aac Academy for Architectural Culture

Academy for Architectural Culture
Campus Rainvilleterrasse
Rainvilleterrasse 4
22765 Hamburg

T: +49.40.31701619

contact@aac-hamburg.de
www.aac-hamburg.de

Altona Nord

Designs for Hamburg's New Traffic Hub

aac Workshop, Hamburg, Germany
14.09.–07.10.2016

Campus
Rainvilleterrasse

Altona Nord

Designs for Hamburg's New Traffic Hub

Ein weiterer Workshop der Academy for Architectural Culture (aac) fand in Hamburg vom 14. September bis zum 07. Oktober statt. Insgesamt 20 internationale Stipendiaten – aus Österreich, China, Südkorea und Deutschland – befassten sich in fünf Gruppen aus je vier Teilnehmern und unter intensiver Betreuung mit Entwürfen für einen bedeutenden Hamburger Verkehrsknotenpunkt, den neuen Fernbahnhof Altona Nord. Eine reale Aufgabe, die durch die Hamburger Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen in ihrer Entwicklung durch aktuelle Planungsgrundlagen und Programminhalte unterstützt wurde. Gleichzeitig ein so aktuelles Thema, dass die Workshopergebnisse nun ihrerseits bereits einen Beitrag zur öffentlichen Meinungsfindung und weiteren Entwicklung in Hamburg geleistet haben und weiterhin leisten werden.

Hintergrund des realen Szenarios:
Gleisanlagen werden zu bedeutenden innerstädtischen Entwicklungsflächen, sobald ihre ursprüngliche Nutzung entbehrlich wird. Diese Perspektive bot sich in jüngster Zeit in Hamburg durch die Auflassung eines verzweigten Güterareals, für das Ende 2012 unter dem Namen „Neue Mitte Altona" ein Masterplan entstand, dessen erste Bauphase bereits begonnen hat. Mit der Konversion des Gesamtareals war der Beschluss verbunden, den bisherigen Kopfbahnhof Altona aufzugeben und stattdessen ca. vier Kilometer nördlich des heutigen Bahnhofs einen neuen Regional- und Fernbahnhof zu etablieren.
Der zukünftige Bahnhof wird typologisch ein kombinierter Durchgangsbahnhof für S-Bahn und Fernbahn sein, dessen Bahnsteige in Hochlage erschlossen werden. Nicht zuletzt soll er als ein wichtiger Nukleus der weiteren Entwicklung umgebender Stadtteile aufgefasst werden. Somit bestand die Aufgabe aus einem städtebaulichen und einem hochbaulichen Teil mit Schwerpunkt auf der Konzeption und Durcharbeitung des neuen Fernbahnhofes.
Zur Heranführung an und Einarbeitung in die Aufgabe begann der Workshop mit thematischen Vorlesungen, gefolgt von einer Exkursion nach Berlin und ersten individuellen Stehgreifentwürfen. Öffentliche Abendvorträge vermittelten des Weiteren sowohl konkrete Aspekte der aktuellen und zukünftigen urbanen Situation in Hamburg Altona, als auch internationale Fallbeispiele zum Bahnhof des 21. Jahrhunderts. Der Workshop endete mit einer eingehenden Abschlusspräsentation und Diskussion. Die Ergebnisse des Workshops wurden direkt im Anschluss in einer öffentlichen Ausstellung in Hamburg gezeigt.

Another workshop of the Academy for Architectural Culture (aac) took place in Hamburg from 14 September to 7 October 2016. 20 scholars in total, working in five teams of four participants from different countries – Austria, China, South Korea and Germany – and under intensive tutoring have taken a close look at an important Hamburg traffic hub, the new long distance railway station Altona Nord. An assignment based on existing parameters, supported by the Hamburg State Ministry for Urban Development and Housing by providing all relevant planning guidelines and existing programme content. Equally topical to the extent, that the workshop results themselves have now already contributed and will continue to contribute forming public opinion and influence further development in Hamburg.

Background of the existing scenario:
Once no longer serving their original function, railway sidings can become important inner-city development areas.
This opportunity recently arose in Hamburg as a result of the decommissioning of a branching goods train depot for which a masterplan under the name "Neue Mitte Altona" was drawn up at the end of 2012 and whose first building phase has already begun. The plan for the entire site was connected with the decision to dispense with the existing Altona terminus and establish a new regional and long-distance railway station approximately four kilometres to the north of the existing station.
In terms of typology, the future station will be a combined through-station for both urban railway and inter-city trains with elevated platforms. Not least, it shall be conceived of as an important nucleus for the further development of the surrounding districts. Thus, the assignment consisted of both an urban development part and a structural engineering part, focussing on the conceptual and comprehensive proposal for the new long-distance railway station.
The workshop started with thematic lectures to introduce to and first approach the assignment, followed by an excursion to Berlin and initial individual charrette designs. In addition, public evening lectures highlighted both specific aspects of the current and future urban situation in Hamburg Altona and international case studies on a railway station of the 21st century. The workshop ended with a concluding presentation and thorough discussion, immediately followed by a public exhibition in Hamburg of the results of the workshop.

Grußwort Oberbaudirektor der Freien und Hansestadt Hamburg Prof. Jörn Walter
A message from Chief Planning Director of the Free and Hanseatic City of Hamburg Prof. Jörn Walter

Der Bahnhof Hamburg-Altona steht vor einer erneuten Verlagerung und blickt auf eine wechselvolle Geschichte zurück. Der erste 1846 fertiggestellte Bahnhof lag noch an der Elbe auf weitgehend freiem Feld zwischen Altona und Ottensen und zeigte sich in einer noblen klassizistischen Gestalt für das damals neue Verkehrsmittel Eisenbahn. Das rasante Wachstum des Eisenbahnverkehrs führte dann gegen Ende des 19. Jahrhunderts zu einer Neuordnung der Altonaer Eisenbahnverhältnisse, in deren Zuge der Bahnhof nach Norden verlegt und durch einen repräsentativen Hallenbahnhof im historistischen Kleid ersetzt wurde. Dieses monumentale Bauwerk ist dann im Zuge wachsender Konkurrenz durch die „moderneren" Verkehrsmittel Automobil und Flugzeug sowie einer zunehmend nur noch funktionsorientierten Einstellung 1974 abgebrochen worden. An seiner statt entstand ein belangloses „Kaufhaus mit Gleisanschluss", das bis heute einen bitteren Nachgeschmack und großes Unbehagen hinterlässt.

Jetzt plant die Deutsche Bahn erneut eine Verlegung nach Norden an den Diebsteich, um den betrieblich aufwändigen Sackbahnhof durch einen funktionaleren Durchgangsbahnhof auf der ICE-Strecke nach Schleswig-Holstein und Skandinavien zu ersetzen. Leider in einer Zeit, in der nach der „Renaissance der Bahnhöfe" in den 90er Jahren wieder allein wirtschaftliche Gesichtspunkte das Handeln bestimmen und die Rolle des Bahnhofs als einladender Ankunfts- und Abfahrtsort keine Rolle mehr spielt. Die Freie und Hansestadt Hamburg ringt hier mit der Bahn um eine angemessene Lösung, die der Bedeutung des Verkehrsmittels auch im neuen Jahrhundert, aber ebenso dem sich durch die Verlagerungsentscheidung wandelnden städtebaulichen Umfeld zumindest halbwegs Rechnung trägt. In diese Debatte hat sich nun dankenswerter Weise die Academy for Architectural Culture mit einer eigenen Entwurfswerkstatt eingebracht – mit ebenso überraschenden wie begeisternden Ergebnissen.

Es zeigt sich nämlich, dass mit durchaus angemessenen Mitteln ein hochattraktiver und origineller Bahnhof entstehen könnte, der Altona ein Gesicht und den angrenzenden Quartieren einen Mittelpunkt mit Ausstrahlung geben könnte. Die fünf völlig unterschiedlichen Lösungsansätze reichen dabei von einer signifikanten ovalen Überbauung der Gleisanlagen über markante und elegant gespiegelte kommerzielle Türme als Entreegebäude bis zu einem raffinierten Bahnsteigdach, das sich die topographischen Gegebenheiten für eine Erschließung von unten in verblüffender Selbstverständlichkeit zu Nutze macht. Und trotz der ausdrucksstarken architektonischen Lösungen zeichnen sich alle Arbeiten durch einen erstaunlichen Realitätsbezug und eine präzise Durcharbeitung aus. Hier lohnt sich ein genaueres Studium der Pläne, wofür den Entwurfsverfassern ebenso wie den Veranstaltern ein großes Kompliment gebührt!

Auch wenn die Ideen wegen des fortgeschrittenen Standes der Planfeststellung nur noch in Teilen Früchte für den Diebsteich tragen können, sind sie doch eine wirkliche Inspiration für einen Bahnhof dieser Typologie an anderer Stelle – und davon gibt es noch viele in Deutschland zu bauen.

Jörn Walter

Oberbaudirektor der Freien und Hansestadt Hamburg

The railway station Hamburg-Altona is faced with yet another relocation and looks back on a varied history. The first railway station completed in 1846 was still located at the river Elbe in the then mainly open area between Altona and Ottensen and presented itself in a noble neo-classical form for the railway, then the new means of transport. Subsequently, the fast increase in railway traffic lead to a reform of the Altona railway conditions towards the end of the 19th century in the course of which the railway station was moved to the north and replaced by a representative central platform station in historical appearance. In 1974 this monumental building was dismantled in the course of the growing competition from the "more modern" means of transport both the automobile and the airplane as well as of an increasingly only function-oriented attitude. An insignificant "department store with railway connection" was built in its place leaving a bitter aftertaste and considerable discomfort until today.

Now, Deutsche Bahn is again planning a relocation to the north to the Diebsteich in order to replace the operationally costly terminal station by a more functional through-station on the Intercityexpress line to Schleswig-Holstein and Scandinavia. Unfortunately in a time in which again after the "renaissance of the railway stations" of the 90s only economic aspects determine the action, the role of the railway station as an inviting point of arrival and departure does not play a role any longer. The Free and Hanseatic City of Hamburg is struggling with the Bahn over an adequate solution taking at least partly into account the importance of the means of transport also in the new century but as well in the urban surroundings, which will be changing through the decision of relocating. To this debate, the Academy for Architectural Culture has now kindly contributed with its own design workshop – with both surprising and inspiring results.

It has been shown to be possible to create a highly attractive and original railway station with absolutely appropriate means, giving Altona identity and the adjoining quarters a centre with charisma. The five completely diverse proposals range from a significant oval structure over the railway tracks via prominent and elegantly mirrored commercial towers as entrée buildings to an ingenious platform roof with in a stunningly simple way is taking advantage of the topographical circumstances for an access from below. And despite all being expressive architectural solutions, the works stand out due to an astonishing correspondence to reality and precise detailing. It is worth studying the designs more closely, for which both the design authors and the organisers deserve a great compliment!

Even though the ideas can only partly bear fruits for Diebsteich due to the advanced state of the project approval process, they are nevertheless a real inspiration for any railway station of this typology elsewhere – and of those many are still to be built in Germany.

Jörn Walter

Chief Planning Director of the Free and Hanseatic City of Hamburg

Hamburg | Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen

Zitate: „Die Welt", 8. Oktober 2016, S. 33, Autor Olaf Dittmann
Quotation: "Die Welt", Oct. 8th 2016, page 33, author Olaf Dittmann

„Selten waren studentische Arbeiten so aktuell - und politisch so virulent."
"Seldom student designs have been more topical – and politically pressing."

„Die Wahrscheinlichkeit ist hoch, dass die Entwürfe nun die Gestaltungsrichtung vorgeben."
"It is most likely that the proposals will now determine the design direction."

↑ Luftbilder des Altonaer Bahnhofs 1950 und heute
Aerial view of the Altona Station 1950 and today

Mitwirkende/ Teilnehmer
Contributors/ participants

Workshopleitung
Workshop Board
Prof. Dr. h.c. mult. Meinhard von Gerkan, President of the aac
Nikolaus Goetze, gmp Partner

Geschäftsführung
Managing Director
Enno N. Maass

Fakultät + Projektleitung
Faculty + Project Management
Johann von Mansberg

Gastprofessoren
Visiting Professors
Declan McCafferty, Grimshaw Architects, London
Wolf Mangelsdorf, BuroHappold Engineering, London
Prof. Jörn Walter, Chief Planning Director of the Free and Hanseatic City of Hamburg

Gastkritiker
Guest Critics
Giulia Foscari, Architectural Association
George Keliris, BuroHappold Engineering
Markus Schoppe, BuroHappold Engineering
Magdalene Weiß, gmp

Vortragende
Lecturers
Prof. Jochen Rabe, BuroHappold Cities, Berlin

Dozenten
Tutors
Michael Biwer, Fabian Faerber, Walter Gebhardt, Prof. Philipp Kamps, Anja Meding

Teilnehmer
Participants
Laurin Akantisz, Yuzhe Bao, Nadine Bösker, Huang Feiya, Oskar Gamböck, David Gripp, Elisabeth Haentjes, Paik Inwha, Lin Jing, Nathalie Kalwa, Anna-Lena Klensang, Philipp Kornadt, Lian Lingling, Maria Mahinova, Zhu Mengyuan, Jurek Prüßner, Zhang Simin, Gao Tianqi, Yin Yue, Li Zheng

aac–Team
aac Team
Viktor Bilous, Modellbau Model-making
Guido Brixner, Kommunikation Communication
Christine Graff, Assistentin Administration
Assistant Administration
Rüdiger Picht, EDV-Help-Desk IT help desk
Jochen Stüber, Fotografie Photography
Felix Behnecke, Timm Hauschild, Luisa Höltig, Katharina Paschburg, Li Tuo, Studentische Mitarbeit Architectural Assistant

Die Aufgabe
The assignment

Auszug aus der Aufgabenstellung:

Am Standort des zukünftigen, neuen Bahnhofs Altona liegt derzeit eine kleine S-Bahn-Station. Nördlich des geplanten neuen Bahnhofes befindet sich das ICE-Depot. Der neue Bahnhof wird insgesamt vier Bahnsteige aufweisen, von denen drei dem Fern- und Nahverkehr der Deutschen Bahn, einer wie bisher der S-Bahnlinie zugeordnet sein wird.
Der neue Bahnhof übernimmt alle derzeitigen Verbindungen des bestehenden Kopfbahnhofes Altona: Dazu gehören die schnellen, überregionalen Verbindungen nach Berlin, Leipzig, München, Frankfurt und Norden ebenso wie regionale Angebote einschließlich Anbindung der Nordseeinseln, allen voran die Insel Sylt sowie der Anschluss an das Hamburger S-Bahn-Netz. Als moderner Verkehrsknotenpunkt wird der neue Bahnhof darüber hinaus ein Intermodal verschiedener Verkehrsmittel sein, welche u. a. in die Gesamtplanung integriert werden müssen: Fernbusse, lokales Busnetz, Fahrradstationen, E-mobility, car sharing und Autovermietung.

Bezogen auf den reinen Schienenverkehr handelt es sich um einen Durchgangsbahnhof mit insgesamt 8 Gleisen, von denen zwei für den S-Bahnverkehr genutzt werden. Die parallel und annähernd in Nord-Süd-Ausrichtung angeordneten Bahnsteige erstrecken sich im Süden in deutlicher Hochlage, im Norden jedoch beinahe in Gleichlage. Die spezifischen topografischen Eigenheiten des gesamten Planungsgebietes sind für die Konzeption des neuen Bahnhofes von großer Relevanz. Durch die Nutzung von Fern- und S-Bahnlinien werden drei Fernbahnsteige mit einer Länge von 410 m, sowie ein S-Bahnsteig mit 230 m Länge und jeweils 10 m Breite benötigt. Die Bahnsteigüberdachungen müssen im Lichtraumprofil eine Mindesthöhe von 4,4 m über der Bahnsteigkante erreichen. Die technischen Planungen zum zukünftigen Gleiskörper und zu den Bahnsteigen sind bereits weit fortgeschritten. Sie müssen im Rahmen des Workshops unverändert übernommen werden.

Betrachtet man die Lage des zukünftigen Bahnhofs im Zusammenhang mit den beiden weiteren Fernbahnhöfen Hamburg-Dammtor und Hamburg-Hauptbahnhof, wird deutlich, dass sich insbesondere für die Hamburger Wohngebiete nordwestlich der Alster eine Neuorientierung ergibt, die sich mittelfristig auf die städtebauliche Entwicklung auswirken wird.
Die Naherreichbarkeit eines modernen Bahnhofes mit direkter Anbindung an die schnellen ICE-Verbindungen

Excerpt from brief:

The site of the future Altona station is currently occupied by a small commuter rail station. The area to the north of the planned new station is home to the Intercityexpress (ICE) depot. The new station will have a total of four platforms, of which three will be allocated to the Deutsche Bahn's long-distance and local trains, while the fourth will be allocated to the existing commuter rail line.
The new station will service all existing connections of the existing terminal station Altona: This includes the express, national connections to Berlin, Leipzig, Munich, Frankfurt and the north along with regional connections to the North Sea islands, above all the island of Sylt as well as a connection to Hamburg's S-Bahn network. As a modern transport hub the new station will also be an intermodal station serving a variety of means of transport which among others must be integrated into the overall plan: coaches, the local bus network, bicycle stations, e-mobility, car sharing and car rentals.

With respect to rail travel alone, the station will be a through-station with a total of 8 tracks, of which two will be used for the commuter trains. The platforms arranged in a parallel configuration and running approximately north-south, extend to the south at a considerable height, however, to the north almost at ground level. The specific topographical idiosyncrasies of the entire planning area are of great importance for the concept of the new station. In order to service the long-distance and commuter rail lines three long-distance platforms with a length of 410m and a commuter rail platform with a length of 230m, each with a width of 10m, will be required. The platform roofing must have a minimum clearance outline of 4.4m above the edge of the platform. The technical planning for the future track superstructure and platforms is already far advanced. It has to be adopted unchanged within the context of the workshop.

If one considers the location of the future station in relation to the additional two long-distance rail stations, Hamburg-Dammtor and Hamburg-Hauptbahnhof, it is clear that there will be a reorientation, especially for the residential areas to the north-west of the Alster, which in the medium-term will have an effect on urban development. A modern station with direct express connections will clearly result in an upgrading of the area as an attractive residential and work location.

↑ Luftbild über das Planungsareal bis zur Elbe
Bird's-eye view from the planning site to the river Elbe

bedeutet eine starke Aufwertung der Umgebung als attraktiver Wohn- und Arbeitsort.

Das Gebiet um den zukünftigen Bahnhof ist heute noch verschlafen. Hauptverkehrsachsen für den Straßenverkehr schneiden das Gebiet gegenüber angrenzenden beliebten Wohngegenden fast vollständig ab. Innerhalb dieses Gebiets sind große Teile von gewerblicher oder industrieller Nutzung geprägt. Derzeit spiegelt die nähere Umgebung des zukünftigen Bahnhofes den jahrzehntelangen Status als überwiegend gewerblich geprägter „Hinterhof" wider, der sich aus Fragmenten zusammensetzt und von der eigentlichen Stadtentwicklung abgekoppelt existierte. Die Stadt Hamburg hat bereits damit begonnen, durch den Ankauf von Grundstücken auf der Ostseite des künftigen Bahnhofes eine schrittweise urbane Entwicklung anzuschieben. Der Entwurf des neuen Bahnhofes Altona wird sich konsequenter Weise auf klare Vorstellungen der wesentlichen Merkmale einer Neuordnung der Umgebung beziehen müssen.

Aufgabe des Workshops ist es, die Bedingungen unterschiedlicher Positionen der Eingänge und der Erschließung der Bahnsteige präzise zu analysieren und daraus eine schlüssige Synthese der gesamten Bahnhofsarchitektur abzuleiten.
Der Entwurf soll die wesentlichen, zukünftigen Charakteristika des Bahnhofsumfeldes städtebaulich beinhalten und als eine Einheit darstellen. Dabei sollte dem Bahnhof selbst, seiner Überdachung, seinem Empfangsgebäude und seinen Vorplätzen die größte Bearbeitungstiefe gewidmet werden. Demgegenüber sollte das städtebauliche Umfeld auf eine abstraktere Weise entwickelt und dargestellt werden, primär nach klar ablesbar kontrastierenden Kategorien wie: Baumasse/urbaner Raum, Park/Platzraum, Solitär/Kontinuum, Blockhöhe/Hochhaus etc.
Die übergeordneten, städtebaulichen Darstellungen sollten im Verlauf des Workshops lediglich als ein Rahmen mit klaren Konturen ausgearbeitet werden. Die eigentliche Aufgabe besteht in der Konzeption und Durcharbeitung des neuen Fernbahnhofes Altona als einem sinnvoll strukturierten und dadurch ebenso funktionstüchtigen wie räumlich-architektonisch signifikanten Intermodal.

The area around the future station currently appears sleepy. The main transport axes for the road traffic almost completely have cut off the area from popular residential areas which border onto it. Within this area large sections are dominated by commercial or industrial usage. At present, the immediate surroundings of the future station reflect the area's decades-long status as a predominately commercial "backyard" that is composed of fragments and largely cut off from the actual urban development. The city of Hamburg has already begun to push ahead with its step-by-step urban development plans through the acquisition of plots of land to the east of the future station. The design for the new Altona station consequently must be based on a set of clear ideas taking into consideration the essential features of a future reorganisation of the area.

The task of the workshop is to conduct a precise analysis of the conditions for different entrance locations and access to the platforms and from this develop a coherent synthesis for the station architecture.
The design should also include the station's essential and future characteristics of its surrounding urban development and present them as a unified whole.
Throughout, the station itself, its roofing, its entrance building and forecourts should be treated in the greatest detail, while the urban development environment should be developed and presented in an abstract fashion, primarily according to clearly perceivable, contrasting categories such as: structural mass/ urban space, park/ space, solitary/ continuum, block height/ high rise etc.
During the course of the workshop, the primary, urban development considerations should merely be realised as a framework with clear contours. The actual assignment consists in the development and specification of a concept for the new Altona long-distance rail station as a meaningfully structured, functionally, spatially and architecturally significant intermodal station.

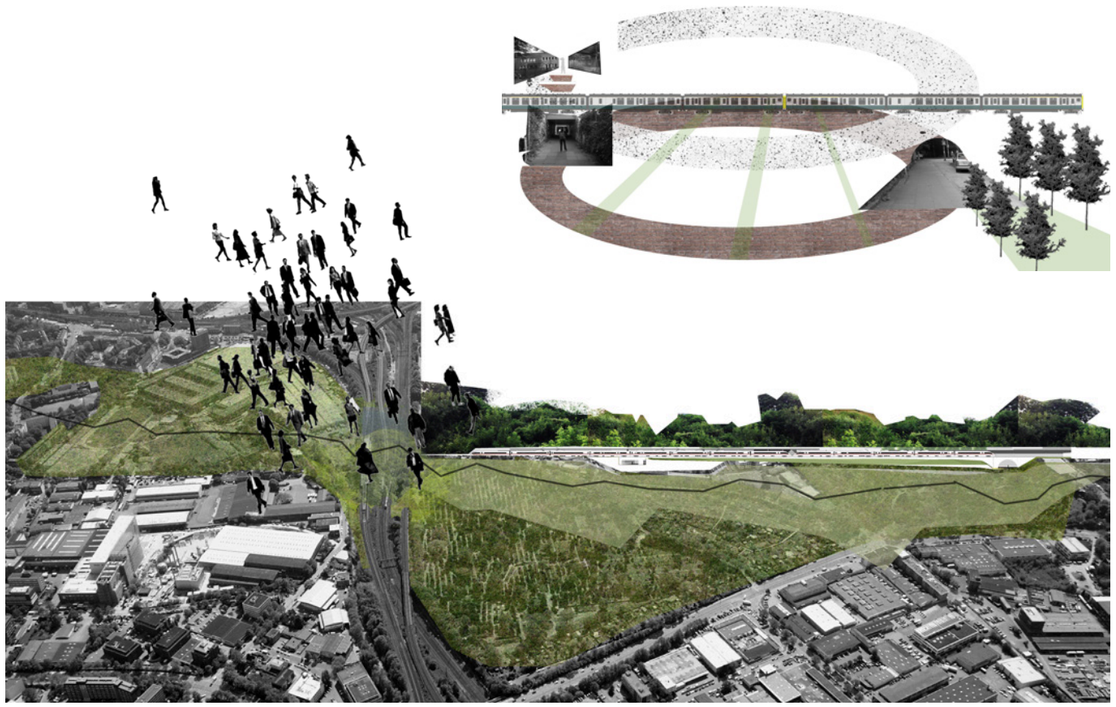
↑ Schwarzplan: Position des zukünftigen Bahnhofs mit dem zu betrachtenden städtischen Umfeld
Black plan: position of the future station with its urban surroundings to be considered

Auswahl Stegreifentwürfe
Selection of charrette

Entwurfsintention
Intention of design

Im Rahmen eines eintägigen Stegreifentwurfs zu Beginn des Workshops erhielten die Teilnehmer Gelegenheit, ihre jeweilige Entwurfsintention in Form einer Kollage zum Ausdruck zu bringen.
Within the boundaries of a one-day design charrette at the beginning of the workshop all participants were able to express their individual intention of design in a collage type illustration.

David Gripp, Bao Yuzhe, Anna-Lena Klensang



Lian Lingling, Maria Mahinova, Li Zheng

Dokumentation der Ergebnisse
Documentation of the results

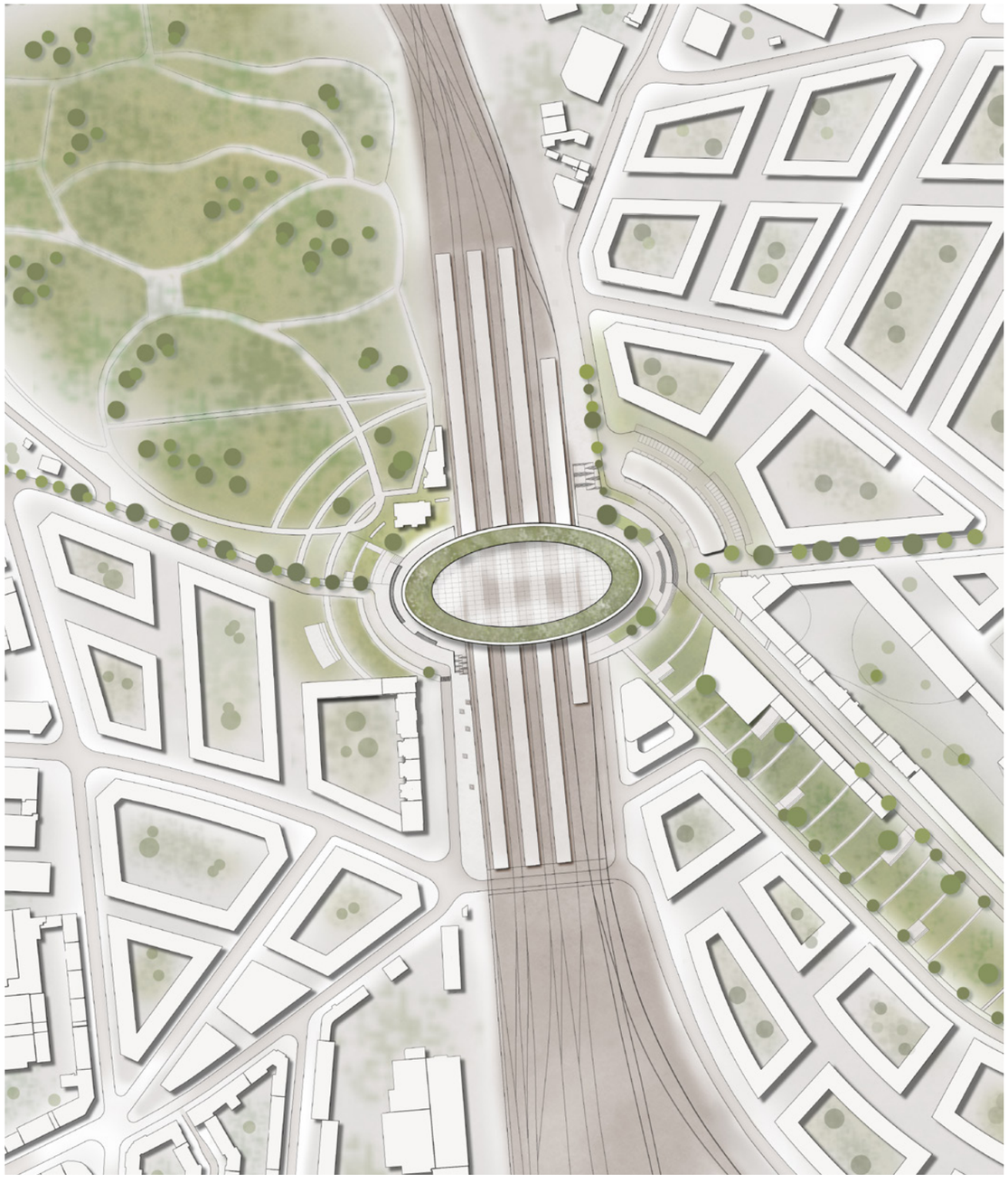
Gruppe 1
Group 1

Verfasser
Authors
Anna-Lena Klensang,
Lian Lingling,
Jurek Prüßner,
Yin Yue

Dozent
Tutor
Fabian Faerber

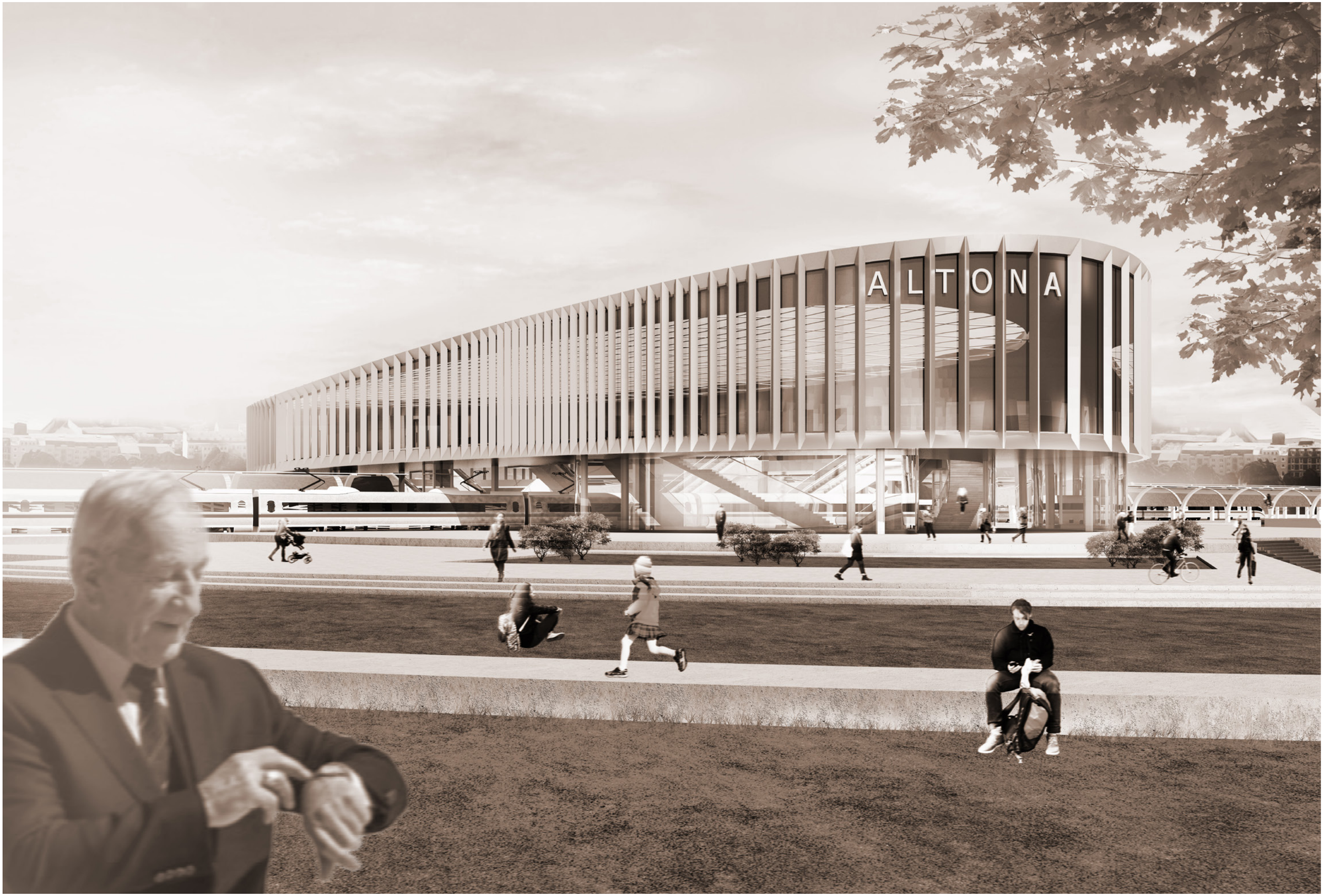
Der neue Bahnhof Hamburg Nord hat neben seiner Funktion als Verkehrsbauwerk auch die Aufgabe, einem neu entstehenden Quartier Hamburgs Identität zu geben. Das Gebäude schafft ein verbindendes Zentrum, welches die bisher durch Gleisanlagen getrennten Stadtteile Bahrenfeld und Eimsbüttel verbindet. Der elliptische Baukörper stiftet durch seine Eigenständigkeit und Unverwechselbarkeit Identität trotz des kleinen Raumprogramms auch von seiner Zeichenhaftigkeit zum neuen Zentrum von Altona Nord.
Die westliche und östliche Stirnseite der Ellipse ist jeweils um ca. 9 m angehoben. Hierdurch entsteht die Geometrie eines parabolischen Hyperboloids. Diese doppelt gekrümmte Fläche ermöglicht größtmögliche Filigranität in der Glasdachkonstruktion. Durch den Höhenunterschied erhält der Bahnhof zudem eine seiner Funktion entsprechenden Dynamik.
Das Eingangsniveau des Bahnhofs befindet sich auf Höhe der Bahnsteige. Die unterschiedlichen Höhen der Umgebung werden durch Modellierung des Außenraums aufgenommen. In den beiden gleichberechtigten Eingangshallen bietet sich dem Reisenden der beeindruckende Blick über die vom Glasdach geschützten Gleise hinauf zu dem elliptischen Umlauf, von dem aus die Erschließung der Bahnsteige erfolgt. Ticketschalter, Information, sowie zusätzliche Funktionen sind im direkten Umfeld der beiden Eingangshallen organisiert. Vom Obergeschoss ist eine ständige Blickverbindung zu den Zügen möglich und ermöglicht eine optimale Orientierung. Auch das städtische Umfeld ist durch offene Bereiche zu allen Himmelsrichtungen zu überblicken. Neben den Bahnsteigzugängen befinden sich auf dem Umlauf kleinere Shops und gastronomische Angebote.

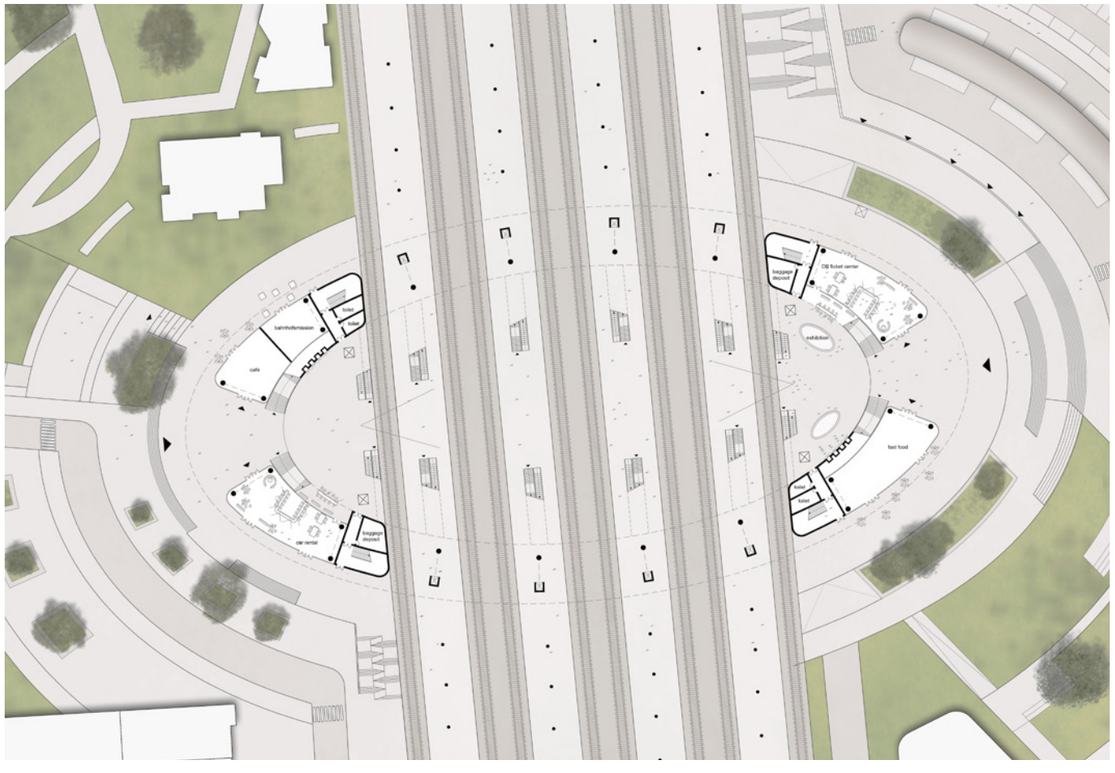
The new railway station Altona Nord has, besides its function as transport facility also the assignment to give identity to a developing urban quarter. The building generates a connecting centre which combines the up till now divided districts Bahrenfeld and Eimsbüttel over the railway sidings. By its originality and recognisability, the elliptical structure offers identity even despite its small space allocation plan with its symbolism to the new centre of Altona Nord.
The western and eastern roof line of the ellipse is lifted by 9 m each. Thus, a geometry of a parabolic hyperboloid emerges. This area curved in two directions enables the highest filigree in the glass roof construction. Due to the difference in altitude, the railway station furthermore receives a dynamic appropriate to its function. The entrance level of the railway station is located on one level with the platforms. The different levels of the surroundings are incorporated by landscaping the surrounding areas. In both of the entrance halls, covered by the glass roof, an impressive view of the tracks and platforms up to the elliptical circulation, from which the platforms are accessed, is offered to the travellers. Ticket machines, information as well as additional functions are organised within the direct surrounding of both entrance halls. From the upper floor the continuous visual contact to the trains is possible, providing an ideal orientation inside the railway station. Also the urban environment can be overlooked in all major directions through open zones. Small shops and gastronomic services are located along the circulation to the platforms.



↑ Lageplan
Site plan

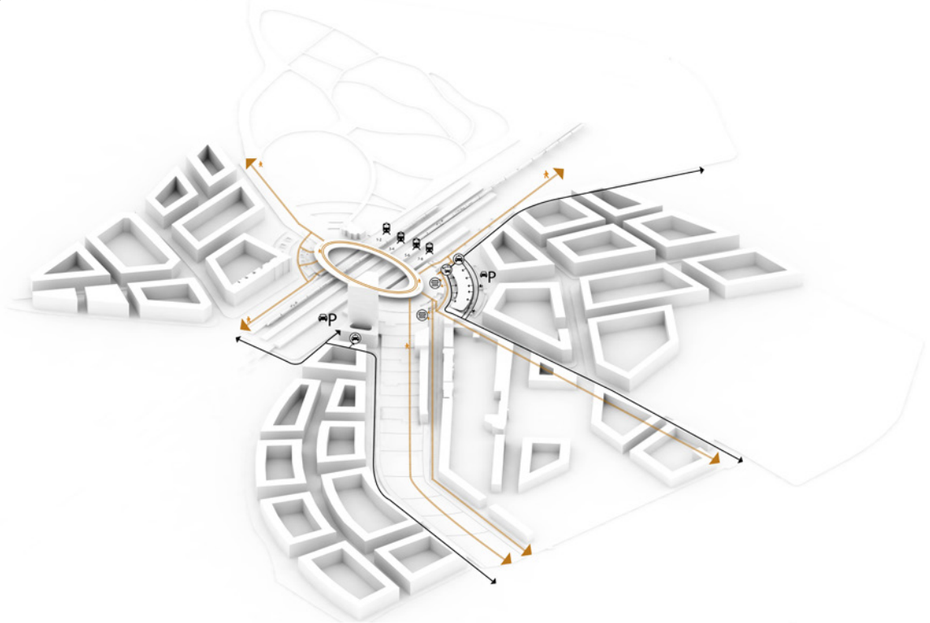
→ Blick vom Vorplatz auf das neue Bahnhofsgebäude
View from the plaza onto the new station building

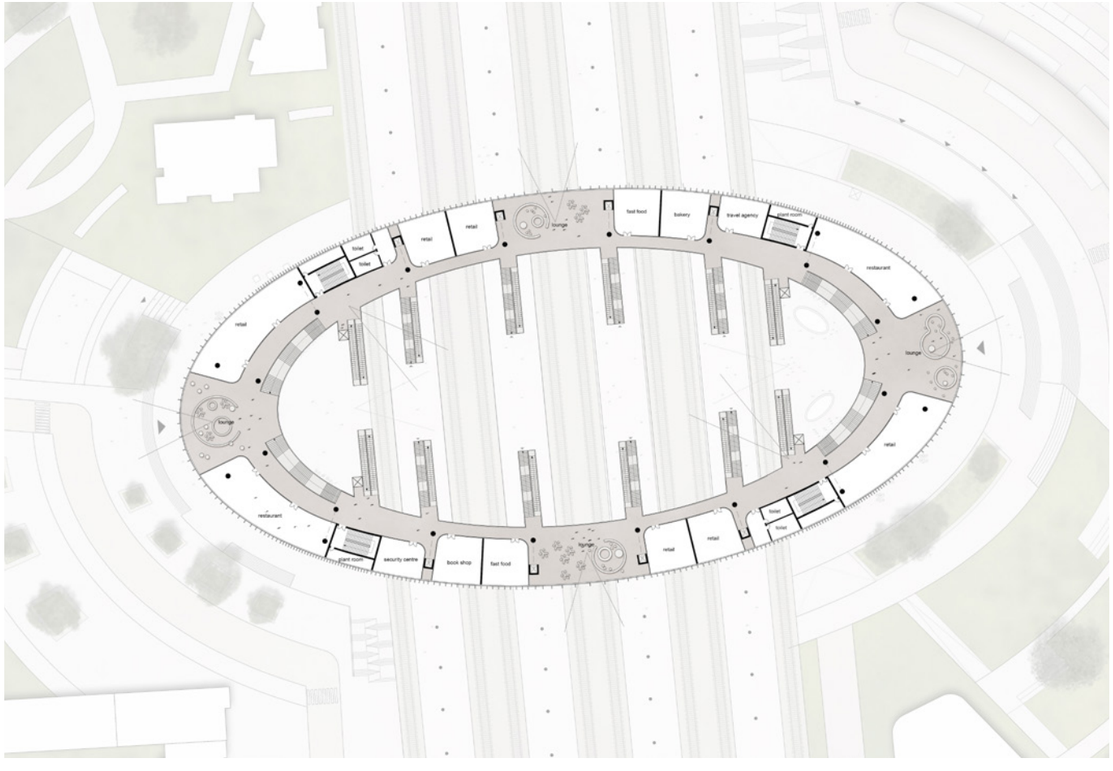

ALTONA



↑ Grundriss Erdgeschoss
Floor plan ground floor

↓ Diagramm des den Bahnhof umgebenden Verkehrsnetzes
Diagram showing the road network around the train station



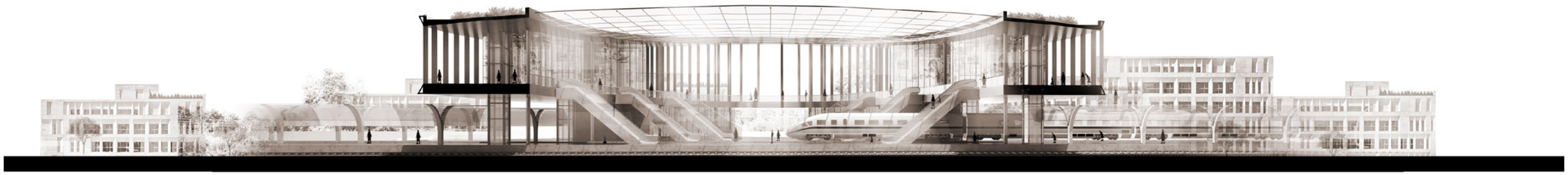


↑ Grundriss Obergeschoss
Floor plan 1st floor

↓ Diagramm der den Bahnhof durchquerenden Grünfläche
Diagram showing the green corridor crossing the train station

↑ Blick in die Bahnhofshalle
View into the station concourse

↓ Querschnitt
Cross section



↑ Blick von der Galerie auf die Bahnsteige
View from the gallery onto the platforms

↓ Längsschnitt
Longitudinal section

Gruppe 2
Group 2

Verfasser
Authors
Elisabeth Haentjes,
Philipp Kornadt,
Lin Jing,
Yuzhe Bao

Dozent
Tutor
Walter Gebhardt

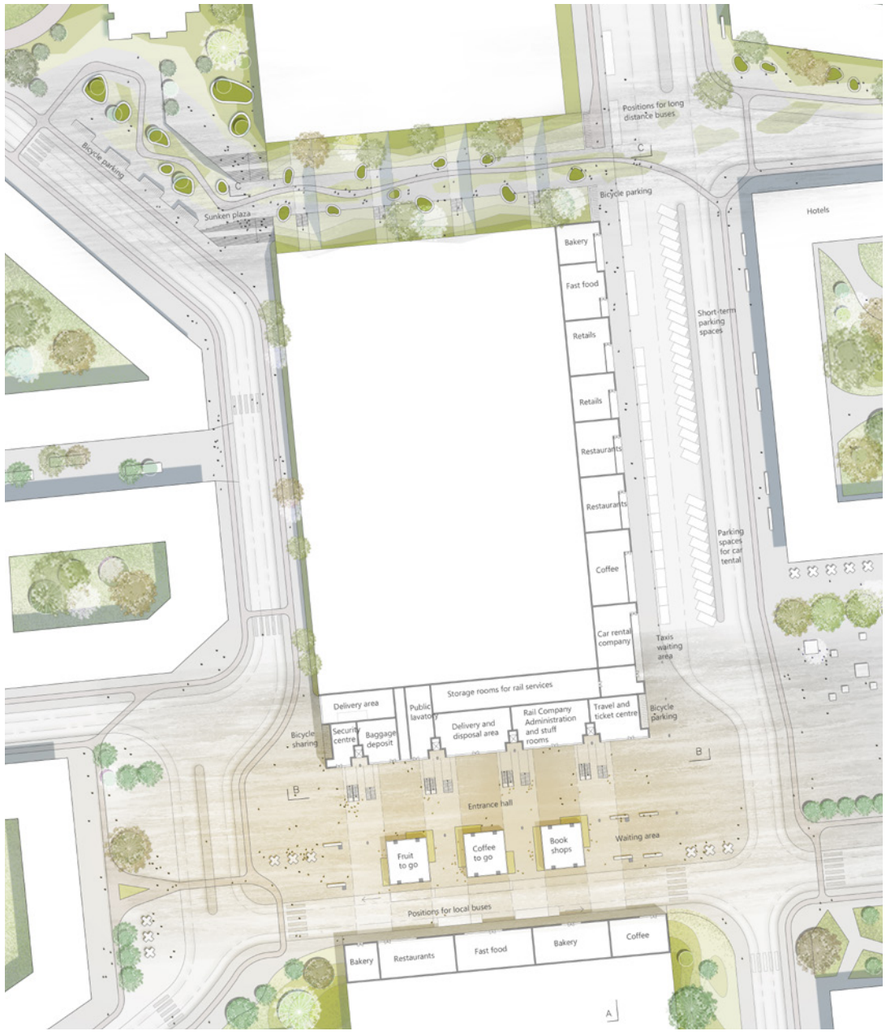
Dieser Entwurf für den neuen Bahnhof Altona Nord interpretiert die Aufgabe als überdachter, die trennende Wirkung der Gleisanlage aufhebender (Markt-)Platz. Damit wird nicht nur der Standort aufgewertet, sondern die Basis für das Zusammenwachsen von Altona und Eimsbüttel geschaffen. Darüber hinaus wird der Impuls gegeben, die, gemessen an der zentralen Lage, heute noch untergenutzten Areale für urbanes Wohnen zu qualifizieren. Die Landmarkfunktion übernimmt dabei das alle Mobilitätsformen und den städtischen Raum vereinende Dach. Es entwickelt sich als dynamische Stahl-Glas-Konstruktion wirtschaftlich aus den Bahnsteigüberdachungen, die sich ansteigend dort zum Zeichen vereinen, wo die Topografie den Zugang zu den Bahnsteigen selbstverständlich vom Straßenniveau aus über eine kurze Treppe ermöglicht. Für den Damm sowie die Handels- und Servicenutzung wird als lokaler Bezug ein gelber Klinker mit unterschiedlichen Formaten als Referenz an den zeitweise Altona als Bausenator prägenden Gustav Oelsner gewählt. Zusätzlich zum städtischen Platz wird der bestehende Fußgängertunnel durch großzügige Einschnitte mit Tageslicht und Begrünung zu einer schönen Grünverbindung aufgewertet.

This design is proposing the new traffic hub Altona Nord as a covered market place overruling the separating character of the tracks. By upgrading the area it provides the basis for a merging of Altona and Eimsbüttel. In addition it stimulates the qualification of the nowadays comparably under- and mono-functional-used areas to urban residential neighbourhoods. The dynamic steel-glass-roof, unifying all modes of transport and the city-scape under its cover, is serving as the landmark for the new development. It develops itself ascending out of the platform roofs and culminates in one gesture, where the topography allowes an easy acces to the platforms directly from street-level via a short flight of stairs. For the embankment and the facades for retail and service a yellow brick of several formats is used as a link to the local tradition and as reference to the former Bausenator of Altona Gustav Oelsner. In addition to the urban square, the existing tunnel is upgraded to a pleasant green link, by large cuts providing daylight and allowing generous planting.

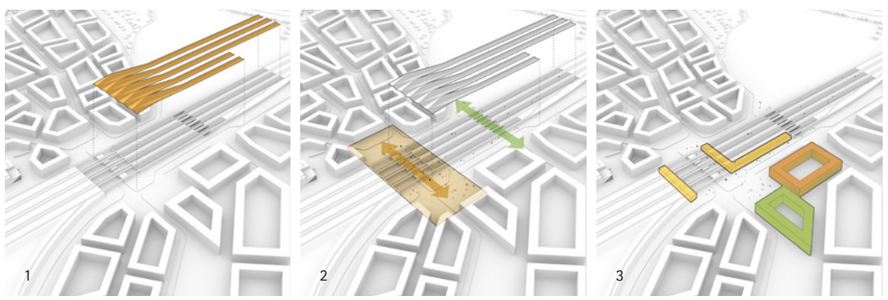
↑ Lageplan
Site plan

→ Blick vom Vorplatz auf das neue Bahnhofsgebäude
View from the plaza onto the new station building

BAHNHOF ALTONA



→ Grundriss Erdgeschoss
Floor plan ground floor



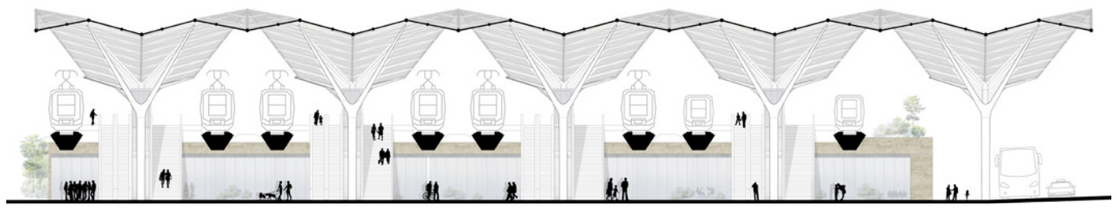
→ 1
Unter einem Dach
Under one roof

2
Urbane und landschaftliche Anbindung
Link to urban and green context

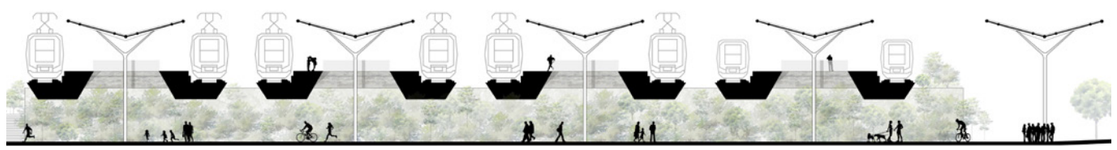
3
Nutzungsverteilung
Use distribution

↑ Blick auf die Bahnsteige
View onto the platforms

↓ Querschnitt B
Cross section B

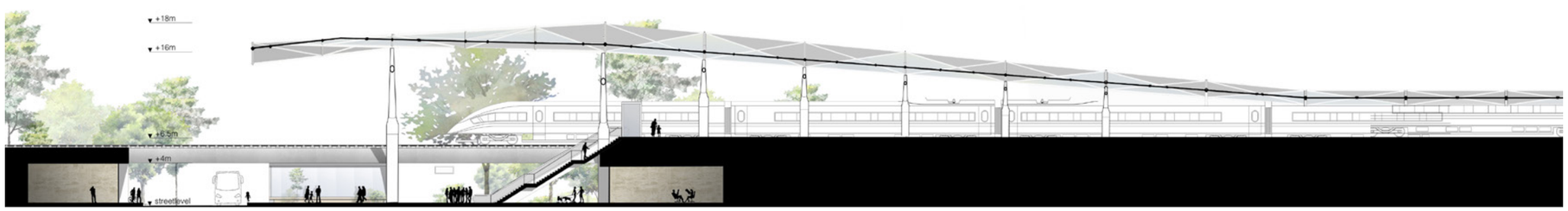


↓ Querschnitt C
Cross section C

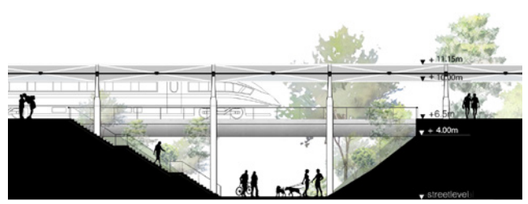


↑ Blick in die öffentliche Grünachse
View into the public green corridor

↓ Längsschnitt A
Longitudinal section A



→ Blick von der Galerie in die Bahnhofshalle
View from the gallery into the station concourse



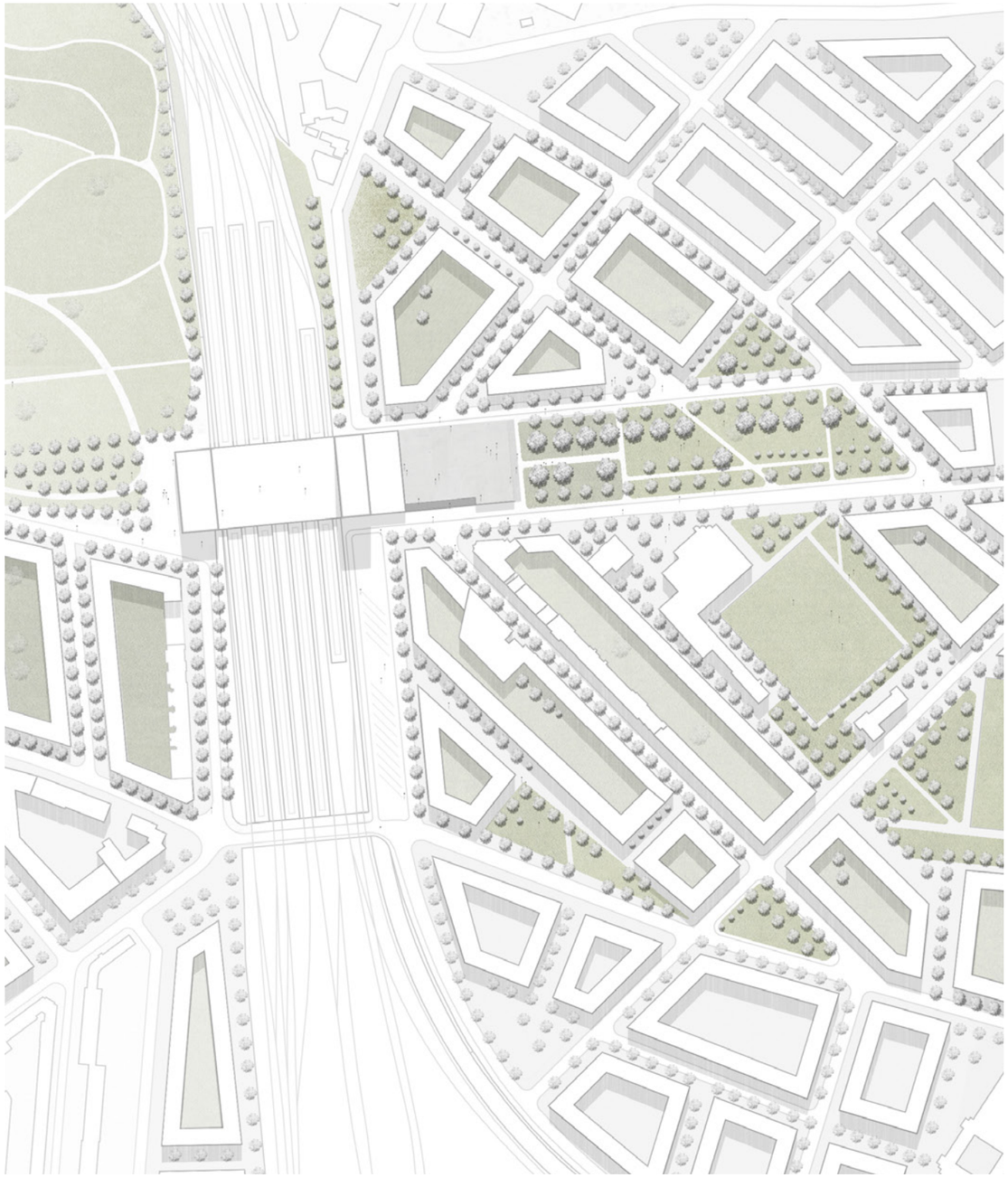
Gruppe 3
Group 3

Verfasser
Authors
Nadine Bösker,
David Gripp,
Li Zheng,
Zhu Mengyuan

Dozent
Tutor
Michael Biwer

Das Konzept der Gruppe 3 befasst sich mit einer grundlegenden Lösung des neuen Verkehrsknotenpunktes Hamburg Altona. Bezüglich der Typologie wird der zukünftige Verkehrsknotenpunkt ein kombinierter Durchgangsbahnhof sowohl für die S-Bahn als auch für Regionalzüge mit erhöhten Bahnsteigen sein.
Derzeit sind die Stadtteile „Altona" und „Bahrenfeld" geteilt. Die Absicht dieses Konzeptes ist, beide Stadtteile zu verbinden und so die Trennung zu eliminieren. Diese Verbindung wird durch ein Brückengebäude geschaffen.
Das Konzept nutzt eine geradlinige Architektur, dies zeigt sich in den Ansichten. Die Fassade basiert auf einem sehr strengen Raster. Die Perspektiven zeigen, wie das Gebäude auf dem Grundstück angeordnet ist. Der Gebäudeturm mit dem ebenerdigen Haupteingang für den Bahnhof besteht aus zehn Stockwerken und bietet Platz für Büros. Das Hotel, der zweite, niedrigere Turm, besteht aus acht Stockwerken. Die die Gebäude verbindende Brücke bildet sowohl ein Dach für die Eingangshalle als auch Schutz für die Fußgänger vor regnerischem Wetter. Es markiert ferner den Haupteingang des neuen Verkehrsknotenpunktes.
Die Lage des Taxistandes ist ideal, um die Reisenden auf kurzem Wege in das Gebäude zu leiten.
Der Seitenblick auf das Bauwerk zeigt, dass das Gebäude mit seinen heterogenen Funktionen als Hotel, Büro und Bahnhof ein Komplex in einer Architektursprache ist, fast wie eine Skulptur, das eine hybride Nutzungsstruktur bietet. Folglich ermöglicht dieses Konzept, das Thema Bahnhof des Nordens in einen urbanen Verkehrsknotenpunkt zu verwandeln.

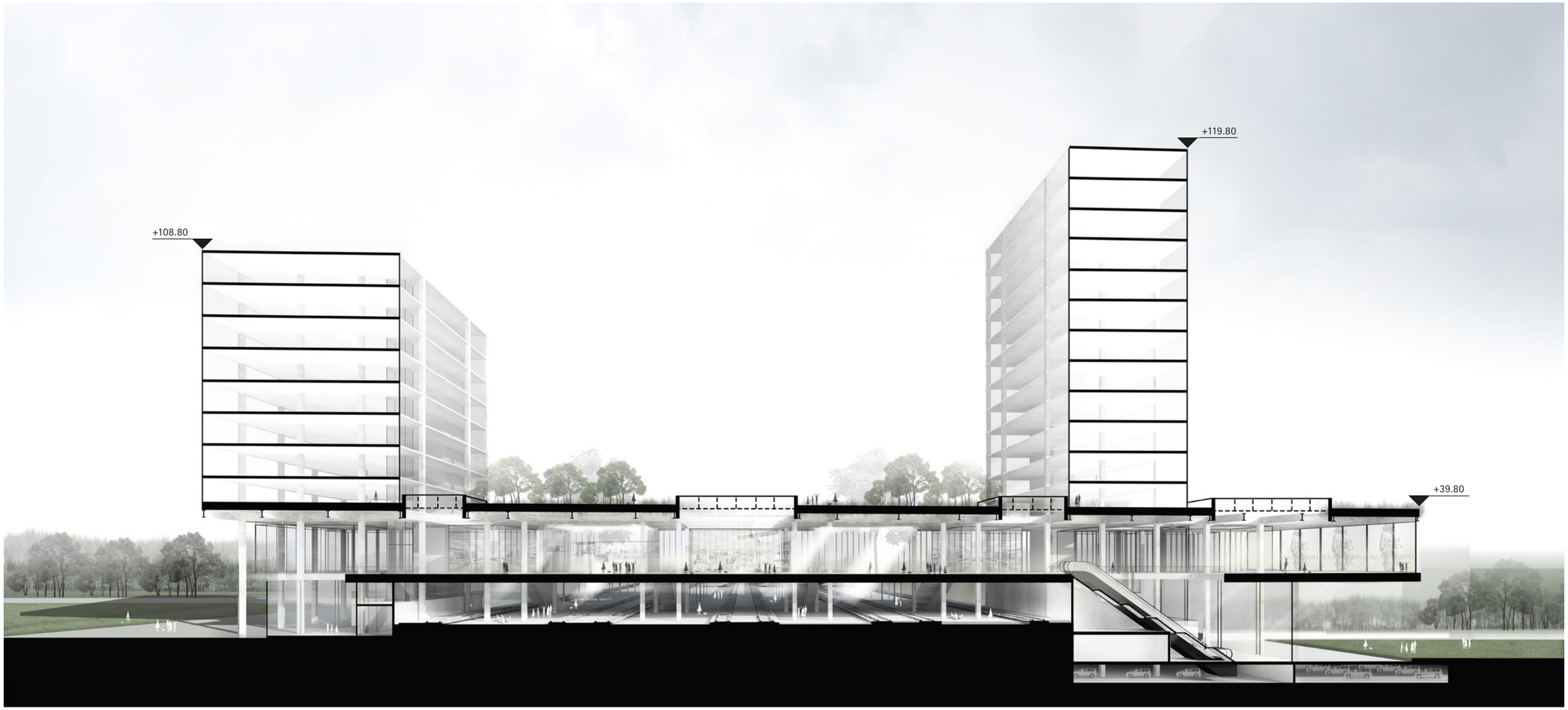
The concept of group 3 deals with an elementary solution of the new traffic hub in Hamburg Altona. In terms of typology, the future traffic hub will be a combined through-station for both urban railway and inter-city trains with elevated platforms.
Currently, the areas of "Altona" and "Bahrenfeld" are divided. The intention of this concept is to connect both areas and, thus, eliminate this division. This connection is created by a bridging building.
The concept uses a very straight forward architecture, shown in the elevations. The façade is based on a strict grid. The perspectives show how the building is arranged at this site. The office tower with the main entrance for the basic station consists of ten stories and provides space for offices. The hotel, the second, lower tower, consists of eight stories. The bridge running through the buildings creates both a roof for the entrance hall and protection from the rainy weather for the pedestrians. It indicates the main entrance of the new traffic hub as well. The location of the taxi drop-off point is ideal to lead passengers straight into the building.
The side view of the building shows that the ensemble with its functions as hotel, office and train station is one complex with one language, almost like a sculpture, offering a hybrid structure of utilisation. Thus, this concept allows turning the subject of a train station of the north into an urban traffic hub.



↑ Lageplan
Site plan

→ Blick vom Vorplatz auf das neue Bahnhofsgebäude
View from the plaza onto the new station building

BAHNHOF ALTONA

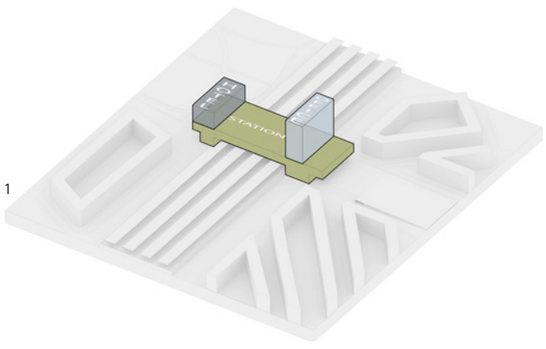


↑ Perspektivischer Querschnitt
Perspective cross section

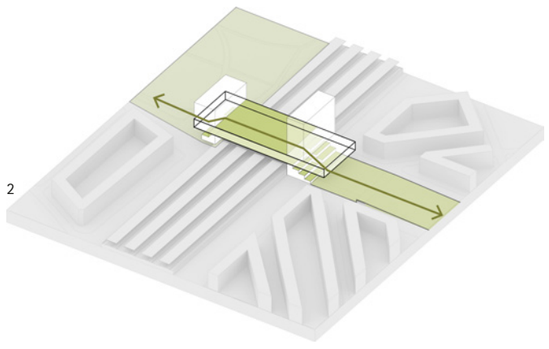
→ 1
Funktionsanalyse
Function analysis

2
Landschaftsanalyse
Landscape analysis

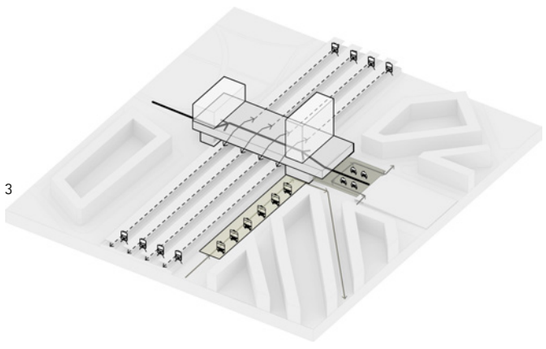
3
Verkehrsanalyse
Traffic analysis



1



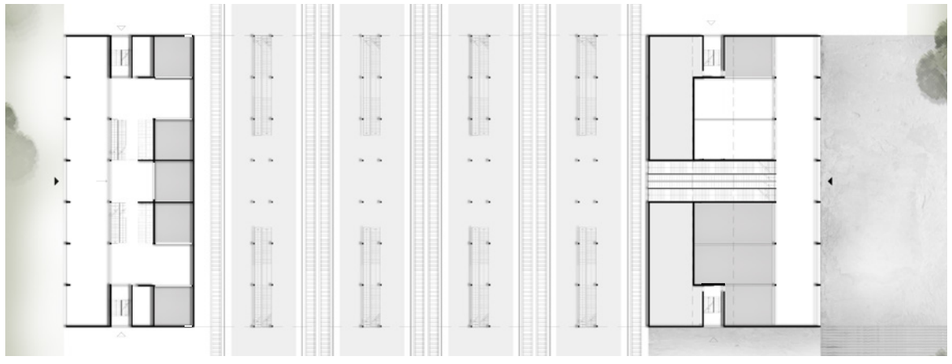
2



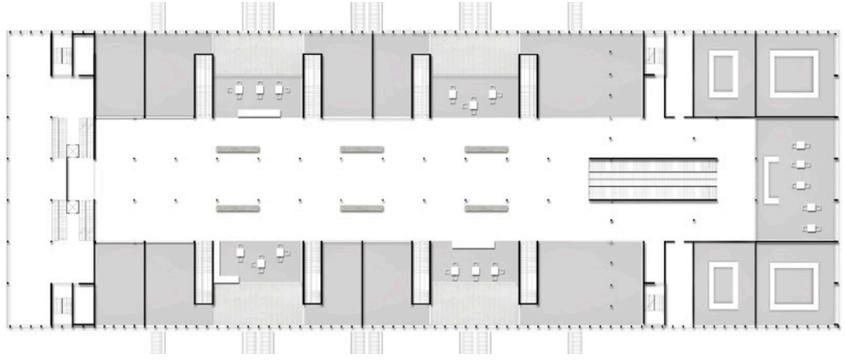
3

↑ Ansicht Süd
Elevation south

↓ Grundriss Erdgeschoss/Bahnsteige
Floor plan ground floor/platform level

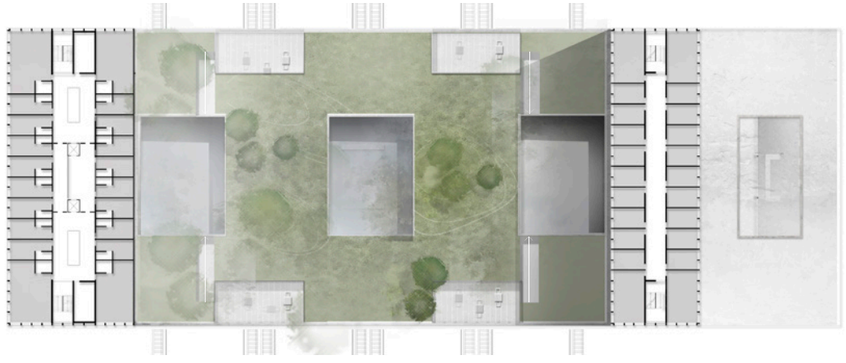


↓ Grundriss Obergeschoss/Bahnhofshalle
Floor plan regular floor/station concourse level



↑ Ansicht Haupteingang
Elevation main entrance

↓ Grundriss öffentlicher Dachgarten/Büroregelgeschoss
Floor plan public roof garden/regular office floor



→ Blick entlang des Bahnsteiges
View along the platform

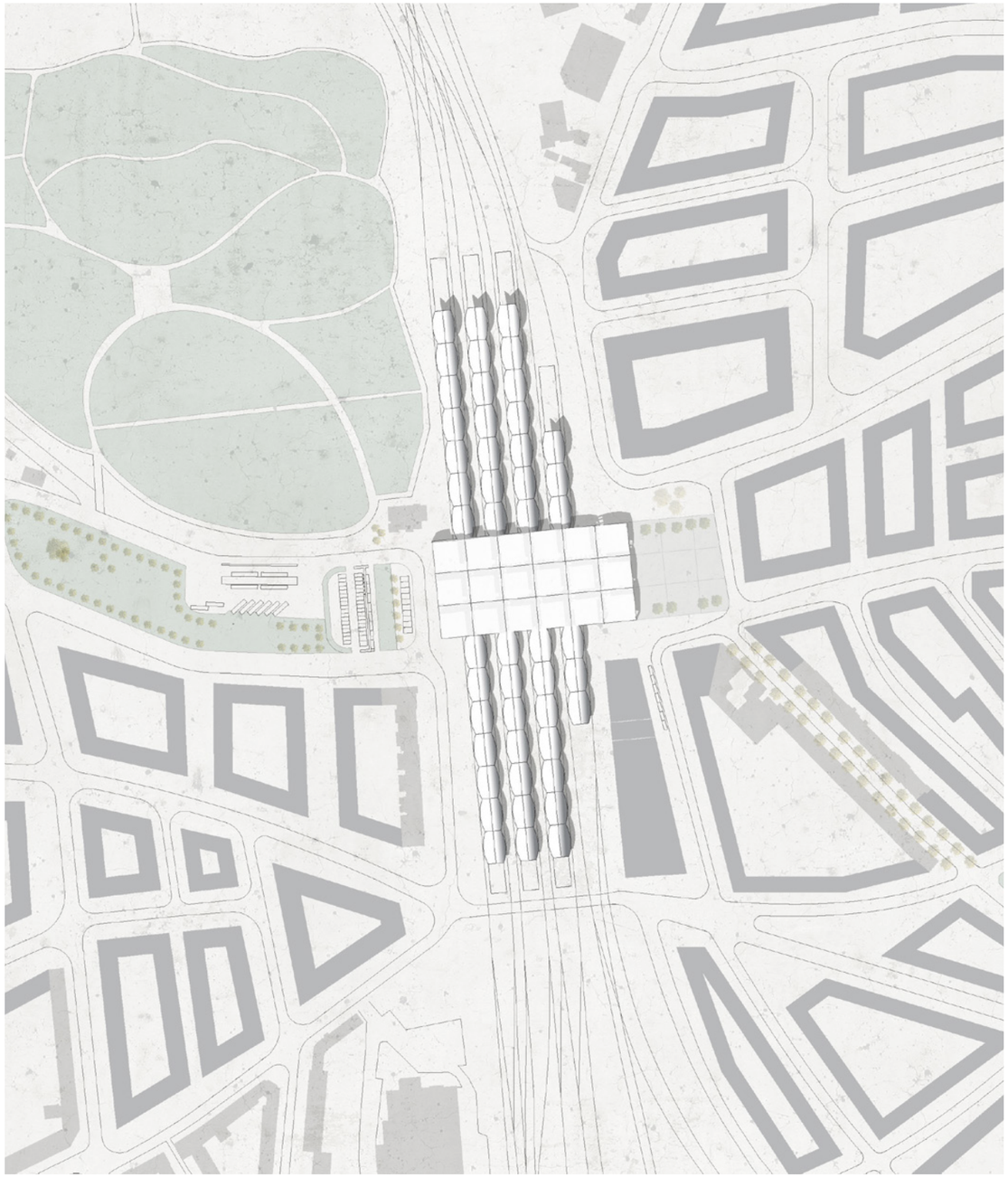
Gruppe 4
Group 4

Verfasser
Authors
Laurin Akantisz,
Huang Feiya,
Nathalie Kalwa
Paik Inwha

Dozent
Tutor
Anja Meding

Nach mehrmaligen Verlegungen seines Standortes steht nun dem Bahnhof Altona erneut ein Wandel bevor. Das Konzept des neuen Verkehrsknotenpunktes Hamburg Altona berücksichtigt die vielfachen Änderungen bei Standort und Architektur, in dem es die charakteristische Typologie eines Bahnhofes in einem zeitgenössischen Entwurf als Zeichen für Kontinuität beibehält.
Ausgangspunkt des Entwurfes war eine Neuinterpretation des Archetypus von „Bogen", einer markanten Charakteristik von Bahnhöfen. Der Bogen, welcher es dem Zug ermöglicht, in eine Richtung hindurch zu fahren, wird mit dem um 90 Grad gedrehten Bogen zu einem dreidimensionalen Muster kombiniert, welcher die Richtung der Fußgänger repräsentiert.
Über den Bahnsteigen ermöglicht eine erhöhte Ebene, die Bahngleise zu überqueren und die Bahnsteige von dieser Ebene zu erreichen. Die erhöhte Ebene versorgt die Kunden mit den Hauptdienstleistungen und Gastronomiestationen und lädt Menschen ein, dort zu verweilen. Sie fungiert auch als lebendige Brücke zwischen den zwei Teilen von Diebsteich, die durch die Bahngleise geteilt sind. Reste der städtischen Bausubstanz von 1910, welche ansonsten fast vollständig zerstört worden ist, wird in die neue Stadtplanung aufgenommen, das Industrieareal wird zu einem Wohngebiet mit Blockrandbebauung. Der von Osten kommende Grünzug wird auf der Rückseite des Bahnhofes als lineare Struktur fortgesetzt. Vor dem Bahnhof entsteht ein großzügiger Platz. Die offene Struktur des Bahnhofes und sein weiter Treppenaufgang sind eine einladende Geste den Bahnhof zu besuchen und Zeit auf seinem Gelände zu verbringen.

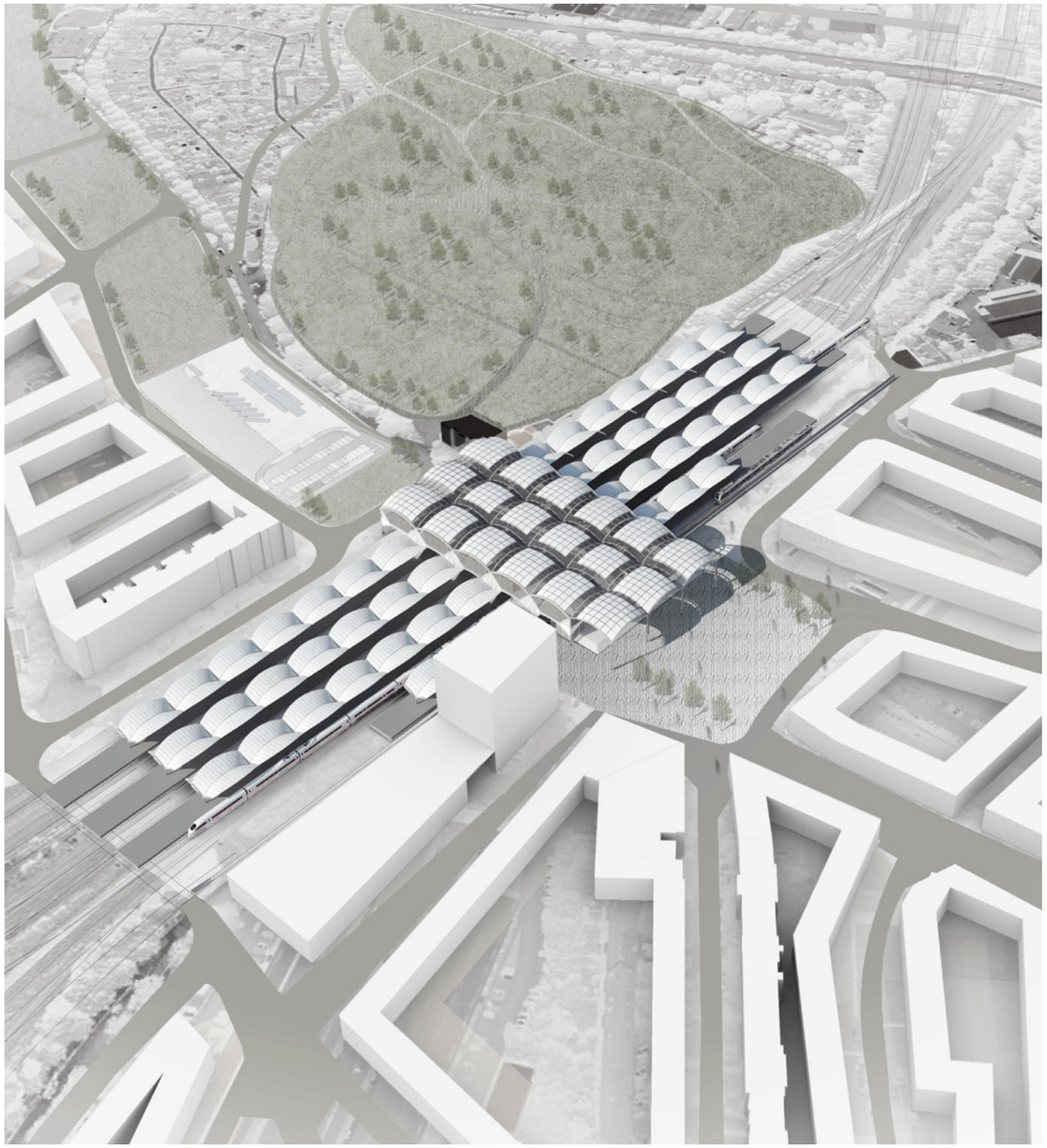
After beeing relocated in 1898 and in the 1960s the Altona station is facing another change in the future.
The concept of the new traffic hub in Hamburg Altona takes the multiple changes of location and architecture into account by maintaining the characteristic typology of a railway station in a contemporary design as a sign for continuity.
The design started from a new interpretation of the architypology of the "arch", a striking characteristic for train stations. The arch, which allows the train to pass through in one direction, will be combined with the arch that represents the direction of pedestrians accessing the station to create a three-dimensional grid with an arching fold.
Above the platforms an elevated level allows to cross the railway tracks and to reach the platforms from this level. The elevated level provides the customers with the main services and food points and invites people to stay there. It also functions as a lively bridge between the two parts of Diebsteich divided by the railway tracks.
A trace of urban structure from 1910, which has almost been completely erased, is incorporated into the new urban design, changing the industrial area into one of residential block structure. The greenery coming from the east will continue and the linear park will be located on the backside of the train station. The new town planning creates an inviting piazza as an entrance for the new station. The open structure of the station and its wide broad staircase are a welcoming gesture to visit the station and spend time on its premises.



↑ Lageplan
Site plan

→ Blick vom Vorplatz auf das neue Bahnhofsgebäude
View from the plaza onto the new station building

Bahnhof Altona

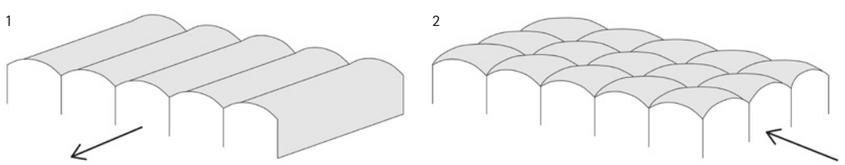


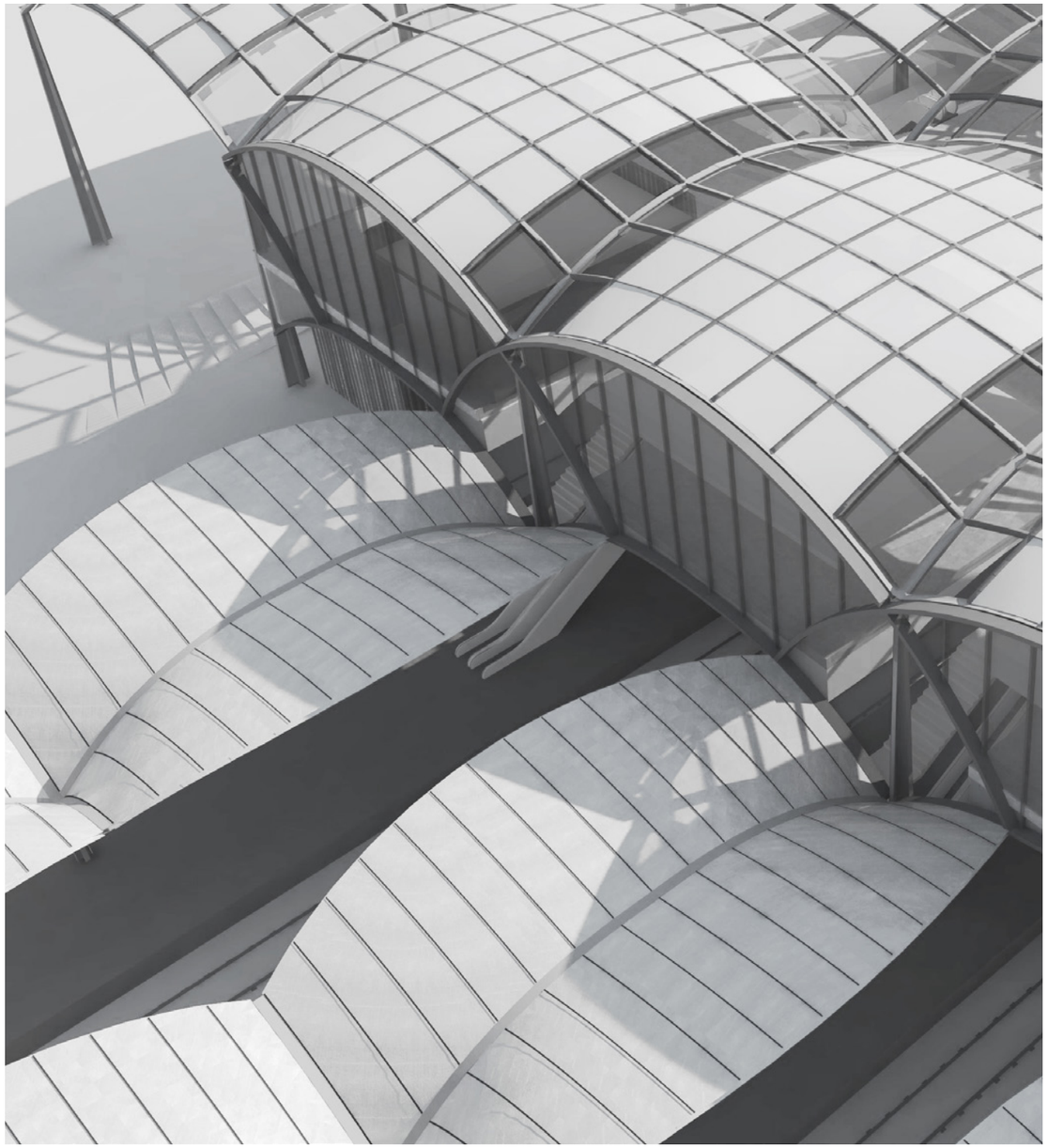
↑ Blick auf den Haupteingang
View onto the main entrance

→ Richtung der Bewegungsströme
Direction of the movement flow

1
Zug
Train

2
Fußgänger
Pedestrians



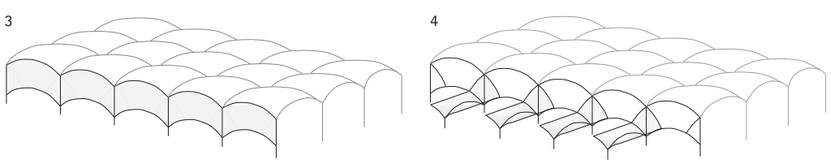


↑ Detailpunkt Dach
Roof detail

→ Anschlusspunkte der Bahnsteigdächer
Connection point of the platform roofs

3
Vertikale Fläche
Vertical surface

4
Horizontale Fläche
Horizontal surface

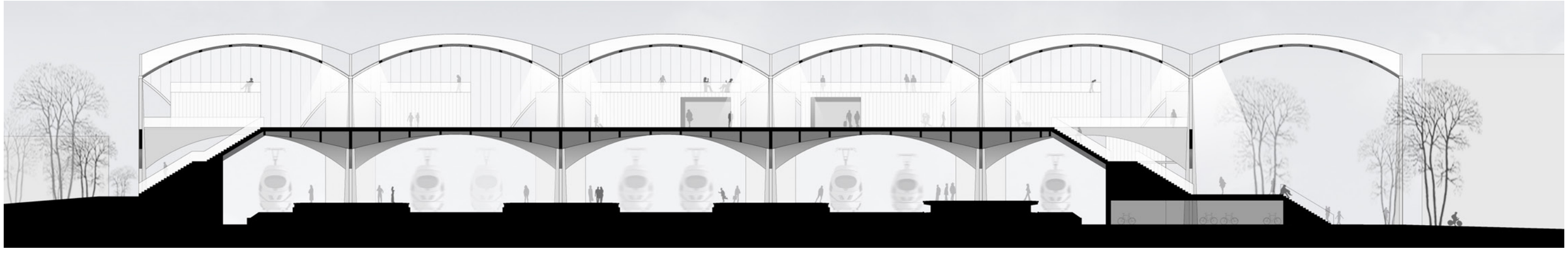


↑ Grundriss Erdgeschoss
Floor plan ground floor

↓ Längsschnitt
Longitudinal section

↑ Blick in die Bahnhofshalle
View into the station concourse

↓ Querschnitt
Cross section



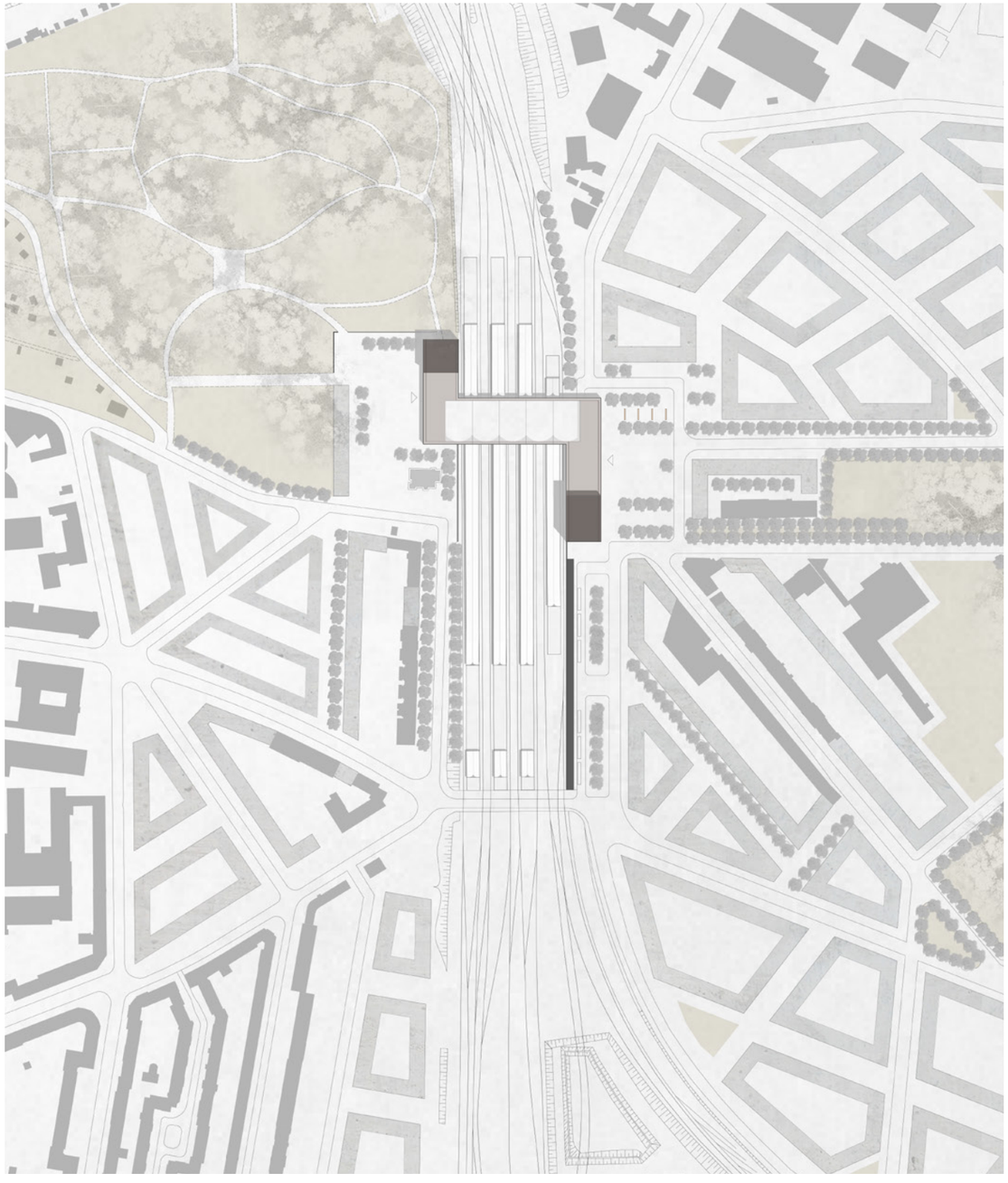
Gruppe 5
Group 5

Verfasser
Authors
Oskar Gamböck,
Gao Tianqi,
Maria Mahinova,
Zhang Simin

Dozent
Tutor
Prof. Philipp Kamps

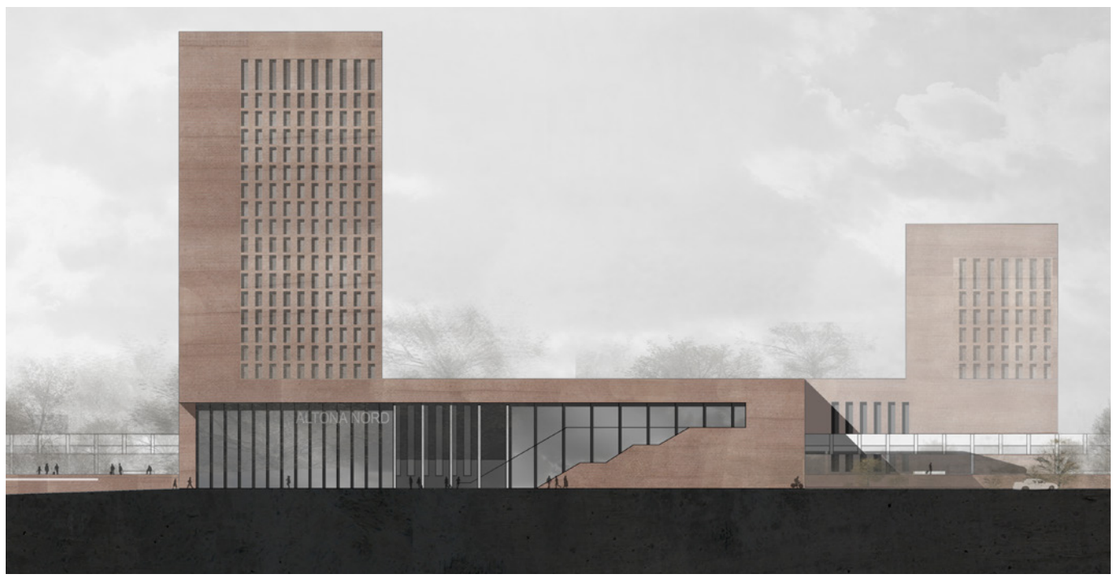
Der neue Bahnhof Altona Nord ist Auftakt und Bindeglied der unmittelbar westlich und östlich angrenzenden Quartiere.
Selbstbewusst artikuliert der Bahnhof die Mitte für das neu zu arrondierende Quartier.
Als klare Ziegelskulptur erzeugt das Bauwerk selbstverständlich Vorplatz, Zugang und Durchgang. Auf der östlichen Seite bildet ein markanter Hochpunkt mit einer Hotelnutzung den deutlich sichtbaren Auftakt des Gebäudes. Über einen urbanen Vorplatz betritt man eine großzügige Bahnhofshalle und erreicht über einen Kaskadenartige Treppenanlage die in Hochlage befindliche Überbrückung der Gleisanlage. Der westliche Zugang ist analog konzipiert, nur entsprechend seines unmittelbaren Umfeldes kleinteiliger ausgebildet. In Analogie zu klassischen Bahnhofsbauwerken ist das Brückenbauwerk in Bogensegmenten konstruiert. Die Bahnsteigüberdachungen sind sinnfällig aus dieser Geometrie abgeleitet. In der Materialkombination aus Betonfertigteilen für die Bogenkonstruktionen und die Bahnsteigdächer und einem roten Ziegelmauerwerk für alle vertikalen Fassadenflächen arretiert sich das Bahnhofsbauwerk modern und angemessen im Hamburger Kontext.
Das vorgeschlagene Baukonzept schafft – entsprechend seiner stadträumlichen und verkehrlichen Bedeutung – mit einfachen Mitteln ein besonderes Bahnhofsgebäude von hoher Identität.

While the new railway station "Altona Nord" is the starting point of the neighbouring quarter located on the east and west, it also functions as a link between these areas.
The station forms the new centre of the new urban quarter.
The brick building creates an urban square, which leads to the entrance area as well as a passage. A clearly visible hotel tower highlights the building to the east.
The public enters the generously layouted station hall via an urban courtyard.
Travelers reach the platforms via a cascade-like staircase followed by a bridgeway above the tracks. The entrance on the west is designed in unison, more customised in its nearby surroundings. The bridge structure of the gateway is constructed as an arch-like segment, which correspond to traditional train stations. The platform roofing is developed from this geometry.
The combination of concrete (used for arches and platform-roofing) and red brick (used for every vertical facade) generate a modern train station, which integrates well into the surroundings of the city of Hamburg.
The architectural concept creates due to its urban development impact a special railway station with a distinctive design.



↑ Lageplan
Site plan

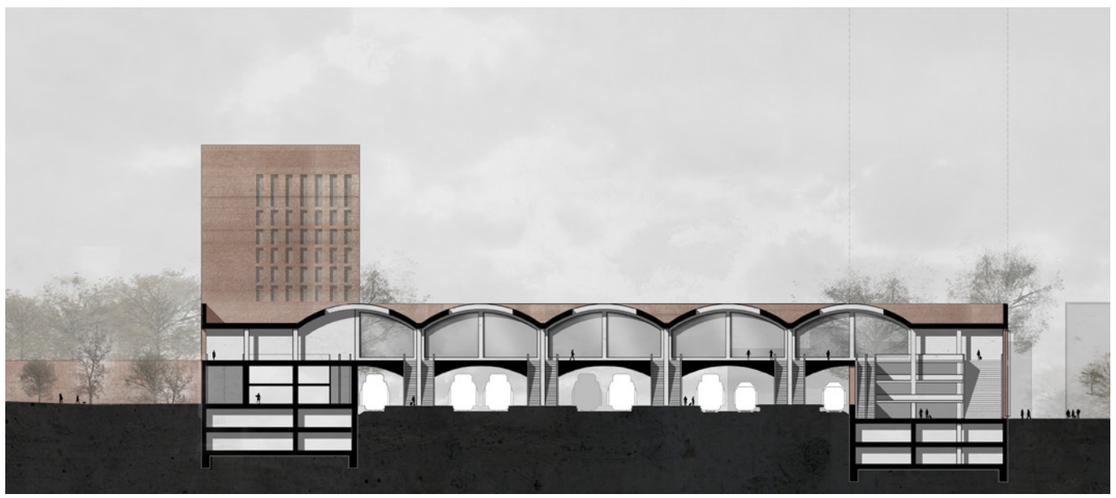
→ Blick vom Vorplatz auf das neue Bahnhofsgebäude
View from the plaza onto the new station building

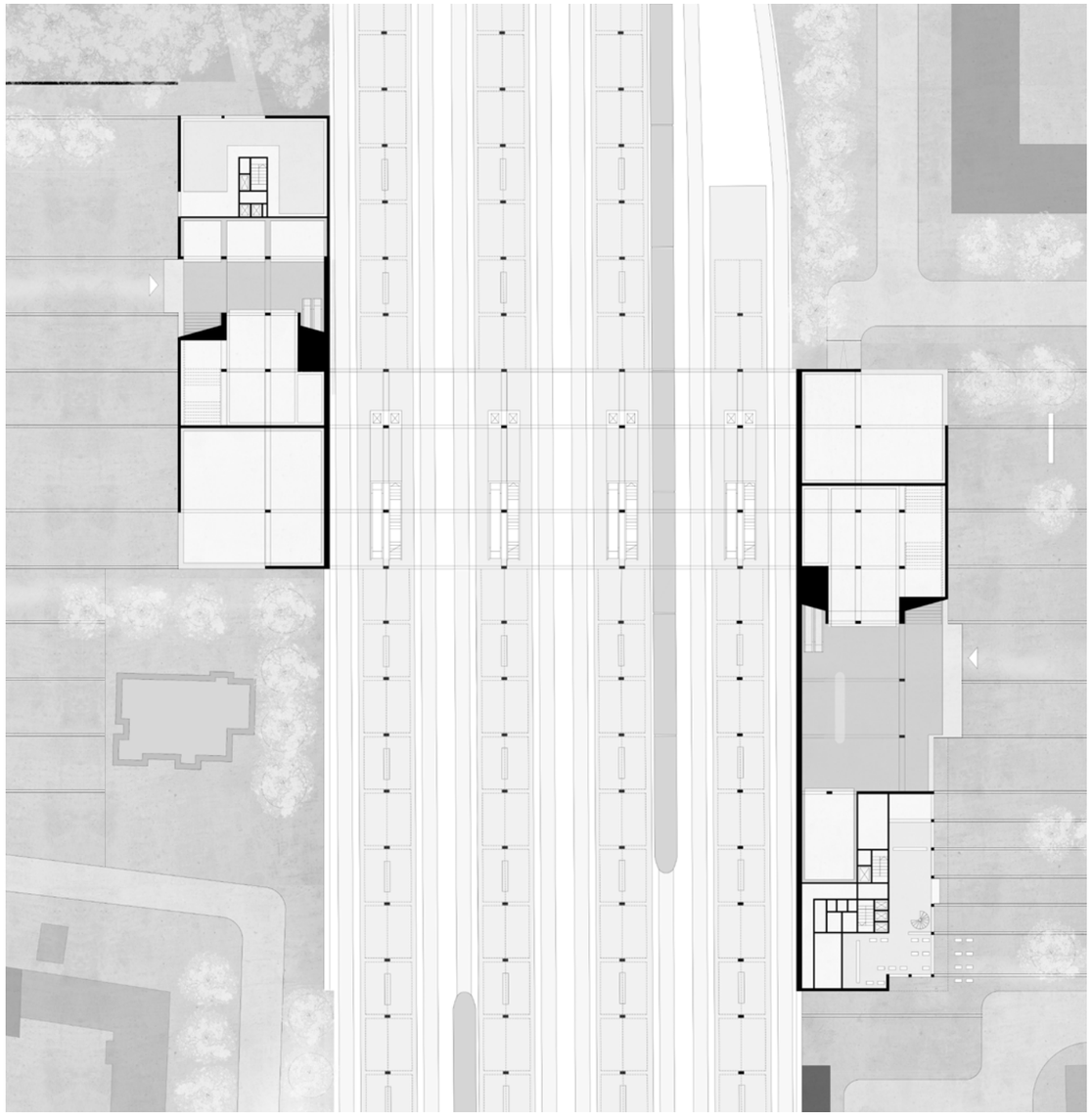


← Ansicht Haupteingang
Elevation main entrance

↑ Blick in die Bahnhofshalle
View into the station concourse

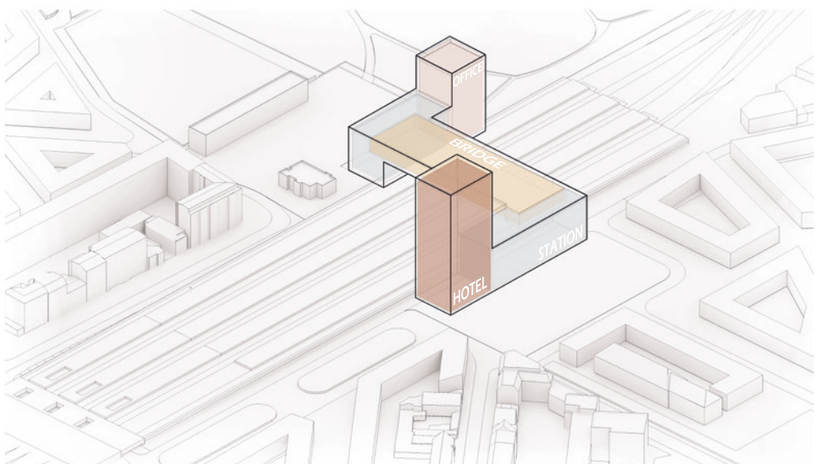
↓ Querschnitt
Cross section

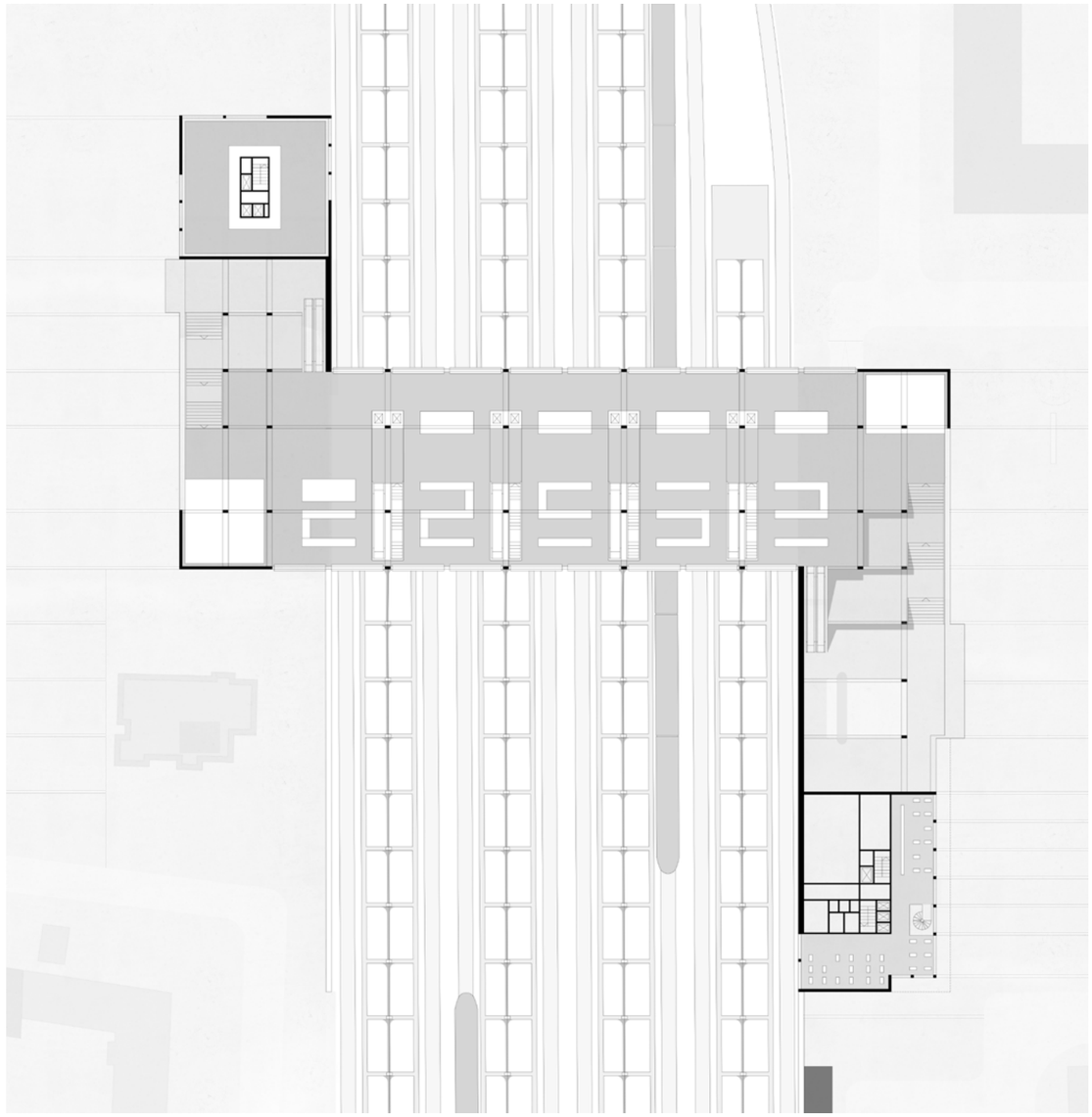


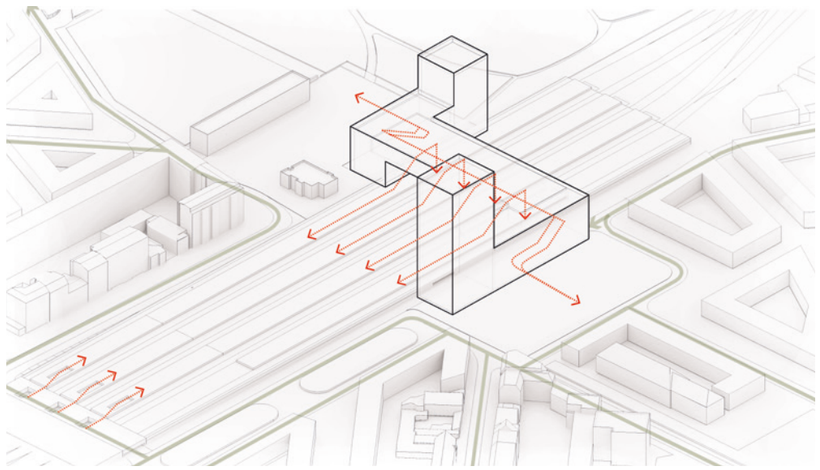


↑ Grundriss Erdgeschoss
Floor plan ground floor

→ Funktionsdiagramm
Functional diagram







↑ Grundriss Brückenebene
Floor plan bridge level

← Bewegungsdiagramm
Movement diagram

→ Blick in die Bahnhofshalle
View into the station concourse

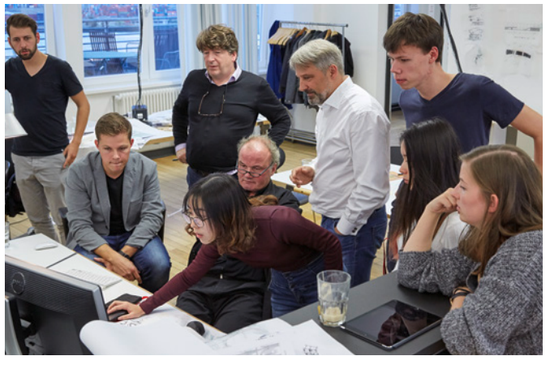
RETAIL

aac-Impressionen
aac life

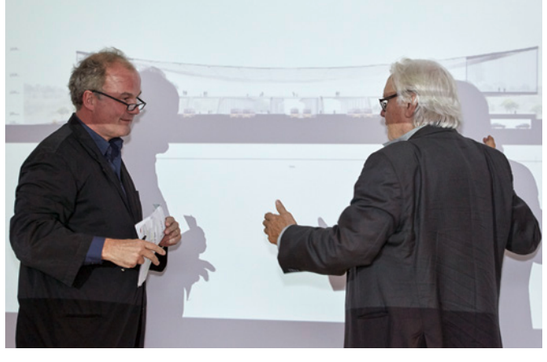
Vorträge
Lectures

Workshopatmosphäre
Workshop atmosphere

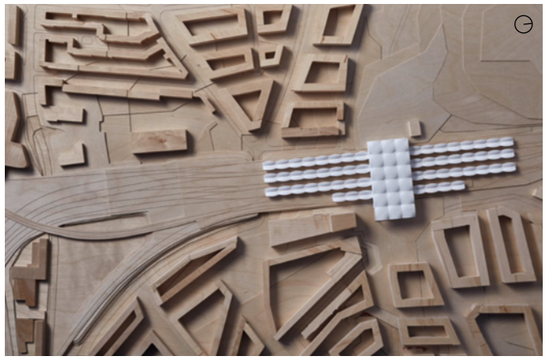
Workshopatmosphäre
Workshop atmosphere



Präsentationen und Kritiken
Presentations with feedback



Modellfotos
Pictures of models



Gruppe 1 Group 1
Gruppe 2 Group 2
Gruppe 3 Group 3

Gruppe 4 Group 4
Gruppe 5 Group 5

Überreichung der aac-Zertifikate durch Meinhard von Gerkan und Nikolaus Goetze
aac certificate ceremony with Meinhard von Gerkan and Nikolaus Goetze

Gruppe 1 Group 1
Fabian Faerber, Yin Yue, Lian Lingling, Anna-Lena Klensang, Jurek Prüßner

Gruppe 2 Group 2
Walter Gebhardt, Yuzhe Bao, Lin Jing, Elisabeth Haentjes, Philipp Kornadt

Gruppe 3 Group 3
Li Zheng, Michael Biwer, Zhu Mengyuan, David Gripp, Nadine Bösker

Gruppe 4 Group 4
Huang Feiya, Paik Inwha, Anja Meding, Laurin Akantisz, Nathalie Kalwa

Gruppe 5 Group 5
Gao Tianqi, Prof. Philipp Kamps, Oskar Gamböck, Maria Mahinova, Zhang Simin

Nennung von links nach rechts
Names from left to right

Die Akademie
Academy for Architectural Culture

Die Academy for Architectural Culture (aac) ist eine private und gemeinnützige Einrichtung mit Sitz in Hamburg, die die Architekten von Gerkan, Marg und Partner (gmp) ins Leben gerufen haben.

Mit Forschungsstudien und Intensivkursen widmet sich die aac ganzjährig der Lösungsfindung von relevanten architektonischen Fragestellungen und der Weiterbildung von jungen Architekten aus unterschiedlichen Kulturkreisen. Durch öffentliche Symposien, Ausstellungen und Buchpublikationen werden die Arbeitsergebnisse der Akademie mit Entscheidern und insbesondere auch öffentlich diskutierbar.

Die aac wird von der 2007 gegründeten gmp-Stiftung mit dem Zweck, die Ausbildung junger Architekten zu unterstützen, gefördert. Diesen Auftrag erfüllt die Stiftung u. a. mit der Vergabe von Stipendien für die aac. In Form von unterschiedlichen Lehrveranstaltungen bietet die aac eine wertvolle Qualifikation für begabte Architekturstudenten, Absolventen und junge Architekten an. Die internationale Ausrichtung der Akademie unterstützt den kulturellen Austausch und die globale Zusammenarbeit junger Kollegen.

Die Lehrveranstaltungen spiegeln u. a. die gmp-Philosophie, Erfahrung und Umsetzung von Architektur im sozialen Kontext wider und bieten Einblicke in die Bewältigung von differenten Aufgaben im nationalen und internationalen Raum. Als Teilnehmer eines aac-Kurses wird man Teil eines Teams, das unter der Leitung der gmp-Gründungspartner Meinhard von Gerkan, Volkwin Marg sowie ihren Partnern architektonische Konzepte zu Aufgaben und Fragestellungen unserer Zeit erarbeitet. Namhafte Gastprofessoren und Fachexperten aus dem In- und Ausland ergänzen die Arbeit mit ihrem spezifischen Erfahrungshintergrund.

The Academy for Architectural Culture (aac) is a private, non-profit institution, located in Hamburg, founded by the architects von Gerkan, Marg and Partners (gmp).

With research studies and intensive courses held throughout the year, the aac is dedicated to finding solutions to relevant architectural issues and the further education of young architects from different cultures. Through public symposiums, exhibitions and book publications the academy's working results are made available for discussion with decision makers, and in particular, the general public.

The aac is sponsored by the gmp Foundation, established in 2007, for the purpose of supporting the education of young architects. The foundation pursues this goal through, amongst other things, the awarding of scholarships for the aac. The aac offers a qualification in the form of a variety of teaching sessions for highly talented architecture students, graduates and young architects. The international orientation of the academy supports the cultural exchange and global cooperation between young colleagues.

The teaching sessions reflect the gmp philosophy, experience and detailing of architecture relevant to its social context. Insights are given on how to reach completion of a variety of tasks on a national and international stage. As participant at an aac course one is part of a team, led by Meinhard von Gerkan, Volkwin Marg as well as their partners, developing architectural concepts and solutions relevant to our time. The work is further supported by renowned international visiting professors and experts, contributing their experience from a specialist perspective.

Der Ort
Location

Die Suche nach einem Stammsitz für die Akademie hat zum Erwerb der historischen Seefahrtschule an der Rainvilleterrasse in Hamburg geführt. Das hoch über der Elbe gelegene Baudenkmal prägt seit Langem die Stadtansicht Hamburgs. Die Renovierung und schonende Modernisierung durch die gmp- Stiftung haben das bestehende Gebäude bewahrt und machen es dem öffentlichen Kulturleben wieder zugänglich. Mit der „Academy for Architectural Culture", der „Brand Academy - Hochschule für Design und Kommunikation" und der „Design Factory International" ist der „Campus Rainvilleterrasse" entstanden, wodurch der Ort seiner Bestimmung als Bildungseinrichtung wieder zugeführt und mit studentischem Leben gefüllt wurde. Auch konnte die Tradition eines Café-Restaurants mit Saal und Elbterrasse am Ort des ehemals berühmten Ausflugslokals Rainvilleterrasse fortgesetzt werden. Ein kleines Hotel ergänzt das öffentliche Angebot des Campus.

Die Lehrveranstaltungen der Akademie finden seit 2012 in den eigenen Räumen auf dem Campus Rainvilleterrasse statt. Dort bietet die Akademie alle für die Durchführung eines Kurses notwendigen Einrichtungen und ist mit dem neuesten Stand der Technik ausgestattet. Sämtliche für moderne Architekturarbeiten notwendige Peripherie ist vorhanden, ebenso wie die Ausstattung für angemessene Präsentations- und Ausstellungsmöglichkeiten. Ein besonderes Highlight ist die große akademieeigene Dachterrasse mit ihrem faszinierenden Ausblick auf Hamburgs Elbe und Hafen.

The search for a headquarter for the academy led to the purchase of the historical nautical college at Rainvilleterrasse in Hamburg. The listed building situated high above the River Elbe has been a distinctive landmark on Hamburg's skyline for a long time. The renovation and careful modernisation by the gmp Foundation have preserved the existing building and made it once again accessible to the public in a cultural capacity. With the "Academy for Architectural Culture", the "Brand Academy – Hochschule für Design und Kommunikation/University of Applied Sciences" and the "Design Factory International", the "Campus Rainvilleterrasse" has been created, and thus the location once again accommodates student activities and reflects its original purpose. The tradition of a café and restaurant with a public meeting hall and a terrace overlooking the River Elbe, where the famous former Rainvilleterrasse inn was a popular day-trip destination, could be continued. A small hotel completes the public amenities of the campus.

The academy's teaching sessions are taking place at Campus Rainvilleterrasse in Hamburg, its own premises since 2012. It provides all the relevant facilities for conducting a course and is equipped with the latest technology. All necessary peripherals for modern architectural work are available, as is equipment for suitable means of presentation. A particular highlight is the academy's large roof terrace with its fascinating view of Hamburg's Elbe and harbour.

Anhang
Appendix

Danksagung und Sponsoren
Acknowledgements and sponsors

Einen ganz herzlichen Dank an unseren Sponsor für ihre Unterstützung.
We wish to express our heartfelt thanks to our sponsor for its support.

gmp Generalplanungsgesellschaft mbH

Die aac ist eine Initiative der gmp-Stiftung.
The aac is an initiative of the gmp Foundation.

Impressum
Imprint

Herausgeber
Editor
Prof. Dr. h.c. mult. Meinhard von Gerkan
Nikolaus Goetze

aac
Academy for Architetural Culture
Campus Rainvilleterrasse
Rainvilleterrasse 4
22765 Hamburg
www.aac-hamburg.de

Redaktion
Editorial staff
Annika Göttle, Christine Graff,
Luisa Höltig, Enno N. Maass

Gestaltungskonzept
Design concept
ON Grafik, Hamburg

Bildnachweis
Photo credits
Matthias Friedel: Seite 4 unten, 9
Jochen Stüber: Seite 6, 14, 24, 34, 44, 54, 64-69

Nicht nachgewiesene Fotos und Renderings stammen von der aac. Trotz intensiver Bemühungen konnten einige Urheber der Fotos nicht ermittelt werden. Die Urheberrechte bleiben jedoch gewahrt. Wir bitten um entsprechende Mitteilung.
Photos and renderings without credits are from aac. Dispite intense efforts, it was not possible to identify the copyright owners of certain photos. Their rights remain unaffected, however, and we request them to contact us.