

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

Hamburger Hauptbahnhof

Entwurfsleitende Idee

Ein Bahnhof ist nicht nur ein öffentliches Gebäude, sondern durch seine mannigfaltigen Verflechtungen und Wegebeziehungen mit dem städtischen Gewebe immer auch Teil des öffentlichen Raumes. Diesen öffentlichen Charakter zu stärken und über die rein funktionalen Anforderungen des Bahnverkehrs (und ÖPNV) mit dem Stadtraum zu verbinden, ist Ziel des Entwurfes.

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

Der Hamburger Hauptbahnhof liegt stadtgeschichtlich in den ehemaligen Wallanlagen und somit auf der Nahtstelle zwischen befestigter Innenstadt und dem Hammer Brook. Heute sind die Wallanlagen ein grüner Ring, der sich um die Innenstadt legt. Im Bereich Hamburger Kunsthalle bis zu den Deichtorhallen und dem Oberhafenquartier hat sich im Laufe der Zeit eine Kunstmeile etabliert.

An der Stelle des alten Steintores wird ein neues Empfangsgebäude vorgeschlagen, um den Hauptbahnhof zu entlasten. Oberhalb der Empfangshalle ist eine Ebene für gastronomische Nutzungen vorgesehen. Eine weitere Ebene höher entsteht eine öffentliche Plaza mit Blick über das südliche Gleisfeld bis in die Hafen City hinein. Flächen für die Bahnverwaltung stapeln sich weiter nach oben und schließen mit einem Dachgarten, der öffentlich zu erreichen ist, ab.

Dem Bau des weiteren S-Bahn Innenstadttunnels wird mit der baulichen Anlage des „S-Bahnhofes Hachmannplatz“ entsprochen unter Einbeziehung gewünschter bahnhofsaffiner Nutzungen. Eine neue zweigeschossige Markthalle inkl. Fahrradgarage gliedert den Hachmannplatz und lässt einen kleineren, aber gefassteren Bahnhofsplatz entstehen.

Am westlichen Rand des nördlichen Gleisfeldes entsteht eine Erweiterung der Kunsthalle mit Flächen für junge Kunst. Angelagert an dem Museumsbau führt ein Steg diagonal über das Gleisfeld und bindet die Kultureinrichtungen Ohnsorg-Theater und Schauspielhaus in die Kunst-Meile ein. Die Kunstmeile wird über das Museum für Kunst und Gewerbe und über Landschaftsbrücken, die das südliche Gleisfeld queren, bis hin zum Hühnerposten fortgeführt.

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

Zwischen Ernst-Merck-Straße und Altmannbrücke liegt der Hauptbahnhof mit den umgebenden baulichen Strukturen auf einem Plateau aus großformatigen Platten. Eine Hierarchie aus öffentlichen Stadtplätzen unterschiedlicher Größe entwickelt sich. Der Hauptplatz ist der Heidi-Kabel-Platz im Nordosten des Areals, er übernimmt die Aufgaben eines Bahnhofsvorplatz: Willkommen, Orientierung, Aufenthaltsqualität, Erreichbarkeit von weiterführenden Mobilitätsangeboten.

Südlich der neuen Bahnhofshalle entsteht eine Landschaftsbrücke als "Grüne Membran" welche sich über die Gleise spannt. An diesem besonderen Ort treffen zwei wichtige Grünraumsysteme der Stadt Hamburg. Die historischen Wallringanlagen mit starker grün Prägung, sowie der von Osten kommende Grünzug Homer Geest. Am Steintor beginnt aus stadtdenkmaltlicher Sicht die Homer Geest und hat hier ihren Kilometer 0 als Auftakt. Die wichtigen diagonalen Wegebezüge zwischen den Kulturellen- und öffentlichen Einrichtungen des Hauptbahnhofplateaus werden über die Landschaftsbrücke geführt. Bauminseln und Rasen ermöglichen Aufenthalt oberhalb der Gleisanlagen. Das Kunst- und Gewerbemuseum erhält auf seiner Westseite eine neue Einbindung und Aufwertung in Bezug auf den angrenzenden Stadtkörper.

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)

Als erste Entlastungsmaßnahme für den Hauptbahnhof werden Laufverbindungen in Nord-Süd-Richtung in den Querschiffen über den Gleisen entlang der Ost- und der Westfassade vorgeschlagen. Diese Laufwege verbinden niveaugleich das Bahnhofsgebäude im Norden mit dem zu erneuernden Südsteig und dem neuen Empfangsgebäude. Die Erneuerung des Südsteiges auf öffentlichem Strassenniveau erlaubt den Verzicht auf die unsägliche Unterführung Glockengiesserwall und Steintorwall und ermöglicht die optimale Anbindung aller südlichen Bahnsteige in übersichtlicher und nutzerfreundlicher Organisation. Mit dem Neubau der Steintorbrücke und der Errichtung der Kommunaltrasse entsteht zudem neben der Wandelhalle eine weitere Querung in Ost-West-Richtung. Südsteig, neue Steintorbrücke mit Kommunaltrasse und neue Empfangshalle bilden einen räumlich zusammenhängenden öffentlichen Raum – die südliche Bahnhofshalle. Jeder Bahnsteig ist auf der Südseite durch 2 feste Treppen, 2 Rolltreppen und Aufzug erschlossen.

Haltemöglichkeiten für Taxen werden an dem westlichem Zugang der Wandelhalle, vor dem Bieberhaus und auf der Kommunaltrasse eingerichtet. Eine Kiss/Ride-Zone und Kurzzeitparker für PKW entstehen westlich des Bieberhauses. Fahrradstellplätze werden dezentral im gesamten Plangebiet verteilt und um zwei Fahrradparkhäuser ergänzt. Eines befindet sich direkt auf dem Hachmann-Platz, ein weiteres im Sockel des Museum für Junge Kunst, ein weiteres ist als Kombi-Lösung mit einer PKW-Garage für Leihwagen/Car Sharing am Steintorwall angeordnet.

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

Die Besonderheit des Hamburger Hauptbahnhofes von allen vier Seiten ebenerdig begangen werden zu können und erlebbar zu sein, bleibt auch nach der Erweiterung erhalten. Nachträgliche An- und Umbauten an dem geschützten Bestand, wie z.B. Vordächer oder Anbauten der Ost-Fassade, werden zurückgebaut.

Entstandene Schäden durch Umbauten am Bestand, wie z.B. der Teilabriss des süd-östlichen Turmes im Zuge des Baus der „Keksdose“ werden nicht rekonstruiert, sondern lediglich „repariert.“

Die Entkernungen des Hauptbahnhofes auf Ostseite und Südsteig zeigen das historische Tragwerk wieder ganzheitlich, die Fassaden zum Hachmannplatz erlauben wieder Ein- und Ausblicke.

In Analogie zum Bestandsgebäude - Bahnhofshalle mit nördlich anschließender Empfangshalle, wird die Erweiterung des Hauptbahnhofes gedacht. Das neue Bahnhofgebäude steht über dem Gleisfeld und bindet südlich an die neue Steintorbrücke an. Die Kommunaltrasse auf der Brücke mit den Verkehrsträgern Bus und Taxi wird als öffentlicher Raum Teil der neuen südlichen Empfangshalle. Nur die Lauf- und Wartebereiche der Kommunaltrasse erhalten eine Überdachung, um den Blick auf die denkmalgeschützte Süd-Fassade der Bahnhofshalle möglichst frei zu halten.

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

Die technischen Vorgaben der Module A-D wurden möglichst eingehalten insofern sie nicht im Widerspruch zu stadträumlichen und öffentlichen Interessen stehen. Alle Module lassen sich einzeln und abschnittsweise realisieren. Die Ausnutzungskennziffern werden eingehalten, wobei es eine Verschiebung an Quadratmetern BGF von Modul C hin zu Modul B gibt.

Zusammenfassung (max. 400 Zeichen inkl. Leerzeichen)

Der Hauptbahnhof erhält ein weiteres Empfangsgebäude südlich der Gleishalle und wird durch den Neubau „S-Bahnstation Hachmannplatz“ und durch zwei neue Nord-Süd-Querungen innerhalb der historischen Halle zusätzlich entlastet. Die öffentlichen Durchwegungen des Bahnhofes werden mit den Stadträumen und -programmen verwoben. Im Umfeld des Bahnhofes entstehen weitere Hochbauten mit ergänzenden Nutzungen, wie z.B. die Bahnverwaltung, Fahrradparkhäuser oder auch eine Markthalle. Das System der öffentlichen Räume wird fortgestrickt und programmatisch in die Kunstmeile und die Homer Geest eingebunden.