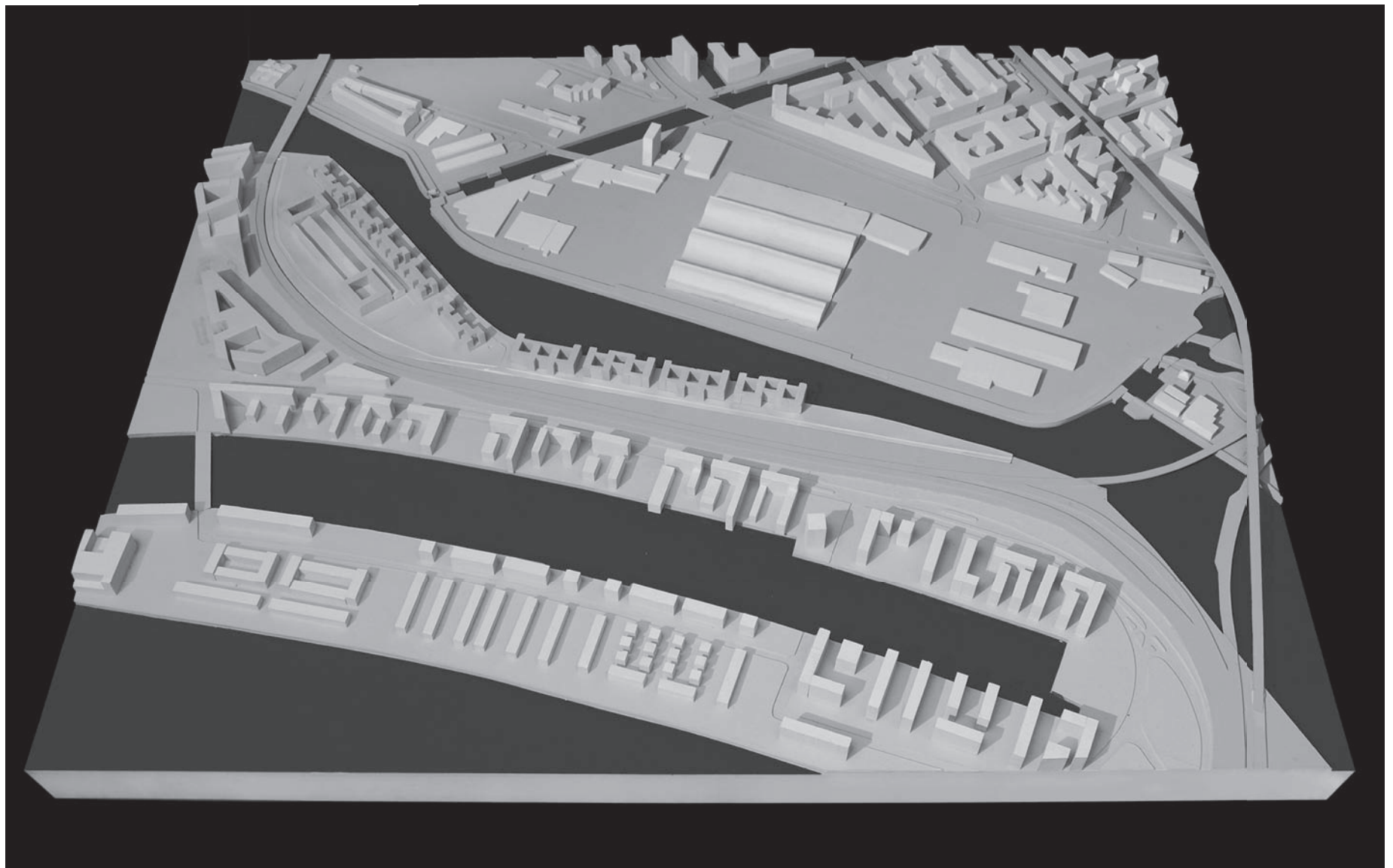
Raumnischen als Ausgangspunkt für den Entwurf auf. Die beigefügte neue Struktur versucht zwischen der alten Halle und der Oberhafenkantine einen Weg und ein angenehmes Quartier zu definieren und die Fragmente zu einer neuen Einheit umzuformulieren. Die zu einem neuen Ausstellungsort umgebaute Halle verbindet das Quartier mit der Kunstmeile bei den Deichtorhallen.

Die zweite Zone wird durch eine kontinuierliche Wohnbaustruktur entlang der Wasserkante gebildet: Der erste Teil der neu geplanten Wohnbebauung verläuft parallel zu den Bestandsbauten der Bahnschuppen und zeichnet sich als Komposition von freistehenden Baukörpern aus, die durch ihre Erscheinung als Ensemble die Wasserseite prägen.

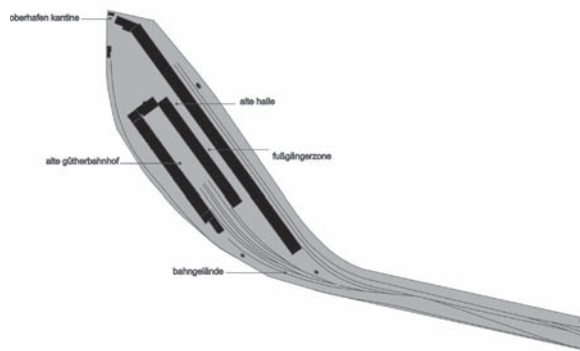
Der zweite Teil sind Wohnblöcke entlang der Wasserkante und der Bahngleislinie, die eine Komposition aus Querriegeln und inneren Erschließungsräumen bilden. Abgeschildert vom Lärm der Großmarkthalle und des Bahnviadukts bilden ruhige Innenhöfe das Zentrum jedes Blocks."

(Auszug aus dem Erläuterungstext)

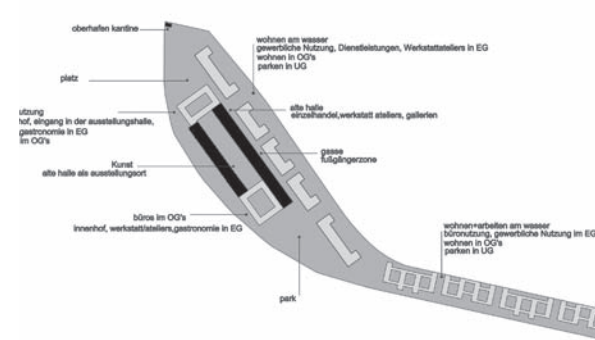
	Grundstücks- fläche	überbaute Fläche	BGF oberird.	GRZ	GFZ
Bestand	84723	22013	25869	0,25	0,31
Entwurf	84723	18434	91275	0,22	1,07



Modell 1:1000



Funktionen des Bestandes



Neue Funktionsanordnung

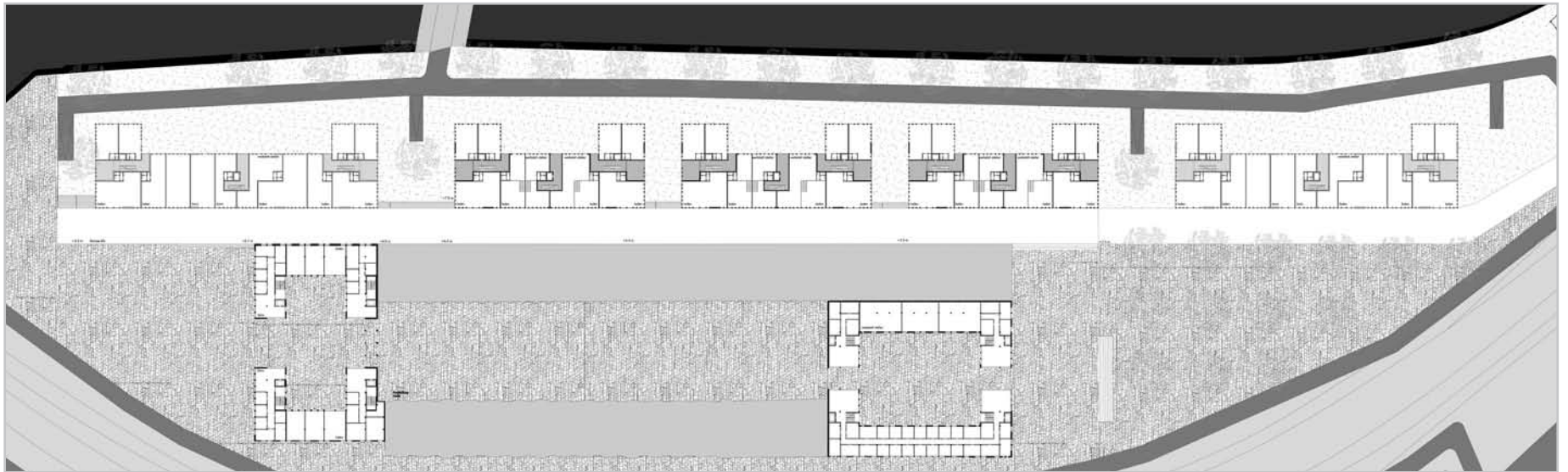


Orientierung der Funktionen

THEMA TYPUS UND TOPOS

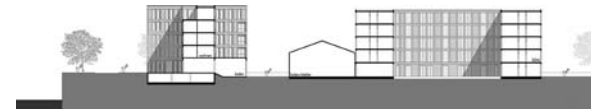


Szenarioplan 1:7500



Nolliplan 1:2000

68



Schnitte 1:2000



Ansicht 1:2000



Schnitt 1:2000



Nolliplan 1:2000



Schnitt



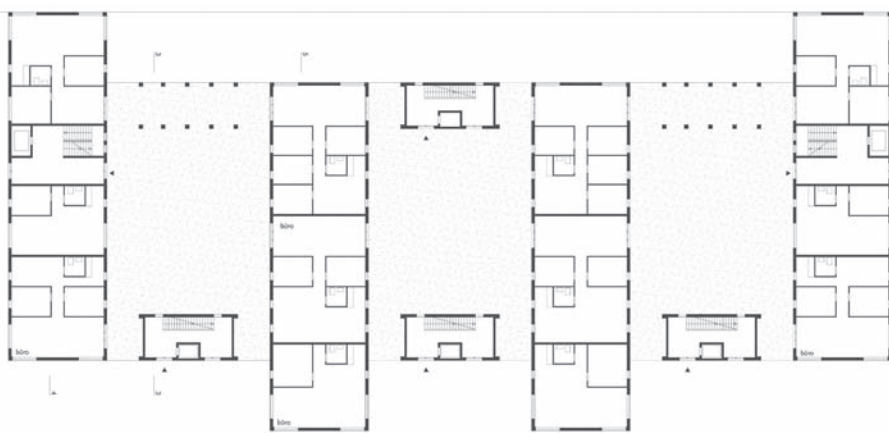
Ansicht



Regelgeschoss



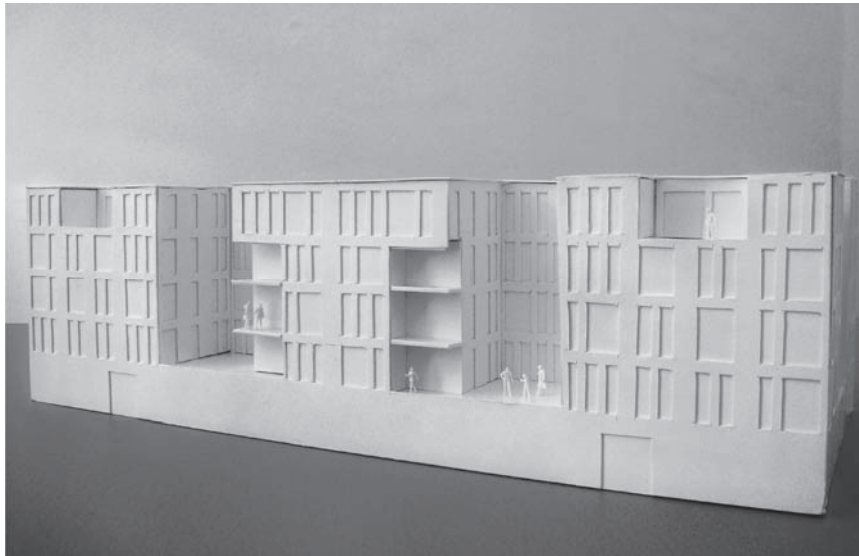
Schnitt



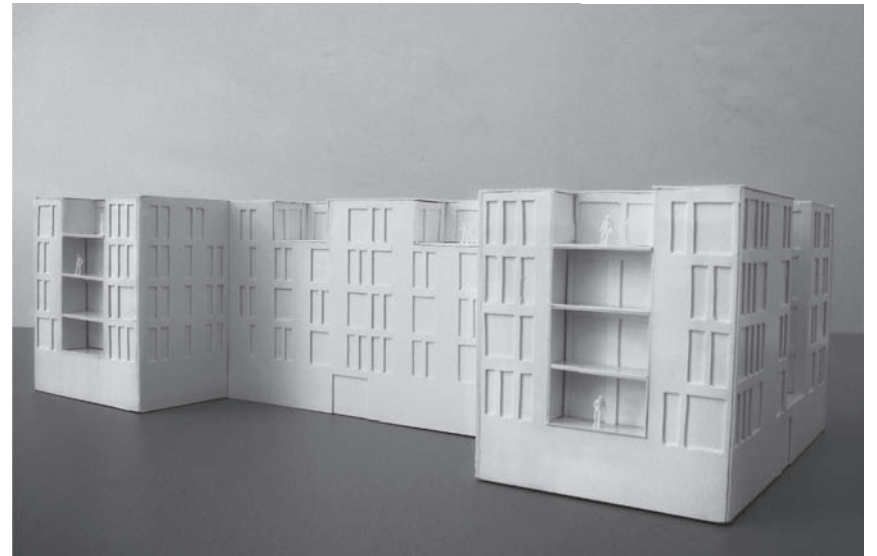
Erdgeschoss



Schnitt

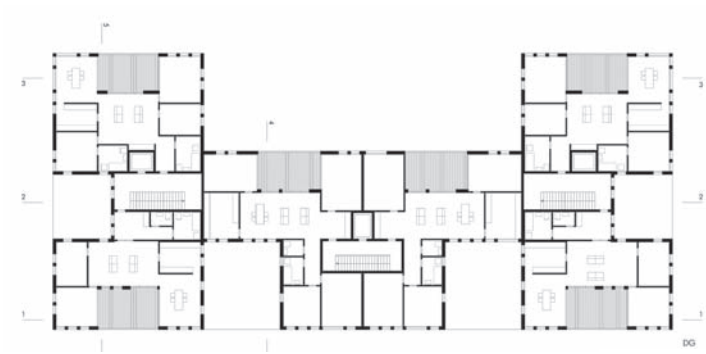


Modell 1:200

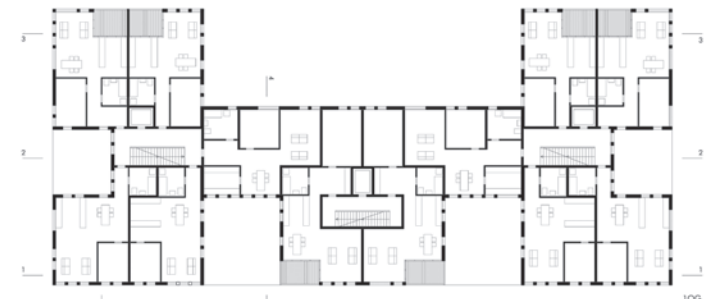


Modell 1:200

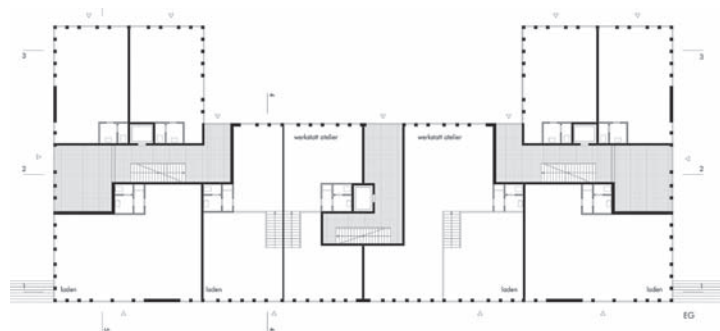
70



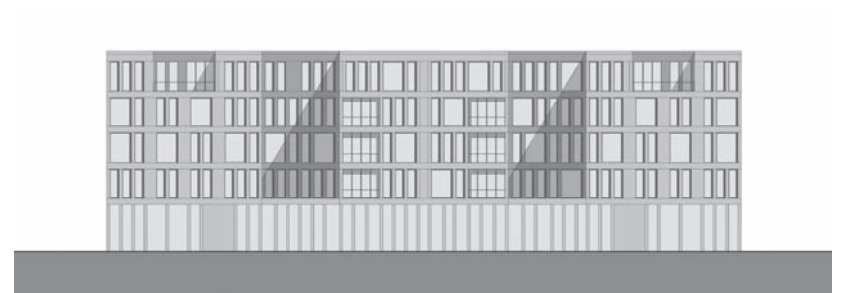
Dachgeschoss



Regelgeschoss



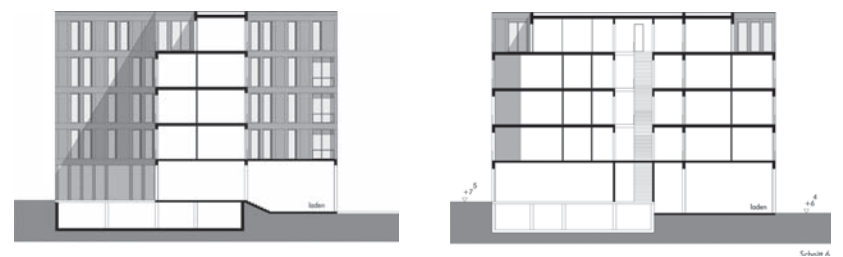
Erdgeschoss



Ansicht



Schnitt



Schnitte

AUTOREN

- Jürgen Bruns-Berentelg,
Vorsitzender der Geschäftsführung der
HafenCity GmbH
- Paolo Fusi, Univ. Prof. Dott. Arch.
Lehrstuhl Städtebaulicher Entwurf
HafenCity Universität Hamburg
- Peer Lorenz, Dipl.-Arch. ETH
Wissenschaftlicher Mitarbeiter
Lehrstuhl Städtebaulicher Entwurf
HafenCity Universität Hamburg
- Felix Schmuck, Dipl.-Ing.
Wissenschaftlicher Mitarbeiter
Lehrstuhl Städtebaulicher Entwurf
HafenCity Universität Hamburg
- Katja Schotte, Dipl.-Ing.
Lehrbeauftragte
Lehrstuhl Städtebaulicher Entwurf
HafenCity Universität Hamburg

BILDQUELLEN

- Titelbild Eduardo Chillida: "Louis Kahn, No. VI",
1993 (Ausschnitt), © Zabalaga-Leku/ VG
Bild-Kunst, Bonn 2010
- 6, links Bauhaus Utopien - Arbeiten auf Papier, Hrsg.
Wulf Herzogenrath, Stuttgart, 1988, S.35
- 6, rechts Hamburg und seine Bauten 1929-1953, Hrsg.
Architekten- und Ingenieur-Verein Hamburg
E.V., Hamburg, 1953, S. 24
- 7 Hamburg und seine Bauten 1918-1929, Hrsg.
Architekten- und Ingenieur-Verein Hamburg
E.V., Hamburg, 1929, S. 18
- 11, mitte Lange, Ralf: Hamburg, Wiederaufbau und
Neuplanung 1943-1963, Königstein im Tau-
nus, 1994, Einband
- 11, rechts Lange, Ralf: Hamburg, Wiederaufbau und
Neuplanung 1943-1963, Königstein im Tau-
nus, 1994, S.229

