

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

Hamburger Hauptbahnhof

Entwurfsleitende Idee

Bahnhof als Solitärgebäude

Das bestehende, denkmalgeschützte Bahnhofsgebäude soll als Solitärgebäude im Duktus der Kultur- und öffentlichen Bauten entlang des grünen Wallrings freigestellt und von allen nachträglich hinzugefügten An- und Erweiterungsbauten befreit werden.

Grüner Wallring

Die heute im Bereich des Hauptbahnhofs fast vollständig verloren gegangene Lesbarkeit des grünen Wallrings soll durch die Freistellung des Bahnhofsgebäudes und Neupflanzung linearer Begrünung wiederhergestellt werden. Dazu werden auch die tiefer gelegenen Gleisvorfelder im Norden und Süden teilweise balkonartig überdeckt.

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

Erweiterung des Bahnhofgebäudes

Die Erweiterung des Bahnhofs soll ausschließlich im Süden erfolgen. Als Pendant zur Wandelhalle im Norden soll im Süden eine neue Wandelhalle errichtet werden, die die Steintorbrücke als öffentliche Passage im Stadtraum weiterführt und die neuen Gleisabgänge aufnimmt. Im Anklang an die bestehenden Türme des Bahnhofsgebäudes im Norden sollen als zeitgenössische Ergänzung zwei Hochpunkte im Süden entstehen und die südlichen Eingänge markieren. Ein Stadtbalkon dazwischen lässt die imposante Südfassade weiterhin erlebbar in Erscheinung treten. Die Kommunaltrasse wird südlich der Erweiterung geführt.

Hochpunkte und Blickachsen

Die beiden Hochpunkte bilden im Fokus der Adenauerallee und der Mönckebergstraße klare Orientierungspunkte in den Straßenfluchten und stärken den Bahnhof als ablesbaren Solitär im Stadtraum.

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

Durchgrünter Freiraum

Der Hauptbahnhof liegt mitten in den ehemaligen Wallanlagen zwischen Außen- und Binnenalster. Diese historischen und landschaftlichen Bezüge thematisiert und stärkt der Freiraum-Entwurf. Die Idee, eine weitgespannte „Baumharfe“ auf beiden Seiten des Bahngrabens zu platzieren, strukturiert wohltuend den öffentlichen Raum zwischen Altmannbrücke und Ernst-Merck-Straße. Die Baumreihen im Anklang an die grünen Wallanlagen verbinden künftig den Bahnhof mit seinen Nachbarquartieren und Kultureinrichtungen.

Öffentlicher Raum

Der Wechsel von langen Fontänenbögen und Sitzmobiliar entlang der Baumreihen lässt interessante Platzsequenzen mit hoher Aufenthaltsqualität entstehen. Die Wurzeln der stadtklimaverträglichen Bäume reichen bis zu den wasserspeichernden Baumrigolen und sind so auch bei extrem heißen Tagen immer gut mit Wasser versorgt, das Konzept Schwammstadt sorgt für ein angenehmes Mikroklima. Am Heidi-Kabel-Platz und am Steintorplatz entstehen attraktive Gastronomieterrassen. Die beiden unterirdischen Fahrrad-Hubs liegen sinnvoll seitlich an den beiden Köpfen des Bahnhofs. Sie sind somit gut an die wichtigen Fahrradströme angeschlossen und schaffen für Pendler kurze Wege zu den Bahnsteigen.

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)

Ringschluss Wegeverbindungen

Zwischen der parallel verlaufenden Wandelhalle mit Nordsteg und dem Südsteg mit neuer Wandelhalle sollen zwei Nord-Süd Verbindungen innerhalb des bestehenden Bahnhofsgebäudes, jedoch außerhalb der großen Halle balkonartig eingestellt werden und den Ringschluss der Wegeverbindungen innerhalb des Bahnhofsgebäudes bilden. Auf diese Weise kann sich das Bahnhofsgebäude zu allen Seiten zum Standraum öffnen, ist von allen Seiten durchlässig zugänglich und ringsherum von öffentlichen Nutzungen entlang der Erdgeschosszone bespielt.

Zonierung

Die Außenräume sind klar zониert und den unterschiedlichen Verkehrsarten zugeordnet. Im Süden befinden sich die Bushaltestellen des öffentlichen Busverkehrsnetzes. Im Westen und vor allem im Osten wird der Bahnhof von - dem Fußgängerverkehr vorbehaltenen - begrünten Vorplätzen gesäumt. Im Nord-Westen sowie im Südosten soll je eine unterirdische Fahrradparkingstation mit insgesamt mehr als 3000 Stellplätzen angeordnet werden. Im Norden des Bahnhofs befindet sich die Anliefer-, Drop-Off- und Taxi-Zone mit Kurzparkmöglichkeiten und Carsharing.

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

Denkmalschutz

Die Erweiterung im Süden wie auch die Nord-Süd-Verbindungen bilden eine enge typologische Symbiose mit dem bestehenden, denkmalgeschützten Bahnhofsgebäude. Die Ergänzungen sind behutsam und präzise auf die bestehende Struktur abgestimmt und zurückhaltend eingefügt. Die Ergänzungen stärken das bestehende Bahnhofsgebäude; sowohl die Sichtbarkeit der Südfassade, als auch die Erlebbarkeit der Halle werden gestärkt, und der Bahnhof durch das Zurückbauen der nachträglichen Anbauten in seiner ursprünglichen Erscheinung im Stadtraum erlebbar herausgearbeitet.

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

Nutzungsanordnung

Entlang der neuen Wandelhalle im Süden, sowie entlang der Nord-Süd Verbindungen sollen im Erdgeschoss und teilweise im 1. Obergeschoss öffentliche Nutzungen und Gastronomie angeordnet werden. In den weiteren Obergeschossen der beiden Hochpunkte sind je ca. 10000 m² Büroflächen vorgesehen. Restaurants oder Bars in den obersten Geschossen mit Panoramablick könnten weitere Highlights zur Aufwertung der Situation bilden.

Nachhaltigkeit

Behutsamer Umgang und größtmöglicher Erhalt der denkmalgeschützten Bestandsstruktur, wie auch das Konzept Schwammstadt für ein angenehmes Mikroklima, die Integration von Fahrradstationen und E-Mobilität, sowie die erhebliche Aufwertung der öffentlichen Situation zugunsten Nicht-Motorisiertem Verkehr sorgen für hohen Mehrwert im Stadtraum und gesellschaftliche Akzeptanz und Identifikationspotential. Der neue Bahnhof kann so sowohl ökologisch als auch im Sinne der sozialen Nachhaltigkeit eine Vorbildrolle einnehmen.

Zusammenfassung (max. 400 Zeichen inkl. Leerzeichen)

Das Bahnhofsgebäude wird als städtebaulicher Solitär freigespielt, der Wallring als durchgrünter Freiraum gestärkt. Das Gebäude wird im Süden baulich über zwei neue Türme erweitert, die äusseren verkehrlichen Verbindungen umfließen diesen Solitär. Die inneren Verbindungen spielen sich innerhalb der Bestandsstruktur ab.