

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

Hamburger Hauptbahnhof

Entwurfsleitende Idee

Der Hamburger Hauptbahnhof ist ein herausragendes historisches Monument in der Tradition der großen europäischen Bahnhofsarchitektur und ein ganz wichtiger Teil unseres kulturellen Erbes. Gleichwohl kann er als einer der frequentiertesten Eisenbahnknoten Europas allein in seiner bestehenden Form den Aufgaben und Herausforderungen des 21. Jahrhunderts nicht mehr gerecht werden.

Mit dem Umbau und der Erweiterung werden gravierende funktionale Störungen beseitigt und die Kapazität um ein erhebliches Maß gesteigert.

Vor allem aber strahlt der Hauptbahnhof mit seiner Neuausrichtung als ordnendes Kraftfeld auf das gesamte stadträumliche Umfeld bis weit in die angrenzenden Stadtquartiere aus.

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

Neues Tor zur Stadt

Die neue Wandelhalle Süd bildet in exponierter Lage ein Neues Tor zur Stadt, welches in seiner Dimension in der Lage ist, sowohl Transferraum für den öffentlichen Verkehr in ost-westlicher Richtung, als auch großer und offener Empfangsraum und zweiter neuer Haupteingang des Bahnhofs zu sein.

Die Halle ist eine Kombination aus Brücke und freitragender Halle, dessen Auflagerung über zwei portalartige Brückenköpfe in den Untergrund an lediglich vier geeigneten Punkten erfolgt. Eine autonome und innovative Ingenieurskonstruktion mit städtebaulich-architektonischem Anspruch an Proportion und Raum, welche die bestehende Südfassade des Bahnhofs ohne Beanspruchung freistellt und sichtbar

lässt. Zudem ein zeichenhafter Bau, der dem Thema des innerstädtischen Bahnhofs gerecht wird und zukunftsweisend ist im Hinblick auf den Ressourcen sparenden Materialeinsatz und Energiehaushalt im Betrieb.

Terrassenbau

Der Neuen Halle südlich angelagert befindet sich ein begrünter Terrassenbau mit einer Höhe von bis zu 30m, der verschiedene dem Bahnhof dienende Nutzungen beinhaltet. Er integriert eine weitere Ost-West-Passage für Fußgänger und Fahrradfahrer in Form einer offenen Arkade, durch welche die Verkehre in der Halle entlastet werden und welche die urbane Szenerie des Bahnhofs auf der Südseite mit Blick auf die Gleise bis hinunter zur Hafenstadt öffentlich erlebbar macht.

Campanile

Zwischen Steintorplatz und Hachmannplatz entsteht ein 70m hoher Campanile.

Er ist eigenständiger Bestandteil und neben der Halle weithin sichtbarer Teil der neuen Bahnfigur. Stadträumlich bildet er eine neue westlichen Kante des Steintorplatzes und den südlichen Abschluss des Bahnhofsplatzes auf der Ostseite, der sich nun in ganzer Länge und Breite bis zum Biberhaus neu aufspannt.

Ringschluss

Im Inneren des Bahnhofes wird vorgesehen einen Ringschluss herzustellen und den Nord- und Südstege an beiden Längsseiten über einen neuen West- und Oststege zu verbinden.

Ohne Eingriff in die bestehende Konstruktion werden die beiden Seitenschiffe der bestehenden Halle offen ausgebaut, indem die zwei neuen Stege als eigenständige Konstruktionen über den seitlichen Gleisanlagen aufgestellt werden.

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

Der Ausgangspunkt für die formale Setzung der Grünstrukturen sind die ehemaligen Wallanlagen, welche sich um die Altstadt ziehen und in deren Zentrum der Bahnhof als städtebaulicher Solitär liegt.

Unter dem Baumdach liegt eine durchgängige Platzstruktur, die das Bahnhofsumfeld in den Grenzen der historischen Wallanlagen einheitlich fasst und als durchgängig barrierefreier Belag und Shared Space einen Ort des sozialen Miteinanders und der Inklusion schafft. Die Liniatur der Platzstruktur orientiert sich an der Mittelachse des Bahnhofsgebäude und damit am ringförmigen Verlauf um die Altstadt.

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)

Aufgrund der Lage und Stadtstruktur, der bestehenden Verkehrssysteme und der vielfältigen Nutzergruppen bietet der Hauptbahnhof ein hohes Potential als Schaufenster für innovative und nachhaltige Mobilitätslösungen.

Ein künftig emissionsarmer, öffentlicher Nahverkehr bildet mit den Angeboten für Radfahrer das Rückgrat des Verkehrs und vernetzt den Bahnhof mit der Stadt.

Die Angebote für Fahrradparken, Mobilitätshubs, Kurzzeitparker, Taxi und Ver- und Entsorgen werden dezentral platziert und die unmittelbaren Flächen um den Bahnhof freizuhalten und gleichzeitig kurze Wege zu gewährleisten.

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

Alt und Neu

Unter der Prämisse des Erhalts aller bauzeitlichen Elemente und der Befreiung von überwiegend funktionalistischen Anbauten und Überformungen der letzten Jahrzehnte erfolgt der Umbau des Bahnhofes im Sinne der Wiederherstellung seines ursprünglichen und unverstellten Zustandes.

Die Erweiterung hingegen geschieht mit der Zielsetzung einer offensiven städtebaulichen Neugewichtung und mit dem Anspruch ein einheitliches Neues Ganzes zu gewinnen. Die Unterscheidung zwischen Alt und Neu bleibt dabei immer klar erkennbar.

Zum einen setzen sich die Neubauten formal vom Bestand ab - alte und neue Konstruktion werden klar voneinander getrennt.

Zum anderen wird der Bahnhof in baulich typologischer Sicht geradezu idealtypisch komplettiert, indem der nördlichen Wandelhalle eine im Grundriss bislang fehlendes spiegelbildliches Pendant auf der Südseite hinzugefügt wird.

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

Zusammenfassung (max. 400 Zeichen inkl. Leerzeichen)

Neuausrichtung als ordnendes Kraftfeld auf das stadträumliche Umfeld, Freistellung Bahnhof, Erweiterung Bahnhof mit einem spiegelbildlichen Pendant zur nördlichen Wandelhalle auf der Südseite zu einem einheitlichen Neuem Ganzem, Wandelhalle Süd als Transferraum für ÖPNV und als großer offener Empfangsraum, Ringschluss über einen neuen West- und Oststeg als Ergänzung zum Nord- und Südsteg