

## „Immer kühner, immer schöner“

Die längste und, nach Ansicht von Experten, schönste Flußbrücke Europas wird in dieser Woche in Hamburg eingeweiht. Der in Fachkreisen gerühmte Schöpfer des

Bauwerks, das einen Elbarm überspannt, ist Anhänger der Zeugen Jehovas. Seine Architektur-Prinzipien bezieht er aus der Glaubenswelt der Religionsgemeinschaft.

Der Brücken-Bau aus dem Jahre 1963 — turmhoch überragt von einem Paar obeliskartiger Pylone, deren Trageile zur Seite hin ein Segel bilden — verärgerte Bonns damaligen Verkehrsminister Hans-Christoph Seebohm. Erzürnt nahm er am Modell der Autobahnbrücke „K 6“, die östlich Hamburgs über die Elbe führt, die Spitzen der meerblauen Brückenträger ab. Seebohm: „Raketenabschußrampe.“

Die Brücke (Spannweite: 172 Meter) wurde dennoch so gebaut, wie es ihr geschmähter Architekt gewollt hatte: im Styling durchgeformt bis zur letzten Schraube, die roten Seile aufgespreizt, die Pylon-Spitzen 64 Meter emporragend. Erst jetzt aber, elf Jahre nach dem Minister-Mißgriff, widerfährt dem „K 6“-Erbauer Egon Jux, mittlerweile 47, Bonner Wiedergutmachung.

Unweit der 1910 erbauten Werftarbeiter-Häuserzeile Nippoldstraße, wo an der Ecke die Mitglieder der Sparvereine „Unter uns“ und „Willi Wacker“ wirtschaften, wird am Freitag dieser Woche Walter Scheel das jüngste Bauwerk Egon Jux' eröffnen: wieder eine Brücke, diesmal über den Hamburger Elb-Seitenarm Köhlbrand, mit 3940 Meter Gesamtlänge Europas größtes und auch schönstes Brückenbauwerk über einen Fluß. „Golden Gate von Hamburg“, verglich das lokale „Abendblatt“.

Der 325 Meter breite Köhlbrand wird nun von einer vierspurigen, scheinbar schwerelosen Stahlstraße überspannt, deren Gewicht (4850 Tonnen) ausschließlich von 88 Stahlkabeln getragen wird — verankert an zwei jeweils 130 Meter hohen Stahl-Pylonen, die einem Paar monumentaler Stimmgabeln ähneln.

Als „Festpunkt“, dazu gedacht, den „Hafen-Rhythmus“ anzuzeigen, will Brückenbauer Jux sein Werk gewertet wissen, wie es Experten scheint, zu Recht: Denn stilgerecht eingefügt in die Kran- und Kaminlandschaft zwischen dem zentralen Hafengebiet und dem Industrieviertel westlich von Köhlbrand und Süderelbe ist, dank Jux, die neue Skyline-Brücke allemal.

Ihre östliche, mit vier Prozent sanft ansteigende Auffahrtrampe schließt beinahe unmittelbar an das von Jux Anfang der sechziger Jahre entworfene Überseezentrum an, während ihr Pendant in einer engen Schleife zur Westlichen Autobahnumgehung Hamburg-

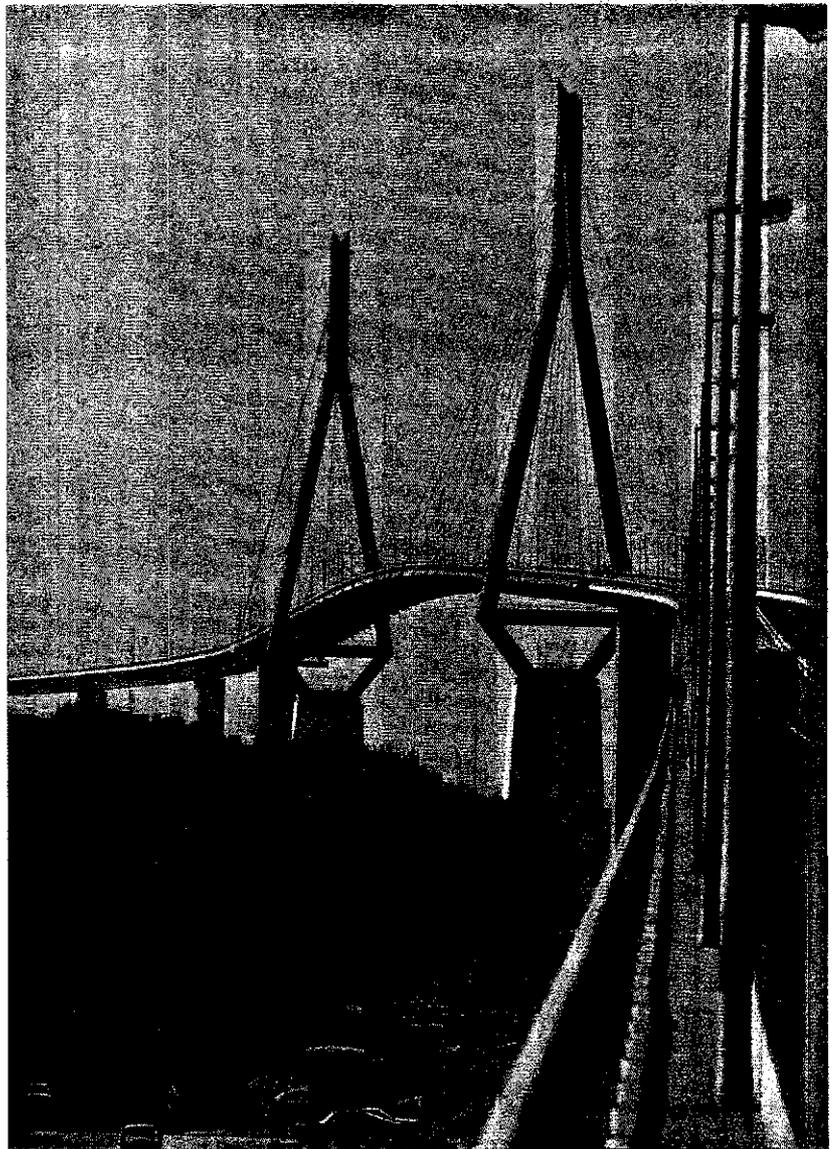
Waltershof (Europastraße 3) hinführt. Die wiederum mündet nur ein paar hundert Meter weiter in das dritte Juxsche Hafengebäude, an dem die gestalterischen Fähigkeiten des drahtigen Baumeisters sichtbar werden: Dem Bug von Supertankern gleichen jene Betonpfeiler, die das von ihm geschaffene Südportal des neuen Hamburger Elbtunnels abstützen.

Gleichsam ihren geographischen Höhepunkt erreicht die Jux-Landschaft aus Stahl, Beton und Eisen nun auf dem Scheitelpunkt der Köhlbrandbrük-

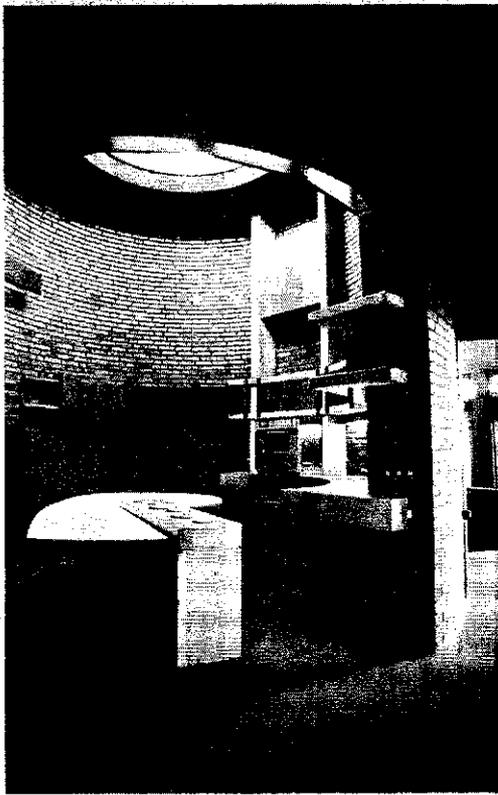
ke, 58 Meter über der Wasseroberfläche.

Hier, zwischen den längsten Trageile der beiden stahlblauen Pylone, wird jenes Prinzip besonders augenfällig, das den Brückenbau in den letzten 20 Jahren „immer kühner und... in der Regel auch schöner“ (so der Stuttgarter Brückenbauer-Nestor Fritz Leonhardt) werden ließ.

Waren es früher vor allem Hängebrücken wie etwa die 1058 Meter lange New Yorker Brooklyn-Bridge, die Seen oder Ströme überspannten, so ent-



Hamburger Köhlbrandbrücke: „Aus der Schöpfung abgeleitet“



Jux-Küche mit Oberlicht, Jux-Haus in Hamburg-Bergedorf

schließen sich die modernen Brücken-Konstrukteure nun, wo immer möglich, zum Bau von sogenannten Schrägseilbrücken.

Den Grund dafür erläutert der Frankfurter Ingenieur Hans Wittfoht, technischer Direktor der Brückenbau-firma Polensky & Zöllner, so: Schräg-seilspannweiten bis zu mehr als 1000 Metern seien „besonders wirtschaftlich“ und klassischen Hängebrücken darüber hinaus auch „in der Steifigkeit überlegen“.

Besonders deutlich zeigte sich das rationellere Brückenbau-Prinzip, als die 520 Meter weit frei hängende Stahlstraße über den Elb-Köhlbrand montiert wurde.

Kaum hatte, bei Windgeschwindigkeiten bis zu Stärke acht und neun, ein Autokran die nahezu 700 Tonnen schweren Stahlbau-Konstruktionsteile eines jeden Pylons zusammengefügt (Bauzeit: 60 Stunden in sechs Tagen), begann ein Schwimmkran, die bis zu 143 Tonnen schweren Teilstücke des Brücken-Überbaues nacheinander hochzuziehen und mit den Trägerseilen zu verbinden. Noch während der Bauarbeiten konnte so das Gewicht der Brückenteile von den Seilen aufgenommen, auf die Pylone übertragen und in den voreiszeitlichen Sand des Köhlbrand-Untergrundes abgeleitet werden — Stützgerüste waren überflüssig.

Mag die Brücke — Köhlbrand-Baudirektor Rudolf Schwab: „Neues Wahrzeichen im Hamburger Hafen“ — auch ästhetisch und technisch perfekt sein und beim dreitägigen Eröffnungs-Volksfest Honoratioren und



Architekt Jux, Jux-Bauten  
Schönheit im Schneckenhaus

schaulustige Bürger begeistern: Der Architekt selber gibt sich kritisch.

Das 113-Millionen-Mark-Projekt brachte seinem Büro ein vergleichsweise bescheidenes Honorar von 115 000 Mark, nachdem ein zusätzlicher Architekten-Posten im Angebot der Brücken-Firmen — für zusätzliche „architektonische Gestaltung“ — von sparsinnigen Stadtstaatlern gestrichen wurde. Die Kürzung des Kunst-Etats hatte zur Folge, daß Jux, ehemals Assistent Le Corbusiers und schon als Student Sieger im Bau-Wettbewerb um das Hamburger Polizei-Hochhaus, mit seiner Köhlbrand-Brücke heute „nicht so recht zufrieden“ ist.

Vor allem vermißt er, daß die 88 Tragseile nicht, wie von ihm vorgeschlagen, wulstförmig, sondern unverkleidet in die Pylone einmünden. Jux: „Eine Öffnung darf nicht nur ein Loch sein — auch der Mensch hat schließlich Lippen, Augenwimpern, Ohrmuscheln.“

Solche skurril anmutende Liebe zum Detail ist charakteristisch für das architektonische Selbstverständnis des ehemaligen Sorbonne-Existentialisten Jux, der später „von tiefer Religiosität geprägt“, zu Jehovas Zeugen ging. Fromm strebt er denn auch danach, alle seine Bauwerke „aus der Schöpfung abzuleiten“ — je naturbezogener, desto besser: Die Köhlbrand-Brücke etwa empfindet er als Pflanze — „vegetativ“, erläutert er, wüchsen die Betonpfeiler aus dem Erdboden heraus; die Pylone hingegen stellten eine „geschlossene Blüte“ dar, die Straße eine „Frucht“.

Auch Wohn- und Bürohäuser, Versammlungssäle und Hotels entstanden nach der Natur-Bauweise im Jux-Büro am Hamburger Heiligengeistfeld, wo der Baumeister mit Glaubensbrüdern und Kollegen hinter den meterdicken Mauern eines Hochbunkers neue Ideen produziert. Dort entstanden auch die Pläne für ein Mehrfamilienhaus in Hamburg-Bergedorf, dessen doppelt geschwungene Gartenfront, zusammen mit dem Kupferdach und den borkenfarbenen Ziegeln, das Naturalismus-Konzept von Jux veranschaulicht.

Lange schon vor Hundertwasser, der ja doch nur davon redet, baute Jux Erddächer aus verfilztem Rasen, auf denen Blumen, Sträucher und sogar Bäume wachsen, auf daß sich die Menschen wieder, so Jux, als „natürliche, biologische Wesen kennenlernen können“.

Sein Haus bei Hamburg, das er selber in Form einer Schneckenhaus-Spirale — mit der Küche in der Mitte — entwarf, hat der Vater von fünf Kindern unlängst verlassen; er lebt seither in einem Schwarzwälder Bauernhaus. „Die Schönheit der Natur“, kommentiert der ehemalige Schneckenhaus-Bewohner, „ist schwer zu verbessern, aber leicht zu zerstören.“