



Das Projekt der neuen Brücke in Hamburg ist Teil der großflächigen Stadtentwicklung im Hafenbereich. Die Brücke soll eine funktionale Verbindung der oberen Uferpromenaden sein; mit der von uns entwickelten Tragwerksform werden auch die unteren Ufer an das Wegenetz angeschlossen.

Unser Projekt wird beiderseitig des Kanals verankert und die Brücke als einheitliches Bauwerk als Fortschreibung der Topographie des Ortes und der Uferformen konzipiert. Der Verzicht auf die im Fluss gelegenen Pfeiler verbessert, über die Schifffahrt hinaus, die Eingliederung des Bauwerkes in seine städtische Umgebung.

Im städtebaulichen Umfeld des Hafens sind viele bestehende Brückenbauwerke vorhanden. Sie gehören zu einer Tradition der Effizienz, der rationalen Tragwerke und Baumethoden, welcher wir uns anschließen möchten.

Durch die hiermit verbundene Erweiterung der Wegeführung, auf hochwassergeschütztem Niveau kann die Gesamtheit der Ufer belebt werden. Die Balkonsituation über dem Kanal öffnet die Blicke auf die Elbe und die Elbphilharmonie.

Die Verbindung wird zum Ort der Begegnung und der Kreuzung der Wege, asymmetrisch im Querschnitt und symmetrisch im Längsschnitt mit dem Bogen zwischen den Ufern.

Darüber hinaus kann die funktionale Verbindung durch eine Erweiterung des Südufers verbessert werden. Die Brückenplatte der Vorzugsvariante ist als öffentlicher Raum konzipiert. Die Bänke mit Ausblick auf den Hafen laden zu jeder Tageszeit zum Verweilen ein. Die niedrige gelegene Beleuchtung bietet sowohl Sicherheit als auch einen ungestörten Blick auf den Nachthimmel.

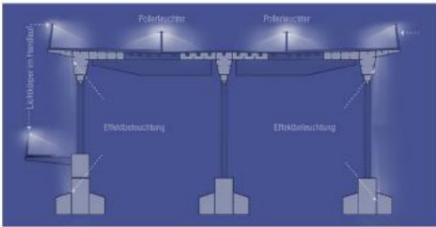
Die neue Brücke wird in Anlehnung an die Bauwerke der oberirdisch geführten U-Bahn in Stahl gebaut. Die Fertigung erfolgt mit autogenem Brennschneiden der Stahlele und durchgängigen Schweißnähten. Die Brückenform kann so dem Kräfteverlauf angepasst werden.

Dies hat eine Optimierung der Effizienz und der Baukosten sowie eine bessere Nachhaltigkeit des Bauwerkes zur Folge.

Die geschwungenen Linien der Bögen mit variablem Querschnitt erhöhen die Spannung des Bauwerkes je nach Lichteinfall, Jahreszeit und Blickwinkel. Die Flügel der Metallkästen sind kontinuierlich variabel bemessen, vom unteren Auflager bis zum zentralen Hochpunkt des Bogens. Dies unterstreicht die Leichtigkeit der zwischen den Ufern gespannten und in den Fundamenten verankerten Brückenplatte.

Zur Verminderung einer Beschädigung durch Hochwasser sind die unteren Auflager der Bögen in Stahl gehalten.

VISUALISIERUNG



BELEUCHTUNGSKONZEPT IN FREIER DARSTELLUNG

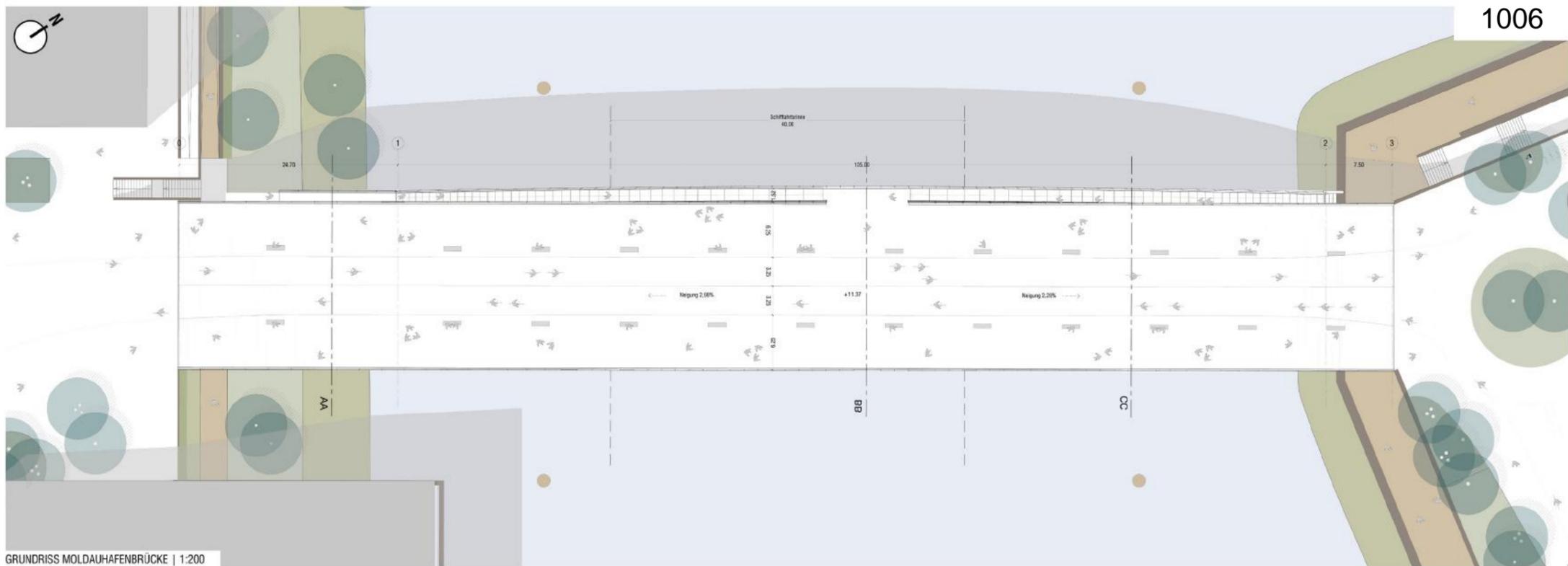


LAGEPLAN MOLDAUHAFFENBRÜCKE | 1:500

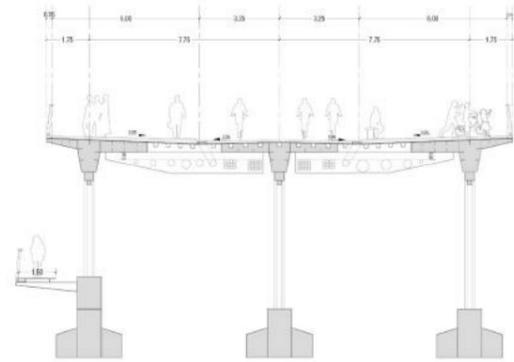
DIE BRÜCKE ALS BEHUTSAMER TEIL DER STADTENTWICKLUNG, IN (EINER) BALKONSITUATION ÜBER DER ELBE



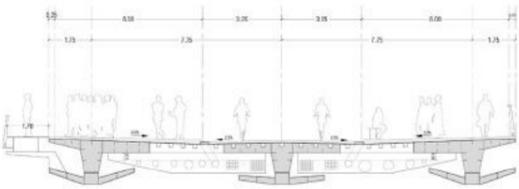
VISUALISIERUNG 1



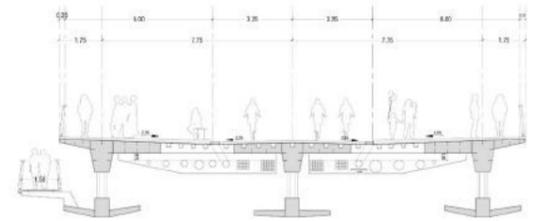
GRUNDRISS MOLDAUHAFENBRÜCKE | 1:200



QUERSCHNITT AA | 1:100

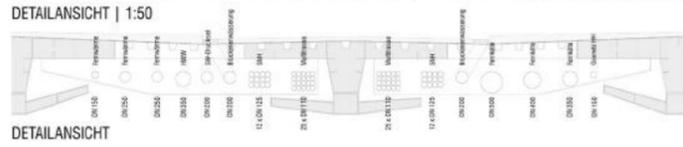
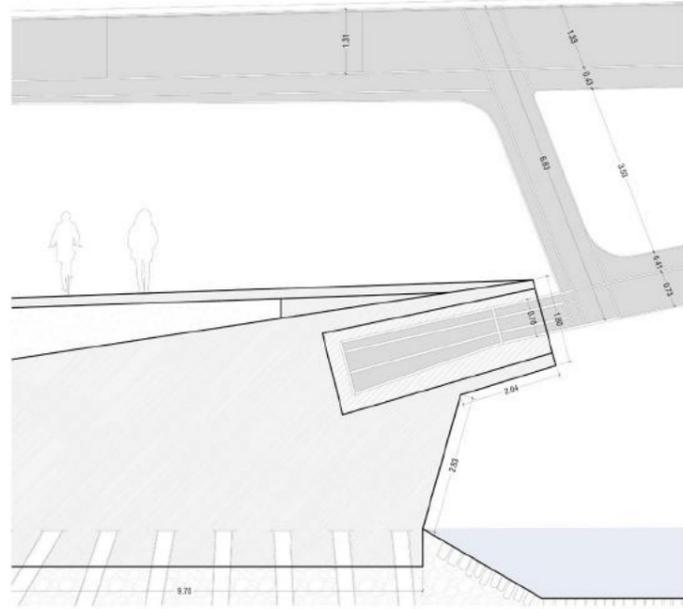
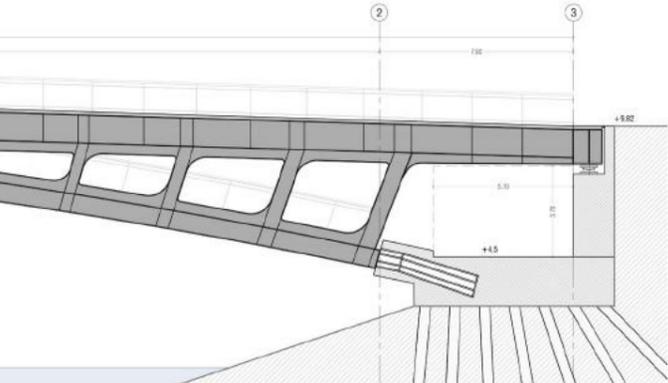
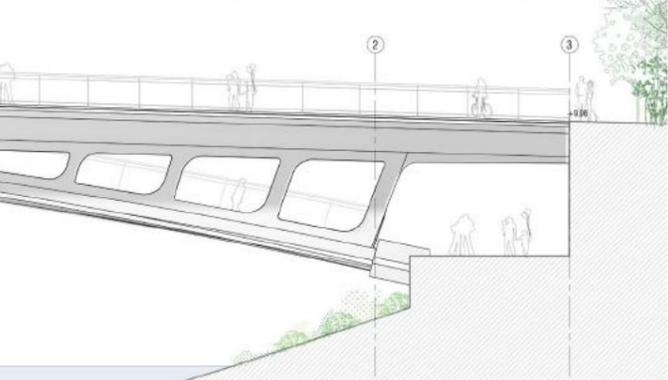
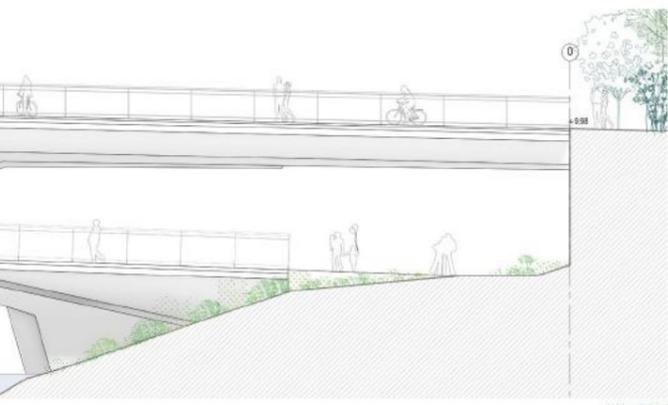


QUERSCHNITT BB | 1:100



QUERSCHNITT CC | 1:100

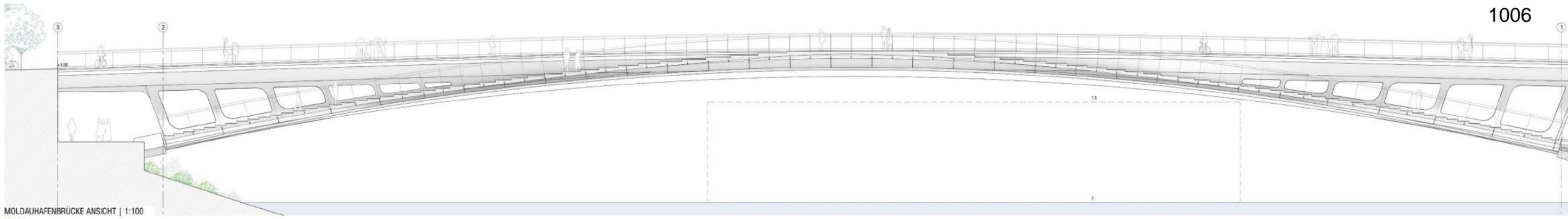
DIE BOGENSTRUKTUR IST EFFIZIENT, BESCHEIDEN, DEM KRÄFTEFLUSS ANGEPAßT ... SIE ERÖFFNET/BEFREIT DEN LANDSCHAFTSRAUM DES STROMES



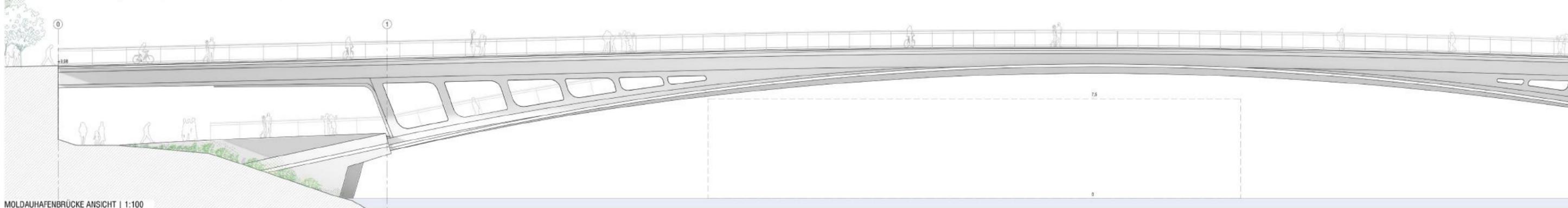
DETAILANSICHT | 1:50



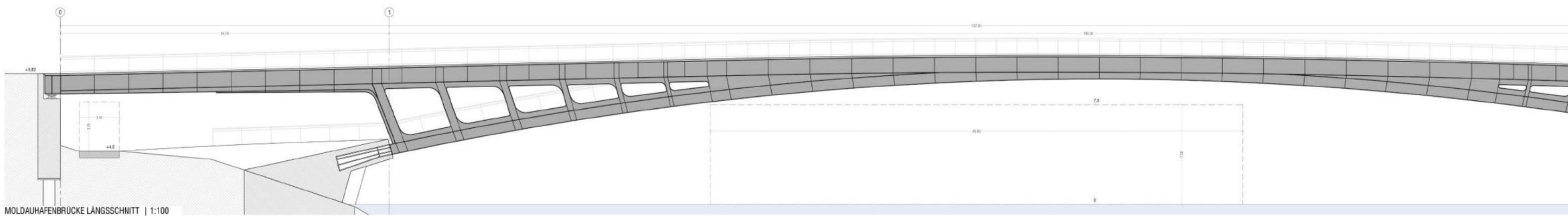
VISUALISIERUNG 2



MOLDAUHAFENBRÜCKE ANSICHT | 1:100



MOLDAUHAFENBRÜCKE ANSICHT | 1:100



MOLDAUHAFENBRÜCKE LÄNGSSCHNITT | 1:100

DAS BAUWERK SCHAFFT EINE VERBINDUNG VON UFER ZU UFER ... UND DAMIT NEUE WEGEFÜHRUNGEN



VISUALISIERUNG 3

