

Dokumentation

Öffentliche Dialogveranstaltung „Erweiterung des Hamburger Hauptbahnhofs“

Online-Veranstaltung

22. März 2021

Öffentliche Dialogveranstaltung „Erweiterung des Hamburger Hauptbahnhofs“

Ort:	Online-Veranstaltung
Dauer:	18.00 Uhr – 20.00 Uhr
Moderation:	Dr. Hanna Seitz, ifok
Referenten:	Franz-Josef Höing, Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen (BSW) Oliver Hasenkamp, DB Station & Service AG Martin Huber, Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (BVM) Guido Blings, DB Station & Service AG Armin Daum, ReGe Hamburg Projekt-Realisierungsgesellschaft mbH
Dokumentation:	Johannes Sternberger, ifok

Tagesordnung

TOP 1	Begrüßung
TOP 2	Vorstellung des Wettbewerbs
TOP 3	Vorstellung des Dialogprozesses
TOP 4	Podiumsdiskussion & Fragen der Teilnehmenden
TOP 5	Zusammenführung und Verabschiedung

TOP 1 Begrüßung

Begrüßung durch die Moderatorin

Die Moderatorin Frau Dr. Seitz von der ifok GmbH begrüßt die Gäste der Veranstaltung und bedankt sich für die Teilnahme. Ziel der öffentlichen Veranstaltung sei es, einen gleichen Wissenstand aller zum Projekt, zum Planungswettbewerb sowie zum Dialogprozess zu gewährleisten und Fragen sowie Hinweise aufzunehmen. Die so gesammelten Hinweise würden in ein Impulspapier einfließen, das zu Beginn der Bearbeitungsphase im April 2021 den teilnehmenden Architektur- und Planungsbüros sowie den Jury-Mitgliedern zur Verfügung gestellt wird.

Begrüßung der Stadt Hamburg und der Deutschen Bahn

Franz-Josef Höing, Oberbaudirektor, Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen

Herr Höing begrüßt die Teilnehmenden der Veranstaltung. Er freue sich, dass die Veranstaltung in Zeiten der Pandemie online stattfinden könne. Auch wenn das Wort „Planungswettbewerb“ technokratisch klinge, ginge es nicht darum, den Hamburger Hauptbahnhof nur zu ertüchtigen. Es gehe stattdessen um eine ganzheitliche stadtplanerische Umgestaltung des Bahnhofs und seines Umfeldes. Der Hauptbahnhof stelle derzeit eines der wichtigsten Projekte für die Freie und Hansestadt Hamburg dar.

Der Bahnhof sei etwas in die Jahre gekommen und werde seiner Rolle teilweise nicht mehr gerecht. Die zu erarbeitenden Konzepte sollen daher zeigen, wie er verbessert werden könne. Dabei handele es sich um eine hochkomplexe Aufgabenstellung.

Herr Höing zeigt sich erfreut, mit der Veranstaltung den Auftakt eines gemeinsamen Dialogs zu markieren und bei dem Thema die Expertise der Bürger:innen einbeziehen zu können.

Martin Huber, Amtsleiter Verkehr, Behörde für Verkehr und Mobilitätswende

Herr Huber begrüßt die Runde. Er erläutert die Rolle der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende in dem Projekt: Neben der Erweiterung des Bahnhofs zur Schaffung von weiteren Besucherkapazitäten möchte man gewährleisten, dass sich in einer Stadt, die zunehmend wachse, die Menschen nicht nur mit dem Auto, sondern vor allem auch mit der Bahn bequem und zuverlässig fortbewegen können. Der Bahnhof nehme somit eine Schlüsselrolle in der Lösung von Fragen der Mobilität in Hamburg ein. Die Verkehrsbehörde sei zur Betrachtung des Stadtraums und der Mobilitätswende in den Prozess involviert. Bei den zu klärenden Fragen käme es auch maßgeblich auf den Sachverstand und die Hinweise der Bürger:innen an.

Oliver Hasenkamp, Leiter Objektentwicklung und Planung, DB Station und Service AG

Herr Hasenkamp begrüßt die Teilnehmer:innen im Namen der Deutschen Bahn. Der Hamburger Hauptbahnhof sei der meistbesuchte Bahnhof Deutschlands. Prognosen gingen zudem von einem weiteren

stetigen Anstieg an Besucher:innen aus. Daher wurde in einer gemeinsam von der Freien und Hansestadt Hamburg und der DB Station & Service beauftragten Machbarkeitsstudie eine grundsätzlich machbare Lösung erarbeitet, die nun den Rahmen für ein städtebaulich freiraumplanerisches Konzept bildet. Bahnhöfe seien nicht nur Mittel zur Fortbewegung, sondern bewegte und beliebte Orte der Begegnung. Öffentliche Verkehrsmittel würden von immer mehr Menschen genutzt und Bahnhöfe entwickelten sich zu urbanen Zentren der Mobilität. Verbesserungen der Personenströme und qualitätsvolle hochbauliche Entwicklungen sollten die Weichen für die Zukunft stellen. Er freue sich, gemeinsam mit der Öffentlichkeit die nächsten Schritte auf dem Weg zum neuen Hauptbahnhof zu gehen und zeigt sich gespannt im Hinblick auf die Perspektive der Bürger:innen.

Frau Dr. Seitz stellt die Programmpunkte des Abends sowie die Online-Fragefunktion vor. Fragen, die aus Zeitgründen nicht am Abend selbst beantwortet werden, würden im Nachgang schriftlich beantwortet. Auch im Rahmen des Onlinedialogs sei es noch bis zum 28.03.2021 möglich, Fragen und Hinweise einzubringen.

TOP 2 Vorstellung des Wettbewerbs

Armin Daum, Projektverantwortlicher der ReGe Hamburg Projekt-Realisierungsgesellschaft mbH und Guido Blings, Projektleiter der Deutschen Bahn Station & Service AG, stellen im Folgenden den Wettbewerb vor (siehe Präsentation zur Öffentlichen Dialogveranstaltung).

Die Projektpartnerschaft

Gemeinsam mit der Deutschen Bahn bildet die Freie und Hansestadt Hamburg eine Projektpartnerschaft. Alle Entscheidungen, die in Bezug auf den Wettbewerb und während des Wettbewerbes getroffen werden, erfolgen einvernehmlich zwischen den beiden Projektpartnern.

Hintergrund des Projekts und Machbarkeitsstudien

Im Auftrag der Freien und Hansestadt Hamburg und der DB Station & Service sind zwischen 2018 und 2020 Machbarkeitsstudien zu einer möglichen Erweiterung des Bahnhofs erstellt worden. 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 Architektur- und Planungsbüros ist Kern des Wettbewerbsverfahrens. Das Ziel aller Module ist die Entzerrung der Passagierströme unter Beachtung des denkmalgeschützten Gebäudes.

- 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

Ablauf des städtebaulichen Wettbewerbsverfahrens

Ziel des Wettbewerbes ist, über eine grundlegende Weiterentwicklung des Hauptbahnhofs und des umliegenden Stadtraums nachzudenken. Der städtebaulich-freiraumplanerische Wettbewerb besteht aus zwei Phasen. In Phase 1 werden 30 ausgewählte Architektur und Planungsbüros dazu aufgefordert, städtebauliche Grundkonzepte zu entwickeln. Das bedeutet, auf Basis der Machbarkeitsstudien und der Vorgaben der Wettbewerbsunterlagen erarbeiten die Bewerber:innen 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.

Vorstellung der Aufgabenfelder

Herr Daum und Herr Blings geben einen Überblick über die drei Aufgabenfelder des Wettbewerbs und die übergeordneten Aufgaben. Insgesamt wird 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.

TOP 3 Vorstellung des Dialogprozesses

Die Moderatorin Frau Dr. Seitz betont, dass der Wettbewerb einen ersten wichtigen Schritt zur Erweiterung des Hauptbahnhofs darstellt. Dieser Schritt solle gemeinsam mit den Bürger: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.

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 der Auslobungsunterlage zur Verfügung gestellt werde.

TOP 4 Podiumsdiskussion & Fragen der Teilnehmenden

Frau Dr. Seitz begrüßt Herrn Franz-Josef Höing, Oberbaudirektor der Freien und Hansestadt Hamburg (Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen), Herrn Martin Huber, Amtsleiter Verkehr (Behörde für Verkehr und Mobilitätswende) sowie Oliver Hasenkamp, Leiter Objektentwicklung und Planung, DB Station und Service AG, auf dem Podium. Zur Einleitung bittet sie die Gäste, ausgewählte Zitate aus dem Onlinedialog einzuordnen.

Es beginnt Herr Hasenkamp. Der Kommentar aus dem Onlinedialog lautet:

[...] „Ich bitte eindringlich darum, im Rahmen der Neugestaltung auf das architektonische Erbe der Stadt Hamburg zu achten, modern zu interpretieren und dass auch Neubauten nicht im austauschbaren internationalen Stil hochgezogen werden, sondern dass das norddeutsche und hanseatisch-kosmopolitische Flair unserer Stadt deutlich wird.“

Herr Hasenkamp hierzu: Im Wettbewerb soll eine Vielzahl von kreativen städtebaulichen Gestaltungsvorschlägen eingeholt werden. In der Auslobungsunterlage wird dabei ausdrücklich auf einen sensiblen Umgang mit dem Denkmalschutz hingewiesen. Darunter fallen auch Form, Material, Sichtbeziehungen und die Stadtsilhouette.

Herr Höing kommentiert den Hinweis:

[...] „Es überrascht uns wenig, wenn bei Ihnen unter: „3.1 Lage im Stadtraum“ zwar über den städtebaulichen Anschluss des Johanniswall (Kunstmeile) und dem Steintorplatz (St. Georg / Landschaftsachse Horner Geest) blumig geschrieben wird, aber das Münzviertel unter dem Motto: „Spiel nicht mit den Schmuttelkindern“ als soziale Abstellkammer des sozialen Brennpunkts Hauptbahnhof keine Erwähnung findet.“ [...]

Herr Höing hierzu: In der Auslobungsunterlage wurde das Münzviertel und insbesondere die sozialen Einrichtungen und Themen zu wenig beachtet. Über das Impulspapier werden diese Themen verstärkt in die Planungsentwürfe einfließen. Wenn umsetzbar, sollen sich die Architektur- und Planungsbüros vor Ort einen Eindruck verschaffen. Eine angemessene Würdigung der sozialen Thematik wird nachgeholt.

Herr Huber schließt die Runde mit einer Stellungnahme zu folgendem Kommentar:

„Der Bahnhof sollte im Zuge der Umplanungen besser für Fahrradfahrer (und Fußgänger) erschlossen werden. Eine Highline-Trasse ähnlich dem Beispiel in New York, welche parallel zu

den Gleisen nach Süden Richtung HafenCity und den Erweiterungen Richtung Kleinem Grasbrook führt und welche das Gleisfeld passierbar macht, sollte berücksichtigt werden.“

Herr Huber hierzu: Die Optimierung des Radverkehrs ist ganz klar Bestandteil des Wettbewerbs. Fahrradfahrende sollen gut zum Bahnhof kommen und dort ausreichend Abstellmöglichkeiten für Fahrräder vorfinden. Auch Nutzer:innen der Veloroute 8 sollen weiterhin am Bahnhof entlanggeführt werden. Zukünftig wollen wir jedoch keine Gleise stilllegen, sondern mehr Eisenbahnverbindungen möglich machen. Abgesehen davon ist die Freie und Hansestadt Hamburg bereits in der kreativen Umsetzung zukünftiger Mobilität. So wird beispielsweise eine stillgelegte Güterzuglinie bei Langenhorn zur Radverkehrsstrasse umgebaut.

Im Folgenden beantworten Herr Höing, Herr Huber und Herr Hasenkamp sowie Herr Blings, DB Station & Service AG, und Herr Daum, ReGe Hamburg Projekt-Realisierungsgesellschaft mbH, die eingereichten Fragen der Teilnehmenden. Zur besseren Übersicht sind die Fragen nach Themen und Aufgabefeldern sortiert. Fragen, die aus Zeitgründen nicht im Rahmen der Veranstaltung beantwortet werden konnten, wurden im Nachgang der Veranstaltung durch die Freie und Hansestadt Hamburg und die Deutsche Bahn beantwortet. Bei Fragen, die im Nachgang beantwortet wurden, ist dies jeweils ausgewiesen.

Fragen zum Wettbewerbsverfahren:

Welche fünf Büros sind im Wettbewerbsverfahren bereits gesetzt?

Bereits gesetzte Büros sind:

- gmp Architekten von Gerkan, Marg und Partner
- Barkow Leibinger, Berlin
- Auer Weber Architekten, München
- Sauerbruch Hutton, Berlin
- Gössler Kinz Kerber Schippmann Architekten PartG mbB, Hamburg.

[Nachträglich beantwortete Frage] Warum sind die fünf Architekturbüros bereits gesetzt?

Da der Bewerbungsaufwand in einem offenen Teilnahmewettbewerb relativ hoch ist, scheuen erfahrungsgemäß erfahrene Büros mit guter Auftragslage eine Teilnahme an einem solchen Bewerbungsverfahren. Um deren Teilnahme dennoch zu sichern und um insgesamt ein ausgewogenes Teilnehmerfeld zu erreichen, haben sich die Freie und Hansestadt Hamburg und die DB Station & Service AG gemeinsam entschieden, einen geringen Anteil von Büros (fünf von 30) zu setzen.

Nach welchen Auswahlkriterien und mit welcher Gewichtung wird die Jury entscheiden?

Es wird auf verschiedene freiraumplanerische, verkehrliche sowie städte- und hochbauliche Belange gleichermaßen geachtet. Bewertet werden neben der fachlichen und technischen Qualität auch der Umgang mit dem Denkmalschutz. Die Kriterien werden in der Auslobungsunterlage zum Wettbewerb dezidiert beschrieben.

Werden die Langversionen der Machbarkeitsstudien auf der Projektwebsite veröffentlicht?

Die Kurzversionen der Studien werden zeitnah veröffentlicht. Zudem wird untersucht, welche Teile der Langversionen für die Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden können.

[Nachrichtliche Ergänzung:] Die Freie und Hansestadt Hamburg und die DB haben sich entschieden, wesentliche Elemente der Machbarkeitsstudie aus 2018 im [Transparenzportal Hamburg](#) zu veröffentlichen. Dies wird im Mai 2021 erfolgen. Kurzfassungen, die zuvor veröffentlicht werden könnten, werden deswegen nicht mehr erstellt und veröffentlicht.

Warum müssen die Dialogformate in Präsenz stattfinden? Andere Wettbewerbsformate finden auch ausschließlich online statt.

Nur die Veranstaltung im August, die vor der ersten Jurysitzung stattfinden soll, muss aus vergaberechtlichen Gründen in Präsenz stattfinden. Die Entwürfe der 30 teilnehmenden Büros sollen ausgestellt werden. Da es sich um ein EU-weites Wettbewerbsverfahren handelt, greifen aber spezifische vergaberechtliche Regeln. So muss zum einen die Anonymität der Wettbewerbsteilnehmer:innen und zum anderen eine Vertraulichkeit der Wettbewerbsarbeiten gewährleistet werden. Bei einer öffentlichen Veranstaltung vor Ort wäre es gegenüber einer digitalen Veranstaltung möglich, darauf zu achten, dass keine Fotoaufnahmen gemacht werden und keine Personen Zutritt erlangen, die dies aus vergaberechtlichen Gründen nicht dürften.

[Nachträglich beantwortete Frage] Amsterdam und Kopenhagen sind Vorreiter in Sachen nachhaltiger Verkehrsgestaltung. Ist eine Beratung durch verantwortliche Planungsbüros für die Gestaltung dieser Städte angedacht?

Den Wettbewerbsteilnehmenden werden Beratungsleistungen arrivierter Fachplaner:innen (Verkehrsplaner:innen, Tragwerksplaner:innen) zur Beantwortung und Bearbeitung spezifischer Fragestellungen im Zusammenhang mit dem Wettbewerb zur Seite gestellt.

Fragen zum übergeordneten Aufgabenfeld

Inwieweit wird der geplante „Ferlemanntunnel“ in die Planung mit einbezogen?

Die Wettbewerbsteilnehmer:innen werden auf die Möglichkeit eines „Verbindungsbahn-Entlastungstunnels“ („Ferlemanntunnel“) im Bereich des Hachmannplatzes hingewiesen. Das Thema wird mit Blick auf die Mobilitätswende eine hohe Bedeutung einnehmen. Alle bedeutenden Verkehrsknoten in Deutschland vergrößern ihre Gleiskapazitäten bereits bzw. sind diese in Prüfung. Auch in Hamburg ist mit einem erhöhten Bedarf an Kapazitäten zu rechnen. Die Idee des „Verbindungsbahn-Entlastungstunnels“ entstand nach den schon begonnenen Planungen zur Erweiterung des Hauptbahnhofs. Aktuell ist man dabei, eine erweiterte Machbarkeitsstudie zu beauftragen, die die grundsätzlichen systemischen Fragen eines solchen Tunnels klären soll. Die Untersuchungen werden parallel zum Wettbewerb zur Erweiterung des Hauptbahnhofs stattfinden.

Müssen die Neubauten am Hachmannplatz zurückgebaut werden, wenn der „Ferlemanntunnel“ realisiert wird? Wird perspektivisch Platz für weitere S-Bahnsteige geschaffen werden? Langfristig könnten die 4 Gleise nicht ausreichen, wenn eine höhere Taktung oder weitere Linien benötigt werden.

Es besteht die Möglichkeit, Aufgänge und Tunnel so zu planen, dass Neubauten nicht wieder abgerissen werden müssen. Das S-Bahnnetz ist in der Lage, die zusätzlichen Züge der S4 mit aufzunehmen. Dazu kommt die Volldigitalisierung des Hamburger S-Bahnnetzes, welche die Planung und Taktung der Züge in höherer Anzahl effizienter gestalten wird.

Inwieweit ist eine Erweiterung des S-Bahnhofs und der U-Bahnlinie 5 in Modul C berücksichtigt?

Die U5 wird zukünftig nördlich entlang des Hauptbahnhofs geführt werden. Dazu gab es bereits eine ausführliche Überprüfung möglicher Varianten. Die Vorzugsvariante sieht vor, einen zur U2 parallel verlaufenden Tunnel zu nutzen, was einen bahnsteiggleichen Umstieg möglich macht. Eine weitere Umstiegsmöglichkeit wird am Jungfernstieg geschaffen. Eine Erweiterung des S-Bahnhofs im Zusammenhang mit dem „Verbindungsbahn-Entlastungstunnel“ wird so weit wie möglich berücksichtigt (siehe vorherige Fragen).

Für wie viele Jahre werden die neuen Kapazitäten des Bahnhofs voraussichtlich ausreichen?

Es liegen Studien vor, die Kapazitätsbedarfe bis ins Jahr 2040 berechnen. Es wird jedoch auch jetzt schon angestrebt, die über das Jahr 2040 hinausgehenden Kapazitäten mitzudenken und etwaigen Engpässen frühzeitig zu begegnen.

Wie viele zusätzliche Menschen wird der neue Hauptbahnhof aufnehmen können?

Die Erweiterung der Kapazität des Hauptbahnhofs ist ein Hauptziel des Wettbewerbs. Die Hochrechnung ergibt bis 2040 eine Steigerung der Nutzerzahlen um etwa 50%. Diese soll u.a. durch die infrastrukturellen Erweiterungen gemäß Auslobung und durch weitere Maßnahmen u.a. im Schienennetz (nicht Bestandteil der Wettbewerbsaufgabe) abgedeckt werden. Der konkrete Kapazitätsgewinn hängt auch vom Siegerentwurf ab.

[Nachträglich beantwortete Frage] Auf Chart-Seite 14 geht die rote Abgrenzung im Nord-Osten in die Lange Reihe hinein. Dieser Bereich ist durch das Hamburger Busbeschleunigungsprogramm bereits ausgebaut. Was ist konkret vor der Langen Reihe 2ff geplant?

Die Festlegung des Wettbewerbsgebietes erfolgte in enger Abstimmung zwischen der Freien und Hansestadt Hamburg und der Deutschen Bahn. Ausschlaggebend waren zum einen räumliche Bedarfe, die sich aus der geplanten Erweiterung des Hauptbahnhofs und der Verlagerung von Personenströmen aus dem Gebäude ergaben. Zum anderen wurden bestehende Raum-Nutzungen, Wegebeziehungen und Planungsvorgaben berücksichtigt. Deshalb ist es nur sinnvoll, den Eingangsbereich der Langen Reihe im Wettbewerbsverfahren mitzudenken. Konkrete Planungen für den Bereich "Eingang Lange Reihe" bestehen im Zusammenhang mit dem Wettbewerbsverfahren jedoch nicht.

Fragen zum Aufgabenfeld Städte- und Hochbau

Wird bei den Planungen in Modul B in Betracht gezogen, die seit Jahren geschlossene Verbindung zwischen Hauptbahnhof Nord und Süd für Umsteigende wieder zu öffnen?

Gemeint ist vermutlich der west-östlich verlaufende, stillgelegte Personentunnel. Eine geschlossene Verbindung zwischen Hauptbahnhof Nord und Süd besteht nicht.

Der stillgelegte west-östlich verlaufende Personentunnel ist seitens der DB durch zahlreiche haustechnische Medien belegt und aus brandschutztechnischen Gründen für eine Revitalisierung ungeeignet. Außerdem sollen die Personenströme vornehmlich oberirdisch geführt werden.

Besteht bei Windarmut die Gefahr eines Abgasstaus haltender Busse und Taxen unter dem Dach der Kommunaltrasse in Modul B?

Bis zur Fertigstellung und Nutzung der Kommunaltrasse werden voraussichtlich keine Dieselbusse mehr im Hamburger Nahverkehr betrieben. Seit 2020 werden in Hamburg nur noch emissionsfreie Busse angeschafft. Für Taxen gilt Ähnliches. Auch hier wird eine Schadstofffreiheit in den nächsten Jahren angestrebt. Des Weiteren könnten flankierende technische Maßnahmen wie z.B. automatische Entrauchungsdachfenster Abhilfe schaffen. Letztlich sind die Ausgestaltung und etwaige Lüftungsmöglichkeiten Gegenstand der Wettbewerbskonzepte.

Braucht es wirklich noch mehr Einkaufsmöglichkeiten am Hauptbahnhof?

Es bedarf immer einer Grundversorgung der Bürger:innen und Reisenden. Die Anordnung der Einkaufsmöglichkeiten ist zudem auch Werkzeug der Personenstromlenkung. Es wurde jedoch entschieden, die Menge an Einkaufsmöglichkeiten begrenzt zu halten, um die Primärnutzung des Standortes als Bahnhof zu erhalten. Ein Einkaufszentrum mit Bahnanbindung ist nicht Ziel der angestrebten Erweiterung. Gleichzeitig soll sich der Bahnhof hinsichtlich seiner Nutzung aber auch in das Stadtgefüge einpassen und Nutzungsmöglichkeiten über die verkehrlichen Aspekte hinaus bieten.

[Nachträglich beantwortete Frage] Wenn es auch kein Einkaufscenter mit Bahnanschluss wird, so soll es eine Büro- und Hotelimmobilie mit einem solchen werden, um damit das Projekt zu refinanzieren. Gibt es mit Blick auf die komplizierte Aufgabe nicht die Sorge, dass diese Rechnung nicht aufgeht? Gibt es nicht schon genug Büro- und Hotelflächen in diesem Teil unserer Stadt?

Gemäß Auslobung werden Büroflächen am Hauptbahnhof unter anderem auch für die Mitarbeiter:innen der DB benötigt als Ersatzflächen für das DB Verwaltungsgebäude (“Keksdose”). Die Wettbewerbsteilnehmer:innen sind gemäß Auslobung angehalten, die groben Grundrissgliederungen so zu strukturieren, dass diese möglichst flexibel in der Nutzung sind. Dadurch besteht die Möglichkeit, zum Zeitpunkt des Erstbezugs aber auch im Falle zukünftiger Umnutzungen auf die jeweiligen Bedarfe zu reagieren.

Wird neben Büros und Einkaufsmöglichkeiten auch der Erhalt der Bahnhofsmission und anderer sozialer Einrichtungen geplant?

Es ist ein wichtiger Bestandteil des Wettbewerbs, dass die Bahnhofsmission wieder prominent und dauerhaft in den Bahnhof integriert wird. Zurzeit befindet sich die Bahnhofsmission in einem Provisorium, ein kurzfristiger Neubau für eine Übergangszeit bis zur Realisierung der Erweiterung ist jedoch aktuell geplant.

Ist eine Verbreiterung der Bahnsteige möglich oder geplant?

Eine Verbreiterung ist technisch nicht möglich und ohnehin nicht Bestandteil des städtebaulichen Wettbewerbsverfahrens. Fahrgäste, die die Gleise als Wegeverbindung zwischen Nord- und Südsteig nutzen, sollen zukünftig motiviert werden, dies außerhalb des Bahnhofes – auf der West- und Ostseite (Passage) – zu tun, um somit die Personenströme auf den Bahnsteigen zu entlasten.

Wie wird in den Planungen mit den am Hauptbahnhof lebenden Tauben umgegangen? Sowohl aus Tierschutzperspektive als auch mit Blick auf die Sauberkeit? Wird es betreute Taubenschläge geben, um die Tiere aus den Bereichen für Passant:innen abzuziehen?

Es wird bei allen Bauvorhaben der DB darauf geachtet, dass das Thema der Tauben in den Planungen berücksichtigt wird und Lösungen entwickelt werden, die eine Vergrämung nicht oder nur sehr reduziert erforderlich machen.

Der aktuelle Umgang mit den Tauben im und am Bahnhof ist Aufgabe des Bahnhofsmanagements.

Kann das Thema Kunst am Bahnhof Betrachtung finden? Der Bahnhof ist Teil der Kunstmeile und könnte Räume für Kunst zur Verfügung stellen.

Eine derartige Nutzung ist bisher noch nicht verabredet, es wäre abzustimmen, ob es dafür Platz geben kann. Die Einbeziehung des Hauptbahnhofs in die Kunstmeile bietet sich jedoch an. Wie dies ausgestaltet werden kann, ist eines der Themen, die es im Zusammenhang mit der Bearbeitung der Wettbewerbsaufgabe zu lösen gilt. Derzeit sind die Wegeverbindungen zu den Kultureinrichtungen im Umfeld noch nicht optimal. Auch das Museum für Kunst und Gewerbe und bestehende Kulturangebote sollen stärker eingebunden werden.

Sogenannte „Eventflächen“ sind an anderen Bahnhöfen schon realisiert.

[Nachträglich beantwortete Frage] Wird es einen Aufenthaltsraum und Sitzgelegenheiten ohne Verzehrzwang geben?

Ja, abhängig vom Entwurfs- und Nutzungskonzept ist auch eine Mischnutzung möglich.

Hinweis der Teilnehmenden: Würde man Aufgänge zur Altmannbrücke – zumindest von Gleisen 13/14 – schaffen, könnte man in nur 50 Metern zwischen Metronom und der U1 Steinstraße umsteigen, anstatt einmal quer durch den gesamten Bahnhof zu laufen.

Die Befassung mit einer Anbindung an die Altmannbrücke ist nicht Bestandteil der Wettbewerbsaufgabe. Aus sicherheitstechnischen Aspekten ist diese derzeit nicht opportun.

[Nachträglich beantwortete Frage] Ist vorgesehen, die Wege für Umsteiger künstlich zu verlängern wie am Berliner Hauptbahnhof (Gleise 1/2 und 7/8)?

Eine künstliche Verlängerung der Wege ist nicht vorgesehen. Dies ist auch am Berliner Hauptbahnhof nicht der Fall.

[Nachträglich beantwortete Frage] Die klimagerechte Begrünung von Gebäuden gewinnt angesichts der Folgen des Klimawandels zunehmend an Bedeutung und sollte insbesondere bei Projekten in dicht besiedelten innerstädtischen Gebieten mitgedacht werden. Wird dies bei der Erweiterungsplanung für den Hauptbahnhof berücksichtigt?

Umweltgerecht und intelligent zu planen ist unter anderem ein Auftrag, der bei der Bearbeitung der Wettbewerbsaufgabe zu berücksichtigen ist. Konkret sind die Teilnehmenden aufgefordert, durch den Einsatz von Fassadenverschattungen bzw. Fassadenbegrünungen aufzuzeigen, wie der Energieverbrauch der Gebäude reduziert werden kann.

Fragen zum freiraumplanerischen Aufgabenfeld

Ist es angedacht im südlichen Bereich des Bahnhofs einen Platz zu schaffen, der das Museum [für Kunst und Gewerbe], die Zentralbibliothek und die Kunstmeile verbindet?

Im Sinne einer vollständigen Überdeckelung der Gleise ist dies nicht geplant. Die Gebäude sollen jedoch besser verbunden werden. Der Raum vor dem Museum soll an Aufenthaltsqualität gewinnen. Teilüberdeckelungen sind eventuell möglich. Die Ausgestaltung soll von den am Wettbewerb teilnehmenden Büros entworfen werden.

[Nachträglich beantwortete Frage] Sie haben u.a. die Verbindung zur Mönckebergstraße als ein zu betrachtendes Themenfeld hervorgehoben. Welche Anforderungen werden an die Gestaltung der fußläufigen Wegeverbindung und der Aufenthaltsqualität des Bereichs zwischen Hauptbahnhof und Mönckebergstraße in die Auslobung einfließen? Wie wird mit dem Fußgänger-Tunnel umgegangen?

Welche Möglichkeiten zur Wegeführung vom Hauptbahnhof zur Mönckebergstraße/ Spitalerstraße sehen Sie? Wären hochgelegene Querungsmöglichkeiten, wie Brücken über der Fahrbahn denkbar?

Die Teilnehmenden des Wettbewerbes sind explizit aufgefordert, den Belangen von Fußgänger:innen und Radfahrer:innen größte Beachtung zu schenken. Es gilt, direkte und komfortable Wegebeziehungen und qualitätsvolle öffentliche Räume zu schaffen. Konkret ist die Beibehaltung der (Sicht-)Achse Mönckebergstraße–Steintorplatz/Adenauerallee vorgegeben. Die Achse Mönckebergstraße–Steintorplatz soll wahrnehmbar, attraktiv und funktional gestaltet werden. Wie Querungsmöglichkeiten durch die Wettbewerbsteilnehmenden entwickelt werden sollen, ist unter Berücksichtigung der vorliegenden Verkehrsstudie (Modul A) nicht vorgegeben.

Eine Über-/Umplanung des Fußgänger-Tunnels ist nicht Gegenstand des Wettbewerbes.

[Nachträglich beantwortete Frage] Wie wird der alte Bunker am Hauptbahnhof in das Konzept einbezogen? Was ist mit den Räumen geplant? Können sie als Flächen für Kultur/Ausstellungen genutzt werden?

Die Entwicklung eines Nutzungsprogramms für den Tiefbunker am Steintorwall ist nicht Gegenstand des Wettbewerbsverfahrens. Durch die Teilnehmenden des Wettbewerbes können jedoch Überlegungen und Ideen entwickelt werden, wie der Tiefbunker besser in den Stadtraum eingebunden werden kann, so dass dieser eine bessere Zugänglichkeit erfährt. Dies ist in der Auslobung enthalten.

[Nachträglich beantwortete Frage] Gibt es Überlegungen, die Bremer Reihe oder Ellmenreichstraße zu einer Fußgängerzone zu machen, um den Hansaplatz in St. Georg anzubinden?

Die Überplanung der Bremer Reihe sowie der Ellmenreichstraße ist nicht Gegenstand der Wettbewerbsaufgabe. Beide Straßen befinden sich außerhalb des Wettbewerbsgebietes. Gleichwohl wird deren Anbindung an die Kirchenallee unter Berücksichtigung des erweiterten Bahnhofumfeld von den Planenden mitbedacht werden.

Fragen zum Aufgabenfeld Mobilität und Erschließung

Was wird mit den Haltestellen Kirchenallee/ZOB und den Haltestellen der Busrundfahrten passieren? Werden die Haltestellen modernisiert und können die Stadtrundfahrten weiterhin den Bahnhof umrunden?

Mit der Kommunaltrasse entstehen neue Optionen für die Bushaltestellen. Ziel ist es, den Busverkehr in die noch zu planende Halle zu legen. Ob dies alle Busse betrifft, ist noch nicht vorherzusehen. In der Mönckebergstraße wird aktuell die U3 barrierefrei gestaltet, weshalb Buslinien zurzeit in die Steinstraße verlegt wurden. Wie der Busverkehr mittelfristig durch die Innenstadt gelenkt wird, ist in Untersuchung. Mit dem „Hamburgtakt“ wird angestrebt, deutlich mehr Menschen per ÖPNV mobil zu machen. Insgesamt werden im Zuge der Mobilitätsplanungen Reisebusse wie auch Taxistellplätze und zukünftige Mobilitätslösungen betrachtet. Die konkrete Frage der Straßennutzung ist nicht Gegenstand des Wettbewerbs, außer der Festlegung der Kommunaltrasse auf der Steintorbrücke, die eine Nutzung durch den motorisierten Individualverkehr ausschließt.

Wird die Kommunaltrasse für den Radverkehr nutzbar sein und werden die derzeit über die Steintorbrücke verlaufenden Velorouten verlegt werden?

Auch Fahrradfahrer:innen sollen durch die Kommunaltrasse gelenkt werden. Es wird untersucht, wie die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden gewährleistet wird.

Hinweis durch die Teilnehmenden: Der Fahrradweg in der Kirchenallee bei den Busparkplätzen sollte für Radfahrende sicherer gestaltet werden.

Hinweis durch die Teilnehmenden: Für den Radverkehr wäre eine separate Trasse in Nord-Süd-Richtung sehr hilfreich. Auch wenn es dort keine stillgelegte Güterbahntrasse gibt, könnte man über und neben den Gleisen von den Deichtorhallen bis zur Außenalster eine Radverkehrsachse entwickeln.

[Nachträglich beantwortete Frage] Gibt es schon Planungen, wo die Abstellmöglichkeiten für Fahrräder erweitert werden könnten?

Durch die Teilnehmenden des Wettbewerbs sind mindestens 3.000 gesicherte und 750 frei zugängliche Fahrradstellplätze nachzuweisen. Erweiterungsoptionen sollen berücksichtigt werden. Die Standorte sollten so gewählt werden, dass sie von den Nutzer:innen akzeptiert werden, also insbesondere in geringer fußläufiger Entfernung zu den Gleisen liegen sowie aus Richtung der Haupt-Radverkehrsbeziehungen gut anfahrbar sind.

Was ist mit der konzentrierten Verortung des motorisierten Individualverkehrs im Norden des Bahnhofs gemeint und welche Lösungen liegen hier vor?

Im Modul D ist vorgesehen, den motorisierten Individualverkehr nach Norden zu verschieben, da der Hachmann- und Heidi-Kabel-Platz in den jetzigen Planungen umgestaltet werden und an Aufenthaltsqualität gewinnen sollen. Der Pkw-Verkehr sowie „Kiss&Ride“ Parkplätze sollen sich dann im Nordbereich des Bahnhofs konzentrieren. Grundsätzlich ist nicht vorgesehen, dass Parkhäuser gebaut werden, es sollen aber ausreichend Flächen für den ruhenden Pkw-Verkehr zur Verfügung gestellt werden. Die Büros sollen hierfür Ideen vorlegen.

Welche Rahmenbedingungen werden für die Anzahl der Fahrspuren am Glockengießerwall vorgegeben? Ist eine Reduktion der Fahrspuren oder ein Verzicht auf den Glockengießerwall als Durchgangsstraße denkbar?

Aktuell ist eine Reduktion der Fahrspuren aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens auf dem Glockengießerwall nicht möglich. Das Konzept der autofreien Innenstadt verlagert mehr Verkehr auf den Stadtring und den Glockengießerwall. Aktuell ist es noch nicht möglich zu sagen, wann die Nutzung des Glockengießerwalls im Hinblick auf den motorisierten Individualverkehr reduziert werden kann. Gleichzeitig ist der Planungsraum des Wettbewerbs bewusst weit gefasst, um auch hier Vorschläge zur Gestaltung der Stadträume zu ermöglichen.

Wie werden zukünftig verschiedene Kundengruppen, die den Bahnhof nutzen, berücksichtigt? Beispielsweise werden Kreuzfahrtgäste zukünftig vermehrt mit der Bahn anreisen. Daraus ergeben sich logistische Herausforderungen.

Mit kurzfristigen Ballungen von Passagieren muss gezielt umgegangen werden. Aktuell betreiben Reedereien am Bahnhof sogenannte „Pre-Check-Ins“, bei denen Gepäckstücke abgegeben werden können. Das Thema wird stetig bearbeitet und auch für die neuen Erweiterungen bedacht. Der neue Hauptbahnhof soll möglichst gut mit kurzfristigen Spitzen der Fahrgastzahlen umgehen können.

[Nachträglich beantwortete Frage] Sowohl Senator Tjarks als auch die verkehrspolitische Sprecherin der SPD-Bürgerschaftsfraktion haben sich auf Veranstaltungen des BUND Hamburg für die Einführung einer Stadtbahn in Hamburg ausgesprochen. Diese müsste, unabhängig von Linienüberlegungen, ähnlich den U- und S-Bahnlinien als vollwertige innerstädtische Schienenverbindungen einen Fernbahnverknüpfungspunkt haben. Hierfür würde sich die Fläche über dem südlichen Gleisfeld anbieten. Hier bestände der direkte Übergang zur Fern- sowie zur S-Bahn. Auch die U-Bahn Hauptbahnhof-Süd liegt nahe. Inwieweit werden solche Überlegungen in die Planungen mit aufgenommen?

Eine vollflächige Überdeckung des südlichen Gleisfeldes ist nicht Gegenstand des Wettbewerbs, ebenso sind etwaige Überlegungen für eine Stadtbahn nicht Gegenstand des Wettbewerbs. Allerdings sind die technischen und infrastrukturellen Maßnahmen des Wettbewerbs so ausgestaltet, dass sie für eine zukünftige Entwicklung in dieser Richtung gerüstet sind.

Wie finden neue Smart-Mobility-Lösungen am Hauptbahnhof Berücksichtigung? Angesichts der langfristigen Ausrichtung des Projekts sollte hier der Entwicklung nicht hinterhergelaufen werden. Stattdessen sollten Bürger:innen nachhaltige Mobilitätslösungen zur Verfügung gestellt werden, damit den Klimaschutzziele entsprochen und der motorisierte Individualverkehr perspektivisch aus der Innenstadt entfernt werden kann.

An vielen Stellen in der Stadt werden bereits neue alternative Mobilitätslösungen zur Verfügung gestellt. Dies wird bei der künftigen Entwicklung des Bahnhofs bedacht und die nötigen Flächen für zukünftige Mobilitätsformen werden geplant. Kürzlich wurde Hamburg durch den Digitalverband Bitkom als „smarteste Stadt Deutschlands“ auf Platz 1 gewählt.

Wieweit wird bei der Planung berücksichtigt, dass eine Veränderung der Zugumläufe (durchgehende statt endende Regionalverkehrslinien) zu weniger Umsteigeverkehr führen könnte?

Gemeinsam mit den Ländern Niedersachsen, Schleswig-Holstein und Hamburg sowie der Deutschen Bahn wird aktuell eine groß angelegte Durchbindungsuntersuchung durchgeführt. Diese prüft für jede

Zuglage, wo sich Verbesserungen realisieren lassen. Diese Untersuchung wird in diesem Jahr abgeschlossen und Ergebnisse werden veröffentlicht.

TOP 5 Zusammenführung und Verabschiedung

Frau Dr. Seitz bedankt sich bei den Podiumsgästen und bei den Teilnehmenden der Veranstaltung für die zahlreichen Fragen. Insgesamt sei die Qualität und Detailtiefe der Fragen und Hinweise außerordentlich hoch, sodass das Impulspapier und damit die Planung des Bahnhofs davon profitieren werde. Zum Abschluss bittet Frau Dr. Seitz die Gäste auf dem Podium, in knappen Worten zusammenzufassen, welche Erkenntnisse sie durch die heutige Diskussion mitnehmen werden.

Herr Hasenkamp bedankt sich bei den Teilnehmenden. Er würdigt das große Wissen, über das die Bürger:innen der Stadt Hamburg zu den zahlreichen Herausforderungen Rund um den Bahnhof verfügen. Die Kapazitäten vor Ort, der Radverkehr, „Smart Mobility“ und die Berücksichtigung des möglichen „Ferlemantunnels“ sowie mögliche Eventflächen zählten zu den Themen, die für Bürger:innen von hoher Bedeutung seien.

Herr Huber zeigt sich beeindruckt von dem Austausch in der Online-Veranstaltung. Dennoch fehle ihm auch der Austausch mit den Bürger:innen vor Ort. Dies sei schmerzlich, aber hoffentlich in Zukunft wieder realisierbar. Die Veranstaltung habe gezeigt, wie wichtig der Bahnhof für die Hamburger:innen sei. Er bedankt sich für das große Engagement.

Auch Herr Höing hebt die hohe Qualität der Fragen hervor. Die Detailtiefe der Hinweise leite sich offensichtlich von einer eindringlichen Beschäftigung und einem hohen Kenntnisstand des Themas ab. Er bedankt sich bei der Moderation und bei den Teilnehmenden für den konstruktiven geführten Austausch.

Ausblick

Frau Dr. Seitz weist darauf hin, dass die schriftliche Dokumentation und die Präsentation im Nachgang der Veranstaltung auf der Projektwebseite www.hbfhh.de zur Verfügung gestellt werden. Anfang April 2021 werde zudem die Auslobungsunterlage veröffentlicht und die teilnehmenden Büros werden unter Berücksichtigung des Impulspapiers mit der Arbeit beginnen. Sie betont, dass weitere Fragen und Hinweise bis zum 28.03.2021 über die Online-Dialogformate auf der Projektwebseite eingebracht werden können. Anschließend verabschiedet sie die Teilnehmenden und bedankt sich für die engagierte und konstruktive Mitarbeit.