Freiräume in der HafenCity = Espaces extérieurs dans l'enceinte de la "HafenCity"

Autor(en): **Bartels, Olaf**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Anthos : Zeitschrift für Landschaftsarchitektur = Une revue pour le paysage**

Band (Jahr): **46 (2007)**

Heft 4: **Entwicklungsgebiete = Pôles de développement**

PDF erstellt am: **27.04.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-139607

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

A. Schiebel, Quelle HafenCity Hamburg GmbH

Olaf Bartels, Architekturkritiker und Architekturhistoriker, Hamburg

Freiräume in der HafenCity

Mit der HafenCity öffnet sich Hamburg zur Elbe. Ein städtebauliches Grossprojekt, das auch durch seine klimatischen Besonderheiten des Tidenhubs sowie des Windes eine echte Herausforderung für Hochbau und Landschaftsarchitektur darstellt.

Visualisierung des Entwicklungsgebietes HafenCity, Hamburg (Modell: M. Korol).

Visualisation de la zone de développement HafenCity, Hambourg (maquette: M. Korol).

Vor nicht allzu langer Zeit war der Hamburger Hafen, im Gegensatz zur Alster und dem Jungfernstieg, wo man die «gute Stube» der Stadt findet, eher eine Art Hinterhof. Hier wurde schwer gearbeitet, hier war die Stadt schmierig, laut und unübersichtlich. Der moderne Schiffsbau und vor allem der fast ausschliesslich auf Container umgestellte Handelsverkehr haben das Leben in der Hafenstadt verändert.

Städtisches Leben an der Elbe

Die Umstellung auf Containerverkehr bedingte die Verlagerung eines Grossteils der Hafenaktivität in den Südwesten der Stadt. Dadurch bot sich die Möglichkeit, das ehemalige Hafenareal grundlegend neu zu strukturieren und damit das Gesicht der Stadt zu verändern. Die HafenCity bringt das städtische Leben direkt an die Elbe. Ihre Bauten werden mit der Elbphilharmonie von Herzog & de Meuron, die bis 2010 fertiggestellt sein soll, im Westen, einem Hochhaus-Cluster im Osten und dem insgesamt gemässigten Wechsel horizontal und vertikal betonter Baukörper nicht nur einen neuen Prospekt der Hafenstadt formen, das amphibische Hamburg wird hier in einer bisher nicht gekannten Dimension erlebbar. Der raue Wind, der in Hamburg meist aus Westen vom Meer kommt, ist hier deutlicher zu spüren als in der Innenstadt, und noch immer bestimmt die Hafenarbeit, wenn auch abgeschwächt, die Atmosphäre des Ortes.

Le port de Hambourg était plutôt l'arrière-cour de la ville, contrairement aux quartiers de l'Alster et du Jungfernstieg, symboles du «lieu de séjour en vue» de la ville. Ici dans le port, on travaillait dur, ici la ville était crasseuse, bruyante et mal disposée. La construction navale moderne et la conversion du transport maritime, qui n'utilise presque plus que des conteneurs, ont changé la vie de cette ville portuaire.

La vie urbaine au bord de l'Elbe

En raison de cette conversion du mode de transport, les activités principales de la marine marchande se font dans le sud-ouest de la ville. Depuis, l'opportunité a été saisie de réorganiser l'ancienne cité portuaire et de changer le visage de la ville. Désormais, grâce à la HafenCity, la vie urbaine a directement accès à l'Elbe. Les nouvelles constructions, comme l'Elbphilharmonie de Herzog & de Meuron qui s'achèvera en 2010 dans la partie ouest, un Cluster de gratte-ciels dans l'est et des bâtiments aux changements généralement modérés entre l'horizontal et le vertical, vont non seulement créer un nouveau phénotype de la cité portuaire, mais aussi faire connaître et vivre le «Hambourg amphibie» dans des dimensions jamais connues jusqu'ici. Le fort vent qui souffle sur Hambourg, le plus souvent de l'ouest et donc de la mer, est ici plus marqué que dans le centre ville. De plus, les activités de la marine marchande affectent toujours, même si elles sont plus faibles aujourd'hui, l'atmosphère de l'endroit.

Espaces extérieurs dans l'enceinte de la «HafenCity»

Olaf Bartels, historien et critique d'architecture, Hambourg

Avec le projet de la «HafenCity», Hambourg s'ouvre sur l'Elbe. Ce projet urbain gigantesque, par ses particularités climatiques comme le marnage et le vent, est un défi indiscutable pour l'architecture et l'architecture du paysage.

Klimatische Besonderheiten prägen das Gebiet

Zum ersten Mal wird nun auf diesem Marschland gesiedelt. Bisher verlief die Grenze für das historische Hamburger Siedlungsgebiet südlich der ehemaligen Stadtteile Kehrwieder und Wandrahm, die im neunzehnten Jahrhundert der Speicherstadt hatten weichen müssen. Seitdem war das Wohnen hier nicht mehr möglich. Heute birgt das Gefahren, denn der bisherige Hochwasserschutz endet nördlich des so genannten Zollkanals. Für die HafenCity muss eine neue Sicherheit geschaffen werden, eine Aufschüttung der Bauflächen auf 7,50 Meter über dem Meeresspiegel soll diese gewährleisten. Allein am Sandtorkai, wo die HafenCity direkt an die Speicherstadt anschliesst, wurden aufgrund der engen Platzverhältnisse gebäudeübergreifende Flutschutzgeschosse gebaut, die vorwiegend Garagen enthalten und den Rettungsdiensten motorisiert Zufahrt verschaffen. Das Flutschutzgeschoss ist fünf Meter, die «Warften» sind um zwanzig Meter von den Kaikanten zurückgesetzt, um ihnen ihre Ursprünglichkeit in Höhe und Form zu sichern. Allenthalben werden sie dennoch saniert, was ihrer Authentizität nicht immer zuträglich ist.

Les particularités climatiques marquent le territoire

C'est la première fois que le marécage marin est colonisé. Jusqu'à présent, la frontière de la colonie historique de Hambourg passait au sud des anciennes parties de la ville, Kehrwieder et Wandrahm, qui devaient faire place à la ville-grenier au 19e siècle. Depuis, il n'a jamais été possible d'y habiter. Cette situation comporte aujourd'hui des dangers, car les mesures de protection contre les inondations finissent au nord du Zollkanal. De nouvelles mesures de sécurité doivent êtres conçues pour la HafenCity. Le remblayage de la surface, construit à une hauteur de 7,5 mètres au-dessus du niveau de la mer, doit pouvoir garantir la sécurité contre les inondations. Au seul endroit du Sandtorkai où la HafenCity rejoint la ville-grenier, la situation spatiale restreinte a amené à construire dans plusieurs bâtiments successifs des étages de protection contre les inondations. Ces derniers contiennent essentiellement des garages et permettent un accès motorisé aux équipes de secours. Ces étages de protection et les «Warften» (colline de protection contre les crues) sont respectivement reculés de cinq et vingt mètres du quai, pour garder leur aspect original en hauteur, ainsi que leur forme. Ils sont néanmoins rénovés, ce qui n'est pas toujours à leur avantage.

Dorfmüller/Kröger, Hamburg

Geländeaufschüttung am Dalmannkai. Im Hintergrund Sandtorkai und Innenstadt.

Terrassements pour le «Dalmannkai». En arrière-plan le «Sandtorkai» et le centre-ville.

Sandtorhafen mit Bebauung am Sandtorkai (rechts), im Vordergrund die Magellanterrassen.

Le port «Sandtor» et les constructions du «Sandtorkai» (à droite), au premier plan les terrasses Magellan.

Architekten/*architectes:* EMBT, Benedetta Tagliabue.

FLAF&FLUT, Quelle HafenCity Hamburg GmbH

Visualisierung der Magellanterrassen (Modell: M. Korol). Der Platz ist bereits realisiert, die schwimmenden Pontons folgen.

Visualisation des terrasses Magellan (maquette: M. Korol). La place a déjà été réalisée, les pontons flottants suivront.

A. Erkinkel, Quelle: HafenCity Hamburg GmbH

Öffentlich zugängliches Wasser als Vision

Der Zugang zum Wasser ist öffentlich, wie es der im Jahr 2000 beschlossene Masterplan ausdrücklich vorsieht. Stadtverwaltung und HafenCity-Gesellschaft, die die stadteigenen Flächen entwickelt und zum Verkauf vorbereitet, sind sehr darum bemüht, die neu gewonnene Nähe zu Elbe und Hafen nicht alleine den zukünftigen Bewohnern des neuen Stadtteils zugute kommen zu lassen, sondern auch den Besuchern: Es sollen belebte Plätze und Promenaden entstehen. Das lässt sich im westlichen Be-

Vision d'un accès public à l'eau

L'accès à l'eau est public, comme prévu dans le Masterplan de l'an 2000. Les autorités municipales et la société HafenCity, qui gèrent les surfaces appartenant à la ville, sont très préoccupées d'aménager les nouveaux espaces au bord de l'Elbe non seulement pour les futurs habitants, mais aussi pour les visiteurs: elles veulent créer des places et des promenades pleines de vie. Dans l'ouest de la HafenCity, où les premiers bâtiments sont déjà construits, ou en construction, il est déjà possible de voir le résultat avec ses avantages et désavantages.

reich der HafenCity, wo die ersten Bauten bereits stehen oder gebaut werden, mit allen Vor- und Nachteilen heute schon erkennen.

Am Sandtorkai, wo der erste Gebäudekomplex der HafenCity entstand, schaffen die unteren Geschosse der Häuser zwar Barrieren gegen die Flut, aber auch gegen den strassenseitigen Ausblick auf das Hafenbecken. Der ist lediglich fussläufig erreichbar und wird einseitig durch eine hohe geschlossene Betonwand begleitet. Die Ebenen zwischen den Gebäuden sind über grosse Treppenanlagen zugänglich, ein lebendiger Publikumsverkehr, der die eigentlich geplanten Cafés und Restaurants erschliessen könnte, stellt sich aber nicht ein, da es zur Strassenseite keine Treppen gibt. Die gastronomischen Einrichtungen sind an den Vorbehalten der Hauseigentümer gescheitert, denen auch die Gebäudezwischenräume gehören. Ein Ausgleich zwischen öffentlichen und privaten Interessen findet hier nicht statt.

Eine Ausnahme bildet das Restaurant am Ende der Häuserzeile an den Magellanterrassen, wo der Hamburger Architekt Jan Störmer die Nutzung des Erdgeschosses im Eckgebäude als Restaurant einrichten konnte. Er versah das Restaurant mit einer flutsicheren Glasscheibe, wel-

Les premiers bâtiments de la HafenCity ont été construits au Sandtorkai. Les étages de protection contre les inondations sont efficaces, mais créent des obstacles visuels du côté route sur le bassin portuaire. Celui-ci est seulement accessible du côté fleuve et est longé par un haut mur en béton. Les niveaux entre les bâtiments sont accessibles par de grands escaliers. Ce sont des espaces avec un flux important de circulation piétonne, qui auraient dû mener vers des cafés et des restaurants. Ces derniers ne peuvent pas se faire, car il manque des escaliers du côté route. En effet, ces établissements gastronomiques ont été empêchés de voir le jour suite aux restrictions mises par les propriétaires à propos des espaces extérieurs situés entre leurs bâtiments. Intérêts publics et privés n'ont pas permis de trouver un consensus. La seule exception est le restaurant à la fin d'un alignement de bâtiments aux Magellanterrassen, que l'architecte hambourgeois Jan Störmer a pu insérer dans le rez-de-chaussée du bâtiment d'angle. Il y a remplacé la fermeture anti-inondation en métal par une baie vitrée sécurisée.

Les espaces extérieurs de la partie ouest de la HafenCity, dont les Magellanterrassen, ont été conçus par EMBT/Enric Miralles-Benedetta Ta-

Marco-Polo-Terrassen am Grasbrookhafen. Erschlossen durch Rampen und Treppen entsteht eine neue Landschaft, die sich zum Wasser öffnet.

Les terrasses Marco-Polo près du port Grasbrook. Un nouveau paysage, desservi par des rampes et des marches, s'ouvre sur l'eau.

Architekten/*architectes*: EMBT, Benedetta Tagliabue

Tim C. Kraus, Quelle HafenCity Hamburg GmbH

Stéphanie Perrochet (2)

Ornamentaler Ziegelschmuck an der Promenade am Sandtorkai. Die Gebäude stehen zum Hochwasserschutz auf einem gemeinsamen Sockel.

Décoration ornementale de pierres en terre cuite sur la promenade du «Sandtorkai». Les bâtiments ont été construits sur un socle commun, afin de les protéger contre les crues.

che die üblich notwendige Stahlplatte zum Verschliessen der Öffnung im Flutbereich ersetzt.

Die Freiräume der westlichen HafenCity, unter ihnen die Magellanterrassen, wurden nach einem Entwurf von Enric Miralles / Benedetta Tagliabue (EMBT) aus Barcelona ab 2002 gebaut. Die Platzanlage, die auch Störmers Restaurant beherbergt, bildet den Kopf des Sandtorhafens und ist ein Kopplungselement für den östlich davon geplanten Park und eine Ponton-Anlage. Der Entwurf für Platz und Ponton stammt auch aus dem Büro von Benedetta Taligabue, wie auch die sehr ähnliche Marina im Grasbrookhafen.

«Höchstmass an Öffentlichkeit» im privatisierten Raum

An den Magellanterrassen wird der besondere Stellenwert der Architektur auch für die Freiräume deutlich, denen im Gegensatz zu den Hochbauten deutlich spielerischere und bewegtere Formen zugestanden werden. Für die Architektur der Hochbauten in der HafenCity setzen die verantwortlichen Stadtplaner auf eine hohe Alltagstauglichkeit und verzichten auf spektakuläre Bauformen. Die Elbphilharmonie der Basler Herzog & de Meuron oder das Science Center von Rem Koolhaas/OMA aus Rotterdam bilden hierbei gezielte Ausnahmen. Letzteres wird mit einem Kreuzfahrtterminal von Massimiliano Fuksas und einigen Wohn- und Geschäftshäusern als «Überseequartier» einen gewichtigen Teil des kommerziellen Zentrums der HafenCity bilden. Mit 14 Hektaren macht dieses Areal fast ein Zehntel der Gesamtfläche der HafenCity von 155 Hektaren aus.

Die Entwicklung des Überseequartiers wurde einem einzelnen Konsortium übergeben, das sich um eine kleinteilige Struktur bemühen soll. Die Verantwortlichen differenzierten acht

gliabue de Barcelone, et construits à partir de 2002. La place, sur laquelle donne aussi le restaurant de Störmer, forme la tête du Sandtorhafen (port du Sandtor) et est un élément de lien entre le parc prévu à l'est et une future structure de pontons. C'est le bureau Benedetta Tagliabue qui a conçu la place et le ponton, comme la marina similaire dans le Grasbrookhafen.

L'espace privatisé «hautement public»

Avec les Magellanterrassen, on se rend compte que l'importance architecturale devient évidente aussi pour les espaces extérieurs, qui présentent, contrairement aux bâtiments, plus de formes ludiques et mouvementées. Pour l'architecture des constructions dans l'enceinte de la HafenCity, les urbanistes responsables ont plutôt choisi la fonctionnalité que l'architecture spectaculaire. L'Elbphilharmonie des Bâlois Herzog & de Meuron ou le Science Center de Rem Koolhaas/OMA de Rotterdam sont des exceptions voulues. Seront encore réalisés ensuite le «Kreuzfahrtterminal» de Massimiliano Fuksas, et le «Überseequartier» qui sera composé d'immeubles d'habitation et commerciaux. Ce quartier sera le centre des affaires de la HafenCity. Ce quartier de 14 hectares affecte approximativement un dixième de la surface totale de la HafenCity, qui est de 155 hectares.

Pour le développement du «Überseequartier», un consortium a été mandaté pour s'occuper de la structuration parcellaire. Les responsables ont lancé des concours d'architecture pour huit différents lots. Les espaces extérieurs, qui appartiennent à des propriétaires privés, doivent avoir une affectation hautement publique, comme l'indique une brochure de la HafenCity GmbH. Ce terme de hautement publique concerne les places et les chemins accessibles jour et nuit au public. Les propriétaires privés sont responsables de l'entretien et

Seite/*page* 29: Visualisierung des Gewinnerprojektes von BB + GG für den Magdeburger Hafen im Überseequartier. Auch hier öffnet sich die Stadt zum Wasser.

Visualisation du projet lauréat de BB + GG pour le port de Magdeburg dans le «Überseequartier». Ici aussi, la ville s'ouvre sur l'eau.

Baufelder, zu jedem lobten sie eigene Architekturwettbewerbe aus. Das betrifft auch die Freiräume, die in privater Hand bleiben werden, gleichwohl aber ein «Höchstmass an Öffentlichkeit» haben sollen, wie es in einer Broschüre der HafenCity GmbH heisst. Dieses Höchstmass bezieht sich auf die Existenz öffentlicher, rund um die Uhr zugänglicher Wege und Plätze. Verantwortlich für Sauberkeit und Sicherheit sind die privaten Eigentümer, die auf diesen Flächen auch das Hausrecht wahrnehmen. Auf den anderen Freiflächen der HafenCity bleibt dies in öffentlicher Hand. Dieser Sachverhalt soll sich in der Gestaltung der Freiräume nicht niederschlagen. Der internationale Wettbewerb um ihre Gestaltung am Magdeburger Hafen, der privat wie durch die öffentliche Hand verwaltete Flächen ausdrücklich einbezog, sollte als ganzheitliche Gestaltung zu verstehen sein. Die unterschiedliche Ausübung des Hausrechtes wird also, ähnlich wie am Potsdamer Platz in Berlin, nicht sichtbar sein. Aus dem Wettbewerb für den Magdeburger Hafen ging das Büro BB+GG Arquitectes als Gewinner hervor. Wie EMBT hat es seinen Sitz in Barcelona und wird auch an der Elbe für eine mediterran angehauchte Gestaltung der Freiräume sorgen. Die bleibt in der HafenCity also bis auf weiteres katalanisch bestimmt.

de la sécurité de leurs surfaces. Pour les autres, c'est la collectivité qui en est responsable. Cet arrangement ne doit pas se répercuter sur les aménagements extérieurs. Le concours international de l'aménagement du site du port de Magdeburg, géré par la collectivité et par des propriétaires privés, inclus tous les espaces extérieurs pour permettre une conception globale. Les différents droits de surface ne vont pas affecter les aménagements, comme ce fut le cas avec l'aménagement du Potsdamerplatz. Le concours du port de Magdeburg à été gagné par le bureau BB+GG Arquitectes, qui a son siège à Barcelone, comme EMBT d'ailleurs, et qui projette de créer des aménagements extérieurs méditerranéens. Pour l'instant les espaces extérieurs de la HafenCity sont principalement conçus par des créateurs catalans.

Projektdaten
Planungsgebiet: insgesamt 155 ha (davon Wasser 55, Land 100), Nettobauland 60 ha
Nutzungen: 1,8 Millionen m² BGF, 5500 Wohnungen für 10 000 bis 12 000 Menschen, Dienstleistungsflächen für über 40 000 Arbeitsplätze
Wasserlinie: 10 km Kaipromenaden, folgende Plätze am Wasser: Magellan-Terrassen (Juni 2005) 4700 m², Marco-Polo-Terrassen (2007) 5700 m², Vasco-da-Gama-Platz (2007): 2700 m²
Geplante Kultureinrichtungen: Elbphilharmonie 50 000 m2 BGF, internationales Maritimes Museum 14 000 m2 BGF, Aquarium 6000 m² BGF, Science Center 8000 m² BGF
Entfernungen: zum Rathaus 800 m, zum Hauptbahnhof 1100 m
Verkehrsanbindung: zu City und Autobahn; geplant neue U-Bahnlinie mit zwei Haltestellen

Weitere Informationen:
www.hafencity.com

BB + GG arquitectes, Quelle HafenCity Hamburg GmbH