

Ungetrübter neuer Schwung

Die Sanierung der Hamburger Hochbahn-Haltestelle „Landungsbrücken“ von Trapez Architektur spielt mit der Erinnerung der Fahrgäste. Wie sah es hier eigentlich früher aus? Scheinbar genauso. Doch der Eindruck täuscht.

Text **Josepha Landes** Fotos **Meike Hansen, Archimage**

An den Stützen auf dem Bahnsteig treffen die Bauabschnitte von 1910 und 1957 aufeinander. Sie sind nun entmantelt sichtbar.



Die Haltestelle Landungsbrücken an der Hamburger Hafensstraße. Unten: Die in den 50ern als kragendes Bauteil gedachte Treppe zur Dachterrasse war seit Jahren provisorisch abgestützt. Nun lagert sie auf schlanken Stützen.

Gewohnheiten verunklaren den Blick. Dieses Phänomen entsteht im Gehirn – es radiert eine ganze Menge von dem aus, was die Sinne wahrnehmen. Das erleichtert das Leben: Ohne diesen „Radiergummi“ wäre der Mensch überfordert vom dauernden Ordnen des Immerwiederkehrenden. Im Umkehrschluss erschwert das gewohnheitsmäßige Übersehen Architekten, die Bauwerke sanieren, das Wahrgenommenwerden ihrer Arbeit. Langezeit unzugänglich, nimmt die Öffentlichkeit nach Umbaumaßnahmen die erbrachte Mühe häufig mit einem aufatmenden „Endlich“ in Empfang, bestenfalls einem „Sauber“. Manchmal aber auch mit Unverständnis: Was habe sich denn nun hier überhaupt getan, sei denn das nötig gewesen, habe man sich da nicht etwas mehr versprechen dürfen? Abgesehen von den oft im Verborgenen liegenden Neuerungen an Technik und Bausubstanz, entgehen überlegte, dezente Veränderungen schnell den Blicken, die vom großen, bekannten Ganzen eingenommen sind – das die Planer häufig kaum berühren (dürfen). Besagtes „Sauber“ ist also schon ein großes Lob, schwingt darin immerhin die unterbewusste Anerkennung mit, dass etwas „irgendwie anders“, im Sinne von, „irgendwie auch besser“ sei.

So haben sich sicherlich einige – im Positiven – gestört gefühlt, die im vergangenen Jahr einmal wieder in die Haltestelle „Landungsbrücken“ der Hamburger Hochbahn kamen. Knapp ein halbes Jahr, von Mai bis Dezember 2019, war sie nicht angefahren worden. Da das kupfergrüne Dach der Station jedoch nach wie vor stadtbildprägend am Hafen liegt, mag mindestens Nicht-Hamburgern die Veränderung nahezu unterm Radar



davon gegliedert sein, die Trapez Architektur mit ihrer Sanierung geleistet haben. Dabei kommt ihr Umbau durchaus gestalterischem Anspruch nach.

1910 bis 1912 als einer der ersten Bahnhöfe der gerade neu gegründeten Hochbahn-Aktiengesellschaft gebaut, war der Haltepunkt zum Zeitpunkt der Neukonzeption ein kruder Ort geworden. Der Ursprungsbau aus der Hand von Johann Emil Staudt, der auch die nahe Bismarck-Statue und andere Bahnhöfe, etwa jenen am Rathaus Schöneberg in Berlin sowie das KaDeWe gebaut hat, war nur noch im Kern des Gebäudes erhalten. Im Krieg zerstört, war die Station seit den späten Fünfzigern von einem markant tiefgezogenen Kupferdach überdeckt, für das Fritz Trautwein verantwortlich zeichnete. Auch die breite Fußgängerbrücke, mit der die Haltestelle an die namensgebende Anlegestelle für Passagierschiffe gebunden ist, stammt aus dieser Zeit. In den Zwanzigern war zudem eine dem Portugiesenviertel zugewandte zweite Schalterhalle ergänzt worden und später, in den Siebzigern

über die Haupthalle ein Zugang zur neuen City-S-Bahn, die Altona und das Hamburger Zentrum verbindet.

All diese Zeitschichten mögen zwar von außen einen halbwegs harmonischen Eindruck erwecken – trügerisch, trat doch das Dach de facto als Deckmäntelchen auf –, im Inneren fanden sie so recht nicht zueinander. Dazu kam eine Verschneidung von Verantwortlichkeiten zwischen dem städtischen Betrieb Hamburger Hochbahn, deren U-Bahnen auf der oberen Gleisebene verkehren, und der S-Bahn, einem Tochterunternehmen der Deutschen Bahn, deren Strecke im Untergrund verläuft. Gestalterisch und technisch treffen sie an der harten Kante des Abgangs zu den S-Bahn-Gleisen aufeinander. Ein Ungemach, das auch die Sanierung nicht aufzuweichen vermochte. Das Dach des Nachkriegsbaus dockte in der Eingangshalle mehr schlecht als recht an die Geometrie und das Tragwerk des alten Bahnhofs an, der mit den auf einer Art Viadukt gelagerten Hochbahn-Gleisen noch immer das Herzstück der Haltestelle ausmachte. Doch – Glück



Architekten	Trapez Architektur, Hamburg	Hersteller	Fassade/Dach Aurubis, vorpatiniertes Kupfer
Projektleitung	Jennifer Heckenlaible	Türen Schüco Jansen	Fenster Tischlerei Detjen
Mitarbeit	Nadine Pankrath, Alwin Keimpema, Lars Holbe, Catmo Manosalva, Kerstin Junge	Boden, Betonwerkstein	Rehbürger
Bauleitung	Architekturbüro Herzer, Hamburg, und Jennifer Heckenlaible	Fliesen, Spaltriemchen	Agrob Buchtal, Gail
Tragwerksplanung	Leonhardt, Andrä und Partner, Hamburg	Leuchten	Norka, Leipziger Leuchten
Auftraggeberin	Hamburger Hochbahn	Aufzüge	Lutz Aufzüge

In der Großen Halle haben Trapez Einbauten entfernt und den Schwung des 50er-Jahre Baus aufgegriffen. Die Schalterhalle (kleine Bilder) ist von Einbauten befreit, hat ein neues Dach und Fenster wie in den 20ern.



im Unglück – war die Struktur des Gebäudekonglomerats über die Jahre zunehmend unkenntlich geworden. Kiosk-Einbauten, abgehängte Wegweiser und aufgeschraubte Werbetafeln hatten die Architektur des Bahnhofs zurückgedrängt. Erst bauliche Mängel führten dazu, sie wieder in den Blick zu nehmen.

Zum einen war das Dach, auf dem sich auch eine Aussichtsplattform befindet, marode. Außerdem musste die dort hinaufführende, vom Fünfziger-Jahre-Bau auskragende Treppe schon längere Zeit abgestützt werden. Zum anderen baut die Hochbahn seit 2012 ihre Haltestellen barrierefrei um. Also wurden auch an den Landungsbrücken eine Bahnsteigerhöhung und Aufzüge notwendig. Im kommenden Jahr soll der Ausbau am gesamten Streckennetz mit der Umrüstung der Stationen Rathaus und Mönckebergstraße abgeschlossen sein. Wie die Landungsbrücken sind sie Teil der Ringbahnlinie U3. Im Zuge der Baumaßnahmen ist sie derzeit erneut unterbrochen, voraussichtlich für ein ganzes Jahr.

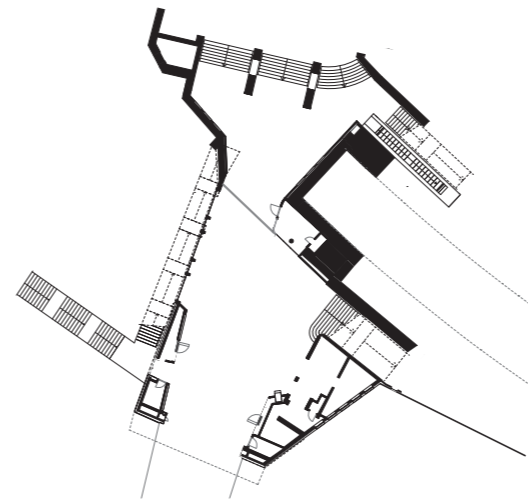
Am Bahnhof Landungsbrücken war es Trapez Architektur gelungen, nach fünf Monaten wieder Zugdurchfahrten zu ermöglichen. Zwei Jahre hatte das Team um Jennifer Heckenlaible die gut dokumentierte Planungsgeschichte der Anlage studiert, bevor im März 2019 die ersten Bauarbeiten begannen. Bei laufendem Betrieb ging es zuerst an die Instandsetzung der hangseitigen Bahnsteigrückwand. Nach dem Hafengeburtstag im Mai stand der Mammutbrocken an: Das Dach wurde ab- und neu aufgetragen, die Stahlrahmenträger instandgesetzt und die Bahnsteige erneuert. Allerlei Schadstoffe kamen zutage, einige unerwartet. Träger für Träger ging die Arbeit voran – im Schichtbetrieb, auch nachts. So dass, als die Decke aus Betonhalbfertigteilen im Oktober fertig war, wieder Bahnen zwischen den benachbarten Stationen St. Pauli und Baumwall verkehren konnten.

Neben den Notwendigen machen jedoch hinlängliche Erneuerungen den Umbau aus. Sie streckten sich noch bis Dezember. Die Dach- und Fassadenbekleidung wurde komplett durch

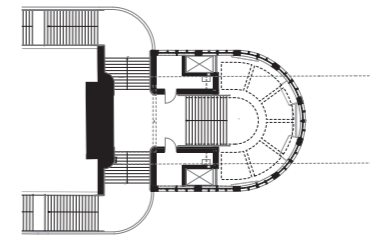
neue, bereits grüne Kupferschalen ersetzt. Nur eine Firma liefere das Material in diesem vorbewitterten Zustand, erklärt Heckenlaible. Die Hülle nimmt also die gewohnte Optik auf, reagiert allerdings weiter auf Umwelteinflüsse.

Im Inneren räumten die Architekten gründlich auf. Nichts pendelt mehr von den Decken. Schilder, Leuchten, Wegweiser, Automaten sind in Wände und Decken eingelassen. Außerdem setzten Trapez alles daran, die Partien des Bauwerks miteinander zu verbinden. Das gelingt über einheitliche Materialisierung und ein neues Gestaltungsmittel: die „Welle“, eingesetzt als starke und schwächere Krümmung. Beides referenzieren die Architekten aus dem Bestand.

Die Landungsbrücken bekennen sich in ihrer sanierten Form stärker als zuvor zu ihrem Fünfziger-Jahre-Duktus. Wie Spolien umfließt jene Zeit Relikte der älteren – vor allem im außen liegenden Abschnitt des Bahnsteigs, zwischen Haupt- und Schalterhalle, blieben Lavastein-Brüstungen der frühen Jahre erhalten. Schmale weißglänzende Fliesen, wie sie 1957 zum Einsatz ka-



Die zweite Schalterhalle am Hafentor datiert 1923. Um die Aufzüge einzubinden, bauten die Architekten das Gebäude bis auf die Außenmauern zurück. Grundrisse Große Halle und zweite Schalterhalle im Maßstab 1:750



men, waren vom Denkmalschutz zum Erhalt vorgegeben. Auch an Stellen, wo sie zuvor nicht durchgängig zum Einsatz gekommen waren, etwa auf den Bahnsteigen, sind sie nun zu finden. Ergänzt haben die Planer sie im großen Eingang um typengleiche in Mokka Braun, für die hintere Schalterhalle nutzten sie olivgrüne. Diesen Bau von Walther Puritz (1923) habe sie komplett entkernt und mit einem neuen Dach versehen, aus dem nun zwei gläserne Fahrstühle ragen.

Die Wellenanspielung wiederum rührt aus dem Dach der großen Halle und einem Schwung her,

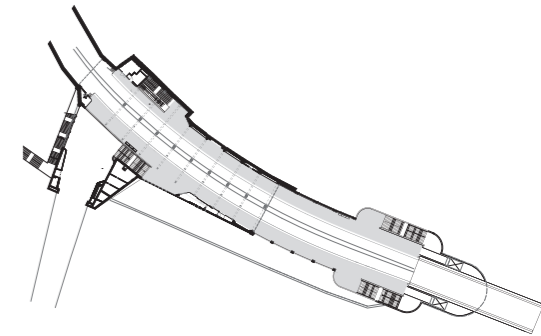
mit dem Trautwein den Passagierstrom zum vorderen Bahnsteig leitete. Auch die backsteinerne Schalterhalle in dynamischer Twenties-Form mag als Anhaltspunkt für den Schwung gedient haben. Zum einen setzen Trapez mit den heute gegebenen Planungstools die Dachform der Eingangshalle auch innen gekonnter um als in ihrer Entstehungszeit. Zweifach gekrümmt war die Decke vormals in schrägen Stücken nach oben gestaffelt. Zum anderen binden sie abgerundete Kanten dort ein, wo sie neue Räume schaffen – etwa für die Einsatzleitzentrale



Die Zeitschichten fanden im Inneren nicht so richtig zueinander. Glück im Unglück – war die Struktur des Gebäudekonglomerats über die Jahre zunehmend unkenntlich geworden.

auf dem Bahnsteig, die bei Großveranstaltungen wichtig ist. Auch integrieren sie Sitzgelegenheiten über flache Schwünge in der Bahnsteigwand.

Der gestaltende Anteil an diesem Umbau mag minimal erscheinen, doch die Wahrnehmung täuscht. Der Umbau hat die Hochbahnhaltestelle an den Landungsbrücken zu einer minimalistischen Version des Bestands gemacht. Ein ungetrübter Blick offenbart den Umfang der Gestaltungskraft auf einen Zustand, an den sich Fahrgäste über Jahre gewöhnt hatten.



Sanierungsanlass war der barrierefreie Ausbau der Station, dazu gehörten die Einbindung von Aufzügen und eine Erhöhung des Bahnsteigs. Grundriss Gesamtanlage im Maßstab 1:2000