



Diese marode Brücke in Hamburg konnte durch eine Übergangslösung gesichert werden.

Stützprovisorium für Hohenfelder Brücken

# Unterwasser- einsatz

Die Hohenfelder Brücken an der Hamburger Außenalster sind marode. Langfristig soll ein Neubau die Brücken ersetzen, kurzfristig sichert nun ein Provisorium die Verkehrssicherheit.

**H**amburg ist die brückenreichste Stadt Europas und zählt sogar mehr Brücken als Venedig. Wer allerdings entlang der Außenalster auf der sechsspürigen Straße Schwanenwik stadtein- oder stadtauswärts unterwegs ist, wird die Hohenfelder Brücken kaum wahrnehmen. Die zwei parallel zueinander gelegenen Bauwerke überspannen den gerade einmal zehn Meter breiten Stichkanal von der Außenalster zur Hohenfelder Bucht. Neuere Untersuchungen des Hamburger Landesbetriebs für Straßen, Brücken und Gewässer (LSBG) zeigten, dass die Hohenfelder Brücken in einem schlechten baulichen Zustand sind. Sie sollen abgebrochen und durch Neubauten ersetzt werden. Infrastrukturell kein einfaches Unterfangen: Zwar ist der Kanal schmal, aber gemeinsam mit der angrenzenden Kreuzung Sechslingsforde/Schwanenwik bilden die Brücken einen viel befahrenen Knotenpunkt, der ebenfalls umgestaltet werden soll, um den Verkehr in Zukunft besser aufnehmen zu können.

„Aus diesem Grund entschloss sich die Hamburger Verkehrsbehörde, den Neubau der Hohenfelder Brücken und den Kreuzungsumbau zu einer Baumaßnahme zusammenzufassen, um den Straßenverkehr an dieser Stelle nicht länger als notwendig zu beeinträchtigen“, erläutert Maik Kolpacki von der

Abteilung Konstruktive Ingenieurbauwerke des LSBG. „Ein solch umfassendes Infrastrukturprojekt benötigt allerdings längeren planerischen Vorlauf, da verschiedene Varianten für eine nachhaltige Entwicklung des Straßenraums am Alsterufer untersucht werden sollen.“ Um die Verkehrssicherheit der maroden Brücken bis dahin zu gewährleisten, wurden sie nun durch eine Übergangslösung gesichert. Dazu baute das Bauunternehmen Fr. Holst ein

„Und wenn dann der Brücken-  
neubau ansteht, lässt sich der  
spatenlösliche TerraFlow einfach  
rückbauen und recyceln.“

Detlef Schutty

Stahl-Stützrohr als Inliner zur Stabilisierung der Brückenkonstruktion ein. Auf einem Lastkahn wurde das 35 Meter lange und an die 40 Tonnen schwere Stahlrohr über die Außenalster zu dem schmalen Stichkanal transportiert und vorsichtig unter den Brücken platziert. Für einen kraftschlüssigen Lastabtrag wurde anschließend der Hohlraum zwischen dem

