

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

Hamburger Hauptbahnhof

Entwurfsleitende Idee

Mit unserem Vorschlag "1001 Baum" wollen wir Hamburgs innerstädtische Gleisbarriere auflösen und ein neues, einzigartiges grünes Herz schaffen, das ein aktives Stadtleben und das bestmögliche Reiseerlebnis in der Zukunft ermöglicht.

"1001 Baum" ist ein modernes Abenteuer, in dem sich ein belebtes Stadt- und Bahnhofsviertel, von einem Verkehrs- und PKW dominierten Stadtraum, zu einem neuen, harmonischen und grünem Stadtraum für alle wandelt.

Darüber hinaus handelt die Geschichte "1001 Baum" davon, wie sich der Hamburger Hauptbahnhof, von einem lauten, unsicheren Transitraum zu einem internationalen Beispiel für einen großzügigen, attraktiven und menschlichen Bahnhof verwandelt.

Um so viel städtische Qualität und Zusammenhalt wie möglich zu gewährleisten, haben wir uns für die Einführung eines zusammenhängenden grünen und autofreien Stadtraums entschieden, der sich über die Gleisanlagen, sowohl im Bahnhof als auch um das Bahnhofsgebäude erstreckt. Auf diesem verkehrsberuhigten neuen Stadtraum werden 1001 Bäume, grüne Inseln, Stellplätze und Neubauten respektvoll mit den Bewegungsströmen der Reisenden, Fußgängern, Fahrradfahrern, Besuchern und Verkehrsarten vereint.

Dieses starke städtebauliche Konzept wird den innerstädtischen Stadtraum um den Bahnhof qualitativ aufwerten und einen Nährboden für neue Biodiversität und aktiven Bezirk schaffen.

Willkommen unter 1001 Bäumen - Willkommen in Hamburg!

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

Unsere Städte sollten in Zukunft lebenswerter, natürlicher und grüner werden. 1001 Bäume, ist vor diesem Hintergrund ein robustes und nachhaltiges Stadtplanungskonzept, das das Bahnhofsgelände funktional als auch ästhetisch für die Zukunft rüstet.

Die heutige Situation, in der das Bahnhofsgebäude ein Art Barriere im Stadtraum bildet, wollen wir gerne auflösen, das Gelände an den zentralen Achsen und Ecken öffnen, und damit einen einzigartigen und überdachten urbanen Raum, in und um die große Bahnhofshalle schaffen.

Unser Konzept schlägt eine Überdeckung der Gleisanlage in der Bahnhofshalle vor. Der Nord- und Südsteig werden durch eine Deckenkonstruktion miteinander verbunden. Dadurch entsteht ein übersichtlicher und attraktiver Aufenthaltsbereich für Reisende, Wartende und Besucher des Hamburger Bahnhofs. Die Bahnhofshalle kann somit das in der Zukunft steigende Personenaufkommen fassen und bietet nicht nur bei Hamburger Wetter einen angenehmen Ort zum Verweilen.

Im südlichen Teil des Areals platzieren wir ein neues multifunktionales Gebäude. Das Gebäude ist von den weichen Formen der Gegend inspiriert und passt sich der Höhe der Nachbarschaft an. Das Erdgeschoss des Gebäudes ist offen und für jedermann zugänglich, um den bestmöglichen Flow und visuellen Kontakt zum Stadtraum zu gewährleisten. Die Struktur des Gebäudes beinhaltet in den Kernen, auch die geforderten fünf Zugänge zu den Bahngleisen.

Der Neubau der Deutschen Bahn befindet sich im südöstlichen Bereich des Moduls C. Auch dieser Baukörper ist von den historischen, und natürlich, weichen Linien der Gegend inspiriert. Wir schlagen vor, dass das Erdgeschoss öffentlich zugänglich ist und mit extrovertierten Funktionen bespielt wird. Darüber hinaus wäre es wunderbar, der Öffentlichkeit Zugang zu den obersten beiden Etagen zu gewährleisten, und damit einen neuen Stadtbalkon mit Blicken über das schöne Hamburg hinaus, für alle zu schaffen.

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

Unser Entwurf wird formal von den Bewegungsströmen im Stadtraum geprägt. In Gebieten, in denen es weniger intensive Bewegungsströme gibt, werden Baumgruppen, grüne Inseln, Fahrradstellplätze und die Gebäude platziert. So entstehen stadträumlich, logische Verbindungen mit aktiven und ruhigeren Zonierungen.

Die grünen Inseln sind variiert bepflanzt und sind neue, klimafreundliche Orte des Verweilens. Einige Inseln bestehen aus Baumgruppen, während andere Inseln dichtere Bepflanzungen enthalten, die Lärm und Luft filtern und wo man als Reisender, Bewohner oder Besucher sitzen, und das vielfältige Hamburger Stadtleben beobachten kann. Auch entlang der Fassade des Bahnhofsgebäudes haben wir die Möglichkeit von Sitzgelegenheiten im Freien eingerichtet, um eine sichere und attraktive städtische Umgebung rund um den Bahnhof zu schaffen.

Alle Unterführungen werden mit einem skulpturalen, runden Dach überdeckt, das Informationen über Züge, S-Bahn, Busse anzeigt. Diese „Laternen“ werden zu jeder Tageszeit, Orientierung, Auffindbarkeit und die Wegführung der Reisenden erleichtert.

Es wird vorgeschlagen in den zentralen Bereichen, einen neuen Bodenbelag, aus Granit mit linearen Bandagen, die von den Bahngleisen in der Umgebung inspiriert sind, anzulegen.

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)

Mit unserem Vorschlag "1001 Baum" wollen wir Hamburgs Wandel zu grüner Mobilität, Sicherheit und Komfort für Fußgängern und Radfahrern aktiv fördern.

Um dies zu unterstützen sind für Hamburgs Innenstadt zukünftig, wichtige infrastrukturelle Veränderungen, politisches Umdenken und Handeln notwendig. Wir schlagen vor Steintorbrücke und die Kirchenallee zukünftig zu „entmotorisieren“, und für den privaten Autoverkehr zu sperren. Die Fahrspuren werden in kollektive, grüne Verkehrsadern umgewandelt, auf denen zukünftig ausschließlich Fußgänger, Fahrradfahrer, Busse und Serviceverkehr passieren werden.

In unmittelbarer Nähe zu den Eingängen des Bahnhofs haben wir Taxistände und Parkplätze mit Zugang von der Ernst-Merck-Straße eingerichtet. Darüber hinaus empfehlen wir Kurzzeitparken, Kiss & Ride in Parktaschen entlang des Glockengießerwalls zu erlauben.

Die überdachten Fahrradstellplätze befinden sich im Nordwesten und im Südosten des Gebiets. Darüber hinaus haben wir Fahrradstellplätze, Leihfahrräder und Stationen für Elektroroller gleichmäßig an den zentralen Knotenpunkten verteilt, um die grüne Mobilität zu fördern.

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

Der Hamburger Hauptbahnhof ist ein einzigartiges, historisches Gebäude, das architektonisches Feingefühl und Respekt erfordert. Die seit vielen Jahren mehr oder wenig zufällig entstandenen baulichen Ergänzungen, verschiedene Beläge und auch inneren funktionalen Wirrwarrs sollten überdacht und erneuert werden.

Mit unserem Vorschlag "1001 Baum" entfernen wir alle Ergänzungen des Bahnhofs. Unser primäres Ziel ist es, das historische Gebäude wieder elegant und kohäsiv erscheinen zu lassen.

Mit präzisiertem Eingriff in die Fassade werden im Norden und Süden insgesamt fünf neue Eingänge geschaffen, um die Bewegungsströme vom Stadtraum durch das Gebäude zu stärken. An Ost- und Westfassade werden zusätzlich zu den bestehenden Eingängen drei neue Eingänge vorgeschlagen.

Im Bereich der Ostfassade werden neue, den Innen- und Außenraum aktivierende Restaurantbereiche in die Fassade integriert. Eingriffe in die Bestandsfassaden werden dabei immer mit Respekt auf die historische Architektur und den Gesamtausdruck des Bahnhofs vorgenommen.

Im Inneren des Bahnhofs werden im ersten Modul auf der Ost- und Westseite neue Läden hinzugefügt. Diese Geschäfte werden mit einem gedämpften architektonischen Ausdruck in Bezug auf die Architektur der Halle abgeglichen. Im Süden wird der Neubau von der charakteristischen und schönen Bestandsfassade freigespielt. Übergeordnetes architektonisches Ziel ist es mit Harmonie und Feingefühl zwischen neuer und alter Baumasse zu vermitteln.

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

Unser Vorschlag ist ein ehrgeiziger, nachhaltiger und realistischer Vorschlag, von dem wir annehmen, dass er Hamburgs Innenstadt, dem Stadtraum und seinen kommenden Generationen einen Mehrwert zuführen wird.

Bei der Ausarbeitung des Vorschlags wurden die technischen Möglich- und Machbarkeiten unter Mitwirkung von spezialisierten Fachplanern sorgfältig analysiert und abgewogen. Basierend auf dieser Analyse haben wir einen Vorschlag entworfen, der innerhalb der technischen Grenzen realisiert werden kann. Ein wichtiger Parameter für den gemeinsamen Erfolg ist, dass der Zugbetrieb während der Realisierungsphase zu keinem Zeitpunkt gestört wird, so dass Bauarbeiten gleichzeitig mit dem Zugbetrieb ausgeführt werden können. Der Vorteil des Hamburger Hauptbahnhof ist es, dass zwischen den bestehenden Gleisen ausreichend Platz zur Verfügung steht, um eine neue Tragstruktur zu platzieren. Zur Überdeckung der bestehenden Gleisbereiche im Inneren des Bahnhofs sollen Spannbeton-Fertigteilelemente mit Ortbetonerfüllung zum Einsatz kommen, welche Quer zu den Gleisachsen spannen. Alternativ wären auch einzelne Spannbetonbinder mit eingehängten Halbfertigteildecken plus Ortbetonerfüllung denkbar. Damit ist eine schlanke Deckenkonstruktion mit hoher Brandschutzsicherheit gewährleistet. Gleichzeitig wird mit dieser Konstruktion, die Herstellung des neuen Hallenniveaus den laufenden Bahnbetrieb so gering wie möglich beeinträchtigen. Die Deckenelemente lagern im Bereich der Bahnsteige auf Stahlbetonfertigteilträgern auf, welche wiederum durch V-Stützen im Abstand von etwa 8,0m unterstützt werden. Es ergeben sich somit handhabbare Spannweiten für die Deckenkonstruktion. Die Stützen stehen auf Pfahlkopfplatten, welche lokal in die Bahnsteige eingelassen werden und durch Gruppen von Mikropfählen gegründet werden. Die Konstruktion erlaubt den Einsatz von Kleinbohrgeräten, welche den laufenden Betrieb auf den Bahnsteigen sichern. Die Positionierung der Stützen erfolgt mit Abstand zu den Hauptstützen der bestehenden Bahnhofshalle. Auch die neue Deckenkonstruktion wird von diesen Bestandsstützen konstruktiv getrennt, um zusätzliche Lastübertragung und mögliche Setzungen zu unterbinden. Pflanzen und grüne Oasen über den Gleisen sind in konventionellen Pflanzbecken technisch einfach umsetzbar. Wirtschaftlich ist das Projekt schon daher, da dem Hamburg Hauptbahnhof eine wirtschaftlich und investitionstechnisch äußerst lukrative neue Erdgeschossebene hinzugefügt wird. Die Baukosten für die Errichtung der beiden Baukörper liegen im konventionellen wirtschaftlichen Rahmen innerstädtischer Büro- und Gewerbebauten. Viele Investitionskosten des Bauens können durch spätere Erlöse von zusätzlicher Handels- und Gewerbeflächen auf kurzen Zeiträumen amortisiert werden.

Zusammenfassung (max. 400 Zeichen inkl. Leerzeichen)

- neuer, zusammenhängender, grüner und autofreier Stadtraum
- Auflösung der „Barriere“ Hamburger Hauptbahnhof und Anbindung in umgebenden und neuen Stadtraum in und um den Hbf,
- Fokus auf Fußgänger, Radfahrer und ÖPNV, Reduzierung MIV
- Platzierung zwei neuer, markanter Gebäude, baulich freigespielt vom historischen Gebäude
- Anpflanzung von 1001 Bäumen und weiteren Pflanzen, für neuen klimafreundlichen und attraktiven Stadtraum
- Aktivierung des Erdgeschosses, mit neuer, aktiver Erdgeschossebene, Geschäften und Gastro
- Technische Machbarkeit bei laufendem Bahnbetrieb sichergestellt
- Lukrative Investition, wirtschaftlich und baulich nachhaltige Entwicklung