West 8 urban design & landscape architecture b.v.
Rotterdam, den 11.6.2013

Internationale Bauausstellung Hamburg
Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer Hamburg

Deichpark

Klütjenfelder Hauptdeich
Deich Veddel Nord

Erläuterungsbericht

Deichlandschaft

Deiche sind in ihrer Funktion zwingend erforderlich. Räumlich wirken Deiche durch ihren übergroßen und weitläufigen Maßstab. Sie erzeugen ein besonderes Raumerlebnis jenseits bekannter Eindrücke von Stadt- und Landschaftswelten.
Um die schützende Funktion zu verstehen und zu wertschätzen, sollten sich die Bauwerke in ihrer Reinform präsentieren. Die Atmosphäre eines Deiches lebt von der Beweidung mit Schafen, von Gattern und Holzzäunen, von Landschaften blumenloser trockener Wiesen, von endlos langen Linien und dem großen Maßstab des Hafens. Der Deich ist ein technisches Bauwerk, das zwei Welten voneinander trennt: Außen befindet sich das großmaßstäbliche Wasser des Hafens, der Garant für Handel Wohlfahrt. Innen liegen Wohnviertel und Gewerbegebiete, Orte der Arbeit und des Wohnens, die der Sicherheit und Geborgenheit bedürfen. Wir wollen die geplante Deicherhöhung dafür nutzen, die Deichkörper in ihrer funktionalen Reinform hervorzuheben.

Hafenpanorama

Überproportionale Maschinen, skurrile Bauwerke, große Schiffe und die spielerische Skyline der Hafencity erzeugen spektakuläre Silhouetten im Hamburger Hafen. An einigen Orten lässt sich das hafentypische Schauspiel erleben. Dort werden Plätze geschaffen, die zum Verweilen einladen. Hier wird der Hamburger Hafen in Szene gesetzt. Hier kann ein Besucher in Sonne, Regen und Wind die große Weite genießen.

Vernetzung und Scharniere

Am Spreehafen ist seit der Öffnung des Freihafens ein attraktives Netzwerk öffentlicher Räume entstanden. Das Netzwerk besteht aus dem zugänglich gemachten Hauptdeich, dem Fähranleger Klütjenfelder Hafen und der Nordumgehung des Spreehafens. Hochleistungsfähige und schnelle öffentliche Verkehrsanbindungen wie Fähre, S-Bahn und Radverbindungen in die Hamburger Innenstadt sind vorhanden. Die heutige Struktur von Wilhelmsburg ist jedoch noch nicht hinreichend mit dem Netz öffentlicher Räume verbunden. Die Zwischenräume zwischen bestehendem Stadtgefüge und den neuen Räumen im zugänglich gemachten Hafen stellen das Bindeglied dar.
Sie können städtebaulich von der Zwischenlage profitieren und Akzente für Wilhelmsburg setzen.

Klütjenfeld, Quartier für Pioniere
Auf der Fläche zwischen Ernst-August-Kanal und dem Klütjenfelder Hauptdeich entsteht ein Stadtquartier, das sich einerseits auf den Kanal und andererseits den Hauptdeich richtet. Es spricht in seiner Ausrichtung wohnungssuchende Familien mit Pioniersgeist an. Die Körnung der Bebauung steht im Kontrast zu den streng rational organisierten Siedlungen von Wilhelmsburg. Das Viertel hat einen eigenständigen Duktus. Gebäudekörper unterschiedlicher Höhe und Größe sind um ein organisches Gewebe von Gassen, Platz, Kanal, Nutzgärten und Sportflächen gruppiert. Das Viertel erhält den historischen Namen Klütjenfeld und gliedert sich nahtlos in seine Umgebung ein. Das Netzwerk seiner Freiräume öffnet sich mit einer einladenden Geste in Richtung des heutigen Wilhelmburgs. Hier entsteht ein Deichviertel, dessen Inneres autofrei ist. Gemeinschaftstiefgaragen unter den Gebäuden an der Harburger Chaussee halten den Bewohnern Klütjenfelds einen Stellplatz vor. Das Viertel ist bewusst auf die Nutzung von Fahrrädern und Boote ausgelegt. Es lädt Privatbauherren, Baugruppen und Investoren dazu ein, kostengünstigen und nachhaltigen Wohnraum in Hamburg zu schaffen. Die bestehenden Sportanlagen werden modernisiert und bekommen eine prominente Lage am Grünraum von Klütjenfeld.

Klütjenfelder Hauptdeich
Mit der Erhöhung des Klütjenfelder Hauptdeiches geht die Vereinfachung des Deichkörpers einher. Alle Einbauten aus der Zeit der Freihafennutzung werden zugunsten eines mächtigeren Deichkörpers entfernt. Die im Zuge der Zugänglichkeit errichteten Deichtreppen werden wo möglich verlängert und erhalten. Die östliche Treppe an der Harburger Chaussee wird aufgehoben und erneut angelegt. Der Deich erhält an städtebaulich strategisch relevanten Punkten neben den Treppenanlagen rollstuhltaugliche Rampen für Fußgänger, Fahrradfahrer, Rollstuhlfahrer, Kinderwagenfahrer, Inline Skater etc. Die zusätzlichen Rampen befinden sich am Spreehafenplatz und an der östlich gelegenen Eisenbahnbrücke. Die hafenseitig gelegene Fahrstraße wird optisch geteilt. Die Teilung verleiht ihr den Charakter einer Fahrradstraße. Hierdurch wird der Fokus der schnellen Bewegung auf dem Deich auf die hafenseitig gelegene Seite gebracht. Die Deichkrone wird mit einem Fußweg versehen. Fahrradfahren ist hier nicht erwünscht, die Deichkrone gehört Fußgängern und Rollstuhlfahrern. Durch die Erhöhung des Klütjenfelder Hauptdeichs muss in der östlichen Hälfte der Deichlänge an der Harburger Chaussee eine Stützmauer angelegt werden. Die der bestehenden Wohnbebauung an der Harburger Chaussee zugewandte Mauer wird zu einem Gestaltungselement. Sie bekommt tagsüber ein rationelles Aussehen und wird nachts dezent von Innen beleuchtet.

Veddeler Markt
Der Planungsraum Veddel Nord befindet sich in freigestellter Lage im Hamburger Stadtgefüge. Schwere Infrastruktur für Auto-, Schienen- und Schifffahrtsverkehr belasten den Ort akustisch und trennen ihn von der Hamburger Innenstadt. Gleichzeitig ist der Ort durch die Lage an der Elbe bei den großen Elbbrücken ein bedeutender Stadteingang Hamburgs.
Das Viertel muss aus seiner isolierten Lage befreit werden. Auch muss das Viertel einen unverwechselbaren Charakter bekommen um weder in Konkurrenz zur Kurt Schumachersiedlung zu treten und andererseits vielschichtige viertelorientierte Angebote zu schaffen.
Unser Konzept baut darauf den verloren gegangenen Veddeler Markt neu zu beleben.
In der Nähe der Autobahnausfahrt am Kopf der Kurt Schumacher Siedlung befinden sich städtebauliche Relikte wie eine Fischgaststätte, einen Bunker und Hallen der ehemaligen Zollanlagen des Freihafens. Die Bestandsgebäude bilden das Grundgerüst für einen vielschichtigen

Städtebauansatz. Sie werden in ein fragmentarisches Gefüge kleiner Plätze, Straßen und Wohngebäude aufgenommen. In deren Mitte befindet sich ein Marktplatz mit Stadtteilfunktionen wie Nahversorgern, Ärztezentrum, Kitas, Ateliers, Ladenlokale, kulturelle Einrichtungen, Restaurants, Hotel und Nachbarschaftstreffs.
Am Marktplatz beginnt ein System aus Rampen und Brücken, das das Wohnquartier mit den Freiflächen an der Elbe verbindet. Der Brückenschlag zwischen Stadtquartier und Elbdeich sorgt dafür, dass der Rad- und Fußverkehr vom Pkw- und Schwerlastverkehr räumlich getrennt wird. Der Freiraum an der Elbe wird dadurch bequem und verkehrssicher mit dem Wohnquartier verbunden.

Veddeler Deichpark
Der Veddeler Deichpark an der Elbe wird eine Mischung aus naturnahen Parkzonen und gestalteten Rasenbereichen mit Elbpanorama erhalten. Die Anlage wird vom Veddeler Markt aus mit einer Rampen und Brückenanlage aus kreuzungsfrei zugänglich gemacht werden. Auf der Höhe der Deichkrone wird eine Aussichtsplattform am Ende der Rampenanlage ausformuliert.
Die bestehenden Gebäude verstehen wir als städtebauliche, für das Viertel prägende Relikte. Indem ein Teil der Gebäude erhalten bleibt, werden spontane (zwischenzeitliche) Nutzungen angeregt. In ihrer Funktion können sie Gastronomie oder Veranstaltungsorte beinhalten.
Landschaftlich orientiert sich der Deichpark an Landschaftszügen entlang der Elbe östlich und westlich Hamburgs. Elbseitig wird die bestehende feuchte Uferzone (rezente Aue) mit allen Gehölzen erhalten. Stege, Brücken und Pontons erlauben hier Radfahrern und Fußgängern die Unterquerung der Eisenbahnbrücke. Die erhöhte Deichanlage wird von Bepflanzung und sonstigen einbauten freigehalten. Regelmäßige Unterhaltung sorgt dafür, dass eine Magerrasenwiese entstehen kann. Stadtseitig entsteht ein grüner, fruchtbarer Saumbereich mit städtischem Parkcharakter (Stadtmarsche). Der Saum dient der optischen Abschirmung der Hafenrandstraße vom Parkbereich. Baumpflanzungen sollten weitestgehend erhalten bleiben. Der Deich wird auch in seiner erhöhten Lage frei von Einbauten und Gebäuden bleiben.

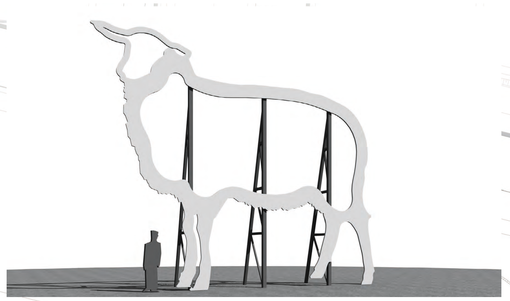
IBA_HAMBURG

Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer

Klütjenfeld

Deichlandschaft

Deiche sind in ihrer Funktion zwingend erforderlich. Räumlich wirken Deiche durch ihren übergroßen und weitläufigen Maßstab. Sie erzeugen ein besonderes Raumerlebnis jenseits bekannter Eindrücke von Stadt- und Landschaftswelten.
Um die schützende Funktion zu verstehen und zu wertschätzen, sollten sich die Bauwerke in ihrer Reinform präsentieren. Die Atmosphäre eines Deiches lebt von der Beweidung mit Schafen, von Gattern und Holzzäunen, von Landschaften blumenloser trockener Wiesen, von endlos langen Linien und dem großen Maßstab des Hafens. Der Deich ist ein technisches Bauwerk, das zwei Welten voneinander trennt: Außen befindet sich das großmaßstäbliche Wasser des Hafens, der Garant für Handel Wohlfahrt. Innen liegen Wohnviertel und Gewerbegebiete, Orte der Arbeit und des Wohnens, die der Sicherheit und Geborgenheit bedürfen. Wir wollen die geplante Deicherhöhung dafür nutzen, die Deichkörper in ihrer funktionalen Reinform hervorzuheben.

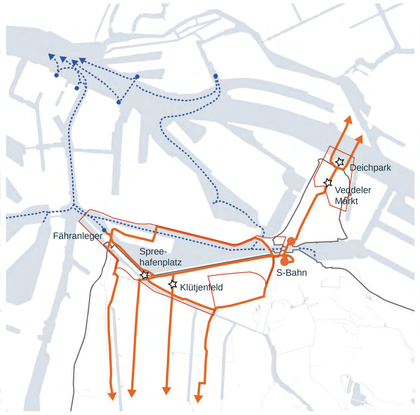


Skulptur auf dem Spreehafenplatz

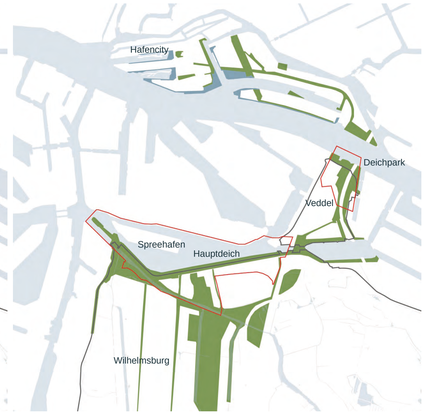
Vernetzung und Scharniere

Am Spreehafen ist seit der Öffnung des Freihafens ein attraktives Netzwerk öffentlicher Räume entstanden. Das Netzwerk besteht aus dem zugänglich gemachten Hauptdeich, dem Fähranleger Klütjenfelder Hafen und der Nordumgehung des Spreehafens. Hochleistungsfähige und schnelle öffentliche Verkehrsanbindungen wie Fähre, S-Bahn und Radverbindungen in die Hamburger Innenstadt sind vorhanden. Die heutige Struktur von Wilhelmsburg ist jedoch noch nicht hinreichend mit dem Netz öffentlicher Räume verbunden. Die Zwischenräume zwischen bestehendem Stadtgefüge und den neuen Räumen im zugänglich gemachten Hafen stellen das Bindeglied dar.
Sie können städtebaulich von der Zwischenlage profitieren und Akzente für Wilhelmsburg setzen.

Städtebauliche Fragmente von Wilhelmsburg



Rad- und Fußwegeverbindungen, Fähren und S-Bahn



Grün- und Parknetzwerk

Planungsraum Klütjenfeld 1:2.000

Hafenpanorama

Überproportionale Maschinen, skurrile Bauwerke, große Schiffe und die spielerische Skyline der Hafencity erzeugen spektakuläre Silhouetten im Hamburger Hafen. An einigen Orten lässt sich das hafentypische Schauspiel erleben. Dort werden Plätze geschaffen, die zum Verweilen einladen. Hier wird der Hamburger Hafen in Szene gesetzt. Hier kann ein Besucher in Sonne, Regen und Wind die große Weite genießen.

Klütjenfeld, Quartier für Pioniere

Auf der Fläche zwischen Ernst-August-Kanal und dem Klütjenfelder Hauptdeich entsteht ein Stadtquartier, das sich einerseits auf den Kanal und andererseits den Hauptdeich richtet. Es spricht in seiner Ausrichtung wohnungssuchende Familien mit Pioniergeist an. Die Körnung der Bebauung steht im Kontrast zu den streng rational organisierten Siedlungen von Wilhelmsburg. Das Viertel hat einen eigenständigen Duktus. Gebäudekörper unterschiedlicher Höhe und Größe sind um ein organisches Gewebe von Gassen, Platz, Kanal, Nutzgärten und Sportflächen gruppiert. Das Viertel erhält den historischen Namen Klütjenfeld und gliedert sich nahtlos in seine Umgebung ein. Das Netzwerk seiner Freiräume öffnet sich mit einer einladenden Geste in Richtung des heutigen Wilhelmburgs. Hier entsteht ein Deichviertel, dessen Inneres autofrei ist. Gemeinschaftstiefgaragen unter den Gebäuden an der Harburger Chaussee halten den Bewohnern Klütjenfelds einen Stellplatz vor. Das Viertel ist bewusst auf die Nutzung von Fahrrädern und Boote ausgelegt. Es lädt Privatbauherren, Baugruppen und Investoren dazu ein, kostengünstigen und nachhaltigen Wohnraum in Hamburg zu schaffen. Die bestehenden Sportanlagen werden modernisiert und bekommen eine prominente Lage am Grünraum von Klütjenfeld.

Quartier Klütjenfeld

Innere Orientierung Klütjenfeld

Tiefgaragen an der Hafenrandstraße

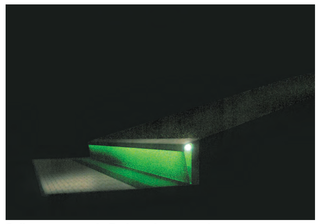
Funktionelle Gliederung

WEST 8

Klütjenfelder Hauptdeich

Klütjenfelder Hauptdeich am Spreehafen

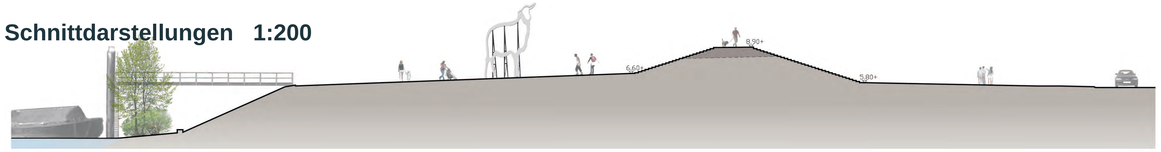
Detail Stützmauer in der Harburger Chaussee



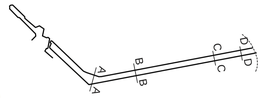
Stützmauer mit Beleuchtungselement

Deich Ansicht

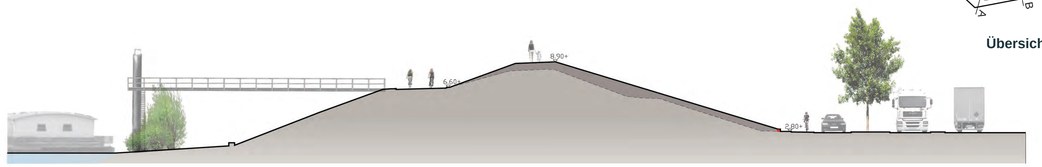
Schnittdarstellungen 1:200



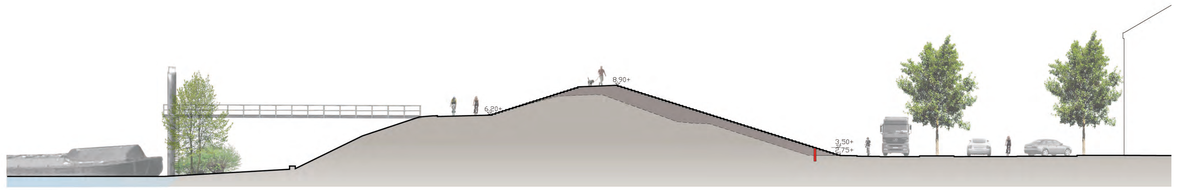
A - A Spreehafenplatz



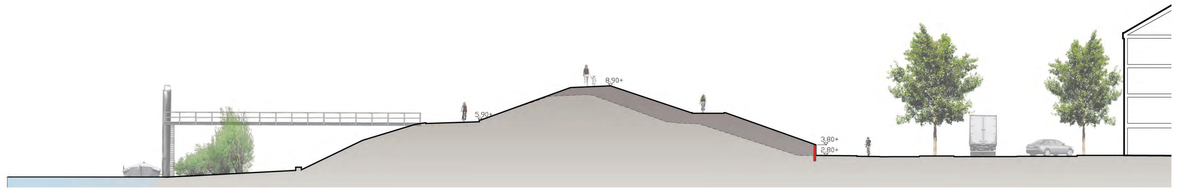
Übersicht Deichschnitte



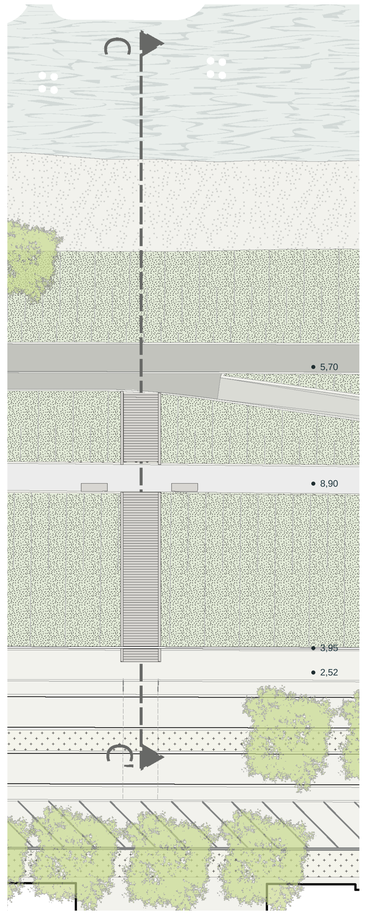
B - B Westlicher Bereich beim Start der Stützmauer



C - C Östlicher Bereich durch neue Zugangstreppe



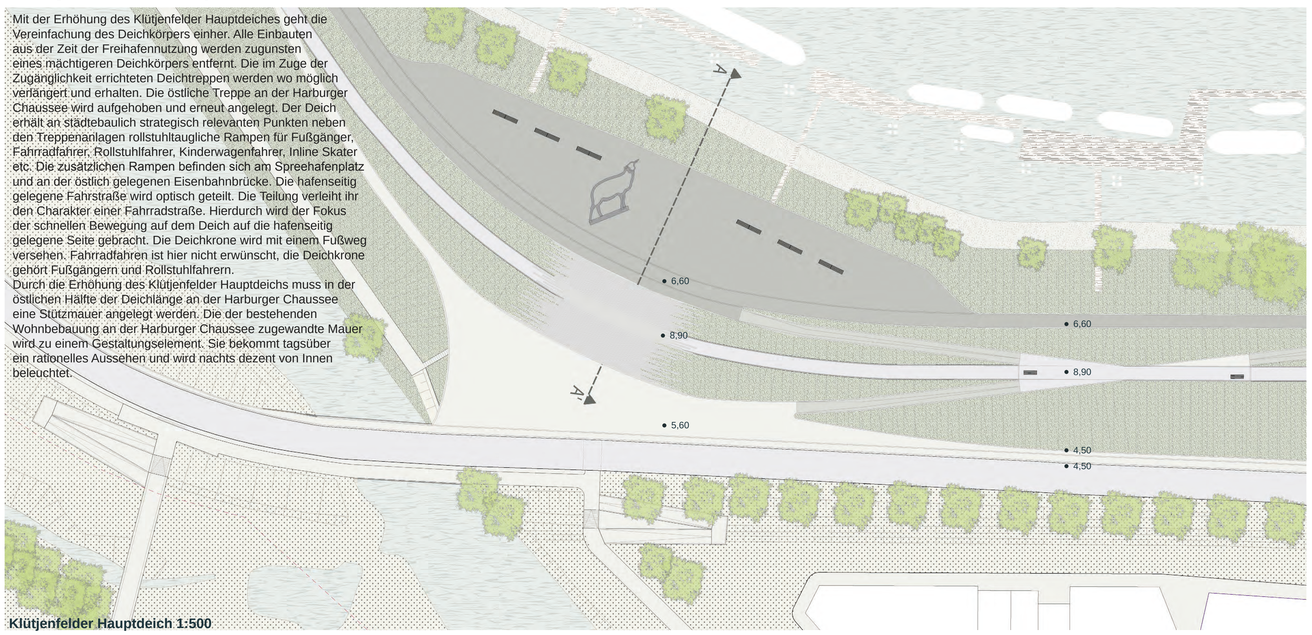
D - D Östlicher Bereich durch Rampe



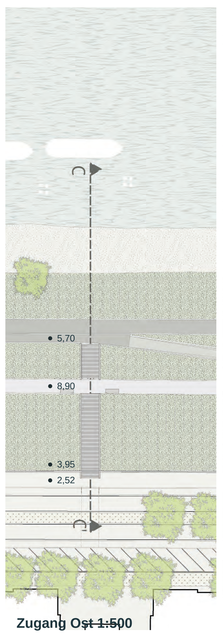
Teilbereich östliche Treppe 1:200

Klütjenfelder Hauptdeich

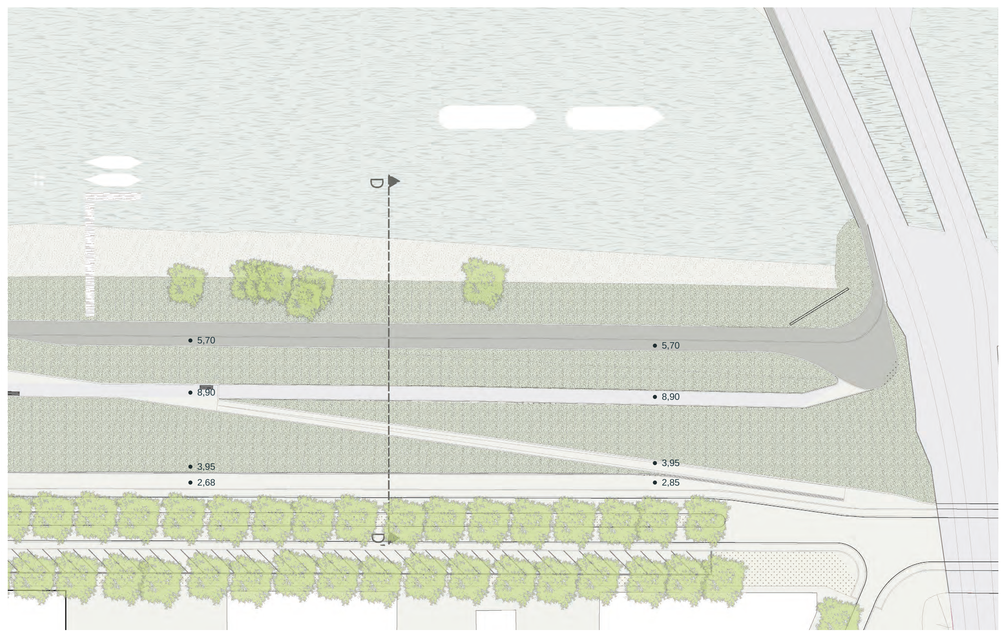
Mit der Erhöhung des Klütjenfelder Hauptdeiches geht die Vereinfachung des Deichkörpers einher. Alle Einbauten aus der Zeit der Freihafennutzung werden zugunsten eines mächtigeren Deichkörpers entfernt. Die im Zuge der Zugänglichkeit errichteten Deichtreppen werden wo möglich verlängert und erhalten. Die östliche Treppe an der Harburger Chaussee wird aufgehoben und erneut angelegt. Der Deich erhält an städtebaulich strategisch relevanten Punkten neben den Treppenanlagen rollstuhltaugliche Rampen für Fußgänger, Fahrradfahrer, Rollstuhlfahrer, Kinderwagenfahrer, Inline Skater etc. Die zusätzlichen Rampen befinden sich am Spreehafenplatz und an der östlich gelegenen Eisenbahnbrücke. Die hafenseitig gelegene Fahrstraße wird optisch geteilt. Die Teilung verleiht ihr den Charakter einer Fahrradstraße. Hierdurch wird der Fokus der schnellen Bewegung auf dem Deich auf die hafenseitig gelegene Seite gebracht. Die Deichkrone wird mit einem Fußweg versehen. Fahrradfahren ist hier nicht erwünscht, die Deichkrone gehört Fußgängern und Rollstuhlfahrern.
Durch die Erhöhung des Klütjenfelder Hauptdeichs muss in der östlichen Hälfte der Deichlänge an der Harburger Chaussee eine Stützmauer angelegt werden. Die der bestehenden Wohnbebauung an der Harburger Chaussee zugewandte Mauer wird zu einem Gestaltungselement. Sie bekommt tagsüber ein rationelles Aussehen und wird nachts dezent von Innen beleuchtet.



Klütjenfelder Hauptdeich 1:500



Zugang Ost 1:500



WEST 8

Veddeler Markt

Wilhelmsburger Kiez: Veddeler Markt

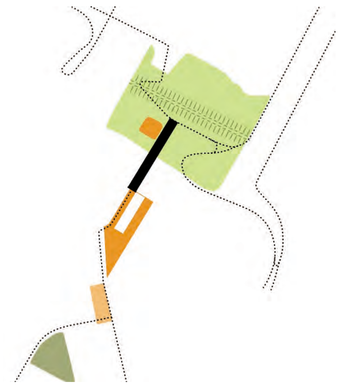
Veddeler Deichpark

Der Veddeler Deichpark an der Elbe wird eine Mischung aus naturnahen Parkzonen und gestalteten Rasenbereichen mit Elbpanorama erhalten. Die Anlage wird vom Veddeler Markt aus mit einer Rampen und Brückenanlage aus kreuzungsfrei zugänglich gemacht werden. Auf der Höhe der Deichkrone wird eine Aussichtsplattform am Ende der Rampenanlage ausformuliert. Die bestehenden Gebäude verstehen wir als städtebauliche, für das Viertel prägende Relikte. Indem ein Teil der Gebäude erhalten bleibt, werden spontane (zwischenzeitliche) Nutzungen angeregt. In ihrer Funktion können sie Gastronomie oder Veranstaltungsorte beinhalten.
Landschaftlich orientiert sich der Deichpark an Landschaftszügen entlang der Elbe östlich und westlich Hamburgs. Elbseitig wird die bestehende feuchte Uferzone (rezente Aue) mit allen Gehölzen erhalten. Stege, Brücken und Pontons erlauben hier Radfahrern und Fußgängern die Unterquerung der Eisenbahnbrücke. Die erhöhte Deichanlage wird von Bepflanzung und sonstigen einbauten freigehalten. Regelmäßige Unterhaltung sorgt dafür, dass eine Magerrasenwiese entstehen kann. Stadtseitig entsteht ein grüner, fruchtbarer Saumbereich mit städtischem Parkcharakter (Stadtmarsche). Der Saum dient der optischen Abschirmung der Hafenrandstraße vom Parkbereich. Baumpflanzungen sollten weitestgehend erhalten bleiben. Der Deich wird auch in seiner erhöhten Lage frei von Einbauten und Gebäuden bleiben.

Veddeler Markt

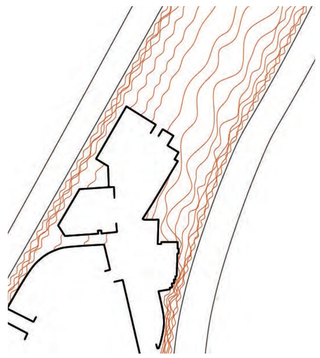
Der Planungsraum Veddel Nord befindet sich in freigestellter Lage im Hamburger Stadtgefüge. Schwere Infrastruktur für Auto-Schienen- und Schifffahrtsverkehr belasten den Ort akustisch und trennen ihn von der Hamburger Innenstadt. Gleichzeitig ist der Ort durch die Lage an der Elbe bei den großen Elbbrücken ein bedeutender Stadteingang Hamburgs.
Das Viertel muss aus seiner isolierten Lage befreit werden. Auch muss das Viertel einen unverwechselbaren Charakter bekommen um weder in Konkurrenz zur Kurt Schumachersiedlung zu treten und andererseits vielschichtige viertelorientierte Angebote zu schaffen.
Unser Konzept baut darauf den verloren gegangenen Veddeler Markt neu zu beleben.
In der Nähe der Autobahnausfahrt am Kopf der Kurt Schumacher Siedlung befinden sich städtebauliche Relikte wie eine Fischgaststätte, einen Bunker und Hallen der ehemaligen Zollanlagen des Freihafens. Die Bestandsgebäude bilden das Grundgerüst für einen vielschichtigen Städtebauansatz. Sie werden in ein fragmentarisches Gefüge kleiner Plätze, Straßen und Wohngebäude aufgenommen. In deren Mitte befindet sich ein Marktplatz mit Stadtteilfunktionen wie Nahversorgern, Ärztezentrum, Kitas, Ateliers, Ladenlokale, kulturelle Einrichtungen, Restaurants, Hotel und Nachbarschaftstreffs.
Am Marktplatz beginnt ein System aus Rampen und Brücken, das das Wohnquartier mit den Freiflächen an der Elbe verbindet. Der Brückenschlag zwischen Stadtquartier und Elbdeich sorgt dafür, dass der Rad- und Fußverkehr vom Pkw- und Schwerlastverkehr räumlich getrennt wird. Der Freiraum an der Elbe wird dadurch bequem und verkehrssicher mit dem Wohnquartier verbunden.

Planungsraum Veddel Nord 1:1.000

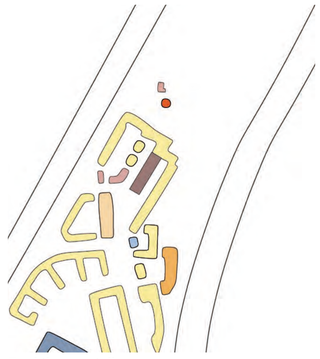


Aneinanderreihung öffentlicher Räume

Ruhige, grüne Innenhöfe



Schallschutzschale

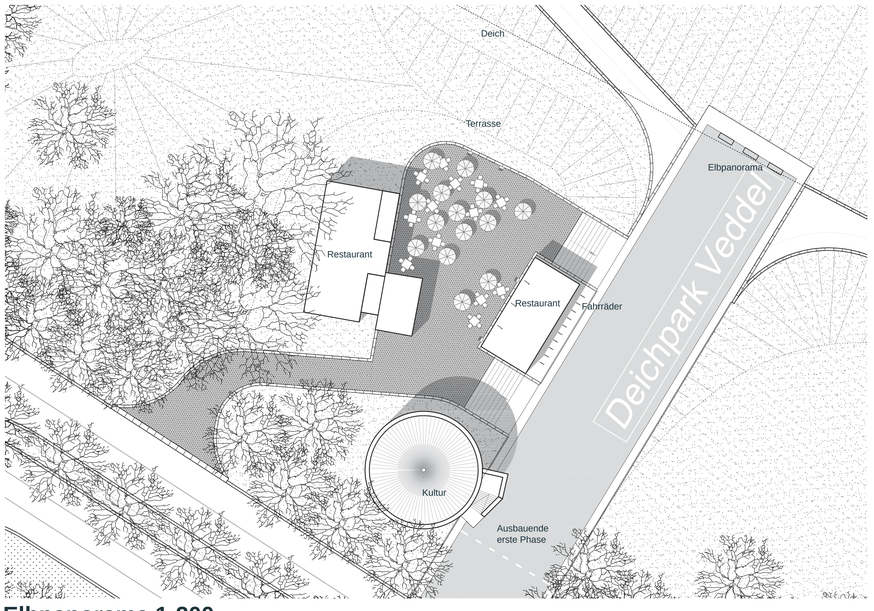


Funktionsverteilung

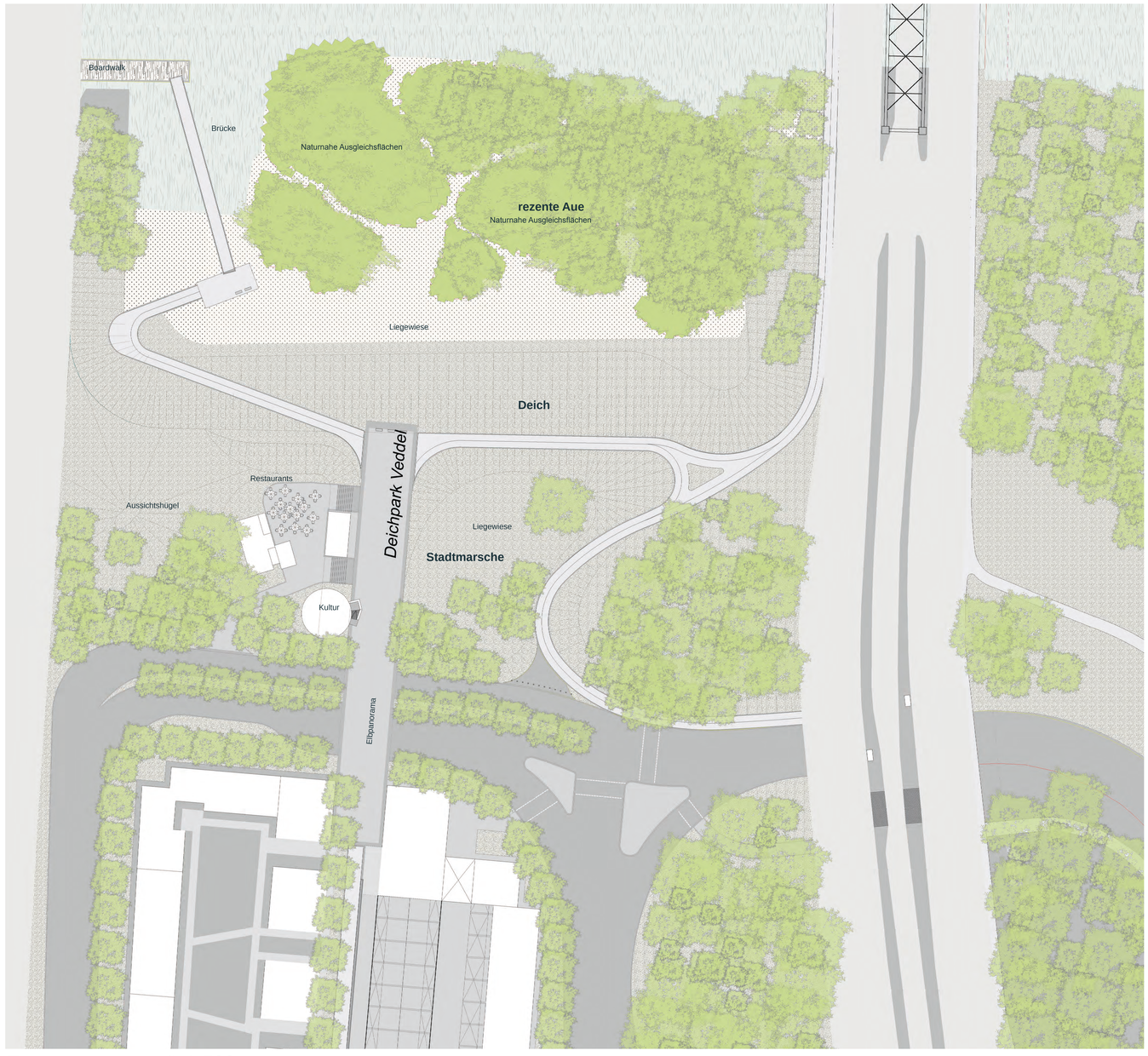
WEST 8

Deichpark Veddel

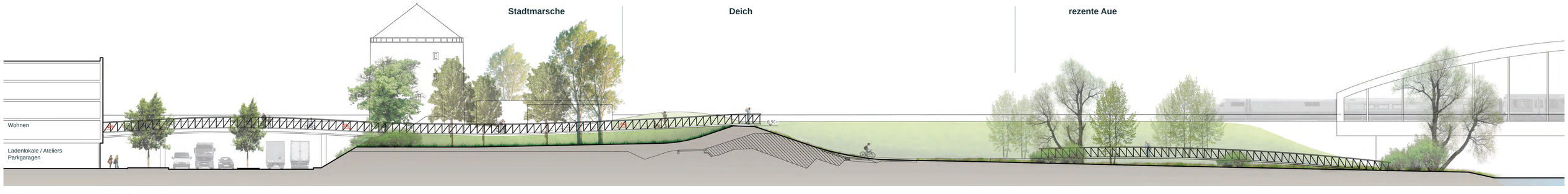
Blick über den Teich



Elbpanorama 1:200



Elbinsellandschaft 1:500



Fokusraum Veddel Nord 1:200

WEST 8