

An aerial photograph of Hamburg Hauptbahnhof, showing multiple train tracks with blue and red trains. The large, arched glass roof of the main station building is prominent in the background, along with surrounding urban buildings under a blue sky with scattered clouds.

Hamburg Erweiterung des Hauptbahnhofs und Entwicklung seines Umfelds

Städtebaulich-freiraumplanerischer Planungswettbewerb

Ausloberin

Freie und Hansestadt Hamburg
vertreten durch
ReGe Hamburg Projekt-Realisierungs-
gesellschaft mbH
Überseeallee 1
20457 Hamburg

im Einvernehmen mit
Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen (BSW)
Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrar-
wirtschaft (BUKEA)
Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (BWM)
Behörde für Kultur und Medien, Denkmal-
schutzamt (BKM)
Landesbetrieb Immobilienmanagement und
Grundvermögen (LIG)
Bezirksamt Hamburg-Mitte

Als Grundstückseigentümer und Nutzer haben
die DB Station&Service AG und die DB Netz AG
an der Auslobung mitgewirkt. Zusammen im
Folgenden „Bahn“ genannt.

Verfahrenskoordination

büro luchterhandt
stadtplaner architekten landschaftsarchitekten

Daniel Luchterhandt, Katharina Trocha,
Simone Jentsch

Shanghaiallee 6
20457 Hamburg
T +49.40.7070807-0
F +49.40.7070807-80
hauptbahnhof@luchterhandt.de
www.luchterhandt.de

Hamburg im Januar 2021

Bildnachweis

Titel: büro luchterhandt
S. 4, S. 6, S. 11: büro luchterhandt
S. 7: Freie und Hansestadt Hamburg, Landesbe-
trieb Geoinformation und Vermessung

Alle Fotos und zur Verfügung gestellten Unter-
lagen sind mit Urheberrechten versehen und
dürfen nicht zu anderem Zweck als zur Wettbe-
werbsteilnahme verwendet werden.



Blick auf Nordsteg und Wandelhalle des Hamburger Hauptbahnhofs

1 Anlass und Zielsetzung

Der Hamburger Hauptbahnhof ist der wichtigste und größte Bahnhof in Norddeutschland. Auf 14 Gleisen fahren täglich über 800 Züge des Fern- und Nahverkehrs und rund 1.200 S-Bahnen. Mit über 500.000 Personen verkehren hier mehr Menschen als an jedem anderen Bahnhof in Deutschland, und auch im europäischen Vergleich sind nur am Pariser Gare du Nord mehr Menschen täglich unterwegs. Die Grenze der Leistungsfähigkeit des Hauptbahnhofs wird dabei in jeder Hinsicht erreicht. Hinsichtlich der Personenströme ist insbesondere die Südseite des Bahnhofs betroffen.

Durch die DB Station&Service AG wurde eine Personenstromanalyse erarbeitet, die die heutigen und zukünftigen Reisendenströme im Bahnhof analysiert. Auf Basis der Daten wurde erörtert, wie infrastrukturelle Verbesserungen erzielt und umgesetzt werden können. Ziel ist es, vorzugsweise auf der Südseite/Steintorbrücke eine Entlastung durch neue Zugänge zu schaffen.

Die Freie und Hansestadt Hamburg (FHH) hat ihrerseits eine Verkehrsuntersuchung für das Umfeld des Hauptbahnhofs durchgeführt, um Möglichkeiten für eine höhere Leistungsfähigkeit des Hauptbahnhofs in Verknüpfung mit den anderen an diesem Ort zusammenlaufenden Verkehrsträgern auszuloten. Einen besonderen Schwerpunkt legte die Untersuchung auf die Einrichtung einer Kommunaltrasse für Bus-, Taxi-, Rad- und Fußgängerverkehr auf der Steintorbrücke.

Ziel dieses Wettbewerbsverfahren ist es, angesichts des dringend notwendigen Ausbaus des Verkehrsknotens über eine grundlegende Weiterentwicklung des Hauptbahnhofs und des umliegenden Stadtraums nachzudenken. Für die nötige Erweiterung des Bahnhofgebäudes soll eine auf den Standort passgenaue Formsprache entwickelt werden. Darüber hinaus gilt es für alle infrastrukturellen, städtebaulichen wie freiraumplanerischen Herausforderungen angemessene Lösungen vorzuschlagen.

Dabei geht es u. a. besonders um einen achtsamen Umgang mit dem Denkmal des Bahnhofsgebäudes, eine sinnfällige Verknüpfung mit den höchst unterschiedlichen Nachbarschaften rund um den Hauptbahnhof sowie eine Ordnung und Aufwertung der öffentlichen Freiräume, welche sehr hohen Anforderungen verschiedenster Funktionen des Verkehrs, der Ver- und Entsorgung und des Aufenthalts gerecht werden müssen.

Hinsichtlich des klimapolitischen Ziels Hamburgs einer Reduzierung der CO₂-Emissionen und des Erreichens eines klimaneutralen Gebäudebestands muss auch beim Wettbewerbsverfahren zum Hauptbahnhof die Chance ergriffen werden, die Aspekte Klimaschutz und Anpassung an den Klimawandel von Anfang an in der Planung zu berücksichtigen.

2 Die Auftraggeberin

Die Freie und Hansestadt Hamburg, vertreten durch die ReGe Hamburg GmbH, lobt den Wettbewerb im Einvernehmen mit der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende, der Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen, der Behörde für Kultur und Medien, der Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft, dem Landesbetrieb Immobilienmanagement und Grundvermögen, dem Bezirksamt Mitte sowie in enger Abstimmung mit der DB Station&Service AG aus.

Zur Bündelung der vielfältigen städtischen Interessen, die mit einer Erweiterung des Hamburger Hauptbahnhofs verbunden sind, wurde die ReGe Hamburg GmbH mit der Planung, Umsetzung und Steuerung des Wettbewerbsverfahrens beauftragt. Sie ist alleinige Ansprechpartnerin für das Wettbewerbsverfahren.

PHILIPS

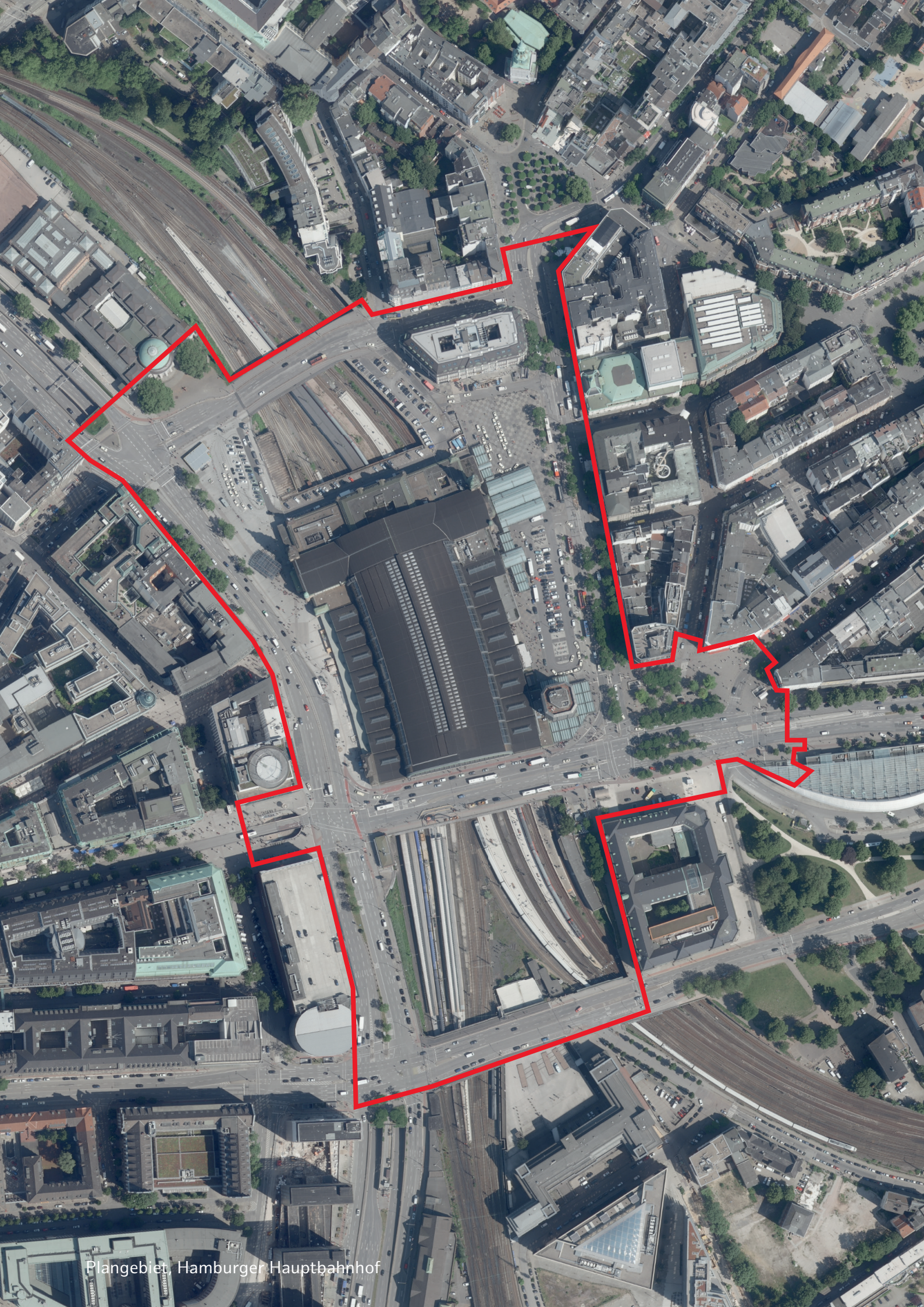
Willkommen
in der
1. Kakoklasse.

SINUSITIS HEVERT
Heimverpackungsinjektion bei Sinusitis
und Entzündungen des Nasennebenhöhlen

Kakaoliebe auf
den ersten Knick.



Blick auf Südsteig des Hamburger Hauptbahnhofs



Plangebiet, Hamburger Hauptbahnhof

3 Der Standort

3.1 Lage im Stadtraum

Alles, was eine Großstadt wie Hamburg in ihrem Herzen braucht und ausmacht, findet sich rund um den Hauptbahnhof: Er grenzt an den östlichen Rand der sich innerhalb des Wallrings befindenden Innenstadt mit ihren Geschäftshäusern und Einkaufsmöglichkeiten, mit dem Rathaus, den zahlreichen Hauptkirchen und einem breit gefächerten kulturellen Angebot. Die hochfrequentierte Haupteinkaufsstraße Mönckebergstraße führt die südlich des Hauptbahnhofs verlaufende Ost-West-Verbindungsachse Adenauerallee/Steintordamm in westlicher Richtung bis zum Rathausmarkt fort. Die Spitalerstraße bindet die Ost-West-Achse der nördlichen Wandelhalle des Hauptbahnhofs an die Mönckebergstraße an.

An die südlich der Mönckebergstraße liegende Steinstraße grenzt das Kontorhausviertel an, das durch typische Kontorhäuser wie dem Chilehaus oder dem Sprinkenhof, als Teil des UNESCO-Welterbegebiets Speicherstadt-Kontorhausviertel, geprägt wird. An seinem östlichen Ende erhält das Kontorhausviertel zwischen Johannis- und Klosterwall und damit dem Bahneinschnitt zugewandt mit dem „Johann Kontor“ einen neuen städtebaulichen Abschluss.

Der Bereich um den Hauptbahnhof ist aus städtebaulicher Sicht ein wichtiges verbindendes Element zwischen der Innenstadt und den östlichen Stadtteilen, insbesondere dem Stadtteil St. Georg, einem bunten Stadtteil mit einer lebendigen Stadtteilkultur und einem lebhaften Nachtleben. Zahlreiche Hotels, Restaurants und Bars, aber auch bedeutende Bildungs- und Kultureinrichtungen befinden sich in St. Georg. Es ist ein Ort starker Gegensätze zwischen Luxuswohnen und rotlichtnahe Milieu, zwischen Museums- und Theaterkultur sowie Kleinkunstszene, zwischen Internationalität und einer lokal aktiven Stadtgesellschaft, zwischen Edelrestaurants und Imbissbuden. In diesem Spannungsfeld gewinnt das Vorhaben einer integrierten Entwicklung des Hauptbahnhofs und seines Umfelds zusätzlich an Relevanz.

3.2 Landschaftsraum

Der Wallring stellte seit der großen Stadterweiterung Anfang des 17. Jahrhunderts die äußere Stadtgrenze Hamburgs dar und diente als Befestigungsanlage rund um den Innenstadtkern. In der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts wurde er in Grünanlagen umgewandelt. Diese wurden seither mit verschiedenen baulichen Maßnahmen verändert: Der Bau des Hauptbahnhofs und der Verbindungsbahn mit den entsprechenden Gleisanlagen hat den Wallring in seinem östlichen Teil wesentlich transformiert. Der weitere Ausbau der Verkehrsanlagen hat ihn schlussendlich so überformt, dass der grüne Charakter zumindest im Osten vollends verloren ging. Gleichwohl ist das Bewusstsein für diesen Freiraum erhalten geblieben. Der Wallring ist Teil des 1. Grünen Ringes und damit wesentlicher Bestandteil des Grünen Netzes Hamburg, das als strategisches Instrument die grüne Stadtentwicklung Hamburgs aktiv steuert. In der HafenCity findet der Wallring über den Lohsepark seine Fortsetzung bis zur Elbe. Auch nördlich des Hauptbahnhofs im Bereich Ferdinandstor treten die landschaftlichen Qualitäten des Wallrings zwischen Binnen- und Außenalter noch in Erscheinung.

Die Lage des Hamburger Hauptbahnhofs ist auch aus landschaftlicher Perspektive bedeutsam. In die geschleiften Wallanlagen Hamburgs gelegt, durchschneiden die durch den Bahnhof führenden Gleiskörper den Geesthang zwischen Elbe- und Alsterniederung. In den Wallring eingebettet sind der Hauptbahnhof und seine ihn umgebenden großzügigen Freiräume integrale Bestandteile dieses Landschaftsraums, in dem der Bezug zu beiden Flussniederungen atmosphärisch, bisweilen auch visuell erlebbar wird. Räumlich hervorstechend ist die landschaftliche Verknüpfung des nördlichen Bahnhofsumfelds mit der Alster; hier deuten sich mit der im Bereich der Museumsbauten offenen Gestaltung der Raumzusammenhang des Wallrings sowie dessen topografische Situation an und es eröffnet sich inmitten des Zentrums eine ungeahnte Weite und eine atmosphärische Nähe zu Außen- und Binnenalter, der „guten Stube“ Hamburgs.

3.3 Öffentlicher Raum

Der Hauptbahnhof ist innerhalb des Wallrings ein städtebaulicher Solitär. Er ist umgeben von öffentlichen Räumen, auf allen Ebenen und in alle Himmelsrichtungen mit seiner Umgebung und der Stadt vernetzt. Bei genauerer Betrachtung kommen seinem Außenraum gegenwärtig hauptsächlich verkehrliche Funktionen zu; Kfz-Parkplätze und unübersichtlich angeordnete Abstellflächen für Fahrräder dominieren das Bild; zergliederte Platzbereiche von geringer Aufenthaltsqualität prägen den Raum. Stadtmobiliar, Oberflächenmaterialien und Beleuchtung lassen kein dem Ort angemessenes Gestaltungskonzept erkennen.

3.4 Machbarkeitsstudien

3.4.1 Machbarkeitsstudie für den Hamburger Hauptbahnhof: Module A bis D (2018)

Die Komplexität des Hamburger Hauptbahnhofs mit all den Fragestellungen, die seine funktionale Leistungsfähigkeit aus Sicht der Nutzer, insbesondere der Fahrgäste und Besucher, sowie der Eigentümer und Betreiber (Verkehrsunternehmen, Einzelhändler) betreffen, verlangte zunächst eine gründliche wie grundlegende Auseinandersetzung mit dem Bestand und seinen technischen Entwicklungsmöglichkeiten. Daher hat das Amt für Verkehr und Straßenwesen der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (BWVI), heutige Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (BVM), eine Verkehrsuntersuchung für das Umfeld des Hauptbahnhofs durchgeführt. Parallel dazu hat die DB Station&Service die heutigen und zukünftigen Reisendenströme im Bahnhof analysiert.

Beide Studien bilden als sog. Modul A die Grundlage der Betrachtung von drei Entwicklungsschwerpunkten:

- Modul B: Südseite des Hauptbahnhofs, im Bereich Steintordamm/Steintorbrücke
- Modul C: Ostseite des Hauptbahnhofs, im Bereich Hachmannplatz inkl. Verwaltungsgebäude „Keksdose“
- Modul D: Nordseite des Hauptbahnhofs, nördliches Gleisfeld bis Ernst-Merck-Brücke

In den Modulen B (Süd), C (Ost) und D (Nord) wurden mögliche Bebauungen im Umfeld des Hauptbahnhofs im Kontext der Verkehrs- und Personenstromanalysen städtebaulich, architektonisch, tragwerksplanerisch sowie bezüglich der DB-Netzanlagen auf ihre Umsetzbarkeit untersucht.

Modul A

Ziel der Untersuchung war die Entwicklung von Lösungsvorschlägen, die unter besonderer Berücksichtigung der schwierigen straßenverkehrlichen Gegebenheiten im Umfeld des Hauptbahnhofs die Erfordernisse einer attraktiven und weitgehend ungehinderten Erreichbarkeit des Hauptbahnhofs sicherstellen und gleichzeitig die inneren funktionalen Optimierungsnotwendigkeiten zukunftsfähig ermöglichen. Im Kern ging es um eine straßenverkehrlich vertretbare sowie funktional, städtebaulich und freiraumplanerisch ausgewogene Lösung, die sowohl die Abläufe als auch das Erscheinungsbild deutlich verbessert und gleichzeitig notwendige Optimierungserfordernisse der DB ermöglicht.

Modul B

Mit dem Ziel der Entlastung der Personenströme im Hauptbahnhof, insbesondere der auf dem Südsteig und der vorhandenen Bahnsteigzugänge, ist die Schaffung zusätzlicher Bahnsteigzugänge objektplanerisch, statisch-konstruktiv, anlagentechnisch und infrastrukturell untersucht worden. Im Zuge dessen ist im Zusammenhang mit den integrierten zusätzlichen Bahnsteigzugängen im Bereich südlich der Steintorbrücke die Ausbildung einer Plattform mit einem darauf befindlichen Hochbau untersucht worden; schwerpunktmäßig hinsichtlich Gründung und Tragwerk der Plattform sowie hinsichtlich gestalterischer und städtebaulicher Ausformung des Erweiterungsgebäudes.

Modul C

Schwerpunkt der Untersuchungen zur östlichen Bahnhofserweiterung, dem Modul C, war die Weiterentwicklung und Neuordnung des Hachmannplatzes, die Optimierung der Personenströme am Hachmannplatz und die Entwicklung einer komfortablen, wettergeschützten Verbindung (Passage) zwischen den bestehenden Bahnhofszugängen Nordost und Südost. In diesem Kontext wurden hochbauliche Entwicklungen am Standort Hachmannplatz hinsichtlich Gründung, Tragwerk sowie hinsichtlich gestalterischer und städtebaulicher Aspekte untersucht.

Modul D

Im Sinne einer ganzheitlichen städtebaulichen Betrachtung wurden im Rahmen der Machbarkeitsstudie weitere hochbauliche Entwicklungsmöglichkeiten (zwei Blockbebauungen) sowie eine Teilüberdeckung des offenen Gleisfeldes bis zur Ernst-Merck-Brücke im Zusammenhang mit den infrastrukturellen Anforderungen aus der Verkehrsuntersuchung ausgearbeitet.

3.4.2 Ingenieurbautechnische Machbarkeitsstudie Erweiterung Hauptbahnhof Modul B und Erneuerung Steintorbrücke (2020)

Ziel dieser Machbarkeitsstudie war es, für die südliche Erweiterung des Hauptbahnhofes und für den Neubau der Steintorbrücke inkl. Überdachung der Kommunaltrasse (Modul B) eine technisch machbare und wirtschaftliche Tragwerkslösung zu entwickeln, die die Beeinträchtigung des Eisenbahnbetriebs während der Bauphase so gering wie möglich hält.

Alle die vorgenannten Studien und Untersuchungen sind abgeschlossen und werden Grundlage des Wettbewerbs.



Blick auf Ostseite des Hamburger Hauptbahnhofs

4 Aufgabenstellung

Gegenstand des Wettbewerbs ist eine grundlegende Neubetrachtung des Areals rund um den Hamburger Hauptbahnhof mit dem Ziel, ein integriertes Gesamtbild zu erhalten, das die städtebaulichen Leitlinien für die kommenden Jahre und Jahrzehnte verbindlich definiert. Gleichwohl die einzelnen bereits dem Grunde nach festgelegten Module in sich eigenständig funktionieren müssen, so wird ein stimmiges Gesamtkonzept erwartet, das die Nahtstellen des Hauptbahnhofs zu all seinen Seiten spezifisch ausgestaltet.

Aufgabe der teilnehmenden Büros ist es dem entsprechend, die Machbarkeitsstudien eingehend auf ihre stadträumliche und denkmalpflegerische Verträglichkeit zu prüfen, zu hinterfragen und im Sinne einer sinnstiftenden Raumanlage insgesamt deutlich weiterzuentwickeln.

Es ist eine überzeugende städtebaulich-freiraumplanerische Grundhaltung zu entwickeln und die baulichen Erweiterungsmaßnahmen unter Rücksichtnahme der sehr bedeutsamen denkmalpflegerischen Belange zum Vorteil der Gesamtsituation zu gestalten. Um eine konkretere Vorstellung davon zu gewinnen, welches architektonisch-gestalterische Verständnis hinter den städtebaulichen Ansätzen steht, werden bereits in dieser Planungsphase erste Aussagen zur Architektursprache erwartet.

Dabei gilt es innerhalb der drei Aufgabenfelder „Städtebaulich-hochbauliches Aufgabenfeld“, „Freiraumplanerisches Aufgabenfeld“ und „Aufgabenfeld Mobilität und Erschließung“ vsl. zu folgenden, in der Langversion der Auslobung im Detail ausformulierten Schwerpunkte Lösungen zu entwerfen.

Städtebaulich-hochbauliches Aufgabenfeld

- Entwerfen eines repräsentativen stadträumlichen Gesamtbilds
- Platz für Menschen
- Sensibler Umgang mit dem Denkmal
- Entwicklung eines neuen Gebäudes als Süderweiterung des Hauptbahnhofs
- Programm für den Erweiterungsbau
- Gestaltung einer überdachten Kommunaltrasse
- Neustrukturierung der Ostseite des Hauptbahnhofs
- Entwicklung einer Nord-Süd-Passage

Freiraumplanerisches Aufgabenfeld

- Schaffen eines qualitätvollen öffentlichen Raumes
- Bearbeitung des südlichen Gleisfelds
- Einbinden des ersten Grünen Rings und der Landschaftsachse Horner Geest

Aufgabenfeld Mobilität und Erschließung

- Anbindung aller Verkehrsträger
- Umsteigen zwischen Bus, Taxi, Leihwagen, Pkw und Fahrrad
- Anlieferung und Entsorgung

5 Terminkette

1. Phase

Preisrichtervorbesprechung	26.02.2021, 11:00-13:00 Uhr
Versand der Auslobung	KW 14
Frist für schriftliche Rückfragen	KW 15
Rückfragenkolloquium	20.04.2021, 16:00-19:00 Uhr
Abgabe der Pläne (Poststempel)	KW 24
Abgabe des Modells (Poststempel)	KW 25
Öffentliche Ausstellung vor der Preisgerichtssitzung	KW 31
Preisgerichtssitzung	05.08.2021, 8:30-19:00 Uhr

2. Phase

Rückfragenkolloquium	26.08.2021, 14:30-17:30 Uhr
Abgabe der Pläne (Poststempel)	KW 42
Abgabe des Modells (Poststempel)	KW 43
Öffentliche Ausstellung vor der Preisgerichtssitzung	KW 49
Preisgerichtssitzung	06.12.2021, 8:30-19:00 Uhr

Anschließend erfolgt eine weitere öffentliche Ausstellung der Arbeiten.