



STARTSCHUSS FÜR BAHNHOFSTRÜCKEN-ERNEUERUNG - BRÜCKE BLEIBT IN BEIDE RICHTUNGEN BEFAHRBAR

Veröffentlicht am 16.02.2021 um 12:54 von Redaktion Stodo.NEWS

Es ist soweit: Die 23 Meter breite Lübecker Bahnhofstrücke aus dem Jahr 1907 wird erneuert. Die Baumaßnahmen starten im Februar 2021. Die vollständige Verkehrsfreigabe der neuen Bahnhofstrücke ist für den Herbst 2024 geplant. Voraussichtlich bis zum Frühjahr 2025 finden dann noch Restarbeiten wie der Rückbau der Baustelleneinrichtung sowie Ersatzpflanzungen etc. statt, die aber zu keiner Verkehrsbeeinträchtigung mehr führen werden.



Aufgrund der Baumaßnahme ergeben sich für den Auto-, Fuß- und Radverkehr Einschränkungen, für die jeweils individuelle Lösungen gefunden wurden. Das Gute: Während der gesamten Bauzeit wird es sowohl stadteinwärts als auch -auswärts eine einspurige Verkehrsführung geben, ebenso bleibt die Brücke für Busse und LKW befahrbar. Der Rad- und Fußverkehr wird auf den bestehenden Rad- und Fußwegen geführt. In wenigen Bereichen müssen sich – aufgrund der Platzsituation – Rad- und Fußverkehr den Raum teilen, dabei handelt es sich zumeist um die Flächen im Bereich der Mittelinsel Schwartauer Allee.

Die Bahnhofstrücke ist die meistbefahrenste Verkehrsverbindung in Lübeck. / Foto: Jörg Schiessler/Stodo.NEWS

„Endlich geht ein wichtiges Infrastrukturprojekt an den Start“, erklärt Bürgermeister Jan Lindenau. „Die Bahnhofstrücke ist eine wichtige Verbindungstraße in Lübeck. Aufgrund ihres Alters und zahlreicher Schäden wie Rost, Rissen und Betonabplatzungen ist es jetzt Zeit für eine Erneuerung.“ Im Februar stehen zunächst die Herstellung der Baustraße und die Zuwegung zum Gleisbereich an – der Straßenverkehr auf der Fackenburger Allee/Swartauer Allee bleibt davon unberührt. Im Bereich der Konrad-Adenauer-Straße wird nur mit geringen Einschränkungen gerechnet. Anfang März 2021 beginnt dann die Hauptbaumaßnahme mit dem Umbau des Knotenpunktes Fackenburger Allee/Swartauer Allee.

Da die Bahnhofstrücke die meistbefahrenste Verkehrsverbindung in Lübeck ist, kann eine leistungsfähige Umleitung über die kleineren, umliegenden Straßen nicht ausgewiesen werden. Diese hätten den Verkehr nicht aufnehmen können. Auch auf eine separate Behelfsbrücke wird verzichtet, denn diese wäre nicht in der Lage, den Umleitungsverkehr aufzunehmen und hätte selbst weitere gravierende Einschränkungen ausgelöst, wie ein Gutachten zeigte. Um dennoch für einen flüssigen Verkehr auf den Alternativstrecken zu sorgen, hat die Hansestadt Lübeck schon im letzten und vorletzten Jahr zahlreiche Optimierungsmaßnahmen durchgeführt, wie zum Beispiel den Ausbau der Straße Bei der Lohmühle, die Ampelanlagen am Kreisverkehr Lohmühle, Optimierung der Ampeln oder die Aufhebung des Geradeausfahrstreifens am Holstentorplatz. Im weiteren Verlauf gilt es nun den Verkehrsfluss und die Verteilung des Verkehrs zu beobachten, um dann die Situation gegebenenfalls durch weitere Maßnahmen zu verbessern.

„Der Neubau der Bahnhofsbrücke ist eine extrem komplexe Aufgabe. Es ist die meistbefahrenste Verkehrsverbindung in Lübeck mit rund 30.000 Fahrzeugen und 12 Buslinien am Tag, darunter befinden sich neun Gleise, acht davon elektrifiziert, und zahlreiche Hauptversorgungstrassen. Deswegen bereiten wir uns bereits seit Jahren sorgfältig auf diese Baumaßnahme vor“, bestätigt Bausenatorin Joanna Hagen. „Wir denken, dass wir für alle Verkehrsbeteiligten gute Lösungen gefunden haben und dass die Lübecker:innen sich schnell zurechtfinden werden. Das Wichtigste ist wohl: Es wird zu keiner Zeit eine Vollsperrung der Brücke geben, sie bleibt durchgehend in beide Richtungen mit jeweils einer Fahrspur befahrbar.“

„Die regionale Wirtschaft erkennt die Notwendigkeit der Erneuerung der hochbelasteten Lübecker Bahnhofsbrücke an“, sagt IHK-Hauptgeschäftsführer Lars Schöning. Erfahrungen der Vergangenheit hätten gezeigt, wie wichtig eine gute Koordination und Öffentlichkeitsarbeit während der Bauphase zur Minimierung von Staus sind. „Daher begrüßen wir es ausdrücklich, dass die Hansestadt Lübeck bei der Bahnhofsbrücke noch einen Schritt weitergehen wird und mit der Einrichtung eines Baustellenforums die Möglichkeit schafft, Hinweise und Anregungen unter anderem aus der Wirtschaft direkt an die Stadt zu adressieren“, so Schöning weiter.

Gern sei die IHK bereit, an diesen Dialog und Austausch mitzuwirken. Sie biete sich an, ebenfalls entsprechende Impulse aus den Unternehmen aufzunehmen. Schöning: „Die Wirtschaft begrüßt es, dass ein zentraler ‚Kümmerer‘ für kurze Reaktionswege bei Fragen und Anregungen zur Bahnhofsbrücke eingesetzt wird. Denn Staus bedeuten volkswirtschaftliche Kosten durch Zeitverluste und Umweltbelastungen.“ Beides gelte es bei diesem herausfordernden zentralen Projekt unbedingt zu vermeiden, dass die wichtigste Einfallstraße zum neuen, vorzeigbaren und vor allem leistungsfähigen Entrée der Hansestadt aufwerten werde.

Vorhaben in drei Bauabschnitten

Der Neubau der rund 8,60 breiteren Brücke erfolgt über die gesamte Bauzeit in drei Bauabschnitten: Im ersten Abschnitt wird das Bestandsbauwerk durch einen Trennschnitt geteilt. In dieser Zeit wird das westliche, stadteinwärtige Teilbauwerk für die Verkehrsführung genutzt. Parallel wird das östliche, stadtauswärtige Teilbauwerk zurückgebaut und in verschobener Lage erneuert. Im zweiten Bauabschnitt wird der Verkehr auf das östliche Teilbauwerk geführt. Der westliche Teil der Brücke wird abgebrochen und in Endlage neu errichtet. Im dritten Bauabschnitt wird der Verkehr wieder auf den westlichen Überbau zurückgeführt, während der östliche, fertige Überbau in seine endgültige Position geschoben wird.

Breitere Brücke - Verbesserter Verkehrsfluss

Mit der Verkehrsfreigabe der neuen, dann insgesamt 31,60 Meter breiten Bahnhofsbrücke, stehen ab Herbst 2024 drei statt bisher zwei Fahrspuren je Fahrtrichtung zur Verfügung:

- Stadteinwärts führen zwei Fahrstreifen und eine Busspur, die hinter der Brücke mit einem gemeinsamen Rechtsabbieger in die Konrad-Adenauer-Straße Richtung ZOB mündet, den Verkehr über die Brücke. Bisher endet die Busspur vor der Bahnhofsbrücke, so dass durch die neue Verkehrsführung der ÖPNV beschleunigt wird.
- Stadtauswärts werden zwei Geradeausfahrstreifen und ein separater Rechtsabbiegefahrstreifen in die Schwartauer Allee über die Brücke führen. Somit können geradeausfahrende Fahrzeuge ungehindert fahren und müssen nicht wie bisher hinter den Rechtsabbiegenden warten. Der Verkehrsfluss wird dadurch wesentlich verbessert.

Fuß- und Radwege werden wie bisher auf beiden Seiten vorhanden sein. Stadteinwärts kann der 2,50 Meter breite Radweg dann in beide Fahrtrichtungen genutzt werden, um eine optimale Anbindung an den ZOB/Bahnhof sowie zur Innenstadt zu ermöglichen.

Webseite und E-Mail-Kontakt für Bürger:innen sowie Einbindung von Interessengruppen

Zur umfassenden Information der Lübecker:innen wurden die Projektseite www.luebeck.de/bahnhofsbruecke sowie die E-Mailadresse neue-bahnhofsbruecke@luebeck.de ins Leben gerufen. Hier können Bürger:innen werktags ihre Fragen rund um den Brückenneubau stellen und Auskünfte erhalten. Aktuelle Informationen zu Baustellen sind auch in der MeinLübeck-

App/Baustelleninfo abrufbar.

Um auch während der Bauphase Entwicklungen zu erläutern oder Anregungen aufzunehmen sowie wichtige Akteure im Straßenraum einzubinden, wird ein Baustellenforum eingerichtet. Hier werden Interessengruppen unter anderem aus den Bereichen Fahrradverkehr, öffentlicher Nahverkehr/Taxi, Logistik und Gewerbe regelmäßig über den Fortgang der Baumaßnahme, Bauabschnitte und Maßnahmen transparent informiert sowie Anregungen für mögliche Optimierungen des Verkehrsflusses auch während der Baumaßnahme für einen besseren Verkehrsfluss diskutiert.

„Erstmals setzten wir bei einer so großen verkehrlichen Baumaßnahme ganz bewusst auf die direkte Kommunikation mit allen Betroffenen. Wir erhoffen uns durch mehr Transparenz und eine regelmäßige, proaktive Kommunikation die Akzeptanz für den notwendigen Eingriff in den Straßenverkehr zu erhöhen“, so Bürgermeister Jan Lindenau.

Hintergrund: Neubauprojekt Bahnbrücke Lübeck

Die Lübecker Bahnbrücke, Baujahr 1907, ist eine 7-Feld-Stahl-Beton-Verbundbrücke mit einer Länge von über 70 Metern. Sie ist vierspurig, mit zwei Fahrstreifen für jede Richtung, und hat auf beiden Seiten Geh- und Radwege. Altersbedingt ist eine Erneuerung notwendig. Der Neubau erfolgt in drei Bauabschnitten und startet im Frühjahr 2021. Die Verkehrsfreigabe ist für Herbst 2024 geplant. Die Gesamtkosten betragen insgesamt rund 36,4 Millionen Euro. Da die Brücke zur Überführung der Gleise notwendig ist, beteiligt sich die Deutsche Bahn AG mit 12,7 Millionen Euro an den Gesamtkosten. Die Hansestadt Lübeck trägt somit 23,7 Millionen Euro.