

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

Hamburger Hauptbahnhof

Entwurfsleitende Idee

Wir sehen unsere städtebauliche Idee als logische Fortführung der existierenden Infrastruktur, die ein vielfältiges Raumangebot, attraktive Grünräume mit hohen Aufenthaltsqualitäten und optimierte Abläufe schafft. Die vorgeschlagenen baulichen Ergänzungen erfolgen nicht nur mit Respekt vor der denkmalgeschützten Substanz, sondern vor allem in der Logik des historischen Bestands und im Dialog mit der Umgebung.

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

Für uns ist der zukünftige Hamburger Hauptbahnhof ein urbaner Verkehrsknotenpunkt, der eine intuitive Orientierung ermöglicht und als offenes Bindeglied zu den benachbarten Stadtteilen dient. Durch die Freistellung des Hauptgebäudes und die Neuorganisation der Verkehrsströmungen wird die Übersichtlichkeit erhöht. Die städtebaulichen Eingriffe folgen der Idee der Maßstäblichkeit: Neubauten und Freiräume sind Mittler zum städtischen Kontext. Die vorgeschlagenen Baukörper ermöglichen eine qualitätvolle Umsetzung des Programms und Unterbringung der gewünschten Nutzfläche.

Modul B

Der Neubau am Steintordamm, der an die Südfassade des Bahnhofs anschließt, ist charakterisiert durch eine Dachkonstruktion, deren geometrische Form die Bogenstruktur des Hauptgebäudes neu interpretiert und seine radiale Anordnung aufnimmt. Die leichte Dachkonstruktion ermöglicht durch ihre geometrische Ausbildung Durchblicke auf die historische Südfassade. Unterhalb der alles überspannenden Dachfläche befinden sich begrünte Klima-Gärten. Die Überdachung des Steintordamms sorgt für eine wetterfeste Ost-West-Verbindung und integriert die neuen Zugänge. Die Konstruktion ist als flexible, erweiterbare Struktur geplant, die in Zukunft - z.B. an der Altmannbrücke - fortgeführt werden kann.

Modul C

Für den Erweiterungsbau zur Kirchenallee und die Neuorganisation des Bahnhofsumfelds wird die Ostfassade des Hauptgebäudes freigestellt. Zwischen Bestand und Neubauten entsteht eine Passage, die eine wettergeschützte Verbindung zwischen dem Nord- und Südteil des Areals schafft und die Eingänge zu U- und S-Bahnhöfen integriert. Gleichzeitig rückt sie die historische Substanz in den Fokus. Der begrünte Stadtraum bietet zudem attraktive Wartebereiche. Der Haupteingang im Südosten wird durch die Eingriffe großzügiger, die Adressbildung wird gestärkt.

Der Neubau ist ein architektonisches Bindeglied zum benachbarten Stadtteil St. Georg und spiegelt durch unterschiedliche Gebäudehöhen und den Rhythmus seiner Dachstruktur die gegenüberliegende Bebauung wider. Unterhalb der Dachfläche befinden sich begrünte Klima-Gärten.

Anstelle der „Keksdose“ entsteht ein neuer, 40 Meter hoher, schlanker Turm, der mit der Höhe des historischen Türme korrespondiert. Seine Nutzung als Fahrradgarage ist ein weithin sichtbares Symbol für die Mobilitätswende und den Neuen Hamburger Hauptbahnhof. Der Bau markiert den unter ihm liegenden südöstlichen Bahnhofseingang und könnte als digitale Anzeigetafel integrieren.

Modul D

Die historische Nordfassade des Bahnhofs bleibt unverbaut. Durch eine geringfügig aufgeweitete Überdeckung der unterirdischen Gleise wird eine attraktive Verbindung für Fußgänger und Radfahrer, zusätzliche Fahrradstellplätze sowie eine Durchwegung für Lieferverkehr und Müllfahrzeuge geschaffen. Im Nordwesten entsteht ein schlichter, zweigeschossiger Pavillon, der die Bahnhofsmision, ein Fahrradparkhaus inklusive Werkstatt, WCs und ein Café in sich aufnimmt.

Nachhaltigkeit

Die Dachformen der Neubauten wurden hinsichtlich der Tageslichtnutzung optimiert und mit Photovoltaikerelementen ergänzt. Außenliegender Sonnenschutz, innenliegende Klimagärten und natürliche Querlüftung sorgen für eine Minimierung des solaren Wärmeertrags und angenehmes Raumklima, Nordsheds für gleichmäßige Tagesbelichtung. Zur Wärme- und Kälteversorgung dienen Abwasserwärmetauscher mit reversiblen Wärmepumpen. Die ehemaligen Zivilschutzbunker können als Regenwasserspeicher dienen.

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

Die Freiräume des Hauptbahnhofs sind geschwindigkeitsdominierte Transit- und Verkehrsräume. Das Bahnhofsumfeld, als erste Visitenkarte der Stadt, präsentiert sich als Zäsur (die ehemalige Wallanlage, heute als barriereartige Schienen- und Verkehrsstrasse), die gleichwohl als wichtiges Scharnier zwischen Innenstadt und St. Georg dient. Die Neugestaltung folgt nicht dem Tempo des Automobils, sondern dem Rhythmus der Fußgänger und Fahrradfahrer. Der neue Bahnhof entwickelt sich nicht entlang der Straßen, sondern entlang einer Abfolge von grün dominierten öffentlichen Freiräumen. Eine gekämmte, lineare Baumreihengestaltung sorgt für Schatten, Staubbindung und Kühlung entlang des in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Glockengießerwall/Steintorwall und der Kirchenallee. Die Tiefe des Hachmannplatzes wird zu Gunsten der Bebauung reduziert, der freiraumplanerische Fokus liegt auf der Umgestaltung des Heidi-Kabel- sowie des Steintorplatzes.

Punktierte Plätze und Pocket-Parkanlagen, mit freier Baumanordnung und starker Biodiversität, laden Besucher*innen und Bewohner*innen zum Verweilen ein. Während die in Richtung Innenstadt gewandten Freiräume die Verbindung zur vorhandenen Fußgängerzone stärken, bilden die Außenflächen in Richtung St. Georg eine Kette von klar definierten Aufenthaltsorten. Die Gestaltung mit taktilen Leitsystemen und niveaugleicher Bodengestaltung aus nachhaltigem Naturstein, sowie eine stark gefühlte Sicherheit, dank hoch aufgeasteter Bäume, bietet Inklusion für alle. Die deutliche Aufwertung und Erhöhung des Vegetationsbestandes ermöglicht die sinnvolle Verwendung des Niederschlagswassers (Baurigolen und Retentionsräume) und eine spürbare Verbesserung des Mikroklimas.

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)

Ziel ist der Umbau des Hamburger Hauptbahnhofs zu einer modernen Mobilitätsdrehscheibe, die sich in das bestehende Wegenetz einfügt und aus allen Richtungen eine gute und direkte Erreichbarkeit und Verknüpfung der Verkehrsangebote sicherstellen kann. Die vier Bahnhofszugänge (Nordsteg/ Wandelhalle, Südsteg/ Kommunaltrasse) werden zu intermodalen Schnittstellen entwickelt.

Im Sinne der Mobilitätswende wird dabei ein eindeutiger Schwerpunkt auf die Stärkung des Umweltverbundes, des Komforts für Fußgänger und Radfahrer sowie die optimale Verknüpfung mit den hier vorhandenen öffentlichen Verkehrsangeboten sowie den vielfältigen Sharing-Angeboten und zukünftigen Mobilitätsformen gelegt. Direkte Wegeföhrung, gute Orientierung, Soziale Sicherheit und Barrierefreiheit unterstützen dies.

Es werden fünf zusätzliche Gleiszugänge über der Plattform über dem südlichen Gleisfeld geschaffen, zwei über die Südfassade des Bahnhofs und ein weiterer von Westen. Neue Fußgängerquerungen an Ost- und Westseite sorgen für eine bessere Vernetzung mit der Innenstadt, St. Georg und dem ZOB.

Für Fahrradfahrer*innen entstehen neue, sichere Verbindungen, v.a. an der Nordseite des Bahnhofs und entlang der Kirchenallee. Insgesamt vier Fahrradparkhäuser – Fahrradum (automatisches Parksystem), Pavillon (kombiniert mit Fahrradwerkstatt und weiteren Service/Verkaufsangeboten) und ehem. Zivilschutzbunker (automatisches Parksystem) – schaffen gesicherte Stellplätze. Ungesicherte Fahrradstellplätze werden zentral nördlich des Hauptbahnhofs und am Steintorplatz geschaffen.

Außerdem ist eine zusätzliche StadtRAD-Station südöstlich des Hauptbahnhofs vorgesehen.

Parkplätze für Mitarbeiter/ Polizei und Taxistände entstehen auf dem erweiterten Platz westlich des

Bieberhauses, weitere Optionen zur Aufnahme von Taxikunden werden in der Kommunaltrasse

angeboten. Der Hol-/Bring-Verkehr (inkl. Kiss & Ride) wird entlang der Kirchenallee und südwestlich des

Bahnhofs verortet. Platzstände für Sharing- / Elektrofahrzeuge befinden sich im Erdgeschoss des

Pavillons. Die Busstellplätze liegen entlang des Glockengießerwalls und Steintordamms.

An der Nordwestecke wird der Wertstoffsammelhof in das Bahnhofsgebäude verlegt. Für die

Neubauten entlang der Passage und der Steintorbrücke werden jeweils zusätzliche Müllräume sowie

zusätzliche Flächen zur Anlieferung und Entsorgung in vorgegebenen Zeitfenstern geschaffen.

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

Der denkmalgeschützte Bau von 1906 wird von allen nachträglichen Anbauten befreit und damit wieder als klar lesbarer Solitär erkennbar und erlebbar. Die Neubauten greifen die historischen „Bögen“ der benachbarten Bahnhofsarchitektur auf und entwickeln eine eigene passgenaue Formensprache, nicht historisierend oder dominierend, sondern als zeitgemäße Fortschreibung und Neuinterpretation. Durch die Freistellung entstehen neue Sichtbeziehungen auf die Ostfassade und die historische Südfassade.

Zukünftig können auch die Einbauten der letzten Jahrzehnte aus den Innenräumen des Bahnhofsgebäudes, wie der Wandelhalle, entfernt werden.

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

Das vorgeschlagene Gesamtkonzept zeichnet sich durch eine systemoptimierte Bauweise aus und ist abschnittsweise und unabhängig voneinander umsetzbar. Dabei erlaubt es eine flexible zukunftsweisende Nutzungs- und Gestaltungsfreiheit der geschaffenen Raumstrukturen. Auch in späteren Jahren sind mögliche Erweiterungen im System umsetzbar.

Die gewählte Tragstruktur berücksichtigt die Planungen der Technischen Machbarkeitsstudien, z.B. zur Gründungsstruktur der Plattform B, kann aber auch flexibel auf sich ändernde Anforderungen reagieren. Die geforderten Flächen werden nahezu umgesetzt. Durch eine kompakte Bauweise und eine effiziente Erschließung und wird eine hohe Wirtschaftlichkeit bei hohem Komfort und Nachhaltigkeit erreicht.

Zusammenfassung (max. 400 Zeichen inkl. Leerzeichen)

Die städtebaulichen Eingriffe folgen der Idee der Maßstäblichkeit: Bauliche Ergänzungen und grün dominierte, öffentliche Freiräume sind Mittler zum städtischen Kontext. Das Hauptgebäude wird freigestellt. Die vorgeschlagenen Neubauten sind eine logische Fortführung der existierenden Infrastruktur. Sie ermöglichen die Unterbringung der gewünschten Nutzfläche, ein optimiertes Verkehrskonzept und intuitive Orientierung. Zusätzlich schaffen sie Plätze mit hoher Aufenthaltsqualität.