

»Stadtlagerhaus« in Hamburg

Projektentwickler:

Garbe Bautechnik GmbH,
Hamburg

Eigentümer:

Volksfürsorge Versicherungsgruppe,
Hamburg

Architekten:

Jan Störmer Architekten,
Hamburg

Tragwerksplanung:

Assmann Beraten und Planen GmbH,
Hamburg

Stahlbau:

Otto Wöhr GmbH,
Frielzheim
Edgar Buthmann Stahlbau GmbH,
Glinde

Fertigstellung:

Mai 2001

Standort:

Große Elbstraße 27

Text:

Jan Störmer

Fotos:

Jan Störmer
Otto Wöhr GmbH

Das an der Elbe gelegene »Stadtlagerhaus« mit seinen zwei Teilen aus Speicher- und Silogebäude wird durch den Umbau und die Aufstockung in seiner städtebaulichen Dominanz gestärkt. Bei größtmöglicher Akzeptanz des Alten unterstreicht der Umbau die ursprünglichen, denkmalgeschützten Gebäudeteile in ihrer Kraft und Klarheit. Das Ensemble wurde zur neuen »Landmarke« in der städtischen Hafensilhouette und bildet am Hamburger Fischmarkt den Auftakt der Neugestaltung des Holzhafens.

Im Erdgeschoss des wuchtigen Sockelgebäudes des Speichers befindet sich zur Elbseite ein Restaurant. Die fünf darüber liegenden Geschosse wurden für Ateliers ausgebaut, die zum Teil zugemauerten Flächen als Fensteröffnungen wieder hergestellt. Die Ateliers erhielten der Fassade vorgesetzte Stahlbalkone in Anlehnung an die ursprüngliche Form der traditionellen »Ladebalkone«.



In der viergeschossigen Aufstockung sind 28 Wohnungen unterschiedlicher Größe von 50–155 m² untergebracht. Nord-, Süd- und Ostseite sind als Doppelfassade konzipiert, sie bildet einen Klima- und Akustikpuffer vor der inneren Wohnungsfassade. Auf dem Dach sind ein Kinderspielplatz sowie eine Terrasse für die Bewohner vorgesehen. Ein auskragender Aussichtssteig bietet einen hervorragenden Blick über die Elbe.

Das Silogebäude hat vom ersten bis zum neunten Obergeschoss je Ebene nur eine Nutzungseinheit als Büroloft mit einer attraktiven Ausrichtung zur Elbe. Das Silo wurde in historischer Bauart um ein Geschoss aufgestockt und mit einem Satteldach ergänzt. Gemäß den Auflagen des Denkmalschutzes bezieht sich das neu aufgesetzte Dach auf einen in historischen Unterlagen wiederzufindenden historischen Giebel zur Elbe. Der dahinter liegende 12 m hohe Dachraum mit eingestellter Galerie ist in eine vertikale Struktur von geschlossenen und verglasten Flächen gegliedert.

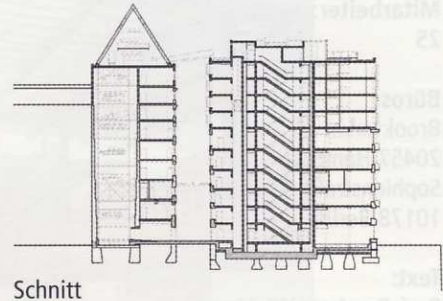
Prof. Bernhard Winking Architekt BDA

Das automatische mechanische Parksystem als stählerne Turmlösung in dem steinernen Silobau für 132 Pkws auf 17 Ebenen ist ca. 33 m hoch und wird im Erdgeschoss des Silogebäudes erschlossen. Drei Parksafenanlagen, zwei für je 50 Pkws und eine für 32 Pkws, sind über drei Einfahrtstore zu erreichen. Ein übergeordneter Zentralrechner weist dem Nutzer den am schnellsten verfügbaren Übergabebereich zu, die Zuordnung wird »chaotisch« verteilt, immer nach optimaler kürzester Einlagerzeit.

Heute dokumentieren die ehemaligen Zuganker an der Außenfront die historische Bauweise und den Zusammenhang mit dem hohen Luftraum. Ihre Funktion wurde aber durch eine doppelte Stahlkonstruktion ersetzt: eine bauseitige zur Aussteifung und die Stahlkonstruktion des automatischen Parksafes.

Durch seine Lage am Hamburger Fischmarkt befindet sich das »Stadtlagerhaus« zugleich jedoch im Überflutungsbereich der Elbe. Eine stählerne Fluchtbrücke verbindet nun das hochwassergeschützte Gebäude mit dem »Festland«. Die Große Elbstraße überspannend, verknüpft sie es mit dem gegenüberliegenden »Stilwerk«, von dort aus gelangt man auf die höher gelegene Buttstraße in flutsicheres Gebiet. Denn die Nutzung des Gebäudes als Wohnhaus bedingte eine Fluchtmöglichkeit für die Bewohner bei Überflutung des Fischmarktes sowie einen Zugang für die Feuerwehr im Brandfall. Planerisch musste hier also der Katastrophenfall eines Feuers bei Hochwasser berücksichtigt werden.

Der geschwungene Stahlkorpus steht auf vier Stützen, die biegesteif an den Brückenkörper angeschlossen sind. Die Geometrie – eine kraftvoll gespannte Konstruktion, die an eine riesige Wasserspinne erinnert – ergibt sich aus den Anforderungen des Bestands. Die vorhandenen Anschlusshöhen der zu verbindenden Gebäude sowie die besonders große Durchfahrts Höhe der Großen Elbstraße prägen die Form der Brücke. Der Schwerlasttrasse zum England-Fährterminal wurde dabei mit einer lichten Höhe von 8,50 m Rechnung getragen.



Schnitt



Die Konstruktion der Brücke ist aus bis zu 20 mm starken Stahlblechen mit aufgeschweißten Stahlrippen konzipiert, die als Ganzes statisch zusammenwirken. Diese aus dem Schiffsbau entlehnte Konstruktionsweise stellt mit ihrem Bezug auf die am gegenüberliegenden Elbufer gelegenen Werften eine enge Verzahnung zur Umgebung her.