

Städtebaulichfreiraumplanerischer Planungswettbewerb für die
Erweiterung des Hamburger Hauptbahnhofs und der Entwicklung seines Umfelds

Hamburger Hauptbahnhof

Entwurfsleitende Idee

Hamburg, das sprichwörtliche Tor zur Welt, erhält durch die Neuordnung des Bahnhofsbereichs eine zeitlose, großzügige und identitätsstiftende Adresse. Sie wird gleichzeitig dem Ansehen der hanseatischen Weltstadt und der optimalen Funktionalität des zweitstärkst frequentierten Schienenverkehrsknotenpunktes Europas gerecht.

Der Entwurf befreit den Bahnhof von einschränkenden und entstellenden Ergänzungsbauten, komprimiert Nutzungsbausteine, bietet Entwicklungsraum, ergänzt Grün-, Straßen- und Platzstrukturen und gliedert so den nunmehr übersichtlichen, attraktiven Bahnhof in einer umfassenden Stadtrenovierung optimal in sein Umfeld ein.

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

Eine der wichtigen Gesten ist die zukünftige starke freiräumliche Verbindung, die den Grünen Ring um die Hamburger Innenstadt weiter vervollständigt und ihn dabei als eigenständigen Bestandteil in die Stadtstruktur einfügt.

Der torähnliche Neubau, der im Süden als Stadtbalkon den Blick über das südliche Gleisfeld und die Stadtlandschaft eröffnet, erhält dabei eine besondere Rolle, in dem er zugleich programmatischer Teil der Kunstmeile und räumlicher Teil des Freiraumnetzes wird.

Die Gesamtgestaltung des Bahnhofsumfeldes folgt dem Konzept der klaren Intervention und der Reduktion. Dieses Konzept organisiert bestehende und neue Kubaturen in einem Maße, das dem öffentlichen Raum maximalen Fläche einräumt und damit vielfältige, identitätsstiftende Orte entstehen lässt. Entlang und zwischen den Gebäudekörpern entstehen diverse Räume zum Verweilen, die durch ihre räumlich offene und sozial inklusive Qualität dynamische Interaktion, Komfort und Sicherheit empfinden fördern.

Das lebendige Grün des ergänzten Baubestandes und die teils sehr retentionsfreundlichen Oberflächen tragen daneben zu einer ökologischen und nachhaltigen Stadtentwicklung bei.

Im Osten ermöglicht es der großzügig gestaltete Shared Space den angrenzenden Gebäuden eine starke Verbindung mit den nun direkt angrenzenden Stadtplätzen aufzubauen und lebendige Frontzonen und Fassaden zu etablieren. Das räumliche Kontinuum Heidi-Kabel-Platz / Hachmannplatz / Steintorplatz nutzt die nur hier präsente Möglichkeit, um den hochverdichteten Stadtraum um die Qualität der Großzügigkeit zu ergänzen.

Im Südosten verbindet sich der Steintorplatz als eine Art Trittstein zwischen ZOB und Hauptbahnhof deutlich mit dem Bahnhofsvorplatz. Der südliche Teil des Steintorplatzes nimmt nun neben der Funktion des Bausteins der Kulturmeile auch die des Einganges zu den südöstlich angrenzenden Parkstrukturen der Homer Geest ein.

Das neue Bahnhofsgebäude im Modul B gliedert sich in diese informelle Reihe von Räumen ein und setzt dabei einen deutlichen Akzent. Dieser nimmt zugleich Rücksicht auf Bahnhof und Raumstruktur, interpretiert diese aber auch gleichzeitig weiter und hebt die Bedeutung des Ortes effektiv hervor.

Der Gebäudeentwurf greift das zentrale ästhetische Thema der heutigen Südfassade mit seinen bahnhofshallenhohen Tageslichtfenster auf und schreibt es fort, als Fenster zur Stadt und zur Welt.

Das Modul B leitet nicht nur die Mönckebergstraße auf selbstverständliche Weise in die Adenauerallee über. Durch die gebogene Fassade des Ergänzungsbaus entsteht zwischen ihm und dem bestehenden Bahnhofsgebäude eine platzartige Aufweitung. So wird die hier gelegene zentrale Bushaltestelle zu einem erkennbar eigenständigen Stadtraum. Die umarmende Geste der geschwungenen Fassade wird auch auf den anderen Fassaden angewandt, sodass sich das Gebäude in alle Himmelsrichtungen erkennbar auf die sich anschließenden Stadträume bezieht.

Das Fenster zur Welt beherbergt nicht nur eine Warte- und Schalterhalle und eine südliche Wandelhalle, sondern in den darüberliegenden Geschossen auch ein Hamburg Foyer, als erste publikumswirksame Visitenkarte oder gerade als letztes, persönliches Souvenir der Stadt – je nach Reiserichtung.

Wenn es das Wetter erlaubt, zeigen sich der Bahnhof und die Stadt von ihrer besten Seite auf der grünen 'Homer Allee', oben auf der Dachterrasse des Tors zur Welt!

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

Der leistungsfähige und flexible Entwurf baut dabei auf einer klaren Materialisierung auf, die sich wie ein Teppich über den Freiraum bis an die Gebäudesockel legt. Der großzügige Freiraum wird mit Augenmerk für den menschlichen Maßstab in intuitiv erfahrbare Teilräume unterteilt. Dies ermöglicht neben einer natürlichen Wegefindung auch die gezielte Interaktion des Bahnhofsbereichs mit seinem Umfeld. Der gesamte, den Bahnhof umgebende, Stadtraum trägt den Charakter eines Knotenpunkts wichtiger Grün- und Stadträume. Dabei legt das nördliche Areal einen Fokus auf die Organisation der städtischen Verkehre. Die neue Wege- und Sichtbeziehung zwischen der Hamburger Kunsthalle und dem Heidi-Kabel-Platz mit seinen Theatern und Hotels ermöglicht zusätzlich eine sichere und intuitive Vernetzung von Fußgängerströmen entlang der Kunstmeile und hin zum Hauptbahnhof. Das hierzu diagonal erweiterte Deck berücksichtigt den visuellen Zusammenhang von nördlichem Gleisfeld und historischer Bahnhofsfassade und gleichzeitig selbstverständlich auch die Gründungsmöglichkeiten, die sich aus dem hier parallel unterirdisch gelegenen U-Bahnhof ergeben.

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 Aspekte der Wettbewerb zugrundeliegenden verkehrlichen Vorzugsvariante 3_ZIV für die Verkehrsführung wurden berücksichtigt.

Alle festen Fahrradstellplätze werden in drei unterirdischen Fahrradkellern untergebracht, die den Hauptanfahrtrouten zugeordnet sind. Von den Abstellplätzen im Nordwesten und Osten sind die U-Bahnanlagen direkt zu erreichen.

Umgang mit dem denkmalgeschützten Bestand: Umgang mit dem Denkmal aus hochbaulichstädttebaulicher Sicht

Alle post-historischen Anbauten am Bahnhof werden zurückgenommen. Lediglich der natursteinene Sockel des südöstlichen Bahnhofsausgangs wird behalten und in seiner Kubatur ergänzt, sodass sich dieser wichtige Ort als Eckbau im Stadtraum stärker manifestiert. Nördlich anschließend, am östlichen Langbau entlang, wird eine der niedrigen Bebauung am Glockengießerwall nachempfundene doppelgeschossige Seitenschiffinterpretation eingefügt.

Ein leichtes, transparentes Vordach umfasst vereinernd große Teile des Bahnhofs und bietet an den Eingängen durch Aufweitungen besonderen Witterungsschutz.

Der Baukörper des Moduls B stellt sich als identitätsstiftende Großform dar, die das Thema des hanseatischen Kontorhauses in Kubatur und Kömung aufgreift. Das Gebäude überspannt die darunterliegenden Gleise besonders weit, was zukünftige Trassierungsänderungen ermöglicht. Im Sinne einer wegweisenden, verantwortungsvollen Nachverdichtung bietet das Modul B die Möglichkeit, um auch Raumprogramm aus dem Modul C aufzunehmen. Dies gilt es weiter zu untersuchen.

Eine der Auslobung entsprechende Bebauung auf dem Hachmannplatz ist indes möglich und auch hier als Bügelbau nachgewiesen, sollte aber eng mit der zukünftigen Osterweiterung des S-Bahn-Anlage abgestimmt werden. Die Bewertung eines von Baukörpern unzerteilten Hachmannplatzes werden hierbei sicherlich eine Rolle spielen.

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

Neubau Steintorbrücke und Modul B

In Zuge der südlichen Erweiterung des Hauptbahnhofs soll die Steintorbrücke (Baujahr 1903/1959) erneuert und südlich der Brücke auf einer Plattform über den Gleisen ein mehrgeschossiges Gebäude errichtet werden. Zusätzlich soll die auf der Steintorbrücke künftig verlaufende Kommunaltrasse überdacht werden.

Aus ingenieurbautechnischer Sicht sind der Neubau der Steintorbrücke sowie der Neubau des Tragwerks von Modul B voneinander abhängig, da es sinnvoll ist, zuerst die Steintorbrücke neu zu bauen und anschließend von der Steintorbrücke das neue ins Gebäude integrierte Tragwerk für Modul B möglichst großteilig zu montieren, um den Eisenbahnbetrieb sowenig wie möglich zu Beeinträchtigen und den Fußgänger und Straßenverkehrs auf der Steintorbrücke während der Bauzeit sicherstellen zu können. Das Tragwerk von Modul B ist an zwei Mittelauflegern im Bereich von Dienstbahnsteigen tief zu gründen, sowie möglicherweise an den Endauflagern außerhalb des Gleisfeldes