

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

## Hamburger Hauptbahnhof

### Entwurfsleitende Idee

Das Entwurfskonzept beruht auf drei Grundprinzipien:

- Freistellung und Betonung des denkmalgeschützten Bahnhofs
- neue Grünzonen, in Anlehnung an die historischen Anlagen, rahmen den Hauptbahnhof, und bilden ein verbindendes Scharnier zwischen den umliegenden Stadtteilen
- die national relevanten Kulturbauten im Umfeld des Bahnhofs erhalten durch „Kulturplätze“ ihre Wertschätzung im Stadtraum

Der ehrwürdige, denkmalgeschützte Bahnhofsbau wird erlebbar, umspielt, bekommt durch die Befreiung jeglicher Anbauten Luft zur Wahrnehmung im Zentrum Hamburgs und bietet mit dem ihn umgebenden Grün neue Aufenthaltsqualitäten.

Die umfassende Freiraumplanung bildet das stadträumlich vernetzende Element, so dass St. Georg mit der Innenstadt verbunden, sowie das Bahnhofsumfeld in alle Himmelsrichtungen erlebbar ist.

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

Das städtebauliche Konzept beruht auf der symbolhaften Auflösung der städtischen Barriere des Hauptbahnhofs und der Umgestaltung des respektvoll vom Denkmal abgerückten Frei- und Erweiterungsraums hin zu einem qualitativen Scharnier zwischen den Stadtteilen.

Durch den Rückbau der bestehenden Vordächer und die Positionierung der Erweiterungsbauten wird das Denkmal in seiner Bedeutung gestärkt und aus allen Richtungen besser sichtbar.

Im Süden des Bahnhofs wird die Kommunaltrasse mit einem stadträumlichen Abschluss nach Süden eingefasst. Dieser südliche Erweiterungsbau bildet in Referenz zum nördlichen, markanten Kopf des Bahnhofs einen klaren südlichen Abschluss. Die Kommunaltrasse als offene Passage stellt den Anschluss der Landschaftsachse Homer Geest zur Innenstadt dar.

Im Osten ist der Erweiterungsbau als Fortsetzung der Stadtstruktur St. Georgs an die Kirchenallee gerückt und nimmt in seiner Rahmung Bezug auf die historische Ausrichtung der ehemaligen Wallanlagen und der keilförmigen Grünflächen zwischen Neubau und Bahnhof.

Die nördliche Erweiterung der Areals nimmt als Verkehrsknotenpunkt sämtliche Verkehre und Stellplatzflächen in einer Teilüberbauung des Gleisbettes auf und bildet somit den landschaftlichen Anschluss und die Weiterführung des ‚grünen Ringes‘ und der bedeutenden Kunstmeile von der Kunsthalle über Ohnsorg-Theater und Schauspielhaus bis zum Museum für Kunst und Gewerbe.

Die Integration der im Bahnhofsumfeld benachbarten Kulturbauten wird mit einer entsprechenden Platzgestaltung Ausdruck verliehen.

Entlang der landschaftlichen Rahmung des Gleisbettes im Norden und Süden führen kleinere Pavillons mit Fahrradgaragen diese städtische Geste fort.

**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

So wie die internationalen Gartenausstellungen von 1963 und 1973 den westlichen Teil der Wallanlagen bis heute prägen, soll der neue Bahnhofsgarten im Osten stadtoökologische Themen wie Mikroklima, Artenvielfalt, Regenwassermanagement und Resilienz erlebbar machen. Gäste und Hamburger sollen sich gleichermaßen wohl fühlen und zum Verweilen eingeladen werden. Aus diesem Grund werden der Osten und Süden des Areals vom Autoverkehr befreit und die Fläche großräumig entsiegelt.

Der Heidi-Kabel-Platz bleibt repräsentativer Vorplatz der Theaterbauten, wird jedoch durch die Entsiegelung und Gartengestaltung in seiner Aufenthaltsqualität gestärkt. Der Hachmannplatz bekommt eine neue Fassung. Artenreiche Wiesen mit Baumgruppen, Möbeln und ein erfrischendes Wasserspiel sowie Kunstobjekte auf den Platzflächen bieten Aufenthaltsqualitäten stärken die Bedeutung des Freiraums für die Kunstmeile.

Unregelmäßige Baumgruppen ergänzen die Wiesenflächen, spenden Schatten und laden zum Verweilen ein.

**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)

Sämtliche Radstellplätze und Stadtrad-Stationen werden rund um den Bahnhof nahe den Eingängen platziert. Die Fahrradgarage, die Busstellplätze (Kreuzfahrtabholer), Kurzzeitparker für den privaten Hol- und Bringverkehr, Carsharing, Polizei sowie Taxen sind im Mobility Hub an der Nordfassade gebündelt. Zwei weitere Kiss&Ride Zonen befinden sich an der Kirchenallee und der Brockesstraße. Die Haltestellen der öffentlichen Busse sind in der Kirchenallee, im Glockengießerwall und an der Kommunaltrasse verortet. Sämtliche Bereiche sind barrierefrei erschlossen.

Treppen und Aufzugsanlagen führen weiterhin zu den Gleisen. Die Radwege sind konsequent an der Straße geführt um Konflikte mit den Fußgängern im Bahnhofsumfeld zu vermeiden.

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

Das Entwurfskonzept sieht den Denkmalschutz und das Erleben des Denkmals an erster Stelle. Das Bahnhofsgebäude wird von sämtlichen Dächern und Bauten im Osten befreit. Entlang der östlichen Fassade ermöglichen Einblicke in die große Bahnhofshalle ein spektakuläres Erlebnis.

An der Kommunaltrasse im Süden sind zwei neue Zugänge in den Bahnhof behutsam unter einem leichten, vom Bestand abgelösten Vordach vorgesehen.

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

Das Gestaltungskonzept basiert auf einer möglichst flexiblen Stadtraum-Gestaltung, so dass abschnittsweise Realisierungen auch innerhalb der Module vorstellbar sind. Die baulichen Verbindungen und Abhängigkeiten sind minimiert und der grüne Korridor trennt sämtliche Erweiterungen räumlich vom Bestand.

**Zusammenfassung (max. 400 Zeichen inkl. Leerzeichen)**

- Freistellung und Betonung des denkmalgeschützten Bahnhofs
- Integration und Belebung der umliegenden Kulturbauten im Gesamtkonzept des grünen Ringes
- Aufenthaltsqualitäten im Freiraum als verbindendes Schamier zwischen den umliegenden Stadtteilen
- Baulich unabhängige, phasenweise zu realisierende Erweiterungsmodule