

## Betroffenheit Bad Schwartau – PFA Lübeck



Abbildung-1 Blick über die Gleise i.R. Marina

1. Aktuelle Situation nach Auslegung der Planungsunterlagen:
2. Betroffene Grundstücke auf Bad Schwartauer Stadtgebiet: 6.007, S. 34; 36-38; 41
3. Bau eines Schaltpostens: 03\_700 Nr. 61: Abschnitte 7 und 8 Erläuterungsbericht und eines Wendehammers von 18 m Durchmesser als Zufahrt für Rettungsdienste zum Fluchtpunkt 57.

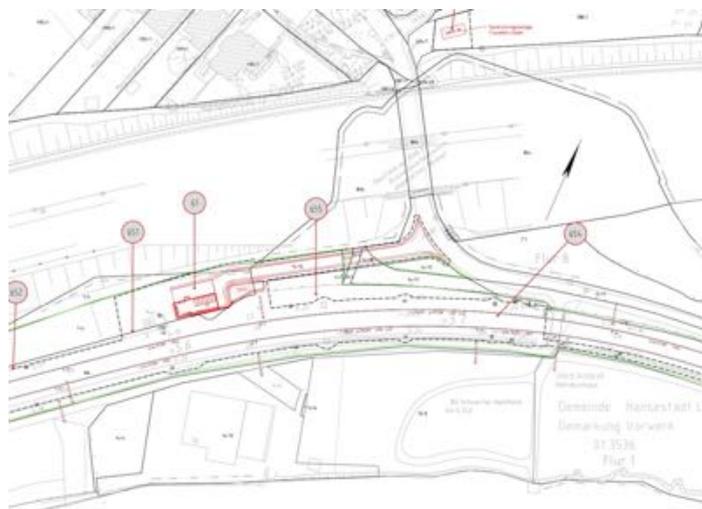


Abbildung- 2 Schaltposten Nr. 61



Abbildung-3 Wendehammer vor dem jetzigen BÜ Teerhofinsel 03\_702



Abbildung-4 Mögliche Visualisierung Wendehammer

4. Schließung des BÜ Teerhofinsel: Abschnitte 7 und 8 Erläuterungsbericht
5. Bau einer bahnp parallelen Ersatzstraße: Abschnitte 7 und 8 Erläuterungsbericht
6. Brückenbauwerk über den Mühlenbach (E-Bericht 10.3.3 S.141f)

**Demzufolge werden die Ziffern 4-6 zu erheblichen Problemen für die Stadt Bad Schwartau führen.**

Aktuell besteht die einzige Zufahrt zur Teerhofinsel über die Straße „Zur Teehofsinsel“ vom Tremskamp ausgehend oder für Fußgänger und Zweiräder über den kleinen BÜ der Strecke 1113 in der Elisabethstraße. Ob Letzterer beibehalten wird, ist unklar.



Abbildung- 5 aktuelle Zufahrt zur Teerhofinsel

Durch die Schließung des BÜ Teerhofinsel wird der gesamte Verkehr künftig über den Tremskamp, die Schwartauer Landstraße und die Warthestraße geführt. Dies führt zu einer erheblichen Mehrbelastung durch Kfz-Verkehre der Cleverbrücker Straße und des Tremskamps mit allen neagtiven Begleiterscheinungen. Schon jetzt ist ein Linksabbiegen aus der Rudolf-Carsten-Str. auf den Tremskamp kaum möglich. Der so erzeugte Umweg beträgt bei einfacher Strecke ca. 2,2 km, gesamt also 4,5 km. Durch die Schließung des BÜ Teerhofinsel wird des weiteren kein Zugang zum Radwegenetz nach Travemünde bzw. Lübeck mehr möglich sein.

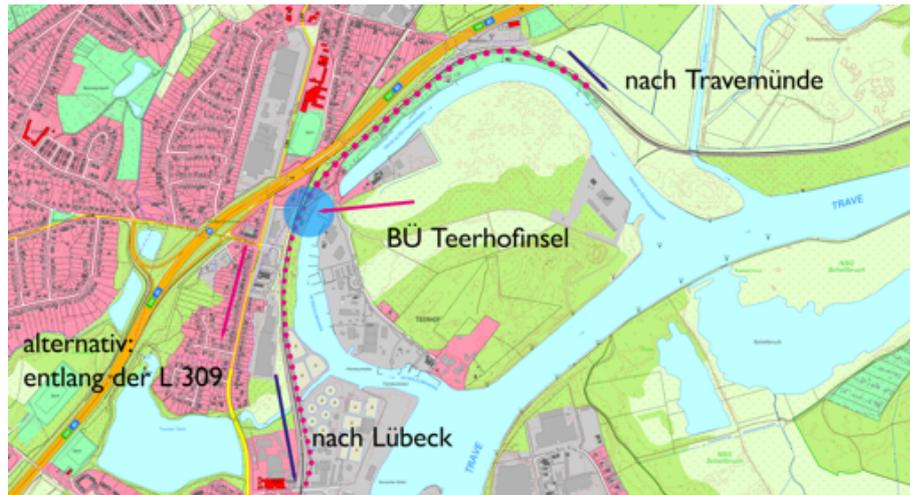


Abbildung-6 Radwege auf der Teerhofinsel

Auch hier müssen Radfahrer den Umweg über die Warthestraße nehmen. Dieser führt jedoch entlang der L 309 auf einem äußerst engen und gefährlichen Zwei-Richtungs-Radweg, der mit Beginn der Kastenlinden noch deutlich schmaler wird.



Abbildung 7 Radweg an der AVIA-Tankstelle



Abbildung-8 Radwegverengung

Darüberhinaus werden die Menschen, die auf der Teerhofinsel leben, arbeiten und ihre Freizeit verbringen (nicht nur Lübecker Bürgerinnen und Bürger) vom ÖPNV abgeschnitten, konkret von der Bushaltestelle Cleverbrücker Str., welche direkt an der Straße Zur Teerhofsinsel liegt.



Abbildung-9 Haltestelle Cleverbrücker Str.



Abbildung 10- Haltestelle stadteinwärts

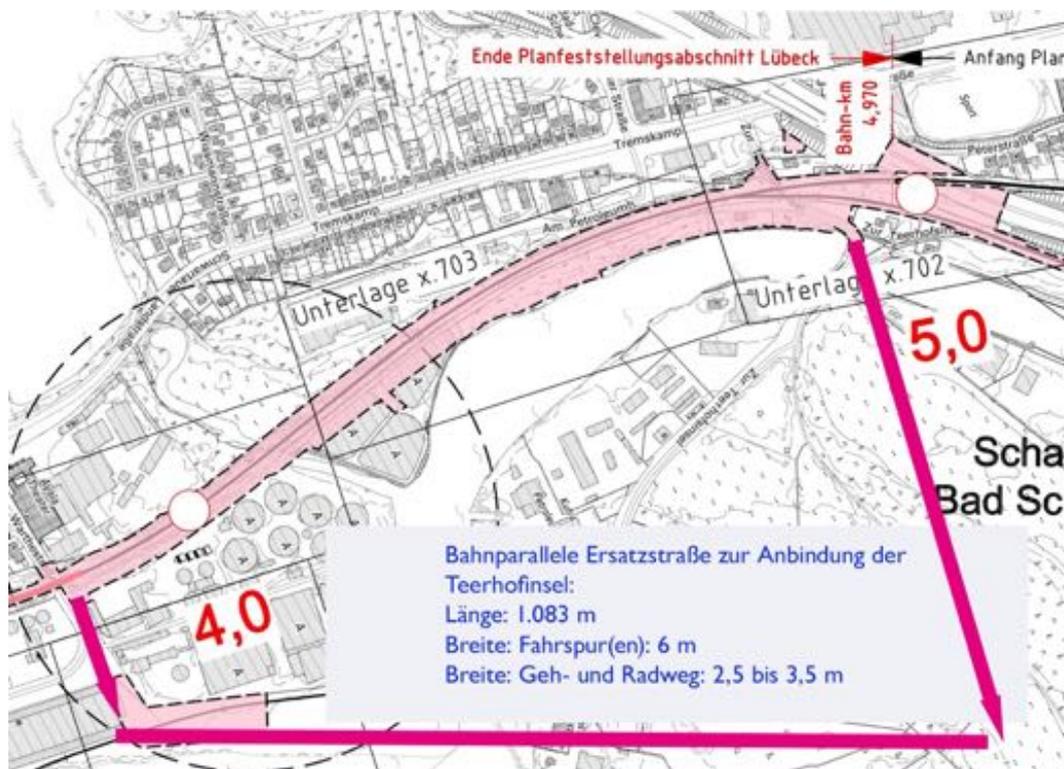


Abbildung-11 Planausschnitt der Bahn mit Beschriftung

Um die Teerhofinsel in das Verkehrsnetz einzubinden, ist der Bau einer bahnparallelen Ersatzstraße mit einer Länge von 1.083 m vorgesehen, sie soll an der Stelle des jetzigen Geh- und Radwegs zwischen Zentralem Klärwerk in der Warthestraße und dem heutigen BÜ Teerhofinsel entstehen und dort in einer Rechtskurve an die Bestandsstrecke „Zur Teerhofsinsel“ anschließen. Gleichzeitig ist vorgesehen, die Einfahrt der EBHL weiter nach Osten zu verlegen und die Posener Str. umzugestalten ((01-001 E-Bericht S. 166).

Aufgrund der beengten Straßenverhältnisse in der Warthestraße und aufgrund der Tatsache, dass die Bestands-EÜ unverändert bleiben soll (01-001 E-Bericht Tab. 6 S. 108), erscheint es kaum möglich, die neue Ersatzstraße mit einer Linksabbiegerspur anzubinden.



*Abbildung-12 EÜ Warthestraße*



*Abbildung -13 Geh- und Radweg entlang des Zentralkläwerks*



*Abbildung-14 EÜ Warthestr. und re abbiegender Geh- u. Radweg*



*Abbildung-15 EÜ Warthestraße*

Hier muss zur Entlastung der Zufahrt zur Posenerstr., zur Eric-Warburg-Brücke und zur Vermeidung eines Rückstaus auf der Schwartauer Landstr. / Tremskamp dringend eine Lösung gefunden werden.



Abbildung- 16 Linksabbiegerproblematik

### Die Teerhofinsel selbst

Obwohl gänzlich auf Lübecker Stadtgebiet gelegen, haben auch Bad Schwartauer Wassersportvereine und Schulen dort ihre Liegeplätze (Schüler-Ruder-Riege). Durch die Schließung des BÜ ist deren Erreichbarkeit kaum noch gegeben. Aktuell liegen ca. 1.000 Boote auf der Teerhofinsel, deren Eigner während der Saison aber auch im Winterlager die aktuelle Zufahrt nutzen (müssen).



Abbildung-17 Luftbild Teerhofinsel

Desweiteren leben Menschen auf der Teerhofinsel, Betriebe und Gewerbetreibende sind ansässig mit Auszubildenden und Arbeitnehmern, die zT. investieren und expandieren wollen, um auch Arbeitsplätze zu schaffen. Schon jetzt wirken sich die langen Schließzeiten am BÜ Teerhofinsel negativ auf Geschäftszahlen und Kunden der dortigen Betriebe aus.

Die künftig geplante Umfahrung über die Warthestraße wird da kaum Abhilfe schaffen.

### Die SÜ Mühlenbach

Der Mühlenbach verbindet über den Tremser Teich, den Fackenburg Landgraben und die Clever Au auch die Gewässer in Bad Schwartau mit dem hiesigen hochsensiblen Biotopverbund.



Abbildung- 18 FFH- und Naturschutzgebiete

Deutlich wird dies durch den Verlauf des Lübecker Landgrabens:

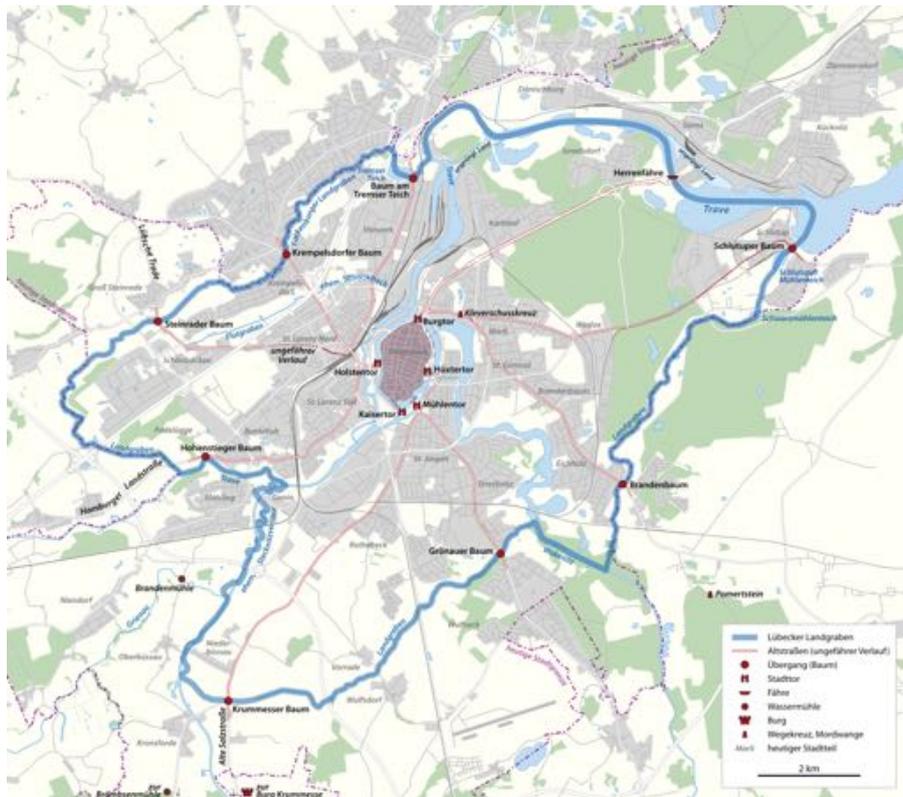


Abbildung-19 Lübecker Landgraben

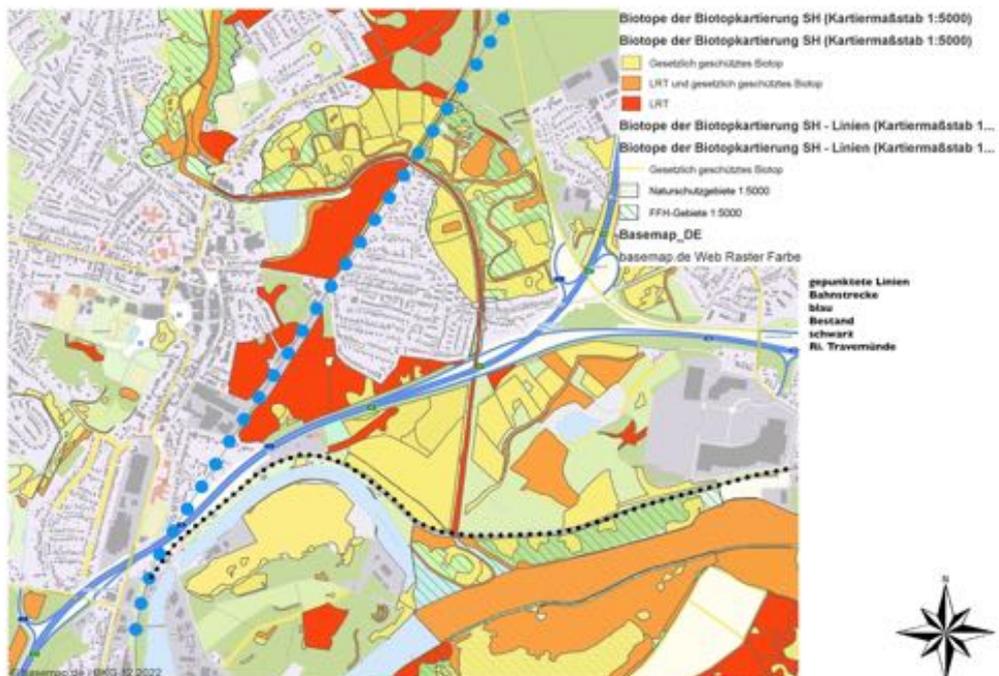


Abbildung-20 Biotopkartierung



Abbildung-21 Wasserverbindungen

Um die Ersatzstraße realisieren zu können, ist eine neue SÜ über den Mühlbach notwendig, auch eine teilweise Aufgabe der jetzigen Klärteiche, nördlich des Zentralklärwerks.

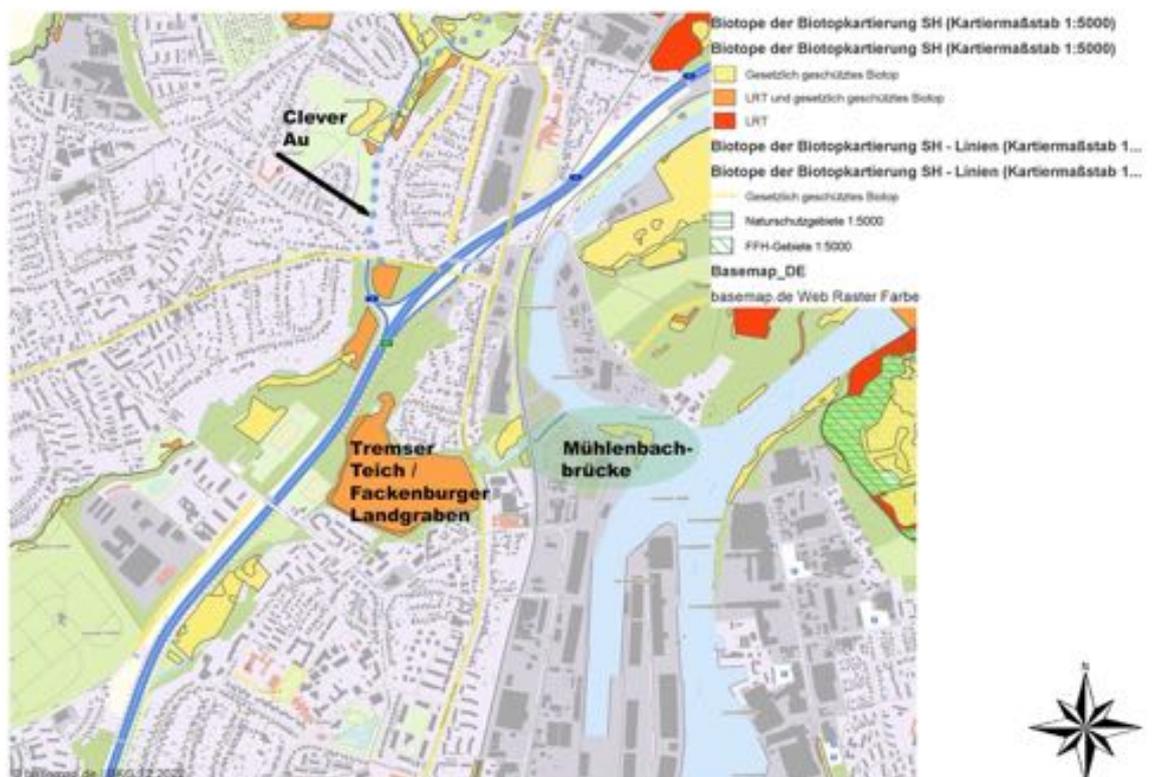


Abbildung-22 Verbindung zur Clever Au

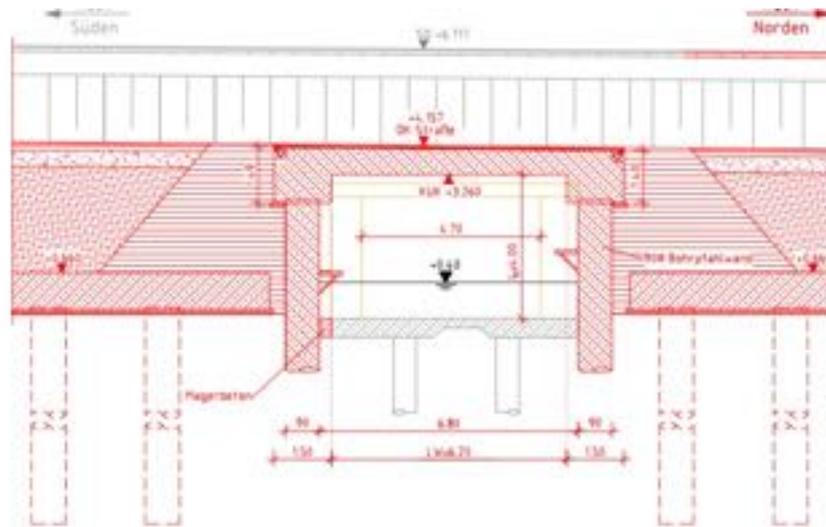


Abbildung 23-SÜ Mühlenbach Schnitt 07-3\_100

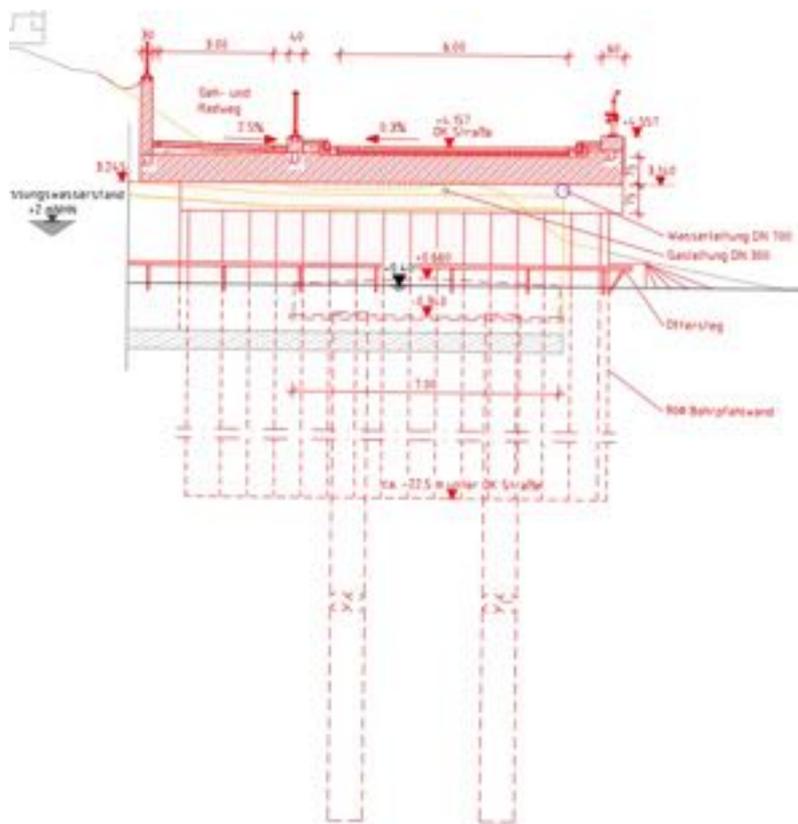


Abbildung- 24 SÜ Mühlenbach Breite 07-3\_100

„Aufgrund der Erschließungsfunktion für mehrere Gewerbebetriebe, insbesondere auch für den Bootsbau, wird der bahnp parallele Weg in Abstimmung mit der Straßenbaubehörde mit einer Fahrbahnbreite von 6,0 m geplant. Der gemeinsame Geh- und Radweg wird eine Breite von 3,0 m südlich des Mühlenbachs und 3,5 m nördlich des Mühlenbachs aufweisen. Im Anschluss an den Bestandsweg (Flurstück 4/14) beträgt der Geh- und Radweg aufgrund der beengten Verhältnisse 2,80 m“ (E-Bericht S. 164)

„Der Fahrbahnaufbau muss gemäß Vorgabe des Straßenbaulastträgers gelegentliche Überfahrten durch einen Autokran eines Bootsbaubetriebes (Werft) mit einem Eigengewicht von 60 Tonnen aufnehmen können. Es wird eine Bauklasse Bk 3,2 in Asphaltbauweise für

Industriestraßen gemäß den Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen (RStO 12) gewählt. Der Geh- und Radweg erhält ebenfalls eine Befestigung in Asphaltbauweise gemäß RStO.

Aufgrund des Abstands des Fahrbahnrandes des bahnparallelen Weges zur Bahnstrecke von weniger als 14,35 m, ist laut der DB Richtlinien die Anordnung von Schutzeinrichtungen zur Verhinderung des Abkommens von Kraftfahrzeugen auf die Bahngleise erforderlich. Die Ausführung erfolgt im Trennstreifen zwischen Fahrbahn und gemeinsamen Geh- und Radweg durch eine passive Schutzeinrichtung gemäß der Richtlinie für passive Schutzeinrichtungen an Straßen 2009 (RPS 2009). Die Schutzeinrichtung wird zusätzlich mit einem Geländer als Abkommensschutz für den Radverkehr auf die Fahrbahn ausgerüstet.

Zwischen km 3,8+17 und km 3,9+40 (Str. 1100) befindet sich das Betriebsgelände der Entsorgungsbetriebe Lübeck (Kläranlage). Mit Ausnahme der unmittelbaren Zufahrt zur Warthestraße dürfen diese Flächen durch das Projekt nicht beeinträchtigt werden. Für den Neubau des bahnparallelen Weges und des Geh- und Radweges reicht der vorhandene seitliche Abstand zwischen dem Bahnkörper (Böschungsfuß) und dem Betriebsgelände nicht aus. Aus diesem Grund wird zwischen Fahrbahnrand und Geh- und Radweg eine Stützwand vorgesehen, sodass der Geh- und Radweg auf einer zweiten Ebene auf der bestehenden Böschung der Bahnlinie verläuft. Das Gefälle des Geh- und Radweges muss entsprechend angehoben werden. Das maximale Längsgefälle beträgt 4,0 %, s. Der maximale Höhenunterschied zwischen dem Geh- und Radweg und der Fahrbahn beträgt ca. 3,2 m. „(ebd.).

Und weiter heißt es:

„Durch die Planung sind folgende Maßnahmen an Gewässern vorgesehen:

- Mühlenbach (Clever Au UL): Errichtung fischotter- und bibergerechte Straßenunterführung, Nachrüsten der EÜ Mühlenbach mit Ottersteg
- Ehemalige Klärteiche: Naturnahe Gestaltung des Uferrandes nach Teilverfüllung der Teiche zur Erstellung des bahnparallelen Weges zur Anbindung der Teerhofinsel“ (E-Bericht S. 199).

„Für die Erstellung des neuen bahnparallelen Weges zur Anbindung der Teerhofinsel ist die Erweiterung der Überbauung des Mühlenbachs und die Verkleinerung von zwei ehemaligen Klärteichen (Oberflächengewässer allgemeiner Bedeutung) erforderlich. Ein anlagebedingter Kompensationsbedarf ergibt sich gem. Methodik Kap. 5.2.3 des LBP (Unterlage 12.1) dadurch nicht“ (E-BerichtS. 203).

Angesichts dieser Planungen stellen sich Fragen, inwieweit das Brückenbauwerk nicht als eine massive Barriere, wie ein Sperrwerk im Biotopverbund wirken wird. Anhand der Planzeichnungen werden Geh-/Radweg + Fahrbahn + Geländer mindestens 13 m Breite haben. Dazu muss die jetzige EÜ über den Mühlenbach gerechnet werden. Genauere Angaben macht die Bahn – auch auf Nachfrage nicht.



*Abbildung 25 Brücke über den Mühlenbach mit Böschung*

Geht man davon aus, dass die 2 Gleise allein eine Breite von mind. 7 Metern beanspruchen plus jeweils 4 m Böschung, so wird die EÜ eine Breite von mind. 15 m haben. Das gesamte Bauwerk am Mühlenbach damit eine Breite von mindestens 30 Metern. Ob durch dieses „schwarze Loch“ trotz Otterstegen Tiere queren können / werden, darf bezweifelt werden – trotz im Bereich der EÜ nachzurüstenden Otterstege. Ein kürzlich auf den Gleisen überfahrener Nutria lässt eher das Gegenteil vermuten.



*Abbildung-26 Foto UWB Bad Schwartau*



*Abbildung- 27 Mühlenbachbrücke*



*Abbildung- 28 Mühlenbachbrücke mit Zug*



*Abbildung-29 Rückseite der Schwartauer Werke mit Gleisbett*



*Abbildung-30 Blick über die Klärteiche zur Teerhofinsel*

Eine Vielzahl, wenn nicht sogar alle hier angeschnittenen Probleme könnten durch eine SÜ im Bereich des jetzigen Bahnübergangs gelöst werden.

„Als Alternative zu der Variante „Bahnparallele Straße“ wurde eine 2-spurige Straßenüberführung (SÜ) mit einseitigem Geh- und Radweg untersucht, welche südlich neben dem vorhandenen (BÜ) entsteht, sodass der BÜ während der Bauzeit in Betrieb bleiben kann. Wegen des abfallenden Geländes von der Straße Tremskamp (L 309) in Richtung BÜ ist die Nutzung der Straße „Zur Teerhofinsel“ durch eine aufgeständerte Brückenkonstruktion möglich. Diese Variante wurde nicht weiter verfolgt.“ ... Ein Punkt, der sich negativ auf die Variante SÜ auswirkt, ist die große Entwicklungslänge der Brücke bzw. den Rampen, um im Bereich der Teerhofinsel das dortige Straßenniveau zu erreichen. Durch die große Höhendifferenz im Bereich der Eisenbahnkreuzung (erforderliche lichte Höhe unter der SÜ) würde die Straße erst deutlich hinter den Zufahrten der Grundstücke Zur Teerhofinsel 6 bzw. 7 das Höhenniveau der Teerhofinsel erreichen. Als Folge könnten sämtliche Anlieger der Yacht- und Seglervereine im Norden der Teerhofinsel sowie die Betriebe Zur Teerhofinsel 3 bis 7 nur mit erheblichem Mehraufwand bzw. Umwegen ihre jeweiligen Grundstücke erreichen. Zudem entstünden neue, unübersichtliche Knotenpunkte“ (E-Bericht S. 104).

Diese Argumentation erscheint nicht schlüssig und lässt die Frage offen, warum eine SÜ im jetzigen Bereich nicht untersucht wurde.

**Fotos: ThPodella u UWB Bad Schwartau**