

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

Hamburger Hauptbahnhof

Entwurfsleitende Idee

Der Entwurf erfüllt eine Brückenfunktion zwischen Bahnhof und Stadt. Er schafft eine Lösung, die dem historischen Bahnhofsgebäude Respekt erweist und gleichzeitig die angrenzenden Stadträume aufwertet. Der Erweiterungsbau zeigt eine ruhige, zurückhaltende Architektur, die ihre besondere Qualität in den Innenräumen der Nord-Süd Passage und der Kommunaltrasse zeigt.

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

Der Neubau der Bahnhofserweiterung setzt sich aus zwei L-förmigen Baukörpern zusammen, die sich über Glasüberdachungen an das historische Gebäude andocken, ohne konstruktive Verbindungen einzugehen. Das durchgehende Dach des Neubaus im Modul C überspannt die Portale von Süd- und Nordsteg sowie die Kommunaltrasse. Es entsteht im Gegenüber zur vorhandenen Bebauung an der Kirchallee eine ruhige Architektur, die über die ganze Länge der Bahnhofshalle die unterschiedlichen Funktionen der Innen- und Außenbereiche unter einem Dach vereint. Um die Beziehung zwischen den Nutzungen des Bahnhofs und dem angrenzenden Stadtviertel St. Georg zu stärken, werden zwei zusätzliche Querpassagen zwischen Nordsteg und Südsteg vorgesehen. Sie gliedern den langen Baukörper auf der Ostseite sowohl nach innen als auch nach außen. Der Neubau Modul B mit der Kommunaltrasse wird als räumliche und architektonische Einheit geplant, um seine Hauptfunktion als verkehrlicher Knotenpunkt zu betonen und nach außen, vor allem im Blick aus der Mönkebergstraße deutlich zu machen.

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 Hachmannplatz wird von allen dem Bahnhof vorgesetzten Bebauungen befreit, sodass vor dem Ostportal der Wandelhalle eine großzügige Freifläche entsteht, die alleine dem Fußgänger vorbehalten ist. Der Platz erhält im Süden eine zusätzliche Fassung bzw. Überdachung durch den Neubau, der zugleich eine Zäsur zwischen Bahnhofsvorplatz dem Stadtraum der Kirchallee erzeugt. Dieser Bereich hat mit seinen flächigen Baumpflanzungen gegenüber dem Bahnhofsvorplatz eine ganz eigene Identität und bietet neben attraktiven Wartemöglichkeiten für Busreisende Flächen für die Außengastronomie. Auf diese Weise bildet dieser Stadtraum ein Bindeglied zwischen Bahnhof und dem angrenzenden Stadtviertel St. Georg. Auch der Steintorplatz bezieht seine Belebung aus seiner Lage zwischen Bahnhof und angrenzenden Kiez. Hier befinden sich ein unterirdisches Fahrradparkhaus mit Anbindung an die S-Bahn sowie öffentlichkeitsbezogene Nutzungen des Quartiers.

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)

Durch den vorgelagerten Hallenraum vor dem Portal des Südsteigs mit der Anbindung der neuen N-S Passage erfährt der Innenraum des Bahnhofes eine Erweiterung auf der Ostseite, in der alle vorgegebenen Nutzungen verortet sind. In beiden Modulen B und C präsentieren sich die öffentlichen Nutzungen und Gastronomieflächen im 1. Obergeschoss offen zu den Passagen im Erdgeschoss und sind über Rolltreppen und festen Treppen mit diesen verbunden. In Modul B werden die notwendigen Aufzüge zwischen Kommunaltrasse und Bahnsteigen in das 1. Obergeschoss verlängert, sodass zwischen der Gleisebene und den Aufenthalts- und Gastronomieflächen des 1. OGs eine direkte Verbindung möglich ist. Die N-S Passage wird durch die Wandelhalle nach Norden verlängert und steht dort in direkter Verbindung zum zentralen Taxistand.

Die neu zu errichtende Steintorbrücke wird nach Absprache mit SchütlerPlan im Bereich der Durchstiche zum Südsteig um 0,5 m tiefer gesetzt, um eine barrierefreie Verbindung zu ermöglichen.

Die notwendigen verkehrlichen Infrastrukturen für den ruhenden Verkehr finden auf der Nordseite des Bahnhofes statt. Entsprechend der Machbarkeitsstudie wird eine Teilüberdeckung der Gleisanlagen vorgesehen, die sowohl den Taxiverkehr, Kurzparker und Flächen für Kiss und Ride aufnehmen kann. Die Stellplätze für das Personal des Bahnhofes sowie die notwendigen Anlieferungs- und Entsorgungsflächen bleiben an ihren bestehenden Standorten erhalten.

Die Fahrradstellplätze werden dezentral so verortet, sodass von jeder Richtung ein unmittelbarer Zugang zum Bahnhofesgebäude möglich ist. Gesicherte Stellplätze in Fahrradparkhäusern sind im Nordwesten und Südosten des Bahnhofesgebäudes sowie im Gebäude des Moduls B vorgesehen.

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

Die Baumassen der Bahnhofeserweiterung sind höhenmäßig so begrenzt, dass die Bahnhofeshalle als der markanteste Gebäudeteil des Bahnhofes von allen Straßenräumen deutlich sichtbar bleibt und weiterhin seine dominierende Stellung im umgebenden Stadtraum behält. Die Erweiterungsbauten des Bahnhofes werden mit Abstand neben das historische Gebäude gesetzt und über Glasdächer an dieses angekoppelt, ohne dass konstruktive Eingriffe in die historische Substanz notwendig werden. Im Inneren erscheint die historische Fassade im Gegenüber zur neuen Architektur. Auf diese Weise entsteht ein interessantes Spannungsfeld zwischen Alt und Neu.

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

Eine getrennte Realisierung der Baukörper auf Modul B und C ist möglich. In diesem Falle ist eine Baufuge in der beide Module überspannenden Dachscheibe vorzusehen.

Zusammenfassung (max. 400 Zeichen inkl. Leerzeichen)

- Klare Zonierung der Freiräume mit Ausbildung jeweils eigener Identitäten.
- Eigenständige, ruhige und zurückhaltende Architektur ohne Anbiederung an die historische Substanz, die die Dominanz des alten Bahnhofesgebäudes im Stadtbild zur Geltung kommen lässt.
- Aufwertung des Georgviertels durch Schaffung von neuen Gastronomieangeboten und gestalterische Aufwertung des Stadtraums entlang der Kirchallee.