BACHELORARBEIT

EIN ROTER PUNKT

DARIUS FRESE

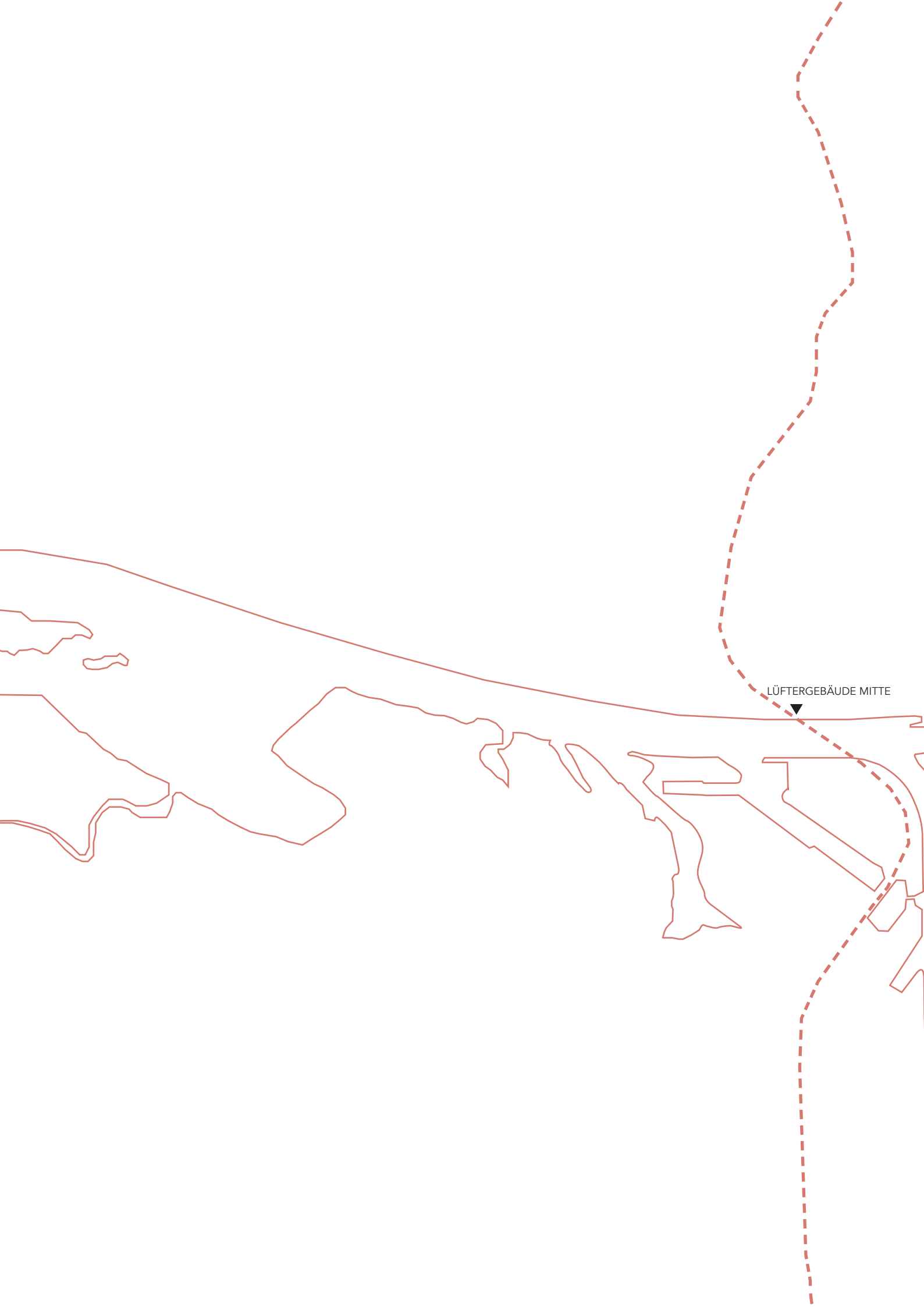
HafenCity Universität Hamburg
Universität für Baukunst und Metropolenentwicklung
Bachelor of Science - Architektur

Ein roter Punkt
Analyse und Entwurf kritischer Infrastuktur und die Integration dieser in ihr städtisches Umfeld.

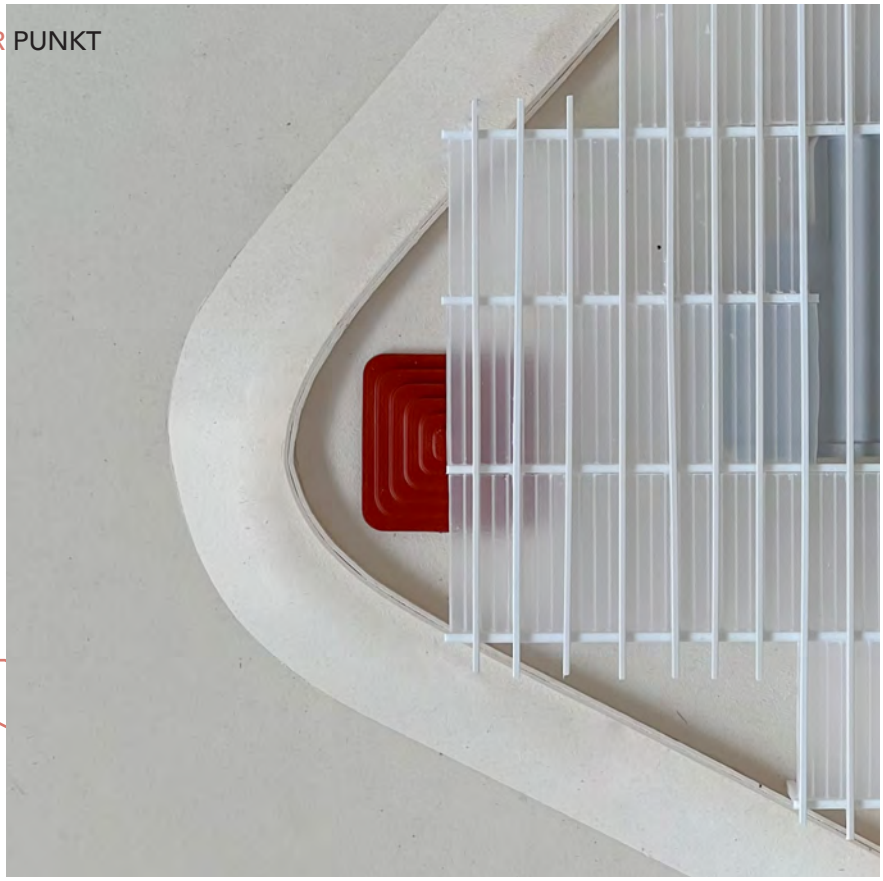
Betreuung
Henrik Becker
Tim Simon-Meyer

Einzelarbeit
Darius Frese - 6078501

Sommersemester 2024


LÜFTERGEBÄUDE MITTE

EIN ROTER PUNKT



Diese Arbeit untersucht die Integration kritischer Infrastrukturen ins städtische Umfeld. Sie beleuchtet, wie diese Bauwerke nicht nur funktionale Anforderungen erfüllen, sondern auch das Stadtbild und die Lebensqualität der Bewohner positiv beeinflussen können.

INHALT

01 MAKRO ANALYSE

02 MIKRO ANALYSE

03 ENTWURF

PHASE 1

MAKRO



M 1:2500

SCHWARZPLAN

IN ALTER ZEIT
Topografische Entwicklung



1833, Wilhelm E. A. von Schlieben: Hamburg und Altona.

Anfänge

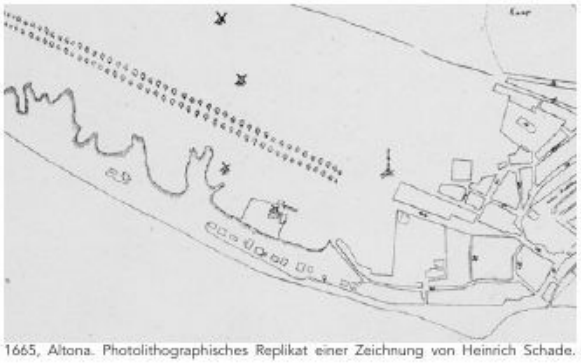
Der Ursprung des Namens Othmarschen enthüllt seine Vergangenheit als ein verlassenes Marschland oder Sumpfgebiet, durch das die Flottbek, die Teufelsbek und die Röbbek (bek steht dabei für Bach) langsam dahinflossen. Bis zum Mittelalter beschränkte sich die Siedlung in Othmarschen auf nur wenige Bauernhäuser.


Ausschnitt aus der Elbkarte von 1568, gefertigt von Melchior Lorichs

17. / 18. JH

Im Jahr 1674 wurde Övelgönne erstmals in den Aufzeichnungen des Kirchenbuchs der Ottensen-Gemeinde erwähnt. Zu dieser Zeit war Övelgönne eine kleine Fischersiedlung, deren Bewohner unter anderem Fährdienste anboten.

Entlang größerer Flurstücke im Umfeld des alten Dorfkerns entwickelten sich damals villenartige Bebauungen, die geschickt in üppige Gärten eingebettet waren. Parallel dazu entstanden entlang der heutigen Elbchaussee die ersten Landhäuser wohlhabender Kaufleute. Gemeinsam bildeten sie gegen Ende des 18. und im 19. Jahrhundert das, was heute als die Othmarscher Gartenlandschaften bekannt ist.
(vgl. Rahmenplan Othmarschen, 2012, 7)


1665, Altona. Photolithographisches Replikat einer Zeichnung von Heinrich Schade.

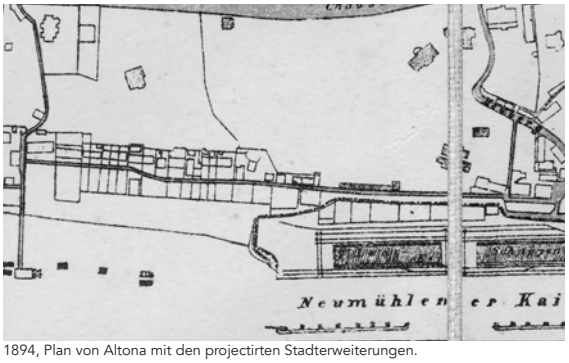
19. JH

Die topografische Karte von Hamburg aus dem Jahr 1880 zeichnet ein klares Bild des Dorfes Othmarschen und seiner gut erhaltenen umliegenden Felder und Gärten. Erste bauliche Erweiterungen von Altona sind lediglich entlang der Elbchaussee erkennbar. Bis zum 19. Jahrhundert blieb Othmarschen ein beschaulicher Vorort, dessen Bevölkerung im Jahr 1855 lediglich 362 Einwohner zählte.

Im Verlauf des 19. Jahrhunderts avancierte die Elbufersiedlung Övelgönne zu einem begehrten Wohnort für Lotsen und Kapitäne. Zudem entwickelte sich der Ort zu einem beliebten Ausflugsziel, geprägt von einem regen Strand- und Badeleben für die Hamburger Bevölkerung. Mit dem Elbstrom vor sich und dem steilen Geesthang im Rücken erstreckte sich Övelgönne zwangsläufig entlang des schmalen Uferstreifens in einer einzigen, langgestreckten Baureihe. Die erhaltene Bausubstanz spiegelt nahezu alle Phasen seiner Entwicklungsgeschichte wider.
(vgl. Rahmenplan Othmarschen, 2012, 7)

Entstehung der Kaianlagen

Während die Kaianlagen in Altona ausgebaut wurden, um den steigenden Anforderungen des Seehandels gerecht zu werden, blieb Övelgönne größtenteils unberührt von den industriellen Entwicklungen. Der Stadtteil behielt seine charakteristische Atmosphäre als idyllischer Küstenort bei, der von Besuchern für seine ruhige Lage und den Blick auf die vorbeifahrenden Schiffe geschätzt wurde.
Övelgönne profitierte indirekt von der wirtschaftlichen Dynamik, die durch die Erweiterung des Hafens von Altona angestoßen wurde. Besucher, die die neuen Kaianlagen und den erweiterten Hafen besuchten, nutzten oft die Gelegenheit, auch Övelgönne und seine malerische Umgebung zu erkunden.



1894, Plan von Altona mit den projectirten Stadterweiterungen.

Fährverbindung über die Elbe

Vor dem Bau der ersten Elbbrücke im 19. Jahrhundert waren wenige Überquerungsmöglichkeiten zwischen den Ufern aufgrund von Sumpf- und Moorgebieten gegeben. Traditionelle Routen wie der alte Heerweg und der Ochsenweg ermöglichten den Transport von Ochsenherden von Nordjütland zu Märkten in Schleswig-Holstein, Hamburg und südlich der Elbe. Die Stadt Wedel spielte eine zentrale Rolle im Ochsenhandel bis ins 18. Jahrhundert, mit dem Blankeneser Fährhaus als Treffpunkt für wohlhabende Bürger und politische Versammlungen. Eine dritte Fährverbindung beim Zollenspieker war von geringerer Bedeutung, jedoch wurden auch dort Ochsen übergesetzt. Abrechnungen für getrunkenen Wein bei einem Treffen in Blankenese sind erstmals 1382 dokumentiert.



Karte von Daniel Freese aus dem Jahr 1600, auf der die Route über die Elbe anhand von zwei Fähren exakt dargestellt.

Historische Postwege

Deutlich hervorgehoben sind die drei Fährrouten über den Elbstrom bei Hamburg: (1) Die Fähre vom im Königlich-Dänischen Amt Pinneberg gelegenen Blankenese nach Cranz, das zum Bremischen Gebiet gehörte. (2) Die lange Fährverbindung vom Hamburger Hafen über die Elbe und zwischen den Elbinseln vorbei nach der Stadt Harburg, diese waren Teile des Braunschweig-Lüneburgisches Gebietes. (3) Die Fähre beim beiderstädtischen Amt Bergedorf geht von Zollenspieker über die Elbe nach Hoopte im Lüneburgischen Gebiet. Diese Elbfähre ist noch heute in Betrieb.

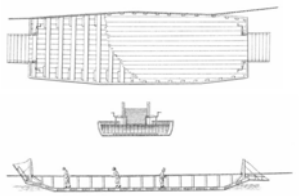


Erster Brückenschlag

Mit enormem Einsatz gelang es 3.798 zwangsverpflichteten Handwerkern, Arbeitern und 1.800 Franzosen, in nur 83 Tagen die Brücke zwischen Hamburg und Harburg zu bauen. Über das Sumpfgebiet zwischen Norder- und Süderelbe wurden damals vier Hohlbrücken sowie zwei Seilzugfähren errichtet. Gemeinsam mit einer gepflasterten Trasse über die Insel Wilhelmsburg ermöglichten sie eine schnelle Verbindung von insgesamt 4,1 km Länge. Die Fähren konnten 500 Fußgänger, 60 bis 70 Pferde mit Reitern oder 9 Pferdewagen befördern. Ein Team von 6 Mann zog die Fähren in 10 bis 12 Minuten von einem Ufer zum anderen.

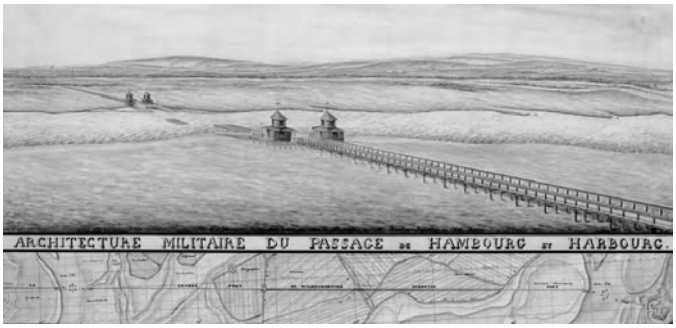


VERBINDUNGSWEG
Das Wasser als Hinderniss



Halb Brücke, halb Fähre

In der Franzosenzeit um 1813 wurde die Einbeziehung Harburgs in den Festungskomplex durch den Bau einer festen Verbindung, die aus einem System von Brücken, einem Damm und Fähren in mehr oder weniger direkter Linie zwischen den beiden Städten bestand, vorgenommen. Nach dem endgültigen Abzug der Besatzungsmacht - am 31.Mai 1814 - ließen die Stadtväter die Brücke bewusst in Verfall geraten, um sie zu guter Letzt wieder zu beseitigen.



Konstruktionszeichnung einer Elb-Fähre. Sie konnte bis zu 500 Personen tragen.



Erste Tunnelbau-Überlegungen

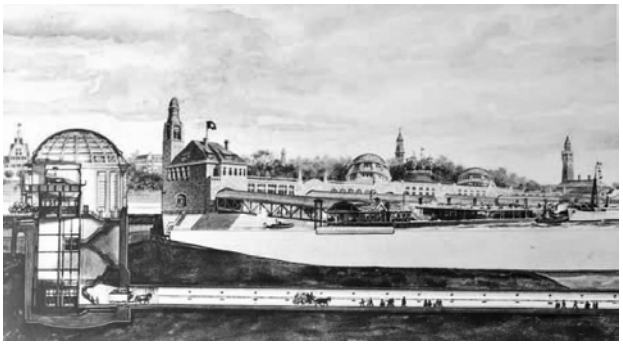
Gegen Ende des 19. Jahrhunderts erlebte der Hamburger Hafen eine rasante Veränderung. Auf der gegenüberliegenden Elbseite hatten sich große Werften im Zuge der Industrialisierung angesiedelt, und neue Hafenbecken entstanden in kurzen Abständen. Die Südseite der Elbe erstreckte sich bald über mehrere Kilometer mit Schuppen, Werften, Umschlag- und Lagerplätzen sowie Betriebsgebäuden. Der wachsende Güter- und Personenverkehr, hauptsächlich über einige wenige Fährverbindungen bei den Landungsbrücken abgewickelt, wurde zu einem zunehmenden Problem.

Im Herbst und Winter musste der Fährverkehr aufgrund von Nebel, Sturm oder Eis oft eingestellt werden. Arbeiter waren dann gezwungen, über stromaufwärts liegende Brücken zu ihren Arbeitsplätzen zu gelangen, was aufgrund von Verspätungen erheblichen wirtschaftlichen Schaden für die Betriebe verursachte. Die Forderung nach einer festen Elbquerung im Bereich der westlichen Stadtgrenze, wo große Arbeiterwohngebiete lagen, wurde lauter.

1872 wurde der erste Vorschlag für einen Tunnel bei der Sternschanze abgelehnt, da angeblich der Bedarf noch nicht vorhanden war. Ein zweiter Plan scheiterte 10 Jahre später an der Finanzierung. Der Druck auf die Entscheidungsträger wuchs, bis der Senat am 7. November 1906 den Bau des noch heute bestehenden ersten Elbtunnels für die damalige Summe von 10.722.000 Mark genehmigte.

Start für den Tunnelbau

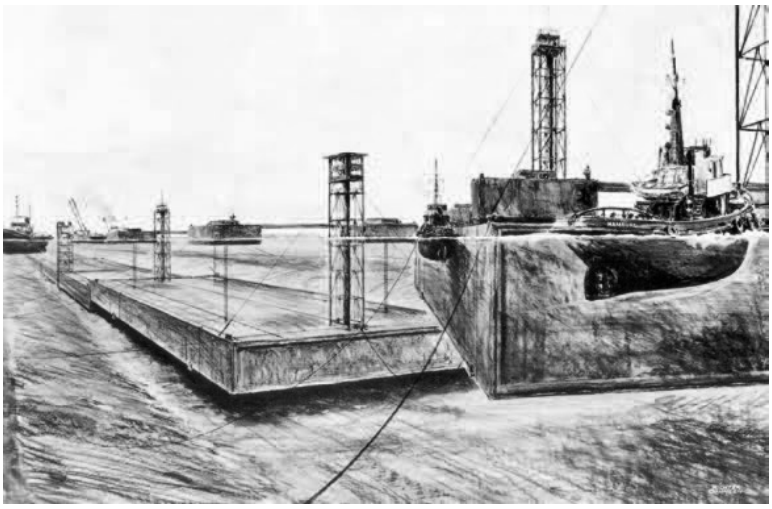
Am 22. Juli 1907 begann der Bau des ersten Flusstunnels auf dem Kontinent auf Steinwerder. Der Schacht auf Steinwerder wurde zunächst bis zum darauf folgenden Frühjahr angelegt, um von dort aus den eigentlichen Tunnel in zweieinhalb Jahren voranzutreiben. Die Arbeiten an der Schachtabsenkung in St. Pauli sollten 1909 beginnen, um rechtzeitig für den erwarteten Durchstich im Sommer 1910 vorbereitet zu sein. Die Fertigstellung war für das Frühjahr 1911 geplant.





Erste Planungen für 2. Elbtunnel

Aufsehen erregte die Kombination von Tunnelstücken im herkömmlichen Schildvortriebsverfahren, wie bei der nördlichen Zufahrt unter dem Elbhang, und dem Verfahren im eigentlichen Stromabschnitt. Hierbei sollten acht 132 m lange Betonsenkkästen mit je 46.000 Tonnen Gewicht miteinander verbunden werden. Die Fertigstellung wurde für das Jahr 1974 erwartet. Baudirektor Dr. Rolf Stephan, liebevoll als „Brücken-Stephan" bekannt, leitete die Tunnelbaustelle. Bis Mitte 1970 hatten über 40.000 Besucher das eigens errichtete Besucherzentrum mit Modellen, Diashows und Schautafeln besucht. Das Bauvorhaben erforderte den Abriss mehrerer Gebäude, darunter 1972 das traditionsreiche Gymnasium Christianeum in Othmarschen im nördlichen Baubereich.

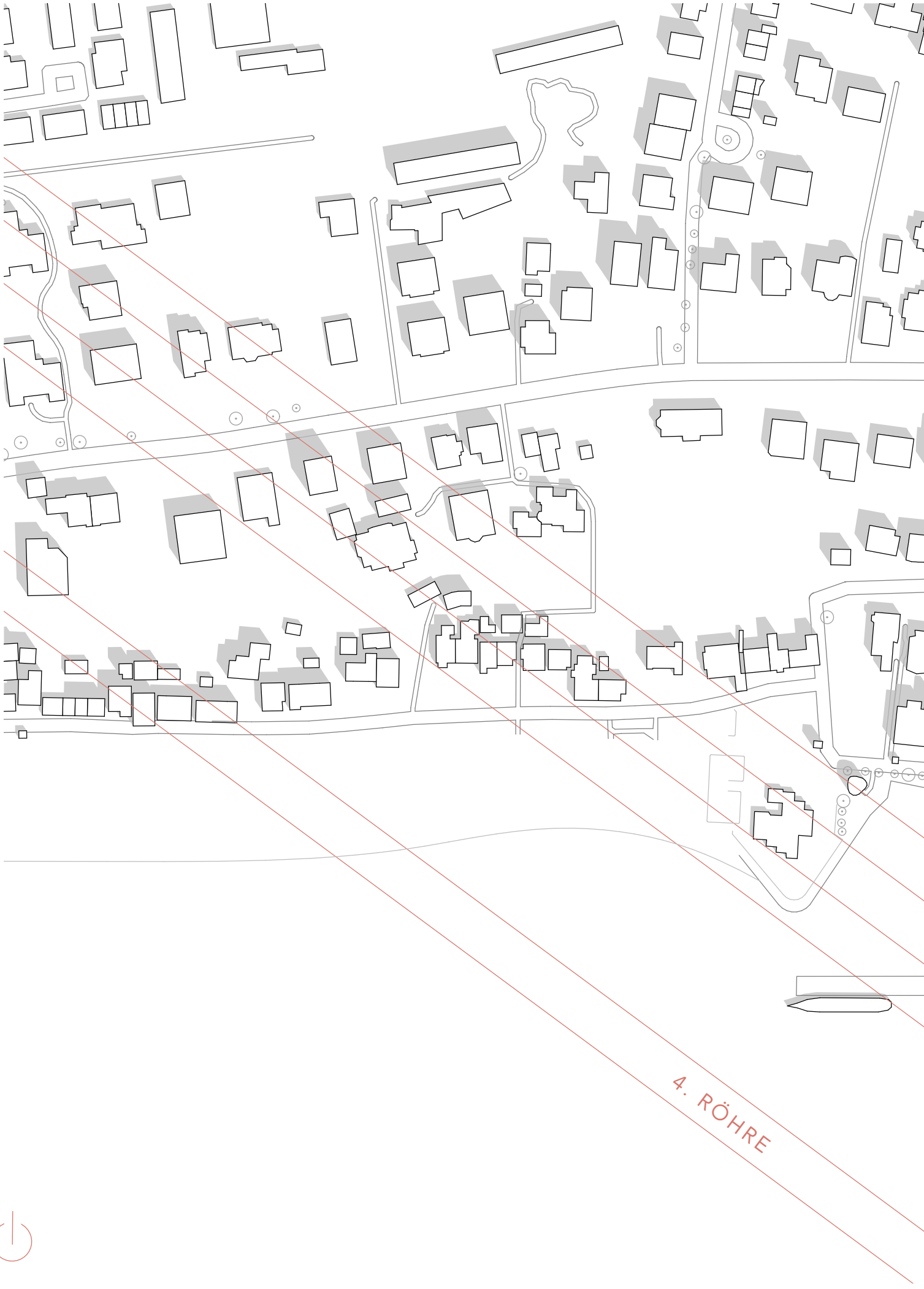


Die abgeschotteten Tunnel-Segmente aus dem gefluteten Maakenwerder Hafen und Abtransport zur Absenkstelle im Strombett der Elbe.

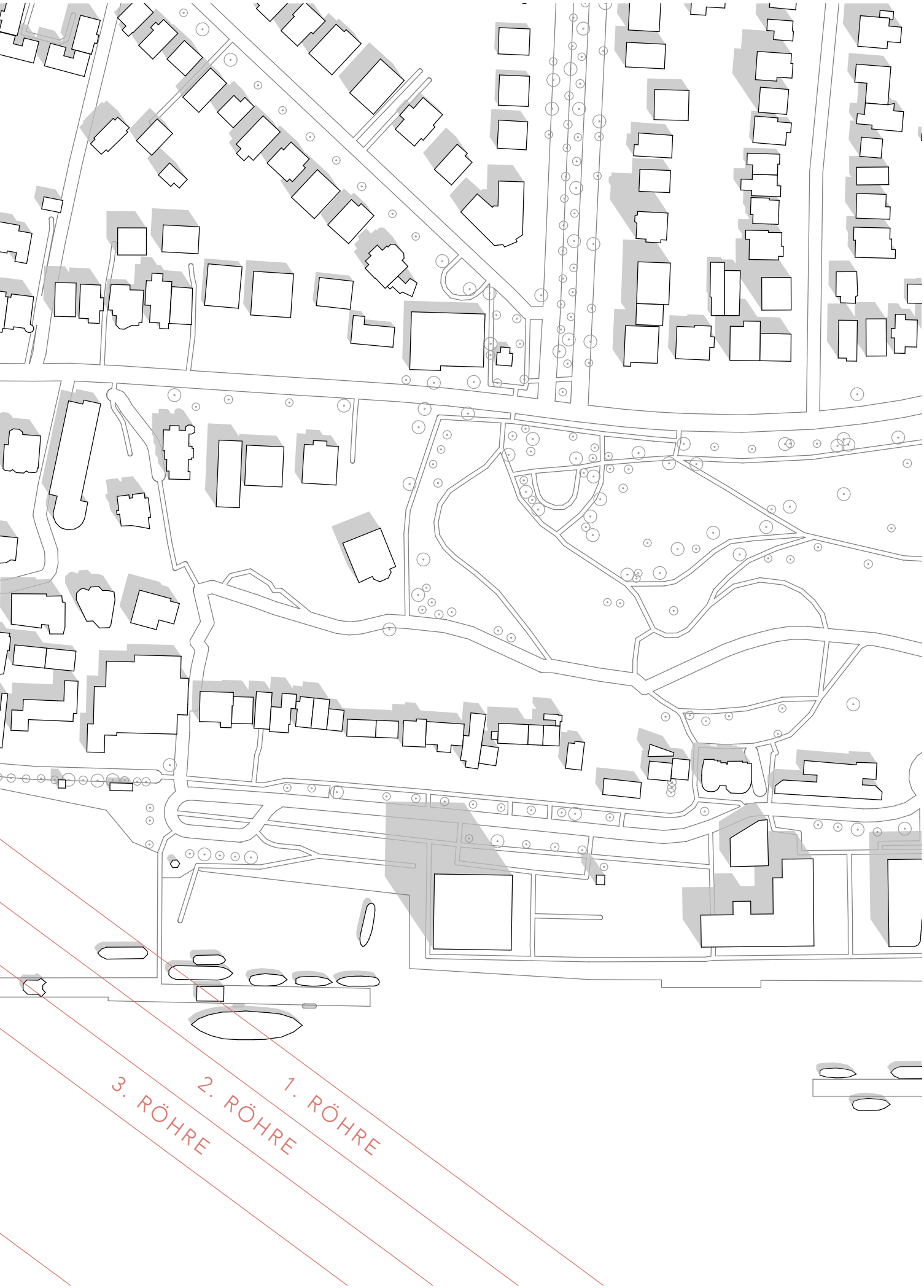
TUNNELBAU
Von alt zu neu

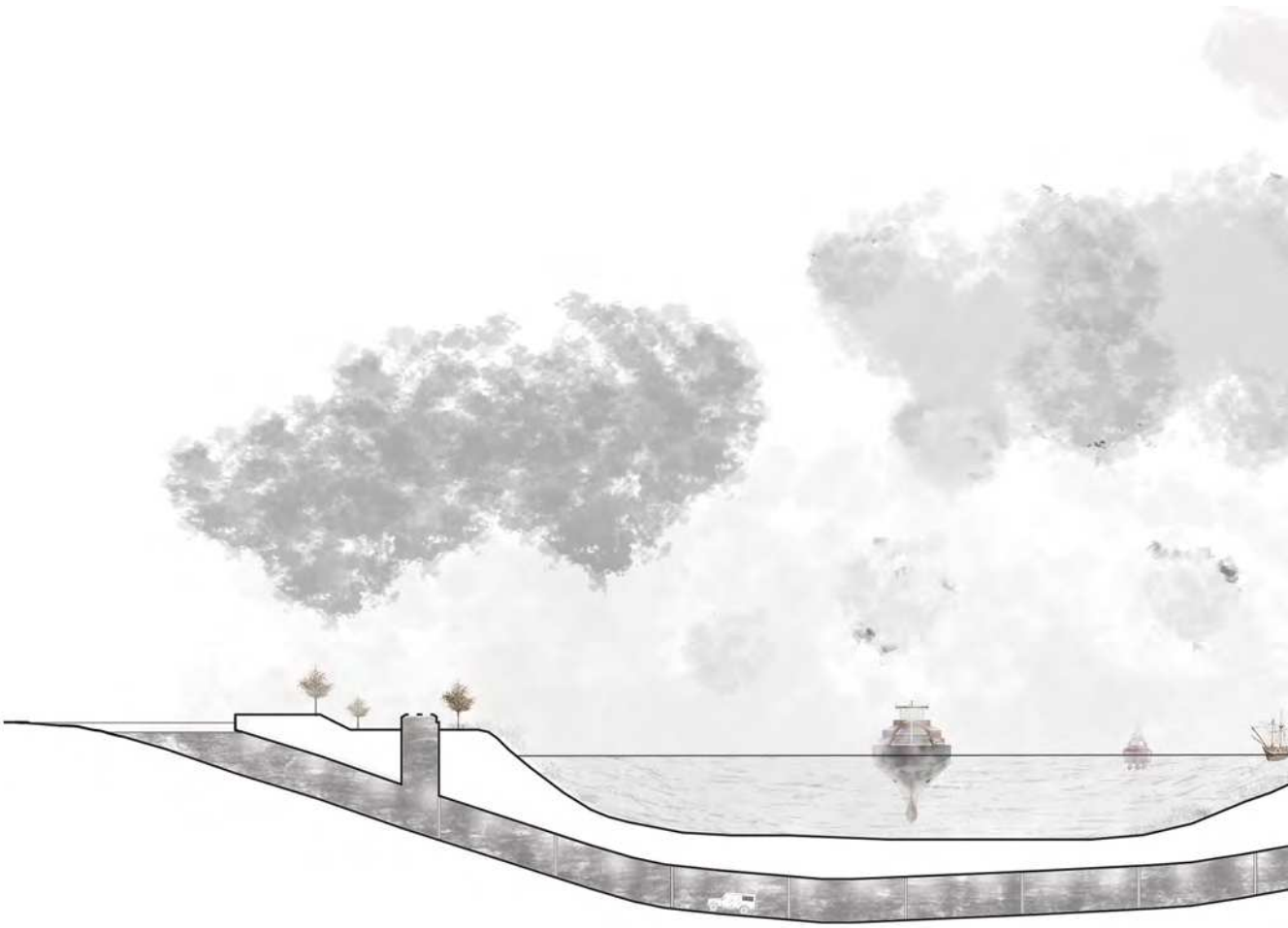
Erweiterung

Nach steigendem Verkehrsaufkommen ab 1975 litt der Elbtunnel unter erheblicher Belastung, mit häufigen Staus zu Hauptverkehrszeiten. Da keine ernsthaften Alternativen in Sicht waren, entschied der Senat 1982 den Bau einer vierten Tunnelröhre, um die Kapazität zu erhöhen und den elbüberschreitenden Verkehr zu fördern. Das Bundesverkehrsministerium nahm den Vorschlag in den Bedarfsplan auf, und 1987 begann das Planfeststellungsverfahren mit Probebohrungen. Die weltgrößte Röhre im Lockergestein des Elbhangs und der Elbsohle wurde im Schildvortriebsverfahren 35 bis 70 Meter neben dem vorhandenen Tunnel gegraben. Ein gigantischer Bohrkopf namens „TRUDE" kam dabei zum Einsatz und steht heute als Industriedenkmal im Museum der Arbeit in Barmbek. Bei einer Gesamtlänge von 4402,5 m beträgt die Tunnelstrecke 3100,75 m mit zwei Fahrstreifen von Norden nach Süden. Wie geplant konnte die 4. Röhre des Elbtunnels Ende Oktober 2002 dem Verkehr übergeben werden.

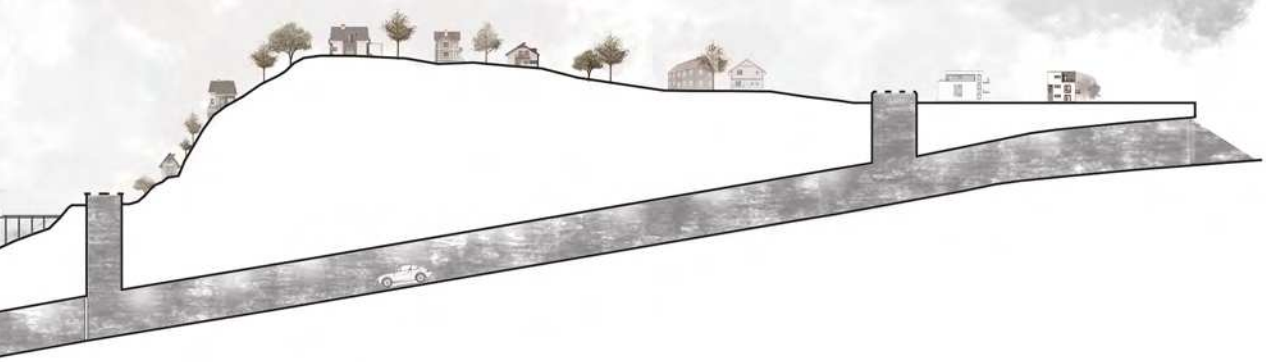


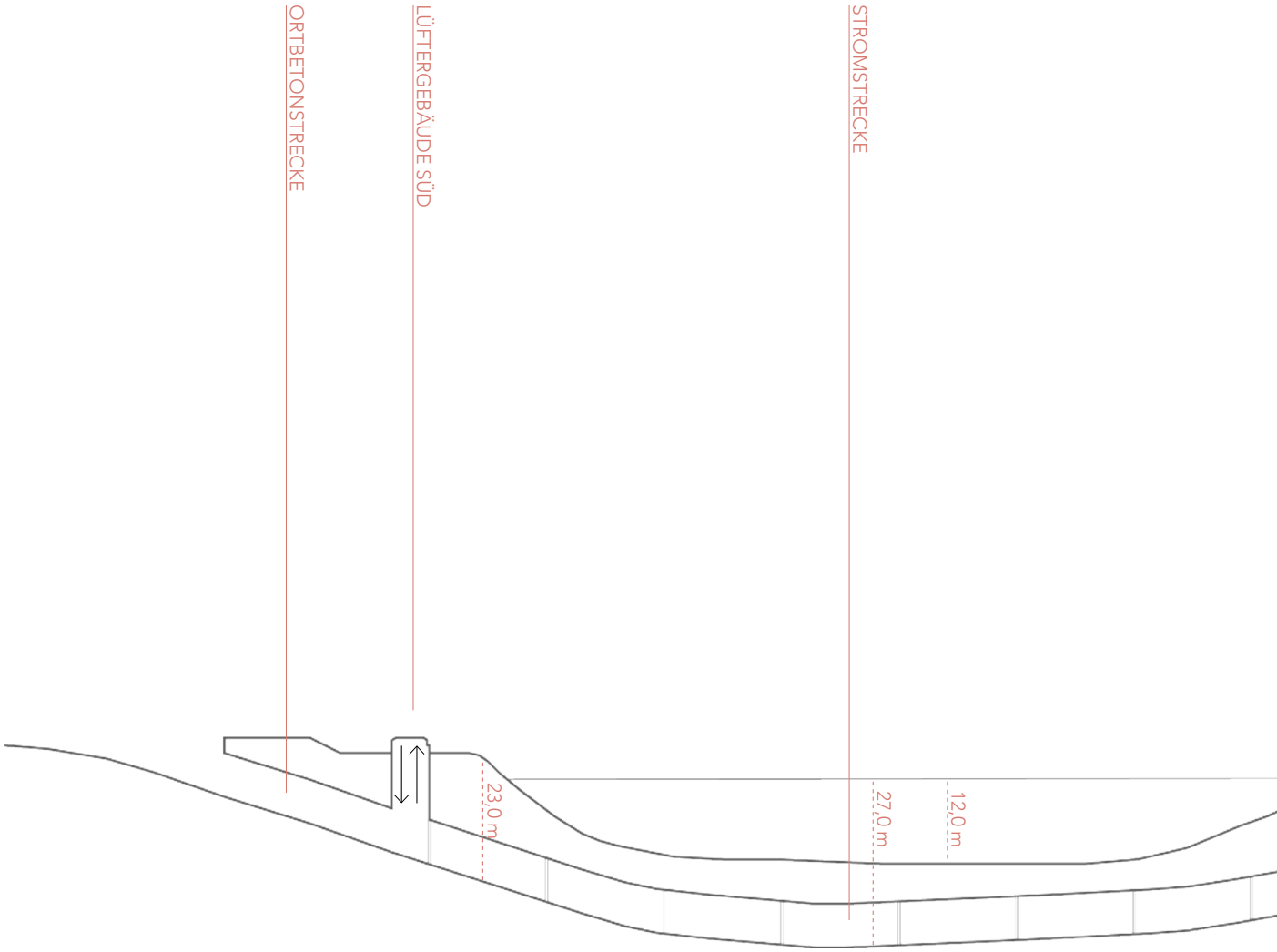
M 1:2000


1. RÖHRE
2. RÖHRE
3. RÖHRE



Maßstabslos





3,5 %
211 METER

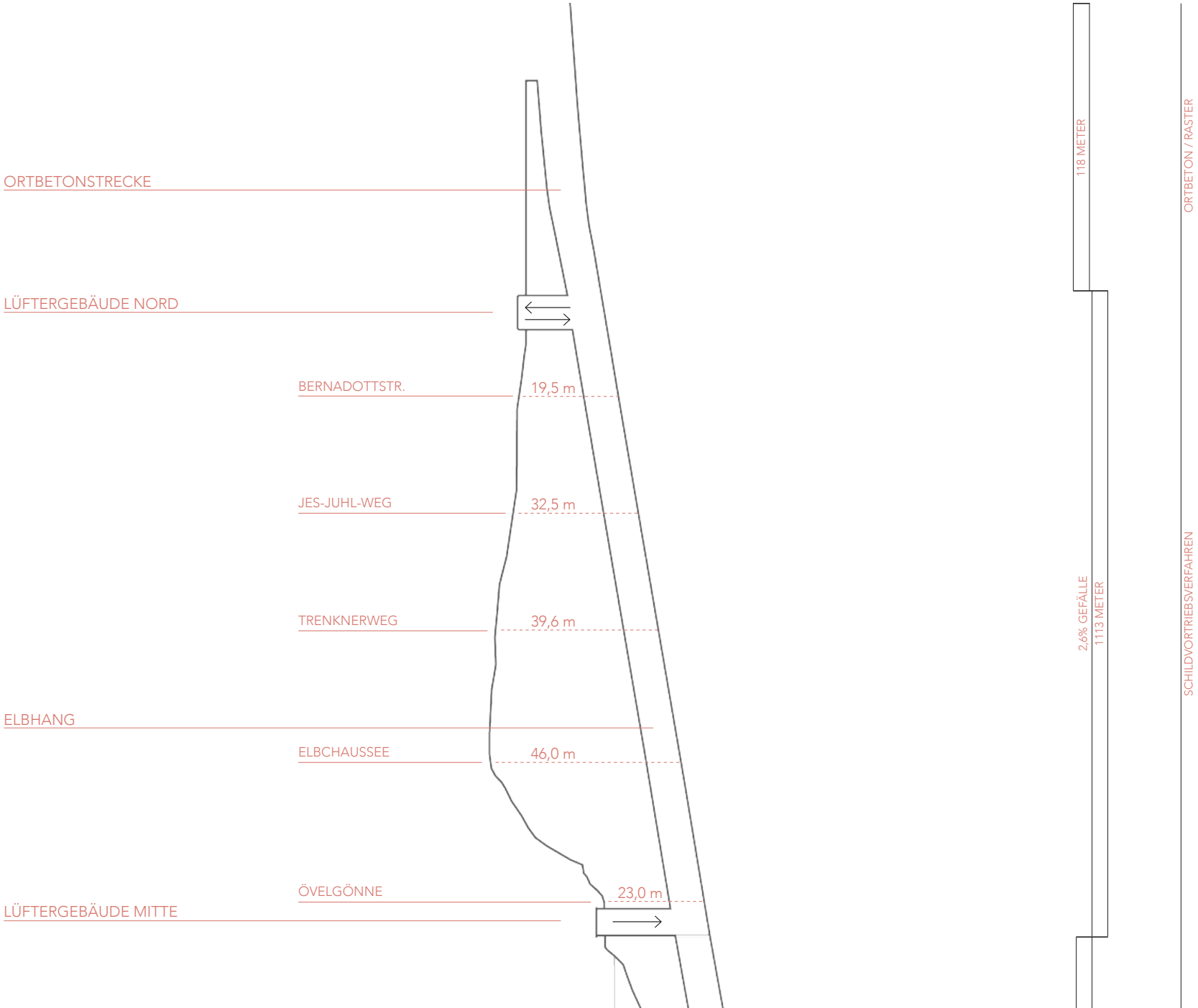
1053 METER

2650 METER

RAMPE / RASTER / ORTBETON

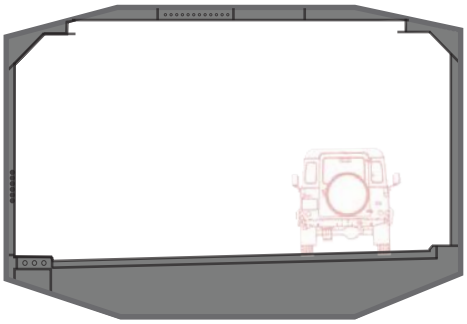
EINSCHWIMM- & ABSENKVERFAHREN

Maßstabslos

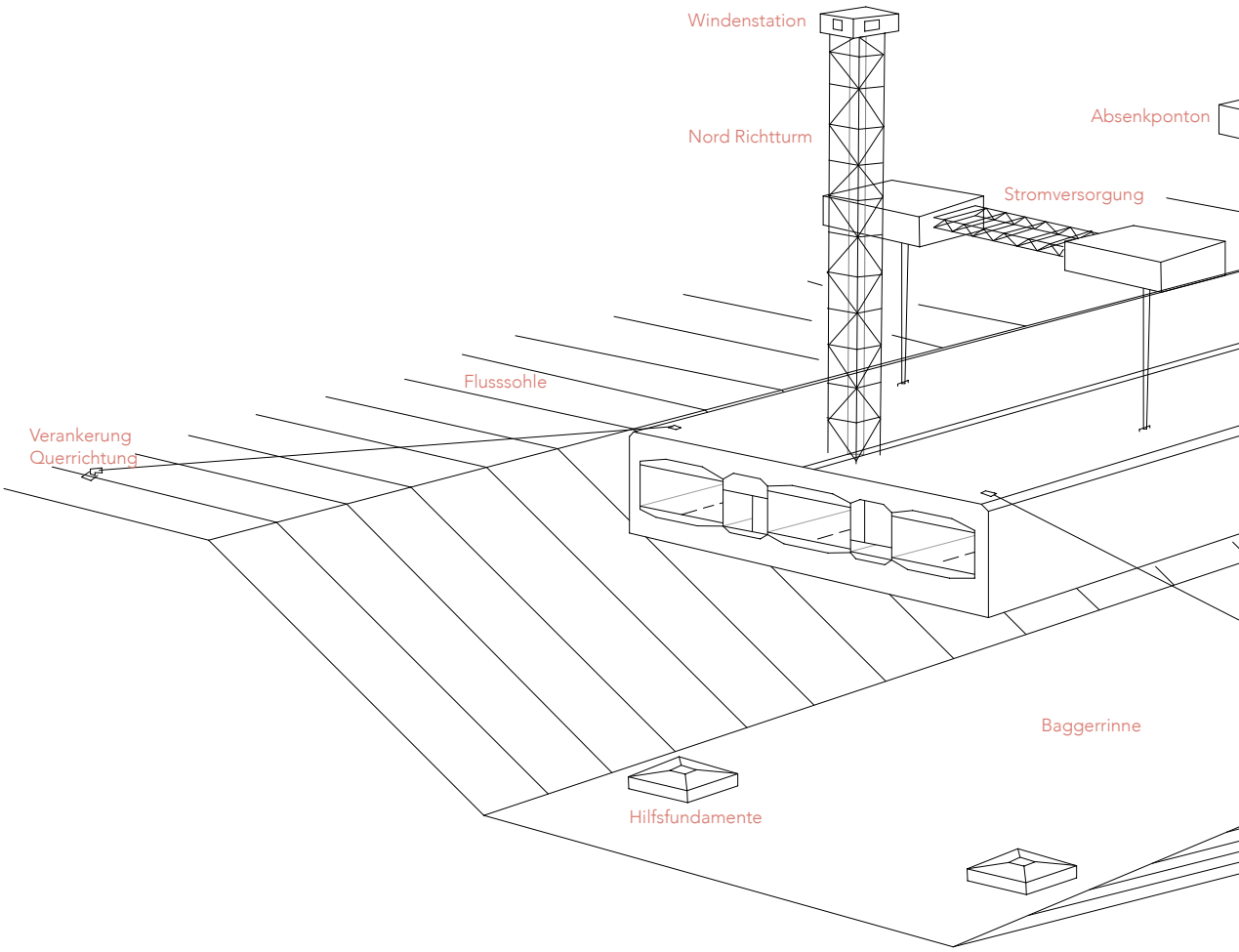

ORTBETONSTRECKE
LÜFTERGEBÄUDE NORD
BERNADOTTSTR.
19,5 m
JES-JUHL-WEG
32,5 m
TRENKNERWEG
39,6 m
ELBHANG
ELBCHAUSSEE
46,0 m
ÖVELGÖNNE
23,0 m
LÜFTERGEBÄUDE MITTE
118 METER
2,6% GEFÄLLE
1113 METER
ORTBETON / RASTER
SCHILDVORTRIEBSVERFAHREN

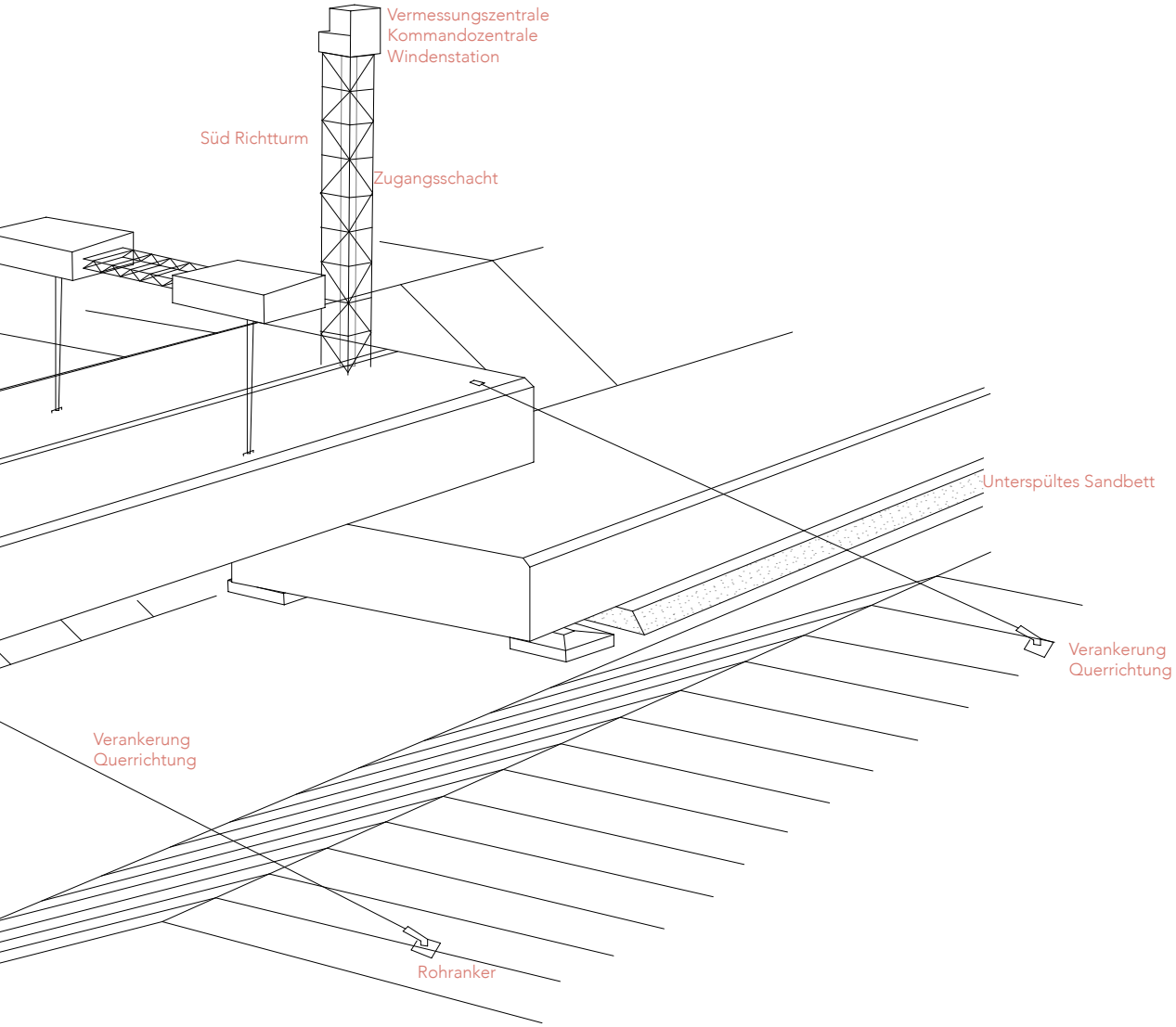


ALTE TUNNELRÖHRE



NEUE TUNNELRÖHRE

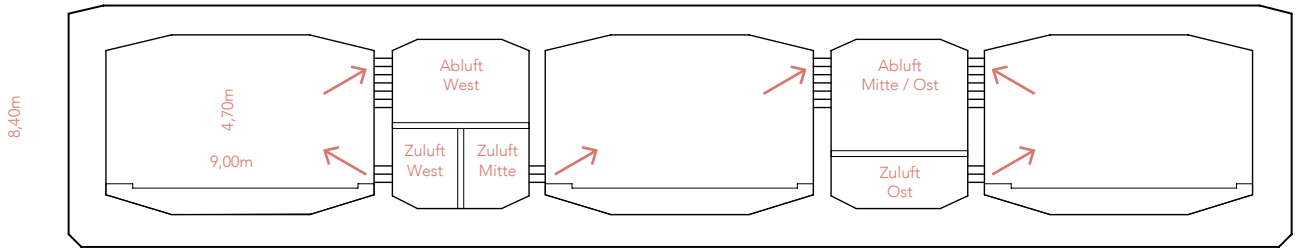

Windenstation
Nord Richtturm
Absenkponton
Stromversorgung
Flusssohle
Verankerung
Querrichtung
Baggerrinne
Hilfsfundamente


Vermessungszentrale
Kommandozentrale
Windenstation
Süd Richtturm
Zugangsschacht
Unterspültes Sandbett
Verankerung
Querrichtung
Verankerung
Querrichtung
Rohranker

WEST
3. RÖHRE

MITTE
2. RÖHRE

OST
1. RÖHRE

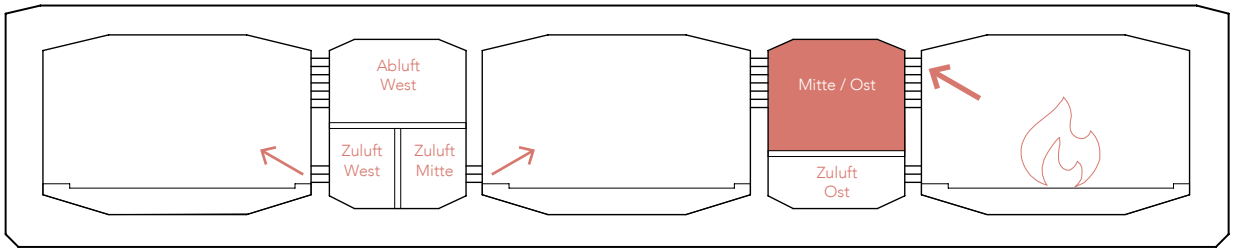


TUNNELLÜFTUNG
NORMALFALL

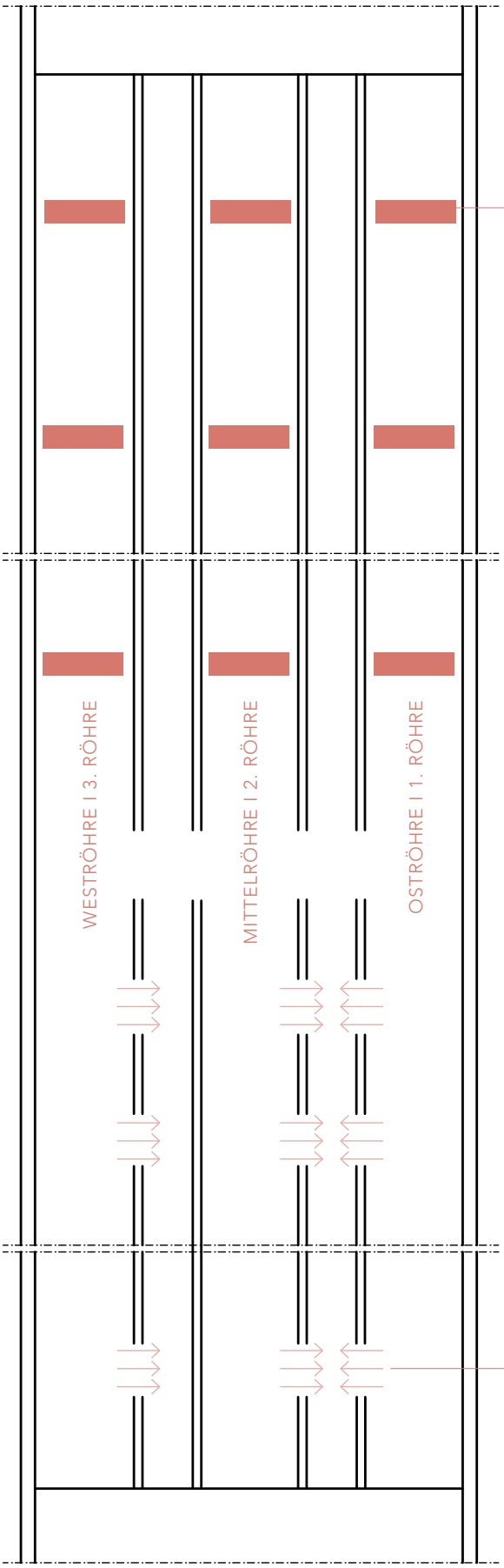
WEST
3. RÖHRE

MITTE
2. RÖHRE

OST
1. RÖHRE



TUNNELLÜFTUNG
BRANDFALL



LÜFTERBAUWERK
NORD

Abluftöffnungen 1,20x4,20
in den Zwischendecken

ABSENKSTRECKE

LÜFTERBAUWERK
MITTE

SCHILDSTRECKE

Abluftöffnungen 1,60x1,60
in den Zwischenwänden

LÜFTERBAUWERK
SÜD

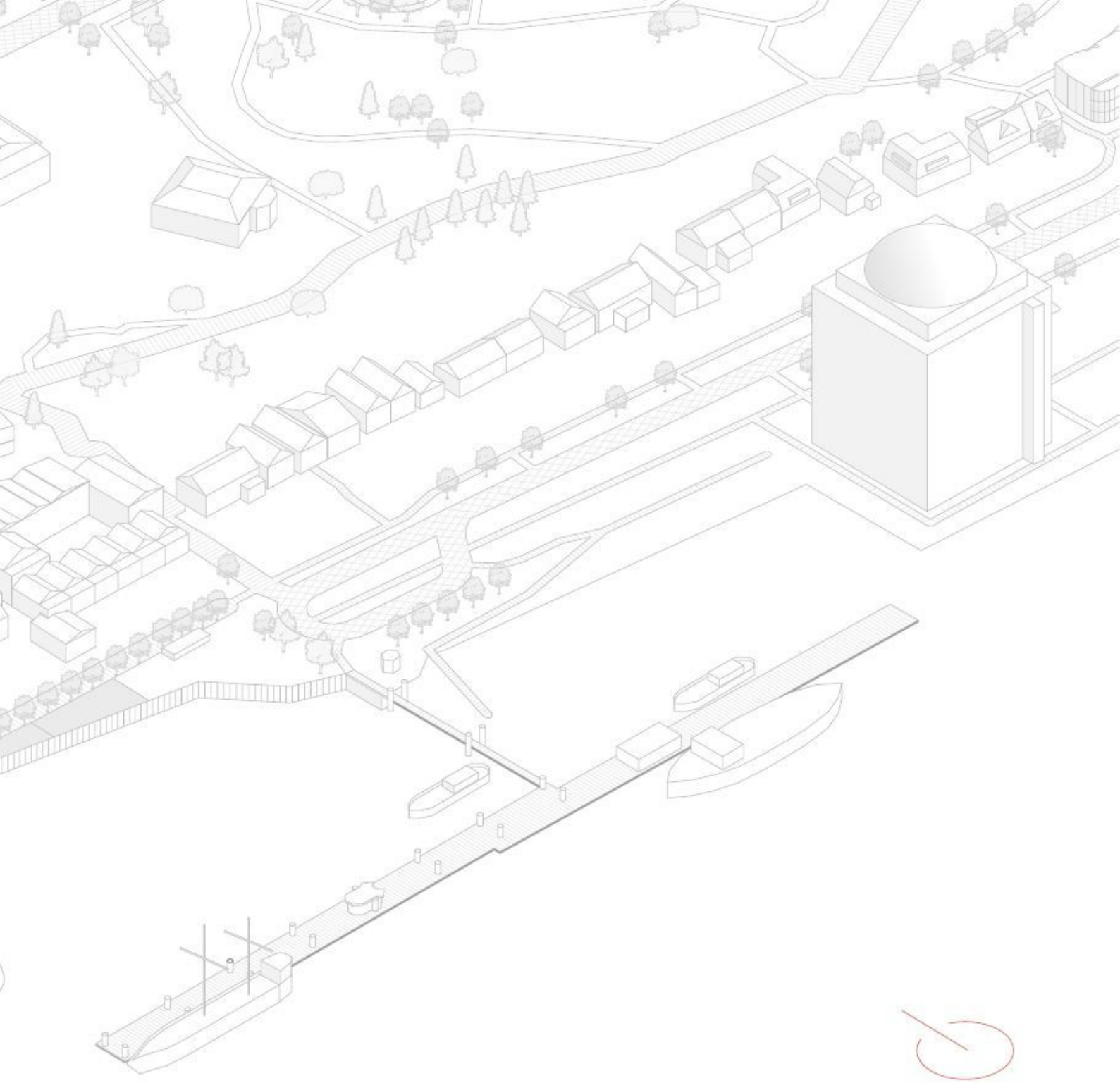
ABLUFTSCHEMA



M 1:1500

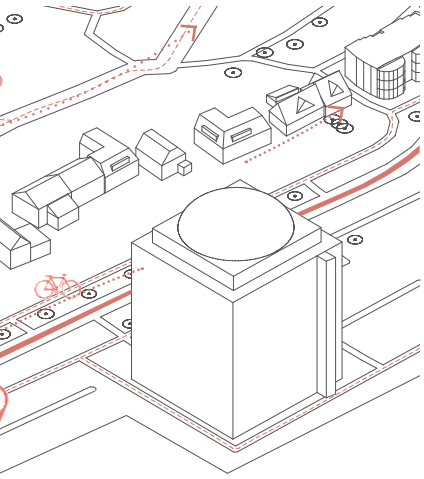


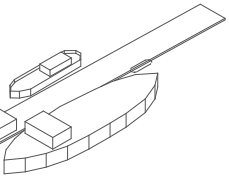




Övelgönne ist ein Stadtteil im Westen von Hamburg, der sich entlang des Elbufers erstreckt. Der Stadtteil liegt südwestlich des Hafens von Hamburg und zeichnet sich durch seine Lage direkt an der Elbe aus. Historisch gesehen war Övelgönne ein Fischerdorf, was durch die erhaltenen historischen Fischerhäuser noch erkennbar ist. Die Umgebung ist geprägt von maritimer Atmosphäre und bietet einen Blick auf den Fluss und vorbeifahrende Schiffe. Die Promenade entlang des Elbufers ermöglicht Spaziergänge und eröffnet einen unmittelbaren Zugang zum Wasser. Der Museumshafen Övelgönne ist ein bedeutender Bestandteil des Stadtteils und zeigt eine Sammlung von historischen Schiffen und Booten. Die Gegend ist durch ihre Nähe zum Wasser und die historische Architektur geprägt und zieht Besucher an, die die ruhige Lage und den maritimen Charme schätzen.





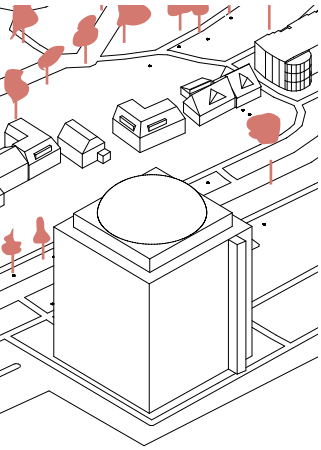


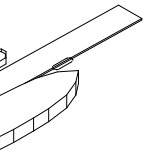
ERREICHBARKEIT & BEWEGUNGSFLÜSSE

Eine Vielzahl an schmalen Spaziergewegen macht es zu einem überwiegend fußläufigem Areal. PKWs, Busse und Fahrräder bringen einen alle bis 100 Meter nah an das Grundstück und zwingen dann den Besuchenden den weiteren Weg zu Fuß zu bestreiten. Diese Gestaltung schafft eine Schnittstelle, an der sich die Bewegungsströme mit den Aufenthaltsbereichen vereinen, was zu einer interessanten Begegnung von Funktion und Erlebnisqualität führt.



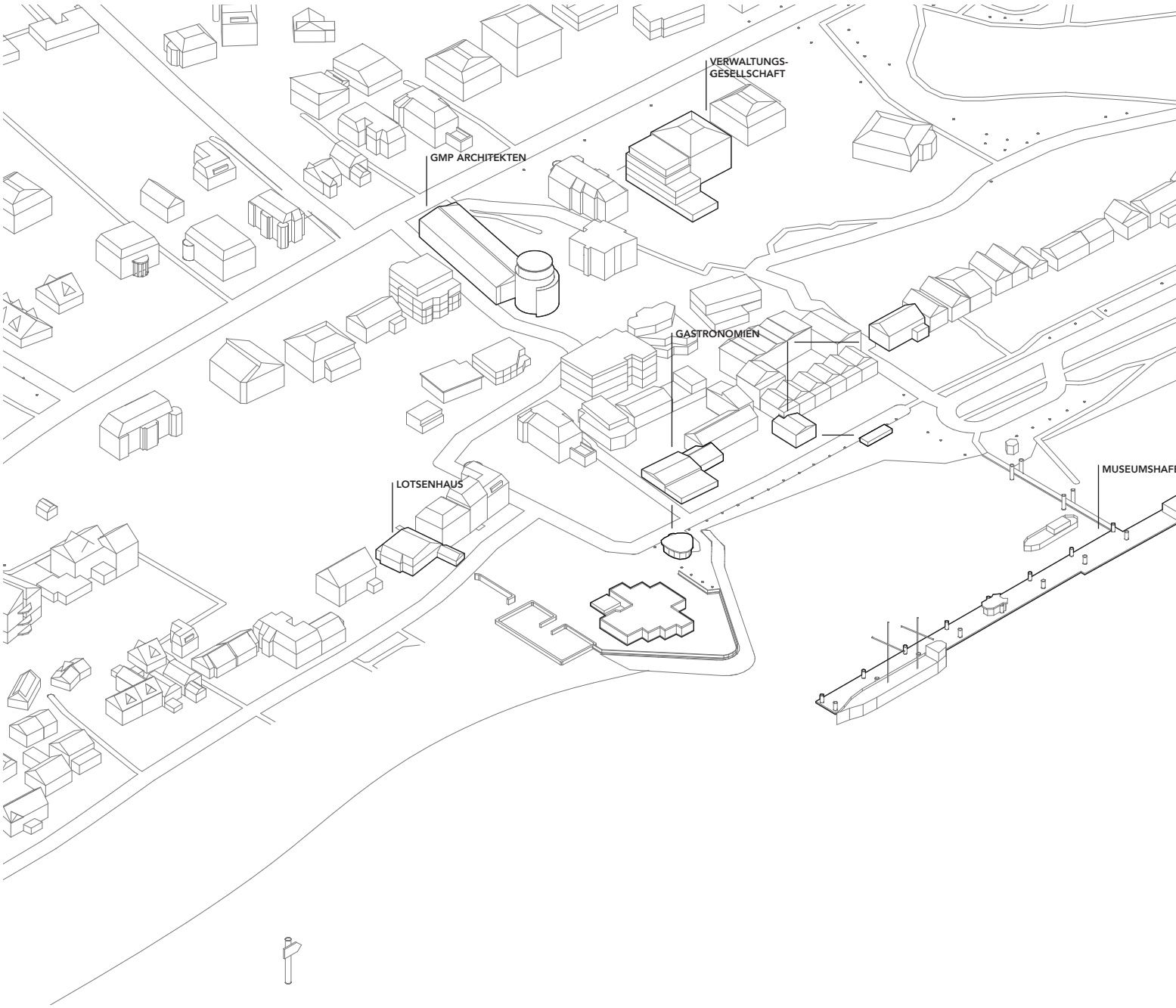
NATUR & UMWELT

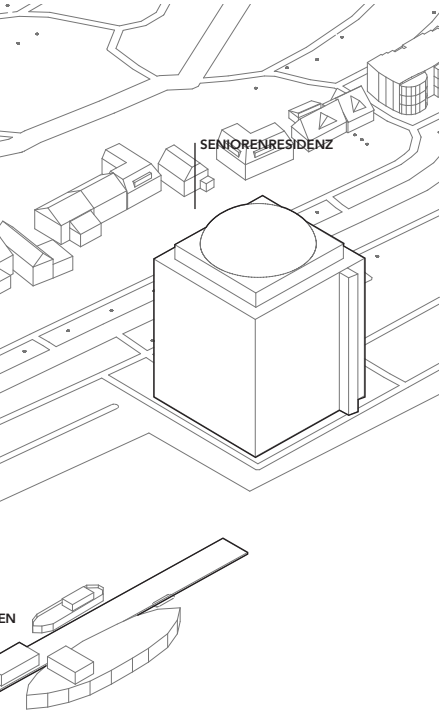




Övelgönne zeichnet sich durch eine vielfältige und geschützte Natur aus, die durch umfassende Schutzmaßnahmen, den Rosengarten und den Donnerspark in einem Umkreis von einem Kilometer zahlreiche geschützte Grünflächen aufweist. Insbesondere rund um das Lüftergebäude Mitte trifft die Begrünung des Elbhangs und der Gärten auf den Sandstrand und das Wasser der Elbe. Das gepflasterte Grundstück schützt sich durch Flutschutzwände und Mauern an allen Seiten weitgehend vor den Einflüssen der Natur. Der Elbstrand in Hamburg repräsentiert eine einzigartige städtische Gegebenheit, die über eine Strecke von circa 13 Kilometern entlang der Elbe verläuft und einen direkten Blick auf den Hafen ermöglicht. Diese urban-natürliche Verbindung schafft einen Raum für Erholung und ermöglicht gleichzeitig das Beobachten des maritimen Geschehens im Hafen. Die internationale Anerkennung durch die „New York Times" im Jahr 2017 hebt die besondere Bedeutung des Elbstrands als einen der zehn Lieblingsorte in Europa am Wasser hervor. Die strategische Verbindung von urbanen Strukturen und natürlichen Freizeitmöglichkeiten macht den Elbstrand zu einer bemerkenswerten Facette im Stadtbild Hamburgs. Die Elbe bei Övelgönne beeinflusst mit charakteristischen Merkmalen wie Wasserqualität, Strömungsdynamik und Sedimenten die ökologische Vielfalt und das Ökosystem der Flussumgebung. Die Flussmündung in Övelgönne ist von Gezeiten beeinflusst, was zu einem Wechsel zwischen Süß- und Salzwasser führt. Das Elbwasser spielt eine entscheidende Rolle im maritimen Verkehr und Handel, was historisch zu einer industriellen Prägung der Umgebung, insbesondere im Hafen von Hamburg, geführt hat.Zusätzlich gewinnt das Elbwasser bei Övelgönne im Kontext des Hochwasserschutzes an Bedeutung. Die Erfahrungen mit Hochwasserereignissen in der Vergangenheit beeinflussen das Flusswassermanagement und haben Auswirkungen auf die Stadtplanung sowie den Umgang mit Überschwemmungsrisiken in der Region.

Wo geschützte Natur auf den pulsierenden Elbstrand trifft und die Elbe das Herz der Umgebung formt.

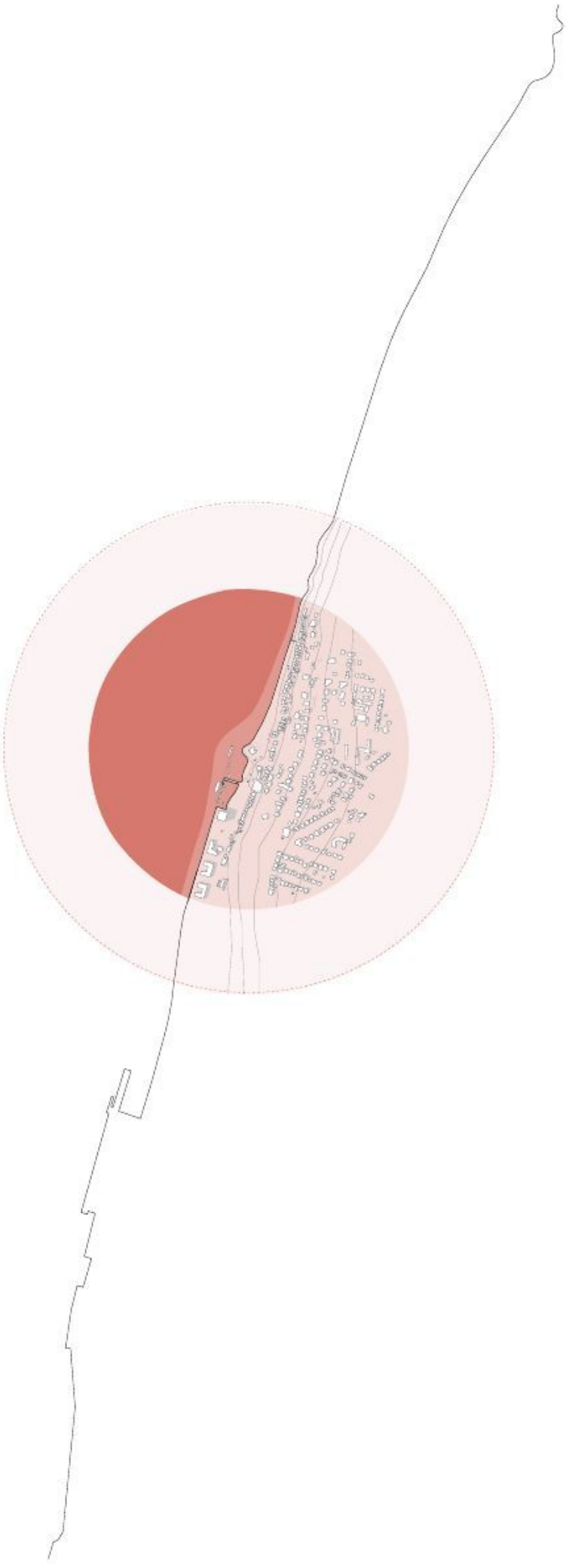

VERWALTUNGS-
GESELLSCHAFT
GMP ARCHITEKTEN
GASTRONOMIEN
LOTSENHAUS
MUSEUMSHAFE



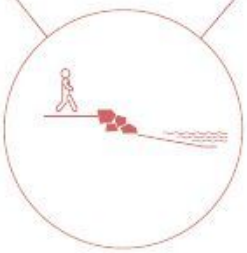
FUNKTION & NUTZUNG

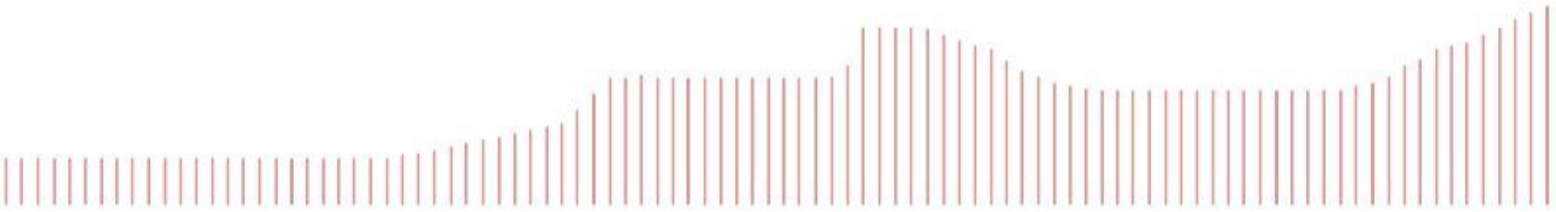
Umgeben von allgemeinen Wohngebieten, befindet sich Övelgönne in mitten von Gastronomien und Wohngebäuden der Gebäudeklassen 1-3.
Zur Linken des Grundstücks überwiegend die alten Lotshäuser und deren vorgesetzten privaten Gärten.
Hier liegen private und öffentliche Nutzungsbereiche sehr nahe beieinander, gerade einmal 650 Bewohner*Innen auf 200.000m^2.
Gleichzeitig gibt es sehr wenige öffentlich genutzten Bauten.
Neben Gastronomien und dem Museumshafen bieten sonst nur die Fußgängerwege und der Elbstrand für den öffenltichen Zugang.

UFERLINIE









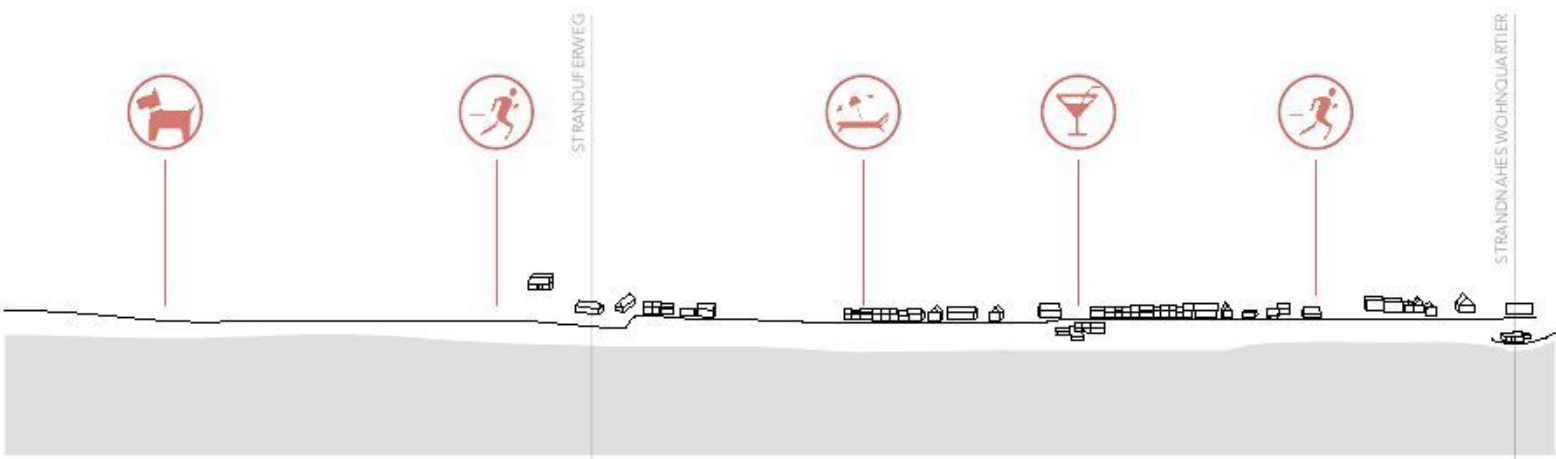


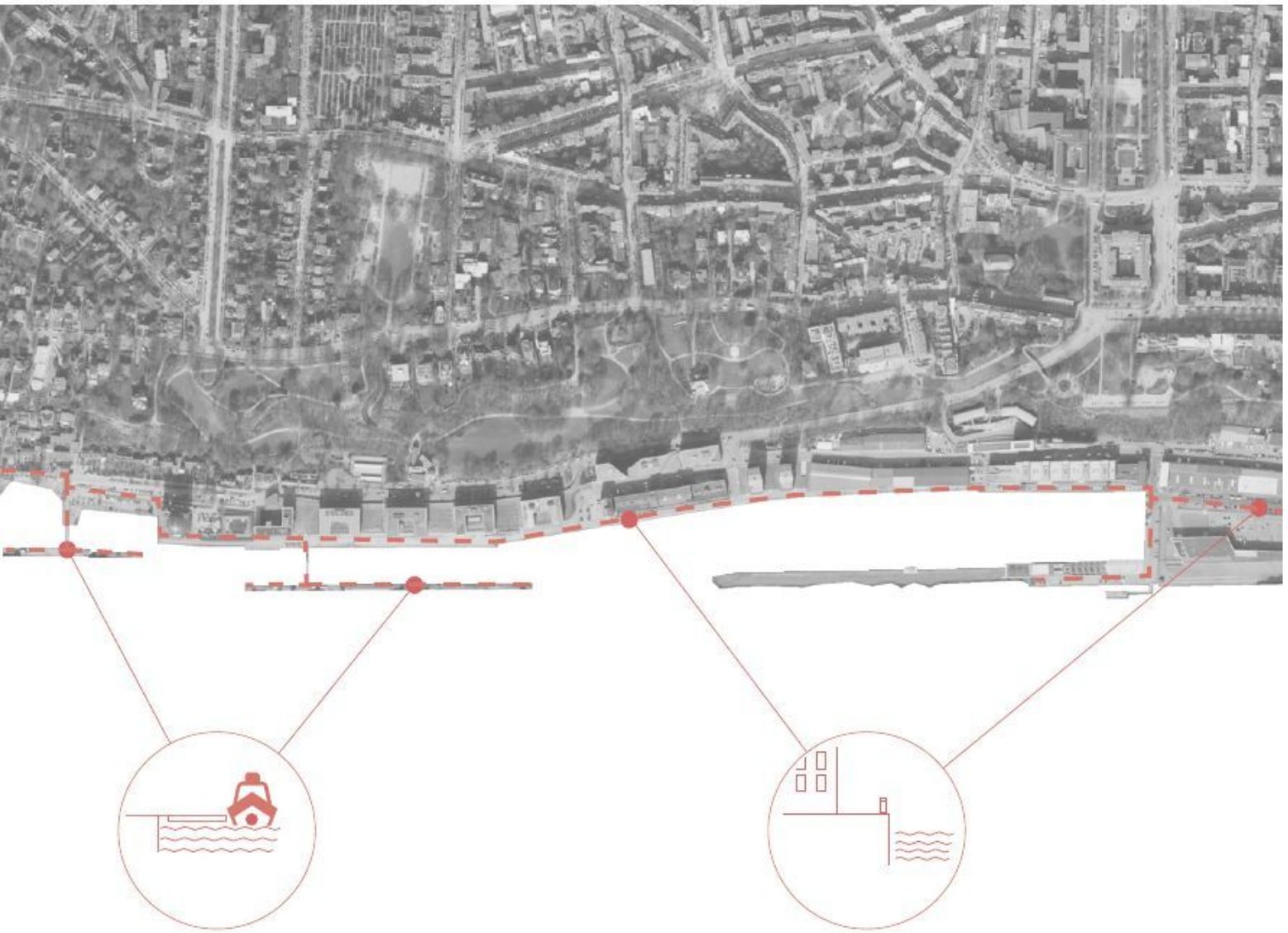









STRANDUFERWEG
STRANDNAHES WOHNQUARTIER



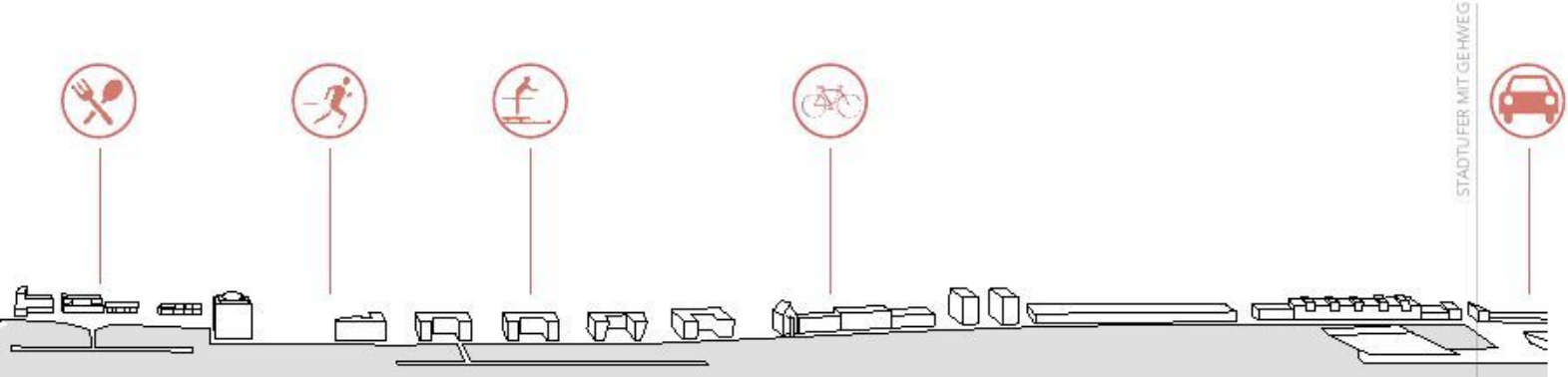


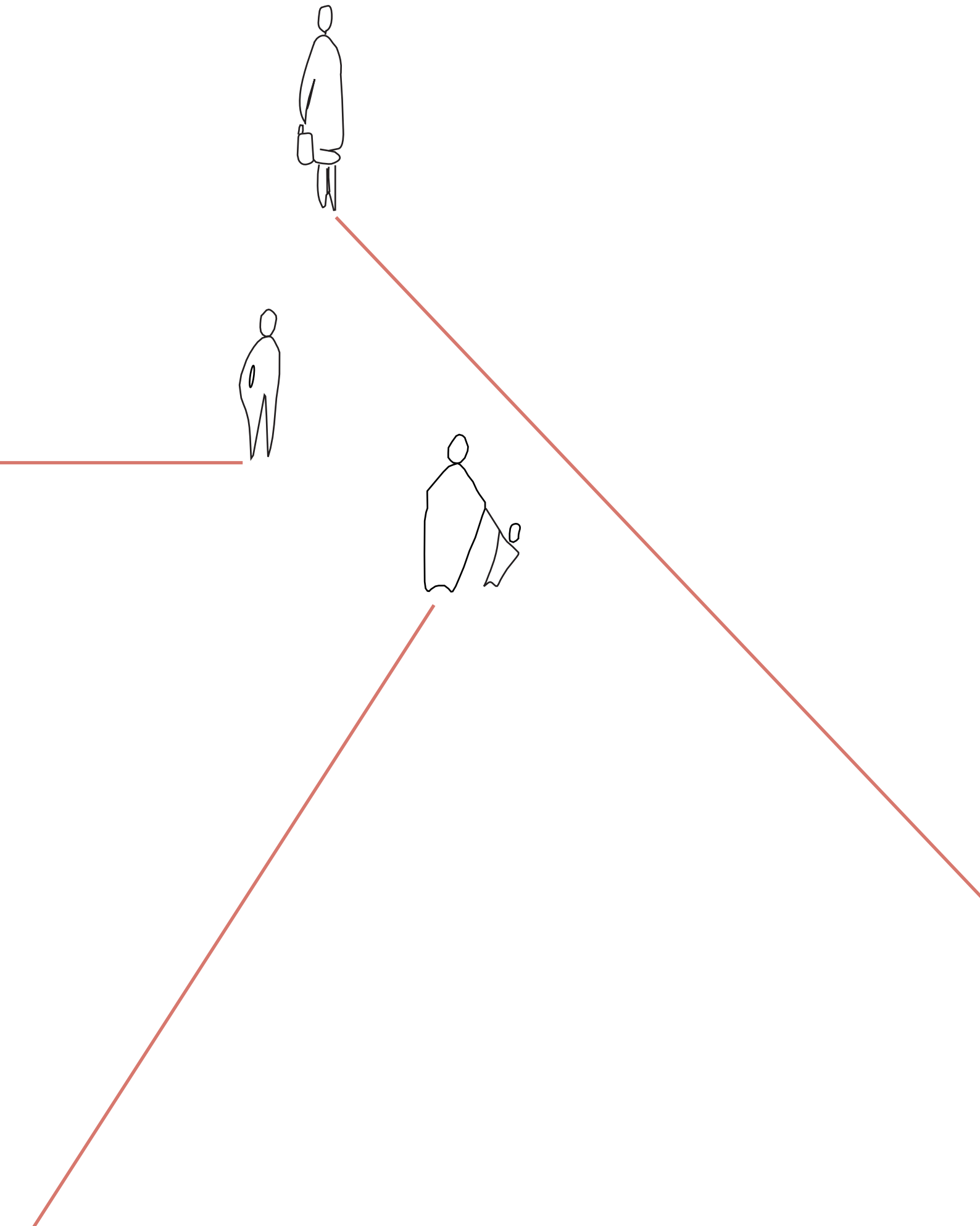




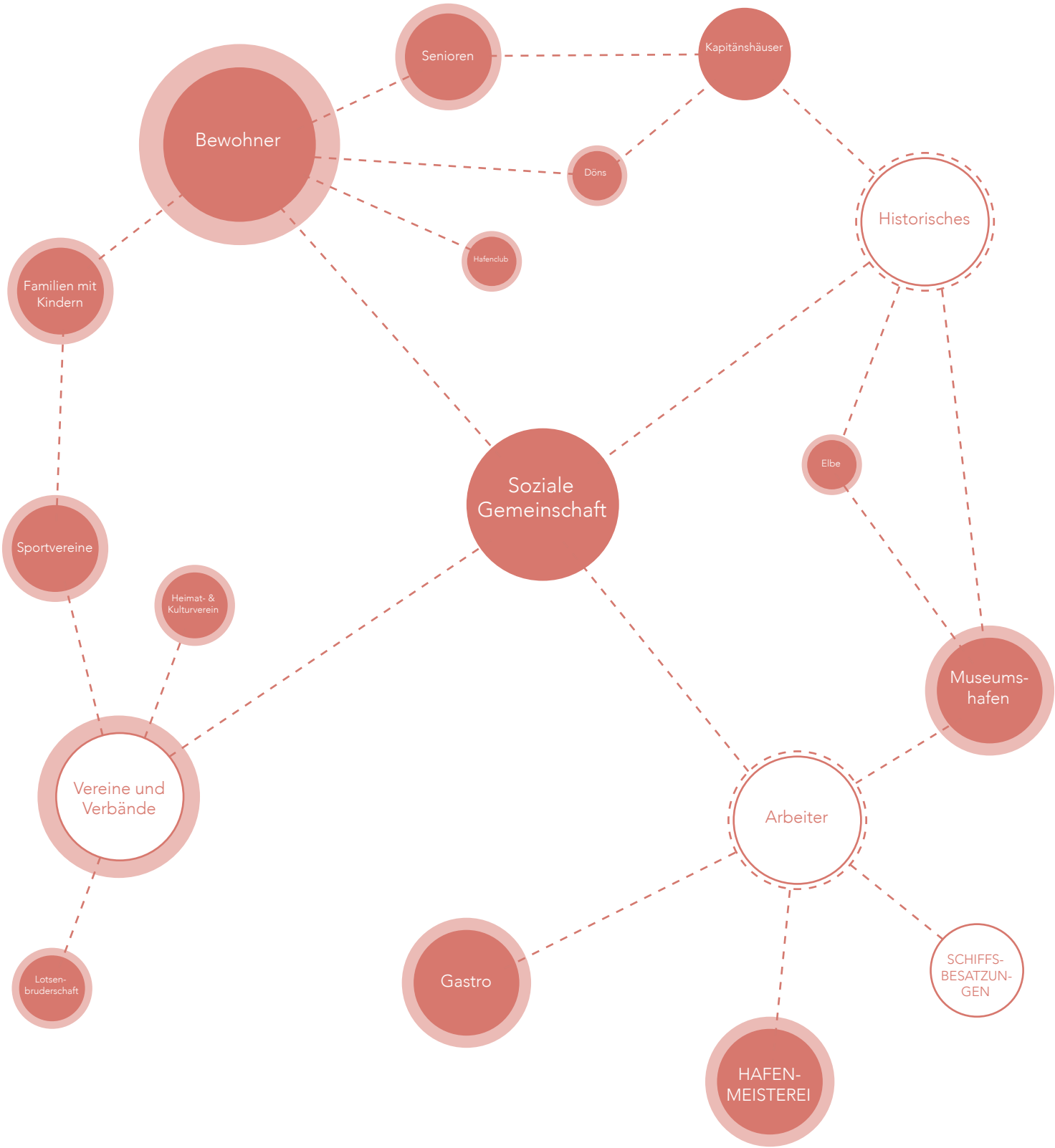





STADTUFER MIT GEHWEG



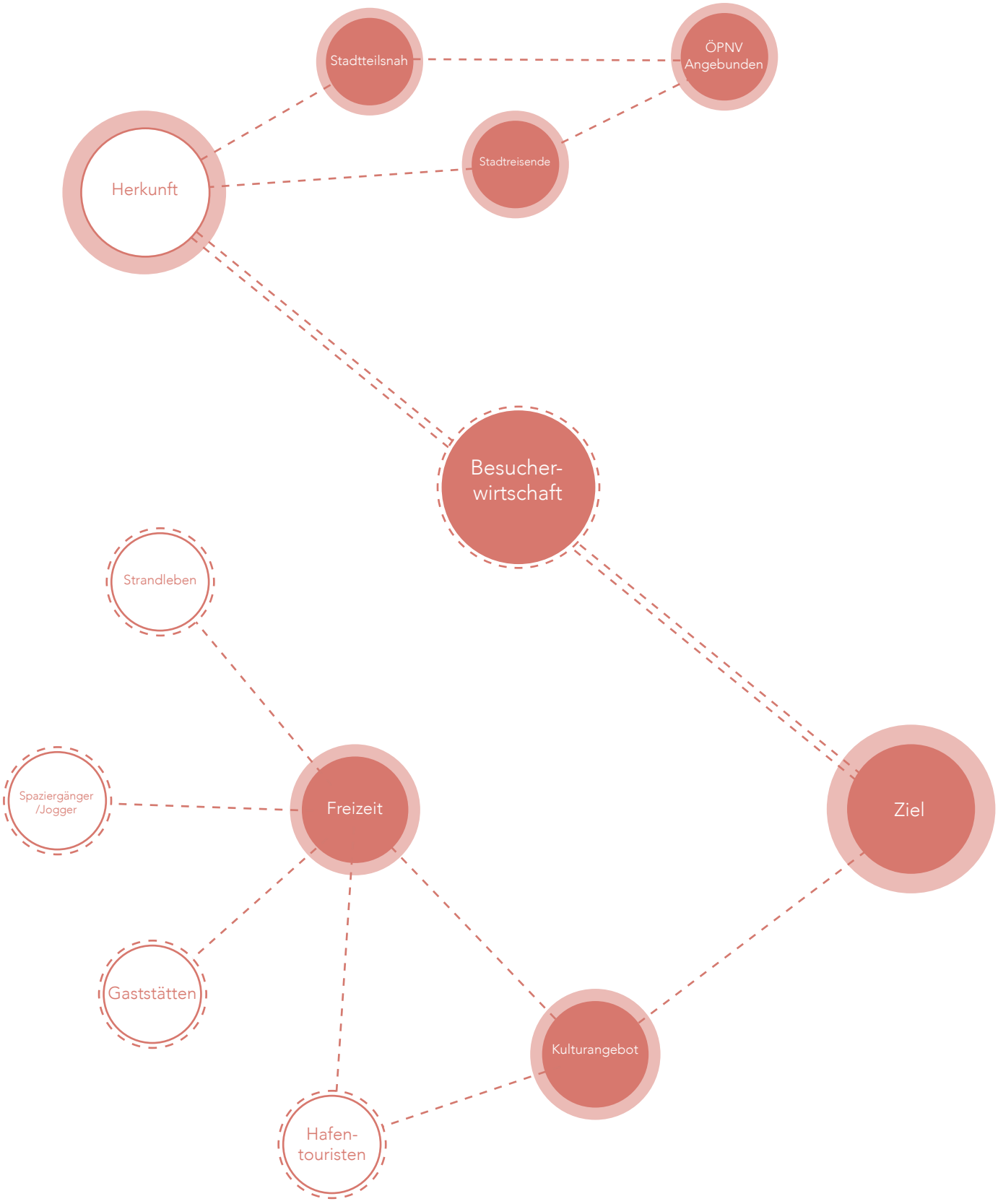
AKTEURE



SOZIALE GEMEINSCHAFT

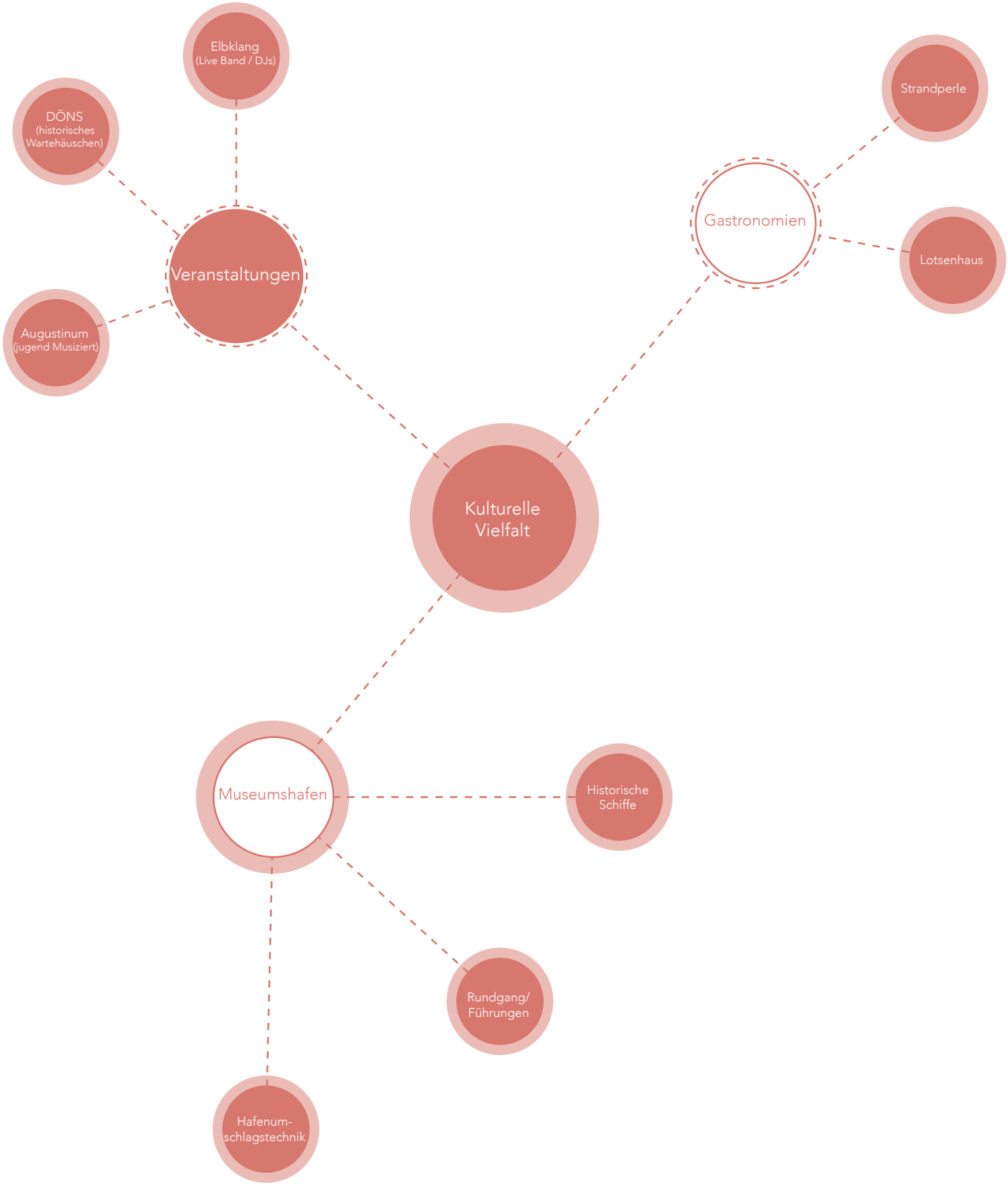


SOZIALE GEMEINSCHAFT



BESUCHERWIRTSCHAFT


Fischrestaurant
Hoppy
HUGO
STRAND-PERLE
BOOTSHAUS
LUHRS

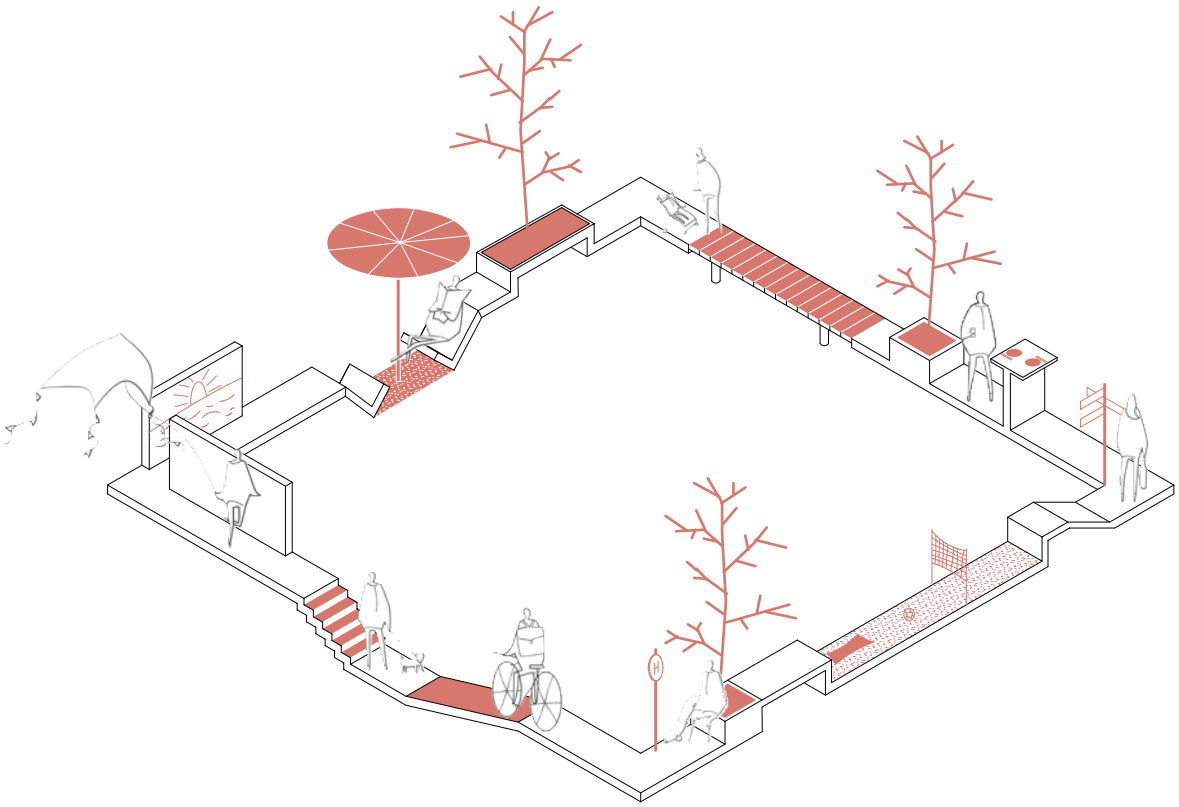


KULTURELLE VIELFALT



KULTURELLE VIELFALT

AKTEURSKULTUR



ERGEBNISSE

PHASE 1

Övelgönne, ein Stadtteil im Westen Hamburgs entlang der Elbe, offenbart eine faszinierende Entwicklung von seinen Anfängen als Fischerdorf bis zu seiner heutigen Rolle als begehrtes Wohngebiet mit maritimem Flair. Historisch geprägt durch villenartige Bauten und üppige Gärten, entstand Övelgönne im 18. Jahrhundert entlang des Elbufers. Die einstige Fischersiedlung Övelgönne entwickelte sich zu einem Zentrum für Seefahrer und Ausflügler, was durch die historischen Fischerhäuser und den Museumshafen heute noch erlebbar ist. Die topografische Karte von Hamburg aus dem Jahr 1880 zeigt deutlich die strukturierte Siedlungsform und die landschaftliche Prägung durch Gärten und Felder. Die Nähe zur Elbe und die maritime Atmosphäre prägen bis heute die Identität dieses Stadtteils. Övelgönne ist durch seine Nähe zur Wasserfront und die historische Architektur gekennzeichnet, was Besucher anzieht, die die ruhige Lage und den Charme des maritimen Lebens schätzen.

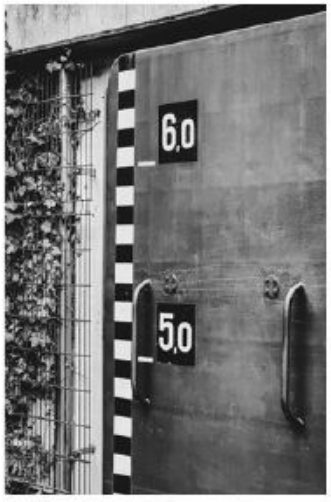
Der Ort dient als Schnittstelle zwischen Bewegung und Aufenthalt im öffentlichen Raum, was durch seine Lage und Zugänglichkeit betont wird. Die Promenade entlang des Elbufers und der Museumshafen tragen zur Attraktivität bei, während die Gärten und der Elbstrand einzigartige Erholungsmöglichkeiten bieten. Diese Gestaltung fördert eine vielfältige Nutzung und Interaktion, wobei soziale Gemeinschaften, Besucherverkehr und kulturelle Aktivitäten eine bedeutende Rolle spielen.

Die historische Analyse und die Mikroanalyse des Lüftungsgebäudes Mitte werden sich darauf konzentrieren, wie dieses Gebäude harmonisch in den historischen und natürlichen Kontext integriert werden kann. Ziel ist es, die einzigartige Identität und Charakteristik von Övelgönne zu bewahren und gleichzeitig die Lebensqualität für Bewohner und Besucher zu verbessern. Diese Studie stellt somit einen wichtigen Schritt dar, um die Geschichte und die Zukunft dieses besonderen Stadtteils zu verbinden und zu stärken.

PHASE 2

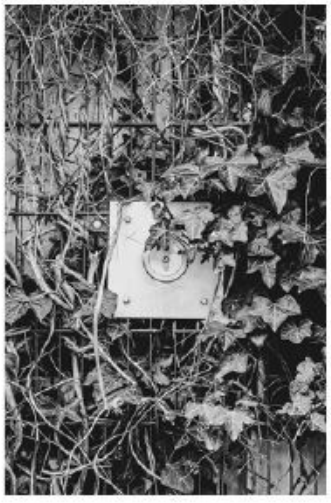
MIKRO

PERSÖNLICHE WAHRNEHMUNG


6,0
5,0



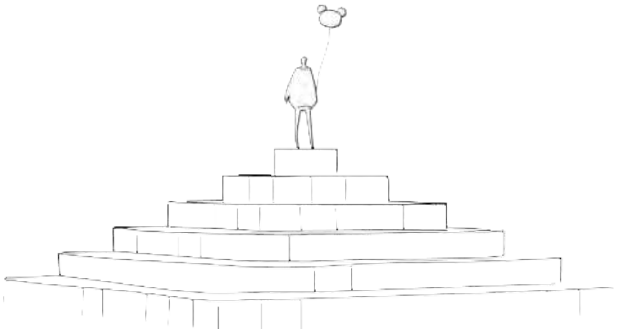








„Das Beste an diesem Ort ist eigentlich die Aussicht!“



„Spazieren, relaxen, Schiffe gucken“

„In Övelgönne treffen Anzugträger mit Feierabendbier auf Studenten und Familien mit Koffergrill.“



„Ehrlich gesagt habe ich noch nie wirklich über diesen Ort nachgedacht!“



„Hätt‘ man auf jeden Fall schöner gestalten können!“

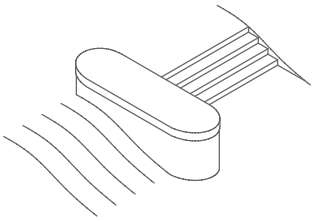
WAHRNEHMUNG DER AKTEURE

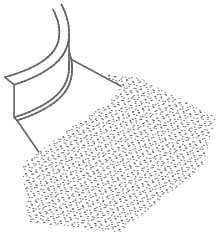
26.06.2024

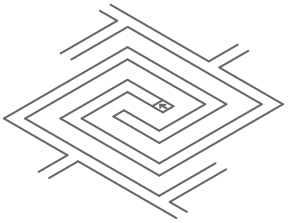


Blick von Museumshafen

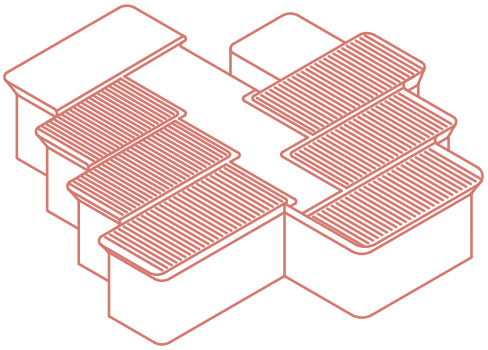
TYPOLOGIEN

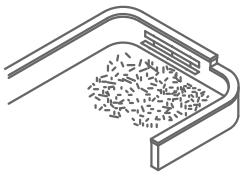


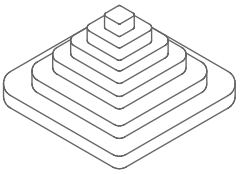


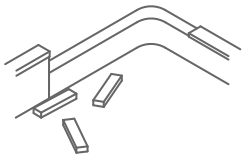


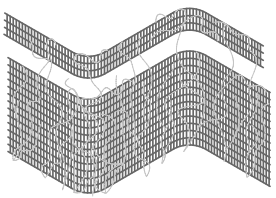






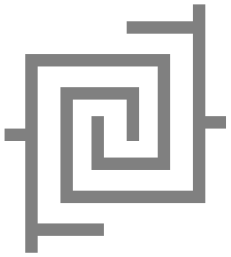








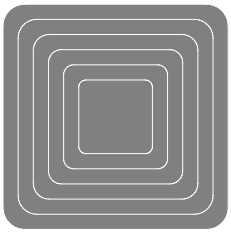




Lage:	Bedeckt gesamten Grundstücksboden.
Material:	Pflasterstein zwischen Gehwegplatten
Funktion:	Die über das Labyrinth verteilten Einzelbuchstaben und Pfeilplatten führen die Besucher in der Reihenfolge des Sinnspruches gelesen auf dem kürzesten Weg von ungefähr fünfhundert Metern Länge durch das Labyrinth. Dabei begeht man nur die hellen Steine und die schwarzen Steine dürfen nicht überschritten werden.
Nutzung:	Nie, größtenteils unbekannt.

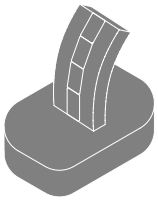


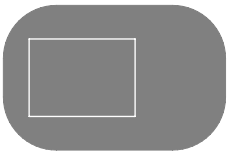




Lage:	Südlicher Teil des Grundstücks
Material:	Pflasterstein und Steinplatten
Funktion:	Stufen in knapper Sitzhöhe bieten möglichkeit zum Aufenthalt. Durch eine Höhe von ungefähr 2,5-3 Metern erhält man einen etwas besseren Blick über den Hafen.
Nutzung:	Häufig von Tagestouristen und Besuchern in Gebrauch.

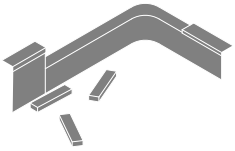


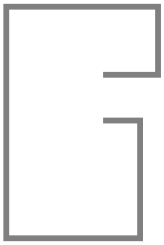




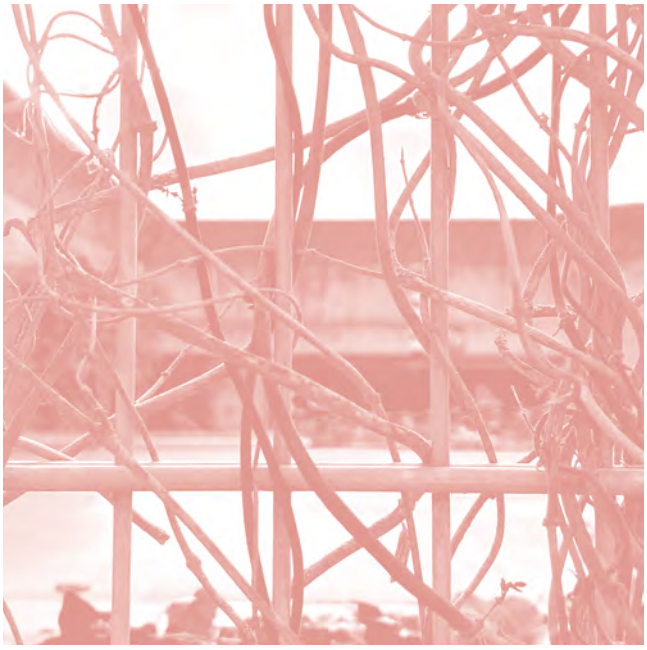
Lage:	Nördlicher Teil, nahe des Gewegss
Material:	Stahlkörper auf Steinplateau
Info:	Von hier nach Nordwesten wurde ein Abschnitt des Tunnels mit drei Röhren für je zwei Fahrspuren auf rd. 1115m Länge im Schildvortriebsverfahren unter dem Elbhang erbaut. Dabei wurden leweils 15 von diesen Gußkorpern (Tubbings) und ein Schlußstein zu einem Ring von rd 11m zusammengeschraubt. Für die drei Tunnelröhren wurden 2970 Pinge mit einem Gesamtgewicht von 36550t eingebaut.
Nutzung:	Informativer Natur, wenig Interaktion

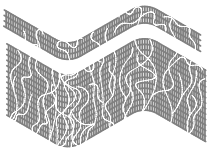


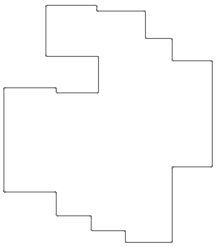




Lage:	Westlicher Teil; Verbindung von Grundstück und Strand
Material:	Betonstein
Funktion:	Unbekannt
Nutzung:	Regelmäßig als befestigte Sitzgelegenheit am Strand. Innerhalb der Mauern allerdings keine Aktivität.

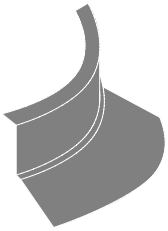


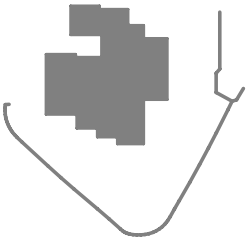




Lage:	Verkleidung des Lüftergebäudes
Material:	Begrünter Metallzaun
Funktion:	Verkleidung des Gebäudes und Anpassung des äußeren Erscheinungsbildes.
Nutzung:	Sorgt gleichzeitig dafür, dass sich das Gebäude mehr abschottet. Die Sicht verdeckt und den Eingangsbereich mit einzäunt, um die Sicht in den Eingang so schlecht wie möglich zu machen.







Lage:	Südliche Kante des Grundstücks
Material:	Betonstein
Info:	Mauer zur Elbseite hin dient als Wellenbrecher im Falle des Hochwassers. Diese hält die Kraft der ersten hohen Wellen an und hält eintreffendes Hochwasser bis zu einer gewissen Höhe zurück.
Nutzung:	Viele Menschen nutzen diese Mauern an warmen Tagen als Sitzgelegenheit. Platzieren sich entweder auf oder direkt vor der Mauer.


MAUERN
LABYRINTH
GUßKÖRPER
LÜFTERGEBÄUDE
PYRAMIDE
FLUTMAUER

URBANE AXONOMETRIE



Blickrichtung: Süden

12.06.2024



Eingang des Lüftungsgebäude

12.06.2024



Blickrichtung: Ost Strandübergang

1. NUTZUNG

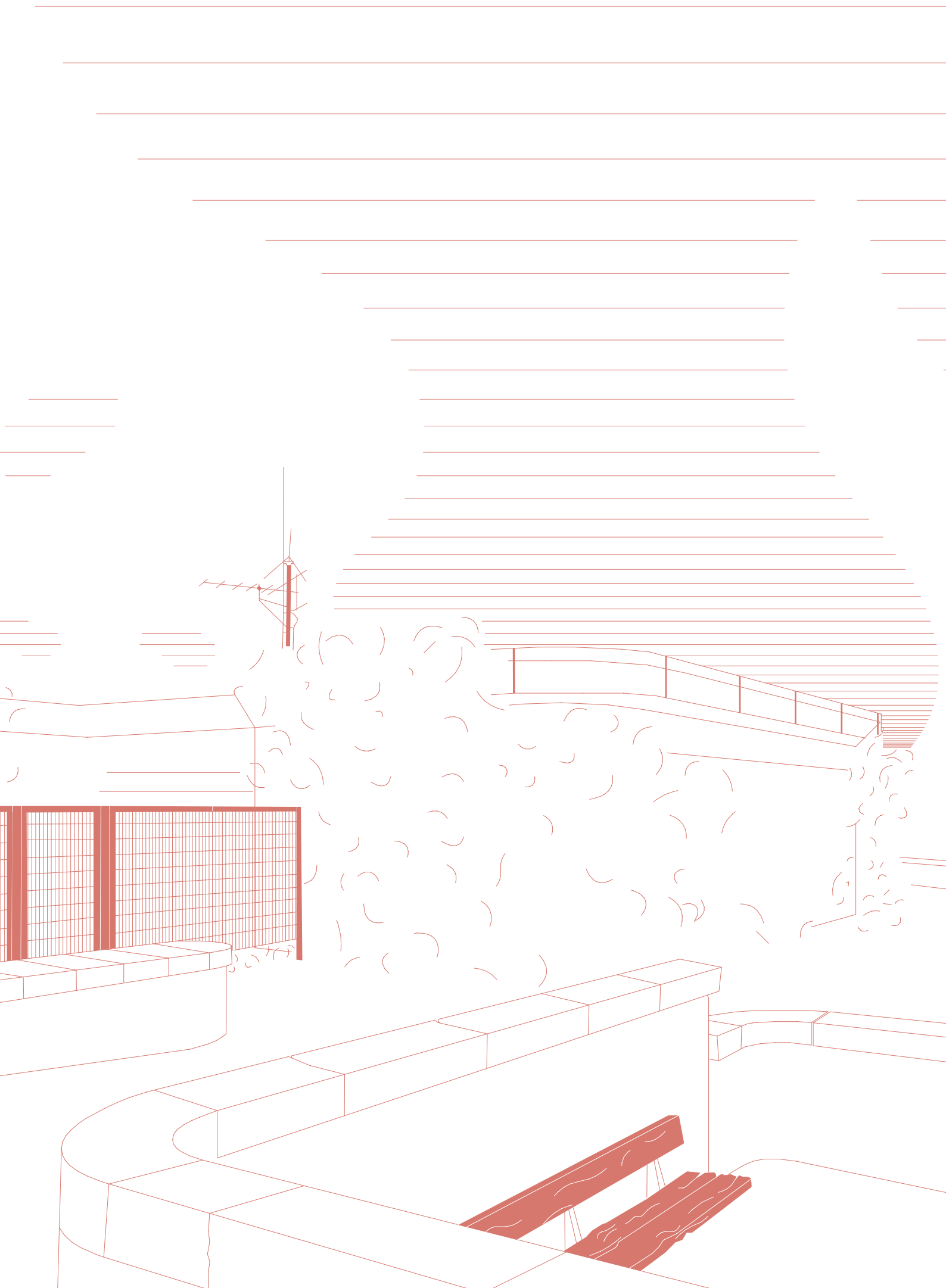


2. AUSLEGUNG

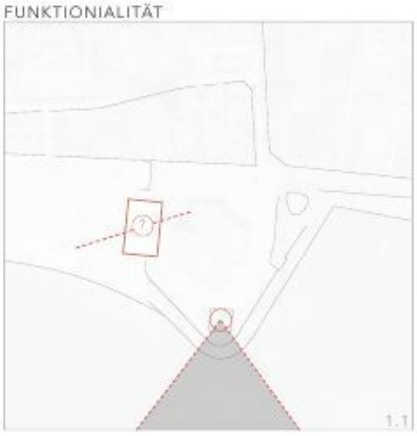


3. BEBAUUNG





FUNKTIONIALITÄT



FLEXIBILITÄT



ZONIERUNG



INNERE AUSLEGUNG



INTEGRATION IN UMGEBUNG



SCHNITTSTELLE



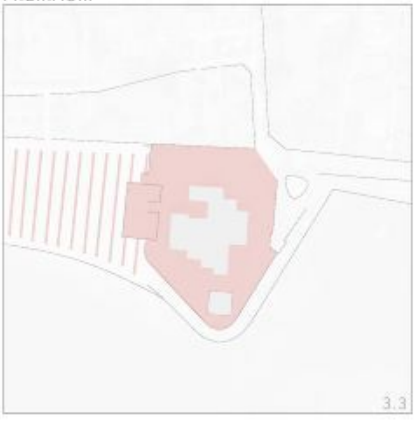
SICHTBARKEIT



DICHTE UND HÖHE



FREIRAUM



PROBLEME & CHANCEN

12.06.2024



Südseite des Bestands

12.06.2024

12.06.2024



Südseite des Bestands

ERGEBNISSE

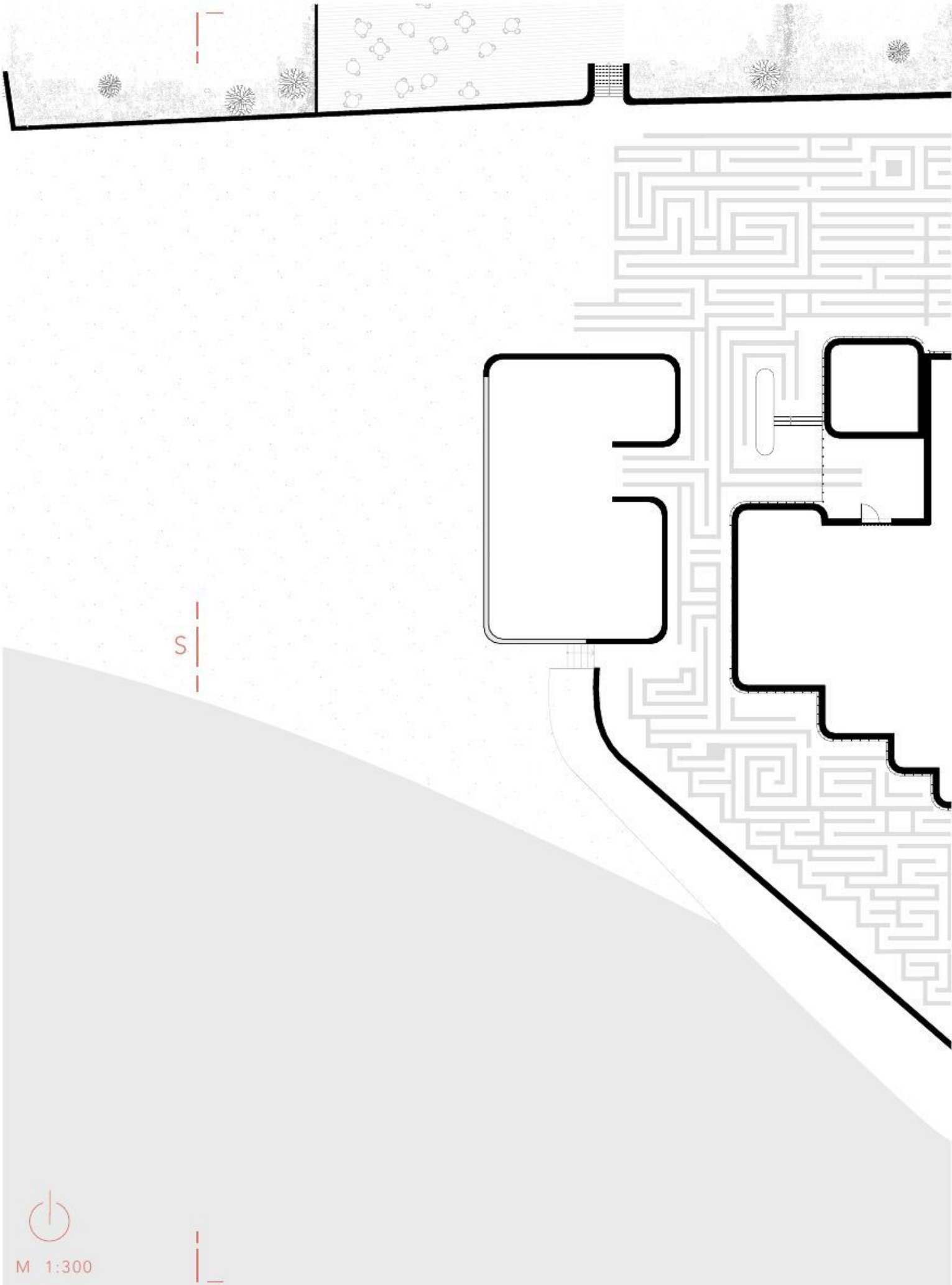
PHASE 2

In der Mikroanalyse zeigt sich Övelgönne als Ort mit deutlichem Verbesserungspotenzial: Viele Besucher und Bewohner empfinden die Architektur als heruntergekommen und leblos. Kaputte Bänke, trostloser Beton und versteckte Strukturen prägen das Bild. Eine Umfrage ergab, dass Unklarheit darüber herrscht, welchen Zweck das Lüftungsgebäude Mitte erfüllt und wie es mit dem Ort verbunden ist.

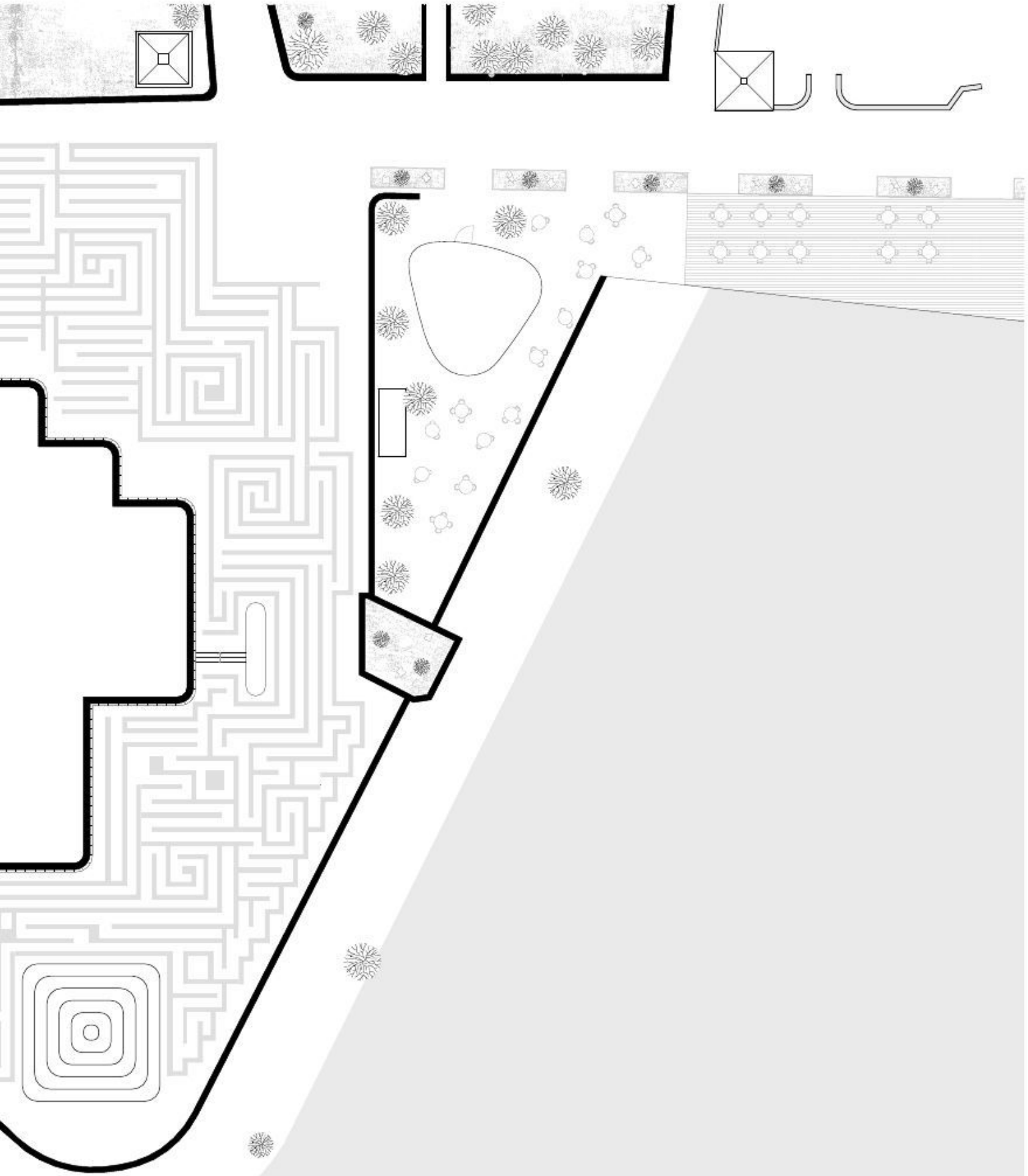
Die Typologien des Ortes offenbaren eine Vielzahl an Elementen, deren Funktion und Zweck nicht eindeutig sind. Ein Labyrinth aus Buchstaben und Pfeilen, eine Pyramide als Sitzgelegenheit mit Aussicht über den Hafen und ein begrünter Metallzaun, der das Gebäude verdeckt und abschottet, sind nur einige Beispiele. Die Flutschutzmauer entlang der Elbseite dient als Wellenbrecher und wird oft als Sitzgelegenheit genutzt.

Trotz dieser Herausforderungen zeigt die Analyse, dass der Ort großes Potenzial für vielfältige Nutzungen bietet. Die Pyramide fungiert als identitätsstiftender Treffpunkt, während die Sitzgelegenheiten entlang der Mauern Rückzugsorte und Begegnungsplätze darstellen. Övelgönne wird hauptsächlich als Durchgangsort genutzt, bevor Besucher zum Strand weiterziehen, wobei die offenen Flächen um das Lüftungsgebäude Mitte eine wichtige Schnittstelle zwischen Bewegung und Aufenthalt bilden.

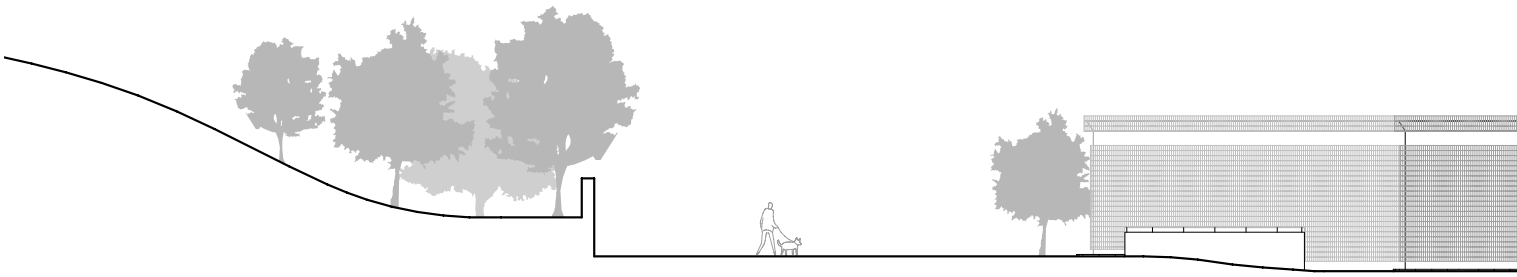
Die Mikroanalyse legt nahe, dass durch gezielte Maßnahmen und eine verbesserte Gestaltung die Qualität des öffentlichen Raums gesteigert und die Identität des Ortes gestärkt werden kann. Dies stellt einen entscheidenden Schritt dar, um Övelgönne als lebendigen und attraktiven Teil des Hamburger Stadtbildes zu etablieren.



GRUNDRISS



BESTAND

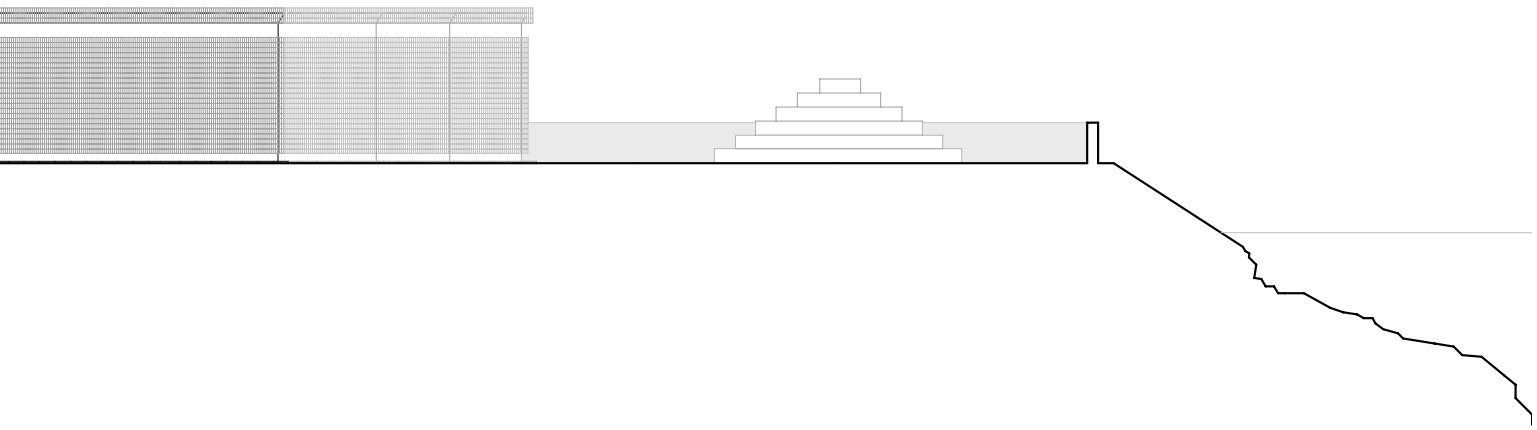


M 1 5 10

M 1:250

N

SCHNITT

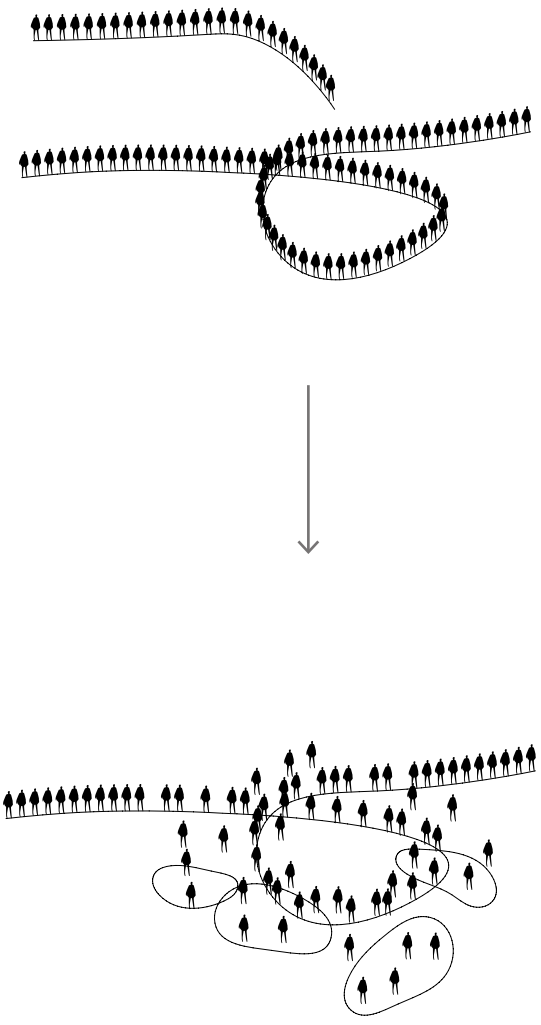


BESTAND



PHASE 3

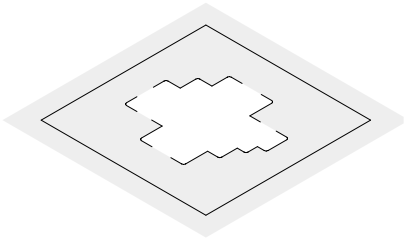
ENTWURF

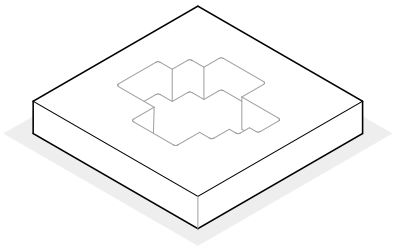


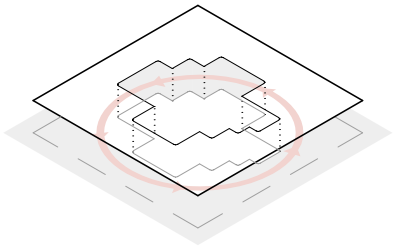
Meine Vision ist es, einen Ort zu schaffen, der eine starke Identität entwickelt und seine Hauptfunktion als lebendige Schnittstelle im öffentlichen Raum nicht nur wahrt, sondern auch erweitert. Dabei untersuche ich, wie kritische Infrastruktur harmonisch in die Umgebung eingebettet werden kann, ohne wichtige Funktionen zu beeinträchtigen.

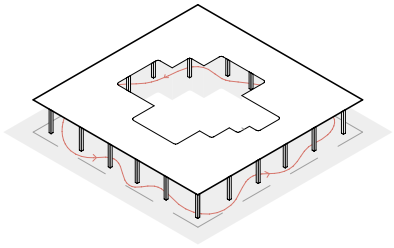
Diese Schnittstelle entsteht an einem Punkt, an dem viel Bewegung und Aufenthalt zusammentreffen, und soll zu einem Ort des Austauschs, der Begegnung und der Interaktion werden. In dieser dynamischen Umgebung kommen unterschiedliche Akteure zusammen: Besucher, die durch ihre Präsenz und Bedürfnisse die wirtschaftlichen Aspekte beleben; kulturelle Initiativen, die durch Vielfalt und Kreativität den Ort bereichern; sowie soziale Gemeinschaften, die durch ihr Miteinander und ihre Interaktionen das soziale Gefüge stärken. Diese Akteure sollen die Möglichkeit haben, den Raum nach ihren individuellen Bedürfnissen zu gestalten und zu nutzen, wodurch ein lebendiger und vielfältiger Ort entsteht.

Mein Entwurf legt die Grundlage für diese Vision, indem er die Durchquerung der Schnittstelle verlangsamt und den Platz um das bestehende Gebäude erfahrbarer macht. Dies wird durch verschiedene gestalterische Maßnahmen erreicht, die den Raum strukturieren und gleichzeitig Offenheit und Flexibilität bieten. Die Integration von Aufenthaltsbereichen, kulturellen Installationen und sozialen Treffpunkten fördert die Interaktion und das Verweilen, während durchdachte Wege und Übergänge die Bewegung durch den Raum harmonisch lenken.

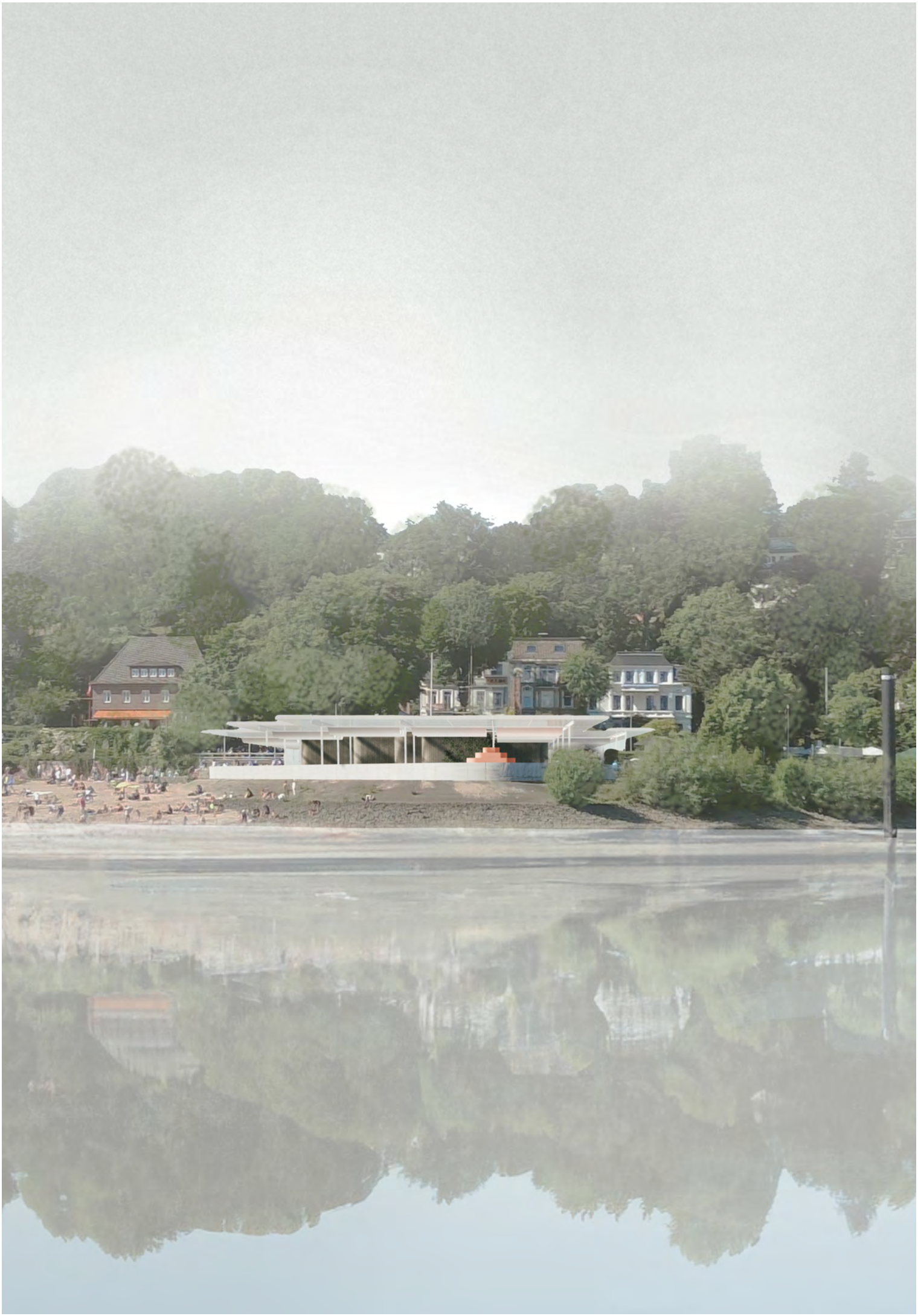






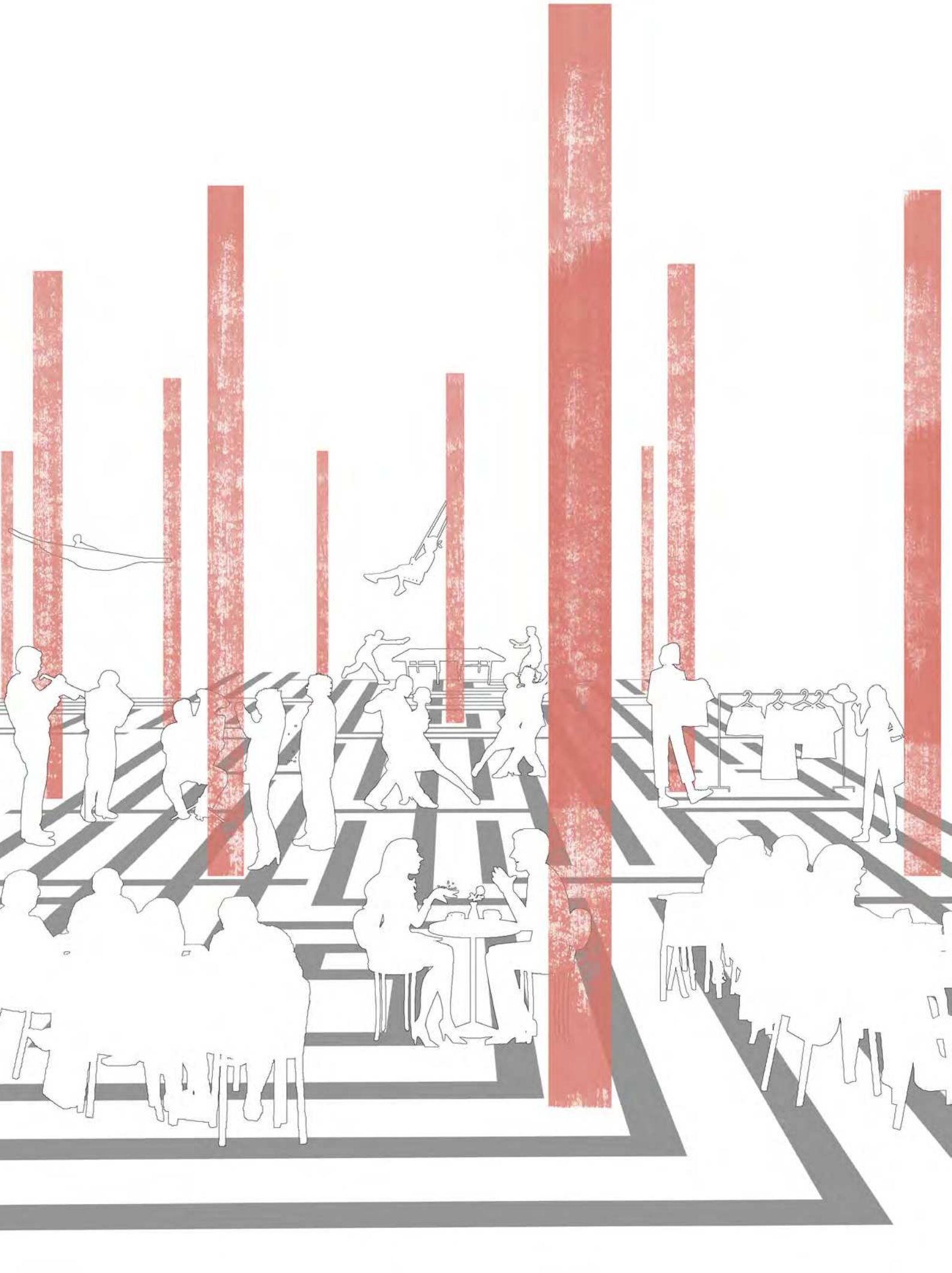


PIKTOGRAMM RAUMENTSTEHUNG





Umgebungsmodell 1:1000



An diesem Ort soll eine Atmosphäre des Ankommens und Verweilens herrschen, die sowohl beruhigend als auch anregend wirkt. Besucher sollen sich geborgen und willkommen fühlen, während sie von der Vielfalt und Lebendigkeit des Raums inspiriert werden.

Die Aussichtspunkte bieten Momente der Reflexion und des Staunens, die eine Verbindung zur Umgebung schaffen, ohne sie direkt betreten zu müssen. Der zentrale Treffpunkt strahlt eine einladende Wärme aus und fördert das gemeinschaftliche Miteinander, indem er als lebendiger Ort des Austauschs dient.

Die flexible Veranstaltungsfläche pulsiert vor Energie und Kreativität, belebt durch Konzerte, Theateraufführungen, Vorträge oder Flohmärkte. Diese Vielfalt fördert die Interaktion und bereichert das gemeinschaftliche Erleben. Der sanfte Übergang zwischen Sand und festem Untergrund vermittelt eine harmonische Verbindung und ermöglicht eine angenehme Verabschiedung vom Strand.

Gemütliche Ecken und Nischen laden zum Verweilen und Entspannen ein, bieten Ruhe und Besinnlichkeit als Kontrast zur Lebendigkeit der zentralen Bereiche. Trotz der Herausforderungen durch überfüllte Fahrradständer und Mülleimer soll die Atmosphäre positiv und einladend bleiben, unterstützt durch eine Gestaltung, die diese Problemzonen minimiert.

Visuelle Ankerpunkte und ästhetische Elemente verleihen dem Ort eine kulturelle Dimension und stärken die emotionale Bindung der Menschen zu diesem Ort. Insgesamt bietet der Ort eine harmonische Balance zwischen Ruhe und Aktivität, zwischen Gemeinschaft und individuellem Erleben, geprägt von einem Gefühl der Zugehörigkeit und der Freude an der gemeinsamen Nutzung und Gestaltung des Raums.

1. AUSSICHTSPUNKTE

Der Verlangsamungspunkt bietet verschiedene Aussichtspunkte, von denen aus Besucher den Museums- und Containerhafen sowie den Strand betrachten können, ohne diesen direkt betreten zu müssen.

2. TREFFPUNKTE / ESSEN UND TRINKEN

Zentraler Treffpunkt, an dem Besucher sich verabreden und treffen können, um gemeinsam Zeit zu verbringen und die Umgebung zu erkunden.

3. VERANSTALTUNGSRAUM

Flexible Fläche für Veranstaltungen, wie Konzerte, Theateraufführungen oder Vorträge, um die Interaktion mit der Umgebung zu fördern und Besuchern ein breites Spektrum an Erlebnissen zu bieten.

4. RAUM FÜR AKTIVITÄTEN UND FLOHMÄRKTE

Flächen für verschiedene Aktivitäten, wie (Schach-)Spiele, Sport oder Flohmärkte, um die Interaktion der Besucher mit ihrer Umgebung zu fördern und ihnen die Möglichkeit zu geben, den Ort aktiv zu gestalten. Durch beispielsweise Schaukeln oder Kletterstrukturen.

5. STRANDÜBERGANG

Ein leichter Übergang zwischen Sand und einem festen Untergrund, an dem die Besucherinnen ihre Füße vom Sand befreien können, letzte Sachen zusammen packen können und ihr Handtuch noch einmal ausschütteln können.

6. LESE-/ RUHEBEREICH

Gemütliche Ecken oder Nischen mit Sitzgelegenheiten, in denen Besucher eine kurze Pause einlegen, lesen und sich entspannen können. Diese können sich nach Bedarf selber geschaffen werden.

7. FAHRRADSTÄNDER UND MÜLL ABLAGE

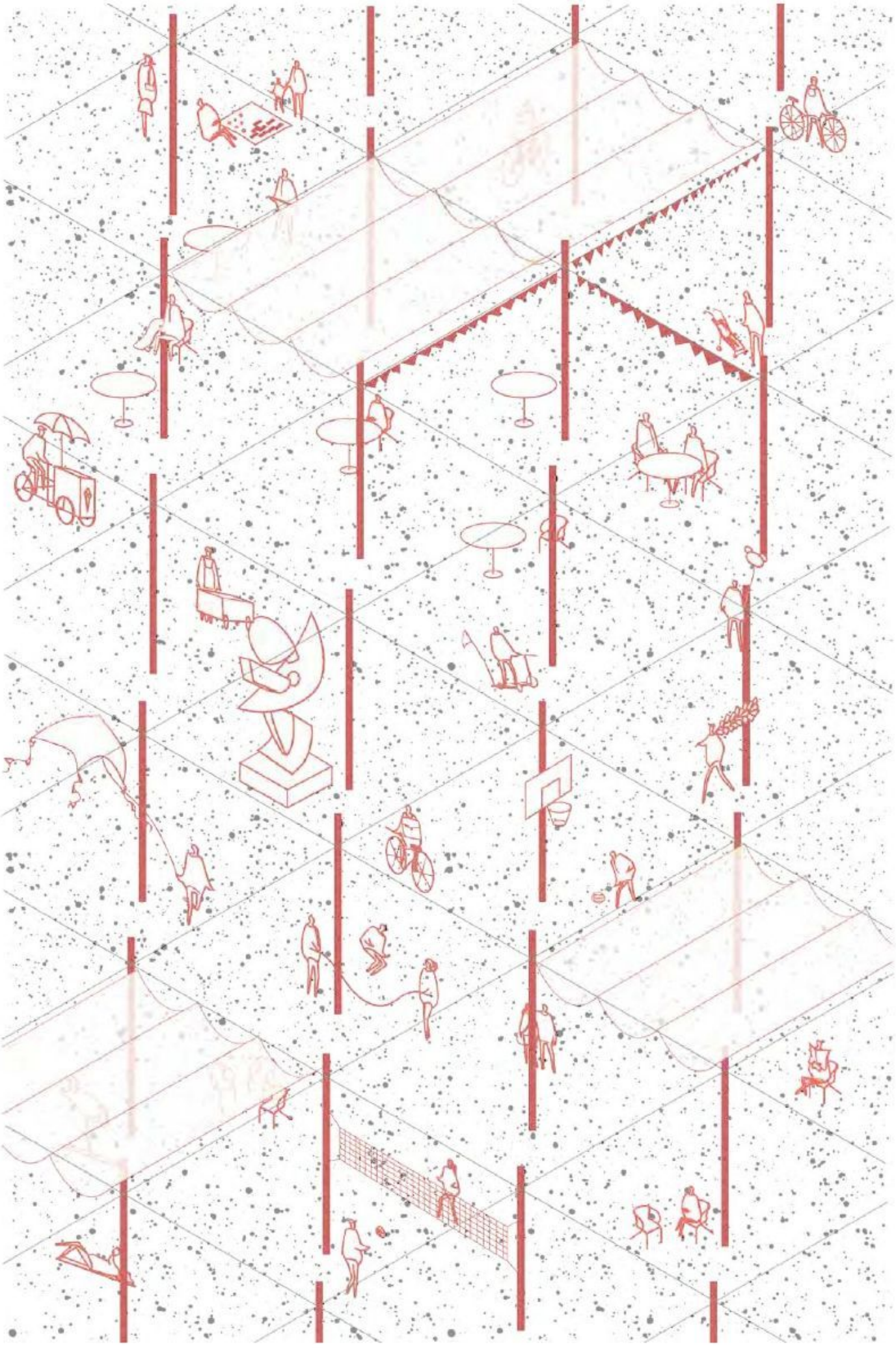
Zwischen dem Gehweg und dem Strandbeginn treffen Fahrradständer und Mülleimer aufeinander. Beide gleichermaßen überfüllt und stören den ersten Eindruck dieses Ortes. Vor allen Dingen im Sommer stapelt sich der Müll dort und stinkt eine ganz bestimmte Ecke voll.

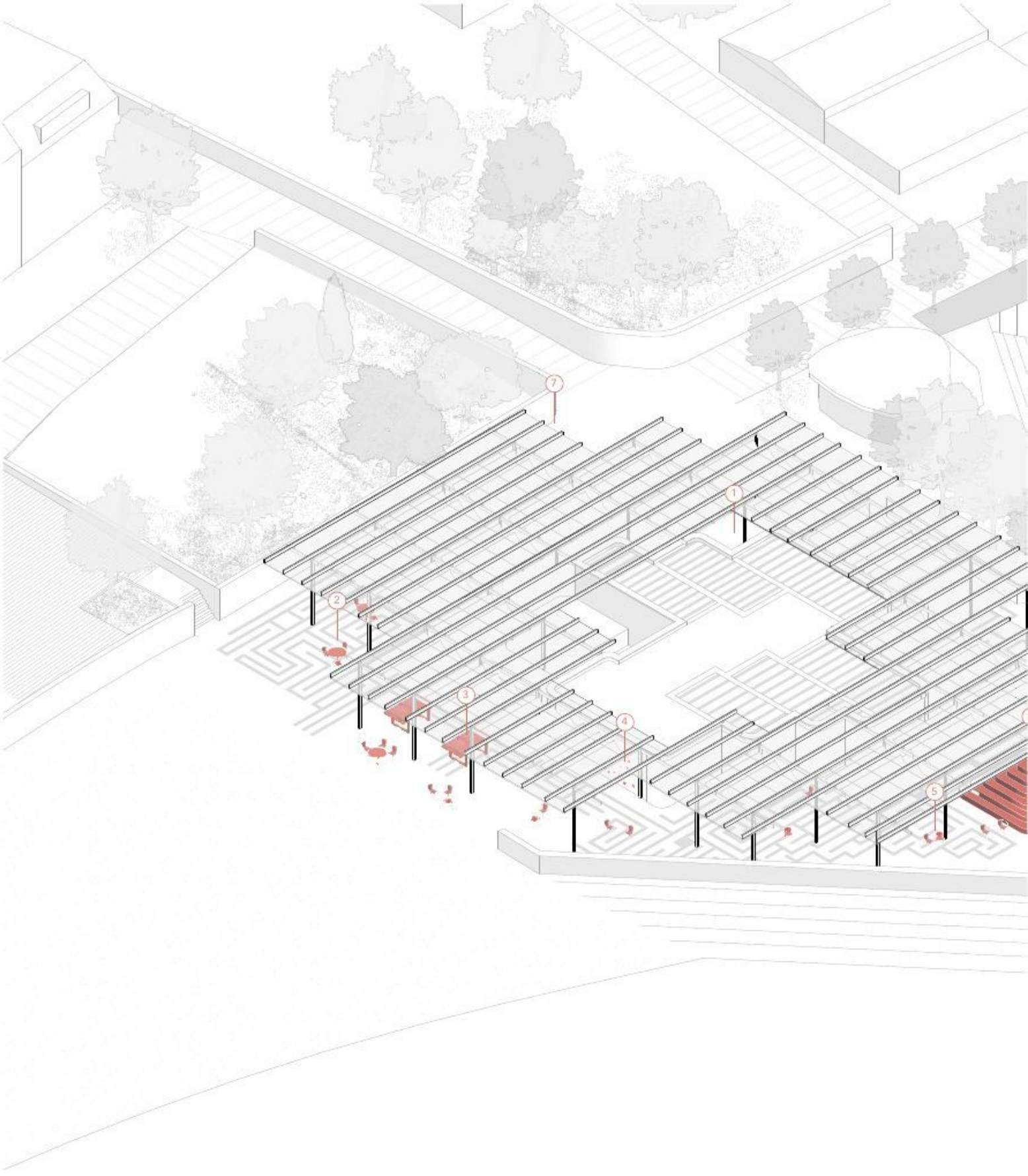
8. KUNSTINSTALLATIONEN

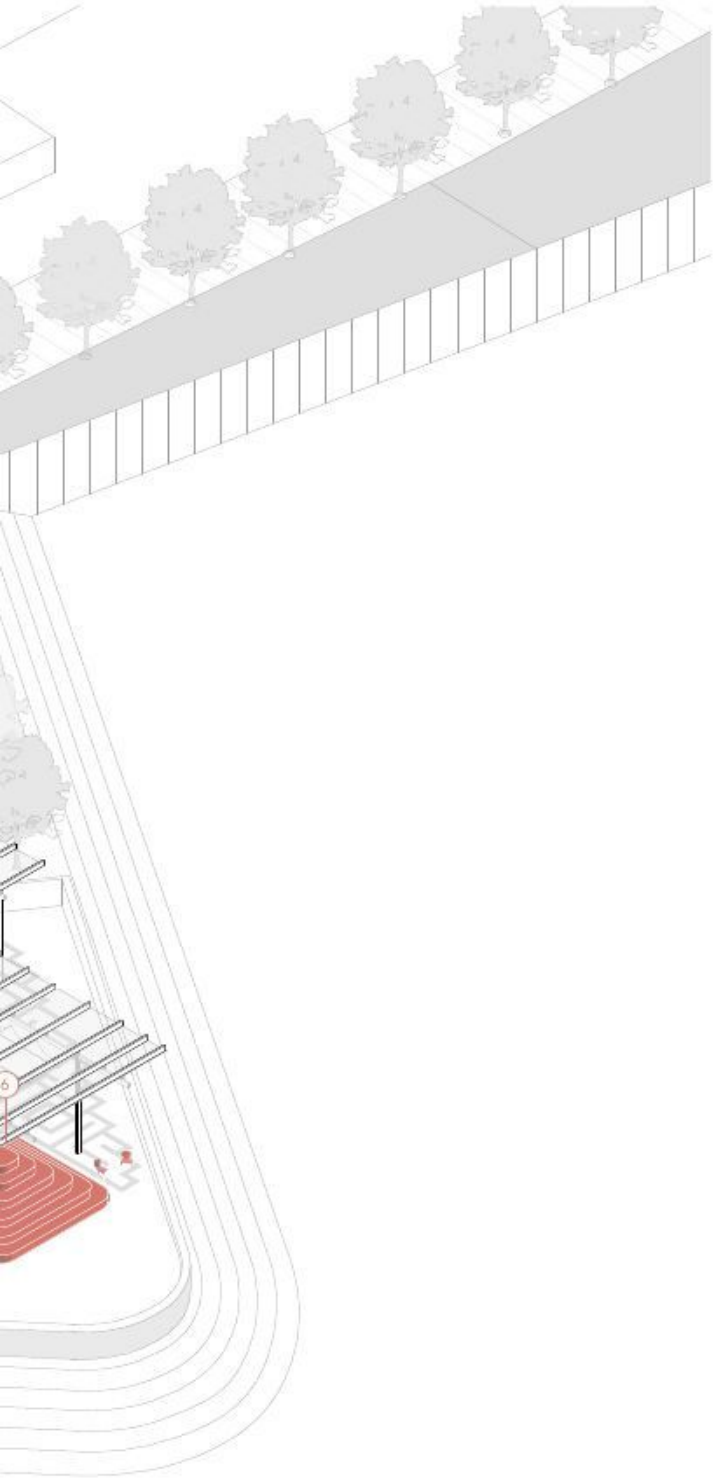
Kunstinstallationen oder Skulpturen können dem Ort eine besondere Identität verleihen und visuelle Ankerpunkte schaffen, welche die Aufmerksamkeit der Besucher*Innen auf sich zieht. Gleichzeitig wird eine kulturelle und ästhetische Dimension hinzugefügt.

9. LAGERUNG

Ein abgeschlossener Raum, welcher sich der Gebäudeform anschließt und die Möglichkeit bietet, angebotenes Gestühl und ähnliches zu verwaren. Sitzmöglichkeiten, Spannsegel, Tischtennisschläger und ähnlichessind hier sicher und können gegen einen Pfand ausgeliehen werden.




7
1
2
3
4
5





1

Ein Lagerraum im nördlichen Teil des Bestandsgebäudes fügt sich nahtlos in den Gitterbau ein und dient zur Aufbewahrung verschiedener Interaktionsmaterialien, wie etwa Stühlen und Spielzubehör.



2

Die Esstische sind fest im Boden verankert und werden alle sechs Monate neu angeordnet. Je nach Jahreszeit befinden sich die Tische entweder in offenen, weitläufigen Bereichen oder in geschützteren Ecken. Sie laden dazu ein, sich mit der eigenen Mahlzeit hinzusetzen und eine Pause einzulegen.



3

Zwei Tischtennisplatten sind ebenfalls fest im Boden verankert und können bei Bedarf mit Leihschlägern aus dem Lagerraum genutzt werden.



4

Eine Kletterwand am westlichen Teil des Lüftungsgebäudes integriert das Rankengitter und bietet den kleinen Besuchern eine Möglichkeit zur Interaktion und zum Spielen.



5

Frei bewegliche Stühle für den Außenbereich bieten vielseitige Nutzungsmöglichkeiten. Ob man alleine ein Buch lesen oder mit einer Gruppe von Menschen einer Musikaufführung lauschen möchte – die Stühle können flexibel genutzt werden. Nachts werden sie alle sicher im Lagerraum verwahrt.



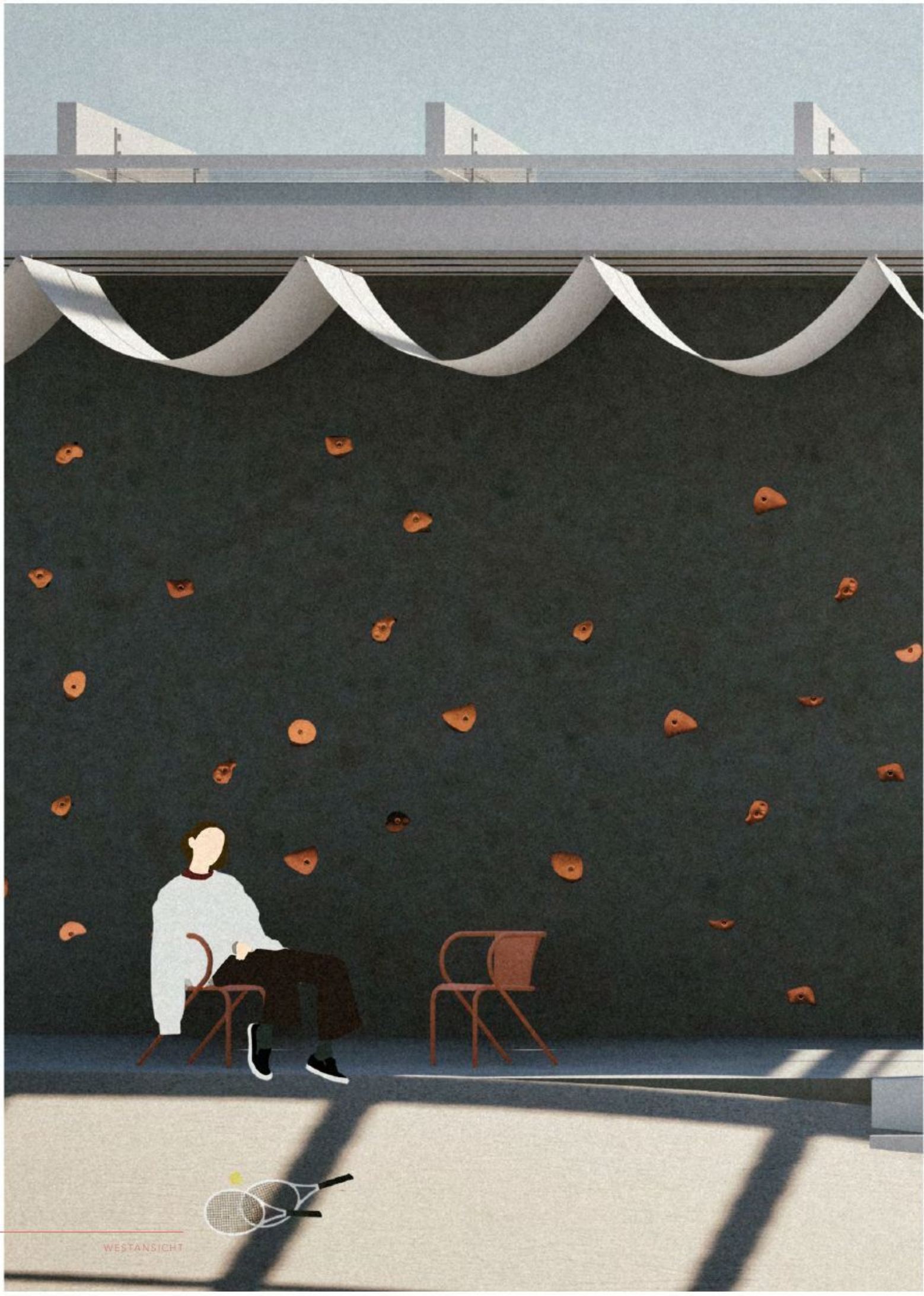
6

Die Pyramide wird von vielen als Identitätssymbol des Ortes betrachtet und erhält als bestehende Sitzmöglichkeit einen roten Anstrich. Diese Farbgebung zieht sich durch alle interaktiven Elemente des Entwurfs und stärkt die Identität des Ortes.



7

Eine Reihe an Fahrradständern werden an der Nordmauer des Grundstücks aufgestellt. Diese Fläche bietet somit die Möglichkeit ca. 20 Meter an Fahrradständern zu installieren und somit den weiteren Weg zu Fuß zurückzulegen.



WESTANSICHT


FLOHMARKT
FLOHMARKT
FLOHMARKT
WANN? 18.07.2024
WO? HIER!!!!!



M 1:1000

Umgebungsmodell 1:1000

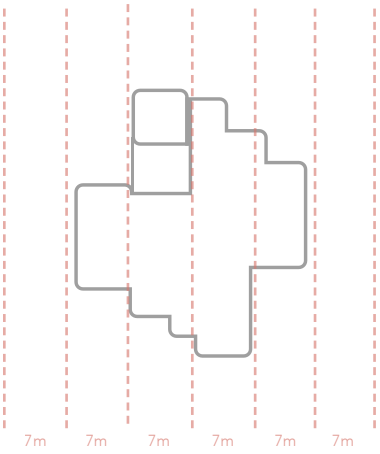


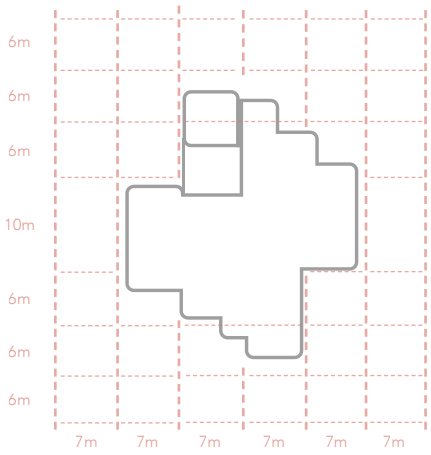


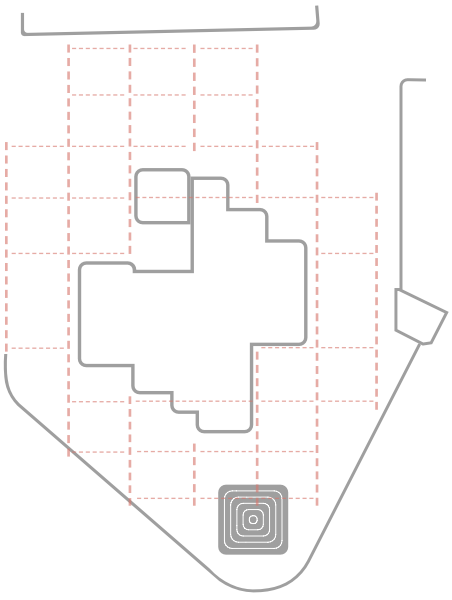
#d7786e

Die Verwendung von dieser Farbe in meinem architektonischen Entwurf dient nicht nur dazu, Aufmerksamkeit in einer eintönigen Umgebung zu erregen, sondern schafft auch eine lebendige und dynamische Atmosphäre. Psychologisch zieht Rot die Blicke auf sich und vermittelt Energie sowie Wärme, was die emotionale Wahrnehmung positiv beeinflusst. Funktional hilft es bei der Orientierung und setzt visuelle Akzente, während es ästhetisch Struktur und Identität schafft. Durch die Schaffung einer einzigartigen Identität und eines starken Wiedererkennungswerts kann der Ort symbolisch für Wandel und Erneuerung stehen und zu einem neuen, markanten Wahrzeichen werden.

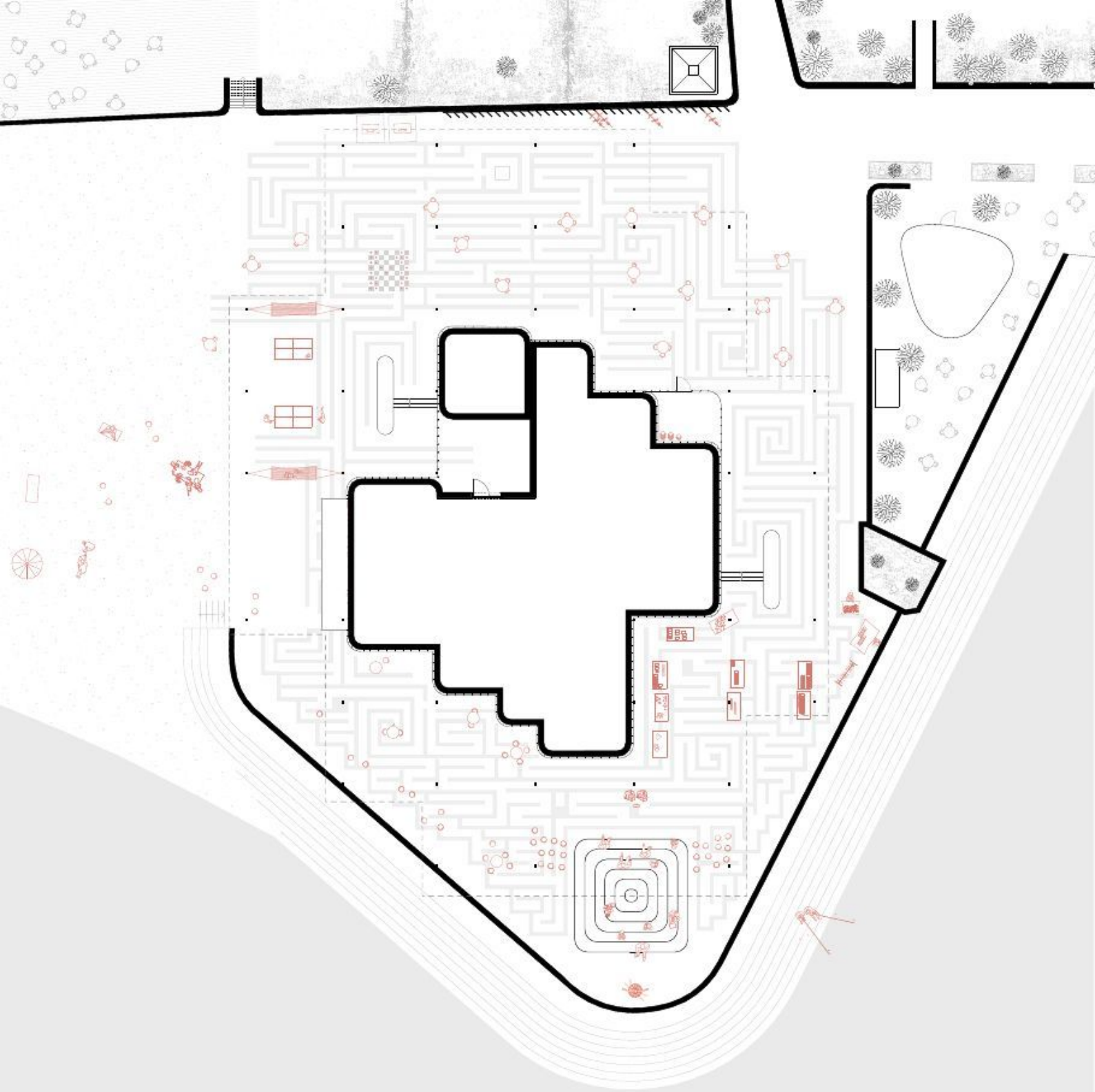








RASTERUNG



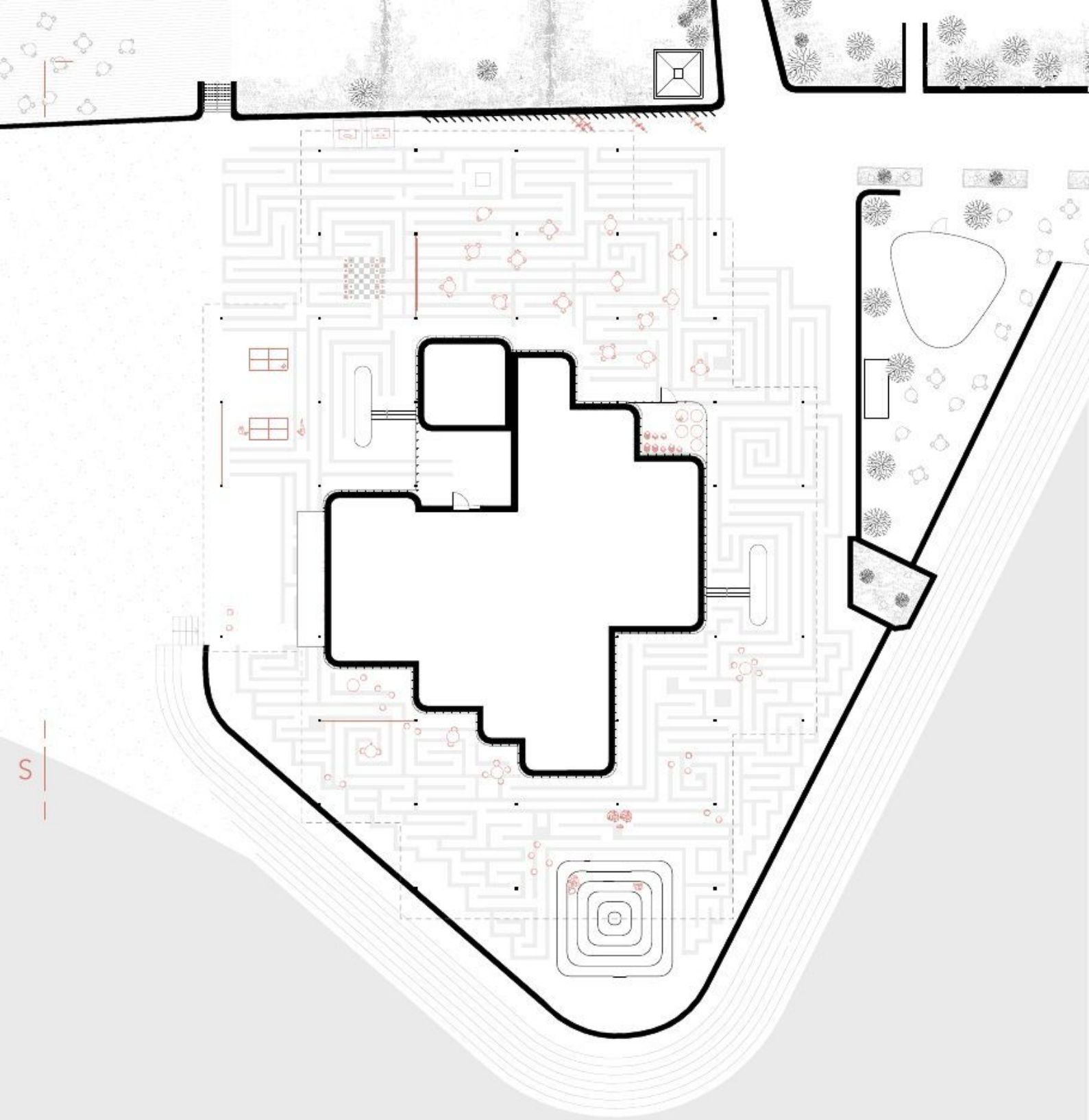
M 1:500

GRUNDRISS

SOMMER

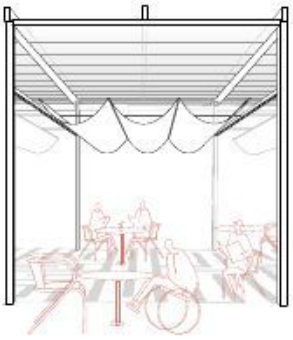
GRUNDRISS

WINTER

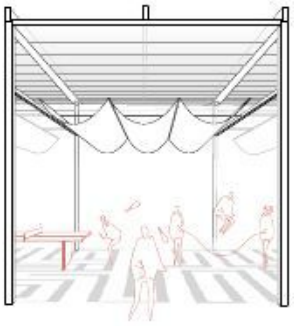


S

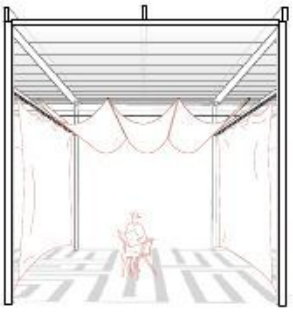
M 1:500



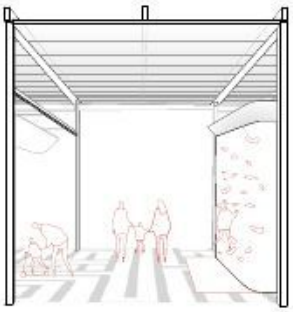
Essen und Trinken



Sportliche Aktivitäten



Nischen bilden Ruheplätze



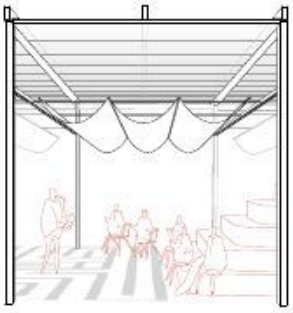
Interaktion mit Bestand



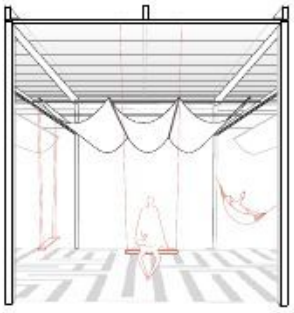
Feiern und Feste



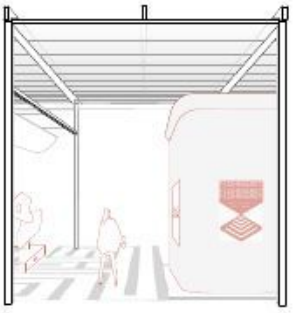
Flohmärkte



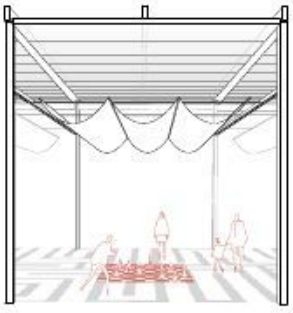
Publikumsbildung



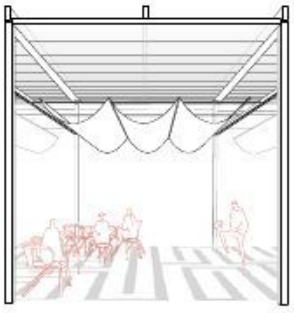
Erweiterte Sitzgelegenheiten



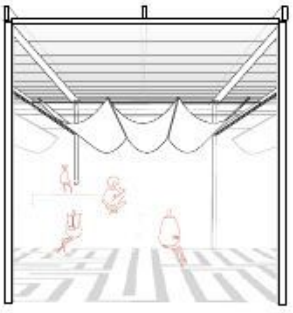
Kunstinstallationen



Schach



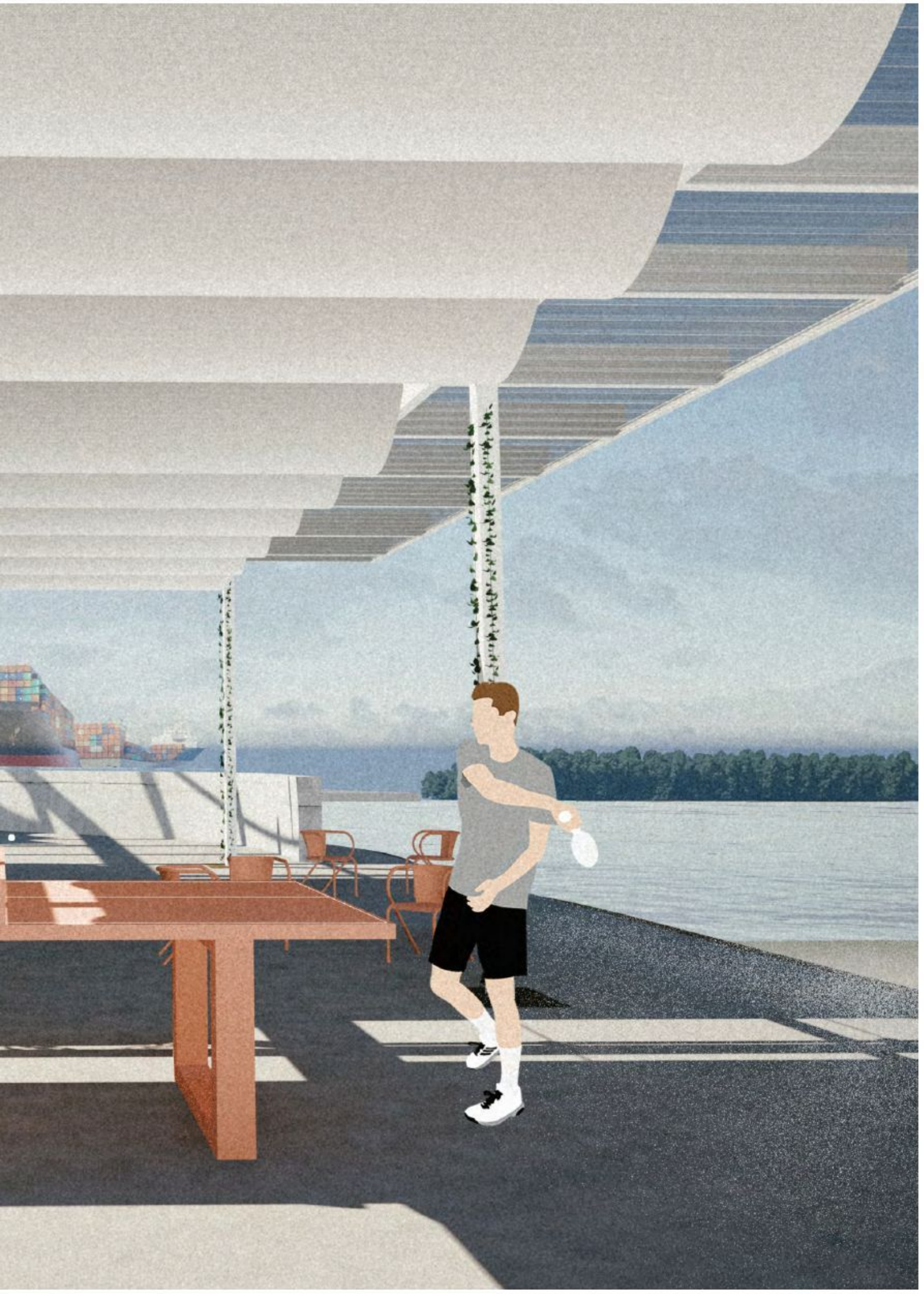
Flexible
Aufführungsmöglichkeit



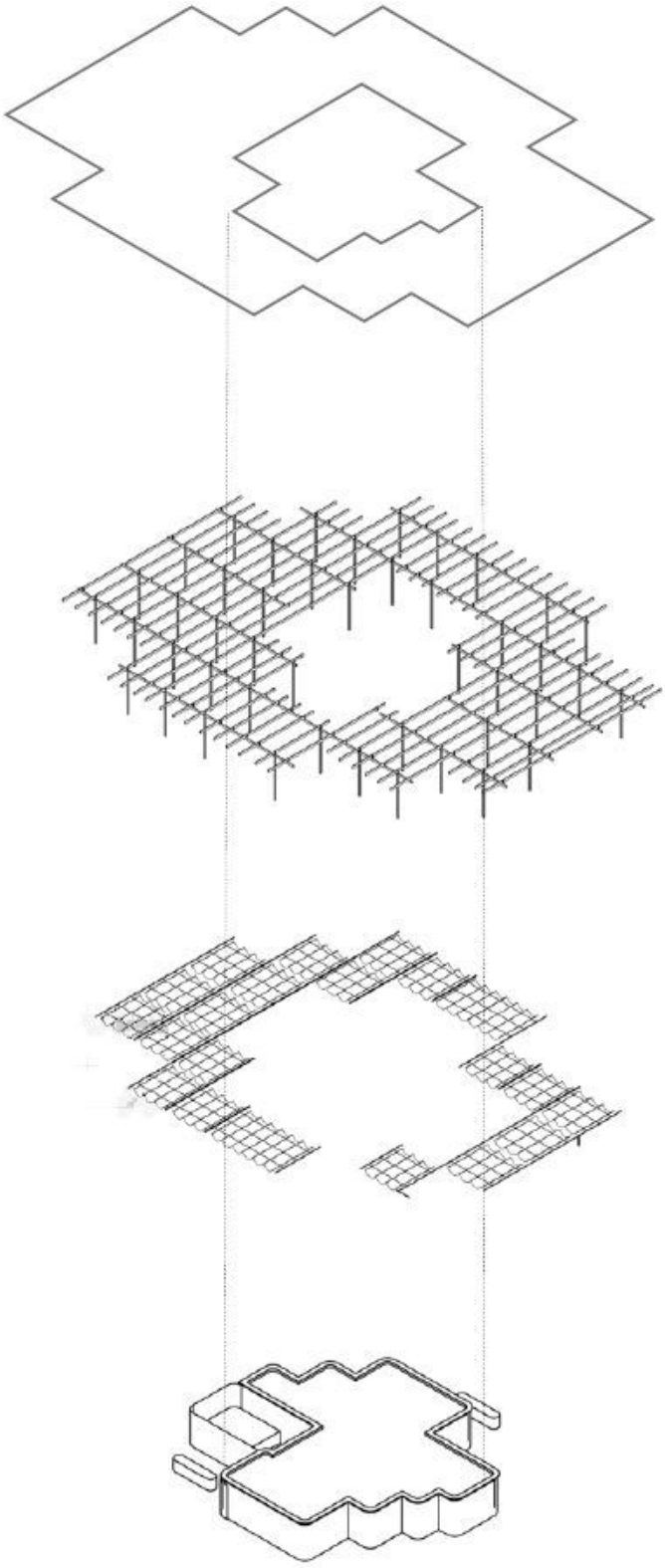
Nischen bilden Ruheplätze

NUTZUNGSMÖGLICHKEITEN









POLYCARBONATPLATTEN

Witterungsschutz-Ebene sorgt dafür, dass der Raum darunter geschützt bleibt. Gleichzeitig soll das räumliche Empfinden durch die semipermeable Schicht weniger gestört werden.

STAHLTRAGWERK

Tragwerksebene aus Stahl ist offen gestalltet und spannt sich um den Bestand herum. Bestehend aus Hohlträger-Profilen sorgt es für eine offene, und weniger industrielle Optik.

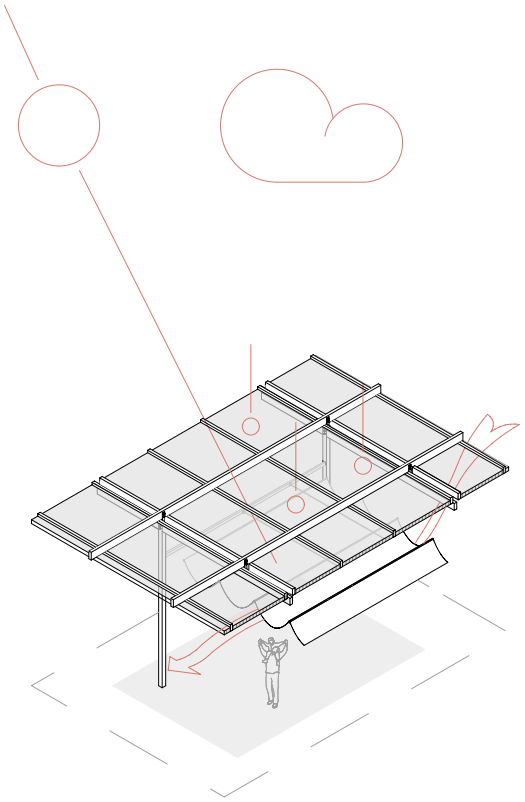
PERGOLA

Sonnenschutzebene sorgt im Sommer für Verschattung und behält die Hitze zwischen der Pergola- und der Polycarbonatschicht.

LÜFTUNGSBEGÄUDE

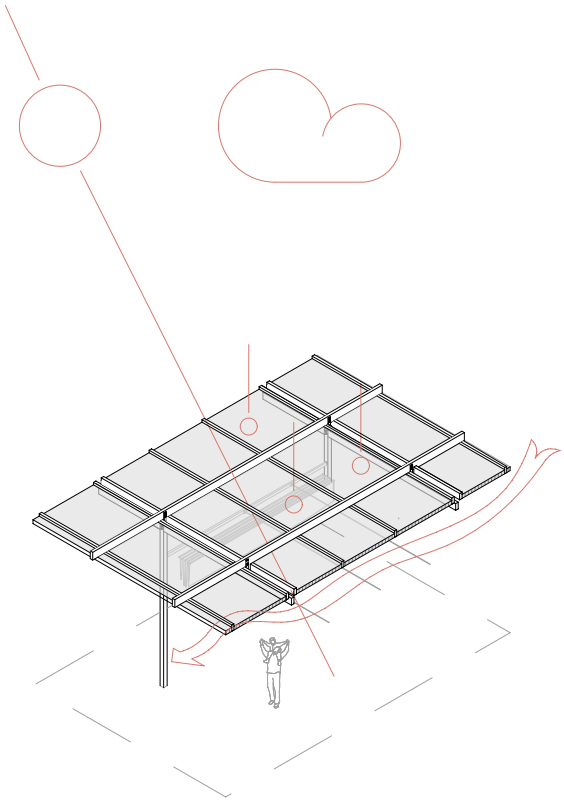
Bestand

SPRENGISOMETRIE



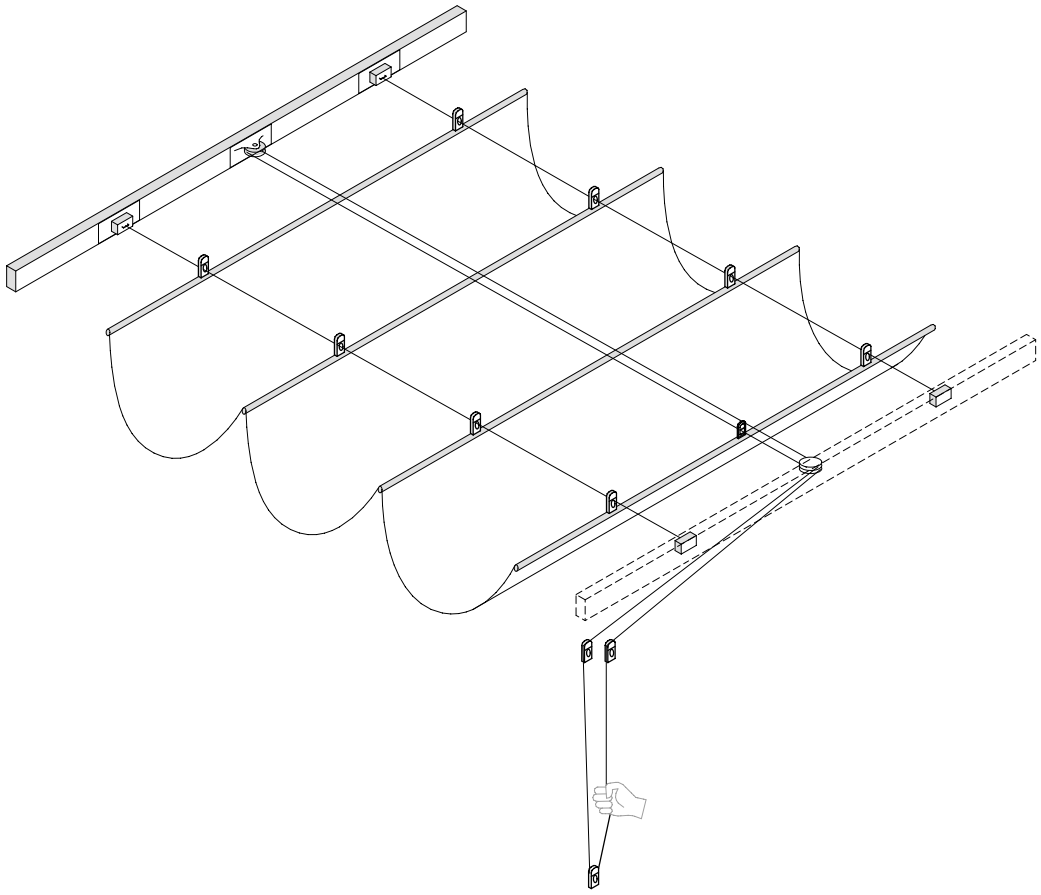
SOMMER

Im Sommer sorgt das Polycarbonatdach für ausreichend Helligkeit, während bei Bedarf manuell beschattet werden kann. Die dafür vorgesehene Pergola-Schicht hält einen Großteil der Hitze ab. Dadurch sind die Besucher vor Sonne, Regen und Hitze geschützt, während die Luft seitlich stetig ausgetauscht wird.



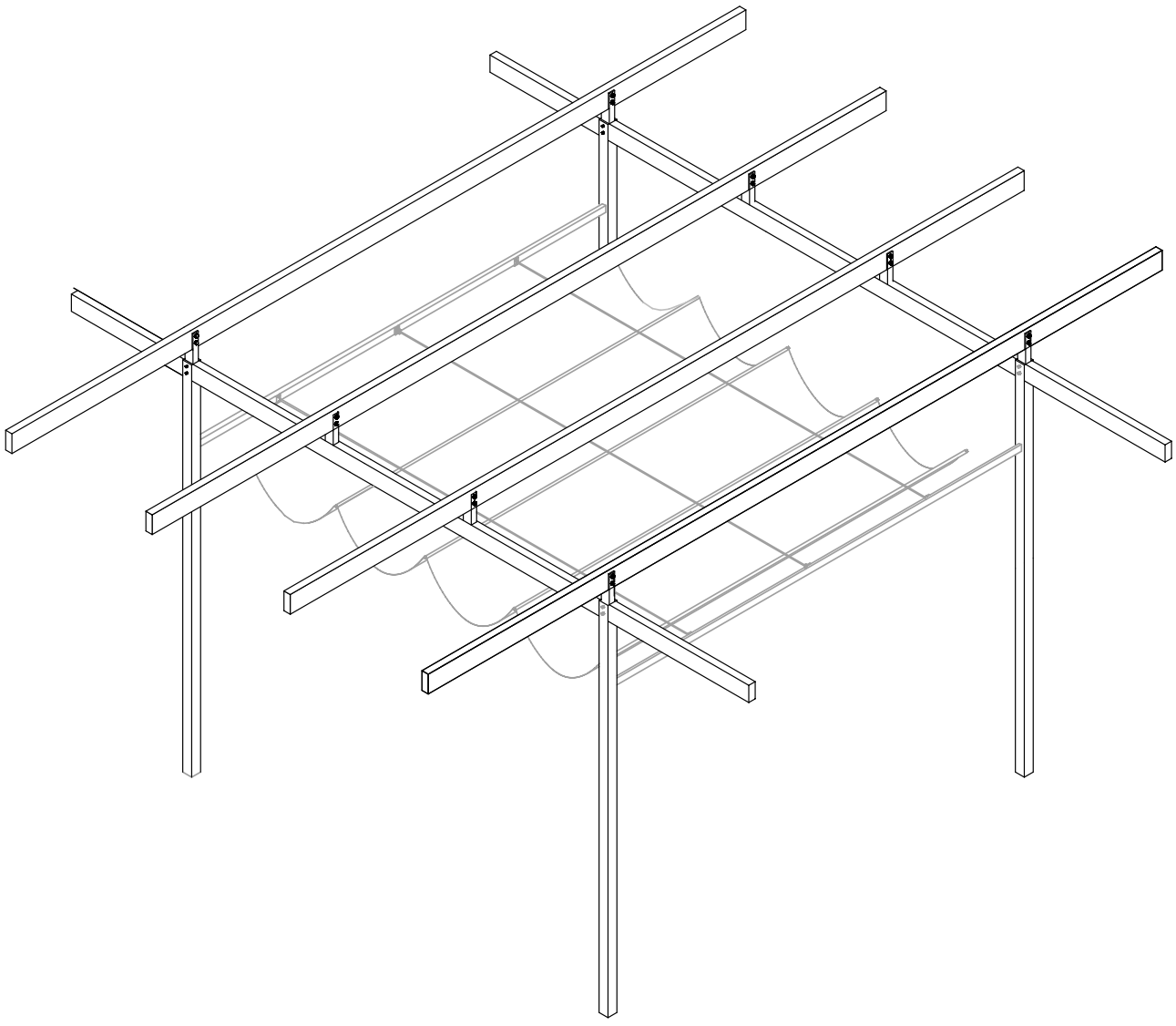
WINTER

Im Winter bleiben Schnee und Regen dem Ort fern. Durch das gezielte Öffnen der Pergola-Schicht kann die seltene Wintersonne eingefangen werden, um den größtmöglichen Nutzen aus den wenigen Sonnenstunden zu ziehen.



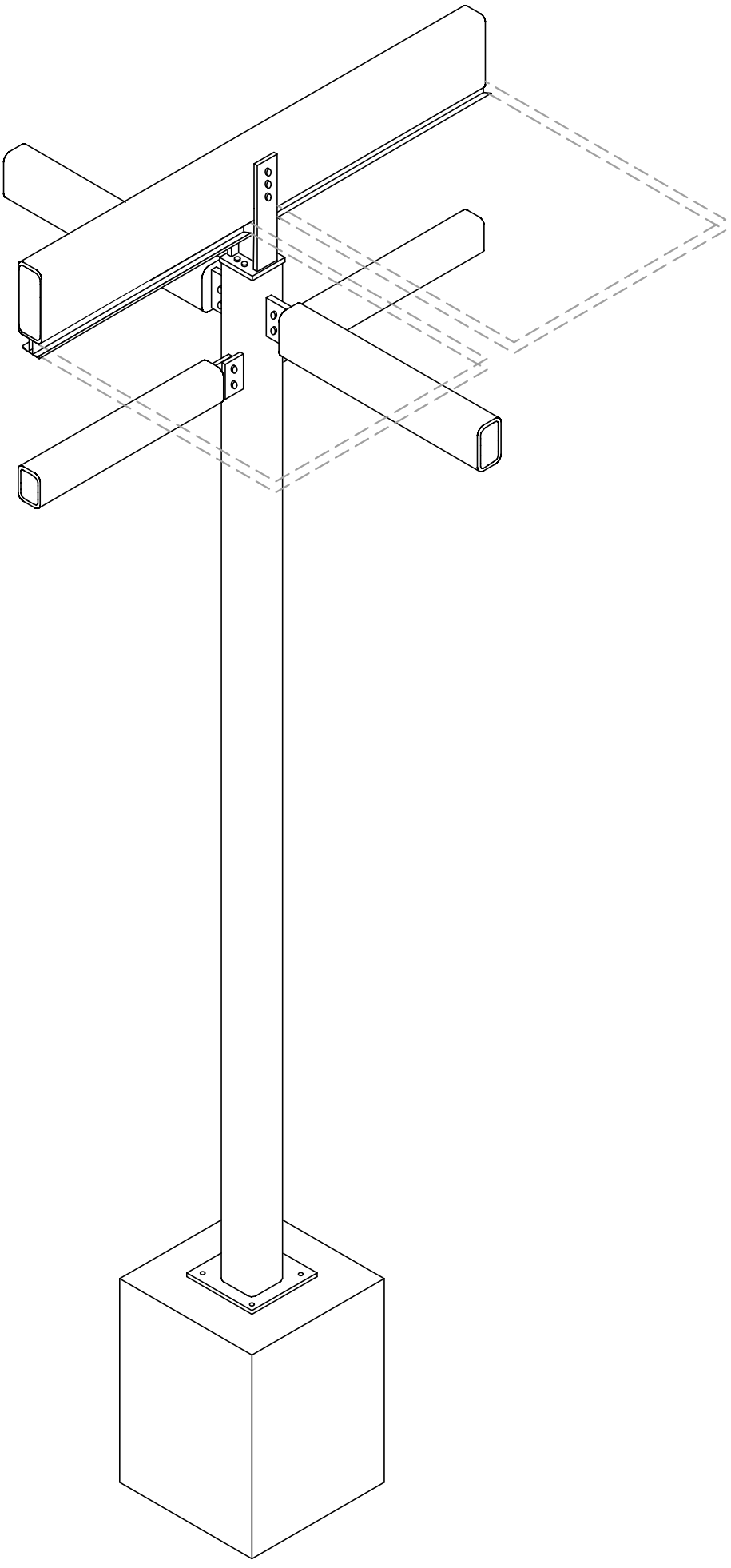
M 1:100

PERGOLADETAIL



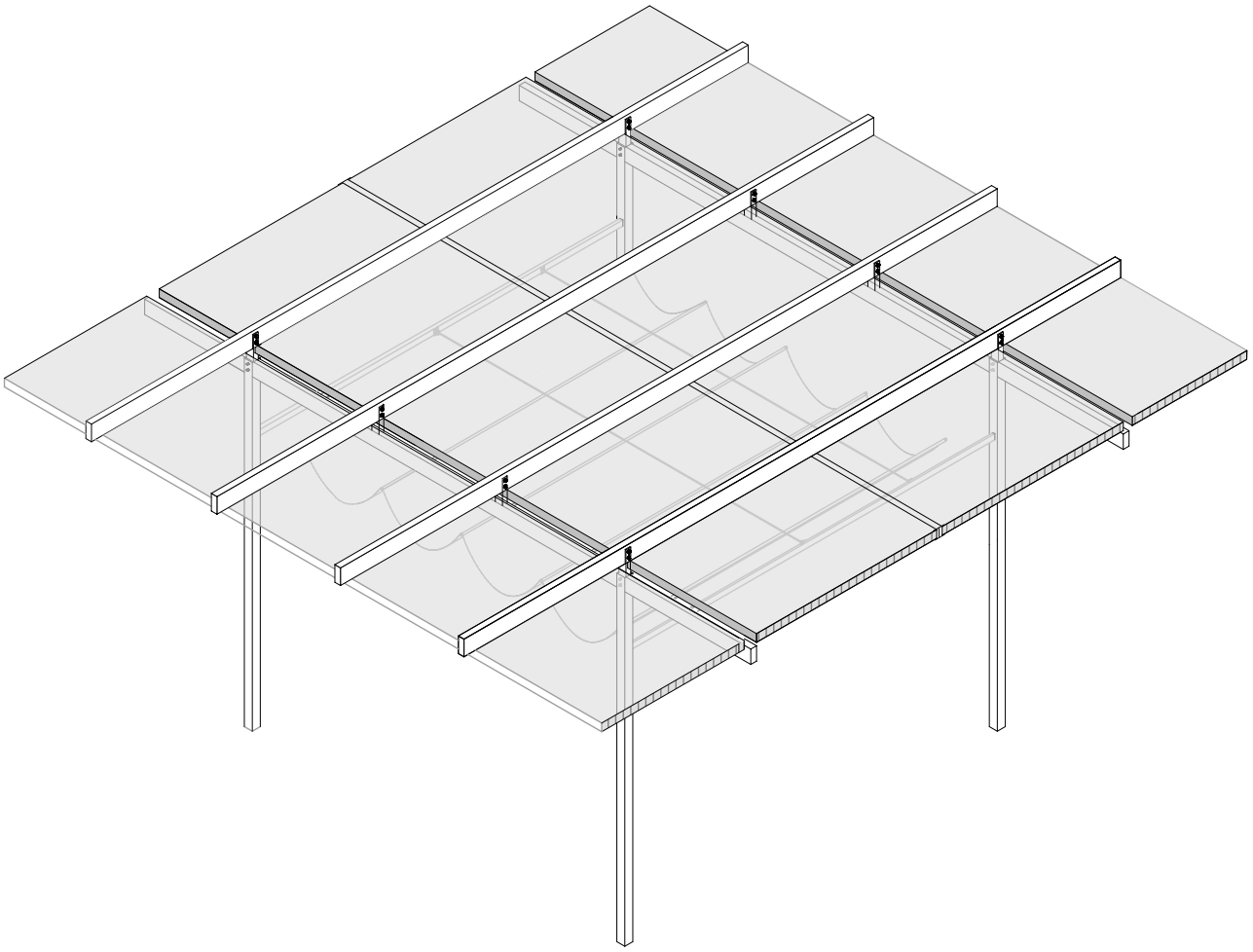
M 1:100

RASTERSEGMENT



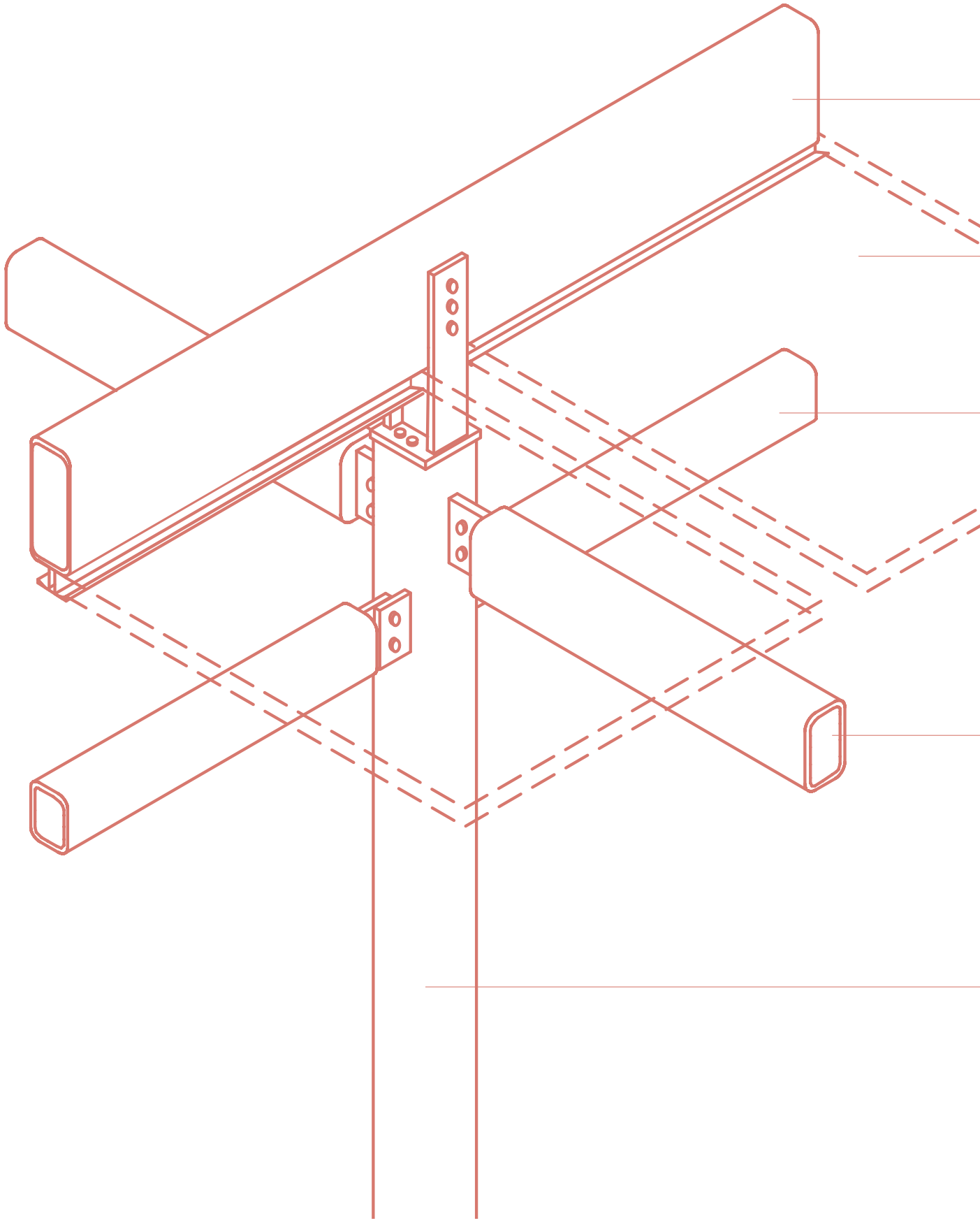
M 1:25

TRAGWERKSDETAIL



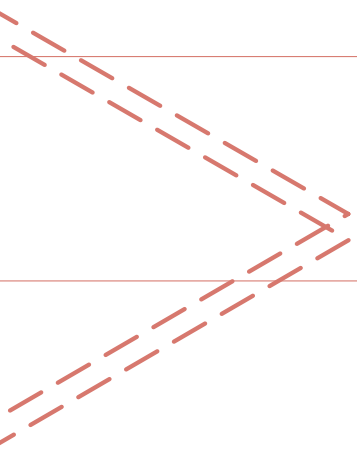
M 1:100

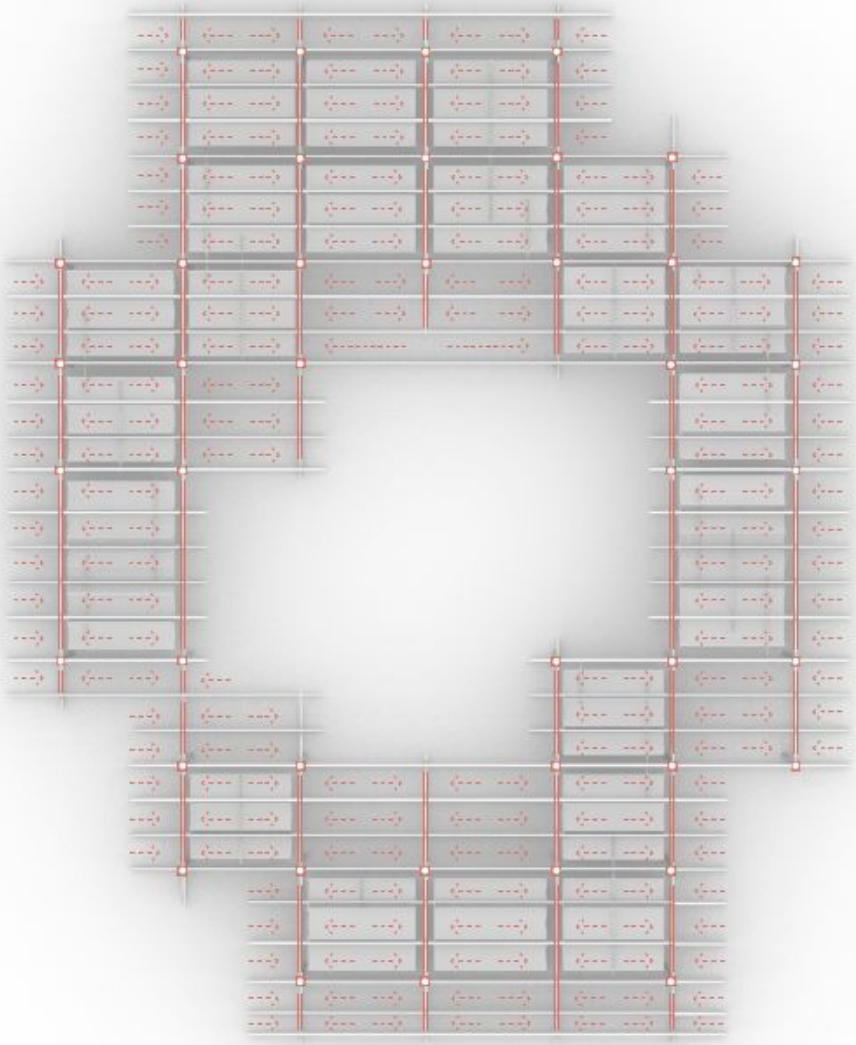
RASTERSEGMENT



M 1:25

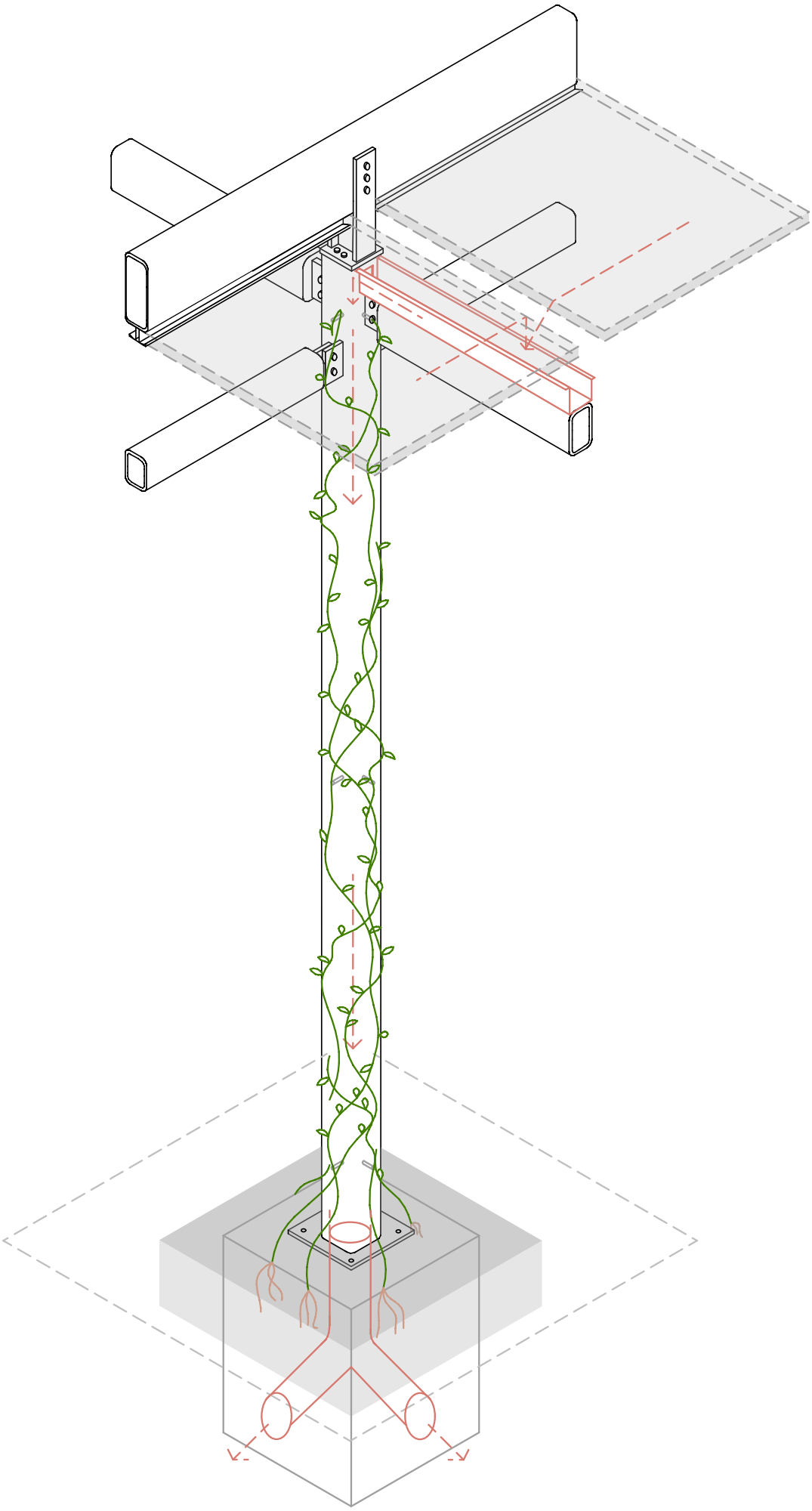
TRAGWERKSDETAIL


Stahlbau-Hohlprofil 300 × 150 mm
Polycarbonat 100 mm
Stahlbau-Hohlprofil 100 x 60 mm
Stahlbau-Hohlprofil 200 × 120 mm
Stahlbau-Hohlprofil 180 × 180 mm



M 1:500

ENTWÄSSERUNGSKONZEPT



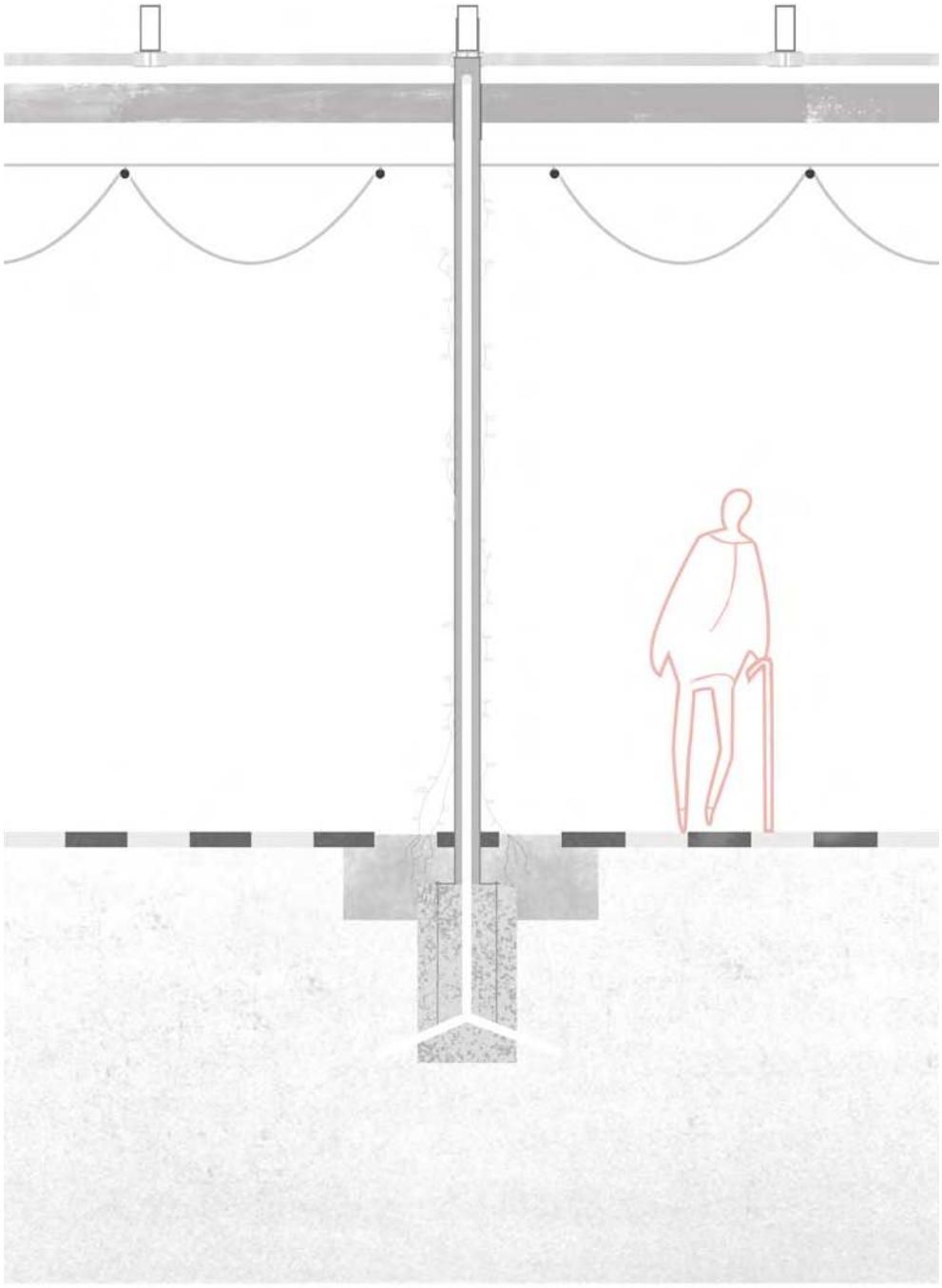
M 1:25

ENTWÄSSERUNGSDETAIL



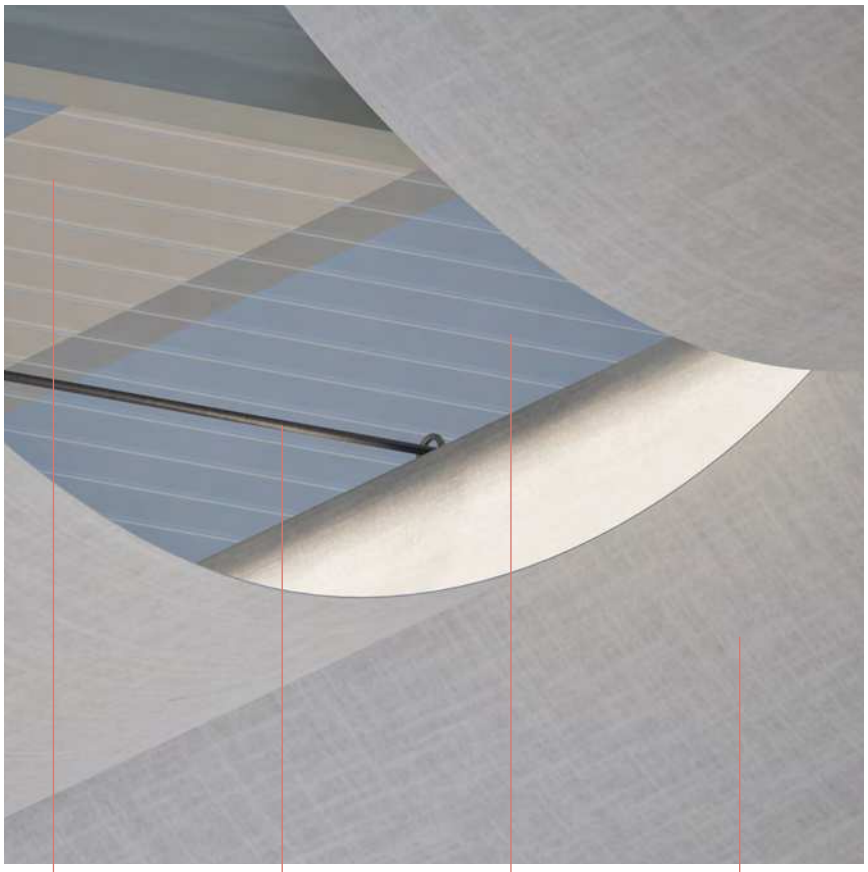


Entwurfsmodell 1:200



M 1:50

DETAILSCHNITT



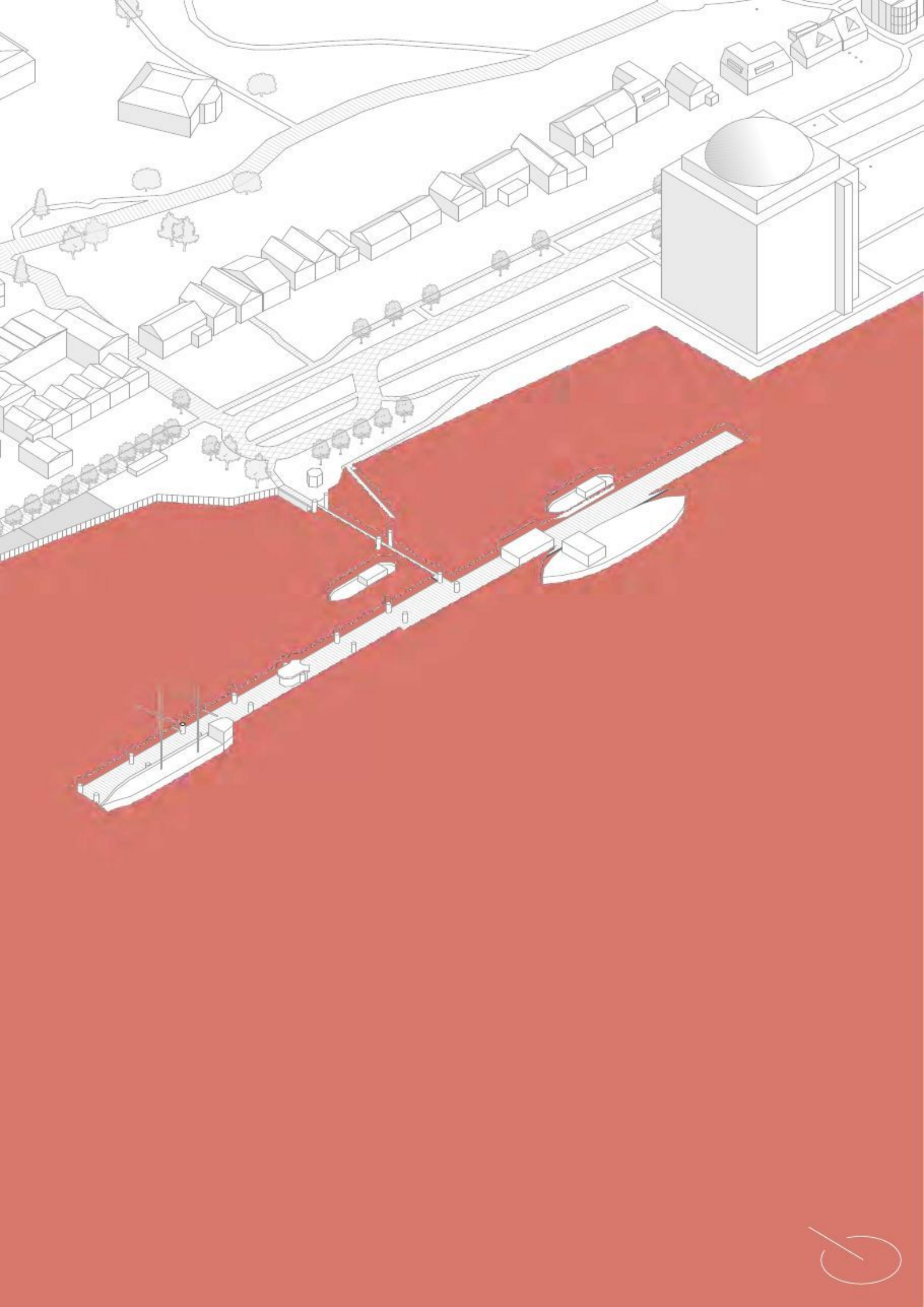
TEXTIL
Spinndüsengefärbtes Acryl

POLYCARBONAT
UV-Beständig, 800mm Stärke

METAL DRAHT
UV-Beständig, 800mm Stärke

STAHLTRÄGER
Hohlprofil, rostfrei beschichtet



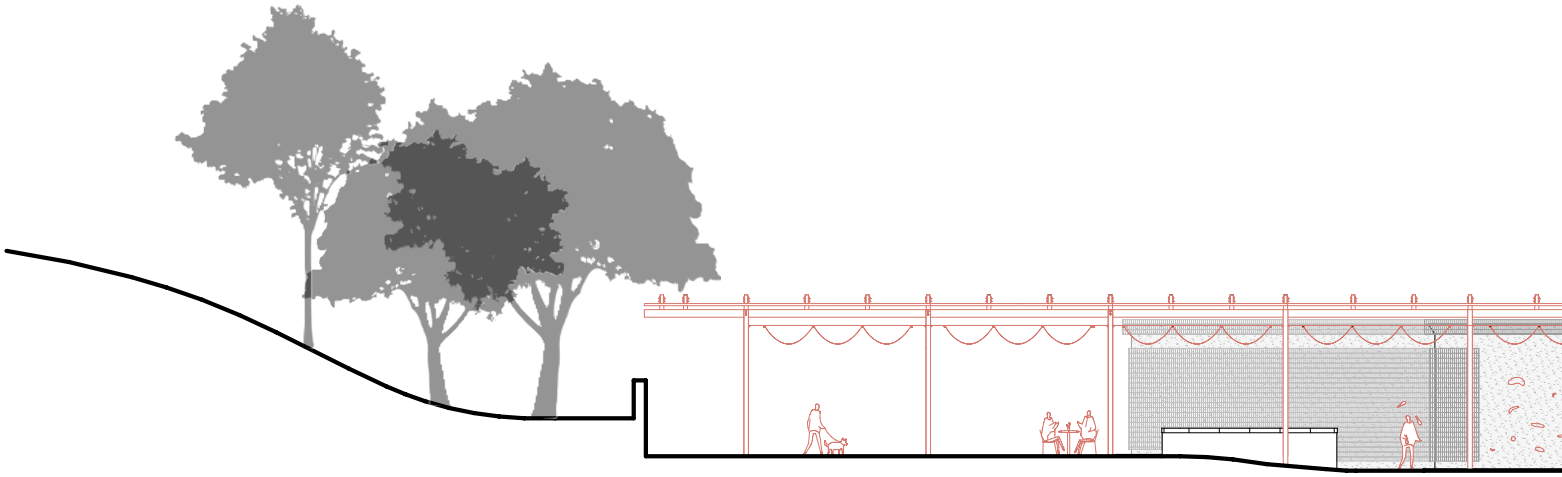






M 1:1000

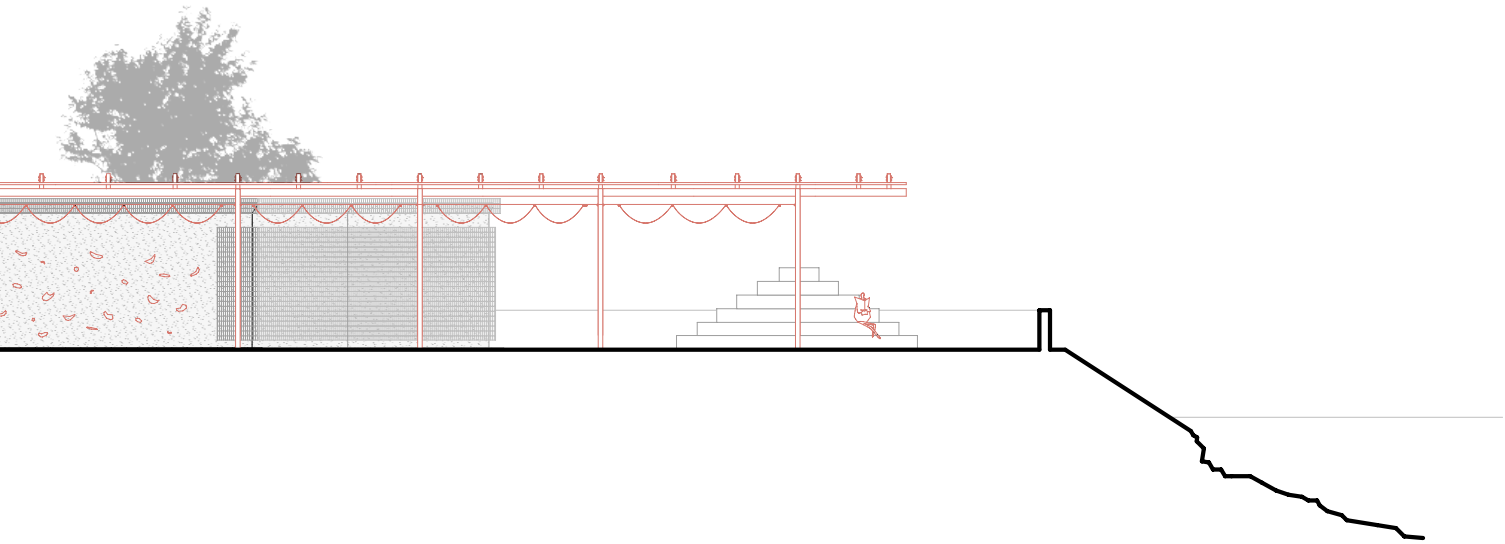




M 1 5 10

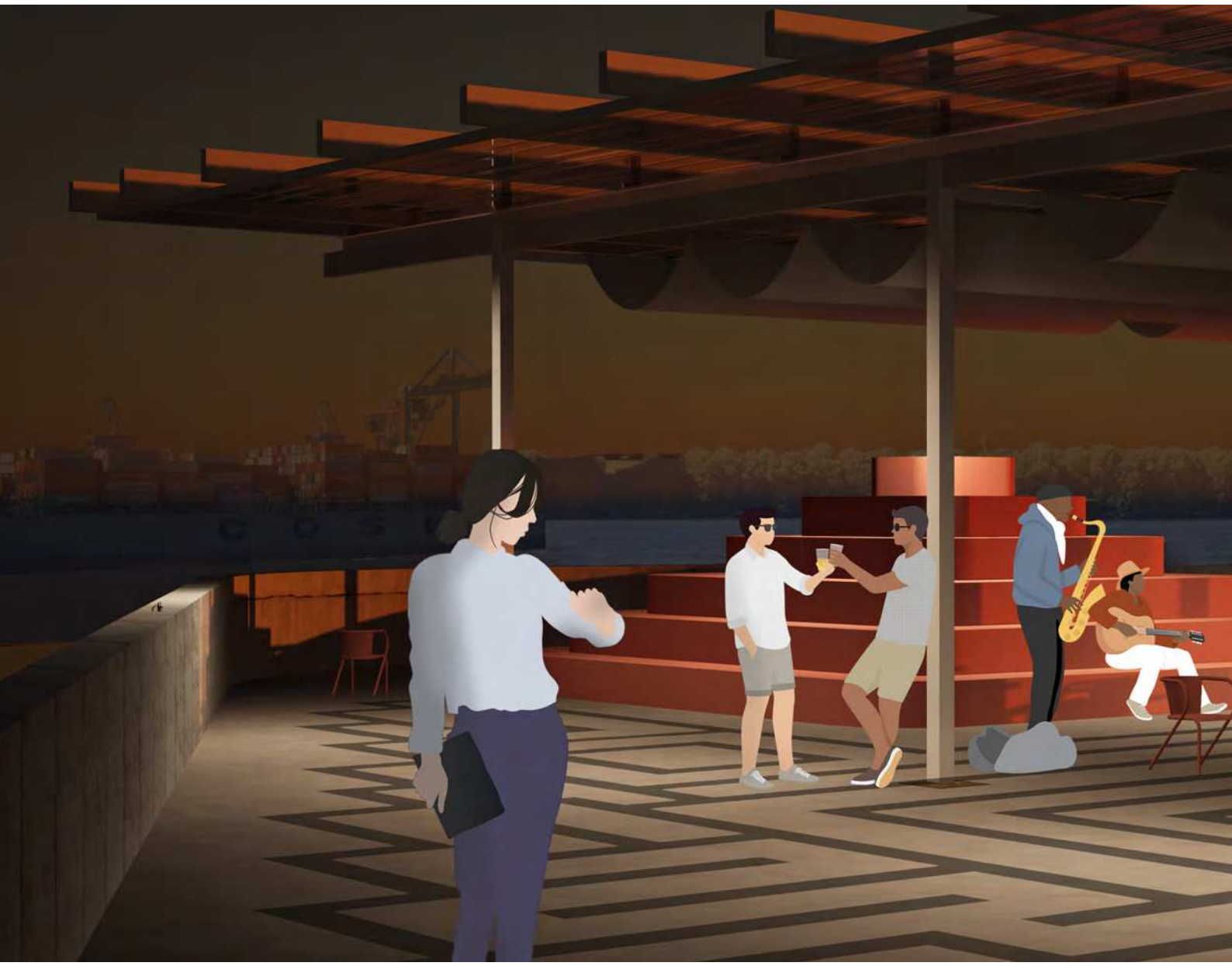
M 1:250

N

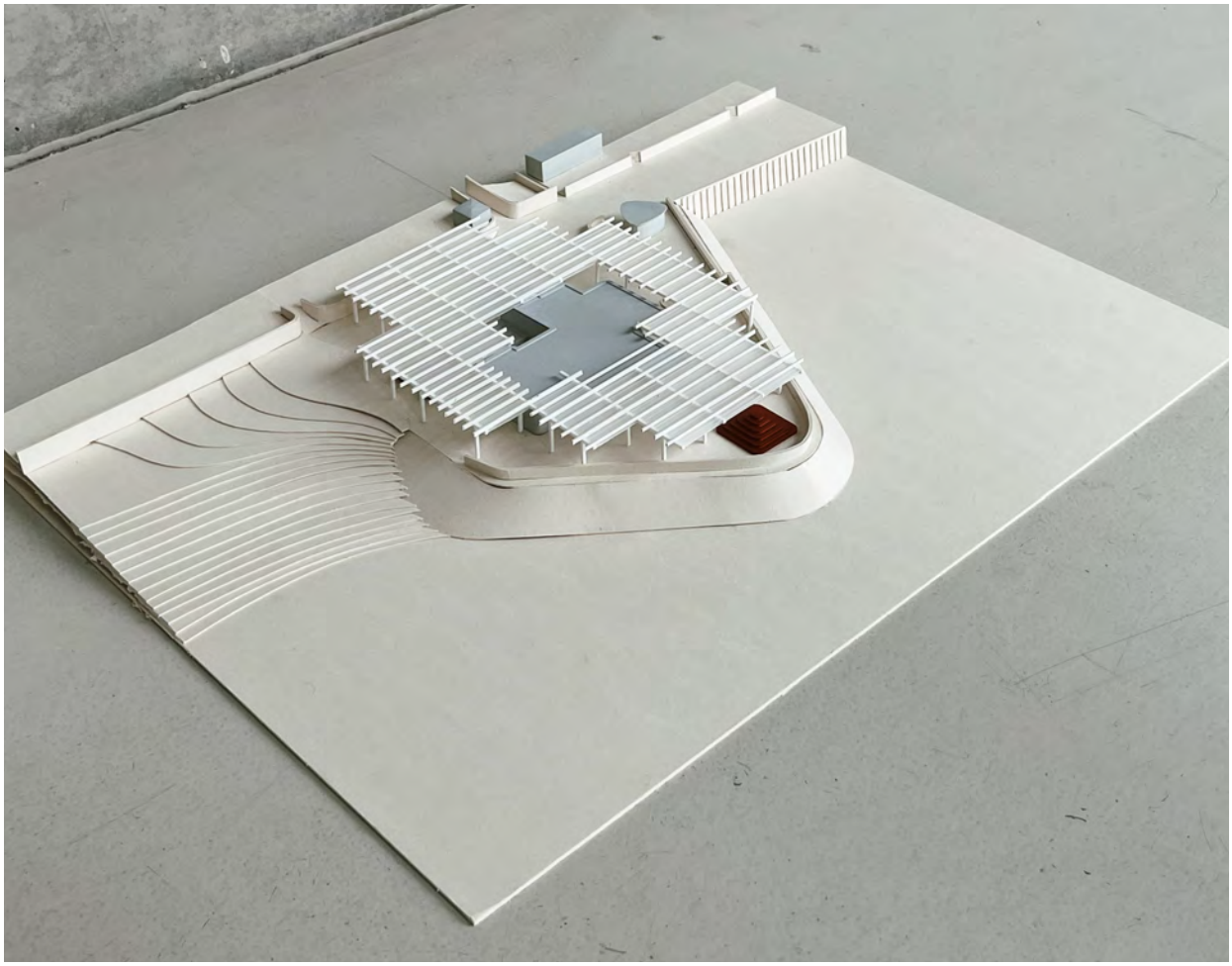












ENTWURFSMODELL 1:200



UMGEBUNGSMODELL 1:1000

Quellenverzeichnis der Analyse

https://www.christian-terstegge.de/hamburg/intro/index.html

https://hamburg-bildarchiv.de/0330549e2110bec01/index.php

https://de.wikipedia.org/wiki/Övelgönne

http://www.hamburgerunterwelten.de/Elbtunnel-Hamburg-Autobahn.html

https://www.museumshafen-oevelgoenne.de/mitschiffs/

https://www.hamburg-tourism.de/sehen-erleben/hamburg-maritim/oevelgoenne/

https://www.hamburg-tourism.de/sehen-erleben/hamburg-maritim/elbstrand-oevelgoenne/

Kontakt, Andree poggendorf.
Leiter der Tunnelbetriebszentrale (TBZ)in Hamburg.

Kontakt, Autobahn GmbH des Bundes NL NORD

Kontakt, Volker Reissmann im Bauaktenarchiv in Altona

http://www.hamburgerunterwelten.de/Elbtunnel-Hamburg-Autobahn.html

Ich versichere, dass ich die vorliegende
Thesis selbstständig und ohne unzulässige
fremde Hilfe erbracht habe.