

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

Hamburger Hauptbahnhof

Entwurfsleitende Idee

Wie wenige andere Orte reflektiert der Hauptbahnhof die jüngere Geschichte Hamburgs: Einst endete hier die mittelalterliche Stadt mit den Wallanlagen. Das Steintor mit dem angrenzenden, lebendigen Markt war der Auftakt zum Hamburger Osten. Durch den Bahnhofsbau entstanden in der Folge neue Verbindungen und vielfältige Plätze zwischen der Altstadt und St. Georg. Im letzten Jahrhundert ist der Stadtraum allerdings zu einem wenig einladenden und vom Auto dominierten Ort geworden.

Im Mittelpunkt unseres Entwurfs steht daher die Idee, die Bedeutung des Ortes und seiner Geschichte zu zelebrieren und diesen wieder in einen lebendigen und vielfältigen Stadtraum zu verwandeln. Das Denkmal Hauptbahnhof sowie die umgebenden Plätze werden dafür, von An- und Umbauten befreit, zur Bühne des öffentlichen Alltags. Wichtige Sichtachsen zum Denkmal und im Stadtraum werden freigestellt und die historischen Plätze wieder erlebbar gemacht. Es entstehen vielfältige Räume, die die gesamte Nutzungsbreite von Repräsentation, (Reise-)Alltag, Arbeits-, Einkaufs- und Veranstaltungsort über den Tag hinweg ermöglichen.

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

- o Stärkung des historischen Bahnhofsgebäudes durch den Rückbau von störenden An- und Umbauten
- o Verlagerung großer Teile des vorgesehenen hochbaulichen Programms aus dem Modul C in die Seitenschiffe des Bahnhofsgebäudes und den Bereich des südlichen Gleisfeldes im Modul B, um die Qualitäten der umgebenden Platz- und Stadträume zu stärken
- o Die Fortführung der Seitenschiffe der Gleishalle in Form einer das südliche Gleisfeld rahmenden Mantelbebauung inszeniert den Wallgraben, definiert ein qualitativvolles Vorfeld vor dem Museum für Kunst und Gewerbe und nimmt mit den geschaffenen Freiraumangeboten Bezug auf die Landschaftsachse „Horner Geest“
- o Ein zeichenhaftes Portalgebäude inszeniert die Südfassade der historischen Gleishalle, bildet das großzügige Entrée in den neu gestalteten Stadtraum und öffnet den Bahnhof nach Süden in Richtung Altmannbrücke, Arno-Schmidt-Platz mit Zentralbibliothek und zur Kunstmeile

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 bislang unübersichtliche Bahnhofsumfeld wird bei uns durch eine klare und übersichtliche Gestaltung zur Bühne des öffentlichen Alltags. Das durchgehende Stadtparkett, das an die großen Plätze Italiens erinnert, ist dessen Grundlage.

Die einzelnen Orte präsentieren sich darauf als Darsteller mit ihren jeweils ganz eigenen Atmosphären: Der Hachmannplatz inszeniert eine großzügige Leere für Besucher, Reisende und Städter, der Heidi-Kabel-Platz lädt baumüberstanden zum Aufenthalt, Treffen und Spielen ein, der Georgsplatz wird mit großen Bauminseln zum repräsentativen Entreé der Innenstadt und der Steintorplatz zum lebendigen Aushängeschild des Nachtschwärmerviertels St. Georg. Das Museum für Kunst und Gewerbe hebt sich bewusst aus diesem Stadtparkett hervor und wird, wie im historischen Vorbild, von dem Grün der Horner-Geest-Achse umspielt.

Das Bahnhofsumfeld wird so zu einem lebhaften Ort, der Vielfalt und Atmosphäre feiert und vielfältige Nutzungen über den Tag und die Nacht ermöglicht. Hier trifft man sich vor oder während der Reise, nach der Arbeit auf ein Bier oder für Veranstaltungen am Wochenende.

Allen Orten gemein ist – durch die große Übersichtlichkeit – ein sicherer Aufenthalt bei Tag und Nacht. Auch das Thema "resiliente Stadt" findet sich in allen Bereichen wieder. Sei es durch blühende Wiesen, die das Museum für Kunst und Gewerbe umgeben, die großen grünen Inseln, die mikroklimatische Erholungsräume schaffen oder die zahlreichen Baumstandorte, die über Baumrigolen zugleich Regenwasser zurückhalten.

Umsetzung der verkehrlichen Rahmenbedingungen: funktionale Ausformung der Erschließung, Einbindung in das bestehende Wegekonzzept, Ideen zur Mobilität, Erreichbarkeit der Bahnsteige, Konzept zur Herstellung der Barrierefreiheit, Rad- und Fußverkehr, Konzept für den ruhenden Verkehr (Hol- und Bringverkehre)

Die Neuordnung der Verkehre ist die Grundlage dafür, aus dem Bahnhofsumfeld wieder einen lebendigen Ort zu machen. Eine der wichtigsten Interventionen ist dabei die Schließung der Steintorbrücke für den MIV. Der entfallende Durchgangsverkehr ermöglicht es, die Adenaueralle auf drei Spuren zu reduzieren und diese zum baumüberstandenen Boulevard zu entwickeln. Die Kirchenallee wird ebenfalls zurückgenommen und stellt keine Barriere nach St. Georg mehr dar. Die konfliktreiche Querung des Steintorwegs über den Steintorplatz wird zurückgebaut und durch eine Wendeanlage ersetzt.

Daneben wird der bislang alle Plätze dominierende ruhende Verkehr (Kurzeitparken, Taxis, Anlieferung, Hol- und Bringverkehr) nördlich des Bahnhof gebündelt. Anstatt der überall zu querenden Straßen, Vorfahrten und Parkplätze treten dadurch sichere, übersichtliche und kreuzungsfreie Plätze und Fußwege.

Für Radfahrende gibt es zahlreiche neue Angebote. Die Radwege werden, wo möglich, gebündelt, um Querungen und Konfliktstellen zu reduzieren und eine übersichtliche Führung zu gewährleisten. So zieht sich nun z. B. der Radweg der Horner-Geest-Achse zweispurig bis zum HBF. Drei Fahrradparkhäuser an den wichtigen Ankunftsorten schaffen hochwertige Umsteigepunkte.

Der Südsteg wird künftig über zwei Galerieebenen in den Seitenschiffen der Gleishalle niveaugleich an die Wandelhalle mit den dortigen Haupteingängen verbunden, sodass für die Wegeführung ein symmetrischer Ringschluss möglich wird.

Aus Richtung der neu geschaffenen Vorfahrten mit den erweiterten Park- und Mobilitätsangeboten im Norden im Modul D werden zwei neue Zugänge in den Bahnhof und die Wandelhalle angeboten.

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

- o Befreien des Denkmals von An- und Umbauten
- o Öffnung von Sichtachsen zum Denkmal und im Stadtraum
- o Herausarbeiten der historischen Qualitäten der anschließenden Frei- bzw. Stadträume
- o Realisierung der Nord-Süd-Passage durch Einfügen einer Galerieebene mit begleitenden Service-, Handels- und Gastronomienutzungen in den beiden Seitenschiffen der Gleishalle
- o Erweiterung der Bahnhofsfür nach Süden in Form einer Mantelbebauung in Verlängerung der Seitenschiffe des Bestandes

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

Die angedachte bauliche Erweiterung auf der Südseite des bestehenden Bahnhofs wird tragwerkstechnisch unter Berücksichtigung der ausgewiesenen Lastableitungsbereiche bewerkstelligt. Dabei orientierten sich die vollständigen Ost-West-Überbauungen an den Tragwerken der neuen Steintorwallbrücke und der Altmannbrücke. Die Mantelbebauung wird durch eine Tragwerksebene auf Straßenniveau ermöglicht, die aus vorgefertigten Bauelementen (Verbundbau) besteht und auf den jeweiligen Bahnsteigen gestützt wird. Diese Ebene wirkt als Lasttransferebene für die eingestellten 2-geschossigen Leichtbauten sowie das ebenfalls massenoptimierte Dach mit seinen charakteristischen Bogenträgern.

Das Portalgebäude spannt mit seinem viergeschossigen Fachwerkträger in den Fassadenebenen frei über die Gleisanlage und gründet auf 4 (West) bzw. 3 (Ost) Rahmenstielen. Alle Gründungen berücksichtigen die Einschränkungen aus dem Verkehrsanlagen. Die vorgefertigten Bauelemente können in nächtlichen Montagezeiten eingebracht werden und die Montage des Bügelgebäudes kann im Freivorbau erfolgen. Die Ablastung und Gründung der ost-west-gerichteten Teildeckelung des Gleisfeldes Nord im Modul D erfolgt tragwerkstechnisch analog zu den geplanten Brückenbauwerken unter Berücksichtigung der Gleisanlagen. Das neu geschaffene Flächenangebot für die im Programm vorgesehenen Nutzungen beläuft sich modulübergreifend insgesamt auf rund 32.000 qm BGF.

Zusammenfassung (max. 400 Zeichen inkl. Leerzeichen)

Der vorliegende Entwurf für die Erweiterung der Hauptbahnhofs und die Entwicklung seines Umfeldes verfolgt die Strategie von Zurückhaltung und Eindeutigkeit:

- o Wenige, dafür eindeutige Eingriffe, Mittel und Setzungen schaffen größtmögliche Qualitäten
- o Stärkung des historischen, denkmalgeschützten Bahnhofsgebäudes
- o Neuordnung, Aufwertung und Vernetzung der umgebenden Frei- und Stadträume
- o Neuordnung der Verkehre und Funktionen
- o Übersichtlichkeit, Direktheit und Eindeutigkeit der Wege für Passanten und Reisende
- o Dimension und Zeichenhaftigkeit des Portalgebäudes im Dialog mit dem Bahnhofsgebäude