

Protokoll

Dialogabend „Erweiterung des Hamburger Hauptbahnhofs“

Online-Sitzung

16. März 2021

Dialogabend „Erweiterung des Hamburger Hauptbahnhofs“

Ort:	Online-Sitzung
Dauer:	18.00 Uhr – 20.30 Uhr
Moderation:	Dr. Hanna Seitz, ifok
Referenten:	Armin Daum, ReGe Hamburg Projekt-Realisierungsgesellschaft mbH Guido Blings, DB Station & Service AG Michael Dominidiato, DB Station & Service AG
Dokumentation:	Johannes Sternberger, ifok

Tagesordnung

TOP 1	Begrüßung
TOP 2	Vorstellung des Wettbewerbs
TOP 3	Vorstellung des Dialogprozesses
TOP 4	Fragen der Teilnehmenden zum Wettbewerb und Dialogprozess
TOP 5	Vertiefung: Vorstellung der Aufgabenfelder
TOP 6	Fragen und Hinweise der Teilnehmenden
TOP 7	Zusammenführung und Verabschiedung

Anlagen zum Protokoll

Anlage 1	Teilnehmendenliste
Anlage 2	Präsentation

TOP 1 Begrüßung

Begrüßung durch die Moderation

Die Moderatorin Frau Dr. Seitz von der ifok GmbH begrüßt die Teilnehmenden des Dialogabends. Sie betont, die Erwartungen an das Projekt „Erweiterung des Hamburger Hauptbahnhofs“ und dessen Umsetzung seien hoch und die Interessen vielfältig. Klar sei, die Erweiterung des Hamburger Hauptbahnhofs brauche Zeit. Der jetzt beginnende Planungswettbewerb und der Austausch hierzu legen dabei die Grundlage für die Zukunft des Bahnhofs.

Das Ziel der Veranstaltung sei es, einen gleichen Wissensstand aller Akteure zum Projekt, zum Planungswettbewerb sowie zum Dialogprozess zu vermitteln und Hinweise der anwesenden institutionellen Vertreter:innen aufzunehmen. Dabei solle genügend Raum gegeben werden, Fragen der Teilnehmer:innen zu diskutieren. Die so gesammelten Hinweise würden zudem in ein Impulspapier einfließen, das zu Beginn der Bearbeitungsphase im April 2021 den teilnehmenden Architekten-, und Planungsbüros sowie den Jury-Mitgliedern zur Verfügung gestellt wird.

Begrüßung durch die Stadt Hamburg und die Deutsche Bahn

Herr Armin Daum, Projektverantwortlicher der ReGe Hamburg Projekt-Realisierungsgesellschaft mbH, begrüßt die Gäste im Namen der Freien und Hansestadt Hamburg. Der Bahnhof sei ein außerordentlich bedeutsames Projekt für die Stadt. Hierzu früh in den Austausch zu gehen und Hinweise der Bürger:innen aufzunehmen, sei der Stadt daher sehr wichtig.

Begrüßung durch die Deutsche Bahn

Herr Guido Blings, Projektleiter der Deutschen Bahn Station & Service AG, begrüßt ebenfalls die Gäste. Die Leistungsfähigkeit des Hamburger Hauptbahnhofs stieße schon jetzt an seine Grenzen. Mit der absehbaren Steigerung der Verkehrsströme in den nächsten Jahren müssten daher Maßnahmen ergriffen werden, um die Leistungsfähigkeit weiter zu gewährleisten. Zu den angedachten Erweiterungen seien in der Vergangenheit bereits Machbarkeitsstudien in Auftrag gegeben worden. Das Ziel sei dabei, eine Verbesserung der Personenströme im Umfeld und im Inneren des Bahnhofs zu erreichen. Die Deutsche Bahn freue sich nun, gemeinsam mit der Stadt Hamburg die Weiterentwicklung des Hauptbahnhofes voranzubringen.

Begrüßung durch den Leiter des Bahnhofsmanagements

Auch Herr Michael Dominidato begrüßt die Gäste und stellt sich als Leiter des Bahnhofsmanagements des Hamburger Hauptbahnhofs, DB Station & Service AG, vor. Der Hamburger Hauptbahnhof sei ein Herzstück des Bahnverkehrs im Norden. Als Betreiber des Bahnhofs habe die DB Station & Service AG ein vitales Interesse daran, die Weichen für eine gute Zukunft zu stellen. Der Bahnhof solle so zur modernen Mobilitätsdrehkreuz im Herzen der Stadt werden.

Erläuterungen zur Veranstaltung

Frau Dr. Seitz stellt die Agenda der Veranstaltung vor. Anschließend bittet sie die Gäste, sich knapp vorzustellen.

Es folgen Hinweise zum online-Format der Veranstaltung. Das schriftliche Einverständnis der Gäste wird eingeholt, die im Rahmen einer Teilnehmer:innenliste des Dialogabends namentlich aufgeführt werden möchten.

TOP 2 Vorstellung des Wettbewerbs

Armin Daum, ReGe; Guido Blings, DB

Die Projektpartnerschaft

Gemeinsam mit der Deutschen Bahn bildet die Stadt Hamburg, eine Projektpartnerschaft. Alle Entscheidungen, die in Bezug auf den Wettbewerb und während des Wettbewerbes getroffen werden, erfolgen einvernehmlich zwischen den beiden Projektpartnern (siehe Anlage 2, S. 6).

Hintergrund des Projekts und Machbarkeitsstudien

Im Auftrag der Stadt Hamburg und der DB Station & Service sind zwischen 2018 und 2020 Machbarkeitsstudien zu einer möglichen Erweiterung des Bahnhofs erstellt worden (siehe Anlage 2, S. 7-12). Hierbei wurden das verkehrliche Umfeld untersucht und die Reisendenströme analysiert (bezeichnet als Modul A). Anhand der Ergebnisse wurden gestalterische und technische Rahmenbedingungen der Erweiterung definiert und drei Entwicklungsschwerpunkte festgelegt.

Die in der Machbarkeitsstudie dargestellten Module B-D zeigen die wesentlichen Module der Erweiterung. Bei den gezeigten Gestaltungen dieser Module handelt es sich jedoch nicht um Vorgaben. Die Ausarbeitung von konkreten Entwürfen durch die teilnehmenden Architekturbüros ist Kern des Wettbewerbsverfahrens. Das Ziel aller Module ist die Entzerrung der Passagierströme unter Beachtung des Denkmalschutzes des Gebäudes.

Modul B: Südseite des Hauptbahnhofs, im Bereich Steintordamm/Steintorbrücke

Modul C: Ostseite des Hauptbahnhofs, im Bereich Hachmannplatz inkl. Verwaltungsgebäude „Keks-dose“

Modul D: Nordseite des Hauptbahnhofs, nördliches Gleisfeld bis Ernst-Merck-Brücke

Ablauf des Wettbewerbs

Ziel des Wettbewerbes ist, über eine grundlegende Weiterentwicklung des Hauptbahnhofs und des umliegenden Stadtraums nachzudenken (siehe Anlage 2, S. 13-16). Der städtebaulich-freiraumplanerische Wettbewerb besteht aus zwei Phasen. In Phase 1 werden 30 ausgewählte Bewerber:innen dazu aufgefordert, städtebauliche Grundkonzepte zu entwickeln. Das bedeutet, auf Basis der Machbarkeitsstudien und der Vorgaben der Wettbewerbsunterlagen erarbeiten sie erste eigenständige Entwürfe und

Lösungsansätze. Im August bewertet ein unabhängiges Preisgericht die Konzepte anhand definierter Kriterien und wählt zehn Büros aus. Diese erarbeiten in der zweiten Phase infrastrukturelle, städtebauliche sowie freiraum-planerische Detailkonzepte. Die Auswahl des Sieger-Konzeptes fällt Ende des Jahres in einer finalen Preisgerichtssitzung. Bewertet werden neben der fachlichen Qualität auch der Umgang mit dem Denkmalschutz, die technische Qualität, die Realisierbarkeit sowie die Wirtschaftlichkeit.

TOP 3 Vorstellung des Dialogprozesses

Dr. Hanna Seitz, ifok

Die Moderatorin Frau Dr. Seitz betont, dass der Wettbewerb einen ersten wichtigen Schritt zur Erweiterung des Hauptbahnhofs darstellt. Dieser Schritt solle gemeinsam mit den Interessenvertreter:innen gegangen werden und transparent sowie inklusiv gestaltet werden. Konkret bedeute dies, dass der Wettbewerb im Austausch mit der Öffentlichkeit unter Berücksichtigung der Hinweise aus dem Dialogprozess durchgeführt werde. Ein wettbewerbsbegleitender Dialog solle daher von Beginn an jeden Meilenstein des Prozesses umfassen (siehe Anlage 2, S. 18-21).

Im August 2021 müsse eine geplante Veranstaltung aus vergaberechtlichen Gründen analog stattfinden. Hierzu werde eine Entscheidung unter Berücksichtigung der COVID-19-Pandemielage getroffen. Zum Ende des Jahres sei jedoch eine weitere Dialogveranstaltung geplant, die auch online stattfinden könne.

Frau Dr. Seitz stellt die verschiedenen Beteiligungsmöglichkeiten vor. Alle gesammelten Hinweise und Impulse aus den Formaten fließen in ein Impulspapier ein, das den am Wettbewerb teilnehmenden Büros und der Jury zusammen mit den Auslobungsunterlagen zur Verfügung gestellt werde.

TOP 4 Fragen der Teilnehmenden zum Wettbewerb und Dialogprozess

Im Folgenden beantworten Herr Daum, Herr Blings und Herr Dominidiato die Fragen der Teilnehmenden. Fragen, die aus Zeitgründen nicht im Rahmen der Veranstaltung beantwortet werden konnten, wurden im Nachgang der Veranstaltung durch die Stadt Hamburg und die Deutsche Bahn beantwortet.

Bei den jetzigen Planungen handelt es sich um unregelte Flächen. Inklusion bedeutet aber, dass sich alle sicher fortbewegen können. Dafür braucht es eine klare Ordnung der Wege und Trassen.

Diese Aspekte werden bei der Planung berücksichtigt werden. Bei den Durchbrüchen zum Südsteig sollen z.B. genügend breite Durchlässe für Rollstuhlfahrende eingeplant werden. Bei den Planungen hierzu muss auch der Denkmalschutz beachtet werden. Die Durchbrüche sollen aber auch unter Beachtung der Barrierefreiheit geplant werden.

Der ZOB (Zentrale Omnibusbahnhof) kann in Richtung Norden nur über die Steintorbrücke angefahren werden. Hier sollte der Kreuzungsbereich in den nächsten Jahren überdacht werden. Ist eine Route über die Altmannbrücke/Brokestraße geplant?

Werden die Buslinien, die bisher parallel zum Hauptbahnhof verlaufen, auch über die Kommunaltrasse geführt werden? Werden die Busse von der Kommunaltrasse auch durch die Mönckebergstraße geführt? Und was passiert mit den Straßenbeziehungen insgesamt, besonders am Glockengießerwall?

Die genaue Planung zum Verlauf der Buslinien ist zum jetzigen Zeitpunkt noch offen. Es werden jedoch keine Buslinien über die Kommunaltrasse geführt, wenn dies nicht verkehrlich sinnvoll ist. Der Bereich Glockengießerwall ist ebenfalls Ziel von Umplanungen. Vernünftige Wegebeziehungen stehen bei den Überlegungen im Fokus.

Inwieweit wird der eventuelle zweite S-Bahntunnel durch Hamburg („Ferlemann-Tunnel“) bei der Erweiterung des Bahnhofes berücksichtigt?

Noch steht nicht fest, ob der zusätzliche S-Bahntunnel gebaut wird. Die Erweiterung des Hamburger Hauptbahnhofs ist jedoch ein städtebauliches Projekt, das den gesamten Raum im Blick hat. Dabei kann nicht gewartet werden, bis eine Entscheidung über einen solchen Tunnel getroffen wurde. Die Planungen werden daher zunächst unabhängig vom S-Bahntunnel vorangebracht, auf Kompatibilität der Projekte wird aber geachtet werden.

Wenn es sich um einen städtebaulichen Wettbewerb handelt, warum wird das Museum für Kunst & Gewerbe nicht betrachtet? Der geplante Neubau rückt sehr nah an das Museum. Wie wurden die Sichtbeziehungen bedacht?

Generell wird das gesamte Umfeld des Bahnhofes betrachtet. Das Museum für Kunst & Gewerbe ist aber nicht Teil des unmittelbaren Planungsraumes. Die (Blick-) Beziehungen, die das Museum zum Bahnhof hat, werden aber natürlich bestehen bleiben. Die teilnehmenden Architekturbüros sind angehalten, klar aufzuzeigen, wie mit dem Bahnhofsumfeld umgegangen werden kann.

Warum ist die Brücke an der Nordseite des Bahnhofes bisher nicht für alle nutzbar? Wir wünschen uns eine baldige Öffnung der Brücke für Fuß- und Radverkehr. Zurzeit wird sie nur als Parkplatz für Mietautos genutzt. Hier müssten nur die Schranken entfernt werden. Das würde den Bahnhof schon etwas entzerren.

Die Gestaltung der Nordseite des Bahnhofes ist ebenfalls Gegenstand des Wettbewerbs. Die Planung soll eine zukünftige Nutzung aufzeigen. Die DB stimmt zu, dass die Situation dort derzeit ungünstig ist. Die Brücke stellt jedoch auch als Anlieferzone die Versorgung insbesondere der nicht von der DB betriebenen nördlichen Wandelhalle und des gesamten Bahnhofes sicher. Daher kann sie derzeit nicht komplett freigegeben werden.

Sind die Machbarkeitsstudien öffentlich einsehbar?

Die Studien sind in Auszügen in der Presse veröffentlicht worden und Auszüge sind auf der Website www.hbfhh.de einsehbar. Jedoch ist wichtig zu beachten, dass sie einen groben und vorläufigen Planungsstand darstellen. Die Erarbeitung von Detailkonzepten erfolgt im Wettbewerb. Die Stadt Hamburg und die DB werden jedoch prüfen, ob eine Weitergabe weiterer Auszüge aus den Machbarkeitsstudien möglich ist.

Woher kommt der Bedarf für Büroflächen am Bahnhof? Ist das Ziel eine Refinanzierung der Erweiterung?

Im Wesentlichen geht es hierbei um die Nutzung der Gebäude im Modul B und C. Die am Wettbewerb teilnehmenden Büros haben die Aufgabe, eine Vielzahl von Lösungsvorschlägen zu erarbeiten. Darunter fallen beispielsweise Flächen für bahnaffine Nutzungen (z.B. Wartezonen, Reisezentrum etc.), Zonen für Reisendenbedarf und soziale Einrichtungen im Erd- und Obergeschoss. Die darüberliegenden Geschosse könnten für Büroflächen (u.a. Ersatzflächen für den Rückbau des DB-Verwaltungsgebäudes / "Keksdose"), Co-Working, Hotels etc. variabel nutzbar sein. Dabei ist die Wirtschaftlichkeit der Konzepte neben den städtebaulichen und freiraumplanerischen Aspekten etc. nur einer von vielen Aspekten, die bedacht werden. Insgesamt soll jedoch ein Stück Stadt entstehen, welches vielfältig nutzbar ist. Die Ausgestaltung der möglichen Nutzungsformen ist Aufgabe der Wettbewerbsteilnehmer:innen.

Wie setzt sich die Jury zusammen?

Eine Aufstellung des Preisgerichts ist in der [Mediathek auf der Projektwebsite](#) einsehbar.

TOP 5 Vertiefung: Vorstellung der Aufgabenfelder

Armin Daum, ReGe; Guido Blings, DB

Herr Daum und Herr Blings geben einen Überblick über die drei Aufgabenfelder des Wettbewerbs und die übergeordneten Aufgaben (Anlage 2, S. 24-27). Insgesamt werde u.a. das Ziel verfolgt, die heterogenen Nachbarschaften zu verbinden, Wegeverbindungen und Erreichbarkeit zu verbessern und dabei den Denkmalschutz zu beachten. Sogenannte „Dunkelräume“ sollen beseitigt und Naturschutzaspekte berücksichtigt werden. Zu den Aufgabenfeldern seien bereits eine Reihe von Impulsen auf der Website eingegangen. Diese und weitere Hinweise aus den Dialogveranstaltungen fließen in das Impulspapier ein.

TOP 6 Fragen und Hinweise der Teilnehmenden zu den Aufgabenfeldern

Ist in Modul B eine Überdeckung der Gleise angedacht?

Eine Überdeckung des südlichen Gleisfeldes ist nicht Gegenstand des Wettbewerbs. Gegen eine Überdeckung der Gleise sprechen neben den anfallenden Kosten insbesondere die mit derartigen Arbeiten verbundenen Sperrungen der Zugverbindungen für einen langen Zeitraum.

Werden auch Fahrradfahrende durch die Kommunaltrasse geleitet? Mögliche Konflikte zwischen Rad- und Fußverkehr müssen bedacht werden.

Ja, auch Fahrradfahrer:innen sollen über die Kommunaltrasse fahren können. Es soll eine klare räumliche Regelung der verschiedenen Verkehre geben.

Der Hachmannplatz ist derzeit mit parkenden Autos blockiert. Wie soll hier die geplante Passage untergebracht werden? Wie soll mit dem Heidi-Kabel-Platz umgegangen werden, der sich in einem schlechten Zustand befindet? Er sollte mehr Betrachtung finden.

Im Modul C soll der Hachmannplatz umfassend neugestaltet werden. Die beiden Plätze sollen als solche erkennbar bleiben. Bei der Neuplanung werden voraussichtlich Parkplätze weichen und verlegt – die Anbindung für den Individualverkehr, insbesondere für “kiss and ride”, wird erhalten. Der Individualverkehr wird dann im Norden des Bahnhofs gebündelt. Auch Zufußgehende und Radfahrende werden mitbedacht.

Rund um den Bahnhof zeigen sich soziale Problemlagen. Gibt es Überlegungen, wie damit umgegangen werden soll? Warum wurden Sitzgelegenheiten und Warteplätze abgebaut? Wie sieht es mit den Toiletten aus? Was passiert mit der Bahnmissionsmission? Welchen Stellenwert haben gemeinnützige Einrichtungen in der Gegend? Was passiert mit den Jugendlichen? Insgesamt muss mehr für die Menschen vor Ort getan werden und weniger Verkehrsströme in den Fokus genommen werden.

Die Bahnmissionsmission bekommt eine vernünftige Interimslösung und dann einen Platz im neuen Hauptbahnhof. Das Ziel, eine bessere Ausstattung mit WCs zu schaffen, findet sich in den Auslobungsunterlagen wieder. Soziale Aspekte sind nicht explizit Teil der Auslobung, müssen aber natürlich trotzdem mit bedacht werden. Die Schaffung von Räumlichkeiten für die Bahnmissionsmission wurde daher in die Aufgabenstellung mit aufgenommen und soll sich in Modul D befinden. Zudem wird die soziale Problemlage an regelmäßigen Runden Tischen zum Hamburger Hauptbahnhof besprochen. Nur an den Bahnsteigen 1 und 6 wurden einige Sitzgelegenheiten zur Platzschaffung entfernt. Es wird eine langfristige Lösung mit Service- und Warteflächen angestrebt. Die Architekturbüros sollen hier Vorschläge machen, was unter Beachtung aller Anforderungen möglich ist.

Hinweis der Teilnehmenden: Die soziale Problemlage am Hachmann- und Heidi-Kabel-Platz kann nicht erst in 10 bis 15 Jahren gelöst werden. Hier gab es schon Planungen. Diese müssen jetzt bevorzugt angegangen werden. Es sollte nicht nur um den Erhalt des Status Quo, sondern eine zeitnahe Verbesserung der Situation gehen. Sinnvoll wäre es auch, das Social-Design-Projekt zwischen dem Museum für Kunst & Gewerbe und dem „Drob Inn“ einzubeziehen.

Der Vergleich mit dem Münchner Hauptbahnhof zeigt, dass eine Umsetzungsdauer von 10 bis 15 Jahren realistisch ist. Wir brauchen dabei keine schrittweise - sondern eine frühzeitige Umsetzung. Wie wird die Veränderung der Innenstadt in den nächsten 10 bis 15 Jahren berücksichtigt?

In der Tat reden wir von einem Zeitraum von 10 bis 15 Jahren bis zur Fertigstellung. Die schnelle Umsetzung hängt dabei auch von äußeren Umständen ab, beispielsweise der parallelen Planungen zum möglichen neuen S-Bahntunnel. Am Ende des Jahres 2021 werden die Pläne der Architekturbüros vorgelegt werden. Bis die Entwürfe umgesetzt werden, vergeht jedoch noch einige Zeit. Die langfristige Veränderung der Stadt wird beobachtet und soll nicht aus dem Blick geraten.

Zudem werden auch kurzfristige Maßnahmen durchgeführt, z.B. werden provisorische Zugänge von der Steintorbrücke aus geschaffen.

Es braucht einen überdachten Fußweg zum „trockenen“ Umsteigen. Trotz der Beachtung des Denkmalschutzes muss eine Überdachung möglich sein.

Im Modul C soll es eine überdachte Passage geben. Auch in der Kommunaltrasse wird überdachtes Umsteigen möglich sein.

Wie werden die Sichtbeziehungen auf die Achse Mönckebergstraße bedacht? Diese hat eine große Bedeutung als historische Sicht- und Straßenachse und sollte daher freigehalten werden. Warum werden mit Blick auf den Denkmalschutz keine leichten Flugdächer in Betracht gezogen? Eine Verglasung mit Durchsicht kann zur Kollision mit Vögeln führen.

Sowohl das Museum für Kunst & Gewerbe als auch die Sichtbeziehungen zur Mönckebergstraße sind in den Auslobungsunterlagen im Rahmen des Denkmalschutzes als Randbedingungen definiert.

In der Aufgabenstellung ist zudem formuliert, dass für alle Module artenschutzrechtliche Erfordernisse zu berücksichtigen sind.

Hinweis der Teilnehmenden: Die Südfassade des denkmalgeschützten Hauptbahnhofs ist die wichtigste Schaufassade und sollte daher von Anbauten freigehalten und in ihrer städtebaulichen Fernwirkung erhalten bleiben.

Hinweis der Teilnehmenden: Der Hamburger Hauptbahnhof ist durch seine komplette „Umgehbarkeit“ einzigartig. Dies sollte auch mit den neuen Modulen erhalten bleiben.

Hinweis der Teilnehmenden: Der Hauptbahnhof liegt in der Mitte, umgeben von ganz unterschiedlichen Stadtteilen. Er muss so gut wie möglich an die Umgebung angepasst und eingebunden sein. Bei der Hafencity ist dies bis heute nicht gelungen.

TOP 7 Zusammenführung und Verabschiedung

Die Moderatorin Frau Dr. Seitz bittet die Referenten, in knappen Worten zusammenzufassen, was sie vom Austausch im Dialogabend mitnehmen werden.

Herr Dominidiato zeigt sich beeindruckt über die Breite der durch die Teilnehmenden eingebrachten Themen. Die vielfältigen Blickwinkel zeigten, wie viele Teilaspekte bei der Erweiterung des Hauptbahnhofs berücksichtigt werden müssen. Es sei nun Aufgabe der am Wettbewerb teilnehmenden Büros, diese in der Umsetzung im Sinne einer zukunftsorientierten Mobilitätsdrehscheibe Hamburger Hauptbahnhof zu berücksichtigen.

Auch Herr Blings bedankt sich für die zahlreichen Beiträge und Impulse. Er betont die Komplexität des Vorhabens, die sich unter anderem in der Diskussion um die geplanten Hochbauten wiederfinde. Ein offener Dialog hierzu sei wichtig. Das städtebauliche Verfahren werde weiter öffentlich begleitet. Er betont die Wichtigkeit, die genannten Hinweise in der Planung zu berücksichtigen.

Herr Daum bedankt sich für die große Beteiligung und den konstruktiven Dialog. Er weist auf das Impulspapier hin, dem mit Blick auf die Vielzahl an eingebrachten Hinweisen eine große Bedeutung zukomme. Besonders die genannten sozialen Herausforderungen werden im Papier verstärkt Betrachtung finden.

Frau Dr. Seitz betont, dass weitere Fragen und Hinweise über die Online-Dialogformate auf der Website www.hbfhh.de eingebracht werden können. Sie verabschiedet die Teilnehmenden und bedankt sich für die engagierte und konstruktive Mitarbeit.