

16.05.2013/bwvi

Einstimmige Entscheidung für den Gewinnerentwurf „Souveräne Durchformung bis ins Detail“

Der Entwurf für die neue Süderelbebrücke steht fest. Der Vorschlag der Ingenieurgemeinschaft sbp - WTM - D+W der Firmen schlaich bergemann und partner - sbp GmbH aus Stuttgart, WTM Engineers GmbH aus Hamburg und DISSING + WEITLING architecture aus Kopenhagen, Dänemark gefiel den Juroren dabei am besten.

Sie entschieden sich für eine sogenannte integrale Schrägseilbrücke mit einer Hauptspannweite über die Süderelbe von 350 Metern. „Mit der symmetrischen Anordnung der zwei Pylone wird ein Bezug auf die Köhlbrandbrücke genommen, ohne deren Geometrie zu duplizieren. Dieser Ansatz zu einer Gesamtschau der Hafenzonen links und rechts des Köhlbrands wird begrüßt“, so die Begründung des Preisgerichts. Mit einer Höhe von jeweils 140 Metern werden die wie Masten aufragenden Pylone in Kombination mit den beiden mittig angeordneten fächerförmigen Seilebenen der Brücke ihren unverwechselbaren Charakter verleihen.

Wirtschaftlich und robust

Schrägseilbrücken gelten für große Spannweiten als besonders geeignet: Ihr Bau ist verhältnismäßig unkompliziert und lässt sich deshalb relativ schnell und wirtschaftlich umsetzen. Die Jury dazu: „Der Versteifungsträger wird über eine Länge von 392 m aus zwei getrennten Hohlkästen für die beiden Richtungsfahrbahnen gebildet, die in regelmäßigen Abständen durch Querträger miteinander verbunden sind, so dass ein durchgängiges Lichtband entsteht. Hervorzuheben ist die Einspannung des Überbaus in die Pylone; Zwängungen können durch die Weichheit der Pylone und durch „Atmen“ des Überbaus abgebaut

werden. Durch dieses integrale Lagerungskonzept verringert sich die Anzahl der Verschleißteile [...].“ Diese integrale Bauweise – also die monolithische Verbindung von Brückenüberbau und stützenden Unterbauten – die das Entwurfsteam vorschlägt, soll dazu beitragen, die neue Süderelbebrücke zu einem robusten und wartungsarmen Bauwerk zu machen.

Optisch reizvoll und dennoch harmonisch

Die Umgebung der Süderelbe bei Moorburg ist durch Raffinerien, das Kraftwerk Moorburg, Hafenanlagen sowie die Kattwykbrücke geprägt. Weiter nördlich liegt die Köhlbrandbrücke, ein schon aus der Ferne sichtbares Wahrzeichen der Stadt, die als Pionierwerk der deutschen Brückenbaukunst gilt. Die neue Süderelbebrücke lehnt sich in ihrem Entwurf an die 1974 gebaute Schrägseilbrücke zwar an, tritt aber optisch nicht mit ihr in Konkurrenz, sondern stellt eine Bereicherung für das Brückenensemble im Hamburger Hafen dar.

Umweltverträglich und hell

Die im Brückenkonzept vorgesehenen Einzelstützen lassen sich ohne größere Beeinträchtigungen der bereits bestehenden Verkehrswege wie die Kattwykbrücke oder die Hafentunnel errichten. Die während der Bauzeit beanspruchten Landflächen werden gegen Ende der Baumaßnahmen wieder vollständig renaturiert. Auf den Flächen unterhalb des 5 Meter breiten Lichtspalts der Brücke wird sich durch das einfallende Licht schon sehr bald eine dauerhafte Vegetation entwickeln können.

Rückfragen der Medien:
Pressestelle der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation
Helma Krstanoski
Tel.: 040-42841-1326
E-Mail: pressestelle@bwvi.hamburg.de
Internet: www.hamburg.de/bwvi

DEGES
Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs-
und -bau GmbH
Etta Schulze
Zimmerstraße 54
10117 Berlin
Tel. +49 (0) 30 202 433 32
Fax +49 (0) 30 202 435 91
E-Mail: ESchulze@deg.es.de

public:news
Agentur für Kommunikationsberatung
GmbH
Antje Soltau
ABC-Straße 4-8
20354 Hamburg
Tel. +49 (0) 40 866 888 22
Fax +49 (0) 40 866 888 10
E-Mail: soltau@publicnews.de



DEGES