Kennzahl: 2005

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

Hamburger Hauptbahnhof

Entwurfsleitende Idee

Der Entwurf beruht auf 3 Prinzipien:
- Freistellung und Betonung des Denkmals Bahnhof
- begrünter Freiraum rahmt den Bahnhof als verbindendes Scharnier zu den nahen Stadtteilen
- national relevanten Kulturbauten im Umfeld erhalten durch „Kulturplätze“ Wertschätzung im Stadtraum

Die stadtgesch. Bedeutung des Hauptbahnhofs wird betont. Durch die Befreiung von Anbauten wird der der Bahnhof mit seinen umgebenden Freiräumen zum Genius Loci im Zentrum Hamburgs. Die umfassende Freiraumplanung bildet das stadträumlich vernetzende Element und verbindet St. Georg, Altstadt und Münzviertel stärker miteinander.

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

Eine Auflösung der städtischen Barriere „Hauptbahnhof“ und die Umgestaltung von Frei- und Erweiterungsraums zu einem qualitativen Scharnier zwischen den Stadtteilen ist Konzept. Durch Rückbau der Vordächer und der Distanz der Erweiterungen wird das Denkmal gestärkt und sichtbarer. Neuen Pergolen betonen die schnelle Nord-Süd-Spange zwischen den Bahnhofseingängen. Durch die Leichtigkeit der Konstruktion und Distanz zum Bahnhofsgebäude erhält das Vorfeld eine elegante Unaufgeregtheit.
Im Süden wird die Kommunaltrasse mit einem stadträumlichen Abschluss eingefasst. Die Aufteilung der Baumasse der Erweiterung ist Referenz zum nördl. Kopfbau und lässt durch ihre 3-geteilte Baukörperlichkeit der hist. Fassade viel Raum (Gründung der Brückenbauwerke auf Achsen im Gleisbett ausgelegt, konstrukt. Abfangebene unterhalb des zentralen Tragwerks gleicht aus). Die teilüberdachte Kommunaltrasse stellt den Anschluss der Landschaftsachse Horner Geest zur Innenstadt dar.
Die östl. Erweiterung ist in Fortsetzung der Struktur St. Georgs an die Kirchenallee gerückt. Ein Mobility Hub der nördl. Erweiterung nimmt alle Verkehre und Stellplätze auf (Teilüberbauung der Gleise, konstruktiver Lastabtrag im Gleisbett). Gleichzeitig ist er landsch. Anschluss und Weiterführung des ‚grünen Ringes‘ und der Kulturmeile (Kunsthalle, Ohnsorg-Theater, Schauspielhaus, Museum f. Kunst u. Gewerbe). Die Plätze vor den Kulturbauten sind differenziert gestaltet: Der Steintorplatz wird um einen Robinienhain ergänzt und erstreckt sich bis zum MKG, auf dem Heidi-Kabel-Platz wird für die Theater die Pflasterung als Bühne definiert, der Georgsplatz erweitert durch urbane Skulpturen den Vorplatz der Kunsthalle.

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 Freiflächen machen Stadtökologie erlebbar (Mikroklima, Regenwassermanagement, Resilienz) und werden die Stadt nachhaltig prägen, so wie schon die int. Gartenausstellungen von 1963 und 73 (Wallanlagen) die Stadt bis heute formen. Gäste und Hamburger sollen sich wohl fühlen und verweilen. Dazu werden Osten und Süden vom MIV befreit. 400 neue Bäume in Hainen und Alleen schaffen Aufenthaltsqualität auf den Kulturplätzen und betonen die Verbindung der Kulturstätten. Jeder Kulturplatz erhält durch indiv. Pflasterung, Möblierung und Vegetation seinen eigenen Charakter. Der Heidi-Kabel-Platz ist repräsentativer Vorplatz der Theaterbauten, mit Pflanzflächen im Randbereich, einer bes. Möblierung und der in das Pflaster eigelassenen Bühne (Konzerte, Events möglich). Der Hachmannplatz bekommt durch einen Baumhain im Norden und zum Neubau im Süden eine eigene Fassung. Ein Wasserspiel kühlt das Mikroklima und begrüßt Gäste vor dem Haupteingang. Kunstobjekte auf den Plätzen (insbes. Georgsplatz) stärken die Bedeutung des Freiraums für die Kunstmeile. An der Ostfassade werden Reisende eingeladen, unter Bäumen und zwischen Stauden und Sträuchern entspannt zu warten und den Blick in den hist. Bahnhof zu genießen. Auf der Teilabdeckelung im Süden bildet eine Wiese mit kl. Bäumen (Felsenbirnen, Zwergbirken) den Abschluss der Horner Geest. Im Straßenraum werden v.a. Gleditschien und Robinien verwendet.

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)

Alle Radstellplätze und Stadtrad-Stationen werden nahe an den Eingängen platziert. Fahrradgarage, Busstellplätze, Kurzparker (priv. Hol-/Bringverkehr), Carsharing, Polizei sowie Taxen sind im Mobility Hub im Norden gebündelt. 2 Kiss&Ride-Zonen befinden sich an Kirchenallee und Brockesstr. Bushaltestellen liegen in Kirchenallee, im Glockengießerwall und an der Kommunaltrasse. Alle Bereiche sind barrierefrei, Radwege konsequent entlang der Str. geführt. Die Anlieferung wird über eine eig. Fahrbahn an der Stellplatzanlge organisiert.

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

Der Entwurf stellt das Erleben des Denkmals und die Orienteierung im Stadtraum an 1. Stelle. Das Bahnhofsgebäude wird von Vordächern und Bauten im Osten befreit. Entlang der östl. Fassade ermöglichen neue Fenster Einblicke in die gr. Halle. Von der Kommunaltrasse führen 2 neue Zugänge in die Halle, die Wandelhalle erhält eine weitere Öffnung im Norden, so verteilen sich Besucherströme noch effizienter im Umfeld. Die Scharnierfunktion des allseitig zugängl. Bahnhofs wird betont.

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

Der Entwurf basiert auf einer flexiblen Stadtraumgestaltung, abschnittsweise Realisierungen innerhalb der Module sind mgl. Baulichen Verbindungen/Abhängigkeiten sind minimiert und die Freiflächen schaffen Qualitäten zwischen Erweiterungen und Bestand. Die öff. Nutzungen der neuen Bauten sind für den Besuchsverkehr optimal gelegen.

Zusammenfassung (max. 400 Zeichen inkl. Leerzeichen)

- Freistellung und Betonung des denkmalgeschützten Bahnhofs
- Optimierte Orientierung und Weitblicke im Stadtraum
- Integration der umliegenden Kulturbauten im das freiraumplanerische Gesamtkonzept
- Aufenthaltsqualitäten als verbindendes Scharnier zu den umliegenden Stadtteilen
- phasenweise zu realisierende, fein dimensionierte Gebäude- und Platzmodule
- Der Hauptbahnhof wird zum Willkommensbahnhof.