

Vfg.

1. Vermerk

Sandbergbrücke: Kommentierung bisherige Anträge und Grundlagen für einen interfraktionellen Antrag

HINWEIS: Die Bauverwaltung benötigt eine kurzfristige Entscheidung darüber, ob die derzeitige Ausgestaltung der Kreuzung Sandberg einschließlich Unterführung im Zuge einer Brückensanierung aufrechterhalten werden soll, oder ob der Kreuzungspunkt grundsätzlich umgestaltet werden kann, hin zu einer ebenerdigen Kreuzung. Die Verwaltung hat im Rahmen der Beschlussvorlage VO/2022/11646 die Empfehlung ausgesprochen, zukünftig auf die Brücke mit Unterführung zu verzichten. Im Vordergrund steht hierbei zuvorderst der Wunsch, die anfallenden Kosten zu senken.

Inhaltlich geht es in der derzeitigen politischen Debatte bereits sehr stark um Details der genauen Ausgestaltung der zukünftigen Kreuzung. Diese Details können nicht alle kurzfristig geklärt werden – dies ist auch nicht nötig, weil dies im Rahmen der Entwurfsplanung erfolgen kann. Grundsätzlich ist gutachterlich bestätigt, dass der zukünftige Verkehr auf einer ebenerdigen Kreuzung abwickelbar ist. Das vorliegende Konzept(!) des zukünftigen Knotens kann im weiteren Planungsverlauf gemäß den politischen Wünschen noch angepasst werden.

Kommentierung der eingegangenen politischen Anträge:

Antrag CDU (VO/2022/11646-02)	
Es ist eine Kreuzung zu planen, die für alle Verkehrsarten mindestens eine Verkehrsqualität der Stufe B aufweist. Dies kann eine Brückenvariante oder eine ebenerdige Kreuzung sein.	<p>Eine Qualitätsstufe B (als Minimum) bedeutet zunächst eine maximale Wartezeit einer Grünphase für alle zu dem Zeitpunkt Wartenden (mittlere Wartezeit $\geq 35s$ für den Kfz-Verkehr). Entsprechend der Bewertungslogik der HBS muss dies auch für alle Relationen eines Verkehrsträgers an einem Knotenpunkt gelten. Zusätzlich wäre dies für die übrigen Verkehrsträger ÖPNV (mittlere Wartezeit $\geq 15s$) und den Fuß- und Radverkehr (maximale Wartezeit $\geq 40s$) zu ermöglichen.</p> <p>In Anbetracht der Verkehrsmengen, die aus der bewertungsrelevanten prognostizierten Spitzenstunde resultieren, würden diese Rahmenbedingungen zu einer deutlich größer dimensionierten Verkehrsanlage führen als im Bestand gegeben oder als im Konzept vorgeschlagen. Dies bedeutet entweder, dass eine plangleiche Kreuzung – wie im Konzept vorgeschlagen – entweder um eine Vielzahl an Spuren und Bypässen erweitert werden muss und/ oder eine</p>

	<p>niveaufreie Bauwerkslösung auf mehreren Ebenen errichtet werden muss.</p> <p>Für die übrigen Tageszeiten wäre solche eine Verkehrsanlage hingegen völlig überdimensioniert und unwirtschaftlich.</p>
<p>Bei der Überprüfung ist auch eine Anbindung der Straße „Am Waldsaum“ zu berücksichtigen.</p>	<p>Die bestehende Anbindung der Straße „Am Waldsaum“ ist von den Planungen nicht direkt tangiert und verbleibt in ihrem jetzigen Zustand. Spätestens im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens für den Volksfestplatz wird die Anbindung geklärt.</p>
<p>Die unmittelbar vor der Kreuzung liegende direkte Verbindung zwischen Heiligen-Geist-Kamp und der Travemünder Allee (Fahrrichtung Travemünde) entfällt nicht.</p>	<p>Dies ist unproblematisch und kann für eine neue Kreuzung umgesetzt werden.</p>
<p>Eine 2- oder 3-spurige Trassenführung zwischen Sandberg und der Adolfstraße ist zu überprüfen.</p>	<p>Die Anzahl der Spuren auf der Travemünder Allee ist für die Entscheidung, ob eine ebenerdige Kreuzung die jetzige Unterführung ersetzt, nicht entscheidend. Im Rahmen des VEP wird geklärt, welcher Straßenraum in Lübeck ggf. einen anderen Querschnitt erhalten kann.</p>
<p>Eine Zu- / Abfahrt des zukünftigen Baugebietes „Volksfestplatz“ von/zur Travemünder Allee ist einzuplanen.</p>	<p>Dies ist unabhängig von den vorliegenden Überlegungen zum Knotenpunkt und kann im entsprechenden Bebauungsplanvorhaben bearbeitet werden.</p>
<p>Höhengleiche Übergänge über die B75 in Höhe der beiden vorhandenen Tunnel sind zu überprüfen.</p>	<p>Ein entsprechender Planungsauftrag wurde bereits erteilt.</p>
<p>Antrag SPD (VO/2022/11646-03)</p>	
<p>Das Projekt „BW 60 Sandbergbrücke“ wird freigegeben mit folgenden Maßnahmen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Abbruch der alten Brücke mit vierspuriger Unterführung 2. Neubau einer Brücke mit zweispuriger Unterführung für den ÖPNV 3. Beibehaltung des Bypasses vom Heiligen-Geist-Kamp zur Travemünder Allee 	<p>Der Neubau der Unterführung in einem verringerten Querschnitt hat keine positiven Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit des Knotens. Bei einer möglichen Instandsetzung ist vorgesehen, die Trogwände und Widerlager instand zu setzen und nur den Brückenüberbau (Spannbetonhohlplatte) in der vorhandenen Geometrie zu erneuern. Eine Verringerung der Stützweite über der B75 führt nicht zu einer Verringerung der Baukosten. Es fallen hier zusätzlich Kosten für Abbruch, Baugrubenverbau und Herstellung der neuen Widerlager an. Die in der Vorlage genannten 13,0 Mio. EUR werden nicht ausreichen. Auch werden sich nach Einschätzung der Fachabteilung die künftigen Unterhaltungskosten bei einem verkleinerten Bauwerk nicht signifikant verringern.</p>

	<p>Die Beibehaltung des Bypasses ist unproblematisch und kann für eine neue Kreuzung umgesetzt werden.</p>
<p>Der Bau einer neuen Brücke auf der Friedhofseite mit Unterführung gemäß ERA als Teilmaßnahme des geplanten Radschnellwegs Moisling- Travemünde soll geprüft werden. Hierzu ist das Votum des Runden Tisch Radverkehr einzuholen. Dem Bauausschuss ist zu berichten.</p>	<p>Dieses Ansinnen wird seitens der Verwaltung sehr kritisch gesehen:</p> <ul style="list-style-type: none">- Aus Sicht der Verwaltung ist ein stadtweites Veloroutennetz sehr erstrebenswert. Im Rahmen des VEP wird daher ein solches entwickelt. Es bleibt allerdings abzuwarten, ob die Travemünder Allee dabei die beste Trasse für eine Verbindung Lübeck-Travemünde darstellt.- Die Führungsform wäre gemäß Antrag ein Zweirichtungsradweg, was (auch wenn die weitere Führung nach Nordosten einen Zweirichtungsradweg darstellt) grundsätzlich seitens der Verwaltung eher kritisch gesehen wird.- Zwischen dem Burgfeld und dem Herrentunnel befinden sich außer an der Sandbergkreuzung keine weiteren Ampelkreuzungen. Fahrradfahrende sind hier demnach bereits recht zügig unterwegs. Daher ist fraglich, ob eine Fahrradunterführung als Beschleunigung in Bezug auf die Gesamtstrecke besonders zum Tragen kommen würde.- Derzeit verkehren ca. 800 Radfahrende auf der Relation. Das ist durchaus signifikant, aber aus Sicht der Verwaltung nicht ausreichend, um eine Unterführung zu begründen. <p>Angesichts dessen sollte von diesem sehr aufwändigen Vorhaben aus Sicht der Verwaltung Abstand genommen werden.</p>
<p>Die Planung soll wesentliche verkehrliche Aspekte im unmittelbaren Umfeld (z.B. Wohnbebauung Volksfestplatz) als auch großräumige Entwicklungen (z.B. Radschnellweg Moisling-Travemünde) und die damit verbundenen Planungen und Maßnahmen mitberücksichtigen.</p>	<p>Dies kann gewährleistet werden.</p>
<p>Der ÖPNV und der Fahrradverkehr sollen erleichtert und beschleunigt werden.</p>	<p>Wenn die Beschleunigung des ÖPNV das Hauptmotiv einer Beibehaltung des Tunnels darstellt, muss anerkannt werden, dass eine ebenerdige Kreuzung in diesem Aspekt nicht mithalten kann. Dennoch können bei einer Ampelkreuzung Vorrangschaltungen oder Busspuren zum Einsatz kommen.</p>
<p>Die Travemünder Allee zwischen Adolfstraße und Sandberg soll künftig 3- spurig ausgestaltet</p>	<p>Die Anzahl der Spuren auf der Travemünder Allee ist für die Entscheidung, ob eine ebenerdige Kreuzung die jetzige Unterführung ersetzt, nicht entscheidend. Im Rahmen des VEP wird</p>

<p>werden mit einer Fortführung des Zwei- Richtung- Radwegs über den Sandberg hinaus.</p>	<p>geklärt, welcher Straßenraum in Lübeck ggf. einen anderen Querschnitt erhalten kann. Zwei-Richtungsradwege sind aus Sicht der Verwaltung sowie des Runden Tisches Radverkehr aus Sicherheitsgründen grundsätzlich zu vermeiden. Der bestehende Zwei-Richtungsradweg zwischen Burgfeld und Adolfstraße besteht aufgrund der direkten Anbindung an die Eschenburgstraße. Die Fortführung wird kritisch gesehen. Es wird empfohlen, diese Fragestellung im Rahmen des VEP zu klären</p>
<p>Die Bushaltestelle Zeppelinstraße soll barrierefrei ausgestaltet werden mit einer ebenerdigen Straßenquerung.</p>	<p>Entsprechende Planungen sollen bald vorliegen. Die Frage ist jedoch für die Grundsatzentscheidung der Ausgestaltung der Kreuzung nicht entscheidend.</p>
<p>Das künftige Wohnquartier Volksfestplatz soll auch über die Travemünder Allee erreichbar sein.</p>	<p>s.o.</p>
<p>Der vermuteten Gefahr eines überraschenden Einsturzes der jetzigen Brückenplatte sollte entgegengewirkt werden durch stabilisierende Maßnahmen im Brückenbereich. Dabei kann die Zahl der Fahrbahnen unter der Brücke reduziert werden.</p>	<p>Für das Brückenbauwerk besteht die Gefahr mehrerer Versagensmöglichkeiten. Im Rahmen einer Nachrechnung auf Basis der „Handlungsanweisung Spannungsrissskorrosion“ des BVBS (2011) wurde nachgewiesen, dass das Bauwerk Sandbergbrücke ein Ankündigungsverhalten hat, d. h. der Versagensfall kündigt sich durch Risse etc. an. In der Folge sind die Prüfindervalle verkürzt worden (jährliche Sonderprüfungen). Im Falle zunehmender Rissbildung ist es in Abhängigkeit vom Schadensbild möglich, durch Verkehrseinschränkungen/ -sperrungen oder Anordnung von Hilfsunterstützungen (Traggerüste) kurzfristig ein Kollaps des Bauwerkes zu verhindern. Während verkehrliche Maßnahmen sofort umgesetzt werden können, ist für die Anordnung von Hilfsunterstützungen eine umfangreiche Planung erforderlich. Abhängig vom Versagensfall sind die Gründung des Traggerüstes, die eigentliche Stützkonstruktion, der Auflagerbereich zu planen und die statischen Auswirkungen auf den vorhandenen Brückenüberbau zu prüfen. Vor Schadenseintritt wäre es denkbar, für zwei wahrscheinlich mögliche Versagensszenarien die Objekt- und Tragwerksplanung bis zur Leistungsphase 3 (Entwurfsplanung) und rudimentär die Ausführungsplanung auszuführen. Ggf. können die Ausschreibungsunterlagen vorzubereitet werden. Die Ausführungsplanung in der Planungstiefe einer Werkplanung ist durch</p>

	<p>den künftigen Auftragnehmer zu liefern, da dieser sein betriebliches KnowHow einbringen kann/ muss.</p> <p>Für die vorab zu erbringenden Planungsleistungen werden pro Versagensfall ca. 100 TEUR inkl. Prüfkosten angesetzt. Kosten für die jeweiligen Traggerüste werden sich auf mehrere hunderttausend EUR belaufen.</p> <p>Es muss an dieser Stelle angemerkt werden, dass mit Unterstützungsstrukturen eine Verkehrssicherheit suggeriert wird, die faktisch nicht da ist. Durch die Traggerüste kann lediglich ein Einsturz des Brückenüberbaus verhindert werden, eine uneingeschränkte Weiternutzung für alle Verkehre ist nicht möglich.</p> <p>Da sich das Versagen aber durch Risse ankündigt, werden bei Schadensvergrößerungen verkehrliche Einschränkungen unumgänglich werden. Schwerverkehr wird dann definitiv nicht mehr über das Bauwerk geführt werden können, für den PKW-, Geh und Radverkehr wäre eine genauere Betrachtung notwendig.</p> <p>Ein Traggerüst kann die Schäden, die eine verkehrliche Nutzung auf der Brücke einschränken/ verhindern, nicht kompensieren.</p> <p>Auch aufgrund der vorhandenen Versorgungsleitungen (Gas, Wasser, Strom) in dem Brückenüberbau ist es Gründen der Sicherheit für Leib und Leben nicht verantwortbar im Schadensfall das Bauwerk oberhalb weiterhin zu nutzen.</p>
Antrag Die Unabhängigen (VO/2022/11646-01-02)	
<p>Die Travemünder Allee soll zwischen Adolfstraße und Sandberg künftig 3- spurig (hier ist die Moisinger Alle als Vorlage zu nehmen) ausgestaltet werden mit einer Fortführung des Zwei- Richtung- Radwegs über den Sandberg hinaus.</p>	<p>s.o.</p>
Standpunkt BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN (gemäß Diskussion im Bauausschuss)	
<p>Aus Sicht der Grünen sollten bei der Planung einer neuen ebenerdigen Kreuzung nicht die Prognosewerte aus einer Fortschreibung der Verkehrszahlen zugrunde gelegt werden, sondern es sollte unterstellt werden, dass die im Grundlagenbeschluss für den VEP beschlossenen Modal-Split-Zielwerte langfristig so eintreten. Dies würde dazu führen, dass langfristig weniger Kfz-Verkehr als bisher angenommen die Kreuzung queren und sie dadurch insgesamt kleiner geplant werden kann.</p>	<p>Es wurde in der Tat eine herkömmliche/konservative Verkehrsprognose zugrunde gelegt, um auch für einen „Worst-Case“-Fall nachzuweisen, dass eine ebenerdige Kreuzung den MIV abwickeln kann.</p>

Fazit:

- Der Antrag der CDU steht dem Vorhaben der Verwaltung, einen ebenerdigen Kreuzungspunkt zu schaffen nicht entgegen. Anpassungen des vorliegenden Konzepts hin zu einer größeren Leistungsfähigkeit für den Kfz-Verkehr sind prinzipiell möglich. Die derzeitige Kreuzung bzw. deren Erhalt erlangt dabei eine nicht auskömmliche Leistungsfähigkeit (Ist sowie Prognose) und müsste daher absehbar noch aufwendiger angepasst werden, um eine gewünschte Steigerung der Leistungsfähigkeit zu erzielen.
- Der Standpunkt der Grünen steht zwar im Duktus dem der CDU diametral entgegen. Aber gerade weil eine ebenerdige Ausgestaltung der Kreuzung flexibler auf die Bedürfnisse der verschiedenen Verkehrsträger eingehen kann als eine niveaufreie Lösung mit Ingenieurbauwerken, müsste der Standpunkt mit der Empfehlung der Verwaltung kompatibel sein.
- Der Antrag der SPD steht dem Vorschlag der Verwaltung derzeit entgegen. Der verkleinerte Neubau des Bestandsbauwerks sowie die Umsetzung einer Fahrrad-Unterführung werden seitens der Verwaltung sehr kritisch gesehen. In der Regel bestehen an innerstädtischen Hauptverkehrsknoten keine Unterführungen – es muss/kann darauf hingearbeitet werden, auch bei einer ebenerdigen Kreuzung Busbeschleunigungsmaßnahmen umzusetzen.
- Der Antrag der Unabhängigen ist unabhängig der Grundsatzentscheidung zur Ausgestaltung des Knotens zu beachten.

Die derzeitige bauliche Ausgestaltung mit Unterführung für eine nicht-dominante Verkehrsbeziehung (auch die mit potenziell nur einer Spur) zementiert die Abwicklungsmöglichkeiten der verschiedenen Verkehrsträger an diesem Knoten für die nächsten Jahrzehnte und schränkt ein nachträgliches Anpassungspotential stark ein. Sollten Änderungen im Verkehrsverhalten eintreten, kann man bei einer ebenerdigen Kreuzung hingegen durch vergleichsweise geringfügige bauliche oder signaltechnische Anpassungen den Verkehrsträgern im Zeitverlauf mehr oder weniger Raum bzw. Zeit geben. Die Verwaltung empfiehlt daher weiterhin die im Vergleich kostengünstigere Variante einer ebenerdigen Kreuzung.

Vorschlag für einen interfraktionellen Antrag:

Die Sandbergkreuzung wird nach Rückbau der bestehenden Brücke zu einer ebenerdigen Kreuzung umgebaut.

Für die diesem Beschluss nachfolgende Entwurfsplanung sollen seitens der Verwaltung drei Varianten vorgelegt werden, über deren Umsetzung im weiteren Projektverlauf politisch entschieden wird:

1. Eine am heutigen Kfz-Verkehr orientierte Variante, die gegenüber dem vorliegenden Konzept weitere Kapazitäten (z.B. durch zusätzliche Spuren und Bypässe) schafft.
2. Eine daraus abgeleitete Variante, in der einzelne Fahrstreifen der Variante 1 als Busspuren ausgelegt sind, da zukünftig mit einem Wachstum des Busverkehrs gerechnet wird und damit auch eine Busbeschleunigung erreicht werden kann.
3. Eine Variante, die einen verringerten MIV-Anteil am Modal Split vorsieht.

Für alle Varianten gilt, dass die Anknüpfungspunkte der Radwege dem Radschnellwege-Standard entsprechen sollen und Busbeschleunigungsmaßnahmen (in unterschiedlicher Ausprägung) durchgeführt werden.

Die Auswirkungen der unterschiedlichen Varianten für das Gesamtnetz werden mit dem neuen Verkehrsmodell überprüft. Ebenso werden auch aus dem VEP-Prozess abgeleitete potenzielle Änderungen des Mobilitätsverhaltens berücksichtigt.

Die Ausgestaltung des anknüpfenden Umfeldes (Dreispurigkeit, Radschnellweg, barrierefreie Querungen, Anschluss an das neue Wohngebiet) wird in separaten Verfahren, aber inhaltlich kongruent geprüft (z.B. im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans, dem B-Planverfahren Volksfestplatz und dem laufenden Gutachten für die Travemünder Allee).

Christian Stolte

2.