

Lückenschluss oder urbaner Kurzschluss?

von Thomas Edelmann | 13. Juni 2013

Hamburg lebt vom Hafen und ordnet ihm auch Fragen der Lebensqualität gelegentlich unter. Eine neue Stadtautobahn soll vor allem die Wirtschaftsverkehre entlasten. Als erstes wurde nun ein Brückenentwurf öffentlich präsentiert. Der ist betörend schön, doch das Gesamtprojekt bleibt fragwürdig.



Eine neue Brücke für Hamburg: Der Siegerentwurf von Schlaich Bergermann Partner, Stuttgart, WTM Engineers, Hamburg, und Dissing + Weitling, Kopenhagen. Foto © Ingenieurgemeinschaft sbp - WTM - D+W

Die Elbmetropole plant und plant: „Das ungebaute Hamburg“ heißt ein Buch, das bereits 1991 „Visionen einer anderen Stadt in architektonischen Entwürfen der letzten hundertfünfzig Jahre“ versammelte. Im Laufe der Jahrzehnte haben sich bemerkenswerte Ideen und gestalterische Großprojekte angehäuft, die noch immer der Erinnerung zugänglich sind. Etwa das Vorhaben des Ingenieurs und Unternehmers Eugen Langen von 1894, Schwebebahnen in Hamburg zu errichten und auch die beiden Ufer der Norderelbe mittels einer Schwebefähre zu überwinden. Diese sollte an einer 45 Meter hohen Brückenbahn aufgehängt werden und immerhin 6000 Personen pro Stunde von den Wohnvierteln auf der Nordseite zu den links der Elbe gelegenen Arbeitsplätzen im Hafen und zurück befördern. Aus repräsentativen steinernen Empfangsbauten an beiden Ufern wäre eine Art Hängebrücke emporgewachsen, an der die Fährkabinen über den Fluss schweben sollten. Statt der Schwebebahn kam 1912 die Hochbahn, statt der Schwebefähre wurde 1911 zwischen St. Pauli und Steinwerder ein Elbtunnel eröffnet.

Berüchtigt sind die Planungen zur Neugestaltung der nördlichen Elbseite ab 1937, die gestalterisch eine Verbindung von Hamburg und der eingemeindeten Nachbarstadt Altona mittels einer Hochstraße schaffen wollte. Zudem sollte ein Gauforum mit Versammlungshalle und einem Parteihochhaus entstehen, sowie eine Hochbrücke über die Elbe, für die es bereits ältere Überlegungen gab. Die Architekten und Bauhistoriker Hartmut Frank und Olaf Bartels rekonstruierten im „ungebauten Hamburg“, wie sich Hamburger sowie Berliner

NS-Ingenieure und Architekten ins Gehege kamen. Das gesamte Projekt wurde damals als „Tor der Welt“ bezeichnet. Hamburg wollte sich mit der Neugestaltung des gesamten Elbufers, das im Rahmen eines Architektenwettbewerbs konkretisiert wurde, als Widerpart zur US-Metropole New York in Szene setzen. Zeichenhaft und monumental sollte diese Vision ins Hamburger Nachkriegs-Weichbild eingepflanzt werden.

Der maßgebliche Hamburger Architekt Konstanty Gutschow hatte bei Studienreisen nach Amerika an dortigen Brücken und Hochhäusern für sein Projekt Maß genommen – und hätte auf diktatorische Durchsetzbarkeit seiner Vorhaben bauen können. Kriegsbedingt blieben Gutschows Entwürfe dann unrealisiert. Sylvia Necker legte 2012 eine umfassende zeithistorische Untersuchung zu Leben und Werk des Architekten vor. Statt Brücken zu bauen, exportierte Deutschland den Krieg in die ganze Welt, der mit Bombardements und Feuerstürmen schließlich auch die Hansestadt verwüstete. Bereits 1946 befand die Wochenzeitung „Die Zeit“: „Die sinnlosen Pläne einer gigantischen Elbbrücke waren sowieso mit dem Zusammenbruch erledigt.“

Wiederaufbau, Wirtschaftswachstum und Planungseuphorie führten bald zur Entwicklung neuer visionärer Bauprojekte. Nicht alle wurden zum papierernen Material für Bauhistoriker. Die Verlagerung des Hafens vom Osten der Stadt, wo seit einigen Jahren die Hafency entsteht, hin zum Westen mit seinen raumgreifenden Container-Terminals, begann bereits in den 1970er Jahren. Und mit ihm die Entwicklung einer neuen Verkehrsarchitektur, die sich als Anti-Projekt zu den schwerfällig-massiven Entwürfen Gutschows verstand. Der dreieinhalb Kilometer lange Elbtunnel (1975) und die bereits 1974 eingeweihte, ebenso lange Köhlbrandbrücke (entworfen von einem Team der Ingenieure Paul Boué, Hans Wittfoth und dem Architekten Egon Jux) wurden zu Wahrzeichen für Hamburg. Und sie standen zugleich für eine technisch geprägte Zukunftsvision der Bundesrepublik, die durch Ölkrise und den gesellschaftlichen Wandel rasch ihre ästhetische Ausdrucks- und Überzeugungskraft einbüßte. Der Sinn großer Infrastrukturprojekte, wie sie lange im sozialdemokratisch regierten Hamburg populär waren, wurde hinterfragt. Zunehmend kritisch werden seither Auswirkungen auf die Lebensqualität der Bevölkerung diskutiert, die aus dem Ausbau von Hafen, Energieversorgung und Verkehrsstrassen resultieren.

Womöglich schreibt die Stadt gerade an einem neuen Kapitel für künftige Auflagen des „ungebauten Hamburg“. Denn im Süden Hamburgs, einem Gebiet, das seit 1937 nicht mehr preußisch, sondern hamburgisch ist, wird noch immer an einem eigentümlichen Verkehrsprojekt der siebziger Jahre festgehalten. Seither werden Jahr für Jahr Planungskosten für das höchst fragwürdige Vorhaben ausgegeben. Seit 1979 planen die Stadt und der Bund eine südlich der Elbe gelegene Querverbindung zwischen den Autobahnen A1 und A7 mitten durch die Stadt, die als „Hafenquerspange“ bekannt wurde. Unter dem Namen A26 wird das Projekt derzeit weiterentwickelt. Falls sie das Bundesverkehrsministerium in den „vordringlichen Bedarf“ des Bundesverkehrswegeplans aufnimmt, hat die Schnellstraße eine Realisierungschance.

Hamburg hat eben dies beantragt. Es handelt sich um einen 9,7 Kilometer langen, kurvenreichen Abschnitt mit starken Steigungen. Nach Fertigstellung soll auf der Strecke Tempo 80 gelten. Bevor gebaut werden kann, sind dank der Besonderheiten der Trasse, die empfindliche Naturschutzgebiete und Wohnsiedlungen tangiert, weitere Detailplanungen fällig, Gerichtsverfahren mit Betroffenen ohnedies. Während ein Vertreter des Bundesverkehrsministeriums kürzlich von einem „bedeutenden Lückenschluss“ sprach, hat sich der Verkehrsplaner Hartmut Topp aus Kaiserslautern, der im Kuratorium der Internationalen Bauausstellung (IBA) in Hamburg sitzt, gegen das Vorhaben ausgesprochen. Eine Autobahn „mitten durch Hamburgs Mitte wäre kein Lückenschluss, sondern ein Kurzschluss.“ Es sei verkehrsplanerisch anerkannte Praxis, so der angesehene Planer, „überregionalen Autobahnverkehr nicht durch Stadtgebiete zu führen und Lückenschlüsse im Autobahnnetz nicht in einem bereits so vorbelasteten Raum wie Wilhelmsburg zu suchen“, erklärte Topp bereits 2010.

Doch es wird munter weiter geplant. Zwar wurde die Trasse aus dem Norden der Elbinsel Wilhelmsburg, die im Zuge der IBA zum wichtigen Entwicklungsgebiet der Hamburger Stadtplanung erklärt wurde, in deren Süden verlegt, doch allein diese „Linienbestimmung“ trägt dazu bei, dass nun an, auf und neben der geplanten Trasse keine anderen Entwicklungsvorhaben – wie etwa der dringend benötigte Wohnungsbau – mehr erfolgen können. Mitte Mai stellte der parteilose Hamburger Wirtschafts- und Verkehrssenator Frank Horch die Ergebnisse eines Realisierungswettbewerbs für eine neue Autobahnbrücke vor,

die im Rahmen der A26 eines fernen Tages gebaut werden soll.

Zwölf europäische Ingenieur- und Planungsbüros legten Entwürfe für eine neue Süderelbbrücke vor. Sie soll im Südwesten der Elbinsel Wilhelmsburg als Hochbrücke den südlichen Elbarm überspannen. Einstimmig entschied sich die Fachjury für einen Entwurf der deutsch-dänischen Ingenieursgemeinschaft, die aus den Büros Schlaich Bergermann Partner, Stuttgart, WTM Engineers, Hamburg, und Dissing + Weitling, Kopenhagen gebildet wurde. Es handelt sich um eine integrale Schrägseilbrücke mit einer Hauptspannweite über die Süderelbe von 350 Metern. Zur Köhlbrandbrücke stellt sie mit der symmetrischen Anordnung zweier Pylone Bezüge her, ohne, wie die Jury lobte, deren Geometrie zu duplizieren. „Der Versteifungsträger wird über eine Länge von 392 Metern aus zwei getrennten Hohlkästen für die beiden Richtungsfahrbahnen gebildet“, erläutert die Jury, „die in regelmäßigen Abständen durch Querträger miteinander verbunden sind, so dass ein durchgängiges Lichtband entsteht.“ Diese „Schlankheit des Trägers“ und seine „Aufspaltung bis in die Vorlandbrücken hinein“ schütze das Bauwerk vor einer „unangenehmen Monumentalität“.

Das Gesamtbild der Gewerbeflächen wechsele „zwischen Brache und High-Tech“ schrieb einst der Hamburger Kunsthistoriker und Denkmalpfleger Hermann Hipp über die Gegend, in der die künftige Brücke entstehen könnte. Die Stelle ist ein Nadelöhr für Hafenbahn und Schwerlastverkehr. Raffinerien und das umstrittene Steinkohlekraftwerk Moorburg, das 2014 in Betrieb gehen soll, bilden die unmittelbare Nachbarschaft. Im Schatten der künftigen Autobahnbrücke erhebt sich die Kattwyk-Brücke, die größte Hubbrücke Deutschlands, über die Wahlweise Autos und Lastwagen oder Güterzüge geführt werden, falls ihr bewegliches Mittelteil nicht gerade 46 Meter in die Höhe gehoben wird, um großen Schiffen Platz zu machen. Die 1973 eingeweihte Brücke soll durch eine ähnlich gestaltete reine Bahnbrücke ergänzt werden (Ingenieurgesellschaft Leonhardt, Andrä und Partner, Sellhorn Ingenieurgesellschaft und Ingenieurbüro Vössing). Für den Bau besteht bereits Planungsrecht, doch das Geld ist nicht da. Bereits im Bau ist etwas weiter nördlich die neue Rethe-Klappbrücke (Ingenieurgesellschaft IB Grassl, Sellhorn Ingenieurgesellschaft und Architekt Bernhard Winking), die bald die gleichnamige Hubbrücke aus dem Jahr 1934 ersetzen soll.

So prächtig und kühn der deutsche-dänische Autobahn-Brückenentwurf auf den Renderings auch wirken mag, womöglich bleibt am Ende doch nur ein weiteres „melancholisches, papierenes Märchen“ wie Fritz Schumacher nicht realisierte Planerträume bereits 1929 nannte.

www.deges.de
www.sbp.de
www.wtm-hh.de
www.dw.dk

Die Wettbewerbsentwürfe werden öffentlich vorgestellt:
vom 2. Bis 27. Juli 2013: Foyer des Elbcampus Hamburg-Harburg
vom 14. bis 27. August 2013: Galerie der Handwerkskammer Hamburg





Die Brücke ist schon mal gezeichnet, ob das Projekt „Stadtautobahn A 27 Hamburg“ auch wirklich realisiert wird, ist noch offen. Foto © Ingenieurgemeinschaft sbp - WTM - D+W



Zwölf europäische Ingenieur- und Planungsbüros legten Entwürfe für eine neue Süderelbbrücke vor, hier der 2. Platz von Kinkel + Partner, Neu-Isenburg. Foto © Kinkel + Partner



Der 2. Platz von Kinkel + Partner sieht vier Pylone und markante Stahlseilverbindungen vor. Foto © Kinkel + Partner



Der 3. Platz stammt vom Büro Ponting d.o.o. aus Maribor aus Slowenien. Foto © Ponting d.o.o.



„Hafenquerspange“ auf slowenisch: der Entwurf des Ingenieurbüros Ponting d.o.o. geht von zwei schräg aufstrebenden Pylonen aus. Foto © Ponting d.o.o.



Bereits im Bau: die Rethe-Klappbrücke aus dem Jahr 1934.



Im Schatten der künftigen Autobahnbrücke erhebt sich die Kattwyk-Brücke. Foto © Thomas Edelmann