



Inhalt



Die Geschichte des St. Pauli Elbtunnels	4
Bautechnik und technische Daten des St. Pauli Elbtunnels.....	8
Die Architektur des St. Pauli Elbtunnels	14
Der St. Pauli Elbtunnel heute	18
Hamburgs Perle wird aufpoliert.....	22

Herzlich willkommen im St. Pauli Elbtunnel

Der St. Pauli Elbtunnel – Wahrzeichen, lebendiges Denkmal und kürzester Weg zwischen Hafen und Herz der Hansestadt. Täglich nutzen Tausende Hamburgs älteste Verbindung unter Wasser.

2011 blickt das ehrwürdige Schmuckstück auf sage und schreibe 100 Jahre Geschichte zurück. Seit seiner Geburtsstunde im Jahr 1911 hat er einigen hundert Millionen Menschen die schnelle Elbunterquerung zuverlässig ermöglicht.

Nachdem der deutsche Kaiser Wilhelm II. der Tunnelbaustelle kurz vor der Vollendung des Baus einen offiziellen Besuch abgestattet hatte, wurde am 7. September 1911 die erste Elbunterquerung eröffnet und als Sensation deutscher Ingenieurs-technik gefeiert.

Auch nach seinem 100. Geburtstag wird der St. Pauli Elbtunnel rund um die Uhr von Pendlern und Touristen rege genutzt. Während im angrenzenden Stadtteil nahe Landungsbrücken und Reeperbahn das Leben von heute pulsiert, ist jeder Besuch des Elbtunnels eine kurze Zeitreise in die deutsche Baugeschichte.



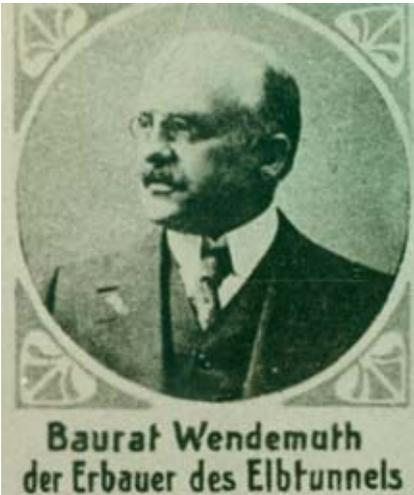
Dieter Bruhn alias Aale Dieter (Hamburger Original)

Wir gingen als Jungs oft zum Alten Elbtunnel rüber, sind mit dem Fahrstuhl runter und durch den Tunnel marschiert. Im Hafen sind wir dann rumgebutschert und haben in den Schuppen immer mal ein paar Apfelsinen und Nüsse abgestaubt. Der Alte Elbtunnel ist für mich ein Stück Nostalgie.

Die Geschichte des St. Pauli Elbtunnels



Der Bau dieses innovativen Verbindungsweges unter der Elbe war nicht nur das Ergebnis einer spektakulären Vision, sondern auch ein dringend benötigtes Mittel zur Entlastung des stetig zunehmenden Verkehrs in der Hansestadt. Die um die Jahrhundertwende schnell wachsende Hafenwirtschaft am südlichen Elbufer beschäftigte mehrere zehntausend Werft- und Dockarbeiter, die tagtäglich die Elbe überqueren mussten.



Als die Kapazitäten des Fährverkehrs ausgeschöpft waren und sich diverse Pläne für Brückenbauten aufgrund der Kosten und Schiffshöhen an dieser Stelle als nicht durchführbar erwiesen, bot der Tunnel die ideale Lösung. Einigkeit erreichte man schließlich im Jahr 1902 auf Betreiben des Baurates Ludwig Wendemuth, nachdem klar wurde, dass mögliche Alternativen die hohen Passagierzahlen zu Schichtbeginn und -ende nicht bewältigen konnten.

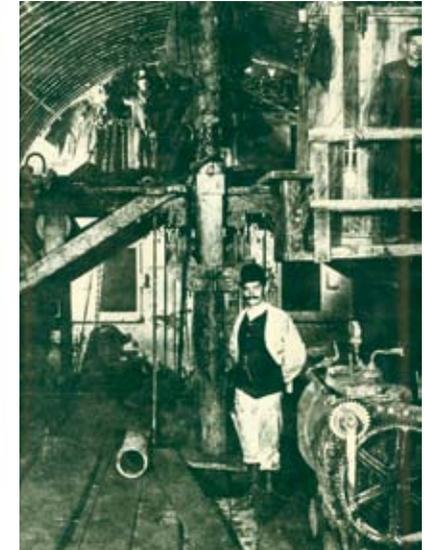
Die Bauarbeiten beginnen

Der erste Spatenstich erfolgte am 22. Juli 1907 mit der Aushebung des Schachtes am Südufer in Steinwerder. Als an beiden Ufern die angestrebte Tiefe erreicht wurde, konnte mit dem Bau der beiden Röhren begonnen werden. Die eingesetzten Arbeiter kamen zum Beispiel aus Bergwerken in Schlesien und dem Ruhrgebiet und waren mit den spezifischen Herausforderungen im Schachtbau vertraut.



Lohntütenball verhindert

Zahltag! Für die Hafnarbeiter der schönste Tag der Woche – für ihre Ehefrauen nicht unbedingt. Denn nur allzu gern trugen die Männer ihre Lohntüte direkt in eine der zahlreichen Kneipen auf dem Kiez. Doch vor dem „Lohntütenball“ mussten sie noch durch den St. Pauli Elbtunnel. Am Ende dieses Flaschenhals warteten bereits ihre Ehefrauen – und nahmen die Lohntüten in Gewahrsam.



Olivia Jones (Drag Queen)

Der Alte Elbtunnel ist ja irgendwie auch ein Vorbild für mich – ich arbeite jedenfalls immerhin seit 20 Jahren daran, auch mal ein Wahrzeichen St. Paulis zu werden. Aber ob ich mit hundert auch noch so gut aussehe? Egal! Happy Birthday, Alter Elbtunnel!



John Ment (Radio Hamburg-Moderator)

Herzlichen Glückwunsch an unseren St. Pauli Elbtunnel! Bei meinem eigenen „Hamburg-Monopoly“ würde ich ihn immer kaufen, egal, was er kostet! Denn auch ohne Tunnelblick merkt man: Das ist 100 Jahre Hamburg pur! Und ich freue mich immer, wenn ich jemanden finde, der älter ist als ich!

Die Geschichte des St. Pauli Elbtunnels



Die ersten Personen passieren den Tunnel

Nach dem gefeierten Durchschlag der zweiten Röhre am 1. Juni 1910 kam auch Kaiser Wilhelm II. zu Besuch nach Hamburg, um höchstpersönlich dieses „technische Wunderwerk“ zu begutachten. Am 7. September 1911 wurde der Tunnel schließlich ohne Feier nach über vier Jahren Bauzeit für Personen freigegeben. Ab dem 30. November 1911 konnten auch Pferdefuhrwerke den Tunnel passieren.



Die Baukosten betragen rund zehn Millionen Goldmark. In den ersten Betriebsjahren unterquerten jährlich bereits 20 Millionen Menschen auf diesem Weg die Elbe. Diese Zahl blieb bis zum Zweiten Weltkrieg relativ konstant. Während des Krieges wurde der Tunnel trotz der Gefahr des Wassereintruchs häufig als Luftschutzraum aufgesucht.

Das Baudenkmal lebt

In den 70er- und 80er-Jahren gingen durch die Einführung des Containers die traditionelle Werftarbeit und die Zahl der im Hafen Beschäftigten immer weiter zurück. Und damit gleichzeitig die Nutzerzahlen des St. Pauli Elbtunnels. Dennoch passieren heute Hunderttausende jährlich den Tunnel, der trotz des Strukturwandels ein einzigartiges Wahrzeichen und eine lebendige Verbindung von Hafen und St. Pauli geblieben ist.



Kein Denkmal für Kaiser Wilhelm II

Der Bau des Tunnels sorgte für großes Aufsehen. Selbst Kaiser Wilhelm II. besuchte die Baustelle. Zur Eröffnung kam er aber nicht. Denn die Hamburgische Bürgerschaft hatte beschlossen, das Bauwerk schlicht „St. Pauli Elbtunnel“ zu benennen – und nicht nach ihm. Die Eröffnung vor 100 Jahren war ohne Pomp, doch strömten bereits am ersten Tag rund 30.000 Besucher durch die Röhren.



Carlo von Tiedemann (Radio- und Fernsehmoderator)

Der Elbtunnel ist ein Stück Hamburg für mich. Die zwei Röhren haben eine Einmaligkeit in Europa und das Erlebnis, dort unten zu sein, ist nachhaltig. Happy Birthday!



Tine Wittler (Autorin und Fernsehmoderatorin)

Auf dass Du uns erhalten bleiben mögest, St. Pauli Elbtunnel! Mein Geschenk an Dich: Eine Verewigung in meinem Roman 'Wir wär'n dann so weit'. Wir sind auch so weit – für hundert weitere Jahre mit Dir!

Bautechnik und technische Daten des St. Pauli Elbtunnels



Insgesamt verschlang der Bau dieses historischen Wahrzeichens der Ingenieurbaukunst etwa 200 Tonnen Blei, 5.000 Tonnen Eisen und 600.000 Nieten. Pro Schacht führen sechs Fahrstühle nach unten auf das Tunnelniveau: Davon je zwei mit 10 und 6 Tonnen Tragkraft für Fahrzeuge sowie zwei Personenaufzüge mit je 2,4 Tonnen Zuladung. Hinzu kommen Fußgängertreppen in beiden Schächten.

Der St. Pauli Elbtunnel ist der einzige Tunnel weltweit, der nach diesem Prinzip funktioniert und noch als Verkehrsweg genutzt wird. Die Besonderheit der Aufzugskonzeption verdankt der Tunnel der Tatsache, dass die Pferdestärken der Fuhrwerke damals nicht ausgereicht hätten, um die steilen Zufahrtsrampen zu bewältigen. Der zweite Tunnel dieser Art im schottischen Glasgow ging in den 60er-Jahren außer Betrieb.

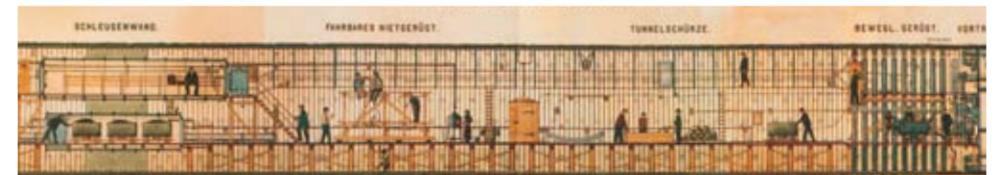
Ursprünglich gab es in Hamburg in jedem Kopfbau zwei Eisentreppen. Die Doppeltreppen wurden in den 50er-Jahren auf jeweils eine Treppe reduziert und um Rolltreppen ergänzt. Nachdem jene im späten zwanzigsten Jahrhundert verschlissenen waren, kehrte man 1992 zu der einfachen Treppenkonstruktion zurück.



Tübbings sind das Herz der Tunnelröhren

Am 22. Juli 1907 begann das Bauunternehmen Holzmann mit den Bauarbeiten auf der Halbinsel Steinwerder, zunächst mit dem Ausheben eines ausreichend großen Schachtes. Dieser wurde mithilfe eines Senkkastens (Caisson) ähnlich einem Brunnen-schacht durch einfaches Ausheben und selbstständiges Nachrutschen hergestellt. Oberhalb wurde dann jeweils ein neuer Ring aus Beton gegossen. Der Schacht am Nordufer in St. Pauli konnte aufgrund der günstigeren Bodenbeschaffenheit in einem Stück mit rund zwei Meter Wandstärke aus Beton gegossen werden.

Die beiden je 426,5 Meter langen Tunnelröhren wurden schrittweise im Schildvortriebsverfahren angelegt und sofort mit Tübbings (ringförmige Segmente) aus Flusseisen versehen. Jedes Tunnelrohr besteht aus 1.695 Ringen mit 25 Zentimetern Breite, die aus jeweils sechs Tübbings zusammengesetzt sind. Die Ringe wurden mit Beton verkleidet, um das Eisen vor Rost zu schützen.



Cornelia Poletto (Spitzenköchin)

Alteingesessen, geradlinig und nüchtern-stilvoll: Der Alte Elbtunnel ist ein waschechter Hanseat, den ich heimlich verehere. Direkt unter dem Hafen die Röhre entlang zu schlendern, hat schon etwas Magisches. Und wenn man auf der anderen Elbseite wieder herauskommt, ist man in einer anderen Welt, die immer noch Hamburg ist und immer noch schön. Einmalig. Alles Gute, lieber Elbtunnel!

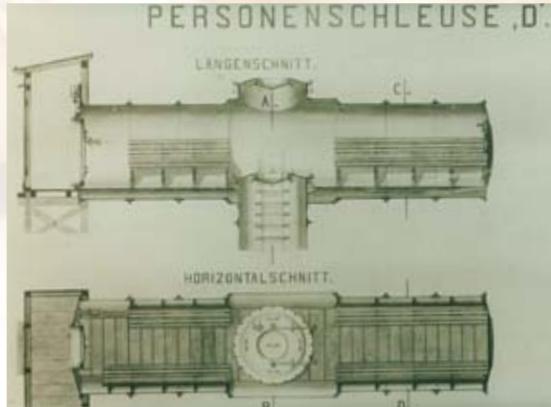


Uwe Seeler (Fußball-Idol und Hamburger Ehrenbürger)

Mensch, Alter Elbtunnel, Du bist neben meinem HSV wirklich die zweite Perle in Hamburg. Denn Du siehst auch nach 100 Jahren noch ganz schön propper aus. Mien Raat an alle Lüüd, ob nu Hamburger oder Quiddjes: Kiek mal wedder in!

Uwe Seeler

Bautechnik und technische Daten des St. Pauli Elbtunnels



Schwierige Bedingungen für die Bauarbeiter

Aufgrund des durchlässigen Bodens musste die Baustelle ständig unter Überdruck gehalten werden, um einen Wassereintrich zu verhindern. So waren Kompressions- und Dekompressionszeiten notwendig, um Symptome der „Taucherkrankheit“ zu verhindern.

Für die Tunnelarbeiter wurde deshalb eine Personenschleuse bzw. Dekompressionskammer eingerichtet: Nach getaner Arbeit unter Überdruck in den Röhren mussten die Männer für bestimmte Zeit für einen Druckausgleich in diesem luftdichten Raum verweilen.



Die Hamburger Tunnelbaustelle war für die damalige Zeit hinsichtlich der getroffenen Sicherheitsvorkehrungen und ärztlichen Präsenz vorbildlich. Dennoch traten während der Bauzeit unter den 4.400 Arbeitern 615 leichte und 74 schwere Fälle der sogenannten Druckluft- bzw. Taucherkrankheit auf. Drei Tunnelarbeiter fielen dieser gefährlichen Situation sogar trotz umfassender Präventivmaßnahmen zum Opfer – sie starben an den Folgen des Überdrucks. Der Überdruck hatte aber auch Vorteile: Der „Abraum“ wurde einfach vor ein Rohr geschau-

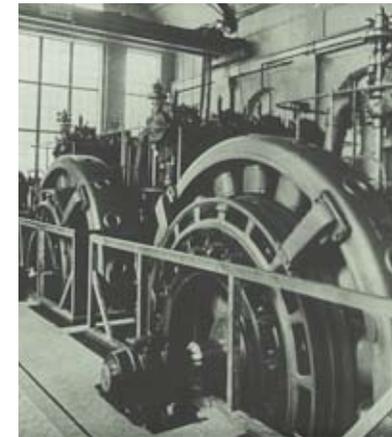
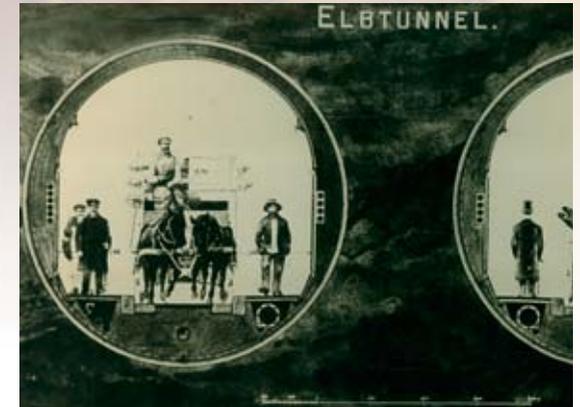
felt, ein Ventil geöffnet und der entweichende Druck riss den Sand mit ins Freie.

Die Spurbreite ist auf Fuhrwerke ausgerichtet

Die 22 Meter breiten Schächte des Elbtunnels und die 41,2 Meter hohen Kopfgebäude bieten bis heute außergewöhnliche Dimensionen im Schachtbau. Der mit 5,92 Metern äußere Durchmesser der Tunnelröhren erlaubt jedoch nur eine aktuelle Fahrbahnbreite von 1,92 Metern. Bis zum Jahre 1928 betrug die maximale Spurbreite 1,82 Meter, da sich diese an den damals vorherrschenden Pferdefuhrwerken orientierte.

Unabhängige Energieversorgung

In einem eigenen Kraftwerk auf der südlichen Elbseite in Steinwerder erzeugten bis 1953 drei Dieselgeneratoren Strom für die Fahrstühle und Beleuchtung. So war der Tunnelbetrieb unabhängig von der öffentlichen Energieversorgung. Seit 1953 läuft das Kraftwerk nur noch für Notzwecke. Der letzte Notstromgenerator wurde 1994 durch einen modernen Drehstromgenerator ersetzt.



Fabian Boll (Kapitän FC St. Pauli)

Ich bin selbst natürlich schon mal durch den St. Pauli Elbtunnel marschiert. Er gehört wie auch der FC St. Pauli zum Viertel. Als Hamburger sollte man diesen auf jeden Fall mal erlebt haben, denn er ist beeindruckend – es ist wie eine Zeitreise. Ich wünsche dem St. Pauli Elbtunnel auch für die nächsten 100 Jahre alles, alles Gute!



Daniel Brücker

(Stellv. Hausleitung der Jugendherberge „Auf dem Stintfang“)

In meiner ersten Woche als Neu-Hamburger im Juli 1997 fuhr ich mit dem Auto das erste Mal durch den Alten Elbtunnel. Seither wiederhole ich diese Fahrt einmal im Jahr und erfreue mich immer wieder am Tunnel und den damit verbundenen schönen Erinnerungen.





Alexander Bommes (Fernsehmoderator)

Als ich zum Moderator des Hamburg Journals ernannt wurde, war einer meiner besten Kumpels so begeistert, dass er eine spezielle Hamburg-Tour für mich ausgearbeitet hat. „Das sind die wichtigsten Orte, die Du immer wieder besuchen musst, um Hamburg zu ATMEN“, hat er gesagt. Die Tour begann im Alten Elbtunnel ... Alles Gute – und bleib uns noch lange erhalten!

Annemarie Dose (Gründerin der Hamburger Tafel)

„Wenn wir im Hafen um Hilfe gebeten werden sind wir da! Der Elbtunnel ist dann die wichtigste Verbindung!“



Otto Waalkes (Komiker)



Damir Batinic (Page im Hotel Hafen Hamburg)

Auf jeder Seite des Hafens sind zwei riesige Aufzugsschächte, mittels derer man hinunter befördert wird. Fünfundzwanzig Meter unter dem Hafen glaubt man sich dann in die Vergangenheit versetzt, aus der man unversehens auftaucht, wenn man auf der anderen Seite den Tunnel wieder verlässt. Sollte jeder mal erlebt haben.



Inga Rumpf (Hamburger „Rockröhre“)

Der Elbtunnel hat mich schon als Kind begeistert. Fuhr doch mein Vater mit seinem Fahrrad – wie ein paar hundert andere Arbeiter in den 1950er-Jahren – jeden Tag zur Werftarbeit durch den Tunnel auf die andere Elbseite. Und die großen Pötte fuhren drüber hinweg. Toll!

Als Schulfreundin entdeckte ich den Elbtunnel dann für mich: Mit meiner Gitarre und ein paar Freundinnen ging es erst mit dem knarzigen Holzfahrstuhl ein bisschen gruselig langsam hinunter und dann zogen wir singend durch die beiden gefliesten Tunnelröhren. Einen halben Kilometer durch die rechte Röhre hin, und einen halben Kilometer zurück durch die linke. War das ein phantastischer Hall! Erst als Erwachsene fielen mir die einzigartigen Wandkacheln auf – alle haben ganz unterschiedliche Wassermotive. So etwas Schönes gibt es nicht noch einmal auf der Welt. Herzlichen Glückwunsch, von „Röhre“ zu Röhre!

Eddy Winkelmann (Sänger und Liedermacher)
100 Jahre St. Pauli Elbtunnel. Und noch soooo nützlich. Gerade für uns Wilhelmsburger Insulaner ist er viel mehr als nur historisch, oft ist er immer noch die Lebensader zur Hafen- und Innenstadt.

Eddy Winkelmann



Die Architektur des St. Pauli Elbtunnels



Für die architektonische Gestaltung des St. Pauli Elbtunnels war der Architekt Otto Wöhlecke vom Büro Raabe & Wöhlecke aus Altona verantwortlich. Die traditionsreichen Formen des modernen Ingenieurbauwerks sind typisch für den repräsentativen Historismus, der sich an älteren Stilrichtungen orientiert.

Die beiden Schachtgebäude hatten zu Beginn eine gleiche Silhouette, wurden aber mithilfe verschiedener Materialien an die jeweilige Umgebung angepasst. Auf der Hafenseite in Steinwerder prägte roter Backstein die Fassade der Einfahrtshalle, die mit dem in gleicher Weise gebauten Kraftwerk sowie dem Zollgebäude eine Einheit bildete.

Die Verkleidung des Schachtgebäudes auf der Nordseite in St. Pauli besteht vorwiegend aus Tuffstein, Basalt und Granit. Sie entspricht dabei dem Baustil der zuvor fertiggestellten Landungsbrücken.

Majolika-Reliefs zieren die Wände

Die Röhrenportale sind durch breite „kassettierte“ Bögen mit bronzenen Lichtbändern markiert und ähneln denjenigen Tunnelstellen, an denen das Gefälle wechselt. Bestimmte Tunnelabschnitte sind durch üppige architektonische Verzierungen hervorgehoben. Die Majolika-Reliefs an den Tunnelwänden thematisieren die darüberliegende Elbe. So werden unter anderem verschiedene Fische, Muscheln aber auch Alltagsgegenstände wie zum Beispiel Arbeitstiefel dargestellt. Hierzu wurden Tafeln mit erklärenden Inschriften in unmittelbarer Nachbarschaft zu den Steinreliefs angebracht.



Hannelore Hoger (Theater- und Filmschauspielerin)

Als Kind bin ich mit meinem Fahrrad und meiner Puppe oft durch den Alten Elbtunnel gefahren, um den Freihafen zu erkunden. Schon der große Fahrstuhl war aufregend und ich erinnere mich an die verschiedenen Bilderkacheln entlang der Wände an beiden Fahrspuren. Heute fahre ich manchmal mit dem Auto durch, einfach so. Herzlichen Glückwunsch, alter Tunnel, bleibe so schön wie du bist.



Sven Rodenberg (Kurierfahrer bei „Die Funkpiloten“)

Mit dem Auto in die alten Fahrstühle, die noch richtig knarren und quietschen, versetzt einen in die gute alte Zeit zurück und ist jedes Mal ein kleines Abenteuer mit Herzklopfen. Auf die nächsten 100 Jahre.

Die Architektur des St. Pauli Elbtunnels



Fliegerbomben treffen auch den Elbtunnel

Noch vor dem Ende des Zweiten Weltkrieges hatten beide Schachtgebäude eine Kuppel aus Eisenbeton mit einer Tragkonstruktion aus Eisenfachwerk. Bei Luftangriffen der Alliierten kurz vor dem Ende des Krieges wurde die Einfahrts-halle in Steinwerder zum großen Teil zerstört. Bis 1952 konnte das Schachtgebäude vereinfacht wieder aufgebaut werden. Dabei wurde die ehemals vorhandene Kuppel durch eine einfache Flachdachkonstruktion ersetzt.



Tunnel bewahrt Dock vor Sprengung

Am 18. März 1950 wäre es fast um das Trockendock Elbe 17 geschehen: die britischen Besatzer planten die Sprengung. Um die Gefahrlosigkeit für den benachbarten Elbtunnel zu demonstrieren, setzte sich der britische Landeskommis-sar für eine Probesprengung höchstpersönlich mit einem Stuhl in den Tunnel. Die Kacheln flogen ihm nur so um die Ohren – die Sprengung des Docks verwarf man wieder.

Die Einfahrten für den Fahrzeugverkehr sind in wuchtigen Formen mit Pfeilern und Giebeln gestaltet. An den Ost- und Westseiten der Schachtgebäude dominieren die durch Rundbögen gekennzeichneten Personeneingänge. Die hohen Fenster sorgen für einen starken Einfall von Tageslicht bis auf die Schachtsohle. Die mit goldgelben Platten ausgelegten Schachtwände wurden so gestaltet, dass sie dem Nutzer des Elbtunnels „Wärme“ suggerieren.



Thorsten Faltings (Hamburger Hobbyfotograf und Blogger)

Als kleiner Knirps fuhr ich mit meinem Großvater erstmals durch den Elbtunnel, seitdem habe ich eine besondere Beziehung zu diesem Bauwerk. Regelmäßig komme ich her und bin stets hingerissen: Immer wieder gibt's etwas Einzigartiges zu entdecken und Besonderes zu fotografieren. Für mich ist der Alte Elbtunnel mein Hamburg!

Foto: © 2011 Roddeostar



Lotto King Karl (Musiker und Moderator)

Von den Landungsbrücken nach Steinwerder und zurück, von oben, von unten, von innen und von außen: Du bist eine Schönheit! Immer gewesen und vielleicht heute mehr denn je – und das kann ja nun wirklich nicht jeder von sich behaupten! Herzlichen Glückwunsch zum Geburtstag, Alter Elbtunnel, auf die nächsten 100! Weiter so und schenk' ein das Ding!

Der St. Pauli Elbtunnel heute



Der St. Pauli Elbtunnel, der am 7. September 1911 in Betrieb ging, ist auch 100 Jahre später Verkehrsader und Touristenattraktion der Stadt Hamburg zugleich. Dieses technische Baudenkmal, auf das lediglich ein quadratisches Schachtgebäude mit prägnanter Kupferkuppel hindeutet, spiegelt die Nähe und Abhängigkeit der Stadt zu Wasser und Hafen wider.

Wo geht's hier zur Fischfütterung?

Was wäre der Hafen ohne Schnack und Döntjes? Neue Tunnelaufseher oder ahnungslose Besucher werden schon mal auf die täglich im Tunnel stattfindende Fischfütterung hingewiesen. Die sei prima zu beobachten, wenn die seitlichen Klappen des Tunnels aufgingen. Es soll schon Besucher gegeben haben, die am nächsten Tag wiederkamen, weil sie die Fütterung leider knapp verpasst hatten ...

Die Besucher erleben eine faszinierende Unterwelt

Für die zahlreichen Touristen, die Hamburg Jahr für Jahr besuchen, ist der Besuch des „Alten Elbtunnels“ ein Muss. Schließlich wird in keinem anderen Verkehrstunnel der Welt der Abstieg in die Tiefe derart faszinierend in Szene gesetzt. Von der Aufzugshalle aus verbinden zwei Tunnelröhren mit einem Durchmesser von je etwa 6 Metern die beiden Elbufer. Jede Röhre ist knapp einen halben Kilometer lang und verfügt in der Mitte über eine schmale Fahrspur von 1,92 Metern Breite sowie zwei leicht erhöhte Fußwege. Der Tunnel ist ausreichend hell und luftig, sodass die Durchquerung durchaus als angenehm zu bezeichnen ist. Allein das Bewusstsein, tief unter der Erde und dem Elbwasser zu sein, veranlasst manchen Tunnelnutzer zu einer schnelleren Gangart. Kurzweilig wird der Weg zudem durch die Fliesenwände, die in regelmäßigen Abständen mit Majolika-Reliefs überraschen, auf denen die Elbe thematisiert wird.



Pero Hempel (Schlepperkapitän bei Bugsier)

Der St. Pauli Elbtunnel ist für mich auch heute noch eine außergewöhnliche wie auch wichtige Verbindung. Oft denke ich an die Menschen unten, wenn ich mit den großen Schiffen drüber weg fahre. Ich wünsche dem Bauwerk und den Menschen, die es nutzen, viele weitere friedliche Jahre.

Foto: © Sat.1/Ame Weychardt



Johannes B. Kerner (Fernsehmoderator)

Über Wasser zu gehen ist den wenigsten gelungen, eigentlich ja nur einem ... Unter Wasser ist es da leichter – dank der zwei Elbtunnel ist das sogar der Allgemeinheit möglich. Wenn ich heute im Neuen Elbtunnel im Stau stehe, dann weiß ich: früher war doch nicht alles schlechter. Herzlichen Glückwunsch, Alter Elbtunnel!

Der St. Pauli Elbtunnel heute



Foto: Werner Gritzbach



Der Elbtunnel steht auch für Kultur und Freizeit

Veranstaltungen rund um den St. Pauli Elbtunnel wie die Kunstausstellung „ElbArt“ oder der seit 2000 stattfindende „Elbmarathon“ belegen, dass er heute nicht nur ein nostalgisches und liebevoll gepflegtes Stück Hamburger Geschichte ist, sondern auch als eine feste Institution für Kultur und Freizeit mitten im Herzen der Hansestadt etabliert ist. Weiterhin dient der Tunnel auch vielen Filmproduktionen als Kulisse – zum Beispiel dem Film „Barfuss“ mit Til Schweiger in der Hauptrolle.

Die Verbindung der Elbufer hat Zukunft

Neben der räumlichen Nähe zum Musical „König der Löwen“ bietet die Südseite der Elbe ebenfalls spannende Ausblicke auf die St. Pauli Landungsbrücken, die Museumsschiffe Rickmer Rickmers und Cap San Diego sowie den Kai-Speicher A mit der Elbphilharmonie. Aber auch als Verkehrsader ist der St. Pauli Elbtunnel nach wie vor von großer Bedeutung, vor allem für den Nahverkehr im citynahen Hafenteil. Das belegen Nutzungszahlen von rund 800.000 Fußgängern, 105.000 Radfahrern und 300.000 Fahrzeugen pro Jahr eindrucksvoll.

In puncto Verkehr könnte seine Bedeutung in naher Zukunft sogar erneut zunehmen. Denn mit dem städtebaulichen Rahmenkonzept „Sprung über die Elbe“ werden die südlichen Stadtteile gezielt weiterentwickelt: Dort finden Hamburger Familien genauso wie Studenten immer mehr Wohnraum und Lebensqualität vor. Der St. Pauli Elbtunnel ist dann für noch mehr Hamburger die beste Verbindung in die Stadt.



Britta Lorenzen (cult e. V.)

Wie einst der Alte Elbtunnel den Weg der Hafenarbeiter nach Steinwerder verkürzte, so ebnet er seit 1994 den Weg zur Kunst. Jährlich freuen sich mehrere tausend Besucher der Kunstausstellung ElbArt nicht nur über die Exponate, sondern auch über das wunderschöne alte Bauwerk. Erst der Tunnel macht die ElbArt zu einer unverwechselbaren Veranstaltung. Die ElbArt gratuliert zum 100. Geburtstag!



Horst Hoof (Radio Hamburg-Moderator)

Mich hat die Vorstellung schon immer fasziniert, dass ich wirklich gerade durch die Elbe laufe! Und wenn ich mir vorstelle, dass ich da schon seit hundert Jahren durchlaufen könnte, dann frage ich mich, warum ich mein Leben bisher mit anderen Dingen verschwendet habe ;-). Er ist wohl auch eines der beliebtesten Fotomotive und das zu Recht! Alles Gute zum Geburtstag, oder in dem Fall GeBAUtstag!!!

okso *

Hamburgs Perle wird aufpoliert



Aufgrund des baufälligen Denkmalszustands des Schmuckstücks wird der gesamte Komplex des St. Pauli Elbtunnels von der Hamburg Port Authority (HPA) seit 1994 aufwendig saniert. Die durch die Zeit angegriffenen Bauelemente wie Kacheln, Drainagebeton und Dichtungen müssen ausgetauscht, die Technik modernisiert und das historische Erscheinungsbild wiederhergestellt werden.

2006 fiel der Startschuss für die Sanierung des Schachtgebäudes auf der St. Pauli-Seite. Das Wahrzeichen an den Landungsbrücken erhielt bei seiner Generalüberholung ein neues, kupfernes Kuppeldach.

Seit Oktober 2009 laufen die Bauarbeiten zur Sanierung der beiden Tunnelröhren. Die Kacheln werden entfernt, die Tunnelwandkonstruktion freigelegt und die Bleidichtungen der gusseisernen Tunnelringsegmente (Tübbings) neu verstemmt. Die Original-Reliefs werden nach Möglichkeit konserviert und nach Abschluss der Sanierung wieder installiert. Intakte Exemplare der historischen Kacheln, die dem Elbtunnel seinen typischen Charakter verleihen, bleiben erhalten. Ob lindgrüne Fliese, Leuchte im Stil des Art Déco oder Wandrelief – der Zustand von 1911 dient bei den Arbeiten als Vorbild.



Impressum:

Herausgeber und V.i.S.d.P.:
Hamburg Port Authority AöR
Neuer Wandrahm 4
20457 Hamburg
Tel.: +49 40 42847 - 0
Mail: info@hpa.hamburg.de
www.hamburg-port-authority.de

Konzeption, Redaktion & Layout:
Euro RSCG ABC Hamburg
Agentur für Kommunikation GmbH
www.eurorscgabc-hamburg.de

Fotos:
HPA-Bildarchiv
Gregor Schläger
Stefan Neupert



Hard Rock Cafe Hamburg

Hard Rock Cafe Hamburg wünscht „Happy Birthday“ mit dem Limited Edition Pin zu „100 Jahre Alter Elbtunnel“!



Schutzgebühr: 2 Euro