

STANDPUNKT

Foto: Quandt

Ein Plädoyer für den Erhalt historischer Bauwerke

Rettet Hamburgs



Haltung, bitte! Auf der täglichen „Standpunkt“-Seite schreiben MOPO-Redakteure und Gast-Autoren aus ganz persönlicher Sicht über Themen, die Hamburg bewegen. Darüber darf gern diskutiert werden! standpunkt@mopo.de

„Diese Brücken prägen das Stadtbild“: Kristina Sassenscheidt auf der Freihafen-Elbbrücke

Die Autorin

Kristina Sassenscheidt (39) studierte Architektur, war bis 2014 Sprecherin des Denkmalschutzamts und wurde 2016 zur Vorsitzenden des Denkmalvereins Hamburg gewählt.

Montag, 1. April 2019



3

alte Stahlbrücken!

Brücken aus Eisen und Stahl gehören zum baulichen Erbe dieser Stadt. Nicht selten sind sie Meisterstücke der Ingenieurbaukunst. Viele sind vom Abriss bedroht. Dabei könnte man das Brückensterben verhindern – wenn man denn wollte!

„Wir müssen das Rathaus leider abreißen – es ist schon über 120 Jahre alt und könnte daher einstürzen.“ Ein absurder Gedanke, ohne Zweifel. Auf Brückenbauten scheint die Schlussfolgerung „alt = marode“ allerdings zutreffen: Gleich mehrere denkmalgeschützte Brücken in Hamburg sind vom Abriss bedroht.

Hamburg ist eine Wasserstadt und damit eine Stadt der Brücken. Im „Dreistromland“ von Elbe, Alster und Bille, so wie es die HCU-Professorin Lisa Kosok nennt, war es immer schon unverzichtbar, das Wasser zu überqueren. Im Laufe der Jahrhunderte entwickelte sich ein bedeutendes technisches Know-how in der Brückenbaukunst. Heute prägen insbesondere Brücken aus Eisen und Stahl sowie Stahlbeton die Hamburger Brückenlandschaft. 2500 sind es insgesamt: gebaute Zeugen ihrer Zeit und nicht selten Meisterstücke der Ingenieurbaukunst. Bekannte Brücken wie die Freihafen-Elbbrücke prägen das Stadtbild und unser Gefühl von Heimat. Viele weitere sind eher unscheinbar, alle gehören jedoch zum baulichen Erbe dieser Stadt.

Vor allem ältere Stahlbrücken sind aktuell in Gefahr. Da wird Materialermüdung und mangelnde Standsicherheit diagnostiziert oder ins Feld geführt, dass die alten Brücken dem heutigen Verkehrsaufkommen nicht mehr gerecht werden würden. Oder es kommt das Totschlag-Argument: „Das Bauwerk erfüllt die Anforderungen der gültigen Normen nicht!“ Letzteres gilt allerdings für die meisten denkmalgeschützten Bauten – vor allem daher, weil sie zu Zeiten entstanden sind, als es noch gar keine Normen gab. Eingestürzt sind sie deswegen gleichwohl nicht.

Es sind nicht immer technische Begründungen, die zum Abriss führen: So übernimmt der Bund beim Neubau von Bahnbrücken in der Regel den Großteil der Kosten, während für Instandsetzung die Bahn selbst bezahlen muss.

Diese Rechnung könnte z. B. auch den geplanten Abriss der Sternbrücke so attraktiv machen, die 1926 als „Glanzleistung deutscher Technik“ gefeiert wurde und seitdem das Stadtbild in Altona prägt. 2018 hat ein Gutachten zu einem exemplarischen Teil der Konstruktion ergeben, dass die Brücke noch lange sicher befahren werden kann. Weil das Gutachten jedoch Abweichungen vom Regelwerk einfordert, geht das Ringen um die Brücke weiter.

Foto: Sun



Auch die Freihafen-Elbbrücke ist akut gefährdet. Dabei ist sie ein herausragendes Baudenkmal, als älteste Straßenbrücke über die Norderelbe und Prototyp für den deutschen Stahlbau der 1920er Jahre. Ihr Glück ist es, dass sie seit über 90 Jahren Hamburgs südlichen Stadteingang bildet und ein wichtiges und beliebtes Wahrzeichen ist. Dieser Umstand wird voraussichtlich dazu führen, dass immerhin zwei ihrer drei Bögen im Original erhalten werden – von einer Rettung kann dennoch keine Rede sein, denn die Hamburg Port Authority möchte derzeit nur den Bereich oberhalb der Fahrbahn erhalten, weil ihren Berechnungen zufolge der bedeutende Unterbau der Brücke abgerissen werden muss. Dem widerspricht Professor Werner Lorenz vom Lehrstuhl für Bautechnikgeschichte und Tragwerkserhaltung der BTU Cottbus: Er sieht in der Konstruktion große Tragreserven, weil sie ursprünglich

für einen doppelstöckigen Verkehr bemessen war, und fordert einen Wettbewerb für eine architektonisch qualitativvolle und zukunftsweisende Sanierung.

Ein noch härteres Schicksal trifft die denkmalgeschützte „Ellerholzschleusenbrücke“, ein hübsches kleines Stahlbauwerk, das seit Beginn des 20. Jahrhunderts irgendwo im Niemandsland des Hafens steht und daher keine öffentliche Lobby hat – die Brücke wurde vor Kurzem sang- und klanglos aufgegeben, weil sie nach Jahrzehnten mangelnder Sanierung nicht mehr zu retten war.

Wie aber kann man diesem Brückensterben Einhalt gebieten? Professor Lorenz stellt fest: „Erhalten oder Erneuern ist keine technische, sondern eine gesellschaftliche Entscheidung.“ Längst gebe es umfangreiche Erfahrungen und Techniken für die Bewertung, Erhaltung und Ertüchtigung historischer Brückentragwerke. Zudem kann man heute die realen Beanspruchungen in alten Konstruktionen sehr genau messen – und kommt dadurch zu häufig viel günstigeren Ergebnissen als bei der klassischen Nachrechnung mit standardisierten Annahmen.

Oft stellt sich dann heraus, dass nicht Abriss und Neubau, sondern Sanierung und Instandsetzung die kostengünstigsten Lösungen sind, um das Bauwerk wieder fit für die Zukunft zu machen. An die Stelle von Tabula-rasa-Lösungen nach DIN-Norm treten gezielte Eingriffe dort, wo es nötig ist.

Was für Kirchen und Schlösser schon lange selbstverständlich ist, gilt eben auch für technische Baudenkmäler: Das Brücken-Erbe braucht erfahrene Ingenieure, die bereit sind, nach kreativen, denkmalgerechten Lösungen zu suchen, es braucht Bauherren, die den Wert der Denkmäler erkennen, eine Politik, die Haltung beweist, und nicht zuletzt – immer wieder – den öffentlich geäußerten Willen der Bürgerinnen und Bürger für den Erhalt.