

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 überdachten Hachmannplatz die Wegeführung vereinfacht. Die gemeinsame Materialität und der Rhythmus verbinden alt und neu. 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 Gebäude ohne entsprechende Vorplätze und Bezüge vorhanden. Diese werden über die neue südliche Fassade des Bahnhofs und ergänzender Überdeckung stark aufgewertet und bilden eine maßstäbliche Kulisse um die neue „Gleisalster“. Die nördliche Fassade wird in Ihrer Funktion als Taxi- und Vorfahrt über eine verbreiterte Überdeckung wieder aktiviert. Das runde Fahrradparkhaus funktioniert einem Scharnier gleich als Pendant zur Kuppel der Kunsthalle. Durch das Abrücken des Gebäudeteils C mit den darunter liegenden neu sortierten Abgängen in die Schnellbahn und der sich dazwischen aufspannenden rhythmischen Glaswelle wird die Orientierung erleichtert und der HBH als Solitär stärker in Szene gesetzt. Die neue Überdachung der Kommunaltrasse bildet zu beiden Seiten eine einladende Geste aus. Die Dächer der Neubauten werden begrünt und als Terrassen genutzt. Alle Bereiche werden neu barrierefrei erreichbar sein.

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. B und im Brennpunkt liegenden Glasüberdachung im Sinne eines Stadttors neu gefasst. Die Nordseite mit Blickbezug zu Alster und Museum wird als Aufenthaltsfläche aktiviert. Der H.-Kabel-Platz ist nun ein Platz 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. Die Fläche um das Radparkhaus vermittelt 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 Aufenthaltsqualitäten durch Grün, Cafés und Sitzgelegenheiten. Das spezielle soziale Umfeld des Bahnhofs wird so stärker gemischt und dadurch auch besser sozial kontrollierbar.

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 Südsteigs, 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. 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. Durch die Kappung der Unterführung Mönckebergstraße und der überdachten Kommunaltrasse funktioniert diese mit Bahnsteigabgängen und Zugängen zum Südsteig - im Sinne einer Wandelhalle Süd- als signifikante Entlastung desselben. Die Taxivorfahrt im Norden hat nun eine echte Adresse. Der Radverkehr erhält mit der Kommunaltrasse eine starke Verbindung zwischen den Stadtteilen. Eine Rad-TG wird im südlichen Bereich der ehemaligen Unterführung und im nördlichen Bereich im runden Parkhaus angeordnet. Switch-Stationen gibt es im Norden und Süden. 4 Anlieferzonen wurden definiert: 2 im Norden eine im Süden und eine im Osten. Hol- und Bringverkehr erfolgt von Norden.

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

Der Hauptbahnhof besteht aus einer steinernen nördlichen Brücke und seitlichen niedrigen Natursteineinfassungen. Die sogenannten „Mäusetürme“ waren südlichen Eckakzente, welche mit den Jahren im EG als Zugang zum verbreiterten Südsteig geöffnet (Ost) oder unterbaut (West) wurden. Die nördliche Seite bildet mit den drei Hauptbögen eine imposante 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 vielen 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. Die neue tonnenartige Überdachung der Kommunaltrasse wird das südliche Pendant zur nördlichen Wandelhalle. Die Ostseite wird nach Befreiung aller Zubauten historisch wieder hergestellt. Eine zeitgemäße Interpretation des südöstlichen Turms wäre dabei denkbar. Die Natursteinwand der Ostseite wird rekonstruiert, kleine neue Öffnungen ermöglichen die Wahrnehmung der Haupthalle. Alt und neu ergänzen sich im Bauteil B über ihre gemeinsame Materialität. Zeitgenössische Tragwerke orientieren sich an Geometrie und Rhythmus des Bestands und lassen den Solitär weiter als Einheit lesen.

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. der Machbarkeitsstudie, 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 möglich ist. 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 Schalentragswirkung 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 Kommunalstraße wird von einer klassischen tonnenförmigen Stahl-Glaskonstruktion überspannt. Die Anordnung der Tragelement wird in Bogenrichtung aus dem angrenzenden Fassadenraster der großen Halle übernommen. In Tonnenlängsrichtung gerichtete Tragelemente bilden mit diesen eine Rechteckmasche aus, die durch Seildiagonalen versteift werden. Die Tonne wird über einen Rinnenträger mit den auf das Gleisraster abgestimmten Stützensystem verbunden. Die Stützen sind von den Gebäuden abgerückt und so schließen horizontale, verglaste Kragträger die verbleibende Fuge. Im Gebäude B werden zur Ablastung Stützen im Bereich der Bahnsteige angeordnet. Entlang der Mittelachse des Gebäudes wird eine Technikzone auf dem Dach angeordnet. Die Längsgerichteten Seitenwände sind als Fachwerke ausgebildet und überspannen die Gleise. Rechtwinklig dazu angeordnete Kragarme nehmen die fassadennahen Kräfte aus dort angeordneten Zugstützen auf. 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 ruhige und selbstverständliche südliche Ergänzung des Bahnhofs bildet gleichzeitig mit dem MKG und der Bibliothek ein Ensemble, welche mit den neuen Aufenthaltsflächen um die Voids mit qualitätsvollen Aufenthaltsbereichen gefasst wird. Das abgesetzte Gebäude C stärkt die Solitärwirkung des Denkmals. Die neue wellenartige Überdachung ermöglicht eine Entzerrung der Verkehrsströme und bessere Orientierung. Die Zubauten übernehmen Materialität und Rhythmus des Denkmals und lassen es weiter als Einheit wahrnehmen.