

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

Hamburger Hauptbahnhof

Entwurfsleitende Idee

Entwurfsleitender Ansatz

- Den Hauptbahnhof als sinnlich und funktionell bereichernden Attraktor im städtischen Gefüge zu entwickeln.
- Gleichzeitig die umfassende Wahrnehmbarkeit und Erlebbarkeit der wertvollen historischen Substanz zu stärken.
- Die neuen Gebäude als ökonomisch und ökologisch effiziente, langfristig variable, klimaresiliente Strukturen zu entwickeln.

Dazu soll der Bahnhof von den außen angefügten späteren An- und Zubauten befreit werden.

Die Bereiche und Nutzungen, die die Leistungsfähigkeit des Bahnhofs an die zeitgemäßen Anforderungen anpassen, werden in räumlich getrennten, aber funktionell eng verknüpften Volumen und Bereichen angebunden.

Die Situierung der neuen Volumina erlaubt den Bahnhof in seiner gesamten bedeutsamen, historischen Wirkung zu erleben, wie auch Raumkonfigurationen zu schaffen, die die Aufenthalts- und Erlebnisqualität deutlich bereichern.

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

Respekt vor der historischen Substanz

Modul B mit 15.000m² BGF: Ein N-S gerichteter Baukörper sichert die Wahrnehmung der historischen Substanz.

Die Verbindung nach Süden zum Parkhaus ist damit attraktiv und witterungsgeschützt. Das neue Gebäude spannt Räume auf und fasst damit die derzeitige heterogene Verlorenheit der Gebäude, ohne den Hauptbahnhof zu verunklären. Wo historisch die Wallanlagen durch ihre differenzierte Topographie Raum gebildet haben., wird dies nun durch das neue, diese Topographie gleichsam nachzeichnende Volumen übernommen. So wird das Museum für Kunst und Gewerbe räumlich eingebunden. Es wird auch zur Altmannbrücke und dem Arno Schmidzplatz durch die südliche Gebäudefront Raum definiert.

Modul C mit 10.000m² BGF: Ein langgestreckter, vom Boden hochgehobener Riegel nimmt die den Bahnhof unterstützenden Nutzungen auf, schafft gleichzeitig klar definierte Räume. Die Kirchenalle wird zu einem, großzügigen, klar definierten Raum, der über die 8m hohe durch Säulen und Bögen gegleidierte Sockelzone des Neubaus mit dem Bahnhof visuell und funktionell verbunden bleibt. Zum Bahnhof wird ein Platz aufgespannt, der als Sequenz von Reisegärten Elemente der Ruhe und Kontemplation, aber auch Bereiche der Aktivitäten ermöglicht. Der Bahnhof wird wieder in seiner historischen Wirkung erlebbar.

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 vorhandenen Grünräume entlang der Bahn im Modul B werden erweitert um das Prinzip der Einbettung in das übergeordnete Freiraumnetz zu akzentuieren. Im Modul C ist der Ansatz den dispersen Raum durch zwei klar definierte, attraktive Stadträume zu strukturieren. Diese sind durch eine durchlässige, hohe Halle verbunden. Die Kirchenallee wird räumlich gefasster "Boulevard". Der Hachmannplatz wird wirklicher Platz, bestimmt durch die atmosphärischen "Reisegärten", die Aufenthalts-, Entspannungs- und Ereignisräume sein können. Im Bereich des Modul C wird der "Theaterplatz" akzentuiert, um der Bedeutung der dortigen Kultureinrichtungen zu entsprechen. Im Modul C wird entsprechend dem Szenario 3 ein Parkplatz mit Taxi, kiss and ride etc. situiert, begrünt und mit einer begrünten Pergola aufgewertet. Der Vorplatz zum nördlichen Eingang wird durch einen kleinen Dreiecksplatz aufgewertet.

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)

Aufnahme des Szenario 3 und der Grundüberlegungen der Machbarkeitsstudien. Vor der Nordfassade im Modul D wird der Vorbereich mit geringem konstruktiven Aufwand zu einem Dreiecksplatz erweitert.

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

Entwurfprinzip ist den historischen Bahnhof als wertvolle Substanz stadtbildprägend wieder einzusetzen. Dazu sollen dem Denkmal widersprechende Anbauten und spätere Ergänzungen entfernt werden. Die umfassende Wahrnehmbarkeit und Erlebbarkeit der wertvollen historischen Substanz soll gestärkt werden.

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

Wirtschaftliche und den Bahnbetrieb so wenig wie möglich störende Interventionen. Modul B: Das Hauptvolumen liegt zwischen den Hauptarmen der Gleisanlagen.

Der Großteil der Gründung und Konstruktion kann unabhängig vom Bahnbetrieb erfolgen.

Nur 7 Pfeiler sind axial zwischen den Geleisen gegründet.

Die Verbindung nach Süden zum Parkhaus ist attraktiv und witterungsgeschützt. Ökologie und Wirtschaftlichkeit. Modul C: Gründung außerhalb der jetzigen und der geplanten U-Bahn Trassen.

Hochbauten: Ein einfaches System als Holz-Hybridbau

Das einfache, erprobte, robuste Konstruktionssystem sichert Variabilität und ist einfach und kostengünstig zu errichten. Das Hauptvolumen liegt zwischen den Hauptarmen der Gleisanlagen.

Der Großteil der Gründung und Konstruktion kann unabhängig vom Bahnbetrieb erfolgen.

Nur 7 Pfeiler sind axial zwischen den Geleisen gegründet.

Die Verbindung nach Süden zum Parkhaus ist attraktiv und witterungsgeschützt.

Dieses System ermöglicht die effiziente Umsetzung als Holz/Hybridbau.

Dies sichert Qualität in Ökologie und Wohlbefinden.

Zusammenfassung (max. 400 Zeichen inkl. Leerzeichen)

Hauptbahnhof als sinnlich und funktionell bereichernden Attraktor im städtischen Gefüge zu entwickeln.
- Gleichzeitig die umfassende Wahrnehmbarkeit und Erlebbarkeit der wertvollen historischen Substanz zu stärken.
- Die neuen Gebäude als ökonomisch und ökologisch effiziente, langfristig variable, klimaresiliente Strukturen zu entwickeln.