

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

Hamburger Hauptbahnhof

Entwurfsleitende Idee

Der Hauptbahnhof soll von seinen Zubauten und Engstellen befreit werden und wieder stärker als Solitär, der sich über die Wallanlagen spannt, erlebbar sein. Die südliche zeitgenössische Erweiterung spiegelt dabei die nördliche steinerne Spange. Einerseits wollen wir die Zugänge in den Bahnhof freistellen, andererseits sollen alle bestehenden und zukünftigen Verkehrsmittel einfach und überdacht miteinander verbunden werden. Um die inneren Abläufe zum Bahnhof vor allem im Umstieg zu U- und S-Bahn zu entzerren, wird über einen ergänzenden West- und vor allem Oststeg, die Wegführung vereinfacht. Die großen Voids über den Gleisen werden mit den bestehenden repräsentativen Gebäuden städtebaulich in einen qualitätvollen Kontext gebracht.

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

Entlang der ehemaligen Wallanlagen sind heute viele beispielhafte Übergänge vorzufinden. Der Hauptbahnhof stellt eine Brücke dar, welche sich zwischen der Innenstadt und St. Georg aufspannt. Dabei sind insbes. südlich des Bahnhofs repräsentative Volumina ohne entsprechende Vorplätze und Bezüge vorhanden. Diese werden über die neue südliche zeichenhafte Fassade des Bahnhofs und ergänzender Überdeckung stark aufgewertet. Diese Außenräume werden an die neue Nord-Südwege des Bahnhofs angebunden. Die nördliche Fassade wird in Ihrer Funktion als Taxi- und Vorfahrt über eine verbreiterte Überdeckung wieder aktiviert. Die konstruktive notwendige Überhöhung ist dabei in die Freiraumplanung integrierbar. Durch den überdachten Vorplatz des Gebäudeteils C mit den darunter liegenden neu sortierten Abgängen in die Schnellbahn wird die Orientierung erleichtert und der HBH als Solitär stärker in Szene gesetzt.

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 Steintorplatz als Endpunkt der Geestkante wird mit dem neuen südöstl. Turm, dem Geb. C und der vermittelnden inneren Bahnhofsplaza im Sinne eines Stadttors neu gefasst. Die Nordseite mit Blickbezug zu Alster und Museum wird aktiviert. Der H.-Kabel-Platz ist nun ein Vorplatz mit Verweilqualität für die Theater und möglicher Galerie im Bunker. Der transparente und rhythmisch überdachte Hachmannplatz dient zur Orientierung und als übersichtlicher Umsteigeort mit Reisezentrum im Schwerpunkt der Fußgängerströme. Das neue kreisrunde nördl. Radparkhaus vermittelt in seiner Setzung zwischen Museumsbau und Nordportal des Bahnhofs. Die neue „Gleisalster“ im Süden mit Bibliothek, Museum und mittelfristig auch einem Kulturbau als Ersatz für den Saturn bilden einen großstädtisch gefassten Raum mit Cafes und Sitzgelegenheiten. Das spezielle soziale Umfeld des Bahnhofs wird so stärker gemischt und dadurch sozial kontrollierbarer.

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)

Besonders kritisch ist heute neben der Saturierung des Südstegs, der östliche Ausgang mit den engen unattraktiven Abgängen zur U-Süd und S-Bahn. Zudem erfordern die Zugänge in die U-Nord heute umfangreiche Überdachungen im Außenraum. Durch die neue Bahnhofsplaza mit Bahnsteigabgängen, den nach Süden bis zur "Gleisalster" verlängerten West- und vor allem Oststeg, wird der Südsteg entlastet. Mit den neu organisierten östlichen Abgängen unter dem Geb. C in die U-Nord und U-Süd, kann im Schwerpunkt der beiden Abgänge ein großzügiges DB-Reisezentrum integriert werden und die Pendlerströme entzerrt werden. Der neu angedachte S-Bahntunnel, kann dort an die Verteilerebene mit angeschlossen werden und bietet so einen idealen Umstieg mit klarer Orientierung zwischen allen Schnellbahnen.

Die Taxivorfahrt im Norden hat nun eine echte Adresse. Der Radverkehr erhält mit der Kommunaltrasse als Bahnhofsplaza eine starke Verbindung zwischen den Stadtteilen. Die Zufahrt in das südliche linear organisierte Radparkhaus erfolgt von Osten und Westen. Switch-Stationen gibt es im Norden und Süden. Zwei Anlieferzonen wurden im Norden und Süden definiert. Alle Bereiche werden neu barrierefrei erreichbar sein.

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

Der Hauptbahnhof besteht aus einer steinernen nördlichen Klammer. Die Ausgänge der Wandelhalle sind dabei stark akzentuiert. Die nördliche Seite bildet mit den drei Hauptbögen eine Eingangsfassade ab, die heute als Anlieferseite im Inneren verbaut ist. Im Süden ist mit dem Mäuseturm ein sekundärer Übergang markiert, der auf der Ostseite mit viel Zubauten und vor allem der sogenannten "Keksdose" nicht mehr ablesbar ist. Die steinernen Elemente sind eine klassische Volumenkomposition mit feinen horizontalen Linien, Abstufungen und Fassadenschmuck, der modernere Stahl-Glas-Körper erhebt sich darüber. Im Sinne dieser Grundkonzeption wird die gewünschte südliche Erweiterung als steinerne Klammer ergänzt und umschließt dabei die Kommunaltrasse bewusst als offene Plaza. Die neue Klammer umgreift auch die zerstörte südöstliche Ecke und zitiert dabei den alten östlichen Turm. Der neu eingesetzte Ost- und Weststeg wird denkmalgerecht über den seitlichen Bahnsteigen abgestützt. Der niedrige östliche steinerne Riegel wird in ruhigem Rhythmus wiederhergestellt und geöffnet.

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

Die Überbauung des nördlichen Gleisfeldes erfolgt im östlichen Bereich gem. Machbarkeitsstudie und im westlichen Bereich wird die Bauhöhe der Träger durch anheben des Platzes so erhöht, dass eine stützenfreie Überdeckung zwischen dem breiten Bahnsteig Gleis 7/8 und einem neuen Widerlager westlich von Gleis 14 und südlich des U4 Tunnels. So kann der Eingriff in den Bahnbetrieb absolut minimiert werden, die Träger werden in wenigen nächtlichen Sperrpausen eingehoben. Östlich des Bahnhofsgebäude entsteht eine filigrane, moderne Stahl-Glas-Gitterschale. Durch die Wellenform kann eine Schalentragwirkung aktiviert werden die im Sinne der Nachhaltigkeit und Transparenz den Stahleinsatz absolut minimiert. Dies wirkt sich auch günstig auf die Lasten aus, die zwischen den Portalen über schlanke Stützen zu gründen sind. Die Geometrie der neuen Baukörper lässt in ihrer Organisation als Zweibund (C) und Dreibund mit Lichthof (B) und deren minimal notwendigen Kernen auf einen hohen Ausnutzungsgrad schließen.

Zusammenfassung (max. 400 Zeichen inkl. Leerzeichen)

Die neue südliche Spange erweitert den Bahnhof mit derselben Logik, welche schon im Norden vorzufinden ist. Die neuen durchlaufenden Nord-Südstege erleichtern die Wegeföhrung im Inneren und beziehen nach Süden die neuen Räume über der „Gleis-Alster“ mit ein. Die nun "entzerrten" Zugänge in die Schnellbahnen unter dem Gebäude C werden über den überdachten Hachmannplatz erreicht. So sind die Eingänge in den Bahnhof wieder freigestellt und spätere Ausbauten (S-Bahn) können so angeschlossen werden, so dass auf singuläre Überdachungslösungen verzichtet werden kann. Der Bahnhof wird im Osten wieder als Solitär ablesbar sein. Das losgelöste Gebäude C gliedert als ruhiger durchlässiger Riegel die Außenräume, welche in ihrer spezifischen Funktion und Qualität als Bewegungs- oder Aufenthaltsraum gestaltet werden. Der gesamte Bahnhof wird so zu einem zeitgemäßen Mobility-Hub ausgebaut.