



Brücken zum Weltkulturerbe

Seit 1987 ist der mittelalterliche Kern der Hansestadt Lübeck Weltkulturerbe. Dabei wird die unmittelbare Nachbarschaft meistens übersehen: die Hafenanlagen und die Brücken aus der Zeit um 1900. Denn zu der von Wasser umgebenen Altstadtinsel führen ganz unterschiedlich gestaltete, historisch wertvolle Eisenfachwerkbrücken. ■ Sven Bardua



Kontakt

- Bürgerinitiative
Rettet Lübeck BIRL e. V.
Dipl.-Ing. Detlev Holst
Stadtweide 99, 23562 Lübeck
Tel. 04 51 / 742 58
E-Mail: dholst@yahoo.de
www.die-birl.de



Literatur

- Sven Bardua: Ist der Elbe-Lübeck-Kanal ein Denkmal?, in: Michael Packheiser: Die Zukunft liegt auf dem Wasser, 100 Jahre Elbe-Lübeck-Kanal, Lübeck 2000
- Hansestadt Lübeck (Hrsg.): Bericht zum Zustand der Lübecker Brücken und Infrastrukturbauwerke, Lübeck 2008
- Senat der Hansestadt Lübeck (Hrsg.): Städtebaulicher Ideenwettbewerb Nördliche Wallhalbinsel, Reihe Lübeck plant und baut, Heft 51, Lübeck 1994

oben: Das Hubbrückenteil für die Hafenbahn (vorn) wurde einst nur heruntergelassen, wenn ein Zug kam. Das Hubbrückenteil für die Straße (dahinter) wird dagegen nur hochgefahren, wenn ein Schiff kommt.
Foto: Sven Bardua, 2013

Ende des 19. Jahrhunderts bot die Stadt an der Trave eine riesige Baustelle. Westlich des Stadtcores ließ Lübeck einen neuen Seehafen bauen – der dann mit dem Elbe-Lübeck-Kanal (bis 1936 Elbe-Trave-Kanal genannt) an die moderne Binnenschifffahrt angeschlossen wurde. Die im Jahr 1900 eingeweihte Wasserstraße wurde nördlich und östlich um die Altstadt herumgeführt. Mit diesen, nach den Plänen des örtlichen Baudirektors Peter Rehder verwirklichten Projekten gelang Lübeck der Sprung in die Moderne. Den Abschluss dieses großen Stadtausbaus bildete der westlich vom Hafen bis 1908 neu erbaute Hauptbahnhof.

Um den für die Hafenwirtschaft inzwischen weitgehend obsoleten Hafenteil neben der Altstadtinsel wird seit Jahrzehnten gerungen. Der geplante Abbruch der Hafenschuppen auf der Nördlichen Wallhalbinsel ist zunächst gestoppt (siehe IK 4.13, S. 36). Dagegen sind die alten Brücken zum Teil akut bedroht. Im Kern das älteste Exemplar ist die Eutiner Brücke: Mit ihr wurde die 1873 in Betrieb genommene Eutin-Lübecker Eisenbahn vom alten Hauptbahnhof über den Stadtgraben nach Norden geführt. Von größeren Schiffen wird die ehemalige Drehbrücke schon lange nicht mehr passiert: 1927 wurde sie festgelegt, umgebaut und bekam einen neuen Fachwerkparallelträger als Überbau. Nach der Bahnhofsverlegung diente sie vor allem der Hafenbahn und ist heute eine wichtige Radwegbrücke.

Südwestlich davon gibt es zwei weitere historische Brücken: Ebenfalls über den Stadtgraben führt die

Marienbrücke, eine 1933 erbaute Stahlbeton-Balkenbrücke mit Gerbergelenken und den damals typischen kräftigen Querträgern. Im Zuge dieses Straßenzuges, der wichtigsten Verbindung zwischen der Altstadt und der Autobahnabfahrt Lübeck-Zentrum, folgt über dem nördlichen Bahnhofskopf die Bahnhofbrücke, eine 1907 erbaute Stahlbrücke mit vielen Pendelstützen, die bald durch einen Neubau ersetzt werden soll.

Drehbrücke von 1892

Zu diesem Straßenzug gehört auch die funktionsfähige Drehbrücke neben dem Museumshafen zwischen der Wallhalbinsel und der Altstadt: Sie wurde 1892 für die Hafenbahn und den Straßenverkehr in Betrieb genommen. Gebaut hatte die Brücke mit den drei parabelförmigen Längsträgern aus Eisenfachwerk die Gutehoffnungshütte in Oberhausen. Das wuchtig in neogotischen Formen gestaltete Brückengewölbe enthält die Maschinenzentrale für den hydraulischen Antrieb des drehbaren, 350 Tonnen schweren Überbaus. 2005 wurde ein neuer Antrieb eingebaut und seit 2013 wird die Brücke saniert, zunächst der Unterbau, berichteten Medien. Der ursprünglich geplante Neubau des vom Straßenverkehr stark belasteten Bauwerkes wäre wohl nicht finanziert, eine Instandsetzung aber noch sinnvoll möglich gewesen, hieß es.

Östlich und südlich der Altstadt queren vier große Straßenbrücken den Elbe-Lübeck-Kanal. Die 1956 im Süden eingeweihte Possehlbrücke, ein zweizelliger

Hohlkästen aus Spannbeton mit elegantem Bogen, wird gerade durch einen Neubau ersetzt. Mit ihren geschwungenen Obergurten besonders auffällig aber ist die nächste Brücke: Die 1899 vollendete Mühlentorbrücke hat vier Pylone, zwei Zügelgurte und unter der Fahrbahn kräftige Eisenfachwerkträger. Derartige Zügelgurtbrücken sind selten. Sie sehen auf den ersten Blick wie eine Hängebrücke aus: Doch ihre über Pylone geführten Kabel oder Ketten sind – im Gegensatz zu Hängebrücken – nicht im Boden verankert, sondern am Fahrbahnräger. Damit verstetigen sie das Balkenwerk nur, ähnlich wie eine Schrägselbsebrücke.

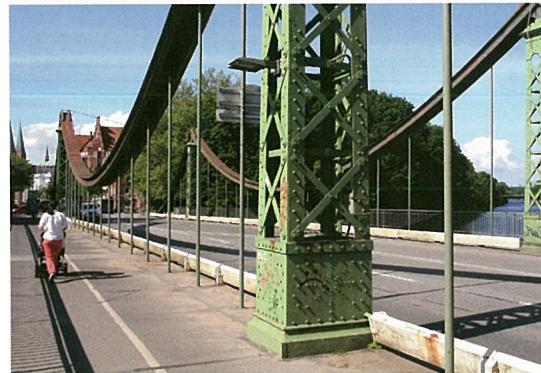
Das nächste Bauwerk über dem Kanal ist die 1935 erbaute Rehderbrücke mit einem schlanken, aber gefällig geschwungenem Vollwandträger und gelenkig eingehängtem Mittelteil. Direkt im Osten quert die Hüxtertorbrücke den Wasserweg: Ihr Bogenträger mit Zugband gehört zu einer weltweit verbreiteten Bauform. Hier wird der Stabbogen durch einen geraden Träger verstetigt, der in der Fachwerkversion auch als Deutscher Bogen bezeichnet wird (siehe S. 16).

Originale Hubbrücke in Gefahr

Jedes dieser markanten Brücken setzt auch städtebaulich einen anderen Akzent. Interessant ist das Ensemble nördlich der Altstadt. Hier, an der Mündung des Elbe-Lübeck-Kanals in die Trave und vis-a-vis des alten Hafens, wurde Ende des 19. Jahrhunderts die einzige Landverbindung zur Altstadtinsel durchschnitten. In Höhe des Burghügels überspannt hier die Auslegerkonstruktion der Burgtorbrücke von 1898 in weiten Fachwerkbögen den Kanal. Daneben verbinden Hubbrücken die Verkehrswege auf dem Niveau des Hafens: Denn „die“ Hubbrücke besteht im Kern aus drei Brücken mit Halbparabolträgern aus Eisenfachwerk: eine unbewegliche und deshalb auf erhöhte Podeste gesetzte Fußgängerbrücke (die auch zahlreiche Leitungen trägt), eine Hubbrücke für die Straße sowie eine Hubbrücke für die Hafenbahn.

Die beiden Betriebstürme zwischen den Hubbrückenteilen wurden der mittelalterlichen Architektur der Altstadt angepasst. Und wie bei der Drehbrücke ist der originale Antrieb bis heute in Betrieb, von 1896 bis 1900 von der Maschinenfabrik C. Hoppe (Berlin) erbaut. Schon 1981/88 wurden die Anlagen unter Denkmalschutz gestellt; 1985 wurde die letzte Gründinstandsetzung ausgeführt. Nun will das Wasser- und Schifffahrtsamt (WSA) Lübeck sie nach eigenen Angaben teilweise durch Neubauten ersetzen. Lediglich die Hubbrücke der 2009 stillgelegten Hafenbahnstrecke soll funktionslos erhalten bleiben. Für die Straßenbrücke ist ein breiterer Neubau mit neuer Hubtechnik und Fußweg geplant. Die geschweißte Fachwerkkonstruktion soll laut WSA im „Retrolook“ entstehen. Um Platz zu haben, soll die alte Fußgängerbrücke daneben abgebrochen werden.

Damit würde ein wichtiges, funktionsfähiges Zeitzeugnis durch einen Neubau mit nur zum Teil historischer Optik ersetzt, kritisiert die Bürgerinitiative Rettet Lübeck e. V. (BIRL), die auch für den Erhalt der Hafenschuppen kämpft. Bei der Hubbrücke aber sind die Planungen weit fortgeschritten. Trotzdem versuchen Mitglieder der BIRL seit Herbst 2013 mit großer Beharrlichkeit das Blatt noch zu Gunsten der Bewahrung des historischen Erbes zu wenden. Die Eisenbahnbrücke könnte man zur Fußwegbrücke umbauen – damit wäre an der Stelle auch eine niveaugleiche Querung möglich. Eine von der WSA zugunsten eines Neubaus angeführte Kostenkalkulation sei aus Sicht der BIRL nur



oben: Die Hubbrücke über der Mündung des Elbe-Lübeck-Kanals in die Trave besteht aus drei Teilen: Die hoch gesetzte Fußgängerbrücke (rechts) ist unbeweglich, daneben gibt es je ein Hubbrückenteil für die Straße und die Hafenbahn.
Foto: Sven Bardua, 1991

mitte: Bei der Mühlentorbrücke verstärken zwei über Pylone gespannte Zügelgurte mit ihren Hängern die unter der Fahrbahn liegenden Eisenfachwerkträger.
Foto: Sven Bardua, 2013

unten: Die Drehbrücke am Holstenhafen wurde 1892 für Hafenbahn und Straße gebaut. Die Maschinenzentrale mit dem hydraulischen Antrieb des drehbaren Brückenträgers wurde in konservative Architektur verpackt.
Foto: Sven Bardua, 2013

geschätzt. Niemand könne zur Zeit seriös eine präzise Kalkulation vornehmen, weil belastbare Daten fehlen, so ein mit der Materie befasster Ingenieur. Und in keinem der aktuellen, von 2012 stammenden Prüfberichte über die Hubbrücken werde die Undurchfährbarkeit einer Sanierung testiert, meint die BIRL. Insgesamt bleibe das Informationsbild in der Sache unter anderem wegen nicht auffindbarer Akten aber diffus, das Verhalten der Stadtverwaltung mache einen merkwürdigen Eindruck, auch weil ein von der städtischen Denkmalpflege zunächst beschäftigter Gutachter nicht weiter eingesetzt worden sei. Dieser Fall ist ein kleines staatpolitisches Lehrstück. Die Bürgerinitiative aber will die alte Brücke nach eigenen Angaben noch nicht aufgeben. ■