

## Wochenschau



Auf dem Gelände einer ehemaligen Kaserne werden die alten Gebäude zu Lehrsälen, Colleges und Laboren für Deutschlands erste Elite-Universität umgebaut.

Fotos: Klaus Frahm, Hamburg; Lageplan und Grundriss Erdgeschoss Campus-Center: ohne Maßstab



Links: Für das Alfred-Krupp-College (2001) wurden drei vorhandene Zeilenbauten mit einem Neubau im Süden zusammengefasst. Darunter: Vor kurzem ist das Campus-Center mit Bibliothek, Konferenzbereich, Gastronomie und Läden eröffnet worden. Der noch intakte Uhrenturm blieb erhalten.



### Bremen

#### International University Bremen

Für viel Wirbel sorgte das Anfang des Jahres durch die Bundesregierung verkündete Vorhaben, bis 2009 fünf staatliche Elite-Universitäten aus dem Boden stampfen zu wollen. Ein Beispiel für die praktische Umsetzung ist die Ende 2001 auf dem Gelände einer früheren Kaserne eröffnete International University Bremen (IUB) in Bremen-Grohn – Deutschlands erste „private“, letztlich aber aus Landesmitteln saftig unterstützte Elite-Universität nach dem Vorbild der amerikanischen Rice University in Texas. Für die stattliche Studiengebühr von 15.000 Euro im Jahr wird den gegenwärtig rund 600 Studierenden dort ein andernorts kaum vorstellbares Verhältnis von 1:12 zwischen Lehrenden und Studierenden geboten. Rund 1200 Studenten aus aller Welt sollen es Ende nächsten Jahres sein, die das englischsprachige, natur- und geisteswissenschaftlich ausgerichtete Lehrangebot nutzen. Die Plätze sollen dabei ausschließlich nach Befähigung vergeben werden, wobei ein von Wirtschaftsunternehmen gestütztes System aus Stipendien und Darlehen sicherstellen soll, dass wirklich alle geeigneten Bewerber unabhängig von ihrer finanziellen Situation ein Studium aufnehmen können.

Eine der größten Herausforderungen bei der Realisierung des Projektes ist die Konversion der Ende der 30er Jahre errichteten Militäranlage zu einem offenen Universitäts-Campus. Auf der Basis eines 1999 ausgelobten Wettbewerbes, den das Hamburger Büro Böge Lindner mit seinem Masterplan gewann, werden

die bestehenden Bauten von den Architekten nun sukzessive zu Büros, Lehrsälen, Laboren und Colleges umgenutzt. Sämtliche Eingriffe folgen dem Konzept, die vorhandene Substanz mit wenigen architektonischen Eingriffen neu zu „codieren“. Neubauten bilden dabei aufgrund des eng begrenzten Budgets die Ausnahme – so etwa bei den bereits fertig gestellten College-Gebäuden mit circa 600 Wohnungen, die jeweils nur um einen vorgelagerten dreigeschossigen Riegel und einen viergeschossigen Kubus erweitert wurden. Beim Alfred-Krupp-Colleges, das 2002 mit dem BDA-Preis Bremen ausgezeichnet wurde, bildet die Fassade aus schwarzem Zinkblech und Aluminium einen angenehmen Kontrast zu den vorhandenen Ziegelbauten.

Parallel zur Umnutzung der Gebäude gelang es den Hamburger Landschaftsarchitekten WES & Partner, durch sanftes Modellieren der Freizonen einen Kontrast zur Strenge der früheren Nutzung zu setzen. Zwei weitere Gebäude für Lehre und Forschung, die Labore LAB 2 für Physik, Chemie und Biologie und LAB 3 für Verhaltensforschung, befinden sich derzeit im Bau. Im Norden und Süden des Campus sollen künftig außerdem zwei Science-Parks mit einer Vielzahl unterschiedlicher Unternehmen einen direkten Technologie-Transfer ermöglichen.

Mit dem kürzlich eröffneten „Campus Center“ im ehemaligen Wirtschaftsgebäude der Kaserne hat das Areal jetzt seinen kulturellen Mittelpunkt erhalten. Für die neue Nutzung geeignet erschien der Bau aufgrund seiner großen Säle in den Seitenflügeln und der bislang un-

genutzten Dachräume. Im Erdgeschoss wurden ein Konferenzbereich, Räume für Gastronomie und zwei Läden – unter anderem für das Merchandising der IUB – eingerichtet. In den beiden Ebenen darüber finden sich die Handbibliothek sowie zwei Lese- und Arbeitssäle. Die Bibliothek, das Information Resource Center (IRC), bietet neben einem kleinen Bestand an Büchern vor allem digitale Arbeitsplätze und eine Verknüpfung mit den Buchbeständen in aller Welt an. Diese Mischung der Funktionen unter einem Dach ist neu für eine deutsche Hochschule.

Um die Nutzungen unterbringen zu können, haben die Architekten den Mittelteil des Bestands komplett abgebrochen und durch einen großflächig geöffneten und mit grün bedrucktem Glas verkleideten Neubau ersetzt, dessen Lichthof von einem Glasdach abgeschlossen wird. Dieses kann man betreten und von der Außenterrasse über das neu gedeckte Satteldach hinweg den gesamten Campus überblicken. *Robert Uhde*

**Berlin.** Die Fassade des Kaufhof-Gebäudes am Alexanderplatz, das 1967–70 unter der Leitung von Josef Kaiser und Günter Kunert als größtes Kaufhaus der DDR entstand, ist derzeit noch mit einer Struktur aus weißen Aluminiumteilen verkleidet. Diese wird nach den Plänen vom Büro Kleihues nun durch eine Natursteinfassade mit großen Fensterflächen ersetzt. Teile der alten Fassade sollen am Übergang zum Park Inn Hotel angebracht werden – „um ein Stück Historie weiterleben zu lassen“. Pünktlich zur Fußballweltmeisterschaft 2006 will der Kaufhof das umgebaute Haus, das ab jetzt bei laufendem Verkauf um 15.000 m<sup>2</sup> Fläche, ein Staffelgeschoss und um 25 Meter in Richtung Alexanderplatz erweitert wird, präsentieren.

**Köln/Bonn.** Mit der Eröffnung des ICE-Bahnhofs ist der Flughafen nun an die Hochgeschwindigkeitstrasse Frankfurt – Köln (Heft 42/02) angeschlossen. Der Entwurf für den Bau, der durch ein die Gleise überspannendes Glasdach geprägt wird, stammt von Helmut Jahn.

**New York.** Das Whitney Museum hat nach einem sechsmonatigen Auswahlprozess Renzo Piano mit der Erweiterung seiner Räumlichkeiten beauftragt. Piano wolle für die dringend benötigten Ausstellungsflächen und für Auditorium, Buchladen, Bibliothek und Büros die beiden Townhouses nutzen, die das Whitney vor ein paar Jahren hinzugekauft hat. Ein Entwurf liegt noch nicht vor, doch solle er bescheidener als der Vorschlag von Rem Koolhaas ausfallen, der wegen zu hoher Kosten im letzten Jahr nicht mehr in Betracht kam.



### Hamburg

#### Cruise Center

Hamburgs Hafencity wächst schnell, doch braucht es noch über ein Jahrzehnt bis zu ihrer Vollendung. Längst aber kommen immer mehr Gäste aus Übersee auf großen Kreuzfahrtschiffen zu Besuch in die Hansestadt. Zuletzt hatten sie in einem wenig einladenden und allzu beengten Provisorium auf der Brache am Grasbrookhafen einchecken müssen. Dies konnte so nicht weitergehen. Da aber wohl noch sieben Jahre verstreichen werden, bis das Stadtwachstum die Landestelle erreicht hat, galt es, wieder eine temporäre, gleichwohl erträglichere Lösung zu finden. Die Architekten Renner Hainke Wirth, bekannt durch das Empfangsgebäude der Lufthansa-Werft in Hamburg-Fuhlsbüttel (Heft 14/00), berichten, dass ihnen ab Auftragserteilung im November 2003 bis zur Übergabe nicht mehr als fünf Monate eingeräumt wurden. Zudem hatte man ein enges Kostenkorsett geschnürt: Nach Maßgabe der beauftragenden Hafencity Hamburg GmbH hatte der Bau billiger als ein Bierzelt zu sein. Mit der Konzeption einer tragenden, zugleich raumhaltigen Außenwand aus handelsüblichen Überseecontainern war das Cruise Center nach nur sieben Wochen Bauzeit komplett. Die Container selbst waren an einem einzigen Tag installiert. Dazu hatte man auf der Elbe einen so genannten Reachstacker herangefahren, ein gewaltiges Hebewerk, zu groß für den Transport auf der Straße. Dem fertigen Gebäude ist seine rasche Entstehung durchaus anzusehen, was seine Qualität jedoch nicht schmälert. Sollte auch der schiere Zeitdruck dazu geführt haben, Container wie riesengroße Ziegel zu benutzen, gewinnt der neue Kreuzfahrtterminal durch sie doch unbestreitbar einen direkten Kontextbezug. Kündet von fern zunächst nur das weit vorkragende, nachts von innen beleuchtete Dach davon, dass man ein Gebäude ansteuert, so erschließt sich bald die räumliche Struktur des Ganzen. Die in maritimen Grün- und Blautönen ge-

Kostengünstig und schnell aufgebaut sollte er sein, der neue Kreuzfahrtterminal. Die Architekten stapelten verschiedenfarbige Übersee-Container aufeinander und deckelten das Ganze mit einem leuchtenden Dach, das ein Segel symbolisieren soll.

Foto: Christoph Gebler, Hamburg

haltenen Container umfassen, in drei Lagen geschichtet, eine Halle mit einer Grundfläche von etwa 63 x 19 Metern und einer Höhe von 7,5 Metern. Die erste Lage bilden High Cubes von 3 Meter Höhe. Hier sind sämtliche bedienten Funktionen untergebracht; die beiden niedrigeren Behälterlagen darüber sind unzugänglich und enthalten Gewichte – um einem voreiligen Abschied des Flugdachs entgegenzuwirken. An beiden Längsseiten sind zu ebener Erde jeweils zwei Containerlängen ausgespart und großflächig verglast; auf der einen Seite liegt hier der Zugang vom Busbahnhof im Norden, die Seite gegenüber bietet einen Panoramablick zur Elbe. Die Schiffsreisenden betreten die Halle durch den Eingang an der östlichen Schmalseite; vis-à-vis gibt die raumhohe Übereckverglasung den Blick auf die Speicherstadt frei. Mag auch das Gebäude vom Oberdeck solcher Ozeanriesen wie der demnächst erwarteten Queen Mary II nahezu winzig erscheinen – was man durch die graphische Gestaltung von Dachaufsicht und Parkfläche zu kompensieren wusste –, überrascht doch die Großzügigkeit des Inneren. Die verdankt sich wesentlich der Universalität der Container: Hinweisschilder konnten durch die direkte Beschriftung der Container entfallen, die Fugen bieten Stauraum für sämtliche Kabel, und durch die ausgesparten Containerwände in der untersten Ebene sind angenehme Verweilbereiche entstanden. Betrübtlich wirkt der Sparschwang nur mit Blick auf die Dachuntersicht – Holzfachwerkbinder unter Blech.

*Heinrich Wähning*