

Städtebaulichfreiraumplanerischer Planungswettbewerb für die
Erweiterung des Hamburger Hauptbahnhofs und der Entwicklung seines Umfelds

Hamburger Hauptbahnhof

Entwurfsleitende Idee

1. Das historische Bahnhofsgebäude wird wieder freigestellt
2. Die Orientierung wird deutlich erleichtert
3. Der „modal Interchange“ wird radikal verbessert
4. Die Orientierung innerhalb des Bahnhofsgebäudes wird deutlich verbessert
5. Das Verhältnis von transportbezogenen Einrichtungen und gewerblichen Angeboten wird in eine angemessene Balance gebracht

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

Süden: neuer Bahnhofsteil und Landmarke Hafencity (Modul B)

Die Öffnung im Stadtboden wird in gerundeter Form eingeschnitten. Diese vereinfachen den natürlichen Wegefluss und gestalten einen geeigneten Auftakt zum Bahnhof.

An der Südseite entstehen dank leichter Dachstrukturen überdachte Zonen, die historische Fassade bleibt im Vordergrund.

Das Hochhaus an der Süd-West-Ecke wird als Landmarke zur Hafen-City platziert. Es gibt dem Bahnhofsensemble ein neues Zeichen, das die historischen Türme der Nord-Seite um einen gesamtstädtischen Orientierungspunkt ergänzt.

Osten: der neue Hachmann-Park als Übergang zu St. Georg (Modul C)

Das Stadtquartier St. Georg rückt direkt an die Ostfassade des Bahnhofes heran: Hier entsteht ein Ort, der Reisende und Bürger zum verweilen einlädt. Dichte grüne Inseln und kleine flexible Baukörper mit u.a. gastronomischer Funktion gestalten den Platz.

Soziale Angebote in der Keksdose und im entfernteren Umfeld sollen positive Angebote für Stadtbewohner machen und negative Einflüsse im Bahnhofsumfeld unterbinden.

Die Nordseite: Einladung in die Kunsthallen-Allee

Wir sehen diesen Bereich als Endpunkt der „Kunstallee“ und Adresse zur Binnenalster. Der Vorplatz bietet Kiss-and-Ride, Taxi sowie Carsharing. Die drei großen Rundbögen des historischen Bauwerkes bekommen neue Funktionen als zentraler Zugang, der von Restaurants flankiert wird.

Die West-Seite: Übergang in das historische Zentrum

Sowohl die unterirdische Verbindung im Süd-Westen, als auch die oberirdischen Wege über den Steintorwall führen in die historische City. Punktuell wird die originale Fassade des Bahnhofes zugänglich gemacht und für Angebote geöffnet. Diese neuen Angebote an der Außenfassade, sowie die U-Bahn und Bus-Haltestellen beleben diese Platzseite. Der neue Landmark-Turm im Süden gibt diesem Ort eine neue Orientierung und Klarheit.

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

Ein Park in Form eines Archipels- grüne Inseln bzw. Aktivitäts-Inseln (Sport- und Freizeitaktivitäten, Treffpunkte, Radstellplätze).

Ihre Positionierung bezieht sich sowohl auf eine Analyse der großen räumlichen Massen als auch auf die Haupt- und Nebenströmungswege.

Das Ergebnis ist ein präzise organisiertes Archipel, welches einem logischen Fluss folgt.

Die Begrünung bildet von Stufe um Stufe ein starkes grünes Netzwerk, welches die grüne Metropolenstrategie Hamburgs vor Ort ergänzt (der Grüne Ring).

Die Programmierung des Archipels ist je nach konkreter Umgebung unterschiedlich und angepasst. Dies dient einer erleichterten Orientierung und ermöglicht eine diverse Erfahrbarkeit: Der Ostpark bestimmt von ruhigeren Räumen, die durch eine elegante Anordnung von Inseln geschaffen wurden, lädt zum Warten und Verweilen ein.

Der Westpark fügt sich in den Straßenraum ein und bildet eine Pufferzone.

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

Die Anbauten auf der Ost-Seite werden zurückgebaut. Die historischen Fassaden kommen wieder zur Geltung.

In den Seitenflügeln der Halle werden zwei Brücken eingeführt, welche die Nord- und Südbrücke als Ring verbinden. Die Brücken sollen die historische Innen-Fassaden nicht berühren, sondern ruhen lediglich auf Stützen im Bahnsteig-Mitte.

Umgang mit dem denkmalgeschützten Bestand: Umgang mit dem Denkmal aus hochbaulichstädttebaulicher Sicht

1) In/um den Bahnhof bieten Pavillons flexible Flächen, die zukünftigen Veränderungen aufnehmen können. 2) Im Vergleich zu dem Brückenbauwerk gem. Machbarkeitsstudie wird die Bauform eines Hochhauses bei gleichem Volumen als wirtschaftlicher eingeschätzt, da große Transferstrukturen entfallen. Hochqualitative Mietflächen, können u. a. zur Querfinanzierung der öffentlichen Angebote im Bahnhofsumfeld verwendet werden können. zeitgemäße Sichtbarkeit zu geben.

Mit der projektierten Höhe werden die Abstandsflächen Richtung Westen überschritten, was eine Regelung innerhalb eines B-Planverfahrens erforderlich macht. Der nicht mehr genutzte Posttunnel kann für die Tiefgründung durchdrungen werden. 3) Durch den Erhalt der Keksdose wird auch graue Energie berücksichtigt.

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

1) In/um den Bahnhof bieten Pavillons flexible Flächen, die zukünftigen Veränderungen aufnehmen können. 2) Im Vergleich zu dem Brückenbauwerk gem. Machbarkeitsstudie wird die Bauform eines Hochhauses bei gleichem Volumen als wirtschaftlicher eingeschätzt, da große Transferstrukturen entfallen. Hochqualitative Mietflächen, können u. a. zur Querfinanzierung der öffentlichen Angebote im Bahnhofsumfeld verwendet werden können.zeitgemäße Sichtbarkeit zu geben.

Mit der projektierten Höhe werden die Abstandsflächen Richtung Westen überschritten, was eine Regelung innerhalb eines B-Planverfahrens erforderlich macht. Der nicht mehr genutzte Posttunnel kann für die Tiefgründung durchdrungen werden. 3) Durch den Erhalt der Keksdose wird auch graue Energie berücksichtigt.

Zusammenfassung (max. 400 Zeichen inkl. Leerzeichen)

Der Bahnhof soll wieder als historischer Verkehrs-Knotenpunkt lesbar werden. Es wird auf Anbauten an der Ostfassade verzichtet, stattdessen werden alle Funktionen im Bahnhofsinneren bzw. an der Südseite untergebracht. Der Bezug zu den umliegenden Baudenkmalern wird wiederhergestellt. Ein neuer Landmark wirkt repräsentativ und identitätsstiftend. Das Außenraumkonzept schafft vielfältige Qualitäten.