



Der Drache von Hangzhou

Kaum bemerkt von der Weltöffentlichkeit ist im Jahr 2008 in der Volksrepublik China ein epochales Bauvorhaben vollendet worden: Die Brücke über die Bucht von Hangzhou südlich von Schanghai misst 36 Kilometer von einem Ende bis zum anderen. Mehrere tausend in den Meeresgrund eingelassene Pfeiler aus Stahl und Beton geben ihr sicheren Stand. Insgesamt zehn Jahre Planung und Bauzeit waren erforderlich, um das Mammutprojekt zu realisieren – die längste Meeresbrücke der Welt.

Schon nach wenigen Minuten Fahrt über die „Hangzhou Wan Daqiao“ verschwimmen die Unterschiede zwischen den Elementen. S-förmig wie ein gekrümmter Drache schlängelt sich die Brücke kilometerlang über das Ostchinesische Meer. Das Land verschwindet bald im Rückspiegel – das sechsspurige Asphaltband scheint geradezu über dem Meer zu schweben. Wer die Hangzhou-Brücke zum Preis von umgerechnet acht Euro überfährt, nimmt Eindrücke einer echten Fährpassage mit: Wind, Salzgeschmack, Meeresrauschen.

Zunächst hatten Chefplaner Lin Guoxiang und sein Team große Zweifel, ob die gigantische Aufgabe überhaupt zu bewältigen sei. Zu überqueren war eine Bucht mit einem Tidenhub von neun Metern. Taifune und die Labilität des Meeresbodens stellten höchste Ansprüche an die Ingenieure. Nach mehreren Jahren der Planung wurde der Brückenschlag schließlich im Juni 2003 begonnen. Mehr als 600 Experten waren beteiligt, umgerechnet kostete das Brückenwunder 1,4 Milliarden Euro.

Sturmfest und verwachsen mit dem Meeresgrund

Insgesamt besteht die Hangzhou Bay Bridge aus neun verschiedenen Brückenabschnitten. Besonders aufwändig konstruiert sind die beiden Schrägseilbrücken mit 448 beziehungsweise 318 Meter Stützweite. Stählerne Pylone von fast 100 Meter Höhe recken sich dem Himmel entgegen. Fächerförmig halten Stahlseile den Brückenbalken aus Stahl in der Schwebe. Für den Bau des Brückenzugs wurden neu entwickelte und besonders leistungsfähige Baustähle verwendet. Die Verbindungselemente zu den Schrägseilen, die so genannten Zuglaschen, bestehen aus hochfestem Stahl made in Germany. 660 Brückenbögen und 7.000 tief im Meeresboden verankerte Pfeiler, die zwischen 71 und 88 Meter lang sind, geben der Brückenkonstruktion ihre Stabilität. Sie hält Orkanen mit einer Windgeschwindigkeit von bis zu 230 Kilometer pro Stunde stand. Die Bauplaner garantieren sowohl Sturmfestigkeit wie Korrosionsresistenz – für die nächsten hundert Jahre. Bis zur



AP Photo/Xinhua/Ding Xiaochun

Fertigstellung wurden 800.000 Tonnen Stahl und 2,45 Millionen Tonnen Beton verbaut.

Die Hangzhou-Brücke leistet einen nachhaltigen Beitrag zur Minderung von Emissionen und zur ökonomischen Entwicklung der Region. Sie verkürzt den Weg von Schanghai zur Hafenstadt Ningbo um 120 Kilometer und bietet auf diese Weise eine Schnellverbindung zwischen zwei florierenden Wirtschaftszentren. Der Münchner Architekt Prof. Dr. Thomas Jocher, der an der Planung für ein neues Industriezentrum und eine Millionenmetropole in der Hangzhou-Bucht beteiligt ist, schwärmt von der Hangzhou Bay Bridge: „Der neue Brückenschlag ist ein gewaltiger Schritt zur Verbesserung des



Großzügiger Rastplatz auf halber Strecke – ein schwebender Diskus hoch über der Hangzhou-Bucht.

Verkehrs zwischen Schanghai und Ningbo. War man bisher auf verstopften Straßen nicht selten einen ganzen Tag unterwegs, um vom Schanghaier Flughafen Pudong zu der Metropolregion Ningbo und Hangzhou zu kommen, dauert die Fahrt jetzt nur wenige Stunden.“ Offiziell eröffnet wurde die Hangzhou-Brücke am

1. Mai 2008, dem Tag der Arbeit. Was nicht heißt, dass damit alle Arbeit getan ist. Auf halber Strecke wird gerade eine Service-Insel errichtet. Dort entstehen Restaurants, ein Konferenzzentrum der Spitzenklasse plus Hotel sowie eine Aussichtsplattform. Eine luxuriöse Oase für diejenigen, die den Drachen von Hangzhou reiten. ■

