

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

Hamburger Hauptbahnhof

Entwurfsleitende Idee

Der Entwurf erfüllt eine Brückenfunktion zwischen Bahnhof und Stadt. Er schafft eine städtebauliche Lösung, die dem historischen Gebäude des Hauptbahnhofes Respekt erweist und gleichzeitig die zwischen Bahnhof und umgebender Bebauung gelegenen Stadträume aufwertet.

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

Der Neubau der Bahnhofserweiterung setzt sich aus zwei L-förmigen Baukörpern zusammen, die sich auf der Südseite über ein Glasdach verbinden. Das durchgehende Dach des Neubaus im Modul C überspannt die Portale von Süd- und Nordsteg, sowie die Kommunaltrasse und bietet entlang des Hachmannplatzes einen Regenschutz. Es entsteht eine ruhige, unaufgeregte Architektur, die über die ganzen Länge des Bahnhofes die unterschiedlichen Funktionen der Innen- und Außenbereiche unter einem Dach vereint.

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 Hachmannplatz wird von allen im Laufe der Zeit dem Bahnhof vorgesetzten Bebauungen befreit, sodass vor dem Ostportal der Wandelhalle eine großzügige Freifläche entsteht, die alleine dem Fußgänger vorbehalten ist. Der Platz erhält im Süden eine zusätzliche Fassung durch den Neubau, der zugleich eine Zäsur zwischen Bahnhofsvorplatz südlichen Teil des Hachmannplatz erzeugt. Dieser Bereich mit seinen flächigen Baumpflanzungen hat gegenüber dem Bahnhofsvorplatz eine ganz eigene Identität und bietet neben attraktiven Wartemöglichkeiten für Busreisende, Flächen für die Außengastronomie der angrenzenden Nutzungen im Neubau. Auf diese Weise bildet der Platz ein Bindeglied zwischen Bahnhof und dem angrenzenden Georgsviertel und bietet ein Angebot, das zur Aufwertung dieses Viertels beiträgt. Auch der Steintorplatz bezieht seine Belebung aus seiner Lage zwischen Bahnhof und angrenzenden Kiez. Hier befinden sich sowohl Mobilitätsangebote mit Bahnhofsbezug als auch öffentlichkeitsbezogene Nutzungen des Quartiers.

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)

Die Nord-Süd-Passage findet entgegen der Vorgabe der Machbarkeitsstudie innerhalb des historischen Bahnhofsgebäudes entlang der östlichen Außenfassade statt. So ist die Passage mit den angrenzenden Serviceflächen und Shops vom Innenraum sichtbar und bietet den Reisenden eine bessere Orientierung als bei einer Lage vor der Außenfassade, die zudem einen Austritt und Wiedereintritt in die Bahnhofshalle notwendig macht. Ein weiterer Vorteil entsteht durch die bessere Anbindung an die vorhandenen Bahnhofspassagen, die eine gradlinig durchgängige Verbindung zwischen der Kommunaltrasse im Süden und den Verkehrsflächen mit Taxistand und Kurzparkern im Norden möglich macht.

Auch die Serviceflächen der Bahn im 1. Obergeschoss des Neubaus werden über einen zur Halle hin offenen Galeriegang erschlossen, der im Norden mit den vorhandenen Galeriegängen verbunden werden kann. So können sich alle bahnaffinen Nutzungen und Läden offen zum innenliegenden Hallenraum präsentieren und bieten Orientierung und Sichtbarkeit für das Publikum innerhalb der Bahnhofshalle. Alternativ könnten hier die Gastronomieflächen des Bahnhofes konzentriert werden und gemeinsam nutzbare und natürlich belichtete Gastraumflächen mit freiem Blick in die Halle angeboten werden.

Die notwendigen verkehrlichen Infrastrukturen für den ruhenden Verkehr finden auf der Nordseite des Bahnhofsgebäudes statt. Entsprechend der Machbarkeitsstudie wird eine Teilüberdeckung der Gleisanlagen vorgesehen, die sowohl den Taxiverkehr, Kurzparker und Flächen für Kiss und Ride aufnehmen kann. Die Stellplätze für das Personal des Bahnhofes sowie die notwendigen Anlieferungs- und Entsorgungsflächen bleiben an ihren bestehenden Standorten erhalten.

Die Fahrradstellplätze werden dezentral so verortet, sodass von jeder Richtung ein unmittelbarer Zugang zum Bahnhofsgebäude möglich ist. Gesicherte Stellplätze in Fahrradparkhäusern sind im Nordwesten und Südosten des Bahnhofsgebäudes vorgesehen.

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

Die Baumassen der Bahnhofserweiterung sind so positioniert, dass die Bahnhofshalle als der markanteste Gebäudeteil des Bahnhofs von allen Straßenräumen aus entfernter Betrachtung deutlich sichtbar bleibt und weiterhin seine dominierende Stellung im umgebenden Stadtraum behält.

Ein weiteres Kriterium für den Denkmalschutz ist der Umgang mit der historischen Substanz und deren Sichtbarkeit im Nahbereich. Die Baukörper des Neubaus sind an keiner Stelle mit dem vorhandenen Gebäude konstruktiv verbunden. Das gläserne Dach der Kommunaltrasse steht auf eigenen Stützen und die gläserne Fuge zwischen Alt- und Neubau entlang der Ostfassade wird konstruktiv über den Neubau getragen.

Das Dach des Neubaus zieht sich über die Portale des Nord- und Südsteiges hinweg, sodass diese in voller Höhe sichtbar bleiben. Auch im Inneren des Neubaus wird die historische Substanz in die Architektur miteinbezogen. Die Sicht auf die Ostfassade bleibt sowohl vom Galeriegang im ersten Obergeschoss als auch weiter entfernt, von den Querpassagen des Neubaus aus erhalten.

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

Eine getrennte Realisierung der Baukörper auf Modul B und C ist möglich. In diesem Falle ist eine Baufuge in der beide Module überspannenden Dachscheibe vorzusehen.

Zusammenfassung (max. 400 Zeichen inkl. Leerzeichen)

- Klare Zonierung der Freiräume mit Ausbildung jeweils eigener Identitäten.
- Eigenständige, technisch betonte Architektur ohne Anbiederung an die historische Substanz jedoch mit Respekt davor.
- Eine Architektur auf der Ostseite des Bahnhofes, die die unterschiedlichen Funktionen der Innen- und Außenbereiche unter einem Dach vereint
- Aufwertung des Stadtraums in Anschluss an das Georgsviertel