

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

Hamburger Hauptbahnhof

Entwurfsleitende Idee

Das Bahnhofsumfeld wird zum Park, das Bahnhofgebäude zum Solitärbau im fließenden Grün – zur Maschine im Park.

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

Das historische Bahnhofsgebäude ist Protagonist und Schwerpunkt, aber auch eine mit der Stadt verwobene Grossform, mit verschiedenen, wiedererkennbaren Gesichtern. Alle Bahnhoffassaden, historisch und neu, werden freigestellt. Wichtige Sichtachsen und Wunschlinien werden beibehalten, gestärkt oder neu ermöglicht.

Die Filigranität des historischen Gebäudes und der kleinkörnige, vermittelnde Maßstab seiner Nebenhallen werden in einem östlich gelegenen Bürogebäude und einer verglasten, gemischt genutzten Bogenstruktur im Süden weiterentwickelt.

Vier Trittsteine mit hoher Adress- und Aufenthalts-Qualität bilden die Grundlage für eine klare „Brand-Place Strategie“ mit jeweils unterschiedlichen Identitäten. Dazwischen spannen sich vier Zonen auf, die neu programmiert werden.

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 Wallpark schließt die Zäsur der Gleisanlagen und ist Teil der stadtumgreifenden Landschaftsfigur mit Anschluss an die Landschaftsräume Elbe, Homer Geest und Alster. Er setzt sich zusammen aus geschichtlich gewachsenen Orten, sowie neuen Identitäten:

Hachmann- und Heidi-Kabel Platz werden als Bahnhofplatz zur Lounge für das Quartier mit Raum für Umsteiger und Anwohner, mit großen, schattenspendenden Bauminseln in sanfter Topografie und dem Bestandsbunker als Regenwasserspeicher und Zisterne.

Der Steinthorpark ist Auftakt zur Landschaftsachse Homer Geest und knüpft an die bestehenden Parkanlagen westlich des zentralen Omnibusbahnhofs an, ein „Square“ als Sozialraum und Treffpunkt vor dem Bahnhof.

Der heute stark von Verkehrsinfrastruktur dominierte Glockengießerwall wird mit großzügiger Baumallee zum Boulevard. Als städtische Flanierachse verbindet er die Alster über die Kunsthalle und die Deichtorhallen mit der Hafencity und der Elbe, mit Adressen und Vorplätzen für die Kulturinstitute. Stimmseitig des Bahnhofgebäudes wird der Stadtraum über das Gleisfeld erweitert. Grüne Terrassenflächen lenken als Balkone den Blick in die Tiefe des Wallparks.

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)

Der Bahnhof ist noch immer Verkehrsknoten, neu aber mit Schwerpunkt ÖPNV, Fuß- und Fahrradverkehr, entsiegelter Freiraum und Aufenthaltsqualität.

MIV und Taxi fokussieren sich auf die Ernst-Merck-Brücke, um Suchverkehr im Bahnhofumfeld zu vermeiden. Logistikflächen werden gebündelt, die Feinverteilung im Bahnhofraum erfolgt mit kleineren Gefährten. Sharing-Angebote und hindernisfreie PP befinden sich am Steintorwall.

Straßenquerschnitte zur Innenstadt werden freiräumlich optimiert (diagonales Queren), der Straßenabschnitt Glockengießerwall auf Tempo 30 reduziert, Fahrtrassen «weich separiert» (3cm Bordsteinkanten entlang der Kirchenallee). Der Mittelstreifen der Kommunaltrasse wird zur grünen Aufenthalts- und Wartezone.

Der Radverkehr wird im gesamten Bahnhofraum prioritär geführt, auch entlang der Busbuchten. Auch die Kommunaltrasse schließt den Radverkehr mit ein. Die oberirdischen Stellplätze für Fahrräder sind ringförmig um den Bahnhof organisiert. Eine Integration in die Baumallee längs des Boulevards, in die Stadtlounges auf dem Bahnhofplatz, sowie in den Ring um den Steinthorpark ermöglicht komfortable Fahrradstellplätze in direkter Nähe zu den Eingängen der Bahnen. Die Rampenzugänge zu den Fahrradgeschossen sind großzügig in die Platzgestaltung integriert. Die Stationen sind Teil vom unterirdischen Erschließungsnetz, zusätzlich zur Galerie in der Wandelhalle auf der Stadtebene.

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

Der denkmalgeschützte Bestand ist zentraler Teil der entwurfsleitenden Idee (s.o.).

Für einen respektvollen Umgang mit der Ostfassade des Bahnhofgebäudes wird das neue Dach tief gehalten. Die historische Fassade bleibt durch die Verwendung von mit PV besetzten, transparenten Glaselementen immer sichtbar.

Eine eingehängte Galerie in der Wandelhalle des Bahnhofgebäudes und die Passage unterirdisch entlang der Fahrradstation Ost ermöglichen einen durchgehenden Wetterschutz in der Nord-Süd Achse und erübrigen eine an das historische Bestandsgebäude angebaute Überdachung.

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

Generell werden Aufwand, Masse und Komplexität niedrig gehalten:

(B): Das Vermeiden einer großen Halle über der Kommunaltrasse ermöglicht ein effizientes umbautes Volumen. Ein Glashaus mit PV Modulen und Begrünung kann offen, hinterlüftet oder klimatisch getrennt funktionieren. Tragwerk und Erschließung sind konzeptionell gelöst.

(C): Tiefe, schlecht belüft-, belicht- und entfluchtbar Räume werden dank eigenständigem Baukörper vermieden, und Komplexität niedrig gehalten.

Zusammenfassung (max. 400 Zeichen inkl. Leerzeichen)

Das Bahnhofumfeld wird zum Wallpark. Er markiert die historische Stadtgrenze, verbindet die bestehenden Kulturbauten und bildet den Auftakt in die umliegenden Stadtquartiere Hamburgs. Das Bahnhofgebäude wird von seinen wuchernden Anbauten befreit und steht als Solitärbau - raumordnend und mit vier Ankunftsarten in der Stadt verankert - im fließenden Grün.

Aus der Infrastruktur des frühen 20. Jh. tritt der Besucher ein in den üppig begrünten, klimagerechten und nachhaltigen Stadtraum des 21. Jh.