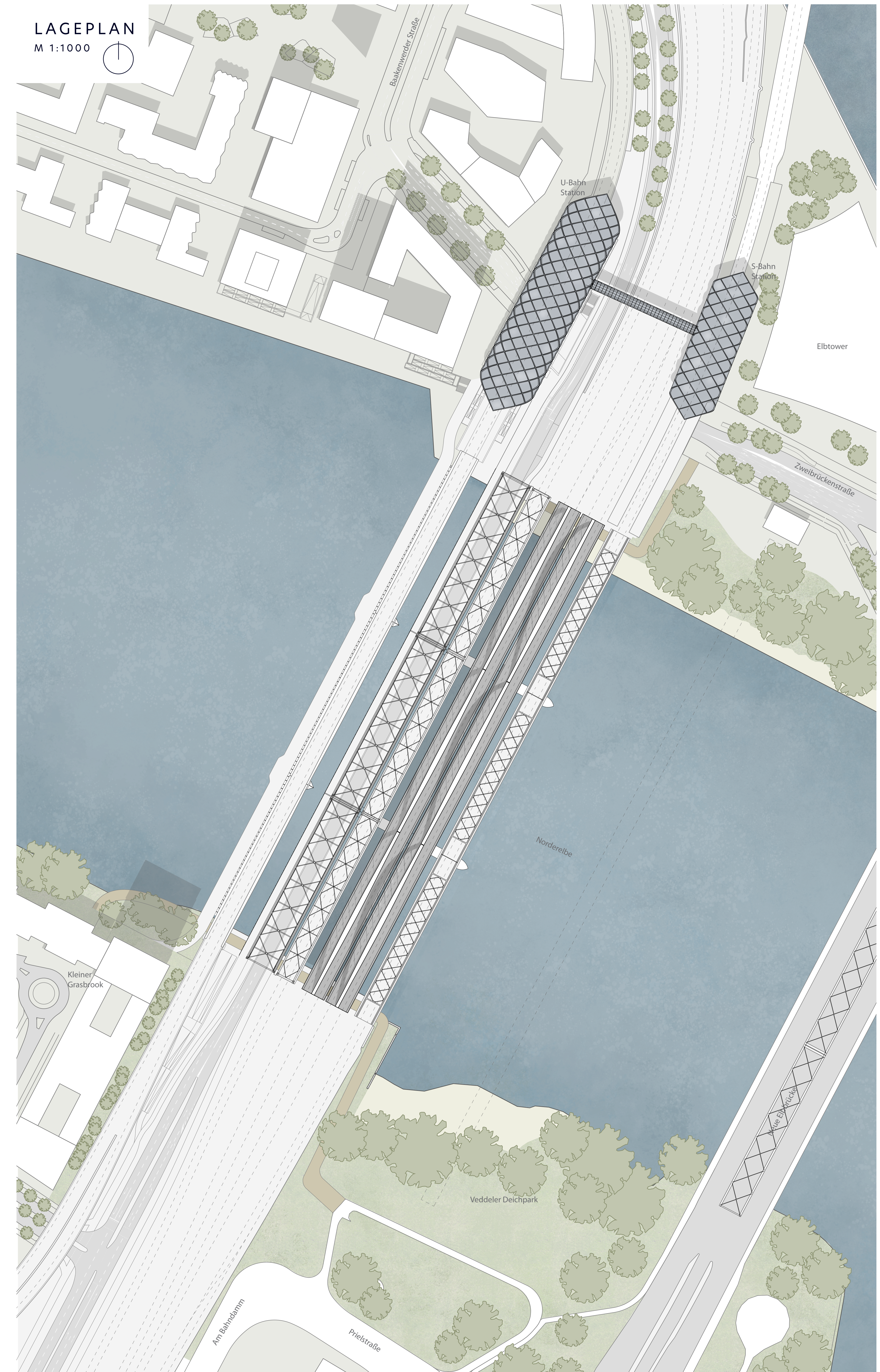


PERSPEKTIVE



LAGEPLAN
M 1:1000



SCHWARZPLAN
M 1:5000



Gestalterische Analyse des bestehenden Brückenensembles
Die Gruppe der Brücken über die Norderelbe besteht aus derzeit vier Bauwerken, welche dieselbe architektonische Sprache sprechen. Trotz der geometrischen Ähnlichkeit unterscheiden sich die einzelnen Brücken sowohl in Funktion als auch in ihrer Entstehungszeit. Gemeinsam bilden sie eine Familie, die mehrere Generationen überspannt, die aber in ihrer prägnanten Formensprache geeint ist. Die Formensprache ist jedoch nicht historisierend, sondern sie reflektiert die fortlaufende Weiterentwicklung der Bautechnologie. So kann bereits an dem bestehenden Ensemble die Geschichte des Brückenbaus in Hamburg abgelesen werden. Für die Nutzenden wird diese Evolution durch eine zunehmende Reduktion erkennbar. Werden die Deutschen Bögen der Freihafenelbbrücke und der Norderelbbrücken noch durch eine komplexes Fachwerkstruktursystem definiert, spiegelt die S-Bahnbrücke nur die Formensprache des unteren Gurtes des Fachwerkträgers in ihrer Bogenform wider. Die charakteristische Triangulation des Fachwerkes lässt sich lediglich in den Windverbänden wiederfinden. Wird zum Ensemble die neue U4 Brücke hinzugefügt, wird hier sogar auf die Windverbände verzichtet und die Bogenform dominiert.

Die Geschichtliche Entwicklung der Norderelbbrücken, die alle auf dieselben geometrischen Bedingungen reagieren, ist also eine Geschichte der kontinuierlichen Reduktion und einer gleichzeitigen Herausarbeitung der Bogenform. Dies ist besonders in der Fernsicht erkennbar, wenn alle Brückenbauwerke überlagert betrachtet werden und die einzelnen Objekte sich optisch nicht mehr voneinander trennen lassen. Gerade in dieser Fernwirkung wird das Spiel aus Transparenz und Opazität deutlich. Die sechs Fachwerkebenen der Freihafenelbbrücke und der zwei Norderelbbrücken überlagern sich zu einer quasi-opaken Fläche, während die Räume innerhalb der einzelnen Bögen transparente Räume darstellen. Die geometrische Ähnlichkeit der der einzelnen Bögen (der unteren Fachwerkgerüste der Deutschen Bögen und der Bögen der S-Bahn Brücke), und deren Anordnung bewirkt, dass die acht Bögen in ihrer Wirkung weniger zweidimensionalen Brücken, und mehr einem dreidimensionalen Tonnengewölbe ähneln. Der Vergleich macht umso mehr Sinn, wenn man das Ensemble der Haupthalle des Hamburger Hauptbahnhofs gegenüberstellt. Die Längen beider "Gewölbe" unterscheiden sich gerade mal um 40 m.

