

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

## Hamburger Hauptbahnhof

### Entwurfsleitende Idee

Hamburg ist eine stolze Stadt, die Hauptstadt des Nordens, und ein Schmelztiegel für ein reiches urbanes Leben mit der Elbe und der grünen Natur immer als nahe Nachbarinnen. Die Stadt wuchs aus dem Handel mit der Elbe als blauem Rückgrat und der historischen Stadt, umgeben vom (grünen) Wallring, der als eine riesige kreisförmige Landschaftsinstallation angelegt wurden. In diesem besonders Spannungsfeld zwischen Stadt und Landschaft befindet sich bis heute der Hamburger Hauptbahnhof als zentraler Ankunftsort in der Stadt - aus verschiedenen Stadtteilen Hamburgs und weit darüber hinaus.

Im Laufe der Jahrzehnte und Jahrhunderte hat sich die Art und Weise der Fortbewegung rapide verändert, viele Jahre lang wurde dem Auto der Vorrang gegeben und große Teile des Stadtgebiets fungiert als Verkehrsfläche ohne Natur und Erholungswert. In den letzten Jahren hat sich die Fortbewegung zu einem sehr komplexen Verkehrssystem hin entwickelt, auch das Bewusstsein für Verkehr in der Stadt verändert sich. Es an der Zeit, die Stadt den Menschen zurückzugeben, durch eine sichere und menschlich gestaltete Lösung, die den Hauptbahnhof als Wahrzeichen und Kontaktpunkt unterschiedlicher Verkehre wieder mit seiner Umgebung verbindet.

Wie können wir den unmittelbaren Eindruck, den man bei der Ankunft am Hamburger Hauptbahnhof hat, von mehrspurigen Straßen und riesigen befestigten Flächen in eine menschenorientierte Landschaft mit vielen blauen und grünen Qualitäten umwandeln und erneuern?

Und wie können wir die Stadt wieder mit dem Hauptbahnhof in einem einladenden System verbinden, das Fußgängern und Radfahren Vorrang einräumt und die einfache Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel für alle optimiert?

Die Antwort findet sich in der unmittelbaren Umgebung: Der Hauptbahnhof liegt im zentralen Hamburger Grünnetz: Der 1. Grüne Ring von Pflanzen und Blumen bis hin zur HafenCity bettet das historische Gebäude ein, im Osten schließt sich die übergeordnete Freiraumachse der Homer Geest an, die den 1. Grünen Ring in Richtung Osten mit dem 2. Grünen Ring verbindet. Der Hauptbahnhof ist somit nicht nur Ankerpunkt für Transportmittel, sondern auch ein Verbindungspunkt des Freiraumnetzes.

Auch in städtebaulicher Sicht ist der Hamburger Hauptbahnhof ein wichtiges Bindeglied. Westlich findet sich die Hamburger Innenstadt, die sich mit der Einkaufsstraße Spitaler Straße/Mönckebergstraße bis hinter das Rathaus und an die Alter zieht. Auf der östlichen Seite findet sich der Stadtteil St. Georg, der jahrzehntelang als "ungeliebte Rückseite" des Hauptbahnhofs galt, bis sich diese Image in den letzten Jahren stetig änderte. Die Neugestaltung des Hauptbahnhofs bietet die Chance, diese beiden Seiten besser miteinander zu verknüpfen, und zu beiden Seiten eine attraktive und klare Eingangssituation zu geben.

Zugleich ist der Hauptbahnhof ein Ort, an dem sich zahlreiche Menschen jeden Tag bewegen, Eredigungen tätigen und sich aufhalten. Bei allen Überlegungen zwischen Städtebau, Landschaft und verkehrlicher Funktionalität gilt es, einen Ort zu schaffen, an dem sich Menschen einfach zurecht finden, unterschiedliche Nutzungen finden und sich in attraktiven Freiräumen im menschlichen Maßstab bewegen. Der Hauptbahnhof ist Hamburgs Visitenkarte - für Besucher:innen aber auch für die Hamburger:innen!

Das Gebäude des Hamburger Hauptbahnhofs wird als Landmarke in der Hamburger Innenstadt, eingebettet in das grüne Freiraumnetzwerk und als durchlässiges Bindeglied erhalten und neu gerahmt und ergänzt.

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

Anstatt das ursprüngliche Gebäude des Hauptbahnhofs immer wieder mit neuen Ergänzungen zu versehen, die das beeindruckende kulturhistorische Wahrzeichen schwächen und eine Barrierewirkung des Gebäudes verstärken, binden wir die Stadt und die benachbarten Identitäten in die Entwicklung des Hauptbahnhofs ein und integrieren die neuen Volumina in seinen direkten Kontext. Unser Fokus ist es, die Stadt in Ost-West-Richtung wieder zusammenzunähen und so die Ströme der historischen Stadt, die Einkaufsstraßen, durch und um den Bahnhof herum, mit dem wunderbaren, gemischten Viertel St. Georg im Osten zu verbinden. Diese städtischen Querverbindungen, alle mit einer einzigartigen Identität und Funktion, rahmen die urbane Umgebung und führen die Menschen sicher durch integrierte Mobilitätslösungen, die den langsamen Verkehren Priorität einräumen. Eine Lösung, die eine Antwort auf eine noch komplexere Zukunft sucht, in der wir glauben, dass Bahnhöfe wieder in ihre städtische Umgebung integriert werden.

Der Bahnhof wird in unserem Entwurf in seiner Rolle als Bindeglied im städtebaulichen Kontext gestärkt, indem Anbindungen aus den umgebenden städtebaulichen Strukturen und Identitäten heraus entwickelt werden. Die neuen Baufelder im Osten bringen St. Georg näher an den Hauptbahnhof und schaffen neue Ankunftsorte sowie öffentliche Räume. Zugleich wird der Straßenraum der Kirchenallee neu gefasst und es entsteht eine für diesen Ort neuer Stadtraum. Nach Süden entstehen zurückgesetzt neue Gebäude für neue Nutzungen. Durch das Zurückspringen bleibt der Gebäude des Hbf HH vom Süden aus sichtbar. Die Höhen der neuen Gebäude orientieren sich an der Umgebung. Im Osten werden die Höhen St. Georgs aufgegriffen, im Süden wird der Riegel flach ausgebildet, um die ursprüngliche Fassade des HBF sichtbar zu halten. Ein Turm schafft notwendige Flächen und markiert diesen zentralen Ort. Die neuen Baufelder nach Osten sind durch unterschiedliche Typologien ausformulierbar und können so diversen Nutzungsansprüchen gerecht werden.

**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

Als erstes schlagen wir vor, die historischen Wallanlagen als Ausgangspunkt zu verwenden, der zu einer Re-Integration des Ortes in die grüne Landschaft bis hin zur Elbe führt und die Geschichte mit der Zukunft verbindet. Diese Landschaft, die sich von Norden nach Süden erstreckt und im Osten in die Horner Geest Landschaftsachse übergeht, schafft einen grünen Rahmen für die Menschen, die in der Stadt ankommen oder sie verlassen, so wie es auch in der Historie der Fall war. Das Grüne Netzwerk wird zu einem großen verbindenden Element, von dem aus man sicher seine Wege in die Stadt wählen kann - zu Fuß oder mit dem Rad. Die Landschaft wird der Teppich sein, der die zahlreichen Kulturbauten und historischen Wahrzeichen vom Hauptbahnhof, über die Kunsthalle, das Schauspielhaus, den Wallhof, das Museum für Kunst und Gewerbe und die Zentralbibliothek verbindet.

Mit seiner Freiraumgestaltung wird die strategische Lage und die damit einhergehende Positionierung im Grünring von Hamburg genutzt und eine Fortführung des Ringes nach Süden begünstigt. Die Platzierung von neuen Gebäuden in Bahnhofsnähe bietet außerdem die Möglichkeit den Kulturring Hamburgs zu zwischen der Hamburger Kunsthalle und den Deichtorhallen stärken und zu festigen.

Durch neue Gebäude auf der Ost- und Südseite wird der Bahnhof stärker in den städtischen Kontext von St. Georg und Richtung Münzviertel eingewoben. Gleichzeitig wird der öffentlich Raum im Eingangsbereich räumlich gefasst, so dass ein städtischer Platz entsteht, der den Funktionen und Ansprüchen des Bahnhofs gerecht wird, jedoch gleichzeitig als aktiver und lebendiger Stadtplatz funktioniert. Die Wege in die angrenzenden Quartiere sind leicht ersichtlich und schnell zurückgelegt.

Auf der Westseite wird der Bahnhof als Teil des Grünen Rings erlebbar. In offene, baumbepflanzten Grünflächen eingebettet liegen der neu gefasste Eingangplatz, deutlich als wichtige Verbindung zwischen Altstadt und Hauptbahnhof erlebbar. Ein Platz, der Reisenden Orientierung erlaubt sowohl Möglichkeit zum Verweilen aber auch für den Bedürfnissen nach schneller Passage gerecht wird.

Eine dichte Durchwegung ermöglicht kurze Weg und das Erreichen unterschiedlicher Zielpunkte wie z.B. einen der unterschiedlichen Eingänge, ein Mobility Hub oder den kürzesten Weg zum Taxistand, der an der Nordseite des Bahnhofs neu verortet ist.

**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)

#### **Das Mobilitätsverhalten der Zukunft ist multimodal und CO2-neutral**

Der Hamburger Hauptbahnhof wurde vor über 100 Jahren in der noch vorhandenen Ausführung errichtet. Somit stellt die Umgestaltung des stark frequentierten Dreh- und Angelpunkts der Hansestadt eine Jahrhundertaufgabe dar. Dabei gilt es nicht nur die gegenwärtigen Anforderungen, sondern insbesondere die Anforderungen zukünftiger Generationen zu berücksichtigen. Der Entwurf versteht den Bahnhof als robustes System mit flexiblen und offenen Elementen. Die räumliche-funktionale Ausgestaltung im Entwurf stärkt die aktive Mobilität und die Leistung des Umweltverbundes. Eine Verschiebung des Modal-Splits zum Umweltverbundes kann durch Push- (Städtebau, Parkraummanagement) und Pull-Maßnahmen (Angebotsvielfalt, Incentivierung bestimmter Verkehrsträger durch Gestaltung) umgesetzt werden.

Die Verwendung digitaler Technologien bietet eine nie dagewesene Vielfalt an Mobilitätsangeboten, bei denen die Parameter Preis, Emissionen, Zeit, Komfort mit einem Blick vergleichbar und buchbar sind. Die zweckmäßige Aneinanderreihung von Verkehrsträgern ist effizienter als der Fokus auf ein (privates) Verkehrsmittel. Zeit und Kosten werden wichtiger als das Verkehrsmittel an sich. Räume werden reibungslos in einer Verkettung von Mobilitätsträgern überwunden. Elementares Element dieser Wegeketten ist der Hauptbahnhof, als multimodaler Hub, mit den hier verfügbaren Mobilitätsoptionen.

Entsprechend der Auslobungsunterlage werden 100 Kurzparkstände im Norden des Bahnhofsgebäudes bereitgestellt. Dennoch stellt sich hier die Frage der Zukunftsfähigkeit dieser Nutzung. Der Bahnhof muss im gesamtstädtischen Verkehrsnetz betrachtet werden. Es ist nicht zwangsläufig notwendig mit dem PKW in das Herz der Stadt zu fahren, da sich alternative Anfahrorte für PKW in Dammtor, Altona, den Elbbücken oder auf der Veddel befinden. Von den genannten Stationen sind es nur wenige Minuten zum Hauptbahnhof. Auch im Sinne einer ökonomischen Verwertungslogik ist es fragwürdig, die zentralsten Räume Hamburgs dem straßengebundenen Hol- und Bringverkehr zu widmen. Mittel- und langfristig können diese Flächen anderen Nutzungen zugeführt werden.

Um die reibungslose Mobilität von Verkehrsträgern zu unterstützen werden zweifelsohne Stellplätze für Car- und Bike-Sharing, Taxen, Micro-Mobilitätsangebote zur Verfügung gestellt. Für Wirtschaftsverkehre sind dezentrale Ladezonen nahe der Gebäudeeingänge platziert.

#### **Räumlich-funktionale Integration mit dem Umfeld**

Durch die städtebauliche Gestaltung und infrastrukturelle Aufwertung werden bestehende Wegeverbindungen qualifiziert und durch weitere Alternativen entlastet. Ehemaliger Parkraum wird zum erlebbaren Stadtraum umgestaltet. Fokus ist hierbei die Integration in die umliegenden Bezirke. Fußläufige Querungsmöglichkeiten in die Innenstadt und nach St. Georg binden den Bahnhof stärker in die Umgebung ein. Bei der Gestaltung und Verortung von neuen Erschließungswegen, Eingängen und Haltestellen wird auf die räumliche Nähe zu anderen Verkehrsträgern geachtet, um Umsteigezeiten und -wege zu verkürzen. Dies gilt auch für die neu zu erstellenden Fahrradabstellanlagen mit über 3.000 Stellplätzen, welche an der Süd- und den Nordseiten des historischen Bahnhofgebäudes angeordnet sind.

#### **Destination Hauptbahnhof**

Die Verzahnung in die Umgebung sowie die Angebotsweiterungen und fußläufige Durchlässigkeit des Bahnhofes schaffen neue Wegeverbindungen aber auch Destinationen. Es ergeben sich in kleinräumlicher Lage optimierte Quell- und Zielverkehre. Diese werden durch eine intuitive Wegeführung gestärkt. Bei der gestalterischen Ausführung ist die konsequente Umsetzung des Zwei-Sinne-Prinzips elementar, um einen barrierefreien und niedrighwelliges Mobilitätsverhalten zu gewährleisten – sowohl im Außenraum wie auch innerhalb des Bahnhofes.

Der Bahnhof weist neben seiner verkehrlichen Funktion eine hohe Angebotsvielfalt und damit einhergehende Wegezwecke auf. In der Ausgestaltung werden auf eine Harmonisierung der Routen und entsprechenden Aktivitätszeiten (Spitzenlasten) Wert gelegt. Kreuzungsverkehre werden reduziert, Zugänge zu den Bahngleisen erweitert und nach dem Zwei-Kanal-Prinzip erschlossen. Die Erreichbarkeit der Gleise hat dabei höchste Priorität, um einen kontinuierlichen Personenfluss zu gewährleisten. Neben zentralen Erschließungsräumen gibt es je nach Verkehrsträger multiple Zugänge und Routen, um die Kapazitäten zu erhöhen und Flaschenhälse zu reduzieren.

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

Das Gebäude des Hamburger Hauptbahnhofs wird als Landmarke in der Hamburger Innenstadt erhalten. Gemeinsam mit den besonderen Gebäuden in direkter Umgebung (Kunsthalle etc.) wird so der Ort in seiner Gesamtheit gestärkt. Wir verzichten bewusst auf direkte Anbauten, sondern inszenieren das Gebäude durch die Fassung des umgebenden Raumes, durch die Schaffung von attraktiven Orten rund um die Fassaden des Hauptbahnhofs.

Die neuen Gebäudetypologien der Module nehmen Bezug auf die Historie des Ortes : Im Süden wird die Kuppelform des Hbf HH aufgegriffen, im Osten finden sich die Strukturen St. Georgs wider. Die Materialitäten der neuen Gebäude werden in Anlehnung an die Umgebung ähnlich aber unterschiedlich ausgewählt, sodass ein Zusammenhang ersichtlich ist, die historischen Gebäude aber weiterhin ablesbar bleiben. Die historischen inneren Achsen des Gebäude für Belichtung und auch Durchwegung bleiben erhalten und werden in das umgebenden Wegenetzwerk überführt.

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

Die technischen Rahmenbedingungen des Ortes werden berücksichtigt. Die wichtigen technischen Einbauten wie die Schächte etc. werden in das neue Konzept integriert und erhalten. Der technische Aufbau der neuen Konstruktionen werden sinnvoll in den Ort integriert und der Aufwand soweit wie möglich gering gehalten.

Das Gebäude des Hamburger Hauptbahnhofs wird nicht verändert, sodass keine aufwändigen und kostenintensiven, denkmalgerechten Umbauten notwendig werden. Zugleich wird mit den neuen Gebäuden in den Modulen verträglich mit der Umgebung mehr BGF geschaffen als gefordert.

Die Module sind zueinander flexibel ausgestaltet. Eine Umsetzung kann je nach Prozess mit der Deutschen Bahn und anderen an der Planung Beteiligten priorisiert und Entwickelt werden.

#### **Zusammenfassung (max. 400 Zeichen inkl. Leerzeichen)**

Die Umgestaltung des Gebiets rund um den Hamburger Hauptbahnhof verbindet die umliegenden Stadtquartiere miteinander, St. Georg mit der Innenstadt. Sie verbindet in einem grüngestalteten und erlebbaren grünen Netz den 1. Grünen Ring über die Landschaftsachse der Homer Geest mit dem 2. Grünen Ring, den zentralen Ankunftsort der Hbf HH mit dem Hafen. Der Hauptbahnhof bleibt ein funktionaler Verkehrsknotenpunkt und wird fit für die Mobilität der Zukunft gemacht. Das Gebäude des Hamburger Hauptbahnhofs wird als Landmarke in der Hamburger Innenstadt erhalten. Es wird bewusst auf direkte Anbauten verzichtet und das Gebäude durch die Fassung des umgebenden Raumes, durch die Schaffung von attraktiven Orten rund um die Fassaden des Hauptbahnhofs inszeniert.