

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

## Hamburger Hauptbahnhof

### Entwurfsleitende Idee

Klarheit und Sichtbarkeit sind die entwurfbestimmenden Faktoren. Der Hamburger Hauptbahnhof ist in in seinem jetzigen Zustand verbaut und unübersichtlich. Durch den Rückbau sämtlicher Anbauten wird der Hauptbahnhof seinem Ursprungszustand so nahe wie möglich gebracht und durch eine klare, schlüssige Ergänzung im Modul B komplementiert. Zusätzlich wird in Modul C aus der Kubatur des Bahnhofs heraus eine Ergänzung entwickelt, die sich großzügig zum Hachmannplatz öffnet und so Quartier und Bahnhof schlüssig miteinander verbindet. Der Bahnhof als Entree zur Stadt erhält die angemessene Großzügigkeit, Übersichtlichkeit und Sichtbarkeit sowohl im Inneren wie auch im Äußeren.

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

Durch das Aufgreifen der Kubatur der bestehenden Bahnhofshallen wird der Bahnhof in seiner Figur vervollständigt. Höhen und Abmessungen orientieren sich am Bestand und erzeugen so eine selbstverständliche Maßstäblichkeit. Der Bahnhof als Solitär positioniert sich klar und selbstbewußt im städtebaulichen Kontext und ist so als besonderer Stadtbaustein klar erkennbar. Durch die im Grunde einfach und kompakte Form der Büroriegel sowohl in Modul B als auch in Modul C lassen sich diese nachhaltig betreiben und errichten. Lichthöfe in den Obergeschossen des Neubaus Modul B sorgen für eine optimale Belichtung. Die Nutzung des neuen Terminal Süd sieht im Erdgeschoss die barrierefreie Erschließung der Bahnsteige und der Bahn zugehörige Nutzungen vor. Im ersten Obergeschoss finden sich Büroflächen, optional weitere Bahnnutzflächen wie die Lounge. Die weiteren Geschosse können durch die drei Kerne in ca. 400 m<sup>2</sup> grosse Einheiten aufgeteilt und unterschiedlichsten Nutzungen wie zB Coworking zugeführt werden. Durch die Geometrie des Terminal Süd wird eine flächenoptimierte Ausnutzung des Baufeldes geschaffen. In Modul C verbindet die neugeschaffene Passage Nord und Südteil des Bahnhofs ohne jedoch zusätzliche Nutzerströme in die Bahnhofshalle zu bringen. Die Passage ergänzt den Bahnhof um einen besonderen Ort. Der Neubau öffnet sich großzügig zum Hachmannplatz und schafft so Belebung und soziale Kontrolle.

**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 wird bestimmt durch seine herausragende Lage im Wallring. Die grünen Verbindungen zum Wallring sowie zur ‚Homer Geest‘ werden erkannt und gezielt gestärkt. Den früheren Grünstrukturen der Wallanlagen folgend, bespielen grüne Fragmente die Plätze des Bahnhofsumfelds und verknüpfen die übergeordneten Landschaftsräume miteinander. Dazu gehört eine Teilüberdeckelung des südlichen Gleisfelds, wodurch eine Vorplatzsituation vor dem Museum entsteht. Um Bahnhof und Kunstmeile entstehen vielfältige Bewegungslinien, die die Fragmente zu Kreisen formen und unterschiedliche Nutzungen ermöglichen. Sie werden als großzügige mit klimagerechten, großkronigen Bäumen bestandene Inseln vorgeschlagen. Die mit komfortablen Sitzrändern versehenen Grüninseln erzeugen eine parkähnliche Atmosphäre und tragen dazu noch zur Kühlung der Stadt bei. Ein Wasserspiel unterstützt diesen Effekt. Kreise aus feiner texturiertem Bodenbelag markieren wichtige Eingänge, wie zu Theater und Museum, runde Dachformen bilden den Wetterschutz über den U-Bahn-Abgängen. Eine einheitliche Formen- und Gestaltungssprache entsteht, die einen Grundstein für flexible Fortführungs- und Erweiterungsmöglichkeiten bietet und somit den besonderen Ansprüchen eines Bahnhofsumfelds gerecht wird. Das Verkehrskonzept sowie der Parkplatz im nördlichen Bereich werden aufgegriffen und gestalterisch integriert. Der einheitliche, großformatige Granit-Bodenbelag bildet die wertige Basis des Bahnhofsumfeldes und lässt einen multifunktionalen Raum entstehen. Die Kirchenallee und die Kommunaltrasse werden ebenfalls materialeinheitlich, jedoch im befahrbaren Kleinformat hergestellt und werden als Teil des grünen Platzensembles verstanden.

**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)

Die grundsätzlichen Anforderungen der Machbarkeitsstudie werden übernommen und umgesetzt. Alle Bereiche des Hauptbahnhofs in allen Modulen sind barrierefrei erreichbar. Die zusätzlichen Treppen und Aufzüge im Terminal Süd entlasten Südsteg und Haupthalle. Die Kommunaltrasse steht ÖPNV und Radverkehr zur Verfügung. Der Hachmannplatz und die Kirchenallee werden stark entlastet. Ruhender Verkehr wird nördlich des Bahnhofs verortet und der Hachmannplatz wird als öffentlicher Platz nutzbar. Die notwendige Nord Süd Verbindung wird durch einen Anbau auf dem Hachmannplatz hergestellt. Es werden insgesamt 3320 Fahrradstellplätze in einem Fahrradparkhaus, zusätzliche Fahrradstellplätze und Stadtdradstellplätze in der Platzfläche und 133 Stellplätze sowie 26 Carsharing Stellplätze geschaffen. 4 Bushaltestellen in der Kommunaltrasse, Warteplätze für Taxis und zusätzliche Busse außerhalb des ÖPNV ergänzen das Angebot.

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

Das Denkmal Hauptbahnhof wird mit größter Sorgfalt behandelt. Durch das Befreien des Bahnhofs von sämtlichen Anbauten und dem Freihalten des besonderen Teils der Südfassade wird der Bahnhof als das besondere Gebäude gezeigt, dass er ist. Trotz des Aufgreifens der Geometrie des Bestands bleibt klar erkennbar, welche Teile historisch und welche neu sind. Durch die Orientierung der Halle in Modul B bleibt die städtebaulich wichtige Sichtachse zur Mönckeberg erhalten. Blicke auf die Stadtsilhouette werden gerahmt. Sowohl Modul B als auch Modul C sind trotz des Aufgreifens der Formensprache des Bahnhofs klar durch gläserne Fugen vom denkmalgeschützten Bestand getrennt und sind auch in ihrer Farbigkeit eindeutig als neu lesbar.

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

Da zwischen den vorgeschlagenen Maßnahmen keine Abhängigkeiten bestehen, können die einzelnen Module in beliebigen Bauabschnitten errichtet werden. Die bereits erbrachten Grundlagen zum Brückenbauwerk im Modul B werden übernommen und weiter geführt. Durch die kompakte Bauform des Terminal Süd kann hier mit wenigen Kernen erschlossen werden. Im Bereich der Verschneidung mit der Verlängerung des Daches des Hauptbahnhofs wird das Tragwerk durch eine gekrümmte räumliche unterspannte Stahlrahmenstruktur gebildet. Das Tragwerk für das Bürogebäude wird als leichte Stahlverbundkonstruktion geplant. In Längsrichtung werden je zwei Ebenen durch geschosshohe Rahmträger abgefangen. Die Auflagerkräfte werden in die Gründungkörper, wie in der vorliegenden Machbarkeitsstudie beschrieben, in den Baugrund eingeleitet. Die Brücke für die Fahrspuren ist eine Stahlverbundkonstruktion mit Auflagerpunkten, wie in der Machbarkeitsstudie beschrieben, zwischen den Gleisen.

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

Der Entwurf schafft sowohl im Hochbau als auch im Freiraum eine klare und lesbare Antwort auf die gestellten Fragen. Der Bahnhof wird als Solitär gestärkt und mit Bedacht und Sorgfalt erweitert. Der Freiraum ist klar als solcher zu lesen und wird nicht durch fremde Kleinbauten unterbrochen.