

HafenCity Hamburg – Magdeburger Hafen – Überseequartier

Auslober:

Freie und Hansestadt Hamburg

Betreuung/Vorprüfung:

genius loci – architekturcontor, Hamburg

Wettbewerbsart:

Begrenzt offener, städtebaulicher Ideenwettbewerb mit vorgeschaltetem Bewerbungsverfahren zur Auswahl von 25 Teilnehmern zuzüglich 10 Zuladungen

Zulassungsbereich:

Europäischer Wirtschaftsraum (EWR)

Teilnehmer:

Freischaffende Architekten oder Stadtplaner sowie Landschaftsarchitekten in Arbeitsgemeinschaft mit Vorgenannten

Beteiligung:

34 Arbeiten

Termine:

Bewerbungsschluß	03. 03. 2003
Tag der Auslobung	21. 03. 2003
Abgabetermin Pläne	20. 05. 2003
Abgabetermin Modell	27. 05. 2003
Preisgerichtssitzung	30. 06./01. 07. 2003

Fachpreisrichter:

Prof. Carl Fingerhuth, Zürich (Vors.)
 Prof. Dr. Werner Durth, Darmstadt
 Peter Gero, Bezirksamt Hamburg-Mitte
 Jan Störmer, Hamburg
 Günther Vogt, Zürich
 Prof. Kunibert Wachten, Dortmund
 Prof. Jörn Walter, Oberbaudirektor, Hamburg

Sachpreisrichter:

Jürgen Bruns-Berentelg, GHS mbH, Hamburg
 Peter Dietrich, HHLA, Hamburg
 Jürgen Ehrlich, DIFA, Hamburg
 Jörg Hamann, Bezirksversamml. HH-Mitte
 Dr. Wolfgang Peiner, Finanzbehörde, Hamburg
 Hubert Piske, Bezirksversamml. HH-Mitte

Modellfotos:

genius loci – architekturcontor, Hamburg

Wettbewerbsaufgabe:

Im Masterplan der HafenCity Hamburg wird der Magdeburger Hafen als der zentrale Stadtraum der künftigen HafenCity definiert. Er soll das städtebauliche Pendant zum Binnenalsterarm werden und umfasst insgesamt eine Grundfläche von ca. 20 ha Bruttobauland; dies entspricht einem Bruttogeschossflächen-Potential von rund 500.000 m² BGF.

Der Magdeburger Hafen mit dem Überseequartier soll der Teil der Hamburger City werden, in dem ganzjährig und ganztätig gelebt, gearbeitet, erlebt, gewohnt, Freizeit verbracht, gegessen und konsumiert wird. Eine urbane Mischung aus öffentlichen Einrichtungen/Gebäuden, dichter Bebauung, multifunktionalen Nutzungen mit markanten Kultur-, Einzelhandels- und Gastronomie-Angeboten wird das Ambiente prägen.

Die Nutzungen für den Bereich westlich des Quartiers orientieren sich an der Leitidee „Übersee“, die sich aus der historischen Nutzung als Hafengebiet einer großen Handelsstadt ableitet. Ihren prägenden Ausdruck bekommt diese Idee über den geplanten markanten Kulturkomplex, der sich unter dem Begriff „Maritime Erlebniswelt“ zusammenfassen lässt und der neben einer attraktiven Ausstellungsfläche auch anspruchsvolle kommerzielle Freizeiteinrichtungen mit Edutainment-Charakter umfassen soll (Maritim-Museum, Science Center, Aquarium, Imax Kino, Kreuzfahrtterminal).

Für den Standort östlich des Magdeburger Hafens sind die Überlegungen zur Nutzungsausweisung und -verteilung noch nicht so weit fortgeschritten und basieren im wesentlichen auf den Aussagen des Masterplans, der hier Wohnen, Büronutzung, Gastronomie und Einzelhandel sowie kulturelle Sondernutzungen vorsieht.

Preisgerichtsempfehlung:

Es wird empfohlen, den mit dem 1. Preis ausgezeichneten Entwurf den weiteren Ausformulierungen von städtebaulichen Leitlinien für die anschließende Phase 2 des internationalen Investoren-Auswahlverfahrens zugrunde legt.

1. Preis (€ 30.000,-):

Trojan + Trojan, Darmstadt
 Prof. Klaus Trojan · Verena Trojan
 Mitarbeit: Volker Ihm · Volker Henne
 Raimund Holubek · Bernd Ernst · Carl Wilkens
 Verkehr: Masuch+Olbrisch, Bremen
 Günther Olbrisch
 Visualisierung: Peter Nägele

2. Preis (€ 25.000,-):

Behnisch · Behnisch & Partner, Stuttgart
 Prof. Dr. Günter Behnisch · Stefan Behnisch
 Günther Schaller
 Mitarbeit: Volker Biermann · Dominik Heni
 Michael Huiss · Maik Neumann
 Tanja Lienhart · Georgios Xenagelis
 L.Arch.: WES & Partner, Hamburg
 Verkehr: Spanheimer · Bornemann · Großmann, Hamburg

3. Preis (€ 20.000,-):

Streb + Partner, Hamburg
 Ivo Krings · Martin Streb
 Mitarbeit: Julia Biallas · Dominik Bueckers
 David Münscher

4. Preis (€ 15.000,-):

David Chipperfield Architects GmbH, Berlin/London
 Prof. David Chipperfield
 Mitarbeit: Christoph Felger · Annette Flohrschütz
 Ilona Klockenbusch · Patrick Lau
 Marcus Mathias · Peter von Matuschka
 Virginie Mommson · Andreas Pfisterer
 Christof Piskowski · Tobias Stiller · Barbara Witt
 L.Arch.: NV Wirtz International, Schoten
 Peter Wirtz
 Verkehr: Steiner Verkehrsplanung, Schenefeld
 Peter Steiner
 Modell: architektur-moedelle-berlin, Berlin
 Schwob-Terry

5. Preis (€ 10.000,-):

Axel Schultes Architekten, Berlin
 Frank · Schultes · Witt
 Axel Schultes · Charlotte Frank
 Mitarbeit: Hans Krause · Monika Bauer
 Andreas Ulrich
 Modell: Christoph Stark · Christian Kenitz
 Stadtplanung: Conradi · Braum · Bockhorst, Berlin
 Bernhard Conradi · Michael Braum
 Verkehr: Ges. für Gesamtverkehrsplanung
 Regionalisierung und Infrastruktur GmbH,
 Bodo Fuhrmann, Berlin

Ankauf (€ 5.000,-):

Böge Lindner Architekten, Hamburg
 Jürgen Böge · Ingeborg Lindner-Böge
 Mitarbeit: Detlev Kozyan · Frank Bischof
 Yvonne Klingler
 L.Arch.: Lohaus und Carl, Hannover
 Verkehr: Körting Ingenieure, Hamburg

Ankauf (€ 5.000,-):

Enric Miralles · Benedetta Tagliabue, Barcelona
 Benedetta Tagliabue
 Mitarbeit: Elena Rocchi · Karl Unglaub
 Stefan Geenen · Elena Nedelcu
 Miguel del Olmo · David Artilés
 Peter Sándor Nagy · Adelaide Pasetti
 Laura Valentini · Andrea Landell de Moura
 Lucia Ortiz · Kevin MacPherson
 Annie Kwon · Dominik Otto
 L.Arch.: EMBT Arquitectes Associats
 Fachplaner: José Antonio Acebillo, Barcelona



Masterplan Januar 2000

1. Preis:

Trojan + Trojan, Darmstadt
Prof. Klaus Trojan · Verena Trojan

Preisgerichtsbeurteilung:

Der Entwurf präsentiert eine städtebauliche Komposition, die nicht schematischen, sondern baukünstlerischen Prinzipien folgt. Mit einer selten anzutreffenden Feinfühligkeit wird für den Magdeburger Hafen ein Baukörper-Ensemble vorgeschlagen, das die Phantasie ebenso anregt, wie es auf die historischen Nachbarschaften sensibel reagiert und mit großer Souveränität wesentliche Orte einprägsam akzentuiert. Obwohl der Magdeburger Hafen dank einer Abstand haltenden, dann aber sehr dichten Bebauung, unbestrittenes Zentrum und Herz des Quartiers ist, gelingt es durch eine Reihe von Quartiersplätzen an den Kopfenden des Hafenbeckens, an der Baakenbrücke und am Kreuzfahrtterminal für eine spannungsvolle und stim-

mungsreiche Folge von öffentlichen Räumen zu sorgen. Diese erlangen einen spezifischen städtebaulichen Reiz in einer sorgfältig gewählten Anordnung der Baukörper, mit sensibel gesetzten Höhensprüngen, Typologiewechseln und vor allem einem bemerkenswerten Gefühl für gute Proportionen und Adressen.

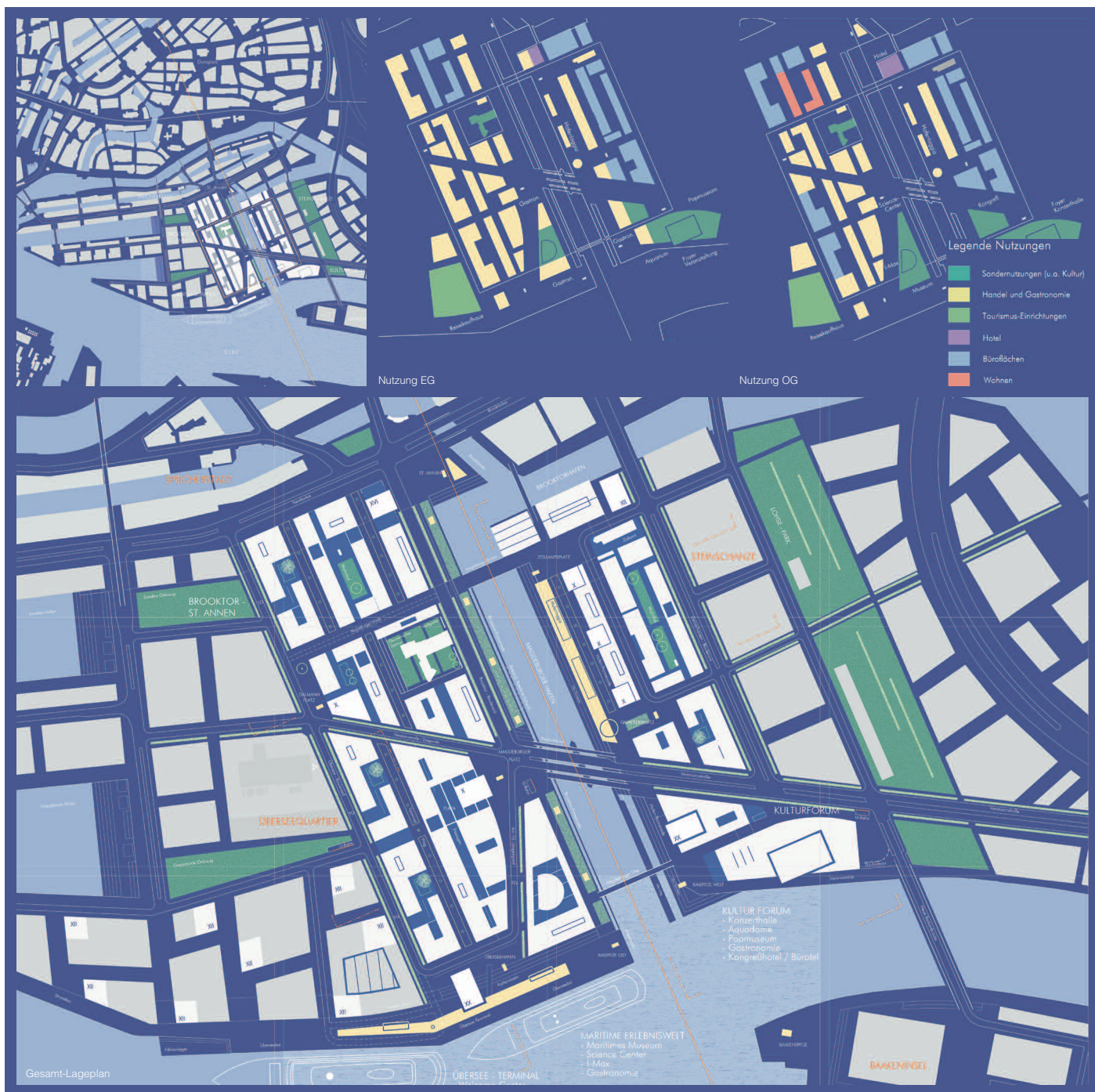
Dies zeigt sich insbesondere an den Kopfenden des Magdeburger Hafens, der durch eine spannungsvolle Disposition für den wichtigen Kultur- und Freizeitbaustein besticht und zugleich den notwendigen Spielraum für eine vielfältig modifizierbare Ausformulierung lässt.

So sehr dieses, den Masterplan im positiven Sinne ausformulierende Konzept überzeugt, so bedarf es in einzelnen Aspekten doch der Prüfung. Dies gilt etwa für die teilweise sehr geringen Abstände innerhalb der Baublöcke, die notwendige Weiterentwicklung des Einzelhandelskonzeptes und auch die endgültige Festlegung der Höhenentwicklung der Hoch-

häuser hinsichtlich ihrer Wirkung auf die Stadtsilhouette mit der Speicherstadt.

Für den Einzelhandel, der einen wichtigen Baustein für die erfolgreiche Realisierung des Überseequartiers darstellt, erscheint es notwendig, den Entwurf aus Handelssicht zu verbessern und u.a. aufgrund der vielfältigen, z.T. zerrissenen Erschließung in den inneren Baustrukturen problematisch, auch weist er z.T. zu geringe Blocktiefen auf. Die westlichen Bereiche sind für Einzelhandelsbesatz kaum geeignet. Unter funktionalen Aspekten ist der Entwurf wesentlich zu überarbeiten. Die Fassung des südlichen Platzes durch die Kreuzfahrtbrücke wird kritisch gesehen. Da ein fester Einbau bei den zu erwartenden jährlichen Liegezeiten nicht sinnvoll ist, wäre hier eine alternative Gestaltung erforderlich.

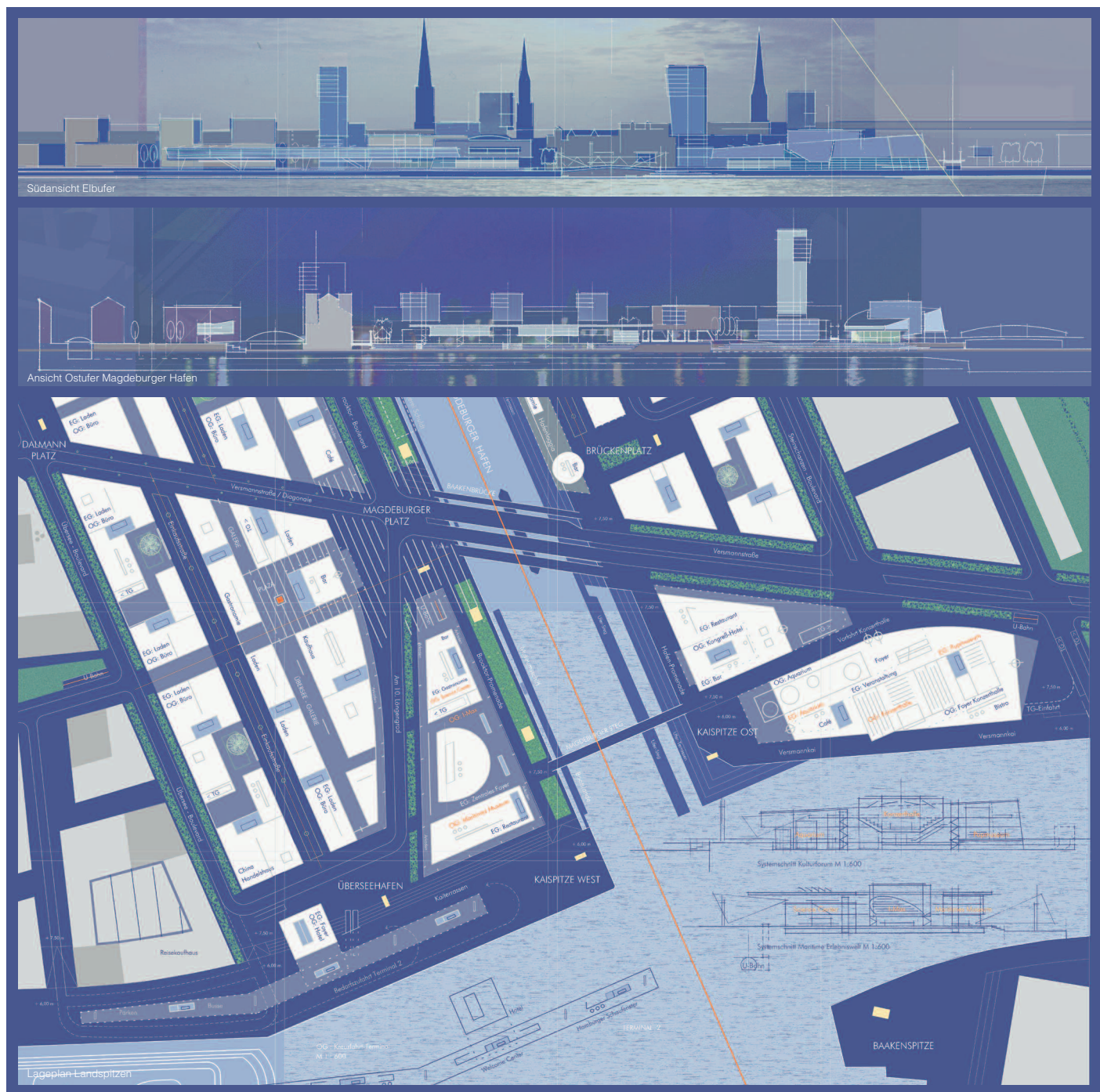
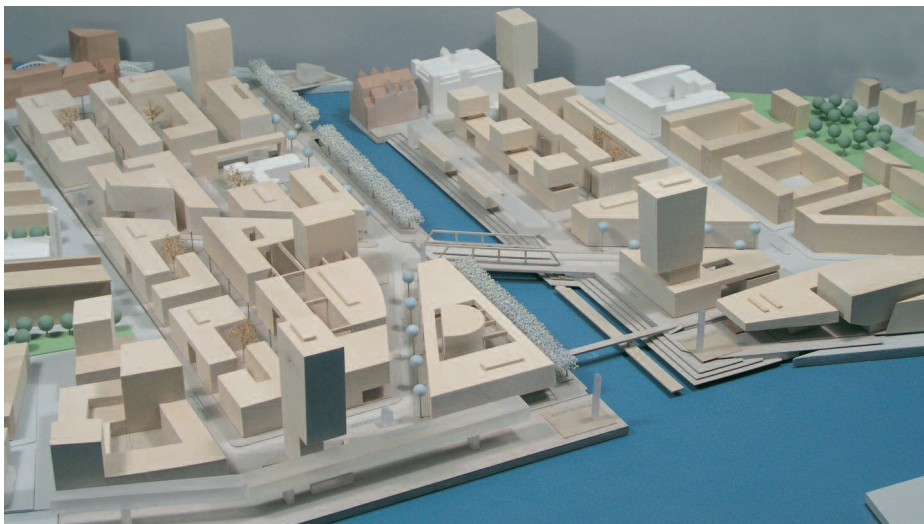
Die Geschossebenen in den Bürotürmen sind zu klein und nicht wirtschaftlich und die Gebäudetiefen sind aus Nutzungs- und Belichtungsaspekten in vielen Fällen nicht funktional.



Das Verkehrs- und Hochwasserschutzkonzept hält sich demgegenüber im wesentlichen an die Vorgaben des Masterplans und ist funktionsfähig. Alle Flächen mit Ausnahme des Kaispeichers B sind auf Warftniveau. Die U-Bahntrasse wird unter der Passage geführt. Eine auf Sammelstraßen reduzierte Feinerschließung reicht dagegen nicht aus. Kontrovers diskutiert wird die Qualität des „Magdeburger Platzes“, da er vom MIV dominiert wird. Die Grün- und Freiräume sind schlüssig aus dem städtebaulichen Konzept entwickelt.

Ein insgesamt ebenso brauchbares wie harmonisches Konzept, das die richtigen Schwerpunkte setzt, zu besonderen architektonischen Ideen im weiteren Verfahren anregt und einen qualitativollen Stadtraum nach baukünstlerischen Grundsätzen verspricht.

Gesamt Lageplan M. 1:6.000
 Lageplan Landspitze, Schnitte M. 1:4.000



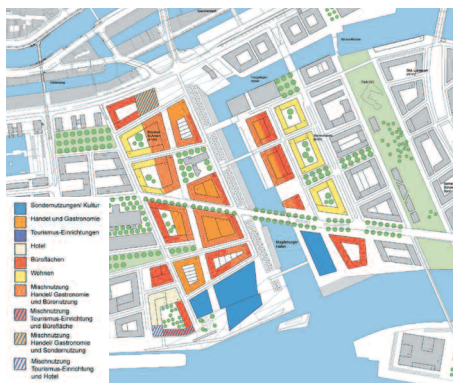
2. Preis:

Behnisch · Behnisch & Partner, Stuttgart
WES & Partner, Hamburg

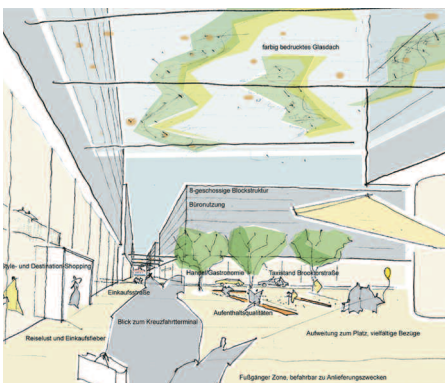
Auszug aus der Preisgerichtsbeurteilung:
Der Entwurf entwickelt seinen Quartiersgrundriss aus klaren und eindeutigen Wegebeziehungen. Dabei kommt dem St. Annenplatz die Bedeutung der Verteilung resp. Bündelung der wesentlichen Beziehungen zwischen der Innenstadt und dem Elbufer am Überseequartier zu. Ergänzt und geschickt angelegte Querverbindungen teils als Fortführung vorhandener Straßen, entsteht ein einfacher, unangestrebter Quartiersgrundriss, der mit dem Vorteil leichter Orientierung verbunden ist. Fast selbstverständlich ergeben sich in diesem Gefüge kleinere und größere, wichtige und beiläufige Plätze und Freiflächen. So bildet der St.-Annenplatz einen wichtigen Auftaktplatz. Übersee- und Festivalplatz bieten attraktive Zielorte am Elb-

ufer, gesäumt von dem konzentrierten Besatz an Freizeit- und Kultureinrichtungen. Auch die jeweiligen Dimensionen der öffentlichen Räume sind gut gewählt, die eher engen Straßen im Quartiersinneren, oder die großzügig ausgebildete Westkante des Magdeburger Hafens. Dadurch zeigt der Entwurf ein wohl ausartiertes Verhältnis von Bebauung und öffentlichem Raum, von Enge und Weite. Einige Schwächen des Entwurfs sind jedoch auch unübersehbar. Die Großzügigkeit an Land auf der Westseite des Magdeburger Hafens wird durch eine erhebliche Einengung des heutigen Beckenprofils erkauft. Dies hat eine nicht zu akzeptierende, vollständige Veränderung der Kaimauern zur Folge. Die Reihe der textilen Schirme verbessert zwar zweifelsfrei die Aufenthaltsqualität am Hafenbecken, vermag jedoch nicht die gestalterische Kraft zu entwickeln, die in dieser potentiell prominenten Lage die Adresse prägen sollte.

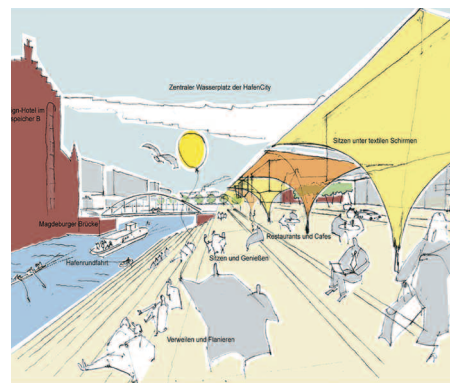
Die beiden wichtigen Nord-Süd-Verbindungen erfahren eine Aufgabenteilung – unterstützt durch ihre unterschiedliche Dimensionierung; die enge Einkaufsstraße im Inneren und die eher von Gastronomie und Büros geprägte breite Hafenpromenade. Diese Aufgabenteilung birgt jedoch die Gefahr, dass sich die jeweiligen Nutzungen nicht in dem erhofften Maße unterstützen. Das Kaufhaus am St.-Annenplatz gewährleistet einen Auftakt im Norden und erzeugt mit den Freizeit- und Kultureinrichtungen im Süden am Hafenrand die notwendige Nutzungsspannung, die auch den Nutzungen dazwischen die Existenz sichern kann. Die architektonische Ausgestaltung ist noch recht chifferhaft. Der Entwurf sucht kleine spektakuläre Gesten und bleibt in der Höhenentwicklung moderat. Da ist es schon verwunderlich, dass ausgerechnet am unter Denkmalschutz stehenden empfindlichsten Ort im Gebiet dem



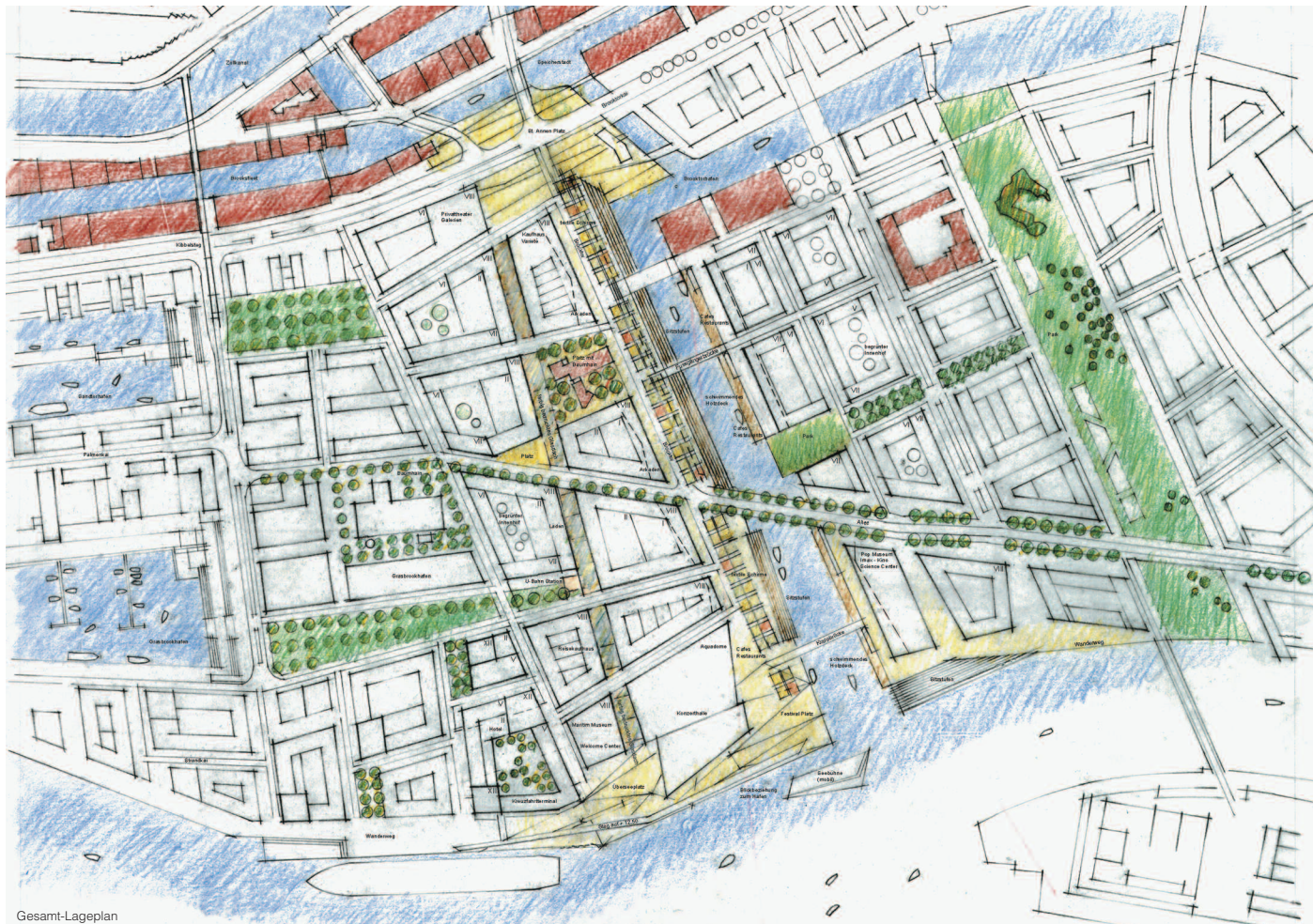
Flächennutzungsplan



Promenade Diagonale



Magdeburger Hafen



Gesamt-Lageplan

St-Annenplatz die große Geste mit dem Hochhaus demonstriert wird.

Das Hauptverkehrsstraßennetz entspricht dem des Masterplans. Die Feinerschließung ist funktionsgerecht. Alle Flächen sind auf Wartfniveau hochgelegt. Die Situation am Kaispeicher B bleibt unklar. Die U-Bahntrasse wird nicht überbaut, im Haltestellenbereich ist der Raum u.U. zu schmal.

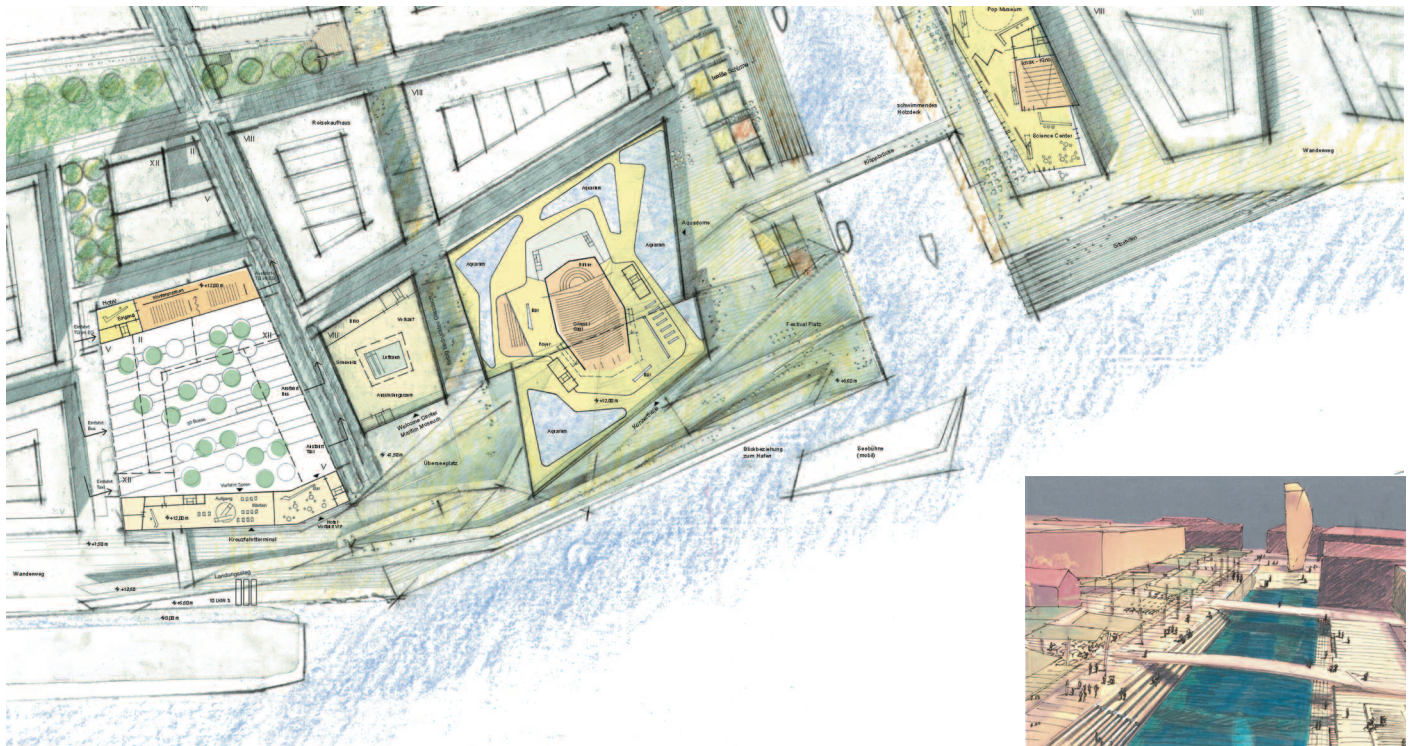
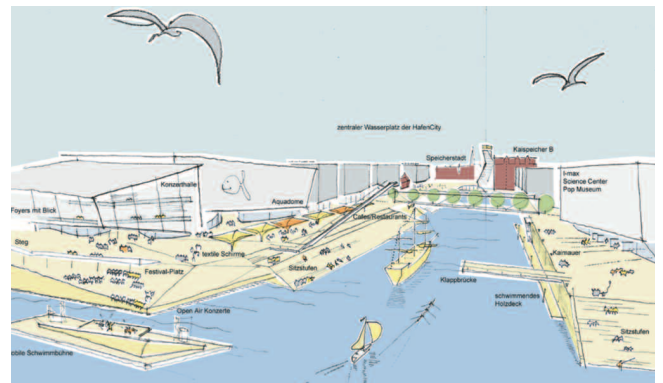
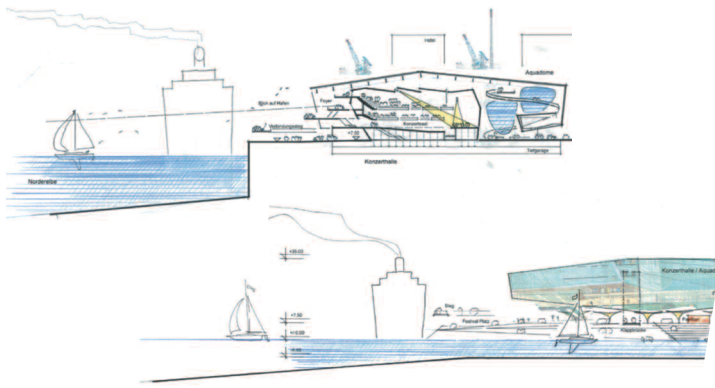
Der Abschluss der beiden Achsen an den Kultur- und Freizeitanlagen wird positiv eingeschätzt.

Die Strukturierung der Kaizonen am Magdeburger Hafen macht das Wasser besser erlebbar, erscheint aber durch die Fülle der Vorschläge überladen.

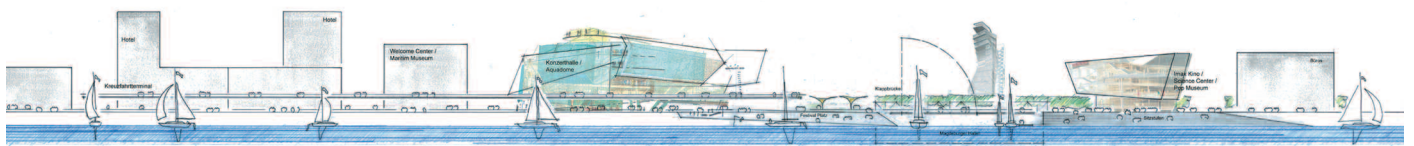
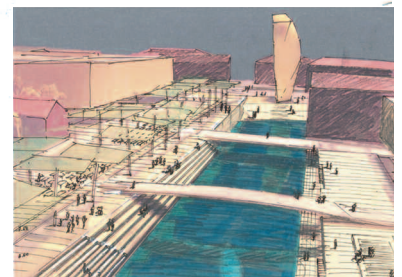
Insgesamt wird eine klare Ordnung dargestellt, wobei dem Entwurf allerdings eine gewisse Ausstrahlung für den besonderen Ort fehlt.

Gesamt Lageplan M. 1:6.000

Grundriss, Ansicht, Schnitte M. 1:4.000



Grundriss Sonderbaukörper 1. OG



Ansicht Süd

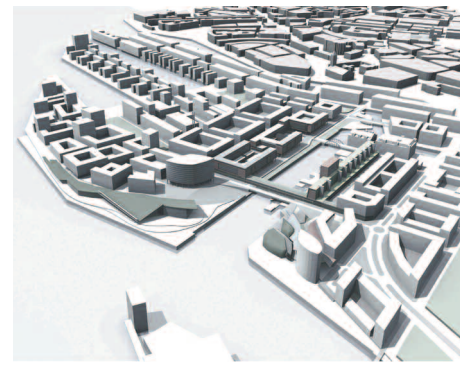
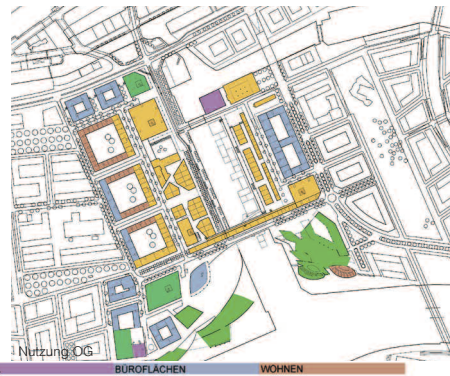
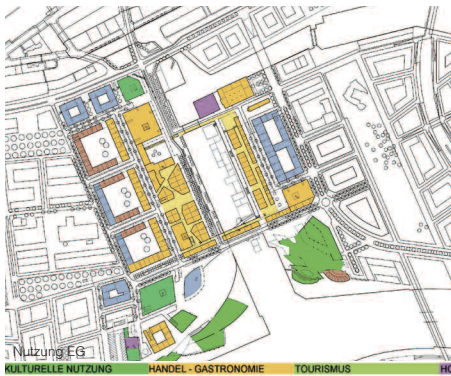
3. Preis:

Streb + Partner, Hamburg
Ivo Krings · Martin Streb

Auszug aus der Preisgerichtsbeurteilung:
Der Entwurf überlagert mit einer sehr klaren neuen rechteckigen Struktur den Masterplan. Die Baakenbrücke wird verlegt und nun senkrecht zum Wasserbecken geführt. Dies erfordert die Ausbildung einer neuen Kreuzung im östlichen Quartier, die als Kreisverkehr vorschlagen, in den die Versmannstraße einmündet. Als kommerziellen Schwerpunkt bezeichnen die Verfasser das neu geschaffene Rechteck um den Magdeburger Hafen und beziehen dabei die Baakenbrücke durch die Anordnung eines zweigeschossigen „Brückengebäudes“ mit ein. Auch wenn hieraus ein interessanter Rundgang um das abgegrenzte Hafenbecken für einen Einkaufsummel entstehen könnte, so widerspricht die Überbauung und die damit erreichte

Absperrung zur Elbe dem Wunsch, den Charakter der historischen Hafenbecken zu erhalten und verbaut die Blickbeziehung zur Elbe. Durch die orthogonale Verlegung der Baakenbrücke erreichen die Verfasser eine klare Trennung zwischen dem nördlichen Gewerbe-, Büro- und Wohnquartieren und dem südlichen Bereich für Hotel, Kreuzfahrtterminal und Kultureinrichtungen. Positiv wird einerseits die großzügige Freiraumgestaltung im Süden an der Elbe gesehen. Die Art der großflächigen Segeldachbebauung erscheint an dieser Stelle städtebaulich und architektonisch nicht als die richtige Antwort. Die klare Aufteilung der nördlichen Fläche in 6 Blöcke ist nachvollziehbar, die Quartiere sind gut den Nutzungen wie Wohnen, Büro und Gewerbe zugeordnet, obgleich den großen Wohnquartieren im Westen an der neuen Achse-West ein Wasserbezug fehlt. Die ca. 250 m lange Wohnzeile auf der östlichen Seite des Mag-

deburger Hafens mutet wie eine große Stadtmauer an. Die Einbindung des Baudenkmals „Strom- und Hafenbau“ ist ungelöst und in einer derartigen Verschmelzung krampfhaft. Die Entscheidung, die Nord-Süd-Achse mit dem Hafenbecken und am Ende den St.-Annenplatz als freie Blickachse zu sehen, ist ein richtiger Ansatz. Verkehrstechnisch ergeben sich neben der starken Grundidee in der Umsetzung nicht unerhebliche Probleme, da die erforderliche Kommunaltrasse Brooktor, die Ausbildung des Kreisverkehrs wie auch die Anbindung der Magdeburger Brücke an den St.-Annenplatz so nicht realisierbar wäre. Fazit: Dieser Entwurf bietet ein überraschendes städtebauliches Konzept mit einem neuen Ansatz in der Gliederung der Flächen und der zugeordneten Nutzungen. Der Vorschlag, den südlichen Bereich an der Elbe auf beiden Seiten des Magdeburger Hafens für Solitärbauten frei



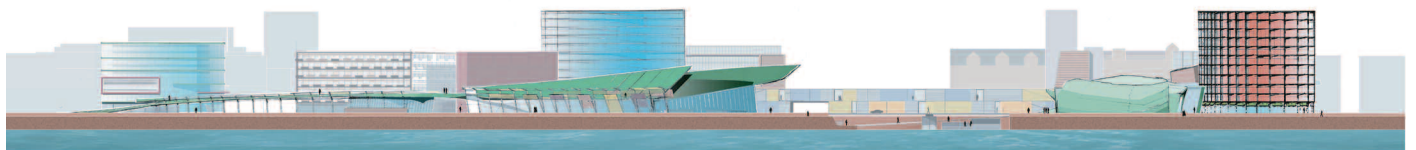
Dachaufsicht

zu halten lässt bei besserer Ausformung der Architektur einen interessanten Ort entstehen. Eine notwendige Verdichtung wäre im südlichen Bereich problemlos möglich.

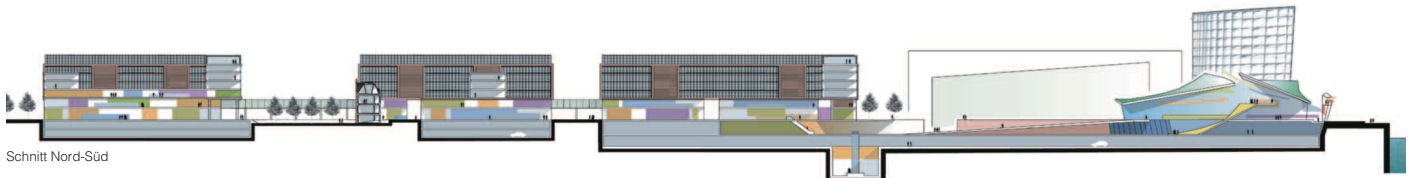
Die Funktionalität des Einzelhandels wird positiv bewertet, wobei zur Ausbildung des „Loops“ die 2-geschossige Überbauung der Baakenbrücke essentiell, wenn auch städtebaulich schwierig ist. Eine unterschiedliche bauliche Struktur schafft bewusste Unterschiede zwischen Handel und offenen Freizeitangeboten. Rückzugsmöglichkeiten ergeben sich durch ein gutes Verhältnis von Innen- und Außenbezügen. Der Entwurf erscheint funktional realisierbar und überarbeitbar. Er inspiriert zu kreativen Lösungsansätzen und zur Ausbildung markanter Gebäude für ein Eintritts-Ensemble in den Magdeburger Hafen.

Dachaufsicht M. 1:6.000

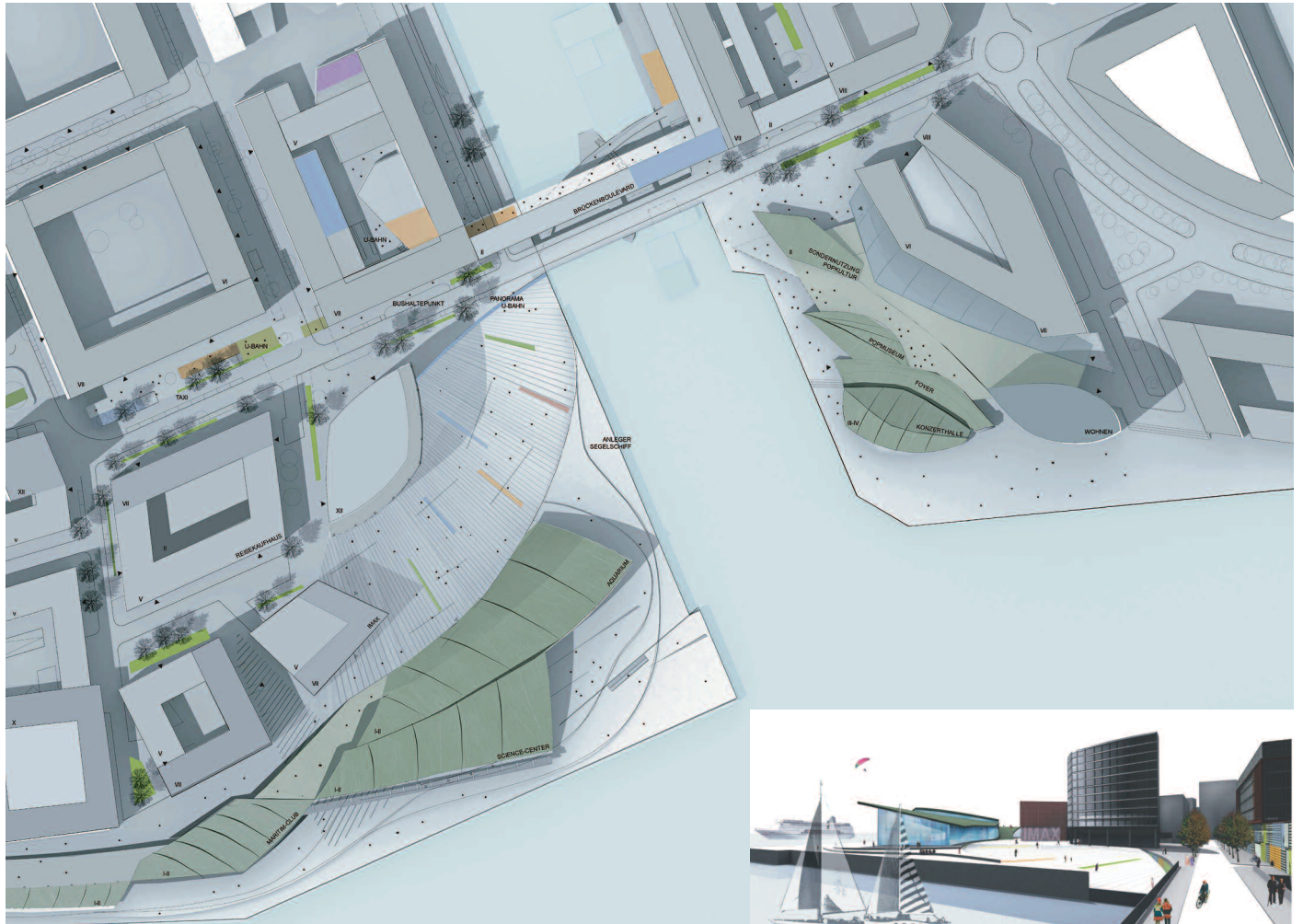
Dachaufsicht Landspitzen M. 1:4.000



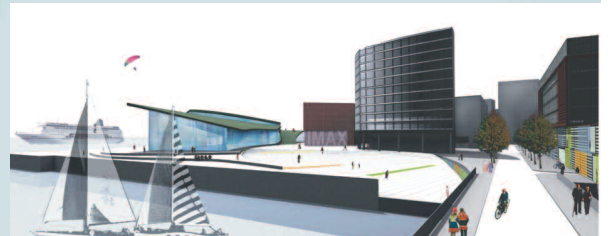
Stadtansicht Magdeburger Hafen



Schnitt Nord-Süd



Dachaufsicht Landspitzen



4. Preis:

David Chipperfield Architects GmbH,
Berlin/London
Prof. David Chipperfield
NV Wirtz International, Schoten
Peter Wirtz

Preisgerichtsbeurteilung:

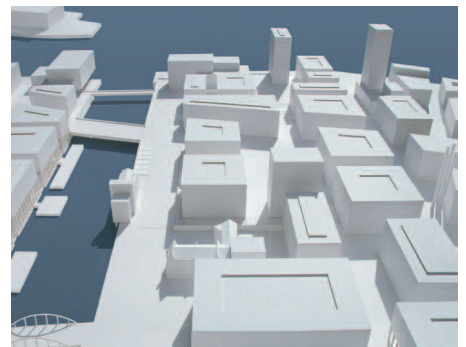
Das städtebauliche Konzept vertraut auf eine einfache und prägnante Blockstruktur und die Etablierung einer neuen Topografie für den öffentlichen Raum.

Die feine Differenzierung der Höhen und Proportionen der Blöcke ist überzeugend auf die jeweilige Lage im Kontext abgestimmt. Die Akzentuierung im südlichen Bereich wird schlüssig aus der spezifischen Situation am Wasser entwickelt. Die denkmalgeschützten Gebäude sind selbstverständlich Teil des neuen Ganzen. In Nord-Süd-Richtung wird ein Kontinuum unterschiedlicher Stadträume formuliert. Der Wechsel von Plätzen, Straßenräumen und Höfen verspricht eine stimmungsvolle und dem Ort angemessene Urbanität. Die vorgeschlagene Topografie mit großzügiger Treppenanlage, Mauern und Rampen findet seine Referenz vor Ort entlang der Hafenanlagen.

Die unterschiedliche Gestaltung der Hafenkanten mit Treppenanlage einerseits und Pontons mit Arkaden andererseits reagiert richtig auf die Besonnung. Die Nutzungsverteilung Wohnen, Handel, Gastronomie und Kultur sind folgerichtig aus dem Grundmuster der stadträumlichen Struktur abgeleitet.

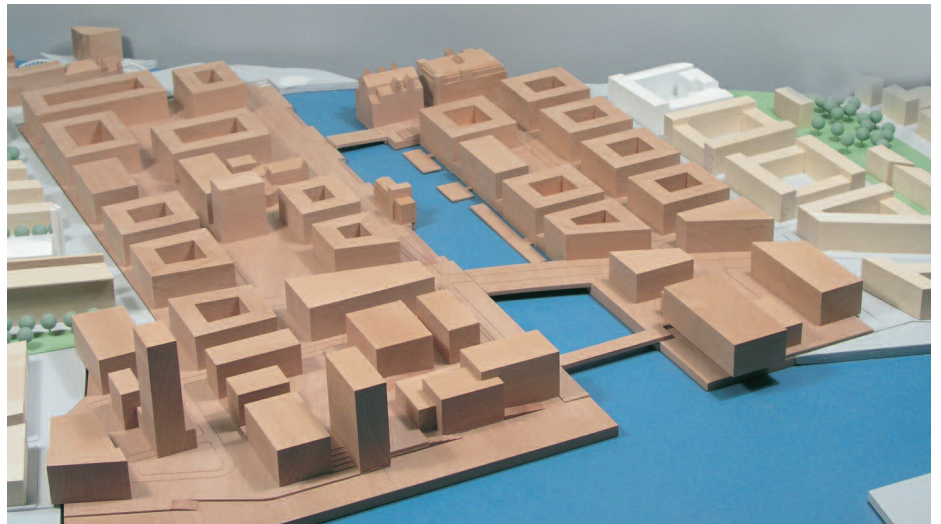
Das Hauptstraßennetz entspricht dem des Masterplans mit Betonung in Richtung Westen. Aber der Kreisverkehr am Überseeplatz ist verkehrstechnisch nicht machbar. Die Feinerschließung ist nicht gelöst. Brooktor und Magdeburger Hafen sind in wesentlichen Teilen nicht hochwasserfrei. Demgegenüber liegen Teilflächen deutlich über Warftniveau (11,0 m). Die Konzerthalle ist gegen Schiffstoß nicht gesichert. Die U-Bahntrasse ist auf ganzer Länge von Bebauung freigehalten.

Aspekte des Einzelhandels und Nutzungskonzeptes: Aufgrund der ungenügenden Erreichbarkeit und Zergliederung der inneren



Lageplan

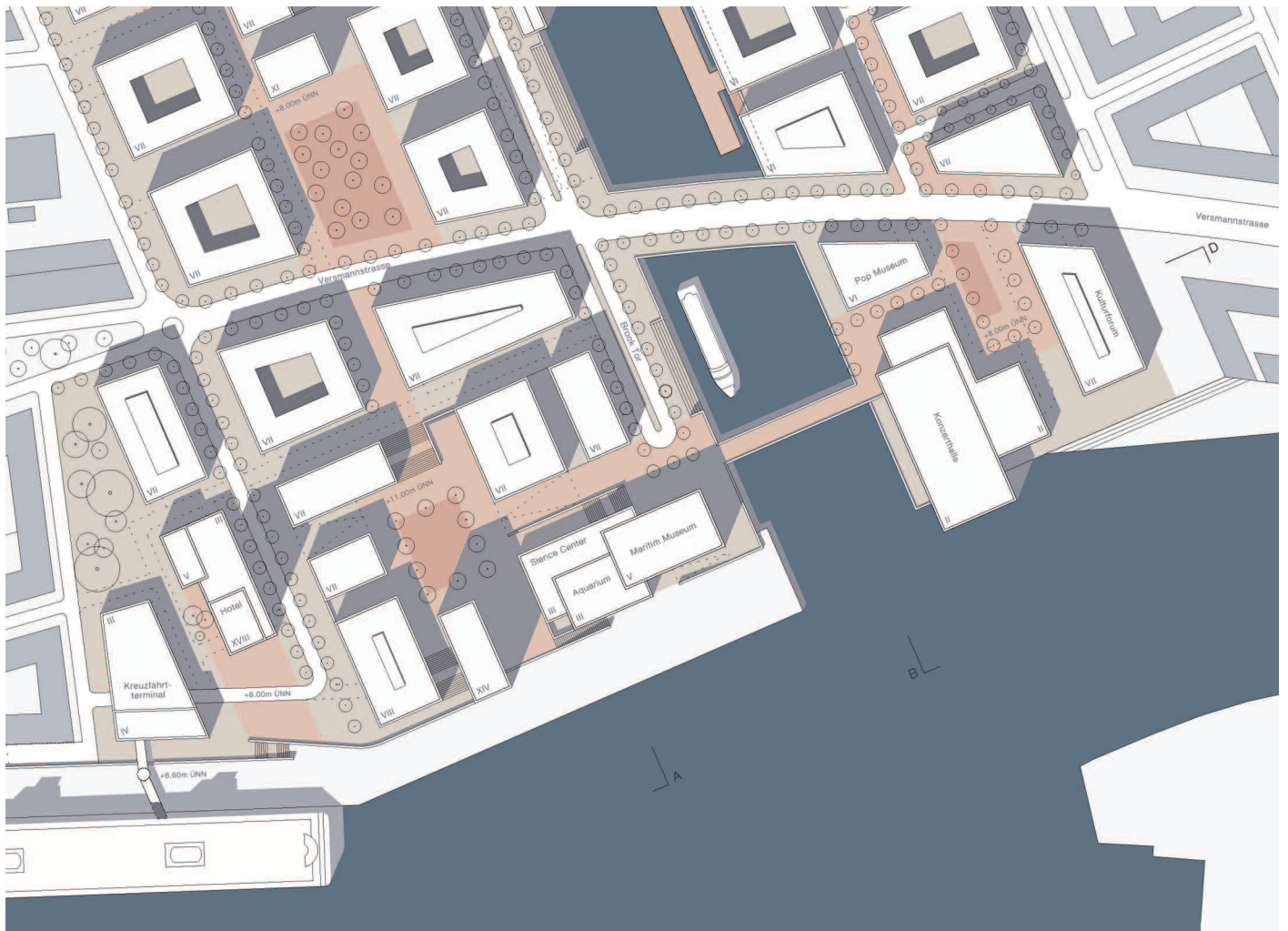
Erschließung, ist das Konzept aus Handels-sicht problematisch (zu offene Achsen/Plätze; fehlende Sichtbeziehungen). Aus Handels-sicht ist die Funktionalität nicht gewährleistet, eine besondere Attraktivität wird nicht erkenn-bar.



Lageplan M. 1:6.000
Lageplan Ausschnitt, Schnitt M. 1:4.000



Ansicht von Norden



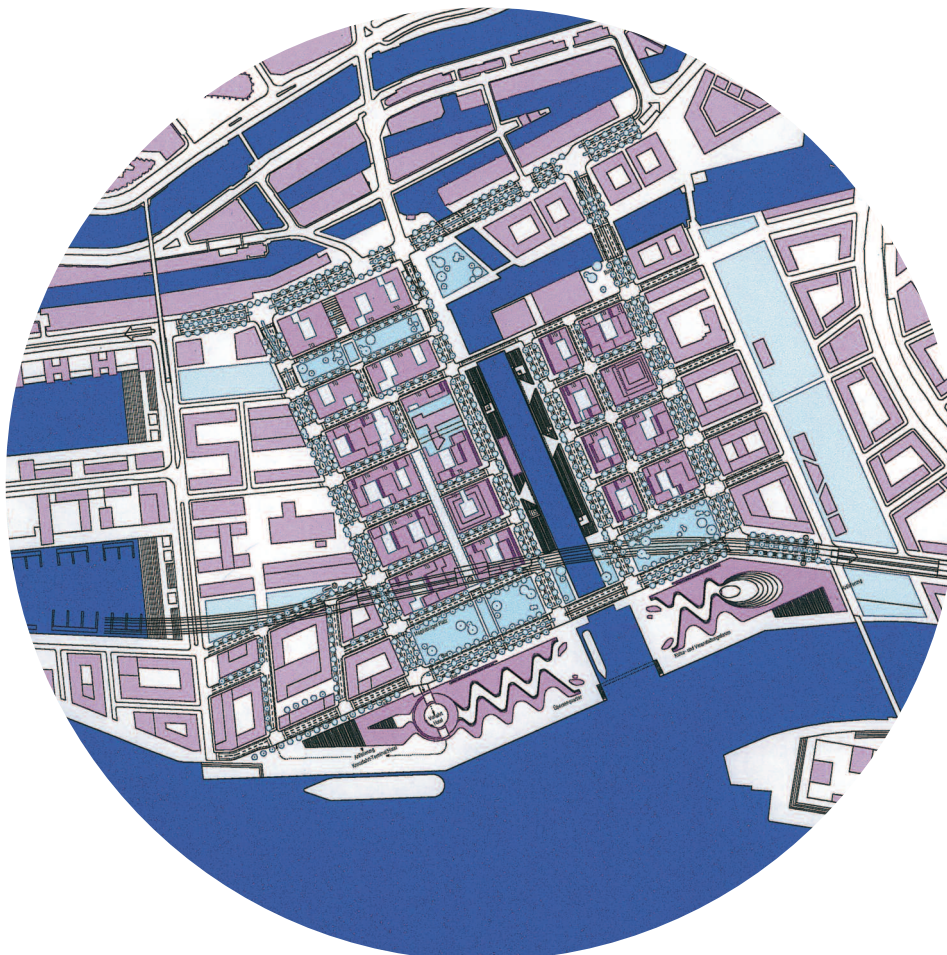
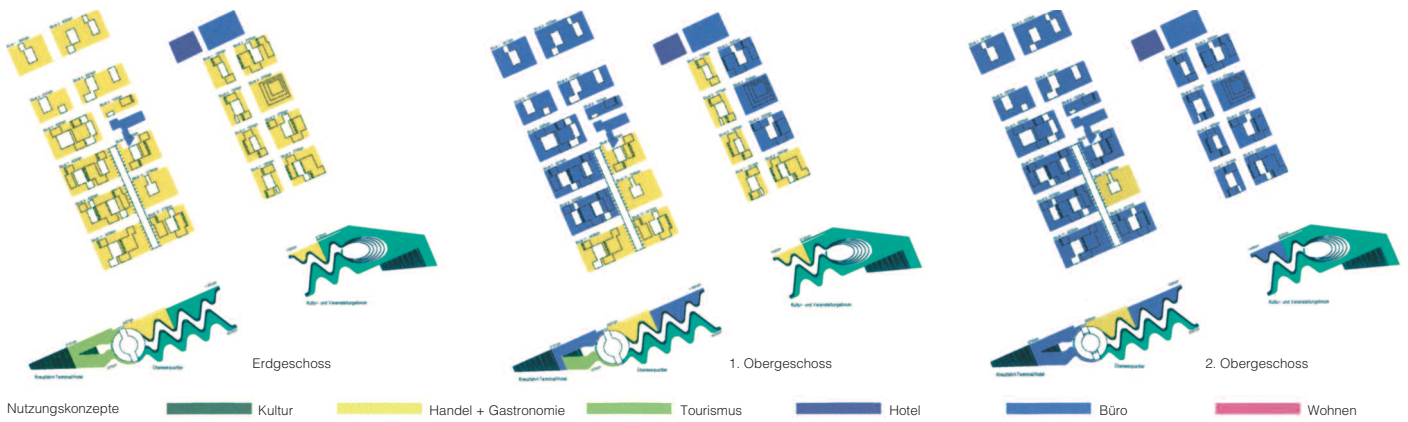
Lageplan Ausschnitt

5. Preis:

Axel Schultes Architekten, Berlin
 Axel Schultes, Berlin
 Frank · Schultes · Witt
 Axel Schultes · Charlotte Frank

Preisgerichtsbeurteilung:
 Das Bild von Stadt, das nicht den Gepflogenheiten nordeuropäischer Städte entspricht, ist das faszinierende an der vorgelegten Lösung. Klare Stadtquartiere, sowohl östlich als auch westlich des Magdeburger Hafens, gegliedert von eindeutigen Freiräumen im Norden und vor allen Dingen im Süden unterstreichen den metropolhaften Charakter. Zur Elbe hin sind aufgereiht in einer Großform – „Länge läuft“ – die kulturellen Bauten.
 Das eigentlich faszinierende, das gleichzeitig auch die Schwäche des Entwurfs darstellt, ist die horizontale Schichtung der Funktionen: im EG und Mezzanin Geschäfte und öffentliche Einrichtungen, darüber sind Büros und dann in einer eigenen Welt die Wohnstadt mit interessanten Wohnterrassen.
 Dieser Ansatz ist zwar spannend, wird aber hier in seiner Umsetzbarkeit bezweifelt. Desgleichen wird die Abriegelung des eigentlichen Gebietes

um den Magdeburger Hafen von der Elbe durch die für die kulturellen Einrichtungen gewählte Großform und die Erschließung kritisch gesehen. Die Logik der Arbeit folgend wird die Versmannbrücke verlegt. Die zu erhaltenden Gebäude sind in die Struktur geschickt eingebunden.
 Insgesamt ist das Projekt räumlich und städtebaulich spannend, wenngleich die Schichtung der Funktionen in ihrem Realitätssinn bezweifelt wird. Die zusammenliegenden kulturellen Bauten in zwei Großformen lassen die Verbindung zur Elbe nur wenig zu. Hier wären Solitäre wirklich angebracht... Villa Malaparte!
 Aspekte des Einzelhandels und Nutzungskonzeptes: Ein Einstieg bei St. Annen wird nicht angeboten und verschärfend, da trennend, wirkt der quer gelegte Park im Norden. Die Nord-Süd-Achse ist verschoben. Die Verkehrsbelastung der nördlichen Bereiche und der Querverbindung wirkt störend auf die Handelsfunktionen.

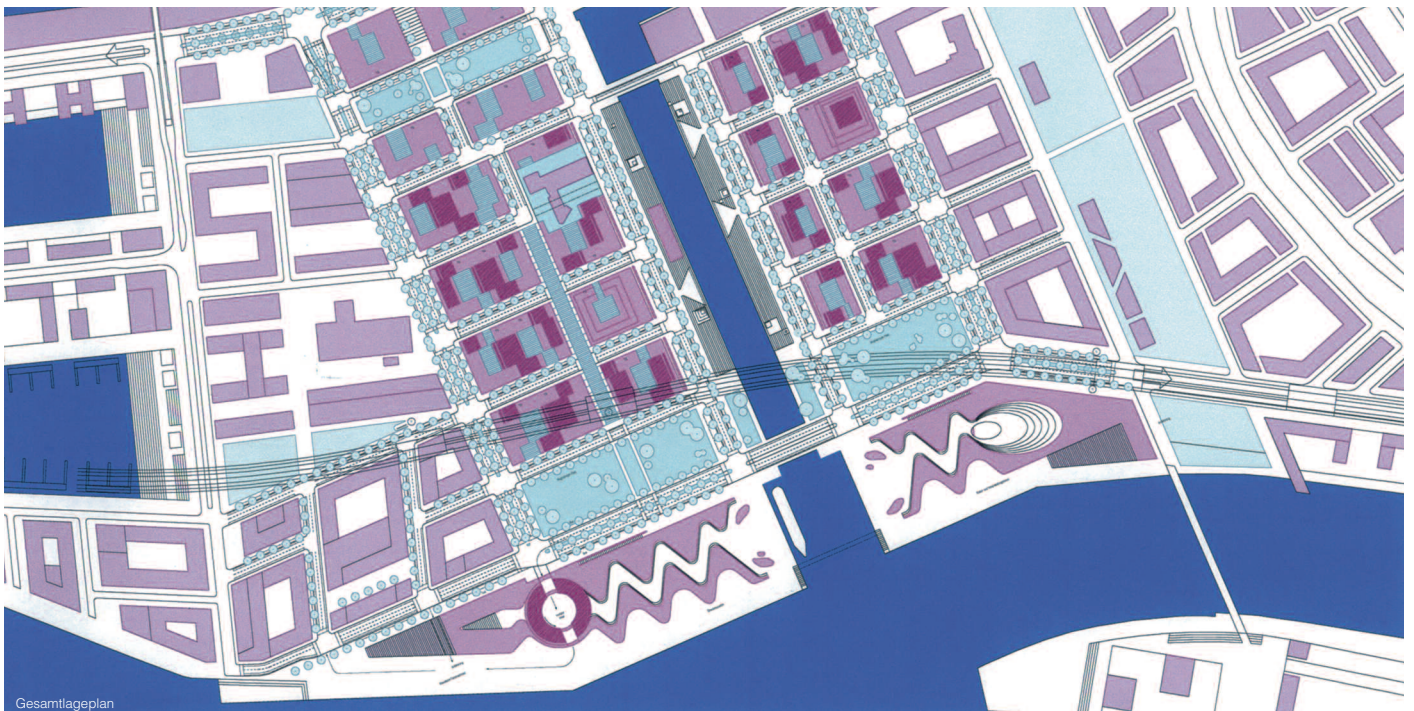
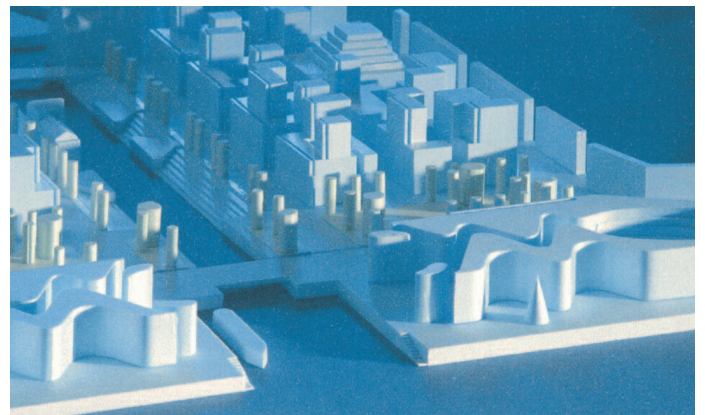
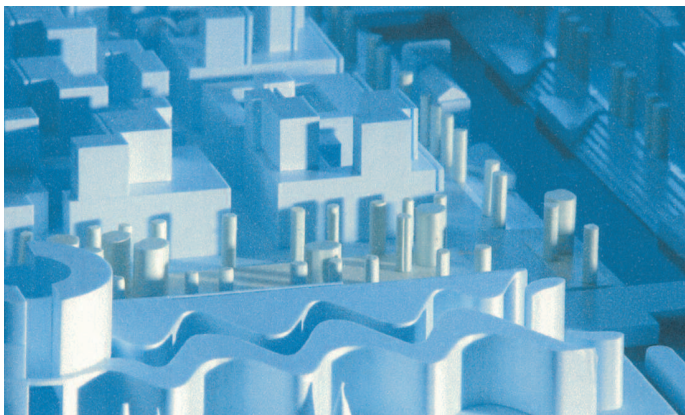


Struktur- und Verkehrskonzept

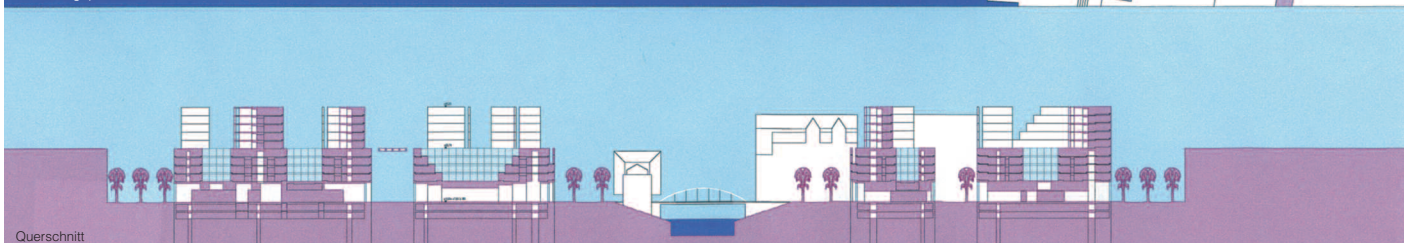
Durch den im Süden querliegenden Park und die vorgelagerte Haupterschließungsstraße erfolgt eine Abkoppelung der Freizeit-Anker-nutzungen. Auch wirken die Kultur- und Freizeitbauten geschlossen, sie bieten keinen Zielpunkt. Die vollflächige Ausweisung der Einzelhandels-nutzung im EG aller Baublöcke ist illusorisch.



Lageplan M. 1:6.500
Grundrisse, Ansichten, Schnitte M. 1:4.000

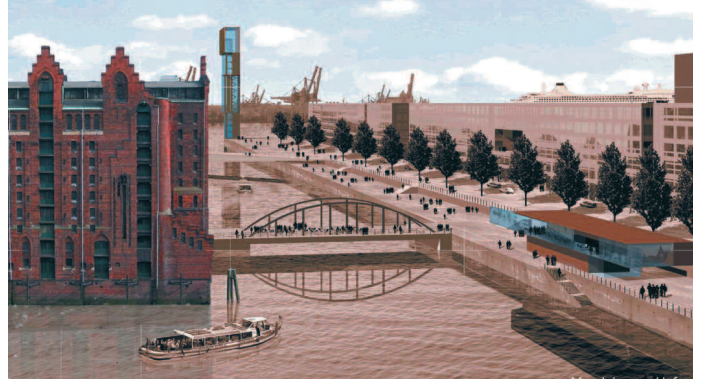


Gesamtlageplan



Querschnitt

Ankauf: Böge Lindner Architekten, Hamburg, Jürgen Böge · Ingeborg Lindner-Böge; Lohaus und Carl, Hannover



Lageplan M. 1:15.000



Ankauf: Enric Miralles · Benedetta Tagliabue, Barcelona, Benedetta Tagliabue; EMBT Arquitectes Associats



Lageplan/Nutzungskonzept M. 1:15.000

