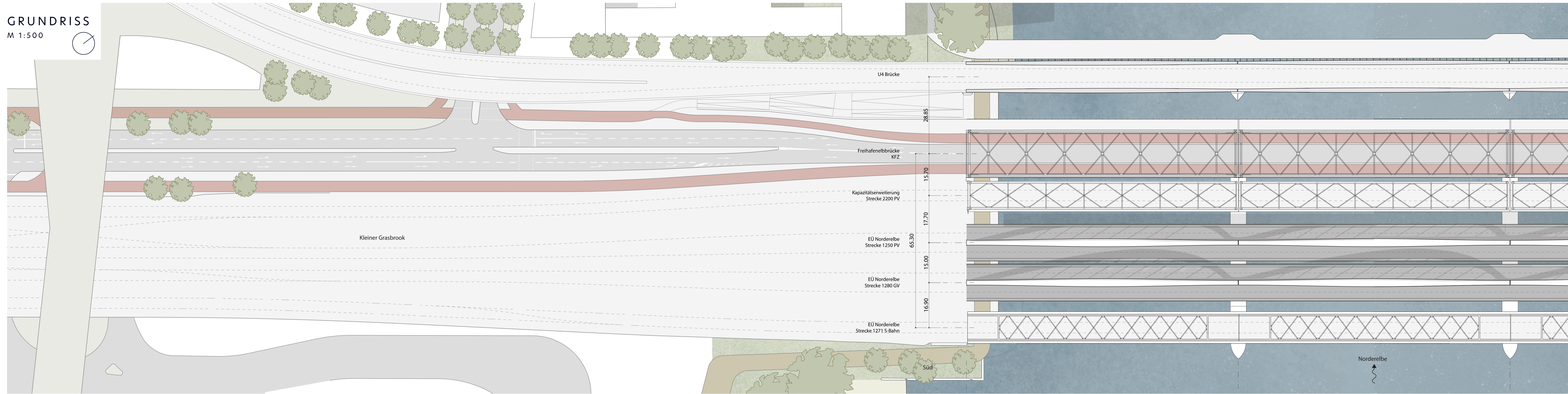
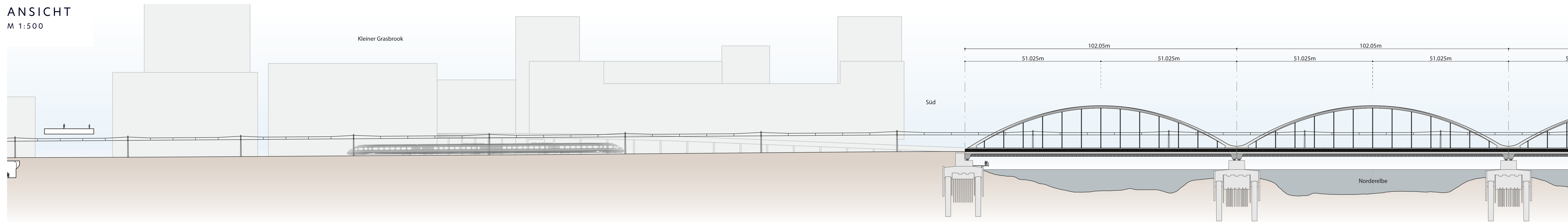


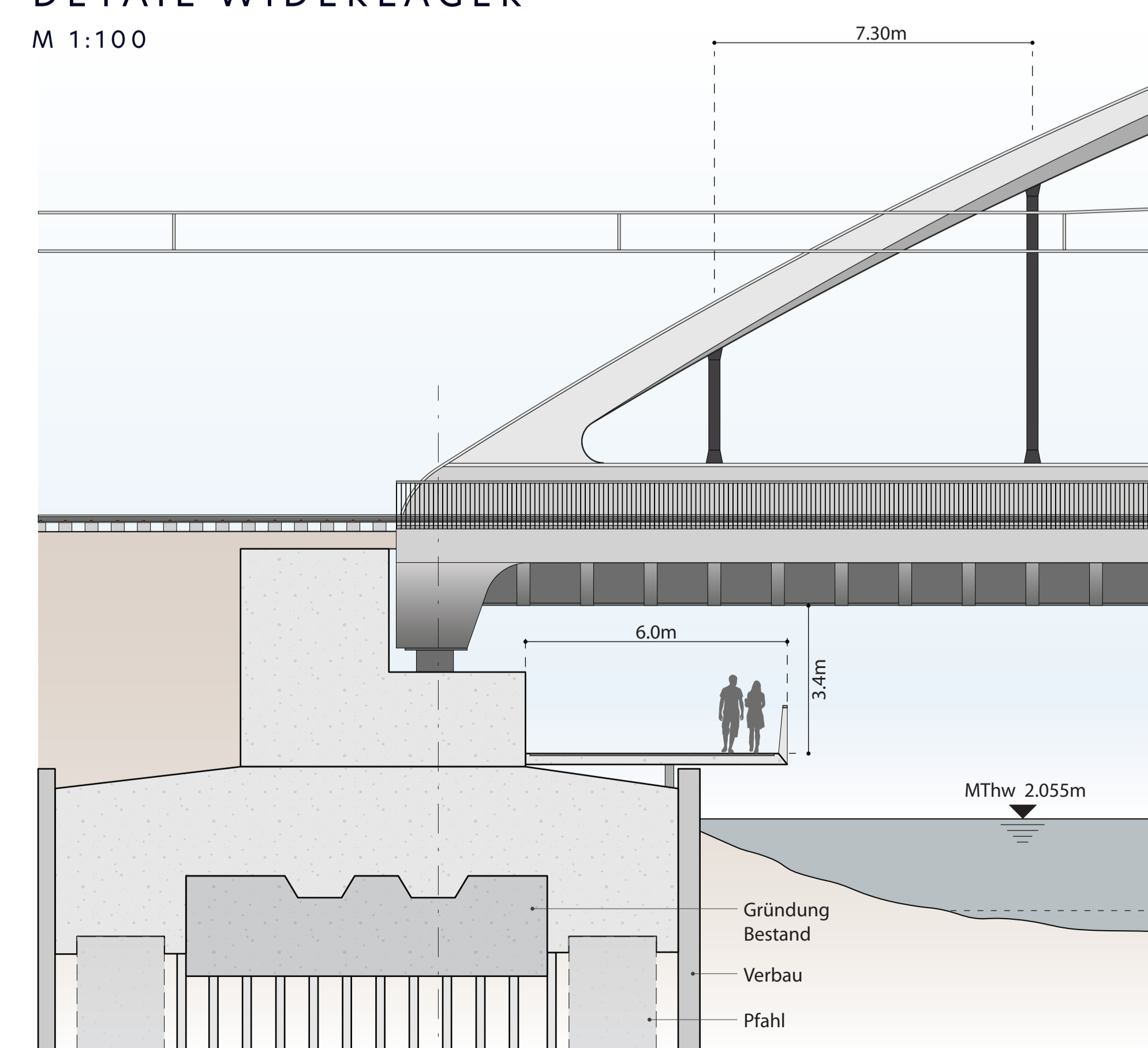
GRUNDRISS
M 1:500



ANSICHT
M 1:500



DETAIL WIDERLAGER
M 1:100



Neue Bahnbrücke Nordereibe

Die zwei neuen Nordereibbrücken sind eine logische Fortführung der Evolution der Form. Dabei verfolgen sie drei Kernthesen: Reduktion, Transparenz und Akzentuierung des Bogens.

Reduktion: Die zwei Brückenzüge bestehen aus insgesamt sechs formal quasi-identischen Feldern. Die Felder queren die einzelnen Spannweiten paarweise, so dass die einander zugewandten Flächen der Deckausenkanten sich auf zwölf Dezimeter nähern. Würde der Entwurf eine klassische Lösung mit außenliegenden Bögen, wie bei der S-Bahn Brücke, bevorzugen, würde es zwangsläufig zu einer visuellen Dopplung der Bögen zwischen den beiden Überbauten kommen. Stattdessen wurde für den Entwurf eine Mittelbogenlösung gewählt. Die Gesamtanzahl der Bögen reduziert sich somit von zwölf auf sechs. Dies kommt der Transparenz des Bauwerkes zu Gute, und die einzelnen Bögen - auch die der Bestandsbauten - werden in den unterschiedlichen Perspektiven besser ablesbar. Der horizontale Abstand der zwei Bögen in Querrichtung entspricht in etwa dem Abstand der Bögen des Überbaus der S-Bahn Brücke. Somit erscheinen die Bogenpaare der zwei neuen Brücken als Bestandteile eines einzelnen Überbaus zu sein, bei dem aber auf die Windverbände verzichtet werden konnte. Die Reduktion ist also zweierlei: einerseits wird auf jegliche Andeutung von Fachwerken verzichtet, zum anderen wird die Anzahl der Bögen um die Hälfte reduziert. Die Evolution wird konsequent weitergeführt.

Transparenz: Die Fernwirkung des Brückenensembles manifestiert sich in der Transparenz der Bögen. Nur dadurch kann die Brückenfamilie als dreidimensionaler Körper wahrgenommen werden. Durch die Wahl eines Mittelbogens halbiert sich auch die Anzahl der Hänger, wodurch der Durchblick durch das Ensemble klarer wird. Des Weiteren orientiert sich die Positionierung der Hänger an der Hängeranordnung der benachbarten S-Bahn und Nordereibbrücken. Das Hängerbild übernimmt somit eine bestehende Modulordnung und gliedert sich in dieser ein. Die Anzahl an Störungen wird minimiert. Dies kommt auch den Bahnreisenden zugute, die einen freieren Blick zur Stadt bekommen.

Bogenform: Die Bogenpaare der zwei parallelen Überbauten nehmen die Grundgeometrie ihrer Nachbarn auf und führen diese fort. Optisch werden sie zu Bestandteilen des scheinbaren Gewölbes, das den Charakter des Elbbrückenensembles definiert. Sie stechen nicht heraus, sie tanzen nicht aus der Reihe, sie fügen sich harmonisch in den Bestand.

Die Abstände in Querrichtung, sowohl zwischen den Bogenpaaren der Neubauten als auch zwischen den neuen Bögen und denen der benachbarten Bauwerke, definieren einen Rhythmus. Dadurch erscheinen die Bögen der neuen Brücken als natürliche Elemente im Ensemble, und nicht als nachträgliche Additive.

Die Bögen sind schlank in ihrer Ansicht, so dass sie die Gesamtwirkung der Brückenfamilie nicht stören. Im Querschnitt jedoch variieren sie. Ihre Bauhöhe ist höher im Wurzelbereich, und wird zur Bogenmitte hin flacher. Gleichzeitig wird der Bogenquerschnitt zur Mitte hin weiter, was den Bögen einen skulpturalen Charakter verleiht. Die Freistellung der Bögen und die Abwesenheit von Windverbänden erlaubt den Besuchern, die Bögen als dreidimensionale Objekte zu erfahren. Ihr Charakter offenbart sich aber erst in der Schrägsicht, insbesondere vom Bahnsteig der Haltestelle Elbbrücken. In dieser Perspektive löst sich in der Fernwirkung kohärente Körper in seine einzelnen Bauteile auf, wodurch die Komplexität des Ensembles sich dem Betrachter erschließt.

Die Stegbleche der Bögen werden mit einer dynamischen Fase ausgeführt, welche der Seitenansicht des Bogens eine Schattenkante verleiht.

