

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

Hamburger Hauptbahnhof

Entwurfsleitende Idee

Den historischen Bahnhof freistellen und ihn neu integrieren. Das Areal vom verkehrsdominierten Ort des Transits zum vielfältigen Ort des Verweilens revitalisieren. Klare Plätze mit einfacher Orientierung, gefasst von strategisch platzierten Neubauten und Grünräumen. Eine Erweiterung mit eigener Identität, die sich gleichzeitig dem Bestandsensemble unterordnet.

Städtebauliches Konzept:

Der Hamburger Hauptbahnhof schwimmt lagebedingt zwischen den Raumkanten der Kernstadt und dem Stadtteil St. Georg. Hauptverkehrsstraßen und Bahntrassen erzeugen zusammen mit dem kleinteilig verbauten öffentliche Raum Barrieren. Das städtebauliche Konzept sieht drei Kern-Maßnahmen zur qualitätsvollen Integration des neuen Bahnhofs vor:

Einbinden - Die intensive Begrünung des neuen Areals schließt die derzeitige Lücke im 1. Grünen Ring der Stadt. Aus einer Fehlstelle und einem Fragment entsteht zukünftig ein integrierter und selbstverständlicher neuer Teil des Grünsystems. Auch die Landschaftsachse der Homer Geest wird mit der neuen Landschaftstribüne entlang der Kommunaltrasse verbunden und über den Bahnhof bis zur Kernstadt herangeführt.

Verankern - Trotz seiner Größe hat der Hauptbahnhof keinen stadträumlichen Auftritt über das unmittelbare Umfeld hinaus. Ein neues Hochhaus, im Kreuzungspunkt der Hauptverkehrsstraßen, verankert den Hauptbahnhof als weithin sichtbaren Bezugsort im Stadtgebiet. Zusammen mit dem zweiten Hochpunkte im Osten wird so der öffentliche Raum gegliedert, ohne den Bestand zu verstellen. Es entstehen klar gefasste Platz- und Freiräume, die sich maßstäblich in das Raum-Netz der Stadt einbinden.

Vernetzen - Wegeführungen und Verkehrsströme im und um den Bahnhof werden für Fuß- und Radverkehre optimiert. Selbstverständliche Eingänge und Übergänge ermöglichen ein barrierefreies Bewegen durch den Stadtraum und dienen der leichten Orientierung.

Freiraumplanerisches Konzept:

Fahrrad- und Fußgängerverkehr haben zukünftig Vorfahrt im Areal. Die vorhandenen Plätze werden räumlich stärker definiert und zu klar strukturierten Bereichen gefasst, die mit ihrer Gliederung zum Aufenthalt einladen. Der revitalisierte Hachmannplatz ist zentraler Freiraum, der integrierte Heidi-Kabel-Platz erhält durch große Fontänen- und ein Wasserebelfeld seine eigene Identität. Punktuelle Baumsetzungen und Grünflächen erhöhen die Biodiversität, diese Elemente sind für Starkregenereignisse leicht abgesenkt, ebenso die angeschlossenen Fahrradabstellanlagen. Die neue Landschaftstribüne am Steintorwall, mit Blick auf den darunterliegenden Reiseverkehr, bietet terrassierte und intensiv begrünte Stadtlandschaften. Sämtliche Materialien sind nachhaltig konzipiert. Die Plätze haben Natursteinoberflächen, Sitzelemente sind aus europäischem Hartholz. Die Begrünung erfolgt mit „Zukunftsbäume“, die hohe Biodiversität bieten und der sommerlichen Erhitzung entgegenwirken. Zusammen mit den intensiv bepflanzten Dächern der neuen Gebäude bieten diese grünen Inseln einen Rückzugsort für Fauna und Flora mitten in der Stadt. Alle Straßenräume werden mit Baumalleen neu strukturiert und stärker begrünt.

Umsetzung der verkehrlichen Rahmenbedingungen:

Gemäß den Rahmenbedingungen sieht das Verkehrskonzept eine eindeutige Erschließung des Bahnhofsareals durch den ÖPNV im Süden vor, während Taxen (Absetzen, Aufnahme, Nachrücker), Kiss&Ride, Kurzzeitparken sowie Sightseeing- und Kreuzfahrtbusse im Norden des Bahnhofs in einer Loop so positioniert sind, dass eine reibungslose und leistungsfähige Abwicklung garantiert ist. Hier gliedert sich auch der Kurzzeitparkplatz mit integriertem E-Sharing-Kfz an. Langzeitparken und klassische Mietwagen werden durch die umliegenden Parkhäuser abgedeckt. Im nordwestlichen Mobilpunkt wird der Großteil der geforderten Radabstellplätze untergebracht, zusammen mit Sharing-Angeboten für Scooter, Roller etc. sowie weiteren Serviceeinrichtungen. Im Bereich der hoch frequentierten Zugänge stellen weitere Radparkplätze kurze Wege und ein geordnetes Abstellen sicher. Die neue Straßenführung integriert leistungsfähige Radverkehrsanlagen, auf den Haupttrouten als Zweirichtungsradweg. Fußgänger werden durch eindeutige Organisation der Bahnhofsplätze direkt geführt, so dass auch Barrierefreiheit an sämtlichen Querungspunkten Berücksichtigung findet.

Umgang mit dem denkmalgeschützten Bestand:

Das Bahnhofsgebäude wird so weit wie möglich in seinen ursprünglichen Zustand zurückgebaut und im Stadtraum wieder freigestellt. Die neuen Gebäude halten respektvollen Abstand und nur die filigrane Überdachung entlang von Steintorbrücke und -platz setzt mit Rücksicht auf die Gliederung der Fassaden an den historischen Bestand an. Im Inneren wird die kleine Wandelhalle durch „Entkernung“ zum neuen Verteiler und sorgt zusammen mit dem behutsam eingehängten, neuen Nord-Süd Steg über dem S-Bahnsteig für klare Orientierung und eine direkte Wegeverbindung.

Technische Qualität, Realisierbarkeit und Wirtschaftlichkeit:

Die punktuelle Konzentration der neuen Gebäudevolumen im Süd-Westen und im Osten, peripher zu den Gleisanlagen, vereinfacht das Bauvorhaben und lässt im Vergleich zur Machbarkeitsstudie eine bessere Realisierbarkeit und Wirtschaftlichkeit erwarten, da Gleisanlagen nur mit Freiräumen oder Hallen überbaut werden und da die resultierenden Grundrisse der Hochpunkte eine hohe Flexibilität und Effizienz aufweisen.

Zusammenfassung (max. 400 Zeichen inkl. Leerzeichen)

Einbinden ins Hamburger Grünsystem
Verankern des Bahnhofs im Stadtgebiet über strategisch platzierte Hochpunkten
Revitalisierung durch klare Plätze & Orientierung
Biodiverse Stadtlandschaften mit hoher Aufenthaltsqualität
Verkehrsführung optimiert für Rad- und Fußverkehr
Den historischen Bahnhof wieder her- & freistellen und ihn neu integrieren
Punktuelle Gebäudevolumen mit effizienten und flexiblen Regelgeschossen