



VISUALISIERUNG - BÜCKRICHTUNG NORDWESTEN



LAGEPLAN M1:5000

EISENBAHNÜBERFÜHRUNG NORDERELBE IN DER FREIEN UND HANSESTADT HAMBURG

EINPASSUNG UND GESTALTUNG

Das Brückensemble an der Norderelbe in Hamburg, bestehend aus den beiden historischen Eisenbahnüberführungen Norderelbe (1924), der Freihafenelbbrücke (1924) und der S-Bahn-Brücke (1978), bildet einen markanten Knotenpunkt, der sowohl symbolisch, architektonisch als auch städtebaulich von Bedeutung ist. Dieses Ensemble ist ein Zeugnis von Hamburgs Entwicklung als Hafen- und Industriestadt des frühen zwanzigsten Jahrhunderts und verkörpert ihre Innovationskraft und Verbundenheit mit dem Wasser. Die Norderelbe-Brücken bilden ein „stadtbildprägendes Eingangstor“, das für die Hamburger und Besucher ein unverwechselbares und ikonisches Wahrzeichen ist.

Durch die geplante Erweiterung der U4 und der EÜ Norderelbe wird die Anzahl der Norderelbequerungen von vier auf sechs erhöht und das Ensemble weiter verdichtet. Der Abstand zwischen den Bauwerken ist äußerst gering. Die Lesbarkeit des Ensembles, die heute schon komplex ist, wird dadurch weiter erschwert.

Es drängen sich die folgenden Fragen auf:

- Wie kann man die Individualität und Einzigartigkeit des einzelnen Bauwerks im Ensemble hervorheben?
- Wie kann man dieser Ansammlung von Bauwerken sowohl aus historischer, technischer als auch städtebaulicher Sicht Bedeutung verleihen?
- Wie kann man eine verständliche Sichterfahrung schaffen?
- Wie lässt sich das Gefühl eines Ensembles hervorheben und nicht eines Chaos, beziehungsweise einer Komposition, die rein auf technischen und funktionalen Überlegungen basiert?

Es geht somit nicht um das einzelne Bauwerk als solches, sondern um das Brückensemble als „stadtbildprägendes Eingangstor“ von Hamburg.

STÄDTEBAU

Städtebaulich stellt das Brückensemble einen zentralen Verbindungspunkt im Hamburger Verkehrsnetz dar. Die Brücken ermöglichen nicht nur den reibungslosen Verkehr von Zügen und der geplanten Erweiterung der U-Bahn-Linie, sondern verbinden auch die nördlichen und südlichen Ufer der Elbe und fördern die Integration und Verknüpfung unterschiedlicher Stadtteile. Die Erweiterung um die U4-Brücke verdeutlicht die fortlaufende Urbanisierung und das wachsende Mobilitätsbedürfnis in Hamburg.

Die in der „Vorzugsvariante“ vorgeschlagene Anordnung fügt die zu erhaltenden Bestandsbrücke der Bahn formell an die Freihafenelbbrücke an und gruppiert die beiden neuen Eisenbahnbrücken zwischen den historischen Brücken und der S-Bahn. Dies erschwert jedoch die korrekte Wahrnehmung des Ensembles. Historische Bauwerke benötigen Abstand und visuellen Raum, um zur Geltung zu kommen. Die geplante Erweiterung und Verdichtung könnte die visuelle Klarheit des Ensembles beeinflussen.

Wir schlagen deshalb vor, die Anordnung der Brücken zwischen Freihafenelbbrücke und S-Bahnbrücke neu zu definieren und die denkmalgeschützte Eisenbahnbrücke zwischen den neuen Eisenbahnbrücken zu positionieren. Dies bietet die Möglichkeit, eine architektonische Ordnung zu schaffen, die durch wechselnde Höhen und eine durchdachte Sequenzierung der Bauwerke (alt-neu-alt) eine ausgewogene Lesbarkeit erreicht. Dieses Arrangement kann die landschaftliche und urbane Harmonie an der Norderelbe bewahren und gleichzeitig die denkmalgeschützte Bahnbrücke aufwerten sowie einen zeitgenössischen städtebaulichen Akzent setzen. Die Anordnung kann auf verschiedene Weisen gelesen und interpretiert werden:

DAS ENSEMBLE ALS KOMPOSITION

| |
|--|
| U4 - Verlängerung (Planung) |
| Freihafenelbbrücke |
| Norderelbe Fernbahn Saniert (Gleise Kapazitätserweiterung) |
| Norderelbe Fernbahn Bestand |
| Norderelbe Fernbahn Bestand |
| S-Bahn |



| |
|--|
| U4 - Verlängerung (Planung) |
| Freihafenelbbrücke |
| Norderelbe Fernbahn Neubau |
| Norderelbe Fernbahn Saniert (Gleise Kapazitätserweiterung) |
| Norderelbe Fernbahn Neubau |
| S-Bahn |



LAGEPLAN M1:1000