

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

Hamburger Hauptbahnhof

Entwurfsleitende Idee

Der Projektvorschlag will die zukünftige Leistungsfähigkeit des Bahnhofs Hamburg als wichtigstem Verkehrsknotenpunkt der Stadt sicherstellen. Dieser Ausbau muss dem öffentlichen Stellenwert gerecht werden und zu einer qualitätvollen Weiterentwicklung der angrenzenden Stadträume beitragen. Schliesslich trägt der Entwurf dem hohen denkmalpflegerischen Wert des Bahnhof Rechnung. Siehe auch Erläuterungen auf den Abgabeplänen.

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

Das städtebauliche Konzept sieht eine räumliche Klärung der vier Seiten respektive Stadträume vor, die in ihren Qualitäten gestärkt werden. Zudem erhalten die vier Seiten klare funktionale Zuteilungen, insbesondere ihrer verkehrlichen Aspekte. Baulich sieht das Projekt eine geringe «Eingriffstiefe» vor und beschränkt sich auf zwei Elemente: Vordächer und zwei «Ecktürme». Über die Vordächer wird der Bahnhof allseitig geöffnet, was dessen Leistungsfähigkeit erhöht und die stadträumlichen Verknüpfungen stärkt. Mit der Einfachheit des Konzeptes resultiert eine klare Adressierung, eine gute Übersichtlichkeit und nicht zuletzt ein denkmalgerechter Umgang mit dem Bestand. Das grosse, zusätzliche Vegetationsvolumen macht den Wall wieder «grün» und verbessert das städtische Mikroklima. Siehe auch Erläuterungen auf den Abgabeplänen.

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

Das freiraumplanerische Konzept baut primär auf zwei unterschiedlichen Räumen auf: dem westlichen Ring des Glockengießer- und Steintorwalls und dem Hachmannplatz im Osten. Der «Ring» soll in seiner linearen Qualität gestärkt werden, unter anderem durch ergänzende Baumpflanzungen, welche die bestehenden Alleen verdichten und «Ring» wieder bis zur Alster und den westlichen Abschnitten «grün» machen. Der Hachmann wird als zusammenhängender Platzraum zwischen Bieberhaus und Museum sowie Bahnhof und Schauspielhaus definiert. Hier werden die bestehenden Pflanzungen zu «Wolken» ausgebaut, die dem Prozesshaften verpflichtet sind. Das grosse Vegetationsvolumen sowie flache Wasserspiegel schaffen eine hohe Aufenthaltsqualität und unterstützen ein gutes Mikroklima. Siehe auch Erläuterungen auf den Abgabeplänen.

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)

Das Verkehrskonzept baut auf einer räumlichen Klärung und funktionalen Zuteilungen der vier Seiten respektive Stadträume auf. Der Individualverkehr wird mit Taxistationen, Stellplätzen, Busstation, Hol- und Bringverkehr etc. am westlichen «Ring» des Glockengießer- und Steintorwalls konzentriert. Der Hachmannplatz soll zukünftig primär den Fußgängern vorbehalten sein, einzelne Busse verkehren auf Platzniveau. Die Steinbrücke wird für den Individualverkehr geschlossen und nimmt Buss- und Fahrradverkehr auf. Die nördliche Brücke wird für die Anlieferung optimiert. Die Radstationen werden dezentral verteilt angeordnet. Siehe auch Erläuterungen auf den Abgabeplänen.

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

Dem denkmalpflegerischen Wert des Bahnhof Hamburg wird hohe Priorität eingeräumt. Die baulichen Eingriffe und Ergänzungen beschränken sich auf dreiseitige Vordächer im Bereich des Sockels, der zudem partiell geöffnet wird, sowie zwei «Ecktürme»: Im Südosten als Ersatzbau der «Kecksdose» und als Solitär, abgelöst vom Bahnhof im Südwesten an der Steintorbrücke. Die Gestalt des Bahnhofs, insbesondere die stadträumlich bedeutsame Südfassade, bleibt erhalten. Siehe auch Erläuterungen auf den Abgabeplänen.

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

Aufgrund der geringen Eingriffstiefe im Bestand ist die technische Realisierbarkeit vergleichsweise einfach möglich und sehr gut etappierbar. Das Gleisfeld wird nicht mit Hochbauten überbaut. Die in der Auslobung geforderten Nutzflächen können mit dem Projektvorschlag realisiert werden. Es ist unter diesen Gesichtspunkten von einer guten Wirtschaftlichkeit auszugehen.

Zusammenfassung (max. 400 Zeichen inkl. Leerzeichen)

Der Projektvorschlag für Bahnhof Hamburg stärkt mit wenigen Mitteln und vergleichsweise geringer «Eingriffstiefe» die städtebauliche Stellung des Bahnhofs, respektiert seine denkmalpflegerische Bedeutung und sichert die zukünftige Leistungsfähigkeit. Über die räumliche Klärung der vier angrenzenden Stadträume sowie klare funktionale Zuteilungen wird die städtebauliche und verkehrliche Anbindung an die Innenstadt und das Quartier St. Georg maßgeblich verbessert. Die «Einfachheit» des Entwurfs und die wenigen baulichen Mittel lassen für die zukünftige Weiterentwicklung viel Raum, schaffen eine gute Adressierung und Orientierung. Den Freiräumen und insbesondere der Vegetation kommt im Projekt große Bedeutung zu.