

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

Hamburger Hauptbahnhof

Entwurfsleitende Idee

Mit einer Großform, einem wolkenähnlichen Dach, das den bestehenden Hauptbahnhof räumlich fasst, soll ein Ort in der Stadt gewonnen werden, der ein Zusammenführen Hamburger Bürger mit den Mobilitäten des 21. Jahrhunderts verräumlicht und Alltagshandlungen wie Umsteigen, Ankommen oder Abfahren zu einem widerkehrenden, einprägsamen Erlebnis macht. Der Verkehrsknoten Hamburger Hauptbahnhof soll sich zu einem großzügigen Stadtraum hoher Aufenthaltsqualität entwickeln, der von der Fußgänger- wie auch von der Satellitenperspektive einen neuen Stadtbaustein markiert. Bilder des kollektiven Gedächtnisses (historische Bahnhofshalle, Züge) werden erweitert mit neuen Wahrnehmungen eines zeitgemäß ausgebildeten Mobilityhubs. (Wolkendach)

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

Grundlage des städtebaulichen Konzeptes ist die Weiterführung und Stärkung der für die Hamburger Stadtstruktur prägenden Wallanlagen mit den darin eingebetteten Gleisanlagen und dem Hauptbahnhof einerseits und Rückgewinnung der vom Verkehr dominierten 0-Ebene für die Bürger der Stadt, für Fußgänger- und Radfahrer, indem einen Großform ausgebildet wird, den Gleisanlagen nachfahrend und den Bahnhof einbettend, damit einen Ort markierend, der das Potential hat, sich in das kollektive Gedächtnis der Bürger ebenfalls festzusetzen.

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 historischen Wallanlagen wurden insbesondere im Bereich des Wettbewerbsareals durch hochverdichtete Gleisanlagen und dem Hauptbahnhof als Solitär wesentlich überformt. Als Reaktion darauf besetzt die Landschaftsplanung und die Planung des öffentlichen Raums ganz konsequent die 0-Ebene.

Im Westen wie auch im Osten des Hauptbahnhofs werden umfangreiche Baumpflanzungen mit Laubbäumen erster und zweiter Ordnung vorgenommen, die je nach gestalterischer Reaktion unterschiedlich ausgebildet werden. Östlich des Hauptbahnhofs werden durch die Baumpflanzungen einzelne Platzgefüge geschaffen, die dem gesamten Bereich sensibel abgestimmt räumliche Sequenzierungen verleihen. Im Westen hingegen wird der gesamte Bahnhofsvorbereich mit einer „ungeordneten“ Bepflanzung versehen um ein einziges Raumgefüge Bahnhof West zu artikulieren.

Durch das Herausnehmen von MIV und die Belegung der Flächen des shared space mit großformatigen Platten Orte mit hoher Aufenthaltsqualität geschaffen.

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)

Um die gewünschte und dringend notwendige Anbindung des Hauptbahnhofs an die Innenstadt bewerkstelligen zu können, schlagen wir vor, den gesamten Bereich westlich des Hauptbahnhofs von der Ernst Merck Straße im Norden bis zur Steindammbrücke im Süden verkehrsarm als shared space zu gestalten. Hierdurch gelingt es, den gesamten Fußgängerverkehr auf der 0-Ebene zu führen, was zu einer deutlichen Belebung des öffentlichen Raums führt. Die Unterführungen, wie auch die Bunker können dabei als Fahrradstellbereiche neu gewidmet werden. Durch die extensive Ausprägung des shared space können sämtliche Rad- und Fußverkehre problemlos auf der 0-Ebene geführt werden, ebenso die Hol- und Bringverkehre.

Von der bestehenden Steindammbrücke im Süden werden die Bahnsteige über Rolltreppepaare und jeweils einem Lift und im Norden werden die Bahnsteige durch Treppen und jeweils einem Lift von der bestehenden Anlieferbrücke zusätzlich erschlossen.

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

Der Bestand wird nicht nur als Denkmal geschützt und respektiert, sondern auch als Bauwerk seiner Epoche auf den verschiedensten Ebenen artikuliert.

Im Sinne der Charta von Venedig ist Ausformulierung eines Daches als Großform als Erweiterung klar lesbar. Der Bestand ist hierbei freigestellt worden und die gewählten Materialien unterscheiden sich deutlich vom Bestand, jedoch übernimmt das große Dach die Thematik der Schienengebundenen Mobilität und verortet sie im 21. Jahrhundert. Die unterschiedlichen Epochen werden hierdurch sichtbar.

Im Inneren wird die Wandelhalle auf seine ursprünglichen räumlichen Qualitäten zurückgeführt, indem alle später hinzugekommenen Einbauten entfernt werden und durch offene Verkaufsstände ohne räumliche Abschlüsse ersetzt.

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

Die Realisierbarkeit in Etappen ist gut durchführbar. Die neuen Bahnsteigerschließungen im Norden

und Süden sind äußerst wirtschaftlich, da sie keiner zusätzlichen Verteilerplattformen bedürfen. Das neue Dach mit Stahlstützen, Holzträgerlagen und einem mit Luftkammern ausgebildetem Foliendach setzt auf eine absolute Materialminimierung und kann hierdurch einen wesentlichen, zukunftsweisenden Beitrag zum Thema GWP und CO₂-Footprint leisten.

Zusammenfassung (max. 400 Zeichen inkl. Leerzeichen)

Die Attraktivierung der 0-Ebene als shared space bei gleichzeitiger Vernetzung des Bahnhofareals mit den benachbarten Vierteln und einem Wolkendach, das nicht nur Witterungsschutz ist, sondern auch die neuen Mobilitäten räumlich fasst, manifestiert das Bahnhofsareal als neuen Stadtraum, als einen Ort mit hoher Aufenthaltsqualität und bedeutsamen Aneignungspotential.