

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

Hamburger Hauptbahnhof

Entwurfsleitende Idee

Das Bahnhofsumfeld wird zum Park, das Bahnhofgebäude zum Solitärbau im fließenden Grün – zur Maschine im Park.

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

Das historische Bahnhofsgebäude ist Protagonist und Schwerpunkt, aber auch eine mit der Stadt verwobene Großform mit verschiedenen, wiedererkennbaren Gesichtern. Alle Bahnhoffassaden - historisch und neu - werden freigestellt, spätere Anbauten und Dächer rückgebaut. Wichtige Sichtachsen und Wunschlinien werden beibehalten, gestärkt oder neu ermöglicht.

Ein neues Dach im Osten verbindet Wandelhalle und Nordsteg über die historische Stadtbahnalle, sowie den Bahnhofplatz mit der Kommunaltrasse und der südlichen Gleisterrasse. Diese neue Bahnhofsgalerie entzert die Passantenströme und wird im Süden zum Schutz über den Bushaltekanten. Über dem tief liegenden Dach werden die monumentale Bahnsteighalle und die flankierenden Nebenhallen wieder in ihrer historischen Klarheit lesbar.

Im Osten zwischen neuer Bahnhofsgalerie und Kirchenallee, definiert das Bürogebäude Modul C im Norden den Bahnhofplatz, im Süden den Steintorpark, und bespielt die Galerie mit publikumsbezogenen Funktionen und die Kirchenallee mit Adressen. Im Süden, in Plan und Schnitt gestaffelt, schließt das Modul B das Bahnhofsareal ab und vermittelt mit Markthalle und Wartebereich zwischen Kommunaltrasse und der schräg geführten, begrünten Gleisterrasse.

Vier Trittsteine mit hoher Adress- und Aufenthalts-Qualität bilden die Grundlage für eine klare „Brand-Place Strategie“ mit jeweils unterschiedlichen Identitäten. Dazwischen spannen sich vier Zonen auf, die neu programmiert werden.

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 Wallpark schließt die Zäsur der Gleisanlagen und ist Teil der stadtumgreifenden Landschaftsfigur mit Anschluss an die Landschaftsräume Elbe, Homer Geest und Alster. Er setzt sich zusammen aus geschichtlich gewachsenen Orten, sowie neuen Identitäten:

Hachmann- und Heidi-Kabel Platz werden im Übergang nach St. Georg als Bahnhofplatz zum offenen Identitätsraum für das Quartier mit Raum für Umsteiger und Anwohner. Ein großzügiges Feld schattenspendender Bauminseln strukturiert den Platzraum, bildet lauschige Aufenthaltsbereiche und legt gleichzeitig die Bewegungsachsen im Alltag zwischen S- und U-Bahn frei. Das heute bestehende Muster aus farbigen Betonsteinen wird als Element der Erinnerung im Saum der Bauminseln aufgenommen.

Der Steintorpark ist Auftakt zur Landschaftsachse Homer Geest und knüpft an die bestehenden Parkanlagen westlich des zentralen Omnibusbahnhofs an, ein „Square“ als Sozialraum und Treffpunkt vor dem Bahnhof. Ein aktives Band in Kies umschließt den mittigen Parkraum - hier sind aktive Nutzungen gebündelt. Schattige Sitzlounges bieten Aufenthaltsmöglichkeiten für die Mittagspause oder das Warten auf den Zug, dazu Stellplätze für Fahrräder in Bahnhofsnähe sowie für die angrenzenden Gewerbeflächen.

Der heute stark von Verkehrsinfrastruktur dominierte Glockengießerwall wird mit großzügiger Baumallee zum Boulevard. Als städtische Flanierachse verbindet er die Alster über die Kunsthalle und die Deichtorhallen mit der HafenCity und der Elbe, mit Adressen und Vorplätzen für die Kulturinstitute.

Zur Kunsthalle öffnet sich der Boulevard; zwischen Straßen und Gleisraum spannt sich eine ruhige Parkinsel auf. In direkter Nachbarschaft zum geschäftigen Treiben um Bahnhof und Mönckebergstraße sowie den Verkehrsfluss längs des Walls entsteht hier ein Rückzugsort mit besonderer Qualität. Über die Ernst-Merck-Straße schließt er direkt an die mächtige Vortreppe der Kunsthalle an - Ausstellungsstücke finden sich im Parkraum verstreut und bilden so eine direkte Schnittstelle der alltäglichen städtischen Welt und dem Raum der Kunst.

Stimseitig des Bahnhofsgebäudes wird der Stadtraum über das Gleisfeld erweitert. Die Bahnhofswelt stößt hier als Balkon nördlich und südlich über den Gleisraum vor und verschmilzt mit den städtischen Wegeverbindungen um den Bahnhof. Die heute von Infrastruktur bestimmte Nord- und Südfassade werden so neu zu aktiven Stadträumen.

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)

Der Bahnhof ist noch immer Verkehrsknoten, neu aber mit Schwerpunkt ÖPNV, Fuß- und Fahrradverkehr, mit entsiegeltem Freiraum und Aufenthaltsqualität. MIV und Taxi fokussieren sich auf die Ernst-Merck-Brücke, um Suchverkehr im Bahnhofumfeld zu vermeiden. Logistikflächen werden gebündelt, die Feinverteilung im Bahnhofraum erfolgt mit kleineren Gefährten. Sharing-Angebote und hindernisfreie PP befinden sich am Steintorwall.

Straßenquerschnitte zur Innenstadt werden freiräumlich optimiert (diagonales Queren), der Straßenabschnitt Glockengießerwall auf Tempo 30 reduziert, Fahrtrassen «weich separiert» (3cm Bordsteinkanten entlang der Kirchenallee). Der Mittelstreifen der Kommunaltrasse lässt über runde Felder mit Glasbausteinen Tageslicht auf die Perrons.

Der Radverkehr wird im gesamten Bahnhofraum prioritär geführt, auch entlang der Busbuchten. Auch die Kommunaltrasse schließt den Radverkehr mit ein. Die oberirdischen Stellplätze für Fahrräder sind ringförmig um den Bahnhof organisiert. Eine Integration in die Baumallee längs des Boulevards, in die Stadtlounges auf dem Bahnhofplatz, sowie in den Ring um den Steintorpark ermöglicht komfortable Fahrradstellplätze in direkter Nähe zu den Eingängen der Bahnen. Die Rampenzugänge zu den Fahrradgeschossen sind großzügig in die Platzgestaltung integriert. Die Stationen sind Teil vom unterirdischen Erschließungsnetz.

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

Der denkmalgeschützte Bestand ist zentraler Teil der entwurfsleitenden Idee (s.o.). Die Ostseite wird von Anbauten befreit, geklärt und die Pfosten-Riegel Fassaden der Nebenhallen transparent auf den Boden geführt, so dass von der neuen Galerie Einsicht in die Bahnsteighalle gewährt wird. Die Westseite wird im südlichen Turmbau mit einem neuen Zugang vom Straßenniveau auf den Südsteg versehen und im flankierenden Vorbau mit Nutzungen attraktiviert. An der Südseite werden mittig und östlich zwei Ausgänge auf die Kommunaltrasse geführt, während im Norden von der Wandelhalle über das aufgeräumte Empfangsgebäude der nördliche Bahnhofszugang wieder nutzbar wird. Das neue Dach liegt tief und ist schlank in Stahl konstruiert. Das historische Gebäude wird so in seinen Volumen und Fassaden, Adressen und Achsen geklärt; die filigrane Monumentalität dieses „Palais des Machines“ wird wieder erkennbar.

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

Generell werden Aufwand, Masse und Komplexität niedrig gehalten.

Modul B: Das Vermeiden einer großen Halle über der Kommunaltrasse ermöglicht ein effizientes umbautes Volumen im Süden. Die in Ost-West-Richtung gefaltete Decke des Erdgeschosses dient als Verteiler für die Haustechnik und ermöglicht die notwendigen tragenden Höhen für das Überspannen der darunterliegenden Perrons, ergänzt im Osten durch zwei Vierendeelträger im ersten Bürogeschoss. Die oberen Geschosse sind auf ein leichtes und ressourcenschonendes Holztragwerk ausgelegt.

Modul C: Tiefe, schlecht belüft-, belicht- und entfluchtbar Räume werden dank eigenständigem Baukörper vermieden, und Komplexität niedrig gehalten. Auch hier ermöglicht eine gefaltete Decke die notwendige tragende Höhe und Auskrugung und ein Holztragwerk Nachhaltigkeit und geringes Gewicht.

Zusammenfassung (max. 400 Zeichen inkl. Leerzeichen)

Das Bahnhofumfeld wird zum Wallpark. Dieser markiert die historische Stadtgrenze, verbindet die bestehenden Kulturbauten und bildet den Auftakt in die umliegenden Stadtquartiere Hamburgs.

Das Bahnhofgebäude wird von seinen wuchernden Anbauten befreit und steht als Solitärbau - raumordnend und mit vier Ankunftsorten in der Stadt verankert - im fließenden Grün.

Aus der Infrastruktur des frühen 20. Jh. tritt der Besucher ein in den üppig begrünten, klimagerechten und nachhaltigen Stadtraum des 21. Jh.