

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

Hamburger Hauptbahnhof

Entwurfsleitende Idee

Der Entwurf für den Bahnhof und sein Umfeld fußt auf der Idee eines **neuen zentralen Rings im Inneren des Bahnhofs**, wodurch Nord- und Südsteig miteinander zu einer umlaufenden Figur verbunden werden. Die beschaffte Fläche, Bewegungsfreiheit und Flaniermöglichkeit im Inneren sowie neue Durchlässigkeit zwischen Stadtraum und Bahnhof.

Diese **kompakte und flexible Figur** des Bahnhofs erlaubt und erfordert einen freien, umlaufenden Bahnhofplatz, welcher, konzentrische Bewegungsmöglichkeiten rund um den Bahnhof für die verschiedenen Modi schafft. Neue Öffnungen auf allen vier Seiten entzerren Stadt- und Innenraum.

Die zusätzlichen geforderten vertikalen Erschließungen der Bahnsteige werden in einem **neuen Südpavillon, an die Südfassade angedockt**, untergebracht. Dieses Gebäude schafft eine neue Eingangssituation auf der Steintorbrücke. eine leichte Terrasse vor der Südfassade gibt der Kommunaltrasse den angemessenen räumlichen Rahmen. Symmetrisch dazu wird ein neuer Nordeingang geschaffen.

Im Gegensatz zur kompakten Figur auf Straßenniveau wird der Bahnhof im Untergeschoß durch **neue Arkadenbereiche im Norden und Süden** verlängert. Hier sind vor allem Fahrradstellplätze untergebracht. Die Nordarkaden erlauben eine innenliegende Verbindung zur U5. Die Arkaden im Inneren des Bahnhofs werden geöffnet, verglast, und genutzt.

In der Südostecke wird der **vergrößerte und freigestellte Bereich unter der "Keksdose"** neuer multimodaler umstiegsbereich für U- und S-Bahn.

Die neuen Fahrradstellplätze werden im Bereich der Böschungen auf drei Seiten des Bahnhofs in den Boden eingelassen. Sie sind mit Rampen erschlossen, gut einsehbar und absperbar.

Der Parkplatz unter der Altmannbrücke wird über eine leichte Treppe mit dem Belvedere verbunden und erlaubt einen Park&Ride anschluß dieser Parkgarage an den Bahnhof.

Der **Hachmannplatz wird als großzügiger Stadtraum** mit teilweise hoher Baumdichte ausgestaltet, als Bahnhofplatz wie als Platz für St. Georg. Der Fußweg zwischen dem U-Bahn Nord- und Südbahnhof wird als landschaftliche Promenade inszeniert.

Der Nordwestbereich mit dem zusätzlichen Eingang zur U-Bahn wird durch einen zweigeschoßigen unterirdischen Bau, Arkaden Nord, ergänzt, welche die Möglichkeit zur kommerziellen Nutzung der Umstiegswege und einen Anschluß an die Kunsthalle bietet.

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

Die städtebauliche Grundidee ist es, die **stadträumliche Kontinuität der ehemaligen Wallanlagen** weiterzuführen und den Bahnhof als Solitär zu stärken. die westliche geländekante des Gleisbetts wird nördlich und südlich des Hauptbahnhofes mithilfe des Arkadenmotivs weitergeführt. das Niveau des Gleisbetts wird durch solche und weitere Maßnahmen in den Stadtraum integriert; dazu gehören auch die zwei nicht zugänglichen Gärten im Gleisbett. Die geforderte **hochbauliche Verdichtung findet im Osten des Gebiets**, entlang der Adenauer Allee statt, der Bereich des Bahnhofs wird von zusätzlichen Neubauten freigehalten. es ist zu prüfen, inwieweit mit Umnutzungskonzepten kurzfristig Synergien mit leerstehenden Bereichen der City hergestellt werden könnten.

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 freiraumplanerische Konzept fußt auf der Idee, die ehemaligen wallanlagen als **städtischen zentralen linearen Grünraum** fortzuführen und den Grünzug, der an der Lombardsbrücke aufhört, Richtung Hafen weiterzuführen :

- **Beibehaltung der Öffnungen über dem Gleisbett;** keine großen hochbaulichen Maßnahmen im Wettbewerbsgebiet; re-evaluation des Büroflächenprogramms in Zusammenhang mit den Zonen
- großzügige lineare Begrünung von Hachmannplatz und Westplatz, keine Parkplätze oder Abholschleifen in diesem Bereich
- **Neuzeichnung der Straßen:** die Reduktion von Straßenbreiten erlaubt es, öffentlichen Raum, Grünraum, und teilweise sogar Baufläche zu gewinnen. Ziel ist hierbei ein ausgeglichenes Verhältnis von Verkehrsfläche und Fußgängerbereich und eine qualitative Aufwertung beider Flächen. Glockengießer- und Steintordamm werden zu einem Boulevard, der Platz für alle Verkehrsteilnehmer, verschiedene Geschwindigkeiten, aber auch Aufenthaltsqualität bietet, und der sich den zu erwartenden Entwicklungen in der Verkehrspolitik ohne größere bauliche Maßnahmen anpassen wird.
- **Schaffung zweier Plätze in kleinerem Maßstab** vor Kunsthalle und vor Ohnsorg-Theater / Schauspielhaus durch Baumreihen, Oberflächen und Mobiliar; Neugestaltung des Steintorplatzes als Übergangsraum zwischen Bahnhofsbereich und Adenauerallee; Übertragung einer „Patenschaft“ der Kulturinstitutionen für diese Plätze.
- **Schaffung zweier unzugänglichen Gärten**, als Biorreservat, auf Niveau des Gleisbetts: Einführung einer provisorischen, dynamischen, und gut zu beobachtenden Gartentypologie.

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)

Der motorisierte Verkehr, die nord-süd Achse, Steintorwall und Glockengießerwall, sowie Walltunnel, werden nicht in ihrer Kapazität reduziert.

Die Kirchenallee bleibt als zweispurige Straße für den Individualverkehr geöffnet und bietet Verbindung zur Drop-off Zone im Norden. Die **intermodalen Funktionen werden auf die Süd- und Nordseite des Hauptbahnhofes** konzentriert.

Die neue Kommunaltrasse, für Busse, Taxis und Fahrräder erfordert im Ostbereich eine Neuordnung der Adenauerallee.

Die Parkplätze konzentrieren sich auf den Nordbereich des Areals. Seitliche Drop-off Bereiche vereinfachen die Wege des MIV.

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

Zum Bestand zählt hier nicht nur das Bahnhofsgebäude, sondern auch der Landschaftszug der Wallanlagen. Aufgrund ihrer hohen Qualität und ihres großen Potentials sind diese zwei Elemente für uns **Referenzen von vor Ort vorhandenen Strukturen**, die es aufzunehmen und fortzuführen gilt. Ziel ist ihre **Ertüchtigung** und dadurch die **aktive Weiternutzung des baulichen und räumlichen Erbes**.

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

Das Projekt ist minimalistisch in seinem Materialaufwand und in seinem kontextuellen Ansatz; es erfordert aber eine hohe technische Präzision. Zu den wichtigsten Maßnahmen gehören:

- Umbau der Steintorbrücke – mit teilweiser Bewahrung der Bestandsbrücke; der Bau des Pavillons und des Belvedere sind hierbei Teil des Umbaus der Brücke. **Umnutzung statt Ersatzbau.**
- Öffnung der Arkaden im Bahnhofsbereich : sensibler Eingriff in den Bestand des Bahnhofs
- Neubau der Arkaden im Außenbereich des Bahnhofs: Schnittstelle mit dem Bahnverkehr.
- Überbau des westeingangs der U-Bahn nord durch ein zweigeschossiges unterirdisches Gebäude. Diese Maßnahme wird im Rahmen des Einbaus der U 5 durchgeführt.

Essentiell für die Überlegungen zur Wirtschaftlichkeit ist die **geringe Beeinträchtigung des Gleisbettes und des Bahnverkehrs.**

Zusammenfassung (max. 400 Zeichen inkl. Leerzeichen)

Städtebauliche Anknüpfungspunkte: der grüne Wallring und der herausragende Hauptbahnhof. Zwischen diesen thematischen antipoden „Großzügigkeit“ und „Dichte“ spannt sich das Projekt auf. Die Topographie gehört zum vor- und für gut befundenen, sie exponiert das urbane Ensemble des Hauptbahnhofes; die Westkante der Gleisanlagen wird befestigt und trägt funktional und ikonographisch das Projekt.

Funktionaler ansatz: durch allseitige Verknüpfung von Innen- und Außenraum des Bahnhofsgebäudes werden die Wege verkürzt und multiple Wegeführungen geschaffen. Das „Keksdozen“ – Erdgeschoß wird zum Umstiegs-Hub.

Integration der Infrastruktur, des Untergeschosses ins Projekt: Erweiterung des Bahnhofs an seinen Süd- und Westflanken um zweigeschossige Arkadenbauten, welche Fahrräder (Süden), Neuanbindung an die U-bahn und Kommerzflächen (Nordwesten) schaffen.

Städtebaulicher Ansatz: die Module B und D bleiben von zusätzlicher Bebauung frei. Die zusätzlichen Renditeflächen werden vor dem Hintergrund signifikanter Nutzungsänderungen und Leerstände im unmittelbaren Umfeld ist eine entsprechende Verlagerung und Integration in diese Gebäude zu evaluieren.

Landschaftlicher Ansatz: Weiterführung des Wallringes als landschaftliche Figur von gesamtstädtischem Wert.

Partizipativer und stadtökologischer Ansatz: das Projekt hat aufgrund seiner Rahmenbedingungen ein hohes Potential für eine effiziente und sichtbare partizipative Arbeit, welche unter Federführung der Stadt, der Bahn sowie der Kulturinstitutionen stattfinden wird.