

MOLDAUHAFFENBRÜCKE im neuen Stadtteil Grasbrook

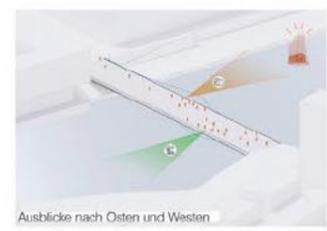
Die Zukunft der Mobilität Fußgänger*innen zuerst

Die Zukunft der Mobilität wird mehr und mehr von technologischen Innovationen geprägt sein. Mobilität, insbesondere in städtischen Gebieten, wird sich bis 2030 stark verändern. Mit einem Verkehr der das Leben der Menschen mühelos verbindet, werden diese in der Lage sein, billiger, sauberer und sicherer von A nach B zu kommen. Fortbewegung wird sich zu einer produktiven und unterhaltsamen Erweiterung unserer täglichen Routine entwickeln. Mit der Mobilitätswende wird ein besseres Netzwerk und ein besseres Gleichgewicht zwischen Straßen und unserem persönlichen Leben geschaffen.

Wir haben die Moldauhafenbrücke mit Blick auf Flexibilität und zukünftige Anpassungsfähigkeit entworfen. Eine Brücke, die sich mit dem Stadtteil und seinen Nutzer*innen verändert. Das Erschließen eines neuen Stadtteils wie des Grasbrooks schafft Möglichkeiten, neue und menschenzentrierte Ideen in einer neuen Umgebung gemeinsam zu erproben und aktiv zu überdenken. **Die Moldauhafenbrücke hat das Potenzial, viel mehr zu werden als nur eine Verbindung über das Wasser; denn für das gesamte neue Stadtviertel entsteht „eine Stadt für alle“**



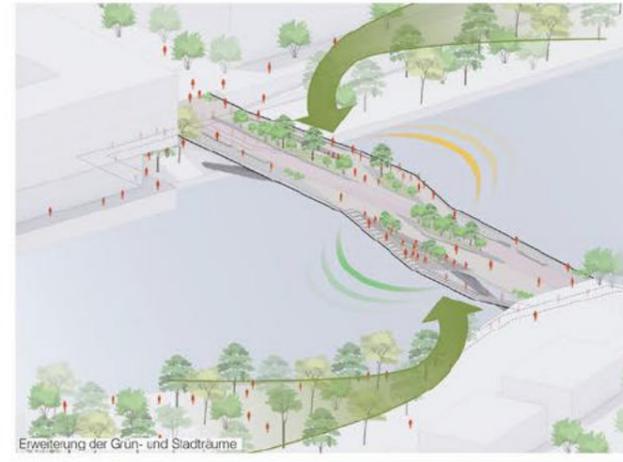
Während Mobilität effizienter wird und mehr Raum der Natur überlässt, werden Menschen die Möglichkeit haben, den Stadtraum von den Autos zurückzuerobern und Straßen gemeinsam zu genießen. Die Mobilität der Zukunft wird ein ausgewogenes Verhältnis von Natur, Mensch und Umgebung schaffen. Nicht das Auto wird der Mittelpunkt der Straße sein, sondern der Mensch.



Verbindung mit der Umgebung Eine nahtlose Kontinuität

Die Moldauhafenbrücke ist so gestaltet, dass sie mit der Umgebung harmoniert und die Vielfalt des Viertels widerspiegelt. Die Brücke verbindet die beiden Ufer und schafft durch räumliche und visuelle Akzente der Orientierung. Die Überquerung auf der Nordwestseite ermöglicht einen weiten Panoramablick auf die Hamburger

Innenstadt und die Elbphilharmonie, eingerahmt von einer grünen Uferböschung. Alternativ kann man auch auf der ruhigeren und intimeren Seite des Viertels in Richtung Süd-Osten verweilen. Die Brücke schafft mit Sitzstufen einen Ort, um den Sonnenaufgang zu genießen, der die Bewohner*innen dazu motiviert, früh aufzustehen und einen schönen Spaziergang entlang des Flusses zu machen. Durch direkte Anbindung an die Promenade verstärkt sich die Nähe zum Wasser



Perspektive aus dem Osten

Platz für Kultur und Natur Eine Erweiterung des Parks

Die Moldauhafenbrücke ist neben einer neuen Verkehrsverbindung auch eine Erweiterung des Parks. Die vorgegebene Breite von 19 m bietet großes Potenzial, um mehr Vielfalt auf der Brücke und im Stadtquartier zu schaffen. Mithilfe zweier besonderer Bereiche, jeweils einem an jeder Seite, wird es ermöglicht die Brücke mit dem Museum und dem Park zu verbinden.

Grünräume bieten quasi eine Liegewiese über dem Wasser und bilden Raum für Natur und Insekten. Die Brücke wird ein echter Erlebnisraum, der zum Verweilen einlädt und neue Perspektiven auf die umgebende Stadt und Natur bietet. Darüber hinaus besteht das Potenzial, zusammen mit dem Museum ein neues touristisches Ziel zu werden, das gleichzeitig zum attraktiven Treffpunkt der Anwohnenden wird.

Flexibilität für die Zukunft

Flexibilität ist ein Schwerpunkt in der Brückenkonstruktion, die stabile und unveränderliche Basis. Mithilfe von Stadtmöbeln und Pflanzen kann die Brücke über die Jahre je nach Bedarf kuratiert werden. Dieser urbane Spielplatz schafft eine zukünftige Anpassungsfähigkeit und Raum für Kreativität und Mitgestaltung der neuen Anwohnenden. Zugleich kann der Raum für Veranstaltungen, Feste oder als erweiterte Ausstellungsfläche für das Museum dienen.



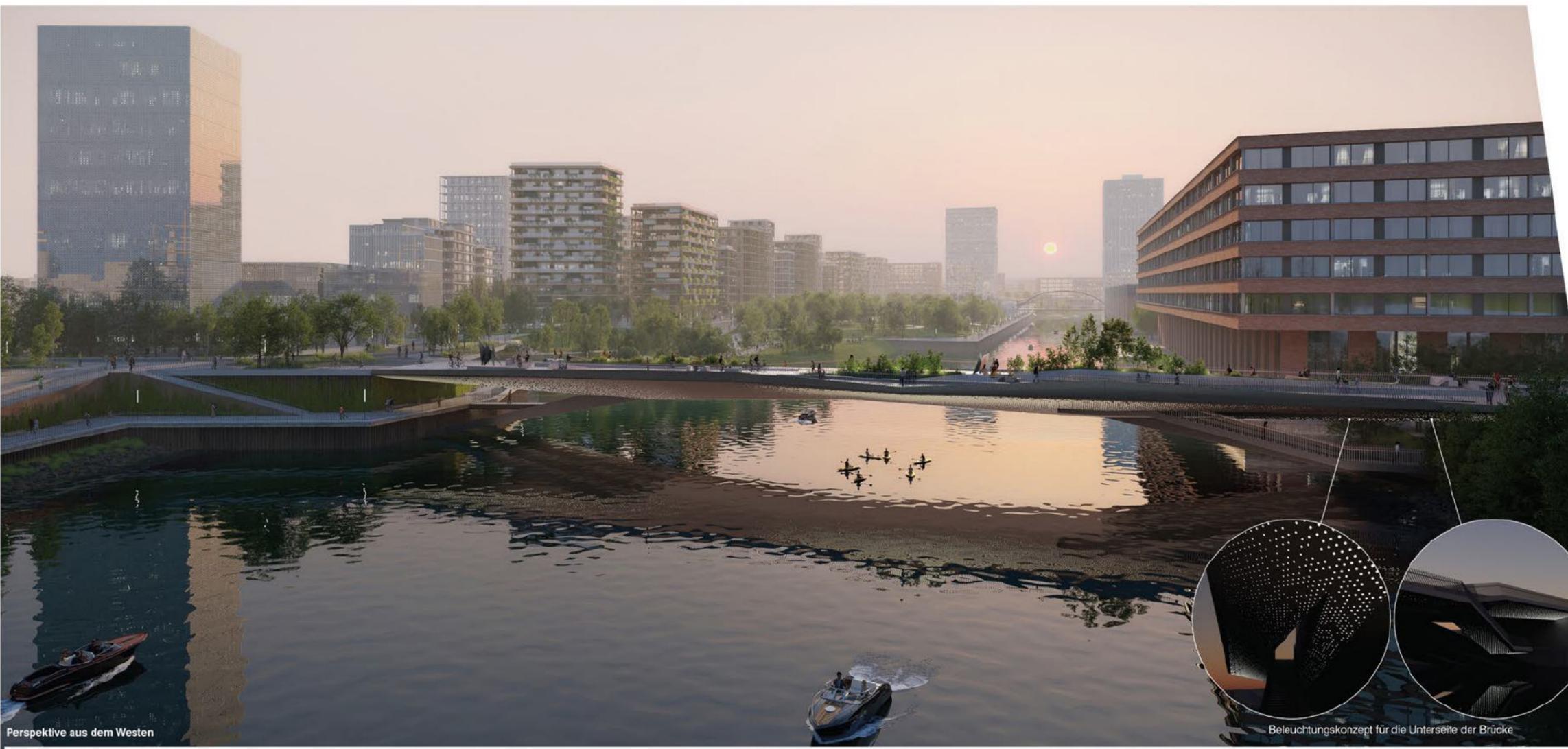
Phase der Fahrrad- und Fußgängerbrücke



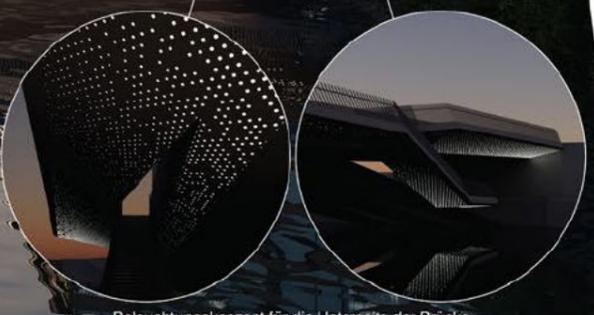
Phase der Auto-, Fahrrad- und Fußgängerbrücke



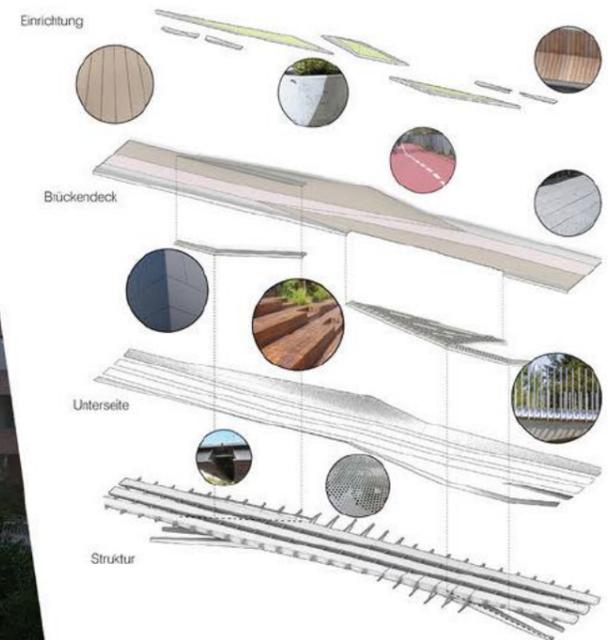
Ansicht 1 / 1:100



Perspektive aus dem Westen



Beleuchtungskonzept für die Unterseite der Brücke



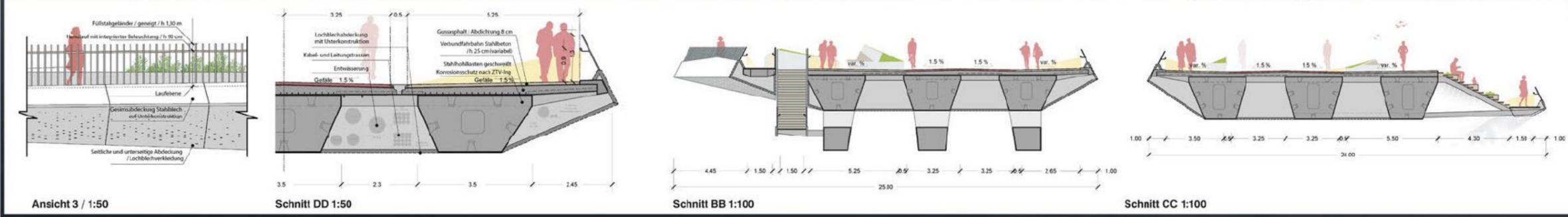
Konstruktion / Material / Nachhaltigkeit

Die Moldauhafenbrücke wurde von Neben dem Verzicht auf Lager uns als markantes Sprengwerk in und Fugen bietet das Tragwerks Stahlverbundbauweise mit schlanker systemische Redundanzen für eine Silhouette entworfen um die Besonderheit des flexible und dauerhafte Nutzung. Die Orte zu unterstreichen. Das Haupttragwerk konstruktiven Details und Materialien wird als integrale Konstruktion aus drei sind auf erprobte, dauerhafte und Stahlhohlkästen mit Schrägstützen und zuverlässige Systeme zurückzuführen. monolithischer Verbindung mit den Alle Brückenbereiche werden gut Widerlagern ausgebildet. Querträger und zugänglich gestaltet und mit robusten Kragarme zwischen den Hohlkästen Konstruktionen und Materialien auf eine nehmen die Verbundfahrbahn auf. Der Querschnitt bildet eine robuste Basis Die querenden Leitungspakete und die für alle zukünftigen Anforderungen Brückenentwässerung werden zwischen als Fuß- und Radwegbrücke die Hauptträger und die Randkonsolen auch in späterer Kombination mit unter Erhaltung der technischen möglichem Straßenverkehr. Die Anforderungen bestätigt. Sie sind Fahrbahnoberflächen erhalten einen damit von unten zugänglich und werde Aufbau aus Gussasphalt sind durch eine reversible und gestaltete damit sehr gut nutzbar für alle Lochblechverkleidung geschützt.

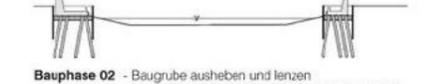
Verkehrsteilnehmer Bereiche zwischen Fußgängern und Radfahrern werden optimale Bedingungen für eine flexible barrierefrei gestaltet und durch farbliche Kennzeichnungen und Aufmerksamkeitschwellen getrennt.

Das Tragwerkskonzept schafft ebenfalls optimale Bedingungen für eine flexible Nutzung der Wasserstraße. Die Fahrtrinne wird vor und hinter dem Bauwerk mit Dalben gekennzeichnet. Der Überbau und die Schrägstützen sind ausreichend steil, um die geforderten Anpralllasten aufzunehmen.

Mit der integralen Bauweise entsteht ein sehr dauerhaftes Tragwerk mit geringen Unterhaltsaufwendungen.



Bauphase 01 - Errichtung der wasserdichten Baugruben
- Einbringen der Bohrpfähle
- Herstellen Unterwasserbetonsohle



Bauphase 02 - Baugrube ausheben und lenzen
- Herstellung der Widerlager in Ortbetonbauweise



Bauphase 03 - Einschwimmen der Überbaus mit Pontons
- Stahlbaumontage der Schrägstützen und Randlefelder
- Errichtung Verbundfahrbahn
- Anschluss Überbau an Widerlager



Bauphase 04 - Ausbaurbeiten
- Abdichtung, Gelände, Treppen
- Asphaltarbeiten, Leitungen
- Beleuchtung, Sitzelemente

Bauphasen

Tragwerks- und das Baukonzept für die Moldauhafenbrücke sind eng aufeinander abgestimmt. Die Errichtung der Brücke konzentriert sich auf die beiden Baubereiche am Prager Ufer und am Melnik Ufer. Die Baugruben sind landsseitig sehr gut zu erschließen und mit üblichen Bauverfahren herstellbar. Die Verfertigung der Überbauten kann seitlich in Wassernähe oder im weiträumigen Hafengebiet erfolgen. Mit Pontons wird der Überbau in die Endlage gefahren und mit den landsseitigen Bauwerksteilen verbunden.

