

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

Hamburger Hauptbahnhof

Entwurfsleitende Idee

Die Herausforderung der Wettbewerbsaufgabe für die städtebauliche Erweiterung des Hamburger Hauptbahnhofs stellt in erster Linie die zu analysierende, große Anzahl von ineinandergreifenden Rahmenbedingungen dar. Die verkehrsplanerisch, landschaftlich und architektonisch komplexen Eigenschaften des Areals zeigen, dass bei der Erweiterung des Verkehrsknotenpunktes eine differenzierte räumliche Lösung erforderlich ist. Dies beinhaltet die Betrachtung sämtlicher Aspekte, sowie deren Einordnung und schließlich dem Setzen von Prioritäten.

Mit dem historischen Hauptbahnhof und dessen geschichtlicher Entstehung ist der Ausgangspunkt ein Bauwerk, welches in herausragender Weise mit konstruktiver Raffinesse eine Verschmelzung von Ingenieurwerk und traditioneller Repräsentationskunst darstellt. Es wird nach einer Lösung gesucht, die diesem Bauwerk im Sinne des Denkmalschutzes gerecht wird und gleichzeitig das Areal gezielt aufwertet. Ziel des Entwurfes ist es, die Präsenz des Bahnhofes als städtebaulichen Solitär nicht zu schwächen. Das Konzept verzichtet mit Absicht darauf, das Bahnhofsgebäude in seiner jetzigen Form direkt zu verlängern bzw. zu erweitern. Stattdessen sollen die Erweiterungsvolumen mit Distanz zum historischen Bauwerk ein neues Gesicht schaffen, welches mit den Bestandsfassaden im Dialog steht. Die neu entstehenden Baukörper sollen sich in ihrer Höhenentwicklung zurücknehmen um die städtebaulich dominante Rolle des Hauptbahnhofs zu stärken.

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

Der Großteil der geforderten Flächen teilt sich in drei Bauvolumen, die Module B, C und D, deren Baumasse sich in ausgewogener Form derart platziert, dass bestehende Sichtachsen nicht versperrt werden. Durch diese Anordnung bleiben die historischen Süd- und Ostfassaden aus dem umgebenden Stadtraum weiterhin erlebbar.

Die Blickbeziehung vom Steintorplatz in Richtung Bahnhof bekommt durch die Intervention eine neue Gewichtung. Vom Platz aus bleibt der Blick bis zur Mönckebergstraße frei und die historische Südfassade weiterhin erlebbar. Des Weiteren ermöglicht die städtebauliche Setzung eine starke Präsenz des östlichen Haupteingangs in den umliegenden Stadtraum. Durch seine geschwungene räumliche Kante soll der Baukörper ‚Modul C‘ die Orientierung und den Raumeindruck des Hachmannplatzes stärken. Es soll eine hohe Aufenthaltsqualität sowie Einsehbarkeit entstehen, was ein gesondertes Sicherheitskonzept überflüssig macht. Die bahnaffinen Nutzungen verbinden als zweigeschossiger Sockel die Module B und C und bilden durch die Materialität und vereinende architektonische Formsprache den südlichen markanten baulichen Abschluss. Über separate Zugänge werden die Büroetagen der oberen Geschosse erschlossen.

Der Entwurf bietet eine klare Adressbildung zum Hachmann- und Steintorplatz im Südosten. Durch eine Auskrugung des Bürokörpers im ‚Modul C‘ entsteht eine zweigeschossige, überdachte Zone, die die bestehenden U- und S-Bahneingänge räumlich und witterungsbedingt schützt.

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

Das Gesamtkonzept wird ausgehend von den landschaftlichen Rahmenbedingungen der Stadt Hamburg entwickelt: dem Wallring und dem ökologischen Korridor Homer Geest. Der Bahnhof steht auf der alten Grenze des Wallrings, eine Grenze, die immer noch ihre Bedeutung als Grüngürtel für die Stadt behält.

Der Bahnhof stellt eine Unterbrechung dieses Grüngürtels dar. Aus diese Premisse wurde ein Konzept entwickelt, was versucht, die Essenz dieses Ortes wiederzugewinnen, ihn zu rekonstruieren und wieder mit der bestehenden städtischen Natur zu verbinden. Zusätzlich werden die Identitäten der beiden Seiten des Bahnhofs stärker.

Die eine ist offener zur Stadterweiterung und soll als öffentlicher Raum und grüne Verbindung zwischen dem Grüngürtel und der ökologischen Achse der Homer Geest dienen, während die Westseite urbaner ist und dem historischen Zentrum der Stadt zugewandt ist. Auch auf der Westseite wird der urbane Streifen durch ein dichtes Netz von öffentlichen und kulturellen Gebäuden verstärkt. Die potenzielle Verbindung wird verstärkt und aufgewertet, wodurch diese Synergien systematisiert werden und ein fließender und erkennbarer öffentlicher Raum entsteht, der der städtischen Promenade, die diese Polaritäten zusammenhält, Identität verleiht.

Der gesamte Platz auf der Ostseite ist als fließender Raum konzipiert: eine Abfolge von Räumen zum Gehen und Verweilen, die die beiden bestehenden Plätze Heidi-Kabel-Platz und Hachmannplatz zu einem neuen grünen öffentlichen Platz zusammenführt. Die grünen Inseln orientieren die Hauptfußgängerströme, ohne sie zu behindern, und lassen die Verbindungen zwischen den umliegenden Straßen, U-Bahn-Zugängen, Bushaltestellen und Bahnhofseingängen sichtbar.

Gleichzeitig gliedern die Grünflächen den Raum und schaffen kleine Bereiche zum Ausruhen und Treffen sowie zum Entspannen im Schatten der Bäume, wo lange, geschwungene Bänke die Vegetation einfassen.

Drei Hauptschwerpunkte sind erkennbar: die beiden neuen Eingänge (Nord und Süd) und ein großzügiger Wasserplatz vor der Ladesäule Ohnsorg-Theater, der für eine spielerische und lebendige Atmosphäre sorgt.

Die Vegetationstypologien orientieren sich an der örtlichen naturräumlichen Gliederung Geest und Marsch. Die durchlässigen grünen Inseln auf der Ostseite spiegeln die unterschiedlichen topographischen Verhältnisse wider: einige sind höher gelegen und beherbergen eine typische Geest-Vegetation, andere sind abgesenkte Topographien, Vertiefungen des Geländes, die für das Wassermanagement genutzt werden.

Die Vegetation auf der Westseite entlang des Steintorwalls berücksichtigt die starke Verkehrsbelastung. Ein Lindenboulevard säumt die Straße und bildet eine weiche Front und einen Puffer, der den Bahnhofplatz vor Lärm und Verschmutzung schützt.

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 (Ho- und Bringverkehre)

Mobilität und das damit verbundene Konzept der Zugänglichkeit und Konnektivität spielt eine entscheidende Rolle in der Synergie und dem Dialog zwischen den Funktionen und Polaritäten, die den urbanen Kontext des Hamburger Hauptbahnhofs konstituieren. Die vielschichtigen Verkehrsdimensionen des Projekts stellen dabei ein herausforderndes Element dar, das durch eine multimodale und effektive Mobilitätsstrategie angegangen und gelöst werden muss, darauf abzielend, eine angemessene Antwort auf die aktuellen und zukünftigen Mobilitätsbedürfnisse zu geben. Die verkehrsrelevanten Interventionen beziehen sich dabei auf die drei zentralen Themen: Begehbarkeit, Zukunftsorientierung und Innovation.

Der umfassende Verkehrsplan beinhaltet die folgenden Hauptinterventionen:

1. Priorisierung des öffentlichen Raums und der Fußgängerverbindungen: Die Kirchenallee wird durch Transformation von einer fahrzeugorientierten Gestaltung in einen multimodalen Korridor umgewandelt, der die Koexistenz verschiedenster Nutzungen (Fußgänger- und Radverkehr, ÖPNV, Individualverkehr) fördert.
2. Organisation des intermodalen Systems durch die Verlegung von Bushaltestellen auf eigene Fahrspuren; Einrichtung neuer Taxistellplätze mit einem effizienterem Zirkulationskonzept.
3. Organisation der Fahrzeug- und Logistikströme durch Verlegung des Langzeitparkplatzes und die Gestaltung eines neuen Anlieferungsbereich im Nordwesten des Bahnhofs.
4. Förderung der sanften Mobilität durch den Ausbau des Radwegenetzes und der Verbesserung des Radverkehrsangebots (neue Fahrradabstellplätze)
5. Erweiterung integrierter Mobilitätsalternativen durch ein erweitertes Angebot von Mikromobilitätsdiensten im direkten Umfeld des neuen Bahnhofsplatzes.

Die Erweiterung des Hauptbahnhofs und des ihn umgebenden Stadtraumes stellt hierfür die einzigartige Möglichkeit bereit, innovative Mobilität fördern, als auch die Fußgänger- und Fahrradverbindung im gesamtstädtischen Kontext zu stärken.

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

Besondere Aufmerksamkeit wird im Entwurf auf die Nahtstellen zwischen Alt und Neu gelegt. Dabei spielt die Erhaltung von Blickachsen und das Herausstellen des Bestandsgebäudes des Bahnhofs eine wichtige Rolle.

An der Südfassade wird deshalb die Überdachung nicht nur aus wirtschaftlichen und funktionalen Gründen nicht über die ganze Länge der Kommunaltrasse gezogen, sondern erhält einen Ausschnitt der auch aus denkmalpflegerischer Sicht die historische Südfassade in einem neuen Blickwinkel erlebbar macht. Auch die Höhe der Überdachung ordnet sich diesem Ziel unter. Dies wird auch von der Altmannbrücke erfahrbar: Die Bürohäuser sind bewusst an den Seiten angeordnet – der flache Verbindungsbau erhält die mächtige Wirkung der Bahnhofssüdfassade.

An der Ostseite bildet das Modul C durch einen Abstand zum Bestand eine Passage aus, von der aus die Bogenkonstruktion in ihrer ganzen Höhe erlebbar ist.

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

Der Südsteig wird mit der neuen Kommunaltrasse an den lateralen Gebäudeflügeln verbunden. Die Überdachung umläuft die Trasse, so dass den Nutzern die Möglichkeit einer wettergeschützten Erschließung von Süden aus gegeben wird.

Beim Modul B im Süden wird eine Passage ausgebildet, die eine zusätzliche öffentliche Überquerungsmöglichkeit darstellt. Rampen, sowie eine großzügige begrünte Dachterrasse lassen die südliche Erweiterung zu einem neuen Stadtbaustein mit starkem öffentlichem Charakter werden.

Die als kompakte Volumen und auf einem strengen Raster aufgebauten Baukörper ermöglichen eine nachhaltige Elementbauweise. Diese kann gegeben Falls in den oberen Geschossen auch in Holz bzw. als Hybridbauweise ausgebildet werden.

Zusammenfassung (max. 400 Zeichen inkl. Leerzeichen)

Ziel des Entwurfes ist es, die Präsenz des Bahnhofes als städtebaulichen Solitär nicht zu schwächen. Der Großteil der geforderten Flächen teilt sich in drei Bauvolumen, die Module B, C und D, deren Baumasse sich in ausgewogener Form derart platziert, dass bestehende Sichtachsen nicht versperrt werden. Durch diese Anordnung bleiben die historischen Süd- und Ostfassaden aus dem umgebenden Stadtraum weiterhin erlebbar.