

## **Antrag**

**Bearbeitung:** Angelika Petrich-Hornetz (E-Mail: [Angelika.Petrich-Hornetz@luebeck.de](mailto:Angelika.Petrich-Hornetz@luebeck.de) Telefon: )

## **Antrag des Senior:innenbeirats zur Stellungnahme der Hansestadt Lübeck zur Modernisierung des Hubbrückenensembles**

### **Beratungsfolge:**

<b>Datum</b>	<b>Gremium</b>	<b>Status</b>	<b>Zuständigkeit</b>
01.03.2021	Bauausschuss	Öffentlich	zur Entscheidung

### **Antrag:**

Die Verwaltung wird gebeten, gegenüber der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung die Instandsetzungsvariante 2 mit der Wiederherstellungsmaßnahme der Hubbrücken und eine Aktivierung der Eisenbahnhubbrücke für den Geh- und Radverkehr zu fordern.

### **Begründung:**

Die vom Wasserstraßen Neubauamt Magdeburg im Auftrag der Wasserstraßen- u. Schifffahrtsverwaltung vorgelegten Vorzugsvarianten zur Modernisierung der Lübecker Hubbrücke, beinhaltet drei Varianten, die auch dem Denkmalpflegeaspekt standhalten. Die Neubauvarianten sind deshalb auszuschließen.

Der wichtigste Aspekt bei der Entscheidung für eine Variante ist die Verkehrstauglichkeit für alle Nutzergruppen: Fußgänger:innen, Fahrradfahrende und Nutzer:innen des motorisierten Verkehrs.

Grundsätzlich ist anzumerken, dass die untersuchten Varianten sich auf kein umfassendes Lübecker Verkehrskonzept stützen konnten, da dieses fehlt! Der Beirat für Senior:innen mahnt dieses grundsätzlich an!

So wäre es unbedingt wünschenswert, den Übergang in die Innenstadt von allen Brücken aus zu betrachten und endlich zu einer verkehrlichen Lösung für das Weltkulturerbe Hansestadt Lübeck zu kommen.

Der Senior:innenbeirat fordert auch in diesem Zusammenhang ein umfassendes Verkehrskonzept, besonders für die Verkehre zur Erschließung der Altstadt.

Der Beirat schließt die vom FB 5 bevorzugte Variante 1.1 aus, da die wachsende Gruppe der auf Barrierefreiheit angewiesenen Menschen hier keine Berücksichtigung findet.

Auch ist der Radverkehr nicht zukunftsweisend berücksichtigt.

Nur die Variante 1.2 mit der Eisenbahnbrücke als Geh- und Radwegebrücke zusätzlich zur aktuellen Verkehrsführung des motorisierten Verkehrs ist zeitgemäß und garantiert die Barrierefreiheit sowohl für Fußgänger als auch für Radfahrer:innen.

Eine Fahrstuhlösung (Variante 1.3) ist weder technisch problemlos ( sehr reparaturanfällig !) noch kostengünstig, auf lange Sicht aber auch nicht wirklich barrierefrei zu nennen.

Die als Problem dargelegte erforderliche Querung der Fahrbahn ist bereits jetzt gegeben und durch Ampelanlagen ca. 200m jeweils vor und hinter der Brücke geregelt. Somit entfällt das Argument einer weiteren Erschwernis.

Aufgrund der Kosten der Variante 1.1 für die Hansestadt durch Übernahme - und Erhaltungspflichten der ehemaligen Eisenbahnbrücke von 9 320 000 €, wird eine Fuß- und Radverkehrsführung auf der ehemaligen Eisenbahnbrücke parallel zur Hubbrücke mit Kosten von 9 045 000 € (Variante 1.2) gefordert.

Dadurch ist eine für Radfahrende und Fußgänger:innen barrierefreie Querung des Kanals möglich. Über eine geschickte Lösung zur Erreichbarkeit des Hansemuseums und der Innenstadt muss in diesem Zusammenhang nachgedacht werden.

Für die eventuell anfallenden zusätzlichen Kosten der Lösung Variante 1.2 steht der Fond für Barrierefreiheit der Landesregierung zu Verfügung, der gerade um 5 Mio. € erhöht wurde (Staatssekretär Dirk Schrödter, Staatskanzlei Kiel am 22. Januar 2021).

## **Anlagen :**

Vorsitzende/r  
des Seniorenbeirates