

AUS DER VERWALTUNG

20 Jahre Hörnbrücke

Von Peter Warthenpuhl, Dezernat II; Foto: Bodo Quante, Pressereferat



Ein Wahrzeichen Kiels: Die Dreifeldzugklappbrücke.

Es war kurz vor Weihnachten 1997, als die weltweit einmalige Dreifeldzugklappbrücke über die Kieler Hörn in Betrieb ging und für Fußgängerinnen und Fußgänger sowie Radfahrerinnen und Radfahrer den Weg von Gaarden in die Kieler City dramatisch verkürzte, eigentlich erst möglich machte, nachdem in den 60er-Jahren der Fährbetrieb eingestellt worden war.

Es war ein dramatisches Werden gewesen. Weltweit renommierte Architekten – gmp aus Hamburg – und der deutsche Brückenpapst Schlaich aus Stuttgart – ebenfalls rund um den Globus durch spektakuläre Brückenprojekte und das Münchener Olympia-Zeltdach bekannt – hatten der Kieler Selbstverwaltung in einer Studie

diese gewagte Konstruktion als das kieltypische Zeichen für einen Neubeginn an der Kieler Hörn empfohlen. Lange wurde gerungen, ehe sich die Mehrheit im Rat dieser Empfehlung anschloss und die gleichen Akteure mit der Realisierung beauftragt wurden. Dabei schwankten die Meinungen zur Problematik dieser kinetischen Meisterleistung zwischen „Das sind alles erprobte Komponenten der Offshore-Technik und des Schiffbaus“ und „Wir haben hier einen Prototypen. Ohne Prototypen und Versuche wären wir immer noch in der Steinzeit“. Letztere Würdigung wurde Wirklichkeit, als es auf den geplanten Fertigstellungstermin August 1997 zuging.

Dieser Termin war deshalb fix, weil zu

diesem Zeitpunkt der Norwegenterminal von der Color-Linie in Betrieb genommen werden sollte und die Stadt sich verpflichtet hatte, eine fußläufige Verbindung in die City einzurichten. Und die Dreifeldzugklappbrücke war immer noch in Rostock auf der Neptun-Werft in Erprobung und machte „Zicken“, wehrte sich gegen das „Klappen“.

Unserem damaligen Oberbürgermeister Norbert Gansel, der erste direkt gewählte, platzte der Kragen, denn sollte er etwa mit der norwegischen Königin Sonja vom Norwegenterminal über das Wasser in die City wandeln, wie einst Jesus Christus im Heiligen Land? Das wäre Blasphemie und er nutzte seine alte „Freundschaft“ zu HDW

AUS DER VERWALTUNG

→ FORTSETZUNG VON SEITE 12

dazu, eine Hilfsbrücke zu beauftragen, so dass die Füße nicht nass werden mussten und die Dreifeldzugklappbrücke bekam ihre Schwester – die Verschubbrücke.

In vier Monaten erschufen sie die Routiniers von HDW-Nobiskrug und die Ingenieure des Hafens- und Brückenbaus des Tiefbauamtes sowie die Betriebstechniker des Hochbauamtes. Sie war schmaler und langsamer, aber eben grundsolide und verlässlich, die kleine Schwester, das Aschenputtel der schönen roten Braut, die in Rostock noch den Herbst brauchte, um zu reifen.

Schließlich schaffte sie den 48-Stunden-Probetrieb und machte sich bereit für die Verschiffung nach Kiel und die Hochzeit mit ihrem Untergestell, das sich derweil mit der Hilfsbrücke gut verstand. Schön war allerdings was anderes!

Endlich, am 16. Dezember 1997, war es so weit: Nach zahlreichen weiteren Prüfungen ging der Prototyp in den Regelbetrieb. Schön und beeindruckend

war das Spektakel. Die Planer hatten diesbezüglich nicht zu viel versprochen: Kielerinnen und Kieler, Touristinnen und Touristen fielen die Kinnladen herunter, wenn sie sich bewegte, den Weg öffnete oder verschloss!

Leider wurde diese Dramatik dann auch die ersten drei Jahre von einem pubertären, widerspenstigen Verhalten dieser heranreifenden Primadonna begleitet. Hoch- und Tiefbauamt hatten alle Hände voll zu tun, die Widerspenstige zu zähmen und die Verfügbarkeit nicht mehr als vier bis sechs Wochen im Jahr einzuschränken, in denen die kleine Schwester still, lahm und leise zeigte, wie es ging: unspektakulär, zuverlässig!

Danach folgte die Zeit der Reife, in der die Ausfallzeit recht regelmäßig unter drei bis vier Wochen im Jahr lag und damit deutlich besser als die Deutsche Bahn heute mit ihren 70 Prozent.

Aber nichts ging ohne die fleißige und intensive Betreuung durch die Ingenieure von Hoch- und Tiefbauamt:

Dietmar Porsche, Uwe Bangemann, Andreas Lade, Christian Lange, Ralf Pempeit, der Autor dieses Beitrags, der Abteilungsleiter des Hafens- und Brückenbaus Udo Weißel und das helfende Ingenieurbüro Schippke und Partner aus Hannover mit dem Ingenieur Stephan Gramann sowie die zuverlässigen Bereitschafts- und Wartungsfirmen. Nicht zu vergessen sind auch die Bediener der SFK, die zum Öffnen der Brücke manch schwierige Kundschaft von der Brücke wortreich vertreiben müssen! Während Kommissar Borowskis, Axel Milberg, mit dem Tatort ein freundlicher Dauerbesucher geworden ist.

Mittlerweile sind noch zwei leitende Mitarbeiter der ersten Stunde, die das Wunderwerk von Anfang an begleitet haben und alle ihre Macken kennen, im Dienst. In zwei bis fünf Jahren muss dieser Wissensschatz an zukünftige Betreuerinnen oder Betreuer weitergegeben werden, damit nicht doch noch über Wasser gewandelt werden muss!

Auf weitere 20 Jahre für die „Rote Zora“! ✍