



### **Neues Deck auf Hochbahnhaus**

#### **Spezialbeschichtung für doppelt gekrümmte Wände**

Anno 1906 genehmigte die Hamburger Bürgerschaft den Bau einer „Hoch- und Untergrundbahn“. Der Auftrag ging an Siemens & Halske und die Allgemeine Elektrizitäts-Gesellschaft (AEG), die 1911 die Hamburger Hochbahn Aktiengesellschaft gründeten. Ihre Verwaltung siedelte sich auf dem Werkstattgelände in der Barmbeker Hellbrookstrasse an. Gut fünf Jahre nach dem ersten Spatenstich ging die Ringlinie 1912 in Betrieb. Mit der Übernahme der Strassen-Eisenbahngesellschaft im Jahre 1918 wurde das Verwaltungsgebäude in Barmbek infolge des grösseren Verwaltungs- und Personalaufwandes aufgegeben. Bei der Suche nach einem Ersatz machte die Stadt als Gesellschafterin von ihrem Mitspracherecht Gebrauch. Die Entscheidung fiel zugunsten des um die Jahrhundertwende gebauten Kontorgebäudes „Alter Posthof“ in der Nähe des heutigen U-Bahnhofs Mönkebergstrasse. Das Gebäude besass vier Etagen, einen Keller und einen nicht ausgebauten Dachstuhl.

Als zu Beginn der 20er Jahre die Hamburger Hochbahn AG auch den Omnibusbetrieb übernahm, wurde das Haus aufgestockt. Schwere Schäden erlitt das Gebäude bei Luftangriffen im Zweiten Weltkrieg. Angesichts der zentralen Lage entschieden sich Stadt und Unternehmen für seinen Wiederaufbau und fügten im Zuge der baulichen Massnahmen eine weitere Etage hinzu.

#### **Betriebszentrale zieht ins Hochbahnhaus**

In den Nachkriegsjahren wurden Gleisnetz und Wagenpark der Hochbahn Schritt für Schritt instandgesetzt, so dass schon 1950 der Ring wieder befahren werden konnte. Die Hamburger hielten ihrer Hochbahn in guten wie in schlechten Zeiten die Treue, und heute befördern Bahn und Bus täglich rund eine Million Fahrgäste. Strassenbahnen fahren in Hamburg nicht mehr. Die Hamburger Hochbahn AG befindet sich zu hundert Prozent im Eigentum der Freien und Hansestadt Hamburg und gehört mit modernster Technik und über 4000 Mitarbeitern zu den grössten Nahverkehrsunternehmen in Deutschland. Ihr Know-how ist weltweit gefragt. Kundenfreundlichkeit und ein umfangreiches Serviceangebot besitzen in der Unternehmensstrategie absolute Priorität. Effektivitätszuwachs verspricht die fortschreitende Zentralisierung der Betriebsführung des U-Bahn-Betriebs. Elektronische Stellwerke ermöglichen einen ferngesteuerten Verkehr ohne Personal, und im Rahmen der Umsetzung eines Organisationsprojektes werden die einzelnen Streckenzentralen der U-Bahn bis zum Jahre 2012 zu einer Betriebszentrale zusammengefasst. Für die Zentrale wurde ein 400 m<sup>2</sup> grosser stützenfreier Raum gebraucht. Nach umfangreichen Standortuntersuchungen entschied die Unternehmensführung, sie in der sechsten Etage des altherwürdigen Hochbahnhauses unterzubringen. Dafür sprach nicht zuletzt, dass Unternehmens- und Betriebsführung auf diese Weise unter einem Dach zusammenrücken.

#### **Altbau muss Neubau weichen**

Eine solche Lösung erforderte, die sechste Etage des Hochbahnhauses komplett zu entfernen. Zu berücksichtigen sei ausserdem gewesen, so Projektleiter Andreas Nussbaum, dass der ursprünglich viergeschossige Baukörper aus Mauerwerk, Stahl und Beton nur in beschränktem Umfang belastbar war. Der Neubau konnte deshalb nur als leichte Stahl-Glas-

Konstruktion mit Trockenbau-Innenwänden ausgeführt werden. Mit der Machbarkeitsstudie wurde das ortsansässige Büro trapez architektur betraut, das sich vorwiegend mit öffentlichen Bauten wie Schulen und Begegnungsstätten beschäftigt und dessen Dienste die Hochbahn bereits in Anspruch genommen hatte. Das Architekturbüro übernehme vor allem Aufgaben mit hohem Gestaltungsanspruch, betonte Architekt Johannes Holz. Im Falle des Geschossneubaus im Hochbahnhaus bestand die Herausforderung darin, der Modernität von Betrieb und Betriebsführung durch einen angemessenen gestalterischen Entwurf Ausdruck zu verleihen. Der exponierte Standort der Leitzentrale mit ihrer auf dem neuesten Stand befindlichen technischen Ausstattung lud die Architekten förmlich zu einer visionären, den Rahmen des Herkömmlichen sprengenden Gestaltung ein. Sie machten sie zu einer Art Cockpit und verbanden sie in schwungvollem Bogen mit dem dazu gehörigen Ensemble von Büro-, Sozial- und Sanitärräumen. Im Zuge der Entwurfsplanung eröffnete sich die Möglichkeit, auch die Bus-Leitzentrale unter dem Dach des Hochbahnhauses unterzubringen und der Zentralisierung eine weitere Dimension zu geben.

Der Vorschlag, das heterogene Raumprogramm aussen ablesbar zu machen, wurde mit Blick auf die das Stadtbild bestimmenden Kontorhäuser rund um die Mönkebergstrasse von der zuständigen Stadtverwaltung verworfen. Daraufhin wurde der Entwurf laut Johannes Holz komplett umgedreht. Man habe auf die alte Gebäudekante Bezug genommen und sei mit der Fassade staffelförmig zurückgesprungen. Die Bewegung wurde nach innen gerichtet. Alle Räume stehen durch einen mäandernden Flur, der sich in Abhängigkeit von der Tiefe der Räume weitet und verengt, miteinander in Verbindung. Die Dynamik des Verkehrsflusses findet ihren symbolischen Ausdruck in positiv und negativ gekippten Wandflächen.

### **Farbe macht Bewegung sichtbar**

Der Farbgebung kam die Aufgabe zu, so Architekt Holz, den technischen Inhalt der Arbeit einerseits und die der Bausubstanz innewohnende Spannung auffällig werden zu lassen. Das war angesichts der doppelten Krümmung der Wandflächen unter Verwendung üblicher Materialien schlechterdings unmöglich. Bei der Analyse des Marktangebotes stiessen die Architekten auf ein Produkt, das mit seiner metallischen Anmutung ihren Wünschen entsprach. Es eignet sich besonders für technisch geprägte Objekte, kann auf vielerlei Untergründen nahtlos verarbeitet werden und trägt mit seiner Nichtbrennbarkeit sicherheitstechnischen Aspekten Rechnung: Capadecor Metallocryl gehört zur Generation von Spezialbeschichtungen, die aktuellen Gestaltungsbedürfnissen Rechnung tragen und gestalterischer Kreativität neue Spielräume eröffnen. Unter Nutzung der Kompetenz des Herstellers Caparol wurde seine Eignung an Hand von Musterflächen auf Herz und Nieren geprüft. Der Farbexperte Eckhart Wriedt empfahl, den Werkstoff nicht nur gleichmässig mit der Rolle aufzutragen, sondern anschliessend durchzuspachteln, um bewusst ein wolziges Bild zu erzeugen. Im Interesse des Wohlbefindens der Mitarbeiter erkoren die Architekten die Farbe Grün zur dominierenden Farbe, die eine Brücke zwischen Natur und Technik schlägt.

### **Mehraufwand lohnte sich**

In einer beschränkten Ausschreibung erhielt die K. & K. Hollenbach GmbH & Co. KG den Zuschlag für die Malerarbeiten. 1875 gegründet, gehört sie zu den ältesten Handwerksbetrieben in Hamburg. Gegenwärtig beschäftigt sie rund 50 Mitarbeiter. Geschäftsführer Alfonso Buttice verwies auf eine Herausforderung bei der Auftragsabwicklung: Formgebung und unterschiedliche Lichtverhältnisse hätten hohe Anforderungen an Exaktheit und Kreativität gestellt. Mit grossem persönlichen und kollektiven Einsatz habe das Malerteam die Aufgabe gemeistert. Bereits die Bemusterung hat rund 20 Prozent der insgesamt 400 m<sup>2</sup> Wandfläche erfasst. Die in filigraner Arbeit aufgetragenen Wandstreifen unterstützen das Anliegen, einen Fluss zu erzeugen und die

Kurven zu betonen. Metallocryl habe sich als ein hervorragendes Produkt erwiesen und die Anwendung der Spachteltechnik zu einem überzeugenden Ergebnis geführt.

Dem Grundanstrich mit Caparol Haftgrund folgte eine Spachtelung mit Akkord Leichtspachtel und die Zwischenbeschichtung mit Amphibolin. Die finale Beschichtung mit Capadecor Metallocryl Interior verlieh den Wandflächen ihre metallische Optik. Projektleiter Nussbaum unterstrich, dass die Realisierung des Projekts alle Erwartungen erfüllt und die Partner das in sie gesetzte Vertrauen voll erfüllt hätten. Dem Farbenhersteller bescheinigt er Kompetenz und Innovationskraft.



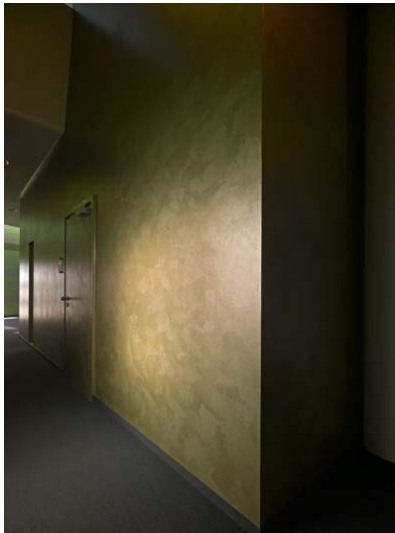
Dynamik des Betriebs und Modernität der Technik inspirierten die Architekten zu einer besonderen Gestaltung der Leitzentrale.



Glasfassade und Oberlicht versorgen die Arbeitsplätze in der Leitzentrale mit Tageslicht.



Das von den Architekten zur dominierenden Farbe erkorene Grün schlägt eine Brücke von der Natur zur Technik. Die Farbgebung soll Wohlbefinden und Produktivität der Mitarbeiter fördern.



Charakter und Funktion des neuen Gebäudeteils entsprechend wurde für die Farbgebung durchgängig die metallisch anmutende Spezialbeschichtung Metallocryl gewählt.



Um ein wolkiges Erscheinungsbild zu erzeugen, wurde die Farbe nach dem Auftragen mit der Rolle durchspachtelt.



Der mäandernde Flur weitet und verengt sich in Abhängigkeit von der Tiefe der anliegenden Räume. Die Streifen machen die Kurven besser lesbar.



Die Dynamik des modernen Schienenverkehrs findet auch in positiv und negativ gekippten Wandflächen ihren Ausdruck.



Unterschiedlicher Lichteinfall bringt reizvolle Farbeffekte hervor.