

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

Hamburger Hauptbahnhof

Entwurfsleitende Idee

In der Neuordnung der Verkehrsinfrastruktur rund um den Hauptbahnhof liegt ein großes Potential für die strukturellen Verbesserungen der öffentlichen Räume im Herzen der rasant wachsenden Hansemetropole. Zielsetzung ist es, die wechselseitige Beeinflussung von Natur und urbanen Elementen zu nutzen und bewusst neu zu gestalten. Urbane Biotope, in denen beide Faktoren eine einheitliche Präsenz haben. Durch die Balance dieser wechselseitigen Auswirkungen können wir in Städten einladende, natürliche Umgebungen schaffen und die Flora und Fauna zum Gedeihen und Entwickeln anregen. Ein stark kontextgebundenes „Hamburger Biotop“ kann zum Ortsgefühl, Wohlbefinden der Menschen und urbaner Gemeinschaftsidentität beitragen und ein vielfältiges Naturerlebnis bieten. Denkmal. Raum!

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

Bahnhofsgebiete in Großstädten sind XL-Plätze, aufgrund der Schieneninfrastruktur und der großen Anzahl von Menschen, die sich täglich durch sie bewegen. Unser Vorschlag verbessert den Personenfluss zum Bahnhof und dem öffentlichen Verkehrsnetz, und zielt darauf ab, den öffentlichen Raum mit dem großen und kleinen Gefüge von Straßen und Plätzen zu verbinden, um die menschliche Dimension und die kulturelle Identität der Stadt zu stärken. Der öffentliche Raum rahmt die monumentalen (Kultur)Bauten von Bahnhof, Museum, Theater etc. Die Akzentlinien folgen der geschwungenen Form des Bahnhofsgebäudes von Ost nach West und reflektieren die Gebäudestruktur. Sie leiten die Menschen zu den Eingängen und stellen die Verbindung des Bahnhofs mit dem umgebenden Stadtgefüge wieder her. Mit einer zunehmend mobilen Gesellschaft wirken Transiträume außerdem identitätsstiftend und übernehmen die Rolle als örtliche Visitenkarte: neue attraktive Stadtzentren entstehen.

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

Mit dem Hamburger Biotop das städtische Gefüge heilen: Der Glockengießer- und Steintorwall wird als grünen Boulevard ausgebildet und lediglich unterbrochen durch einfache, überschaubare und barrierefreie Übergänge. Der fragmentierte Baumbestand der Kirchenallee wird ergänzt, am Hachmannplatz verdichtet und somit die grüne Nord-Südverbindung wiederhergestellt. Die bestehenden Brücken: Ernst-Merk-Brücke, Anlieferung nördlich der Wandelhalle, Steintorbrücke werden erweitert als grüne, fußläufige Verbindung, um St. Georg mit der Innenstadt direkt und attraktiv zu verknüpfen. Der Fußgängersteg vor der Wandelhalle bietet zudem die Möglichkeit zusätzliche Abgänge zu den Bahnsteigen zu organisieren, um die Passagierströme besser zu verteilen. Das ‚Hamburger Biotop‘ mit grünen Brücken, Boulevards, Alleen und ‚Wäldchen‘ stellt die großartige Struktur der Vergangenheit wieder her mit Alster, Steintor und öffnet die grüne Blickachse in Richtung Zentrum, mit St. Petri- und St.-Jacobi Kirche zur Orientierung.

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)

Im Sinne der Mobilitätswende ist das Verorten von zu vielen Parkplätzen nicht zielführend. Im Gegenzug ist die Stellplatzkapazität für Fahrräder zu niedrig angesetzt. Ein unterirdisches Fahrradparkhaus, organisiert über zwei Ebenen, ermöglicht die Unterbringung von 6800 gesicherten Stellplätzen unter dem Hachmannplatz dicht an den frequentierten Velorouten. Eingegraben parallel zum bestehendem S-Bahntunnel und als Bindeglied zwischen den Verteilerniveaus der U1/U3 und U2/U4 ermöglichen direkten Zugängen zu den Verteilerebenen der U-Bahn und Aufgänge zum Hachmannplatz schnelles Umsteigen durch kurze Wege. Der Info Pavillon auf dem nördlichen Vorplatz, der stadträumlich ein Gegenüber bildet mit der Kunsthalle und der auch inhaltlich als solches bespielt werden kann, dient gleichzeitig als Dach für den Hol- und Bringverkehr und Erkennungspunkt für das Ankommen an der Stadtseite.

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

Die Aufwertung des Denkmals spielt die Hauptrolle im hochbaulichen Entwurfskonzept. Die allseitigen Sichtbeziehungen werden respektiert. Das Gebäude von den Anbauten an der Ostseite befreit und die Fassade am Hachmannplatz aktiviert, wodurch ein interessantes Gegenüber entsteht. Die Neubauvolumen der Module C und B werden am historischen Steintor verortet. Ein Hochbauaccent auf dem Steintor Platz kann die Rolle eines Landmark übernehmen. Gegliedert in drei Niveaus: Sockel, unterer und oberer Baukörper, werden die Höhen von Bahnhof, St. Georg und der Stadt reflektiert, aber die historische Stadtsilhouette respektiert. Auf der ursprünglichen Position des Steintors, am Kopf der verlängerten Steintorbrücke, legen wir parallel zum Gleisfeld ein zweites Volumen als Gegenüber zum Museum für Kunst und Gewerbe. Lediglich das Kopfgebäude erhebt sich über die umliegende Bebauung was räumlich die Wirkung eines Stadteingangs erzeugt. Hierdurch wird die ursprüngliche Blickachse zwischen Berliner Tor und Innenstadt nicht verstellt, womit die heutige Sicht auf die ikonische Südfassade erhalten bleibt.

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

Im Inneren des Bahnhofs werden die „Quertonnen“, die über den äußeren Bahnsteigen liegen und die an der Nordostseite bereits überbaut sind, an Ost- und Westseite ergänzt. So entsteht eine funktionale Verbindung zwischen Nord- und Südsteig, was die Unterbringung der DB Serviceflächen innerhalb der Kubatur der Bahnhofshalle ermöglicht. Gute Orientierung durch optimale Sicht auf die Bahnsteige und kurze Wege sorgen für eine gleichmäßige Verteilung der Reisenden in der Haupthalle über das neu geschaffene DB Service-Carré. Der Neubau am Steintorwall hat im EG der grünen Kommunaltrasse zuträgliche Serviceflächen, sowie auf den Obergeschossen großflächige multifunktionale Nutzungseinheiten. Im Hochbau am Steintor Platz findet der untere Gebäudeteil als Apartmenthotel, mit Fitness, Wellness und Gastronomie im Sockel, Anschluss an die direkte Umgebung. Für den oberen, prominenten Gebäudeteil wird die Büronutzung für die DB vorgeschlagen.

Zusammenfassung (max. 400 Zeichen inkl. Leerzeichen)

Denkmal. Raum! Mit dem "Hamburger Biotop" das städtische Gefüge heilen. 5 Leitgedanken:

1. Grüne Struktur des Wallrings wiederherstellen: Freiraum begrünen zwischen Alster und Elbe
2. Verknüpfung von Innenstadt und St Georg: hinzufügen von 3 grünen Fußgängerbrücken
3. Aufwerten des Denkmals: befreien von Anbauten, respektieren allseitiger Sichtbeziehungen, Fassaden aktivieren durch Ergänzen des DB Service-Carré im Inneren der Bahnhofshalle
4. Neue Bebauung verorten am historischen Steintor(Platz): Orientierungspunkt(e) in der Stadt Silhouette
5. Neustrukturieren der Freiflächen rund um den Hauptbahnhof: Straßenprofile reduzieren und begrünen, Plätze definieren und programmieren, Blickachsen öffnen. Ein kontextgebundenes „Hamburger Biotop“ kann zum Ortsgefühl, Wohlbefinden der Menschen und urbaner Gemeinschaftsidentität beitragen und ein vielfältiges Naturerlebnis bieten.