

Erweiterung des Hauptbahnhofs und Entwicklung des Umfelds, Hamburg

Expansion of the Central Station and the Development of its Surroundings in Hamburg

wa-ID: wa-2030781

10/4 Bahnhöfe, Busbahnhöfe, Gleisüberbauungen

Auslober/Organizer

Freie und Hansestadt Hamburg

Koordination/Modellfotos

büro lucherhandt & partner, Hamburg

Wettbewerbsart/Type of Competition

Nicht offener Wettbewerb mit vorgeschaltetem EWR-offenen Bewerbungsverfahren zur Auswahl von 25 Teilnehmer*innen und 5 Zuladungen

Teilnehmer*innen/Participant

Teams aus Architekt*innen bzw. Stadtplaner*innen in Arge mit Landschaftsarchitekt*innen

Beteiligung/Participation

1. Phase: 30 Arbeiten aus 60 Bewerbungen

2. Phase: 7 Arbeiten

Termine/Schedule

Bewerbungsschluss 03. 03. 2021

Abgabetermin 1. Phase 18. 06. 2021

Preisgerichtssitzung 1. Phase 05. 08. 2021

Abgabetermin 2. Phase 29. 10. 2021

Preisgerichtssitzung 2. Phase 06. 12. 2021

Fachpreisrichter*innen/Jury

Prof. Kunibert Wachten, Dortmund (Vors.)

Franz-Josef Höing, BSW Hamburg

Michael Mathe, Bezirksamt Hamburg-Mitte

Heike Brandhorst, DB Station & Service AG

Heiner Hühnerbein, DB Station & Service AG

Reiner Nagel, Potsdam

Prof. Elisabeth Merk, München

Prof. Katja-Annika Pahl, Hamburg

Karin Loosen, Hamburg

Günther Vogt, Zürich

Uli Hellweg, Berlin

Peter Wich, München

Sachpreisrichter*innen/Jury

Dr. Dorothee Stapelfeldt, BSW Hamburg

Dr. Anjes Tjarks, BVM Hamburg

Dr. Anna Joss, BKM Hamburg

Jeanette Winter, DB Station & Service AG

Oliver Hasenkamp, DB Station & Service

Frank Limprecht, DB Netz AG

Dieter Peters, ReGe Hamburg

Projekt-Realisierungsges. mbH, Hamburg

Ole Buschhüter, Bürgerschaft

Gerrit Fuß, Bürgerschaft

Oliver Sträter, Bezirksversammlung HH-Mitte

Dr. Günther Böttcher, Bezirksversammlung

Preisgerichtsempfehlung/

Recommendation by the Jury

Das Preisgericht empfiehlt, die weiteren Planungsarbeiten auf der Basis des Entwurfes des 1. Preisträgers durchzuführen.

Competition assignment

Hamburg Central Station is in need of an extension. Based on a flow of people analysis, the aim is to create relief through new accesses. The efficiency of the main station linked with other modes of transport has to be increased, focusing on a municipal route for bus, taxi, bicycle and pedestrian traffic on Steintor Bridge.

The concepts for the extension shall use a design language tailored to the location, with solutions for all infrastructural and urban planning challenges, including the listed station building, the link with the neighborhoods and the upgrading of the open spaces.

1. Preis/1st Prize (€ 55.000,-)

bof architekten

bücking · ostrop & flemming, Hamburg

Mitarbeit: Bert Bücking · Patrick Ostrop

Ole Flemming · Sebastian Zell · Florian Hoch

hutterreimann Landschaftsarchitektur, Berlin

Mitarbeit: Barbara Hutter · Esther Augustin

Louise Audurier · Jan-Peter Köster

Fachplaner: Drewes + Speth, Hannover

Prof. Helmut Drewes · Prof. Martin Speth

3. Preis/3rd Prize (€ 24.500,-)

gmp Architekten von Gerkan · Marg

und Partner, Hamburg

Mitarbeit: Volkwin Marg · Nikolaus Goetze

Marc Ziemons · Robert Friedrichs · Jessica Last

Alina Grunwald · Alessia Spezzano

Luisa Reiter · Peter Radomski

WES LandschaftsArchitektur, Hamburg

Mitarbeit: Michael Kaschke · Andreas Kachel

Vikram Jeet Singh · Jonathan Hein

Fachplaner: Schlaich Bergermann Partner,

Stuttgart

Sven Plieninger · Uwe Burkhardt

3. Preis/3rd Prize (€ 24.500,-)

MOZIA Monari + Zitelli Architekten, Berlin

Mitarbeit: Victoria Monari · Roberto Zitelli

Miao Zhou · Jannis Petereit · Pierino Ferro

fabulism GbR, Berlin

Mitarbeit: Giulia Pozzi · Mirko Andolina

Sarah Gjergo · Sara Taiana

Verkehr: Systematica, Milan

Gregorio Olivetti

Statik: Knippers Helbig GmbH, Berlin

Jan Mittelstädt

Visualisierung: Grauwald Studio

Modell: González Modellbau

Anerkennung/Mention (€ 15.000,-)

MONO Architekten

Greubel & Schilp & Schmidt, Berlin

Mitarbeit: André Schmidt · Daniel Schilp

Jonas Greubel · Lennard Dose

Lisa van Heyden · Zsafia Mester

Mariana Varela

Planorama Landschaftsarchitektur, Berlin

Mitarbeit: Fabian Karle · Ulf Schrader

Maik Böhmer · Piroska Szabo

Wettbewerbsaufgabe

Der Hamburger Hauptbahnhof ist der wichtigste und größte Bahnhof in Norddeutschland. Die Grenze der Leistungsfähigkeit des Hauptbahnhofs wird dabei in jeder Hinsicht erreicht. Hinsichtlich der Personenströme ist insbesondere die Südseite des Bahnhofs betroffen. Auf Basis einer Personenstromanalyse wurde erörtert, wie infrastrukturelle Verbesserungen erzielt werden können. Ziel ist es, vorzugsweise auf der Südseite/Steintorbrücke eine Entlastung durch neue Zugänge zu schaffen.

Die Freie und Hansestadt Hamburg 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. Ein besonderer Schwerpunkt lag auf der Einrichtung einer Kommunaltrasse für Bus-, Taxi-, Rad- und Fußgängerverkehr auf der Steintorbrücke.

Ziel dieses Wettbewerbsverfahrens 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 hohen Anforderungen verschiedenster Funktionen des Verkehrs, der Ver- und Entsorgung und des Aufenthalts gerecht werden müssen. Hinsichtlich der ehrgeizigen klimapolitischen Ziele Hamburgs 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.



© Falcon Crest Air GmbH

1. Preis/1st prize bof architekten, Hamburg · hutterreimann Landschaftsarchitektur, Berlin

Auszug aus der Preisgerichtsbeurteilung

Die Arbeit setzt sich in besonderer Weise mit dem Umfeld auseinander und überzeugt durch ein konsequent dargestelltes städtebauliches Konzept. Der Bahnhof wird als Solitär im Stadtraum behandelt. Die Konzentration auf den bestehenden Bahnhof erfolgt durch die Freilegung des historischen Denkmals und die Ergänzung durch wenige markante und funktionsgerechte Elemente bei den Modulen B und C.

Auf der Südseite in Modul B des Hauptbahnhofs wird eine neue Halle über der Kommunaltrasse als „Terminal Süd“ vorgeschlagen, die querliegend zum Bahnhof die Wegeverbindung vom Steintorplatz zur Mönckebergstraße großzügig aufnimmt.

Der Hallenbaukörper wird als Stahlglasverbundbrücke ausgebildet und auf sechs Stützachsen über das Gleisfeld geführt. Die markante neue Hallenfassade wirkt massiv und muss hinsichtlich ihrer architektonischen und gestalterischen Qualität sehr hochwertig ausgebildet werden. Die architektonische Ausbildung der Ergänzungsbauten aber auch die dargestellte Umbauqualität des historischen Bahnhofs sind von hoher gestalterischer Qualität.

Das Hallenbauwerk erfüllt in der jetzigen Konzeption die Anforderung an ein hochwertiges Ingenieurbauwerk und löst alle notwendigen und neu zu ordnenden Wegebeziehungen. Es ist funktional überzeugend und ordnet als südliche Bahnhofserweiterung Wartezonen, Dienstleistungs- und Verwaltungsflächen.

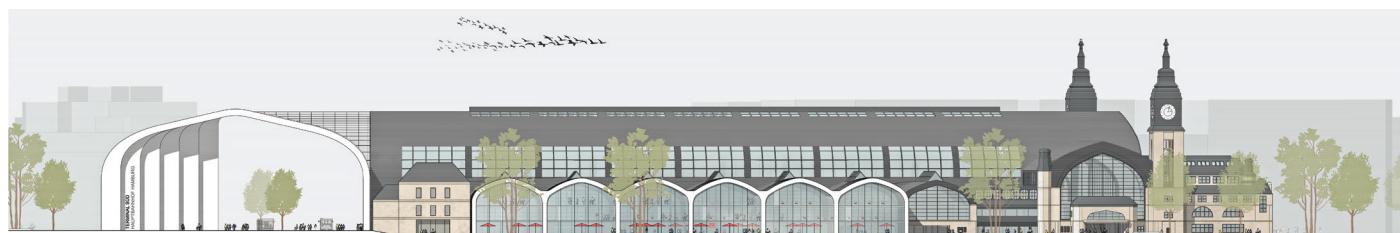


Blick vom Steintorplatz

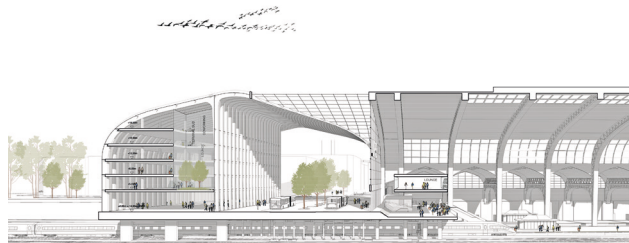
Es entsteht ein großzügiger, markanter Baukörper der für eine neue Adressbildung und großstädtische Bahnhofsfunktion steht. Die Bäume wirken in dem architektonisch geprägten Hallenstadraum fremd.

Alle Module sind separat realisierbar, so dass eine flexible Entwicklungsmöglichkeit gegeben ist. Insbesondere der flächenreduzierte Erweiterungsbereich des Moduls C gewährleistet eine spätere Entwicklungsfähigkeit für den Verbindungsbahn-Entlastungstunnel. In Modul C entfernen die Verfasser*innen an der Ostfassade des Bestandsgebäudes alle vorhandenen

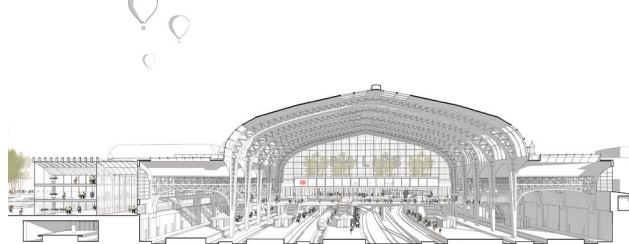
Bahnhofsanbauten und stellen die historische Fassade zunächst wieder frei. Hier schließt sich entlang einer neuen Passage der Neubauteil an, der die historische Fassade mit modernen Mitteln spiegelt. Das Die an der Nordseite des Bahnhofsgebäudes geplante, zentrale Zugangssituation ist gut gelöst. Hier schließen ein neues Vorfeld sowie die Parkplatzsituation und die Taxen-Vorfahrt an. Das etwas knapp bemessene direkte Vorfeld nimmt auch noch Flächen für Außengastronomie auf, so dass die Funktionen hier nur begrenzt abgebildet werden.



Ansicht Ost M. 1:1.750



Schnitt BB M. 1:1.750



Schnitt AA M. 1:1.750



Passage Modul C



Lageplan M. 1:5.000



Kommunaltrasse und Terminal Süd

Das Freiraumkonzept schafft um den Bahnhof herum ein großflächiges Mischflächenangebot, dass die Horner Geest auf das Plateau des Bahnhofs fortführt. Mit fragmentiertem Grün wird konzeptionell auf die Geestkante Bezug genommen, ohne dass dies freiraum- und naturschutzfachlich ausreichend wirksam wird. Die grünen Inseln stellen zwar eine erhebliche Verbesserung zum heutigen Zustand dar, blockieren allerdings teilweise gewünschte Wegeverbindungen. Das Vorfeld am Museum für Kunst und Gewerbe ist noch nicht optimal gegliedert. Insbesondere die

CarSharing-Plätze und die in Schlangenlinie geführten Fahrradwege unterbrechen den platzartigen Charakter. Die angrenzenden Nutzungen und die U-Bahn Abgänge sind in das Flächenkonzept schlüssig integriert worden.

Alle Verkehrsfunktionen sind beachtet und plausibel inklusive der geforderten Fahrradstellplätze und Kurzzeitparkplätze nachgewiesen und dargestellt worden. Die angedachten Mischflächen und Wegeführungen wirken sich auf die Orientierung von Personen mit Beeinträchtigungen negativ aus.

Im Nordwesten schließt sich gegenüber der Kunsthalle ein neuer Platzraum mit der einzigen Fahrrad-Stellplatzanlage an. Diese ist zwar ausreichend dimensioniert, wird allerdings hinsichtlich ihrer Lage und Anbindung als nicht optimal gesehen.

Die Verfasser*innen behandeln den denkmalgeschützten Hauptbahnhof mit großem Respekt. Sie stellen das Gebäude in einem ersten Schritt zunächst frei, in dem sie es auf den Urzustand zurückbauen, um es dann durch zeitgemäße Neubauten zu erweitern. Die Ansicht auf die historische Südfassade des Bauwerks wird zwar aus der Fernsicht zugebaut, von der Kommunaltrasse aus ist jedoch eine direkte Sichtbarkeit der kompletten Fassade in ihrer Gesamtwirkung gegeben. Das Herabführen des Stahl-Glas-Giebels bis auf den Boden wird kontrovers diskutiert. Die Sichtbarkeit des Natursteinsockels muss teilweise gegeben sein.

Fraglich bleibt die Rekonstruktion des „Mäuseturms“ als Eingangssituation im Südosten.

Insgesamt stellt die Arbeit ein überzeugendes und im Ergebnis hochwertiges Erweiterungs- und Neubaukonzept dar. Sie ist realitätsbezogen und zukunftsweisend. Vor allen Dingen aber liefert sie ein prägnantes Bild hochwertiger Gestaltung, das für die Zukunft der Bahnmobilität im Zentrum Hamburgs steht und sich in einer neuen Adresse für den Hauptbahnhof kristallisiert. Die Arbeit stellt einen hervorragenden Beitrag zur gestellten Aufgabe dar.



Ansicht Süd M.1:1.750



Edgeschoss M.1:1.750

1. Obergeschoss M.1:1.750

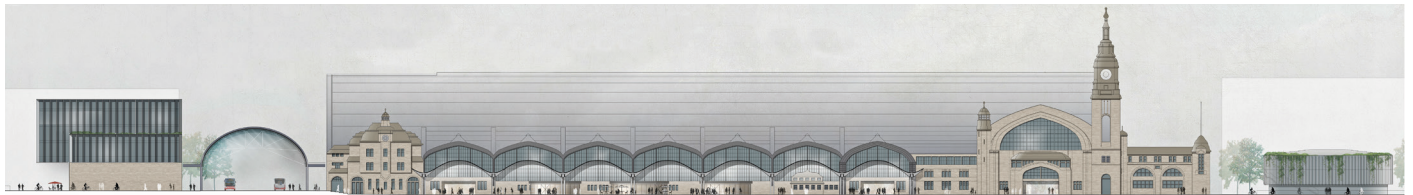
3. Preis/3rd Prize gmp Architekten von Gerkan · Marg und Partner, Hamburg · WES LandschaftsArchitektur, Hamburg



Blick aus Südwest



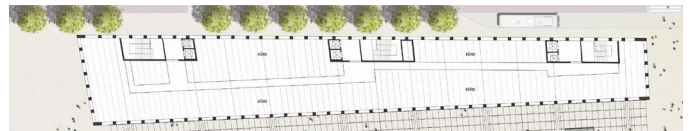
Blick aus Nordost



Ansicht Ost M.1:1.750



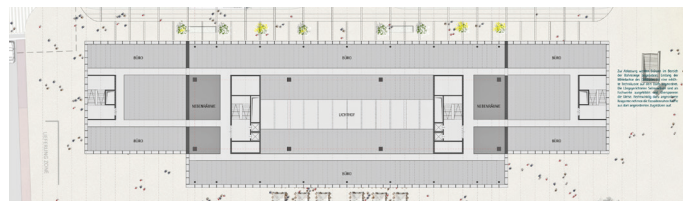
Lageplan M.1:5.000



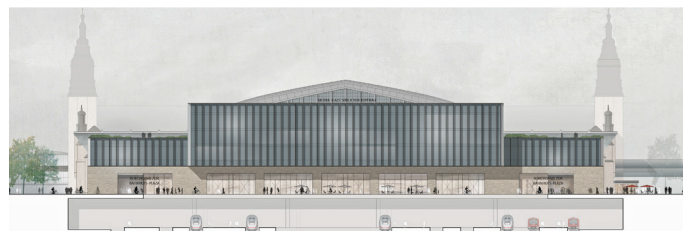
Modul C | Regelgeschoss M.1:1.750



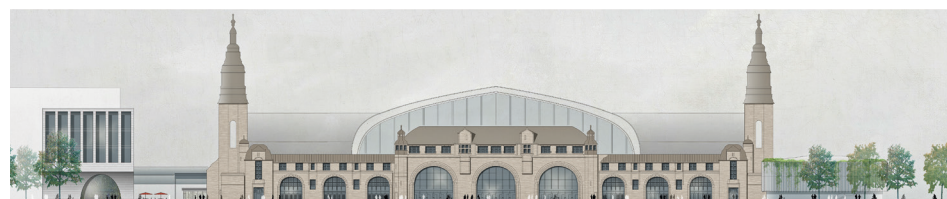
Modul D EG | RG | Dach M.1:1.750



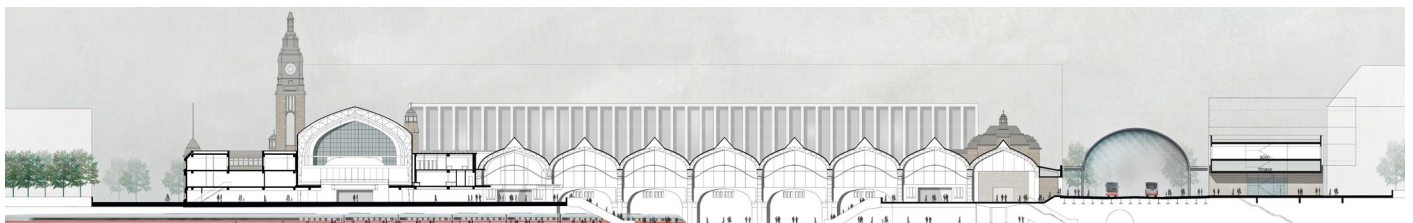
Modul B | Regelgeschoss M.1:1.750



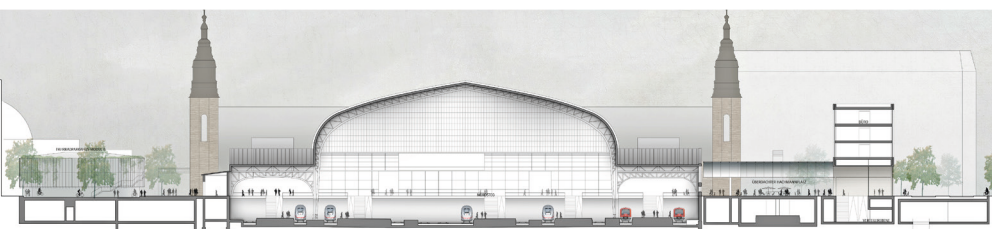
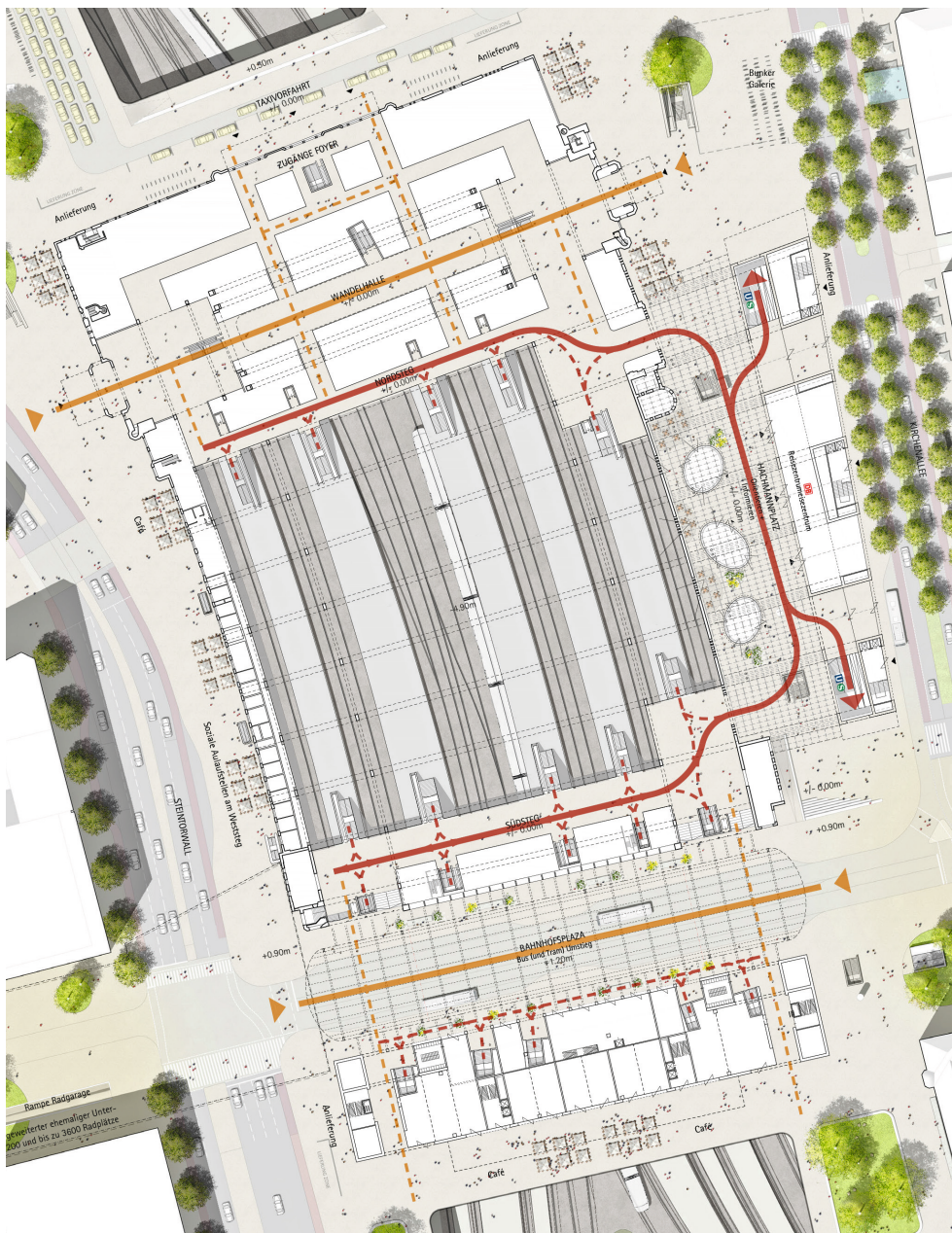
Ansicht Süd M.1:1.750



Ansicht Nord M.1:1.750



Schnitt Nord-Süd M.1:1.750



Auszug aus der Preisgerichtsbeurteilung
Der vorliegende Entwurf versucht, mit deutlich untergeordneten Baukörpern die geforderten notwendigen Nutzungen der Bahnhofserweiterung unterzubringen und so der Prägnanz des bestehenden Bahnhofs gerecht zu werden. Daraus ergeben sich jedoch einzelne Baukörper, die als Assemblage wirken und keine gemeinsame Gestaltungsidee verfolgen.

Die Kommunaltrasse wird von einer tonnenartigen Glasüberdachung gefasst, die sich an ein neues Bauwerk im Süden anschließt, das versucht, mit massivem Steinsockel und einer Stahlfassade an die Formensprache des denkmalgeschützten Bahnhofes anzuknüpfen. Es ist der Versuch, die südliche Hauptfassade des heutigen Bahnhofes nicht zu verstellen. Durch das relativ niedrige Tonnendach und den südlich angrenzenden Baukörper wird das Ziel jedoch nicht erreicht. Entlang der Kirchenallee wird ein neuer Baukörper eingefügt, der mit einer großzügigen Überdachung des Hachmannplatzes einhergeht und so die funktionale Verbindung zwischen Nord- und Südsteig ermöglicht. Im Untergeschoss stellt sich jedoch die Frage, ob der Baukörper mit der Lage des geplanten Verbindungsbahn-Entlastungstunnels kollidiert. Die Fußgänger-Verknüpfung durch die Wandelhalle im Norden und der Versuch vier Platzsituationen neu zu definieren, werden positiv gesehen.

Die Anordnung von zwei Fahrradparkhäusern im Norden und im Süden leisten einen positiven Beitrag zur Entzerrung der unterschiedlichen Funktionen.

Die Freiflächengestaltung, die Angebote an die Aufenthaltsqualität, sowohl des Heidi-Kabel-Platzes als auch in Richtung des Kunst- und Gewerbemuseums bleiben sehr vage und ohnegute grüne Freiraumqualitäten. Der neue vorgelagerte öffentliche Raum im Süden als möglicher Aufenthaltsort und Übergang zum Museum wird als ein guter Beitrag gewertet.

Die architektonische Sprache der vorgeschlagenen Bahnhofserweiterung erscheint sehr uneinheitlich in Maßstab und Proportion. Besonders die Gestaltung des langgestreckten Baukörpers an der Kirchenallee mit den Bogenmotiven in Kombination mit der vorgeschlagenen Rekonstruktion des „Mäuseturms“ erschließt sich weder formal noch funktional. Das Baudenkmal wird zur Kirchenallee fast auf der ganzen Länge durch ein neues Gebäude verstellt, das nicht als selbstverständliche Erweiterung des Bahnhofes gesehen wird. Der Ansatz, den Bahnhof als Baudenkmal zu respektieren, wird anerkannt, vermag aber durch die unklare architektonische Haltung der ergänzenden Baukörper nicht zu überzeugen. Insgesamt beurteilt die Jury diesen Entwurf für die Belange des respektablen Umgangs mit dem denkmalgeschützten Bestand im Großen und Ganzen als guten Beitrag. Städtebaulich und formal überzeugt der Vorschlag die Jury für diesen besonderen Ort jedoch sowohl im Ganzen als auch im Detail nicht.

3. Preis/3rd prize MOZIA Monari + Zitelli Architekten, Berlin · fabulism GbR, Berlin

Schwarzplan

Auszug aus der Preisgerichtsbeurteilung

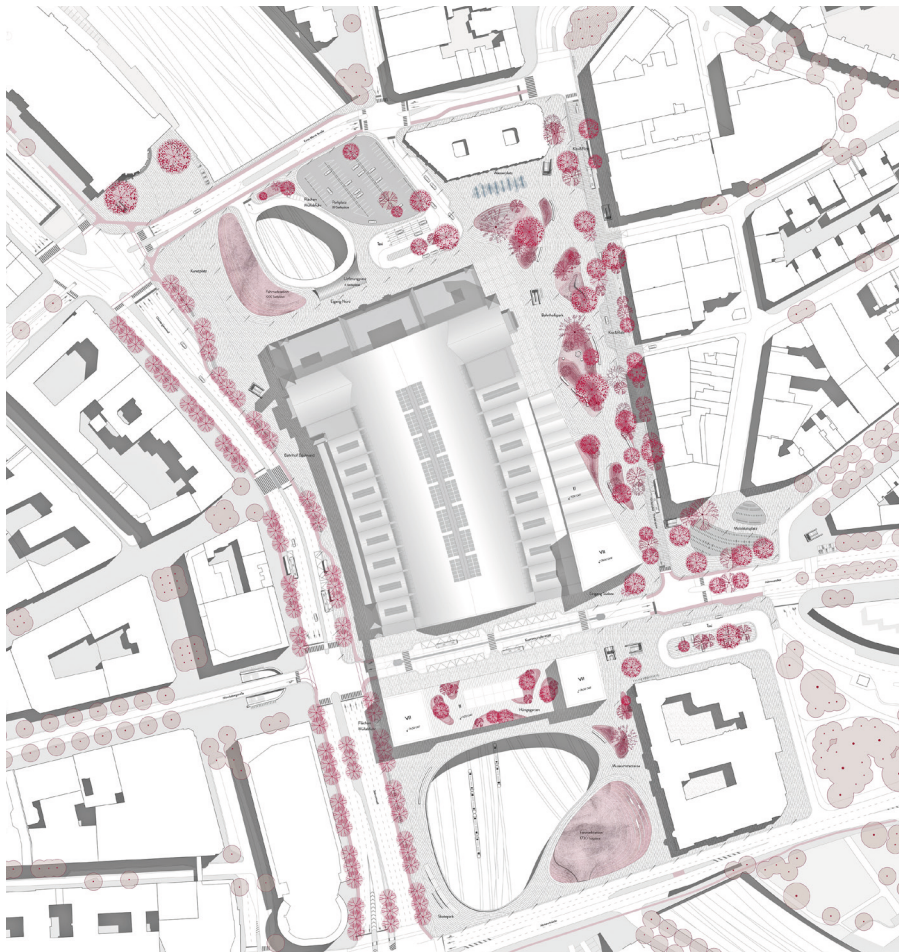
Die Verfasser*innen der Arbeit platzieren südlich des historischen Bahnhofbaus einen Baukörper, der die Breite des bestehenden Baus aufnimmt und dessen Südfassade durch zwei Hochpunkte gerahmt wird. Ein Teil der historischen Fassade bleibt so sichtbar. Allerdings entsteht durch den neuen Baukörper eine räumliche Nähe zum Museum für Kunst und Gewerbe, die kritisch gesehen wird. Östlich des Bahnhofsbauwerks wird gegenüber den Gebäuden der Kirchenallee ein weiterer Hochpunkt platziert, der auf einem sich weiter Richtung Norden erstreckenden, zweigeschossigen Sockelbau steht. So ergibt sich die gewünschte kapazitätserweiternde Verbindung für die Kunden*innen, die durch die hier angelegte Markthalle auch Lebendigkeit und Aufenthaltsqualität bietet. Allerdings wird dieser Bauteil städtebaulich und in seiner Wirkung auf das Klockmannhaus und die gesamte Kirchenallee sehr kritisch gesehen.

Sowohl zwischen dem südlichen Baukörper und der Bahnhofshalle als auch nördlich vom östlichen Baukörper werden Überdachungen in Form von voluminösen Flachdächern vorgesehen, die einen witterungsgeschützten Übergang ermöglichen, jedoch im Hinblick auf ihre Wirkung auf das Denkmal kritisch gesehen werden.

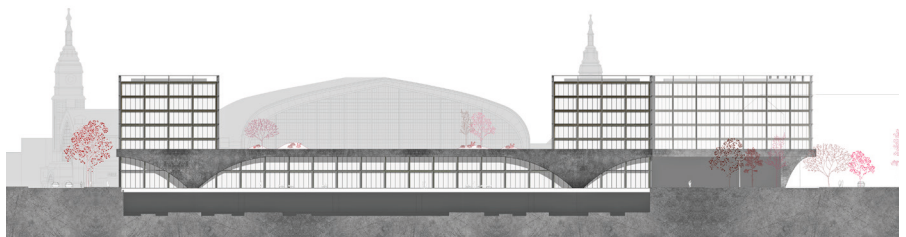
Für die Fassadengestaltung wählen die Verfasser*innen eine Formensprache, die sich an den Trägern der Bahnhofshalle zu orientieren scheint. So werden expressive Bögen unterschiedlicher Ausprägung vorgeschlagen, die im Bezug zu den dahinterliegenden Gebäuden aber eher als kulissenhaft und als überzogen beurteilt werden.

Die Intention, die Präsenz des Bahnhofs als städtebaulichen Solitär durch die Setzung der neuen Baukörper zu stärken, sieht die Jury so nicht eingelöst. Die neuen Gebäude scheinen dem historischen Baukörper gegenüber formal, unausgereift und in ihrer Anmutung beliebig.

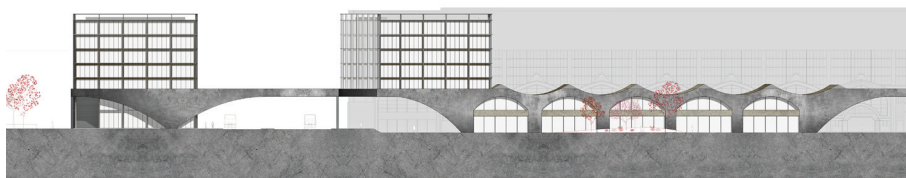
Die Idee der begrünten und organisch geformten Bauten die das Fahrradparken beinhalten, wird ebenso wie die Freiraumgestaltung an der Kirchenallee kritisch beurteilt. Insgesamt beurteilt die Jury diesen Entwurf für die Belange der Bahn im Großen und Ganzen als funktional. Städtebaulich und formal überzeugt der Vorschlag die Jury jedoch sowohl im Ganzen als auch im Detail noch nicht.



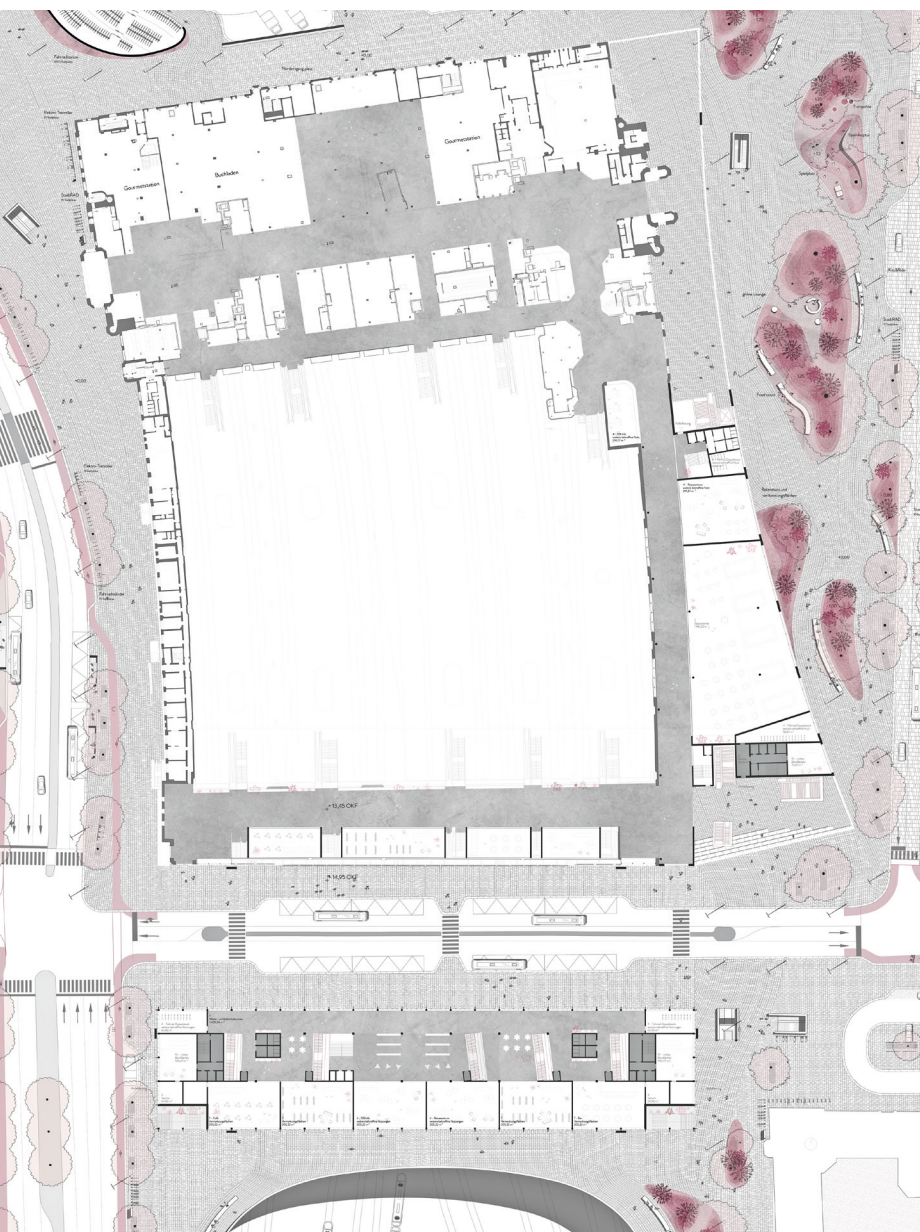
Lageplan M.1:5.000



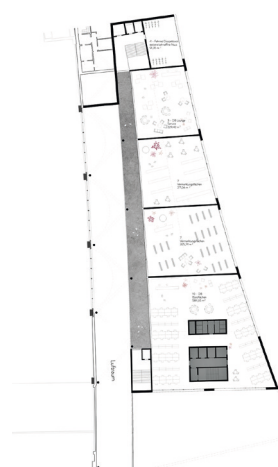
Ansicht Süd M.1:1.750



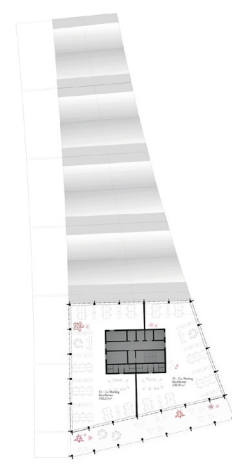
Ansicht Ost M.1:1.750



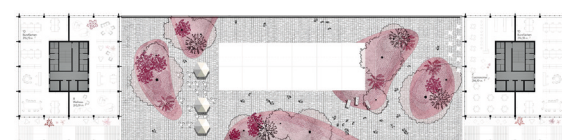
Erdgeschoss M.1:1.750



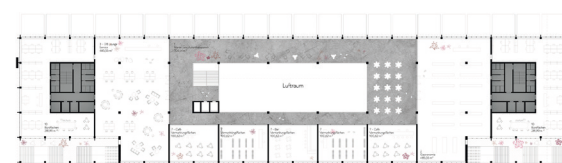
1. OG Modul C M.1:1.750



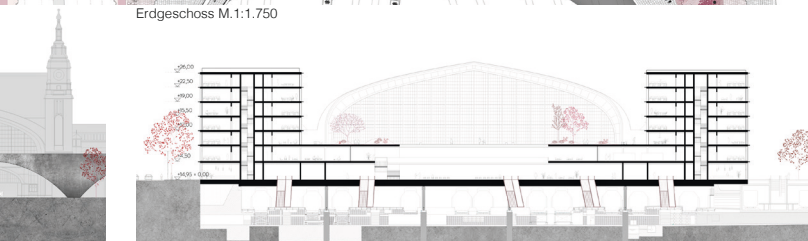
2. OG Modul C M.1:1.750



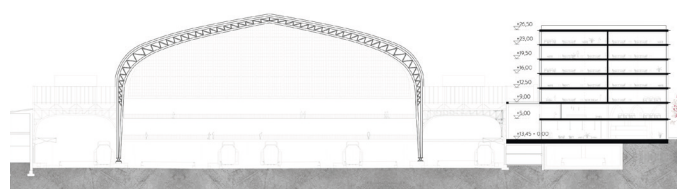
2. OG Modul B M.1:1.750



1. OG Modul B M.1:1.750



Schnitt BB M.1:1.750



Schnitt CC M.1:1.750

Anerkennung/Mention MONO Architekten, Berlin · Planorama Landschaftsarchitektur, Berlin



Perspektive Hachmannplatz



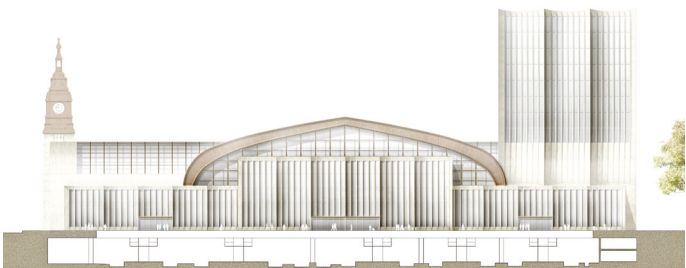
Perspektive Steinplatz



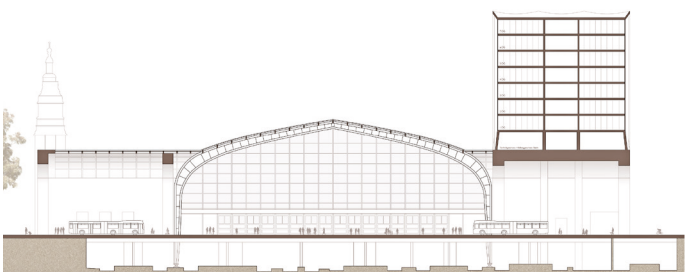
Perspektive Mönckebergstraße



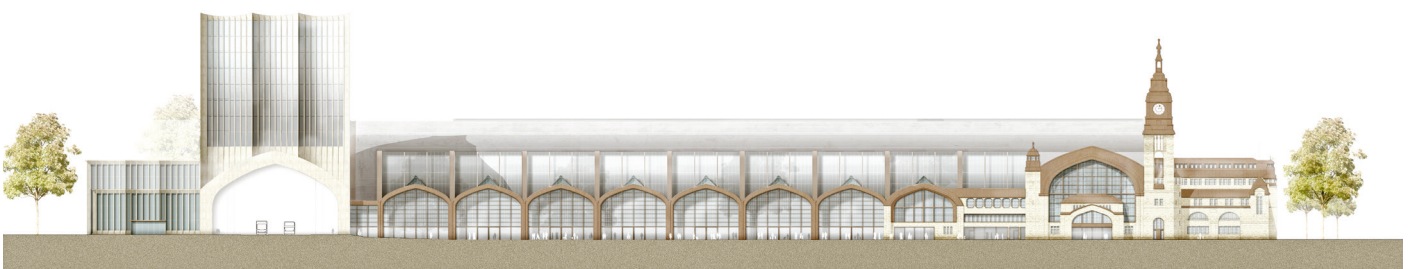
Lageplan M. 1:5.000



Ansicht Süd Modul B M. 1:1.750



Querschnitt Ost-West Modul B Kommunaltrasse M. 1:1.750



Ansicht Ost (Modul C) M. 1:1.750