

Städtebaulich-freiraumplanerischer Planungswettbewerb für die
Erweiterung des Hamburger Hauptbahnhofs und der Entwicklung seines Umfelds

Hamburger Hauptbahnhof

Entwurfsleitende Idee

Der Entwurf der NEUEN HAMBURGER HALLE entwickelt sich konsequent aus dem Ort, nimmt bestehende Qualitäten auf, aktiviert sie und entwickelt sie weiter.

Städtebauliches Konzept: städtebauliche Grundidee, Maßstäblichkeit der Bebauung, Einbindung in den stadträumlichen Kontext, Adressbildung, Unverwechselbarkeit, Sichtbeziehungen, Nutzungskonzept, Erreichen der Barrierefreiheit, Ökologie, Nachhaltigkeit, Klimaschutz

Das denkmalgeschützte Bestandsgebäude des Bahnhofs wird von architektonischem Ballast befreit und freigelegt. Die Fassaden werden durch die Neuprogrammierung der Erdgeschosszone aktiviert. Die große Westfassade wird als eines der architektonischen Kernelemente zum Ausgangspunkt des ersten Erweiterungsschrittes. Im Sinne des Weiterbauens nimmt der Entwurf zunächst die ikonische Kontur der alten Halle auf und führt sie fort, sodass das Gesicht des Gebäudes zur Stadt erhalten bleibt. Zwei von der Erweiterung leicht abgerückte Türme rahmen diese Fassade und unterstreichen damit den ikonischen Charakter und das Erscheinungsbild des Gebäudes in einem stadträumlich angemessenen Maßstab. Ein weiterer neuer Baukörper an der Kirchenallee strukturiert den städtischen Raum an der Westseite des Bestandsgebäudes neu. Nach dem Prinzip der Stadtreparatur entsteht so eine Serie neuer, klar definierter und hierarchisierter Orte mit der NEUEN HAMBURGER HALLE als Mittelpunkt.

GEBÄUDEKONZEPT ADRESSBILDUNG

Das Bahnhofsgebäude wird in den städtischen Raum re-integriert und über die neu entstehenden Freiräume mit diesem vernetzt. Wie bei einer mittelalterlichen Kathedrale im Stadtraum entstehen vielfältige Adressen, die den jeweils spezifischen Freiräumen zugewandt sind. In Analogie zur Wandelhalle im Norden entstehen im Süden neue, großzügige Eingangssituationen nach Osten und Westen; und mit dem Stadtbalkon ein Gesicht nach Süden.

LOOP

Im Inneren werden die vielfachen Eingangssituationen über eine ringförmige Erschließung zusammengehalten. Dieser „Loop“ verbindet alle Bereiche des Bahnhofs miteinander und macht die NEUE HAMBURGER HALLE erlebbar. Intuitive Orientierung wird ermöglicht. Von der Wandelhalle im Norden bis zur neuen Hallenerweiterung im Süden wird der Innenraum als großes, räumliches Kontinuum erfahrbar. In den Seitenschiffen werden zusätzliche kommerzielle Flächen platziert, die die Fassaden im Osten und Westen aktivieren. Sie werden direkt von Außen und vom „Loop“ im Inneren erschlossen.

Freiraumplanerisches Konzept: freiraumplanerische Grundidee, Maßstäblichkeit der Freiräume, Zonierung der öffentlichen Freiräume, Aufenthaltsqualitäten, Barrierefreiheit, Freiraumverbindungen/Anschlüsse an den angrenzenden öffentlichen Raum, Verflechtung von Städtebau und Freiraum; Sicherheit und gefühlte Sicherheit, Vermeidung von Angsträumen, Herstellung von Begegnungsräumen, Definition von Treffpunkten, Sichtbarkeit und Erreichbarkeit von sozialen Einrichtungen/Stützpunkten, Beachtung dieser Aspekte im Innen- und Außenraum; Ökologie, Nachhaltigkeit, Klimaschutz

Die inhärenten Potentiale des Ortes geprägt von hoher Urbanität, lebendigen angrenzenden Quartieren und einer hohen Dichte kultureller Einrichtungen im direkten Umfeld bilden den Ausgangspunkt des Freiraumkonzepts.

Durch die vorgeschlagenen städtebaulichen Setzungen entstehen differenzierte, unterschiedlich dimensionierte Räume. Die Angrenzenden kulturellen Institutionen und städtischen Funktionen werden zu Identitätsstiftern der neuen, kontextspezifischen Freiräume. Die Kulturmeile wandelt sich zu einem Netz an Freiräumen unterschiedlicher Atmosphären und Identitäten, mit dem Bahnhofsgebäude im Zentrum.

Die Fassaden des Bahnhofsgebäudes werden allseitig geöffnet und mit kommerziellen, öffentlichkeitswirksamen Programmen bespielt. Die angrenzenden Freiräume werden aktiviert. Im Westen entsteht ein Vorplatz, der die Geschäftigkeit der Wandelhalle im Freiraum fortsetzt. Durch verbesserte Querungsmöglichkeiten wird die Vernetzung zur Altstadt hergestellt.

Umsetzung der verkehrlichen Rahmenbedingungen: funktionale Ausformung der Erschließung, Einbindung in das bestehende Wegekonzept, Ideen zur Mobilität, Erreichbarkeit der Bahnsteige, Konzept zur Herstellung der Barrierefreiheit, Rad- und Fußverkehr, Konzept für den ruhenden Verkehr (Hol- und Bringverkehre)

Aufbauend auf der Untersuchung von Argus wird der motorisierte Individualverkehr weitgehend reduziert. Das Stellplatz- und Anlieferungskonzept sowie die Taxianbindung wird weitgehend aus der Voruntersuchung von Argus übernommen und an der Nordseite des Bahnhofes organisiert. Primärer Fokus ist die Neuorganisation und wesentliche Verbesserung des Fußgängerverkehrs. Es wird entsprechend allseitig mehr Platz für Fußgänger geschaffen und eine bessere Vernetzung mit den umliegenden Quartieren hergestellt.

Zentrale Fahrradabstellanlagen entstehen im Norden (ebenerdig) und im Süden in einer Zwischenebene über dem Gleisbett. Dadurch entstehen minimale Umsteigezeiten zu den Zügen.

Umgang mit dem denkmalgeschützten Bestand: Umgang mit dem Denkmal aus hochbaulich-städtebaulicher Sicht

Der Denkmalschutz ist integraler Bestandteil des vorliegenden Konzeptes. Das Bestandsgebäude des Bahnhofs wird freigelegt und punktuell formgetreu verlängert, die neuen Baukörper respektvoll und präzise in den Kontext gesetzt. Die große räumliche Qualität der NEUEN HAMBURGER HALLE wird durch das Prinzip des Loops erfahrbar gemacht und inszeniert. Die denkmalgeschützten Bauten im Umfeld des Bahnhofs werden durch die Neuordnung und kontextspezifische Programmierung der anliegenden Freiräume aktiviert und erfahren so eine neue Würdigung und Relevanz.

Technische Qualität, Realisierbarkeit und Wirtschaftlichkeit: Berücksichtigung der technischen Rahmenbedingungen und der Module, abschnittsweise Umsetzbarkeit; Ausnutzungskennziffern, Erschließungsaufwand

Die einzelnen Bestandteile des vorliegenden Entwurfes sind so angelegt, dass sie abschnittsweise umsetzbar sind.

Zusammenfassung (max. 400 Zeichen inkl. Leerzeichen)

Ableitung des Entwurfes aus dem Ort

Bestehende Qualitäten werden aufgenommen und weiterentwickelt

Das denkmalgeschützte Bestandsgebäude wird freigelegt, inszeniert und weitergebaut

Der umliegende Freiraum wird durch präzise Setzung neuer Baukörper im menschlichen Maßstab repariert und neu strukturiert

Es entsteht eine Serie klarer, kontextspezifischer Freiräume mit dem Bahnhofsgebäude als Mittelpunkt