

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

Hamburger Hauptbahnhof

Entwurfsleitende Idee

Menschen und Stadt verbinden. Der Hamburger Hauptbahnhof und sein Umfeld haben das gemeinsame Potential sich zum belebten Stadtraum innerhalb verschiedenster Quartiere, Grünräume und Verkehrsströme zu entwickeln. Hierzu sollen die Erlebbarkeit der städtische Fußgängerebene durch bessere innere Verknüpfung und zusätzliche Angebote gestärkt werden. Statt einer Vergrößerung des Bahnhofsgebäudes sollen vorhandene städtische Strukturen an den Bahnhof herangeführt werden, Mit den damit entstehenden sozialräumlichen Verflechtungen soll der Bahnhof zu einem sicheren, belebten, und vertrauten Ort mit neuer Aufenthaltsqualität für Reisende und Hamburger werden.

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

Ankommen in Hamburg Nach Norden entsteht mit dem "Alsterplatz" ein von Kulturbauten gerahmter Platz mit Blick zur Alster. Nach Süden mit dem "Elbeplatz" eine terrassiertes hochmodernes Erschließungsgebäude mit Parkanlagen und weit sichtbarem Campanile. Nach Westen der begrünte Glockengiesserwall als Eingang zur Innenstadt, nach Osten durch Teilbebauung des Hachmannplatzes ein belebtes Quartier mit Gastronomie und Einkaufsangeboten. Der Bahnhof hat keine Rückseiten und Angsträume mehr. Die ehemaligen Wallanlagen werden als großzügiger Grünraum mit Solitärbauten fortgesetzt (wie Finnlandhaus, CCH, Hamburgmuseum), sowie mit dem Grünraum der Homer Geest um das MKG verknüpft. Der Hochpunkt wird als Holzbau mit dunkler Fassade über der gefalteten Landschaft den Kontakt zum Bahnhofbau herstellen und setzt zugleich ein Signal für klimaschonendes Bauen im 21. Jahrhundert.

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

Der Hamburger Hauptbahnhof ist historisch gesehen Teil der Wallanlagen, die weitgehend als grüner Ring um die Innenstadt bis heute erkennbar geblieben sind. Gleichzeitig ist der Hauptbahnhof je nach Betrachtung Verbindung und Barriere zwischen der Innenstadt im Westen und St. Georg im Osten.

Ein freiraumplanerisches Konzept zur Entwicklung des Bahnhofsumfeldes muss sich demzufolge darauf konzentrieren, die Erlebbarkeit der „grünen“ Wallanlagen auch im Bereich des Bahnhofs und der Gleisfelder so weit wie möglich zu verbessern. Gleichzeitig sollten die Verbindungen zwischen St. Georg und der Innenstadt nachhaltig aufgewertet werden. Und als Drittes sollte das Bahnhofsumfeld für die Gäste und Bürger der Stadt ein freundlicher, urbaner Willkommensgruß sein, wenn man die imposante Bahnhofshalle verlässt.

Mit diesem Grundkonzept ist auch die zukünftige Entwicklungsrichtung vorgegeben:

Die Stadt wächst und entwickelt sich mit Ihren öffentlichen Räumen auf den Bahnhof hin und nicht umgekehrt. Die Maßstäblichkeit und die Aufenthaltsqualitäten der öffentlichen Räume orientieren sich mehr am urbanen und sozialen Umfeld der Stadt als am Bahnhof ohne die verkehrstechnischen Notwendigkeiten aus dem Auge zu verlieren.

Die grünen Wallanlagen erreichen von Norden und von der Alster kommend den mit Paulownien bestandenen Alster-Platz, der zwischen der Innenstadt mit dem Glockengießerwall und St. Georg mit dem Schauspielhaus an der Kirchenallee aufgespannt wird. Die Kirchenallee wird durch die Verlagerung der Stellplätze am Hachmannplatz wieder zum Lindenbestandenen Boulevard, der eindeutig St. Georg zugeordnet wird und damit das Flair dieses bunten Stadtteils aus der Langen Reihe aufgreift. Der Steintorplatz, der im 19. Jahrhundert mit dem Patte d'Oie (Gänsefuß) aus den drei Alleen Steindamm, Konrad-Adenauer-Allee und Brockesallee ein besonderes Element der barocken Gartenkunst zitiert, wird wieder zum Ulmenbestandenen Stadtplatz, der den Auftakt nach St. Georg markiert. Im Süden des Bahnhofs bilden die neuen Bahnhofsterrassen mit dem teilüberdeckelten Gleisfeld vor dem Museum für Kunst und Gewerbe den Auftakt der Homer Geest, der längsten Parkanlage Hamburgs.

Gleichzeitig wird das Museum wieder besser an die Innenstadt und die Hamburger Kunstmeile angebunden. Nach Süden schafft der Elbe-Platz eine grüne Verbindung zum Hafen in der Fortsetzung der alten Hamburger Wallanlagen. Nach Westen schafft eine dreireihige Platanenallee am Glockengießerwall und Steintorwall die Verknüpfung zur Innenstadt.

Auf diese Weise eingewoben in das Netz der grünen, verbindenden öffentlichen Räume wird der Bahnhof selbst auf seine historisch bedeutsame und denkmalgeschützte Grundform zurückgeführt. Alle städtebaulichen Erweiterungen werden aus dem umgebenden Stadtraum gedacht und nichts als Anbauten an das Denkmal. Der Stadtraum um den Bahnhof wird als Teil der Innenstadt, Teil von St. Georg, Teil der Wallanlagen, Teil der Homer Geest, Teil der Kulturmeile begriffen und nicht als „Umfeld“ des Bahnhofs. Insgesamt entsteht um den Hamburger Hauptbahnhof ein komplexes Netz an öffentlichen Räumen, das sich in seiner Maßstäblichkeit und in seinen räumlichen Qualitäten an der umgebenden Stadt orientiert. Damit können die Innenstadt und St. Georg wieder zusammenkommen. Gleichzeitig wird der Hamburger Hauptbahnhof in seiner denkmalgeschützten Gestalt erhalten und wie auf einem gestalteten Tablett neu präsentiert.

Das freiraumplanerische Konzept zielt damit auf eine Herausstellung dieses besonderen, denkmalgeschützten Bauwerks für Hamburg ab und verbindet es mit einer Stärkung der stadträumlichen und sozialräumlichen Qualitäten der Hamburger Innenstadt und von St. Georg.

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)

Räume neu nutzen Die derzeit kanalisierten Fussgängerströme werden innerhalb des Bahnhofgebäudes durch zusätzliche barrierefreie Zugänge und zwei neu errichteten Plattformen oberhalb der Außengleise verteilt so dass Engpässe deutlich verringert werden und jeder Gleisabschnitt von jedem Zugang bequem erreicht werden kann.

Die freiraumplanerische Transformation vom wesenlosen Umfeld zum bedeutungsvollen Stadtraum, der räumliche, soziale und historische Bezüge zur Innenstadt, zu den Wallanlagen, nach St. Georg und zu Alster und Elbe aufgreift, kann nur durch einen Mobilitätswandel gelingen.

Mit diesem Mobilitätswandel ist eine vollständige Neuorientierung des Bahnhofs verbunden. Der heute von Osten und Westen erschlossene Hauptbahnhof wird in Zukunft vor allem von Norden und Süden erschlossen. Die Logik der Erweiterung des Südsteigs erfordert in Verbindung mit der Kommunaltrasse auf der Steintorbrücke einen neuen Hauptzugang. Dieser neue Südzugang bedient vor allem die öffentlichen Verkehrsträger wie S-Bahn, U-Bahn sowie Taxis und Mietwagen und wird zur wichtigen intermodalen Schnittstelle zwischen Fernverkehr und ÖPNV. Der motorisierte Individualverkehr wird in Zukunft fast ausschließlich über die Ernst-Merk-Brücke von Norden an den Bahnhof herangeführt, wo der zweite neue Hauptzugang entsteht. Eine Umfahrt am neu geschaffenen Alster-Platz erschließt ca. 50 Stellplätze und ca. 30 Taxi-Stellplätze. Mit dem Alsterplatz wird die Nordfassade des Bahnhofs zur neuen Adresse in aufgewertetem, altem Gewand und gleichzeitig werden über den Platz das Schauspielhaus und das Ohnsorg-Theater an die Hamburger Kulturmeile angebunden und mit der Kunsthalle unmittelbar in Beziehung gesetzt. Unterstützt wird dieser Mobilitätswandel durch eine nachhaltig aufgewertete Fahrradinfrastruktur. Die Velorouten 6, 7, 8 und 9 werden bis an den Bahnhof herangeführt und durch zwei neue Fahrradparkhäuser ergänzt. Ein Fahrradparkhaus entsteht unterirdisch gegenüber der Kunsthalle und ein zweites Fahrradparkhaus entsteht ebenfalls unterirdisch am Steintorplatz. Neben den Fahrradfahrern*innen spielen die Fußgänger*innen in Zukunft die Hauptrolle am Bahnhof. Mit den vom Hamburger Senat angestrebten Zielen zum Klimaplan und zur Mobilitätswende soll der Anteil der zu Fuß, mit dem Rad oder mit dem ÖPNV zurückgelegten Wege bis zum Ende des Jahrzehnts auf 80 % erhöht werden. Auf diese Weise können alte und neue Wegeverbindungen zwischen der Innenstadt und St. Georg oder entlang der Wallanlagen wieder neu geschaffen und barrierefrei ausgebaut werden. Die Stadt der kurzen Wege kann auch zu einer Stadt der attraktiven Wege werden.

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

Ein Denkmal neu erleben. Der Hamburger Hauptbahnhof wird als historisches Wahrzeichen von Innen und Außen in neuer Qualität erlebbar werden. Dazu wird das Kerngebäude von allen vorhandenen Anbauten und Vordächern befreit. Im Süden wird unterhalb der gläsernen Hallenfassade das Dach des Busterminals linear angeschlossen, die Bossensteine unterhalb des Inneren Bogens werden teilweise entfernt und mit Durchgängen ersetzt. Oberhalb der Plattform verbindet sich Innen- und Außenraum in Form gläserner Pavillon, die die Außenplattform in Form von Gastronomie bespielen. Im Osten wird spiegelsymmetrisch zur historischen Westbebauung eine eingeschossige steinerne Pavillonbebauung ebenfalls unterhalb der gläsernen Fassaden vor den vorhandenen geschlossenen Mauerflächen angefügt um Innen- und Außenraum zu beleben und den Bahnhofskörper zu vervollständigen. Im Inneren des Bahnhofes werden die Bahnsteige innerhalb der Seitenschiffe mit einer stahlgestützten Scheibe überdeckelt, mit dem Ziel eine wettergeschützte Nord-Süd-Verbindung im Inneren der Bahnhofshalle herzustellen ohne das historische Gebäude mit gläsernen Vordächern oder Anbauten zu stören. So kann der Innenraum von ganz neuen Standorten erlebt werden. Zwei neue Durchgänge im Norden zum "Alsterplatz" geben der vorhandenen Nordfassade die Bedeutung, die sie aufgrund ihrer prächtigen Gestaltung verdient.

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

Sicher gründen. Sämtliche Module sind wirtschaftlich sinnvoll und unabhängig voneinander realisierbar. Gründungen sämtlicher Bauteile erfolgen an Orten ohne Untertunnelung und in ausreichendem Abstand daneben. Die geplante Bebauung auf dem Hachmannplatz kann in Verbindung mit der Planung weiterer Gleise neben der S1 erfolgen. Sollte Modul C ohne Modul D realisiert werden, ist eine Interimslösung für die PKW Andienung am Heidi Kabel Platz und Glockengiesserwall zu planen, wo ausreichend Platzfläche vorhanden ist.

Hochhaus: Das Hochhaus ist so positioniert, dass die Gründung innerhalb der bestehenden Gleisplattformen erfolgen kann bzw. nicht mit dem Schienenverkehr kollidiert und die Gründungkörper rechts und links der bestehenden zwei U-Bahnrohre abtauchen und nicht dazwischen. Getragen wird das Gebäude im unteren Bereich von 4 in den Gebäudeecken stehenden Kernen sowie zwei weiteren Wandscheiben zwischen den Kernen an die kurzen Gebäudeseiten. Je nach vorhandener Breite der Gleisplattformen können die Kerne breit genug sein Funktionen als Treppenhaus oder Aufzugsraum übernehmen oder sie beherbergen lediglich Schachtfäche für die Anbindung der technischen Gebäudeversorgungen.

Die Kernwände gehen in Gründungsebene / Gleisebene über in Schlitzwände, welche die Lasten tief genug in den Boden tragen, um die Setzungen des Gebäudes zu limitieren und die Röhren der U-Bahn so gering wie möglich beeinflussen. An der Unterseite des Gebäudekörpers wird zunächst aus einer dreidimensionalen Stahlfachwerkkonstruktion eine Art Plattform errichtet von der aus es sich weiter nach oben sicher bauen lässt. Die geschosshohe Plattform wird zur Unterbringung von Nebenflächen und Technikflächen. Die Vertikallasten des Gebäudes werden über Schrägstützen aufgenommen, die gleichzeitig auch als turmhohe Fachwerke fungieren, um die Gebäudelaste auf die tragenden Kerne transportieren zu können. Die Schrägstützen dienen gleichzeitig der Aufnahme und Weiterleitung von Horizontallasten (z.B. aus Wind).

Der mittig stehende Erschließungskern wird in die innenliegenden Fachwerke eingebettet und ist als solches nicht-tragend, noch übernimmt er Stabilitätsaufgaben. Die Schrägstützen können auch als massive Holzstützen angedacht werden anstelle von traditionell gewählten Stahl- oder Stahlbetonstützen. Die Geschossdecken sind als Holzhybriddecken angedacht mit Stahlbetondecken auf Holzbalken, was die Dicke der Betondecke auf das akustisch erforderliche Maß reduziert. Die Konstruktion wäre somit nicht nach nachhaltig, sondern auch deutlich leichter als eine reine Stahlbetonkonstruktion, was sich positiv auf die Dimensionierung der Gründungkörper auswirken wird.

Grüne Brücke: Auf der Südseite des Bahnhofs wird die bestehende Straßenbrücke in ähnlicher Konstruktion nach Süden erweitert. Zur Lastabtragung der weit gespannten Bereiche, vor allem über der bestehenden Straße, kommen wandartige Träger zwischen oberer und unterer Plattform zum Einsatz, welche sich dann in unterster Ebene im Bereich der Gleisplattformen auf Stützen absetzen. Direkt an der Fassade der bestehenden Bahnhofshalle tragen neue Stützen die neue Last ab. Die Decken sind aufgrund der großen Spannweiten und aufgrund der hohen Last aus Deckenaufbau und Verkehrslast als vorgespannte Rippdecken vorgesehen. Die Decken spannen vorwiegend einachsrig.

Plattformen: Die zusätzlichen Fussgängerebenen über den Außengleisen werden über eine der Dachkonstruktion angelehnten Stahlrahmenkonstruktion hergestellt, die durch den Bahnsteig gegründet ist und mit einer zweiseitig gespannten Stahlbetonplatte mit großzügigen Lichtöffnungen überdeckelt ist.

Zusammenfassung (max. 400 Zeichen inkl. Leerzeichen)

Neue Verbindungen Die vorhandenen städtischen Strukturen werden an den Bahnhof herangeführt. Der Bahnhof erhält eine neue innere Vernetzung und wird im Süden durch einen grünen Brückenschlag mit markantem Campanile ergänzt. Es entstehen neue Verbindungen: Die Stadt mit der Stadt, den Bahnhof mit der Stadt, den Bahnhof mit der Welt.