



Allgemeine Informationen

Bezirk:	Hamburg-Mitte	Ortsteil:	HafenCity, Kleiner Grasbrook (104,138)
Adressen/ Lage:	Freihafenelbbrücke (südlich Zweibrückenstraße/ nördlich Rampenstraße)		
Bezeichnung:	Freihafenelbbrücke	Entwurf:	Ingenieurbauwesen der Baudeputation (Johann Brüggmann [unter Ferdinand Sperber] bzw. Christian Schwoon [unter Gustav Leo])/ Flender Brückenbau AG (Ausführung, mit Dyckerhoff & Widmann)
Typ:	Straßenbrücke	Auftraggeber:	Freie und Hansestadt Hamburg
Datierung:	1914 / 1926	Literatur:	s.u.

Erläuterungen zur vorliegenden Denkmalbedeutung:

Typ gemäß §4 DschG:	<input checked="" type="checkbox"/> Baudenkmal <input type="checkbox"/> Gartendenkmal <input checked="" type="checkbox"/> Ensemble bzw. Ensemblebestandteil	Ensemble:	Freihafenelbbrücke (über die Norderelbe), Brücke mit Strompfeilern, Widerlagern und Zubehör zu beiden Seiten der Elbe (darunter Fahrdämme, Böschungen, Flügelmauern, Treppenanlagen sowie Zolttunnel südlich der Brücke)
Bedeutungskriterien:	<input checked="" type="checkbox"/> geschichtliche Bedeutung <input type="checkbox"/> künstlerische Bedeutung <input type="checkbox"/> wissenschaftliche Bedeutung <input checked="" type="checkbox"/> charakteristische Eigenheiten des Stadtbildes	Schutzgutumfang:	s.o. Zu einem Denkmal gehören sein Zubehör und seine Ausstattung, soweit sie mit diesem eine Einheit von Denkmalwert bilden.

Erläuterung:

Die Freihafenelbbrücke wurde zwischen 1914 und 1926 als kombinierte Straßen- und Bahnbrücke durch das Ingenieurbauwesen der Baudeputation (Johann Brüggmann unter Ferdinand Sperber bzw. nach 1918 Christian Schwoon unter Gustav Leo) in Verbindung mit den Firmen Flender Brückenbau AG (Oberbau) und Dyckerhoff & Widmann (Widerlager) errichtet. Es handelt sich um eine etwa 300m lange und 17m breite, dreifeldrige Stahlträgerbrücke, deren 100m langen Oberbauten jeweils als genietete Fachwerkbogenbrücken, hier Zweigelenbogen mit unterem Zugband (Typ Deutscher Bogen), also nach einem bewährten Konstruktionsprinzip mit weitmaschigem Trägernetz realisiert wurden. Nicht nur im Hamburger Raum einzigartig ist die bauliche Lösung mit zwei Verkehrsstockwerken, d.h. einem Straßengeschoss mit vier Fahrbahnen sowie einem zusätzlichen Güterbahngleis und einem darüber befindlichen Hochbahngeschoss für vier Gleise. Außergewöhnlich ist die Auflagerung des Bahngeschosses auf kräftigen, quer zu den Hauptträgern verlaufenden Rahmenträgern – nicht nur steifen sie das Bauwerk aus, sie geben dem Straßengeschoss auch eine tunnelartige Erscheinung. Um die zeitweilig hohen Lasten (ca. 8000t Nutzlast) aufnehmen zu können, wurde für den Oberbau Flusstahl mit höherer Festigkeit (ca. 440-510 N/mm²) verwendet. Naturstein wurde sowohl zur Verkleidung der drei Strompfeilern und Widerlager verwendet, als auch in hochwertiger steinmetzmäßiger Bearbeitung für Mauern und Treppenanlagen beiderseitig der Freihafenelbbrücke. Bemerkenswert ist angesichts der Dimensionen der Brücke auch der bauzeitliche Baubetrieb, so etwa die Caisson-Gründung der Strompfeiler mit vorherigem Einschwimmen der Stahlbeton-Senkkästen.

Während das Hochbahngeschoss nie in Nutzung kam, stellt die Straßenverbindung gemeinsam mit der über die östlich gelegene Neue Elbbrücke bis heute den für den Straßenverkehr bedeutendsten Brückenschlag über die Norderelbe dar. Dabei sei jedoch beachtet, dass diese Brücke vor allem den für die Hafenwirtschaft wichtigen, stetig steigenden Straßenverkehr des Freihafengebiets bediente (1920 etwa 100000 Fuhrwerke jährlich). Sie wurde gezielt (und dabei zugleich verkehrsgünstiger gelegen) zur Entlastung des Verkehrs über die weiter östlich gelegene Neue Elbbrücke errichtet.

Die Brücke hat nachbauzeitlich einzelne bauliche Veränderungen erfahren müssen (u.a. Erneuerung Nieten am westlichen Hauptträger 1965, Instandsetzung Lager 1978), insgesamt zeigt sie sich jedoch weitgehend authentisch

erhalten. Eine ingenieurbauliche Leistung für sich bleibt zudem die Wiederherstellung des Bauwerks nach den starken Schäden im Zweiten Weltkrieg – nach Teileinsturz der mittleren Brücke erfolgte die Erneuerung der unteren Träger.

Die Freihafenelbbrücke darf in mehrerlei Hinsicht Bedeutung beanspruchen: Sie ist zunächst als bau- bzw. ingenieurbaugeschichtlich bedeutendes Dokument, nämlich als hervorragendstes Zeugnis des Standes des städtischen Ingenieurbaus in Hamburg in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts (Ingenieurwesen unter Sperber bzw. Leo, vgl. zeitgleich äquivalente Leistungen der Eisenbahndirektion Altona) anzusprechen, hier als moderner, im Wesentlichen auf die technischen Funktionen reduzierter und als solches zeitgemäßer Zweckbau, zugleich als signifikantes, größeres Beispiel der Entwicklung des Brückenbaus in Deutschland zwischen 1910 und 1930, hier des Stahlbrückenbaus (vgl. Entscheidung für Bogen- statt Lohseträgern, Stahlsorten). Die Brücke ist zugleich ein wichtiges Zeugnis der Stadtbau-, Verkehrs- und Wirtschaftsgeschichte. Sie ist die älteste erhaltene Straßenbrücke über die Norderelbe. Durch den Neubau wurde die dringend benötigte, leistungsfähige Elbquerung für den wirtschaftlich bedeutenden Verkehr innerhalb des Freihafens bereitgestellt. Mittelbar ist sie damit auch signifikantes Zeugnis wirtschafts- und verkehrspolitischer Entscheidungen im frühen 20. Jahrhundert.

Die Freihafenelbbrücke leistet darüber hinaus einen wesentlichen Beitrag zu den charakteristischen Eigenheiten des Stadtbildes: Als Großbauwerk historischer Prägung dominiert die sowohl von der Fluss- als auch der Landseite weithin einsehbare Brücke, gemeinsam mit ähnlich gearteten Brückenbauten an derselben Stelle, den Raum um diesen oberen Abschnitt Norderelbe und wirkt mit seiner charakteristischen Form aus drei großen Bogenträgern als bedeutende Landmarke innerhalb der Flusslandschaft.

Die schiere Größe und Komplexität der Freihafenelbbrücke lässt das Bauwerk aus dem übrigen Bestand an Stahlbrücken in Hamburg dieser Zeit deutlich hervorragen. Es handelt sich um eine besondere Bauaufgabe, die auch in der Fachliteratur weithin Beachtung fand. Nur in Harburg findet sich mit der Alten Harburger Elbbrücke über die Süderelbe (1899) noch ein weitere ältere, große Straßenbrücke, jedoch formal völlig anderen Typs. Die benachbarte Neue Elbbrücke wurde nach dem Zweiten Weltkrieg gestaltprägend umgebaut. Die nach 1945 errichteten Elbbrücken wie die Norderelbebrücke K6 oder die Köhlbrandbrücke, beide von Egon Jux, wurden als Schrägseilbrücken modernerer Bauart realisiert.

Die Freihafenelbbrücke besitzt geschichtliche Bedeutung und leistet einen Beitrag zu den charakteristischen Eigenheiten des Stadtbildes. Die typologische Einzigartigkeit, das vergleichsweise hohe Alter, die hohe Authentizität begründen das öffentliche Interesse am Erhalt der Freihafenelbbrücke.

Das Brückenbauwerk ist nicht nur als Einzeldenkmal, sondern auch als Teil einer zusammengehörigen, stadtbildprägenden Gruppe von historischen Brücken über die Norderelbe (Norderelbe-Eisenbahnbrücke, Neue Brücke) anzusehen. Dabei ist insbesondere auf den Zusammenhang zur unmittelbar östlich errichteten, ebenfalls 1926/27 fertiggestellten Norderelbe-Bahnbrücke hinzuweisen, die im Oberbau formal bewusst auf die Freihafenelbbrücke Bezug nahm. Zum Schutzgut des Denkmals Freihafenelbbrücke zählen nicht nur der Oberbau, die Widerlager und die Strompfeiler, sondern auch anschließende bauliche Anlagen zu beiden Seiten der Elbe, insbesondere die Dämme, Böschungen, Mauern und Treppenanlagen entlang der anschließenden Straßen sowie der Zolltunnel südlich der Brücke.

Literatur:

Ferdinand Sperber, Die dritte Elbbrücke bei Hamburg (sogenannte Freihafen-Elbbrücke), in: Bautechnik 2 (1924), H. 26, S. 289ff.

Gustav Leo, Die Freihafenelbbrücke in Hamburg, in Zentralblatt der Bauverwaltung 46 (1926), H. 19, S. 233-234.

P. R. Singer, Die neue Elbbrücke über den Hamburger Freihafen, in: Verkehrstechnik 7 (1926), H. 20, S. 324.

Hamburg und seine Bauten 1914-1929, Hamburg 1929, S. 264, 267, 389.

Sven Bardua, Brückenmetropole Hamburg [...], Hamburg 2009, S. 19/20, 101-108.