

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

Hamburger Hauptbahnhof

Entwurfsleitende Idee

Die historische Substanz des Hauptbahnhofs als solitärer Bau wird freigelegt und zum Ausgangspunkt einer neuen urbanen Vernetzung mit dem umliegenden Stadtraum. Das architektonische Potential, das "Juwel", wird durch eine präzise Setzung von 3 weiteren Baukörpern stadträumlich in Szene gesetzt. Der bisher „schwimmende“ und undefinierte Raum um den Bahnhof wird stadträumlich gefasst und in eine Sequenz von Straßen, Plätzen und Gassen gegliedert. Die Adressierung des Bahnhofes erfolgt von allen Seiten durch klar definierte Stadträume im Norden, Osten, Westen und Süden. Die ursprüngliche Hauptfassade im Norden wird reaktiviert und erhält einen angemessenen Vorplatz.

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

Durch die städtebauliche Neuordnung wird eine klare Adressbildung mit jeweils eigener Identität geschaffen. Der Neubau eines „Kulturkubus“ im Nordwesten bildet die Raumkante sowohl zum Bahnhof als auch zum Museumsplatz und schafft einen „Brückenschlag“ zur Kulturmeile im Süden. Der lang- gestreckte und unglücklich proportionierte Hachmannplatz im Osten wird durch ein winkelförmiges Gebäude besetzt, welcher eine gassenartige Situation zum Bahnhof formuliert. Der Neubau eine turmartige Ausformulierung mit Höhenbezug zum Klockmannhaus, der einen städtebaulichen Akzent zum Steintorplatz setzt. Die Südfassade des Bahnhofs bleibt unberührt und öffnet sich großzügig zur verkehrsberuhigten Steintorbrücke. Der quadratische Block (Bauteil B) beruhigt den Stadtraum zu allen Seiten und formuliert in seinem Innenhof einen einzigartigen, grünen Rückzugsraum inmitten der Stadt.

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

Es wurde ein Freiraumkonzept entwickelt, das aus einer Sequenz identitätsstiftender, qualitätsvoller Platzsituationen, Grünräumen und Verbindungs- und Sichtachsen besteht. Diese Freiraumsequenz bildet einen neuen Abschnitt des übergeordneten Kunstweges, der auch die Aspekte der Landschaftselemente wie der Erste Grüne Ring und der Landschaftsachse Homer Geest zusammen mit den naheliegenden Stadtteilen vernetzt. Der behutsame Umgang mit dem Grün die Albedo- und wasserdurchlässige Beläge tragen zu Verbesserung des Mikroklimas bei.

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)

Die verkehrsberuhigten Kommunalstrassen und der Gleisüberdeckungen ermöglichen Neunutzung der Bahnhofsnahen Stadträume. Am nördlichen Bahnhofseingang werden die Stellplätze für Taxen und Kiss and Ride vorgesehen. Die Konzentration des MIVs im Norden und des ÖV-Angebots im Süden schafft klare Adressierung und Orientation im Bahnhofsareal. Die zentralen Fahrradstationen wurden in den Neubauten zugeordnet und sind direkt an das geplante Radnetz angebunden. Das dezentrale Angebot an Veloabstellplätzen, StadtRad und Scooter Stationen wurde punktuell bei den Bahnhofszugängen ergänzt und bietet ein Angebot alternativer Fortbewegungsmittel.

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

Das Denkmal wird in seiner Originalsubstanz freigelegt und seiner eigentlichen Funktion als Bahnhof zurückgeführt. Ein Gebäudeanschluss erfolgt mit minimalem baulichen Eingriff seitlich vom östlichen Eingangsportal.

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

Überbauung des offenen Troges Bauteil B: Wandscheiben bilden im EG einen geschosshohen Rost, Stützen können flexibel auf dem Bahngelände gesetzt werden
Überbauung des offenen Troges Bauteil D: trichterförmige Stützen auf den Bahnsteigen bilden zusammen mit der Platzdecke ein Raumtragwerk

Zusammenfassung (max. 400 Zeichen inkl. Leerzeichen)

Bahnhof als Juwel freistellen und urban vernetzen
Stadträume aufspüren und räumlich fassen
Adressen bilden mit Vorplätzen
Hauptfassade im Norden reaktivieren
Hachmannplatz neu proportionieren
offene Bahntrassen deckeln und für öffentlichen Raum nutzen
Brückenschlag zur Kulturmeile
Erholungsraum "Grüne Oase" / "Chill-Out-Zone" inmitten der Großstadtheftik