

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

Hamburger Hauptbahnhof

Entwurfsleitende Idee

Die Erweiterungen des Hamburger Hauptbahnhofes entwickeln sich konsequent aus der Morphologie des Bestandes und schaffen ein harmonisches Ganzes aus Alt und Neu. Das von Anbauten freigestellte, identitätsstiftende Gebäudeensemble spannt sich, innerhalb des historischen Wallrings, über die Gleisanlagen und strahlt selbstverständlich in die angrenzenden Stadtteile.

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

Die städtebaulichen Entwicklungen Hamburgs in den letzten 100 Jahren werden in den Erweiterungen reflektiert. Ebenso werden die hohen funktionalen Anforderungen an ein modernes und zukunftsfähiges Bahnhofsgebäude berücksichtigt, das den Reisenden als repräsentatives Tor in die Stadt dient und mit seinen vielfältigen Nutzungsangeboten und hochwertig gestalteten Freiräumen eine hohe Aufenthaltsqualität bietet. Städtebauliche Leitbilder wie der „Grüne Wallring“ und die „Landschaftsachse Horner Geest“ werden bei der Entwicklung der Freianlagen aufgegriffen. Klar geordnete und übersichtlich gestaltete Plätze nehmen dabei direkten Bezug zu den angrenzenden Gebäuden auf und verzahnen das Bahnhofsgebäude mit den umgebenden Stadtteilen. Ziel ist eine Neuordnung aller umgebenden Freiraumflächen mit dem Ziel besserer Orientierung und Nutzbarkeit bei gesteigerter Aufenthaltsqualität. Die Freiraumgestaltung soll die Mobilitätswende mit einem Schwerpunkt auf Fußgänger und Radfahrer widerspiegeln. Ein erheblicher Grünanteil und ein angepasstes Wassermanagement soll dem Klimaschutz Rechnung tragen.

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 Hauptbahnhof präsentiert sich zukünftig von allen Seiten in einem hochwertigen Freiraum, der sich aus unterschiedlichen Teil-Qualitäten je nach angrenzender Nutzung zusammensetzt. So entsteht ein gut proportionierter und vielfältig gestalteter Stadtraum mit einem hohen Grünanteil der maximale Aufenthaltsqualität anbietet. Alle wichtigen Verbindungen werden sinnfällig aufgenommen. Barrieren werden abgebaut. Dem Anspruch an Sicherheit und Sauberkeit wird durch eine offene Raumgestaltung und passende Materialwahl Rechnung getragen. Der Hachmannplatz präsentiert sich als neues Entrée und Auftakt in den Bahnhof.

Die frei gestellten Pavillons bespielen den Platz. Im Norden kann vor dem historischen Hauptportal eine nennenswert maximal begrünte Freifläche mitten im Zentrum von Hamburg entstehen. Der Heidi-Kabel-Platz wird als eigenständiger Teilraum formuliert. Ebenso der Steintorplatz der mit starker Durchgrünung den Auftakt in das Grüne Band bildet. Klimangepasste Baumarten trotzen Hitze und Trockenheit und spenden Schatten und Kühle an heißen Tagen. Ökologische und nachhaltige Materialien sorgen für eine möglichst positive Klima- und Sozial-Bilanz.

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)

Verkehre werden möglichst in die Randbereiche verlagert und so flächensparend wie möglich abgewickelt. Im Fordergrund der Platznutzung sollen Fußgänger und Radfahrer stehen. Die Verbindungen werden barrierefrei mit niedrigen Borden und taktilen Leit- sowie Kontrastelementen ausgestaltet. Radfahrer erhalten eigenständige Radwege, dies hilft Konflikte zu minimieren. Individuelle Hol- und Bringverkehre werden im Norden an der Ernst-Merck-Straße leistungsfähig abgewickelt.

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

Freistellen

Durch den Rückbau der störenden Anbauten, die sich Richtung Osten auf den Hachmannplatz schieben, wird zum einen die ursprüngliche Ansicht des Bahnhofes freigestellt und wieder erfahrbar gemacht und zum anderen entsteht das Potential einer klar zonierbaren und übersichtlichen Platzfläche mit hoher Aufenthaltsqualität auf der Ostseite des Bahnhofes.

Weiterbauen

Die Neubauten entwickeln sich aus der städtebaulichen, strukturellen, konstruktiven und formalen Logik des Bestandes. Durch die Verlängerung der Bestandsbögen der östlichen Seitenschiffe in Richtung Hachmannplatz entsteht eine Passage auf Platzebene, die Nordsteg und Südsteg verbindet. Die neu entstandene Passage überschiebt dabei nicht die Eingangsportale Nord und Süd und formuliert somit eine klare Gebäudekante zum Hachmannplatz.

Im Süden wird die Kommunaltrasse analog zur nördlichen Empfangs- und Wandelhalle entwickelt. Die Fassade des nördlichen Kopfbaus, der sich zur Alster orientiert, erhält ein bauliches Pendant im Süden, das sich zur neuen Hafencity orientiert. Die differenziert gestaltete neue Südfassade vermittelt in der Maßstäblichkeit den Bahnhof zum Kunstgewerbemuseum.

Überformung

Die bestehenden Türme werden durch einen weiteren Hochpunkt zu einem spannungsvollen Dreiklang ergänzt. Der Hochpunkt entwickelt sich innerhalb der neuen Gesamtkomposition und akzentuiert das Steintor, das den östlichen Zugang zur Kommunaltrasse ausbildet. Das Hochhaus steht dabei in einer harmonischen Proportion zur neuen horizontalen Ausdehnung des Bahnhofes und sorgt für eine gute Orientierung und Auffindbarkeit in der Umgebung.

Material & Form

Die Bogenkonstruktionen der neuen Hachmannpassage und der Kommunaltrasse sind analog zum Bestand als Stahlkonstruktionen vorgesehen. Das Dach der Kommunaltrasse wird großzügig verglast. Das Hochhaus und der neue südliche Kopfbau orientieren sich im Fassadenmaterial an den Tuffsteinfassaden der Uhrentürme und dem nördlichen Kopfbau. Dabei wird der Naturstein im Gegensatz zu den Bestandsbauten präzise gesägt, geschliffen und gefügt. Ein filigranes und hochwertiges Natursteinkleid sorgt in Kombination mit leicht konkav strukturierten Fassaden in Gliederung, Rhythmus und Leibungstiefen für eine elegante Anmutung der Neubauten.

Erschließung und Durchwegung

Vier Portale, die aus Westen und Osten sowohl in die Wandelhalle als auch in die neue Kommunaltrasse führen, bilden eindeutige Adressen. Über die neue Hachmannpassage im Osten und eine Passage im Westen werden Nord- und Südsteg auf Platzniveau miteinander verbunden und entlasten erheblich die derzeitigen Querungen über die tieferliegenden Gleisanlagen. Neue Ab- und Aufgänge von der Kommunaltrasse bieten zusätzliche barrierefreie Erschließungen der Gleise an. Zwei Öffnungen in der denkmalgeschützten Südfassade verbinden Kommunaltrasse und Südsteg miteinander. Die Eingänge in der historischen Nordfassade werden wieder aktiviert und die Gastronomie entsprechend umstrukturiert. Die Kopfbauten werden über die Nord- und Südfassade von den Haupteingängen unabhängig angeliefert.

Nutzungsverteilung

Bestand und Neubauten bieten dem Reisenden und den angrenzenden Stadtteilen ein ausgewogenes und vielfältiges Nutzungsangebot bestehend aus bahnaffinen Serviceflächen, Gastronomie-, Einzelhandel- und Büroflächen. Die Flächen im Kopfbau Nord und der Wandelhalle legen dabei ihren Schwerpunkt auf Gastronomie und Einzelhandel. Der Kopfbau Süd und die Kommunaltrasse bündeln als neuer Mobilitätsknotenpunkt Flächen für DB-Reisezentrum, DB-Lounge, Autovermietung, Car-Sharing, E-Bike etc. Die Obergeschosse beherbergen Flächen für Fitness und ein Ärztezentrum und ergänzen die Büroflächen des Hochhauses um Konferenz- und Eventflächen.

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

Die Neubauten und Freiräume sind gut in den räumlichen Abschnitten getrennt herstellbar. Effiziente Erschließungen und sehr gute Ausnutzungskennziffern lassen eine wirtschaftliche Erstellung erwarten.

Zusammenfassung (max. 400 Zeichen inkl. Leerzeichen)

Der Bestand wird freigestellt

Die Neubauten entwickeln sich aus der Logik des Bestandes und bauen diesen weiter

Aus Alt und Neu entsteht ein harmonisches Ganzes

Ein neuer Hochpunkt ergänzt die zwei Uhrentürme zu einem spannungsvollen und identitätsstiftenden Dreiklang

Das Hochhaus sorgt für eine klare Adressbildung und Orientierung

Die Leitbilder „Grüner Wallring“ und die „Landschaftsachse Horner Geest“ werden in den Freiräumen fortgeführt

Klar geordnete und übersichtlich gestaltete Plätze nehmen direkten Bezug zu den angrenzenden Gebäuden auf

Freiraum besitzt hohen Grünanteil, hohe Aufenthaltsqualitäten, gute

Nutzungsdurchmischung