

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

Hamburger Hauptbahnhof

Entwurfsleitende Idee

Form follows tracks! Die Spur der Gleise und damit der alten Stadtbefestigung ist städtebaulich bedeutsam und wird spürbar gemacht. Der Hauptbahnhof wird als charaktervolles Gebäude freigestellt, von Ballast befreit, und von verschiedenen geprägten, differenzierten öffentlichen Räumen umspielt. Die Kohärenz der Landschaft im Verlauf der ehemaligen Wallanlagen wird wiederhergestellt, indem die Leer-Räume der offenen Gleisanlagen mit einem grünen "Landschafts-Geflecht" überspannt werden.

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

Die städtebauliche Idee ist, den Ort des Ankommens in Hamburg einprägsam und eigenständig zu gestalten. Die Bahnhofs-"Kathedrale" besitzt ausreichend Kraft und Charakter, frei von Anbauten den Kreuzungspunkt zwischen Wallanlagen und der Achse Homer Geest zu prägen und so die Schnittstelle zwischen der Innenstadt und St. Georg zu bilden. Zusammen mit dem neuen Passagenhaus seitlich und dem Hochhaus im Süden wird ein Ensemble etabliert, das sich in den großmaßstäblichen Kontext der "Kunstmeile" einpasst. Das Hochhaus markiert übergeordnet den wichtigen Ort und nimmt Kontakt mit den markanten Hochpunkten Hamburgs auf. Der Freiraum spielt eine große Rolle: Die Überdeckelung des Gleisbetts schließt eine "Wunde" in der Stadt und stellt die Stadtteilverbindung großzügig her. Im Süden begrünt, im Norden dem Verkehr gewidmet, schaffen die Vorplätze dem Bahnhof einen angemessenen räumlichen Rahmen.

Das neue Passagenhaus begrenzt den Hachmannplatz im Süden auf einen baumbestandenen Straßenraum und gibt dem verbleibenden Raum einschließlich Heidi-Kabel-Platz eine klare Fassung und damit die Chance, auch Quartiersplatz für St. Georg zu sein.

Die Differenzierung der Stadträume und ihre Übergänge schaffen Klarheit und Orientierung rund um den hochfrequentierten Hauptbahnhof. Hierzu gehört, dass sich deutliche Adressen bilden: die Öffnung der Bogen-Fassade im Norden sowie der Fassade im Süden erleichtert den Zugang in die große Halle von allen Seiten und entspannt die bisher engen Wege. Fahrradparkhäuser als Ausdruck der gewandelten Mobilität helfen, die Übergänge vom nördlichen Vorplatz zu Heidi-Kabel-Platz und Glockengießerwall zu gestalten; im Süden querliegend bildet das niedrige Parkhaus eine Begrenzung der multimodalen Kommunaltrasse mit ihren Haltestellen und Gleiszugängen. Das Volumen des Passagenhauses begrenzt als Kopfbau zusammen mit den anderen Gebäuden der sternförmig zusammenlaufenden Straßen den Steintorplatz.

Durch die vorgelagerten Freiflächen, und auch das Zurückweichen des Hochhauses mit zunehmender Höhe, erhält das Museum für Technik und Gewerbe eine angemessene Einbindung in den Stadt- und Freiraum, der von Osten her das Umland mit dem Rathausplatz verbindet.

Die Nutzungen sind klar erkennbar: Der Bahnhof ist der Bahnhof, natürlich mit seinen notwendigen Einkaufs- und gastronomischen Angeboten. Im Passagenhaus befinden sich erdgeschossig weitere solche Angebote, in den Obergeschossen die DB-Büros. Im Hochhaus, das über seine begrünteren Terrassen Kontakt mit dem Umfeld aufnimmt, weitere Büros, eventuell Wohnungen und ein Hotel, das von der neuen, qualitätvollen Umgebung profitiert.

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 Grundidee für den Freiraum ist, den Bahnhofspereimeter als Tor zur Stadt so offen wie möglich zu gestalten. Befreit von störenden Einbauten und Konzessionen entsteht ein raumgreifender Möglichkeitsraum, der Bewegungsfreiheit und Aufenthaltsqualität bietet und temporäre Veranstaltungen gestattet. Die Offenheit vermeidet Angsträume und vermittelt Sicherheit. Banklinien schaffen Orte zum Verweilen: am Wasserspiel, im Verlauf der Allee und unter Bäumen.

Im Kontrast zur vitalen Dichte der angrenzenden Stadtviertel sind die Gleisanlagen Leer-Räume, die den benachbarten Quartieren mögliche Freiräume entziehen und den Verlauf der historischen Wallanlagen stören. Durch Teil-Überdeckung der Gleise in Gestalt eines begrünten Wegenetzes entstehen zwei hybride Plätze, die der Durchwegung und dem Aufenthalt dienen und die ehemaligen Wallanlagen thematisieren. Das Konzept sieht Öffnungen zu den Gleisen sowie platzartige Aufweitungen und Grünflächen auf dem Niveau der Stadt vor. Die Ausrichtung des Wegenetzes folgt den Gleisen und nimmt damit den Duktus der Wallanlagen auf. Die "Maschenweite" des Geflechts bietet die notwendige Elastizität, um die Fundamentierung der Tragkonstruktion im Gleisbett zu verorten. Flankiert von zwei Fahrradhäusern entsteht im Norden ein frequentierter Platz mit Treffpunktfunktion. Die Bahnhofsmision fördert hier soziale Kontrolle. Das Wegegeflecht im Süden bildet zwischen Steintorwall und Museum für Kunst und Gewerbe eine begehbare Brücke zwischen Innenstadt und der Achse „Homer Geest“. Grüne Inseln schaffen Aufenthaltsbereiche und sind für das Stadtklima förderlich. Eine rurale Pflanzenflur knüpft an die Vegetation entlang der Geise an und bietet ein Stück Natur zum Entdecken inmitten der Stadt.

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)

Rund um die Bahnhofshalle und das nördliche Empfangsgebäude gilt es aufzuräumen und die Funktionen zu ordnen, nach der Maxime, Fußgänger und Radfahrer zu priorisieren. Verkehrstechnisch gut angeschlossen an die Ernst-Merck-Straße, werden im Norden Kurzparker, Taxen und Kiss&Ride unter Bäumen platziert. Zwei Fahrradhäuser und Öffnungen in der Wandelhalle beleben den neuen Ort. Im Süden entsteht die Kommunaltrasse mit Haltestellen für Linienbusse. Das in den Neubau integrierte Fahrradparkhaus bietet direkte Abgänge zu den Gleisen. Kurze Wege für Radfahrer finden sich auf allen Seiten des Bahnhofgebäudes. Im Osten wird die Kirchenallee als Begegnungszone (20 km/h) gestaltet und mit Hachmann- und Heidi-Kabel-Platz vereint. Das Schauspielhaus erhält einen gebührenden Vorplatz. Die Fassaden von St. Georg und die Nutzungen im Erdgeschoss bringen Leben und Atmosphäre in den öffentlichen Raum.

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

Die Freistellung des Hauptbahnhofs und der Rückbau der Anbauten gibt dem Denkmal seine ursprüngliche Gestalt und damit seine Würde zurück. In engem Rahmen werden Veränderungen vorgenommen: Öffnung der Bögen der Nordfassade und Schaffung einer Eingangshalle, Öffnung der Südfassade zum Steintorwall in der Logik der Konstruktion; Wegnahme der westlichen Anbauten zugunsten der gläsernen Querschiffe. Damit wird eine bisher nicht vorhandene Transparenz der Bahnhofshalle erreicht, die von Ost nach West durchblickt werden kann, zusätzliche Belichtung der Perrons erhält und wird zukünftig leicht und lichtdurchfütet erscheint. Leichte gläserne Vordächer an den Ost-, Süd- und Westseiten ermöglichen den trockenen Umgang um den Bahnhof, beeinträchtigen jedoch nicht das Erscheinungsbild.

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

Die Umbauten des Bahnhofsgebäudes sind technisch einfach, benötigen nur eine sensible Planung und Umsetzung. Die eigentlich nicht vorgesehene Deckung der Gleisfelder sowie die Hochhaus-Bebauung des Dreiecks erscheint kompliziert, ist aber gut umsetzbar. Das Gebäude steht auf einer von Gleisen nicht beanspruchten Fläche und kann unabhängig errichtet werden. Die rautenförmige Konstruktion der Überdeckung richtet sich mit den Stützenstellungen nach den Gleisen, indem sie ihnen in ihrer Grundausrichtung folgt.

Zusammenfassung (max. 400 Zeichen inkl. Leerzeichen)

Der HBFHH wird zu einem Ort, an dem die lokale und internationale Bedeutung durch das großartige Bahnhofsgebäude Ausdruck findet. Ein Merkpunkt in der dritten Dimension sowie differenzierte, gefasste und belebte Plätze mit klaren Gebäuden bilden ein neues Ensemble in der Stadt und geben St. Georg und dem HBFHH einen qualitätvollen, lebenswerten, einprägsamen Ort in dem an bedeutsamen Orten reichen Hamburg.