

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

Hamburger Hauptbahnhof

Entwurfsleitende Idee

Im Vordergrund des Entwurfs für eine Erweiterung des Hamburger Hauptbahnhofs und seines Umfelds steht die Sicht auf das denkmalgeschützte Hauptgebäude. Die Baukörper der Erweiterung rücken vom Bahnhof ab und geben Raum ihn aus jeder Richtung zu betrachten. Zwei Hochpunkte bilden auf minimaler Grundfläche Flächenergänzungen. Sie erweitern die Skyline des Hauptbahnhofs ohne diesen zu verdecken. Neue Wegverbindungen auf dem homogen gestalteten Bahnhofsplatz laden dazu ein den Raum auch von außen zu erleben. Die Modulare Dachlandschaft verbindet Gebäude, Eingänge und Plätze miteinander und schafft mit wabernen Grenzen Schutz, ohne unnötig große Flächen zu überdecken. Eine Neuorganisation von Verkehr und das Angebot vielzähliger Parkmöglichkeiten für Fahrräder bilden einen grünen Verkehrshotspot mitten in der Innenstadt von Hamburg.

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

Im Süden und Osten des Entwurfareals bilden zwei flache Riegel die Erweiterungen des Bahnhofsgebäudes. Die durchlässigen Körper rücken so weit wie möglich vom Bahnhof ab um diesem in seiner prominenten Position Platz zu schaffen. Sie ordnen sich dem Bahnhof unter und bilden sowohl nach Osten, als auch nach Süden einen neuen Rahmen um das Gebiet. Um keine Barriere zu den umliegenden Stadtteilen zu bilden sind Grundrisse und Fassaden offen gestaltet um ein diffundieren durch die Erdgeschosszone zu ermöglichen. Hochpunkte schaffen Orientierung im Gebiet und bieten zusätzlich einen beeindruckenden Blick über Hamburgs Innenstadt. Die Dachlandschaft funktioniert modular und schützt nur die wichtigsten Bereiche und fügt die gesamte Struktur zusammen. Die Kreiselemente finden sich auch in Teilen der Gebäude und im Freiraum wieder.

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 gesamte Umfeld des Hamburger Hauptbahnhofs soll zukünftig als großzügige, zusammenhängende, urbane Stadtraumgestaltung erlebbar gemacht werden. Der Belagsteppich aus beigefarbenen Betonplatten verbindet die verschiedenen Unterräume zu einem großen, städtischen Platzraum. Dieser möchte Mitte und gleichzeitig Brückenschlag zu seiner Umgebung sein und soll nicht zuletzt auch ein ruhiges Tablett für das neue Gebäudeensemble darstellen. Die Architektur und der Freiraum bilden so eine Einheit aus unterschiedlichen, prägnanten Elementen. Entlang der Kirchenallee werden die Baumreihen vervollständigt und somit ihr grüner, schattenspendender Charakter verstärkt. Hier werden Haltestellen für Reisebusse und Stadtrundfahrten entlang der Fahrbahn verortet. Die Grünflächen um das Museum für Kunst und Gewerbe verbinden das Gebiet mit dem ZOB und bilden einen symbolischen Abschluss der Landschaftsachse Horner Geest. Immer wieder tauchen Bäume und Baumgruppen lokal als grüne Akzente auf.

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 Herstellung der Kommunaltrasse zu erreichen wird der private MIV über Kirchenallee und Kreuzweg umgeleitet, so entsteht schon ab dem ZOB eine verkehrsberuhigtere Zone. Der Hol- und Bringverkehr verdichtet sich an drei Stellen. Steintordamm- und Platz, gegenüber der Kunsthalle und auf der teilüberdeckelten Gleisfläche im Norden. So ist von jedem der Hauptausgänge aus unmittelbar ein breites Angebot an Umsteigemöglichkeiten vorhanden. An den Standorten an denen die Velorouten den Hauptbahnhof treffen, befinden sich Fahrradparkhäuser. Vor dem Südsteig entsteht ein kleiner abgesenkter Platz, der über Rampen erschlossen einen barrierefreien Zugang zum Hauptbahnhof gewährleistet.

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

Der denkmalgeschützte Teil des Hauptbahnhofs wird nahezu vollständig von störenden Vorbauten befreit. Stehen bleiben nur zwei Teile der Anbauten an der Ostseite, die mit einer neuen, offenen Fassade die Eingänge im Norden und Süden neu definieren. Gebäude und Dachlandschaft rücken vom denkmalgeschützten Bahnhof ab. So wird die städtebauliche Kante nach außen definiert und das Ensemble nach Innen gestärkt. Die neue Dachlandschaft ordnet sich den Dachformen des Hauptbahnhofs unter und berührt diese nicht.

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

Durch die klar definierten und voneinander getrennten Baukörper ist eine Realisierbarkeit ohne Probleme in Phasen zu gliedern. Die schmale Grundfläche der Gebäude auf Modul C ermöglichen zusätzlich die Realisierung eines weiteren S-Bahn Tunnels. Bunker und denkmalgeschützte Bereiche werden nicht als Baugrund betrachtet. Durch die modulare Dachlandschaft, die in Vorfertigung erstellt werden kann, ist es außerdem möglich die Struktur weiter zu ergänzen, sollte sich der Bahnhof in Zukunft noch einmal vergrößern.

Zusammenfassung (max. 400 Zeichen inkl. Leerzeichen)

Der Entwurf der Erweiterung des Hauptbahnhofs ist ein Vorschlag der den denkmalgeschützten Bahnhof in den Mittelpunkt stellt. Strukturen der Architektur und des Freiraums bilden ein zusammenhängendes Gefüge mit unterschiedlichsten Atmosphären. Dieses lädt sowohl zum Verweilen ein, ermöglicht aber auch schnelle und sichere Umstiege zwischen einer Vielzahl von bewährten und neuen Verkehrsarten.