

# ULM UND NEU-ULM



So soll die Ludwig-Erhard-Brücke nach der Sanierung aussehen.

Visualisierung: Gerlach Ulm Architekten in München

## Kommentar

Chirin Kolb über die Sanierung der Ludwig-Erhard-Brücke



## Besser als ein Abriss

Fast würde man sich wünschen, es gäbe Stau, wenn die Ludwig-Erhard-Brücke ab Ende März saniert und auf drei Fahrspuren begrenzt wird. Denn das würde bedeuten: Die Normalität ist zurück. Im Corona-Lockdown herrscht wenig Verkehr, kaum jemand wäre derzeit beeinträchtigt von den Sperrungen. Noch nie, sagt OB Gunter Czisch, gab es so wenig Beschwerden über Baustellen. Kein gutes Zeichen, wirtschaftlich.

Bis zum Sanierungsstart geht es hoffentlich wieder aufwärts. Deshalb ist es gut und vorausschauend, dass sich die städtischen Verkehrsplaner Gedanken gemacht haben, wie sie den Verkehr möglichst am Laufen halten auf der Brücke. Die Idee ist pfiffig, eine Fahrspur morgens in die eine und nachmittags in die andere Richtung zu öffnen. Der Aufwand ist hoch, und ob es klappt, muss sich erst weisen. Wenn es funktioniert, wäre das eine gute Lösung.

Natürlich kommt ein solcher Eingriff immer ungelegen. Zumindest bis Herbst ist die Friedrich-Ebert-Straße noch einseitig gesperrt, die Zu- und Abfahrten in der Innenstadt werden mit der Baustelle auf der Ludwig-Erhard-Brücke schwieriger. An Brücken hat der oft beklagte Sanierungsstau nun mal besonders weitreichende Auswirkungen. Und wenn diese Brücke noch ein paar Jahrzehnte halten soll, muss sie dringend instandgesetzt werden. Ist schließlich besser als ein Abriss.

# Sanierung startet im März

**Ludwig-Erhard-Brücke** Während der Bauarbeiten fällt eine Fahrspur weg. Damit der Verkehr trotzdem einigermaßen rollt, geht die Stadt neue Wege. Von Chirin Kolb

Die Ludwig-Erhard-Brücke wird zum Nadelöhr: Die Sanierung startet Ende März, nicht wie vorgesehen bereits Ende Januar. Der Zeitplan hat sich im Vergleich zur Planung vom Sommer etwas verschoben. Neu ist auch, dass die Bauarbeiten bis ins Jahr 2022 reichen. Der Ablauf und die damit verbundenen Verkehrseinschränkungen aber bleiben gleich.

Fast das ganze Jahr lang stehen damit auf der wichtigen West-Ost-Verbindung nur drei statt vier Fahrspuren zur Verfügung. Weil morgens mehr Autos in die Stadt drängen und im Feierabendverkehr die Spuren stadtauswärts voller sind, wollen die städtischen Verkehrsplaner flexibel auf die Verkehrsströme reagieren: Morgens sollen zwei Spuren stadteinwärts geöffnet sein, ab Nachmittag zwei Spuren Richtung Blaubeurer Ring. „Wir möchten möglichst viel Verkehr über die Brücke lassen, das ist uns wichtig“, sagt Michael Jung, Leiter der Hauptabteilung Verkehr.

Die Abwicklung allerdings ist knifflig. Ein Mitarbeiter muss die Verkehrsführung täglich mindestens zweimal ändern und Baken versetzen. „Wir haben so etwas noch nie probiert.“ Nur mit Hinweistafeln allein gehe es an dieser Stelle nicht. Das wäre zu gefährlich. Zu normalen Zeiten fahren dort durchschnittlich 35 000 Fahrzeuge pro Tag.

In den Sommerferien, wenn weniger Autofahrer unterwegs

sind, werden die Einschränkungen noch größer. Vom 28. Juli bis 13. September soll die Brücke nachts komplett gesperrt werden, sagt Jung. Tagsüber sollen dann nur zwei Spuren zur Verfügung stehen, eine stadteinwärts, eine stadtauswärts. Die Abteilung Verkehrsplanung werde Kontakt aufnehmen mit betroffenen Firmen und Anliegern.

### Zulassung läuft aus

An den Bauarbeiten und dem Zeitplan führe kein Weg vorbei, sagt Jung. Die 32 Jahre alte Brücke ist ein Sanierungsfall. Die Entwässerung ist undicht, Salzwasser ist eingedrungen und steht in Seen in der Brücke, die Brüstung bröckelte ab und wurde notfallmäßig auf der Südseite bereits Ende 2018 durch ein Provisorium ersetzt. Diese Übergangslösung sorgt nun dafür, dass es eilt mit der Sanierung. Die Verankerung der angedübelten Fertigelemente ist nur für zwei Jahre zugelassen und läuft aus.

Die Brüstung ist deswegen so heikel, weil sie strengen Vorgaben genügen muss. Sie muss beispielsweise bei schweren Unfällen auf der Brücke verhindern, dass Fahrzeuge oder Teile auf die Gleise stürzen.

Aus diesem Grund darf an heiklen Stellen der Brüstung nur gearbeitet werden, wenn keine Züge fahren. Die Stadt muss also so genannte Sperrpausen nutzen, wenn die Deutsche Bahn ohnehin wegen anderer Arbeiten Zugstre-



Die Schutzplanke kommt weg, der Geh- und Radweg wird breiter. Foto: Volkmar Könneke

### Abriss der Beringerbrücke beginnt

**Zeitplan** Zuerst war die marode Beringerbrücke nur für schwere Fahrzeuge gesperrt, dann für den gesamten motorisierten Verkehr. Aus Sicherheitsgründen darf schon seit Dezember 2019 niemand mehr auf die Brücke. Nun beginnt der Abriss, am 25. Januar mit vorbereitenden Arbeiten. Ab Februar wird das Bauwerk dann in einzelnen Brückenfeldern nach und nach zurückgebaut.

cken sperrt. Diese Zeitfenster sind selten und werden von der Bahn Jahre im Voraus geplant. Ein solches Zeitfenster öffnet sich im Sommer.

Die Stadt beginnt die Bauarbeiten deshalb auf der Südseite der Brücke. Dort geht es Ende März mit dem Neubau der Brüstung los, der „Kappe Süd“, wie Jung sagt. Dazu wird auch der Geh- und Radweg gesperrt. Der auf der Nordseite bleibt aber offen – bis Mitte September, wenn die Brüstung auf der SWU-Seite dran ist. Im nächsten Jahr sollen dann die Fahrbahnen erneuert werden.

### Mehr Platz für Fußgänger

Nach der Sanierung gibt es mehr Platz für Fußgänger und Radler: Die Geh- und Radwege werden breiter. Die Leitplanke, die sie derzeit von der Fahrbahn trennt, fällt weg. Die Schutzplanken haben schon jetzt keine Sicherheitsfunktion für Fußgänger und Radler, sagt Jung. Sie seien vielmehr nur Teil des Sicherheitskonzepts für die Bahnanlagen. Da die künftige Brüstung alle Anforderungen erfüllt, ist die Leitplanke überflüssig. Fällt sie weg, ist mehr Platz da für Radfahrer und Fußgänger.

Die Verkehrsplaner rechnen jetzt mit Sanierungskosten von 8,2 Millionen Euro, 400 000 Euro mehr als bisher vorgesehen. Es zeigte sich bei der Ausschreibung, dass diese Kostenschätzung nicht zu halten war: Die Angebote der Baufirmen lagen höher.

**Kommentar**