

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

## Hamburger Hauptbahnhof

### Entwurfsleitende Idee

**Neues Bahnquartier im Einklang mit der Umwelt und der umgebenden Stadt:** Der Bahnhof bleibt im Stadtbild vollständig erhalten und allseitig erlebbar. Auf großflächiges Anbauen wird respektvoll verzichtet. Neue bauliche Strukturen werden behutsam und mit gebührendem Abstand hinzugefügt und klären den undefinierten umgebenden städtischen Raum. Gemeinsam mit neuen Freiraumqualitäten wird ein neues Stadtquartier gebildet. In diesem Zusammenhang werden die Stadträume im Bereich des südlichen Gleisbetts grundsätzlich neu geordnet. Bestehende Achsen und Sichtbeziehungen bleiben hierbei erhalten bzw. werden gestärkt.

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

Ziel ist, das denkmalgeschützte Bahnensembles in seiner städtebaulichen und architektonischen Kraft zu erhalten und im Stadtraum in Szene zu setzen. Die geforderten Flächen für eine Erweiterung werden behutsam hinzugefügt. Der Verzicht auf eine überdimensionierte Überbauung der Steintorbrücke ermöglicht den städtebaulich essentiellen Erhalt der Sichtachse. Die Neubauten werden als zeitgemäße Gebäude maßstäblich hinzugefügt. Die einzelnen Gebäudeelemente bleiben erlebbar und bilden als gleichberechtigte Teile ein spannungsvolles Gesamtensemble. Die Neudefinition der Ränder des südlichen Gleisbetts bilden Rahmen, die das Gleisbett inszenieren und räumlich fassen. Durch die bauliche Begrenzung des Gleisbettes und Bespielung mit künstlerischen Nutzungen im Westen wird die Kunstmeile miteinander homogen verbunden. Von der vorgegebenen Baumassenverteilung wird zugunsten eines erweiterten städtischen Gefüges abgewichen. Auf großflächige Überdachungen der Eingangsbereiche wird verzichtet, um dauerhaften Aufenthalt von Nichtpassanten entgegenzuwirken. Um dem hohen Anspruch an die Nachhaltigkeit Rechnung zu tragen, wird ein Planungsansatz verfolgt, welcher ganzheitlichen, ökologischen und nachhaltigen Betrachtungen folgt und alle Phasen des Bauens einbezieht.

Sämtliche Ebenen sind über Aufzüge barrierefrei zu erreichen.

**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

In der Stadt von morgen sind die Wallanlagen neben den Landschaftsachsen der wichtigste innerstädtische Grünzug. Mit dem neuen Hauptbahnhof besteht die Chance den Wallring zu schließen und eine großzügige Freiraumverbindung zwischen Alster und Elbe herzustellen. Es ist unser konzeptionelles Ziel neben einem zukunftsfähigen Mobilitätsknoten einen attraktiven städtischen Freiraum als Bindeglied zwischen den Quartieren unter Berücksichtigung historischer Spuren zu schaffen. Das räumliche Grundgerüst des Entwurfs besteht aus drei Grundeinheiten: "Innenstadt", "Wallring" und "Quartier", die durch eine Unterscheidung in der Oberflächenmaterialität ablesbar gemacht werden. Die bestehenden Vegetationseinheiten werden durch ergänzende Baumpflanzungen der selben Art weiter gestärkt. Wichtige Raumkanten werden definiert sowie unter den Bäumen schattige Aufenthaltsräume geschaffen. Auf Augenhöhe wird größtmögliche Offenheit und Übersichtlichkeit beibehalten. Die Baumpflanzungen tragen dabei maßgeblich zur Entwicklung einer klimaresilienten Stadt bei. In Fortführung der Wallanlagen sind heterogene Gehölzgruppen als "Reisegruppen" mit Verweis auf unterschiedliche Klimaregionen vorstellbar. Innerhalb dieses Grundgerüsts werden unterschiedliche Freiraumnutzungen integriert wie z.B. auch robuste Spielorte für die jungen Mitglieder der Stadtgesellschaft, die auch Ihre Orte im Herzen der Stadt bekommen sollten.

**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 verkehrliche Konzept entspricht prinzipiell dem zuvor erarbeiteten Verkehrskonzepts. Neben der Organisation der komplexen Verkehrszusammenhänge sollte der räumliche Schwerpunkt jedoch auf dem menschlichen Maßstab gelegt werden. Um die wichtige Wegeverbindung vom Bahnhof in Richtung Altster (Norden) zu stärken, schlagen wir eine Umorganisation der PKW Stellplätze und Taxi Stellplätze gegenüber dem Vorkonzept vor. Die Attraktivität und Durchlässigkeit wird somit erhöht und die Platzqualität des Heidi-Kabel-Platz bzw. Hachmannplatz verbessert. Die Einfahrt von Anlieferung und Erschließung wird kombiniert und die Taxi Aufstellflächen übersichtlich an den Plätzen organisiert. Die individuellen Fahrradstellplätze werden räumlich klarer zu Inseln zusammengefasst und mit Flächen für weitere Mobilitätsmittel kombiniert. Durch eine Reduzierung der fünf-spurigen Kreuzungssituation Kirchenallee/ Lange Reihe auf zwei Spuren kann zusammen mit einer Verlagerung der den Platz bestimmenden Stellplätze der städtische Raum maßgeblich an Qualität gewinnen.

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

Oberste Priorität hat der Erhalt des denkmalgeschützten Bahnhofsgebäudes. Bauliche Eingriffe werden auf ein absolutes Minimum reduziert. Lediglich eine überdachte Passage schmiegt sich entlang der östlichen Bestandsfassade an und ordnet sich dieser gestalterisch unter. Im Süden wird zudem der geforderte Wetterschutz als leichte, vor die Bestandsfassade gestellte Konstruktion umgesetzt. Die Erdgeschosszonen der hinzugefügten Strukturen werden hochtransparent ausgeführt. Mit dem Prinzip verschränkter Bogenstrukturen verweist dieser Bereich auf die vielfältigen Bogenstrukturen des Bahnhofsgebäudes. Die Fassaden der Neubauten nehmen die hierarchisch aufgebaute Stahl-Glaskonstruktion der Bahnhofsstirnseiten auf und übersetzen sie in zeitgemäßer Form.

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

Durch die Wahl der Materialien und die Kompaktheit der Gebäude wird neben der Wirtschaftlichkeit auch ein Beitrag zum klimagerechten und ressourcenschonenden Bauen geleistet. Entsprechend den vorgegebenen Inhalten werden angemessene konstruktive und haustechnische Systeme ausgewählt, die einer positiven wirtschaftlichen Bilanz Rechnung tragen. Die Gebäudestruktur baut konsequent auf einem Raster auf, wodurch ein hoher Grad an Flexibilität gegeben ist, welche sowohl eine Büro als auch eine Beherbergungsnutzung zulässt. Durch die Entkopplung der Baukörper ist eine abschnittsweise Umsetzung möglich, die Funktion des Bahnhofs wird daher zu keinem Zeitpunkt eingeschränkt.

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

Das Umfeld des Hauptbahnhofs ist eine eigenständige Freiraumkategorie zwischen Innenstadt und dem Quartier von St. Georg. Der Hauptbahnhof bleibt im Stadtbild als Wahrzeichen freigestellt und allseitig erlebbar. Neue bauliche Strukturen klären mit behutsamen und gebührenden Abstand den undefinierten, umgebenden städtischen Raum. Gemeinsam mit neuen Freiraumqualitäten wird ein neues Stadtquartier gebildet. In diesem Zusammenhang werden die Stadträume im Bereich des südlichen Gleisbetts neu geordnet und gestärkt.