

KURZANGABEN ZUM NEUBAU DER KREISSTRAÙE 3346 MIT WESERBRÜCKE ZWISCHEN HÖXTER UND LÜCHTRINGEN

EINE MITTEILUNG ANLÄßLICH DER EINWEIHUNG DER NEUEN WESERBRÜCKE
AM 15. DEZEMBER 1977

Die neu erbaute Kreisstraße 3346 zwischen Höxter und Lüchtringen wurde am 15. 12. 77 dem Verkehr übergeben. Damit ist das Planungsziel erreicht, welches sich der Kreis Höxter im Jahre 1970 gesetzt hat.

Sinn und Zweck der Baumaßnahme

Die Ortschaft Lüchtringen soll an das Bundesfernstraßennetz angeschlossen werden. Die jetzigen Straßen- und Fährverbindungen sind als unzureichend anzusehen. Gleichzeitig sollen mit der neuen Verbindungsstraße die benachbarten Kreisstädte Höxter und Holzminden eine direkte Verbindung miteinander bekommen. Neben der allgemeinen Verbesserung der Infrastruktur dieses Raumes ist nach Verkehrsfreigabe der Neubaustrecke zusätzlich noch mit folgenden positiven Begleiterscheinungen zu rechnen:

- a) Entlastung des engen Ortskernes Lüchtringen vom Durchgangsverkehr,
- b) teilweise Entlastung des höhengleichen Eisenbahnüberganges in Höxter im Zuge der Landstraße 755,
- c) Wirtschaftsförderung für Teilbereiche zwischen Höxter und Holzminden und
- d) Verkürzung der Straßenentfernungen zwischen Höxter und Holzminden knapp 2,5 km und zwischen Höxter und Lüchtringen knapp 3,0 km.

Technische Einzelheiten

Die Neubaustrecke ist rd. 2,4 km lang und enthält 4 Brückenbauwerke, und zwar:

- a) die Schelpebrücke mit einer Lichtweite von 4,10 m,
 - b) die Flutbrücke mit einer Lichtweite von 90,00 m,
 - c) die Weserbrücke mit einer Lichtweite von 180,00 m und
 - d) die Brücke über die Lange Straße in Lüchtringen mit einer Lichtweite von 9,00 m.
- Alle Brücken sind für die Brückenklasse 60 (60 t) ausgelegt.

Die Fahrbahnbreite beträgt 7,50 m. Alle Brücken sind jedoch breiter angelegt, so daß im Bedarfsfalle später eine Verbreiterung der Fahrbahn bis zu 10 m ohne Schwierigkeiten vorgenommen werden kann. Aus demselben Grunde sind auch die Dammböschungen flacher angelegt. Es ist später ohne weiteren Grunderwerb möglich, die Fahrbahn durch Aufschulterungen der Böschungen zu verbreitern.

Planungs- und Vorbereitungszeit

Mit der Planung der Baumaßnahme wurde im November 1969 begonnen.

Am 14. 10. 69 begann das Behördenabstimmungsverfahren unter 30 Behörden bzw. etwa 50 Dienststellen. Die Einleitung des Planfeststellungsverfahrens gem. § 40 Landesstraßengesetz erfolgte bereits im Dezember 1971. Der Planfeststellungsbeschluß erging am 13. 9. 73 und erhielt am 19. 10. 73 Rechtskraft. Die Planungs- und Vorbereitungszeit dauerte somit rd. vier Jahre.

Bauzeit

Der erste Spatenstich erfolgte am 9. 11. 73 durch Landrat Brunnberg. Die Bauzeit bis zur Verkehrsfreigabe am 15. 12. 77 betrug somit ebenfalls rd. vier Jahre.

Baukosten und Finanzierung

Die Gesamtbaukosten sind mit rd. 11,0 Mio DM veranschlagt. Da die Baumaßnahme nach dem Gemeindefinanzierungsgesetz finanziell gefördert wird, erhält der Kreis vom Bund 60 % und vom Land Nordrhein-Westfalen 25 0/o der Grundstücks- und Baukosten, zusammen also 85 % als verlorenen Zuschuß.

Besonderheiten

Das Bauverfahren für die Weserbrücke war neu und wurde erstmalig in der Bundesrepublik Deutschland angewandt. Hierbei konnten nahezu alle Arbeiten außerhalb des wasserführenden Querschnittes der Weser ausgeführt werden. Der Brückenüberbau wurde je zur Hälfte an beiden Ufern in Flußrichtung auf einem einfachen Lehrgerüst erstellt. Jedes Teilstück wog 3000 t, war 80 m lang und 14 m breit. Nach dem Erhärten und Spannen des Betons wurde jedes Teilstück auf einem Drehlager im horizontal geteilten Pfeilerfundament - mit dem Pfeiler - um 90 Grad in die endgültige Straßentrasse, also quer zur Flußrichtung, eingedreht. Zwischen Widerlager und Überbau und zwischen beiden Überbauteilen verbleibende Räume wurden nachträglich ausbetoniert und verspannt.

Dieses Bauverfahren hat gegenüber den herkömmlichen viele Vorteile. Das Herstellen des Überbaues in zwei Abschnitten läßt umfangreiche Schalungs- und Rüstungsteile wirtschaftlicher einsetzen. Es entfällt das notwendige Leegerüst im Flußlauf, das zur Freihaltung der Schifffahrt notwendig wäre. Eine Behinderung der Schifffahrt und das risikoreiche Arbeiten im und über dem Wasser entfallen.

Der Überbauabschnitt auf der westlichen Seite der Weser wurde am 24. 9. und der auf der östlichen Seite am 17. 12. 1975 ohne Schwierigkeiten eingedreht.

Obige Mitteilung verdankt die Redaktion dem Leiter des Kreisstraßenbauamtes,

Herrn Mussenbrock.