

Neubau Eric-Warburg-Brücke mit Straßenanschluss Einsiedelstraße und Neue Hafenstraße

Ein Projekt mit langer Planungsgeschichte wird realisiert

Geschichte

Schon Ende des 19. Jahrhunderts gab es in der Hansestadt Lübeck erste Überlegungen, die bestehenden Fährverbindungen über die Trave in dem Bereich, in dem zur Zeit die Nordtangente in Bau ist, durch eine bewegliche Brücke zu ersetzen. 1884 war eine Drehbrücke vorgesehen, später eine Klappbrücke. 1908 lehnte die Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck ein solches Verkehrsbauwerk ab. Während der beiden Weltkriegsjahre ruhte die Planung. Erst nach dem Wiederaufbau wurde in den siebziger Jahren dieses für die Stadt so wichtige Straßen- und Brückenbauvorhaben von dem Straßenbauamt der Hansestadt Lübeck, Bereich Verkehr, erneut aufgegriffen und die Planungen vorangetrieben.



Verkehrliche und städtebauliche Bedeutung

Die Nordtangente ist Teil des weitgehend ausgebauten innerstädtischen Tangentenringes, der die A 1 Lübeck-Hamburg und die östlich und westlich der Lübecker Altstadt liegenden Stadtteile, Gewerbe- und Erholungsgebiete miteinander verbindet. Der Lückenschluss und wichtigste Baustein der Nordtangente ist die Querung der Trave, einer vielbefahrenen Bundeswasserstraße, durch eine neue bewegliche Brückenöffnung der Altstadtinsel. Sie verbindet die vorhandenen, aber zum Ausbau der Straßen Einsiedelstraße am Westufer und Neue Hafenstraße am Ostufer der Trave. Die neue Flussquerung wird endlich zu einer Entlastung der Lübecker Altstadt, die 1987 zum UNESCO-Weltkulturerbe erklärt wurde, vom Durchgangsverkehr führen. Immerhin ist für die neue Brücke, die Eric-Warburg-Brücke, ein Verkehr von täglich 40.000 Kraftfahrzeugen prognostiziert.

Querschnitt

Im Grundsatz ist die Nordtangente als zweiseitige Straße mit beidseitigen Geh- und Radwegen sowie Baumstreifen geplant. Eine Ausnahme bildet die Eric-Warburg-Brücke, die vierspurig mit jeweils einem 3 m breiten kombinierten Geh- und Radweg vorgesehen ist. In den Zufahrtsbereichen der Eric-Warburg-Brücke ist bei Brückenöffnung mit Staubbildung zu rechnen. Um einerseits den Stauraum zu vergrößern und andererseits Verkehr mit anderen Zielen an dem Stau vorbeiführen zu können, erhält die Nordtangente auf beiden Traveseiten zwei Fahrspuren Richtung Brücke.

Brückentyp

1994 sah die Planung eine Hubbrücke mit einer lichten Durchfahrtsbreite von rd. 87 m und einer Hubhöhe von 47 m vor. Eine Brücke mit diesen Abmessungen hätte alle Forderungen erfüllt, die von den Seiten der Hafenschiffahrt an die Brücke gestellt wurden. Mit dieser Hubbrücke wurde für die insgesamt 1,3 km lange Nordtangente ein Gesamtinvestitionsbedarf von ca. 242 Mio DM (ca. 124 Mio EUR) ermittelt. Dieser war nicht zu finanzieren. Insbesondere das Land Schleswig-Holstein als Hauptzuschussgeber forderte eine drastische Baukostenreduzierung. Wieder setzte in der Hansestadt Lübeck eine lebhafte Diskussion über Planungsvarianten der Nordtangente ein. Mit rd. 100 Mio DM brachte letztlich der Systemwechsel von der Hub- zur Klappbrücke die größte Einsparung. Allerdings wurde damit die lichte Durchfahrtsbreite auf 37,50 m reduziert, so dass zukünftig die Innenstadthäfen nicht mehr für jede Schiffsgröße erreichbar sind.

Gleisbauarbeiten

Auf der Grundlage des Planfeststellungsbeschlusses vom Sommer 1999 wurden in den Jahren 2000 und 2001 umfangreiche Gleisbauarbeiten im Hafengelände durchgeführt. (Planung: Ingenieurbüro für Eisenbahnbau Werner Mohrbach, Grömitz; Bauausführung: ARGE Frenzel-Bau, Leipzig / Junge Gleis-, Wei-chen- und Tiefbau, Wurzen/Nemt / NTG Tief- und Gleisbau, Breitenworbis)

Rüttelstopfverdichtung

Wegen des schlechten Untergrundes wurde die Tragfähigkeit des Bodens im Rampen- und Leitungsbereich der Neuen Hafenstraße durch eine flächige Rüttelstopfverdichtung mit Kiesstopfsäulen erhöht. Anschließend wurden die Ver- und Entsorgungsleitungen aus dem Bereich der vorhandenen Neuen Hafenstraße herausgenommen und entlang des zukünftigen Böschungsfußes neu verlegt. Insgesamt wurden rd. 5.600 Kiesstopfsäulen mit einem Durchmesser von mindestens 0,75 m bis in Tiefen von 13 bis 15 m eingebracht. Der Abstand zwischen den einzelnen Säulen beträgt rd. 1 m. Diese Baumaßnahme wurde als erster Bauabschnitt der Neuen Hafenstraße von November 2002 bis Juni 2004 ausgeführt.

Brückenbau

Im Herbst 2004 wurde von der ARGE Hochtief Construction, Hamburg / Victor Buyck Construction, Eeklo / IPM Ingenieur- und Projektmanagement, Leipzig, mit dem Bau der Eric-Warburg-Brücke begonnen. Sie besteht aus einer rd. 50 m langen einflügligen Klappbrücke mit einem tiefliegenden Gegengewicht und den beiden 73 bzw. 51 m langen Vorlandbrücken in Stahlverbundbauweise. 2007 wird die Eric-Warburg-Brücke fertiggestellt sein.

Weitere Straßenbauabschnitte

Die Einsiedelstraße wird in drei Bauabschnitten realisiert, von denen der erste im zweiten Halbjahr 2005 bereits gebaut wurde. Der dritte Bauabschnitt in der Einsiedelstraße, der den Anschluss der Eric-Warburg-Brücke zunächst an die vorhandene Einsiedelstraße bildet, und der zweite

Bauabschnitt in der Neuen Hafenstraße (Dammschüttung und Straßenbau) sollen nahezu zeitgleich mit der Eric-Warburg-Brücke 2007 fertiggestellt werden. Erst danach kann der zweite Bauabschnitt in der Einsiedelstraße hergestellt werden. Schwerpunkte dieses letzten Bauabschnittes sind die umfangreichen Leitungsverlegungen und unterirdischen Ingenieurbauwerke für die Entwässerung sowie der Erdbau.

Finanzierung

Die Finanzierung der Nordtangente setzt sich aus der Förderung des Landes Schleswig-Holstein nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz und dem Finanzausgleichsgesetz, der Förderung der Europäischen Gemeinschaften mit Mitteln für das transeuropäische Verkehrsnetz und dem Eigenanteil der Hansestadt Lübeck zusammen.

Aktueller Sachstand Oktober 2007

Es liegt ein Einspruch eines unterlegenen Bieters zur Vergabe eines Straßenbauauftrags Neue Hafenstraße vor. Aufgrund dieses schwebenden Vergabeverfahrens wird eine zeitliche Verzögerung von vermutlich sieben Wochen eintreten, womit nicht wie geplant die Verkehrsfreigabe zum 20.12.2007 erfolgen kann.

Es handelt sich bei dem mit rd. 72 Mio. EUR veranschlagten Bauprojekt um den vierten Einspruch zu insgesamt fünf vergebenen (Groß-) Aufträgen. In den bisherigen Verfahren hat die Hansestadt Lübeck immer obsiegt. Dies spricht für die professionelle Arbeit des Projektteams der Bauverwaltung. Diese wird auch weiterhin fortgeführt werden, z.B. indem Beschleunigungsmaßnahmen aktuell ausgearbeitet werden wie etwa Nacht- und Wochenendarbeit.

Die in der Presse geäußerte Gesamtsumme von 32 Mio. Euro wird vom Baudezernat ausdrücklich nicht bestätigt.

Zusätzlich zu baulichen Beschleunigungen werden verwaltungsseitig Verbesserungen des Verkehrsflusses in der Fackenburger Allee erarbeitet und dem Bauausschuss im November zur Entscheidung vorgelegt. Dabei werden insbesondere Verlängerungen von Grünzeiten in den Signalschaltungen untersucht, aber auch der Entfall von Linksabbiegespuren. Dies geschieht vor dem Hintergrund der Sperrung der Meierbrücke als ergänzende Maßnahme.

Das Baudezernat stellt nochmals heraus, dass alle geplanten und vorbereiteten Verkehrsmaßnahmen zur Sperrung der Meierbrücke ohne fertig gestellte Verkehrsverbindung über die Eric-Warburg-Brücke geplant wurden.

[Home](#) · [Impressum](#) · [Sitemap](#) · [Suche](#)

Verantwortlich für die Inhalte ist der Fachbereich Planen und Bauen der Hansestadt Lübeck

© Copyright 2007 LYNET Kommunikation AG

Adresse dieser Seite:

http://stadtentwicklung.luebeck.de/verkehr/strassen_bruecken/nordtangente.html