

# Ludwigslust Eisenbahnüberführung

Gemeinsam mit der Stadt Ludwigslust wird die vorhandene Infrastruktur rund um den Bahnhof Ludwigslust modernisiert: Der ehemalige Bahnübergang unmittelbar neben dem Bahnhof wird durch eine Eisenbahnüberführung (EÜ) westlich des Empfangsgebäudes ersetzt. Dabei werden die Treppenanlagen einschließlich neuer Aufzüge in den neuen Tunnel der EÜ verlegt. Darüber hinaus plant die Stadt Ludwigslust unmittelbar vor dem Empfangsgebäude den Neubau eines Zentralen Omnibusbahnhofs (ZOB) und die Errichtung neuer Parkstellflächen.



Visualisierung: Das Umfeld des Bahnhofs Ludwigslust nach dem Neubau der Eisenbahnüberführung (September 2020) [Quelle: DB Netz AG]

## Projekt

### Informationen zum Baufortschritt gibt es in unserem [Zeitplan](#)

Am Bahnhof Ludwigslust ist der Bau einer neuen Eisenbahnüberführung (EÜ) vorgesehen. Sie wird als Ersatz für den nicht mehr genutzten Bahnübergang (BÜ) in der Bahnhofstraße geplant und wurde städtebaulich westlich vom Empfangsgebäude eingeordnet.

Mit der neuen EÜ wird zugleich eine neue Straßenverbindung entstehen. Dafür wird die Straße im Bereich der EÜ abgesenkt und in einem 184 Meter langen Trog geführt. Damit wird nicht nur das Queren der Gleise ohne Wartezeiten an geschlossenen Schranken möglich. Zudem wird auch eine bessere Anbindung an das vorhandene Straßennetz geschaffen; alle betroffenen Zufahrten und Wege werden neu angebunden. Der bisherige Bahnübergang wurde bereits geschlossen. Eine Querung der Bahngleise an dieser Stelle ist nicht mehr möglich.

Auf der östlichen Seite der neuen Straße sind parallel ein Rad- und ein Fußweg geplant. Von dort werden künftig alle Bahnsteige über jeweils einen Aufzug und eine überdachte Treppenanlage erreichbar sein. Dadurch werden nach dem Umbau Radfahrer und mobilitätseingeschränkte Reisende wesentlich einfacher als bisher zu

den Bahnsteigen gelangen.

In Verbindung mit dem von der Stadt Ludwigslust geplanten Neubau des Zentralen Omnibusbahnhofs (ZOB) und des Bahnhofvorplatzes wird das Umfeld des Bahnhofs völlig neu gestaltet. Damit wird zukünftig eine effektivere Vernetzung des gesamten Personennahverkehrs und eine komfortablere Führung des Mecklenburgischen Seen-Radweges ermöglicht.

## **Zeitplan**

Der Planfeststellungsbeschluss wurde im 2. Quartal 2021 erteilt. Die ersten bauvorbereitenden Arbeiten fanden seit März 2021 statt. Anschließend begannen die Hauptbauarbeiten.

Bis Ende März 2022 haben wir die Schlitzwände fertiggestellt. Für die Gleise 15 und 17 wurden am 5. Mai 2022 Hilfsbrücken eingehoben. Bis Ende Mai 2022 folgte die Fertigstellung einer Sonderkonstruktion für die Weiche 15. Im Juni 2022 begannen die Arbeiten an den Bahnsteigen, Gleisen und Weichen sowie an der Oberleitungsanlage. Die Inbetriebnahme der Gleise 15 und 21 fand am 1. Juli 2022 statt.

Die Baugrubensohle wurde als Voraussetzung für den Neubau des Trogbauwerks vollständig auf der Arbeitsebene hergestellt. Damit wurden die Arbeiten zur Baugrubenumschließung vollständig und termingerecht abgeschlossen. Mit dem Abschluss der Herstellung der Baugrubenumschließung haben wir die Voraussetzungen dafür geschaffen, die neue Eisenbahnüberführung einschließlich der Rampen, der Zugänge zu den Bahnsteigen und der Straßenanbindungen herzustellen.

Der Abschluss aller Arbeiten ist bis 2025 vorgesehen. Anschließend wird die alte Personenunterführung zurückgebaut.

## **Einblicke in unsere Baustelle**

### **Februar 2024**



Blick auf die Rahmenkonstruktion (Februar 2024) [Quelle: DB InfraGO AG]



Die Arbeiten aus der Vogelperspektive (Februar 2024) [Quelle: Implenia Deutschland GmbH]

Nachdem der Vershub der ersten Vollrahmenkonstruktion am 16. November 2023 in Ludwigslust stattfand, haben wir am 8. Februar 2024 die zweite Vollrahmenkonstruktion der zukünftigen Eisenbahnüberführung in ihre Endlage gebracht. Die nächsten beiden Vershübe der Rahmenkonstruktion sind für Anfang April und Ende Juni 2024 avisiert. Danach führen wir die Arbeiten zur Straßenherstellung durch. Mitte August 2024 ist der Ausbau von drei Bahnsteighilfsbrücken und vier Gleishilfsbrücken vorgesehen.

Wir freuen uns, dass der Norddeutsche Rundfunk den Vershub am 8. Februar 2024 begleitet hat. Unter „Weiterführende Links“ erhalten Sie den Link zum Beitrag.

### November 2023



Blick auf den Vershub des ersten Vollrahmenelements (November 2023) [Quelle: DB Netz AG]



Blick auf den Vershub des ersten Vollrahmenelements (November 2023) [Quelle: DB Netz AG]

Am 16. November 2023 wurde das erste Vollrahmenelement an seine endgültige Position geschoben. Der Betonrahmen, welcher aus zwei Blöcken besteht, misst 18 Meter Länge, acht Meter Höhe und wiegt insgesamt 2.500 Tonnen. Die an drei Stahlträgern angebrachten Hydraulikpumpen drückten das Element, welches auf höhenverstellbaren Lagern über die Verschubbahn rutscht, vorwärts. Geplant ist, den Vershub des letzten Vollrahmenelements bis Ende Sommer 2024 durchzuführen.

## Juli 2023



Die Schlitzwand zwischen der Eisenbahnüberführung und dem Treppenabgang des Bahnsteigs 1 wurde mittels einer Seilsäge eingeschnitten, um dort einen Zugang zu schaffen. Mit Hilfe eines sogenannten Ketten-Sennebogens wurden zudem Aushubarbeiten im Treppenabgang des Bahnsteigs 2/3 durchgeführt (Juli 2023) [Quelle: DB Netz AG]

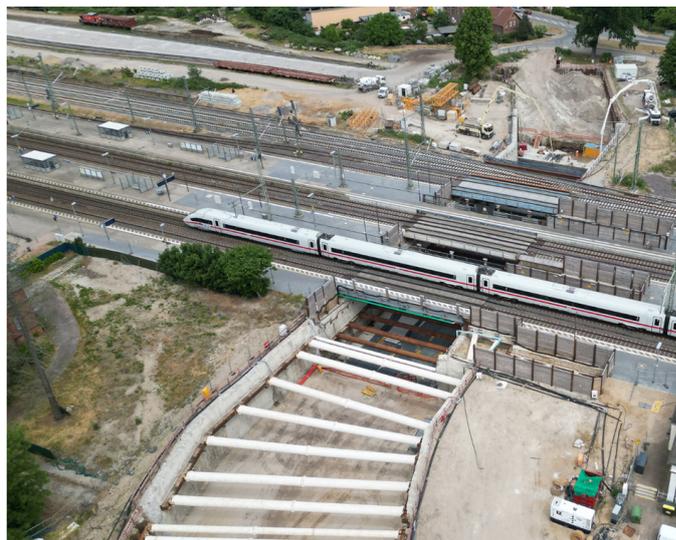
- Einschneiden der Schlitzwand zwischen der Eisenbahnüberführung und dem Treppenabgang des Bahnsteigs 1 mittels einer Seilsäge, um dort einen Zugang zu schaffen (rechts)
- Aushubarbeiten im Treppenabgang des Bahnsteigs 2/3 mit Hilfe eines sogenannten Ketten-Sennebogens (links)

## Juni 2023

<https://bauprojekte.deutschebahn.com/p/ludwigslust-bhf-bruecke>

PDF erzeugt am 19. April 2024

Deutsche Bahn AG



Wir haben die Verschubbahn betoniert (Juni 2023) [Quelle: DB Netz AG]

Betonage der Verschubbahn

## Anwohnerinfo

### Beeinträchtigungen im Bereich des Bahnhofs Ludwigslust bis Juni 2024

**Bis Sonntag, 30. Juni 2024, jeweils von 6 bis 22 Uhr**, führen wir Rohbauarbeiten im Bereich des Bahnhofs durch. Dabei stellen wir die Treppenhäuser, das Rahmenbauwerk und die Trogbauwerke her.

Die Arbeiten finden auch am **Mittwoch, 1. Mai 2024** (Tag der Arbeit), am **Donnerstag, 9. Mai 2024** (Christi Himmelfahrt), und am **Montag, 20. Mai 2024** (Pfingstmontag), statt.

Eingesetzt werden unter anderem ein Hochbaukran, eine Betonpumpe, Transportbetonmischer, Flaschenrüttler, Teleskopklader und Radlader. Die von den Bauarbeiten ausgehenden Störungen werden so gering wie möglich gehalten. Trotz allem lassen sich Beeinträchtigungen durch Lärm und Erschütterungen nicht gänzlich ausschließen.

Für die Unannehmlichkeiten bitten wir um Verständnis.

Weitere Informationen können Sie dem folgenden Handzettel entnehmen.



Handzettel Beeinträchtigungen im Bereich des Bahnhofs Ludwigslust bis Juni 2024 (Stand April 2024)

## Medienbericht zum Baufortschritt

Am 8. Februar 2024 haben wir die zweite Vollrahmenkonstruktion der zukünftigen Eisenbahnüberführung eingeschoben. Einen Medienbericht dazu erhalten Sie unter „Weiterführende Links“.

## Fahrplanänderungen

### Einschränkungen im Zugverkehr

Während der Arbeiten sind Einschränkungen im Zugverkehr möglich. Detaillierte Informationen für die Züge der Deutschen Bahn unter [bauinfos.deutschebahn.com](http://bauinfos.deutschebahn.com), weitere Informationen unter [www.vmv-mbh.de](http://www.vmv-mbh.de)

## Mediagalerie



Blick auf die fertiggestellte Baugrubenumschließung an der Südseite. Ebenfalls zu erkennen ist die Baustelle der Stadt am Zentralen Omnibusbahnhof (Oktober 2022) [Quelle: DB Netz AG]



Blick auf die fertiggestellte Baugrubenumschließung an der Südseite (Oktober 2022) [Quelle: DB Netz AG]



Die Baugrubenumschließung an der Nordseite wurde fertiggestellt (Oktober 2022) [Quelle: DB Netz AG]



Die Baugrubenumschließung an der Nordseite wurde fertiggestellt (Oktober 2022) [Quelle: DB Netz AG]



Blick auf die Baugrube auf der Nordseite (August 2022) [Quelle: DB Netz AG]



Die Baugrube für den Einbau von Dauerankern auf der Nordseite wurde ausgehoben (August 2022) [Quelle: DB Netz AG]



Die Baugrube für den Einbau von Dauerankern auf der Nordseite wurde ausgehoben (August 2022) [Quelle: DB Netz AG]



Blick auf die Baustelle aus der Vogelperspektive (August 2022) [Quelle: DB Netz AG]



Die Sonderkonstruktion für die Weiche 15 wurde fertiggestellt (Juni 2022) [Quelle: DB Netz AG]



Blick auf die Sonderkonstruktion für die Weiche 15. Diese wurde bis Ende Mai 2022 fertiggestellt (Juni 2022) [Quelle: DB Netz AG]



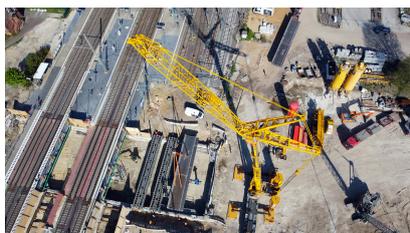
Die Baustelle aus der Vogelperspektive (Mai 2022) [Quelle: DB Netz AG]



Im Vordergrund sind die eingehobenen Hilfsbrücken sichtbar. Im Hintergrund befindet sich die Baustellenfläche mit den markanten Säulen, welche das Bentonit für die Bauarbeiten enthalten (Mai 2022) [Quelle: DB Netz AG]



Die Hilfsbrücken wurden am 5. Mai 2022 eingehoben (Mai 2022) [Quelle: DB Netz AG]



Blick auf die Hilfsbrücken. Diese wurden am 5. Mai 2022 eingehoben (Mai 2022) [Quelle: DB Netz AG]



Die Hilfsbrücken wurden am 5. Mai 2022 eingehoben (Mai 2022) [Quelle: DB Netz AG]



Der Einhub der Hilfsbrücken wird vorbereitet (Mai 2022) [Quelle: DB Netz AG]



Für den Einhub der Hilfsbrücken werden vorbereitende Arbeiten durchgeführt (Mai 2022) [Quelle: DB Netz AG]



Der Einhub der Hilfsbrücken wird vorbereitet (Mai 2022) [Quelle: DB Netz AG]



Die Baustelle aus der Vogelperspektive (Oktober 2021) [Quelle: DB Netz AG]



Die Baustelle aus der Vogelperspektive (Oktober 2021) [Quelle: DB Netz AG]



Blick auf die Baustelleneinrichtung und Säulen, die das Bentonit zur Herstellung der Schlitzwände beinhalten (Oktober 2021) [Quelle: DB Netz AG]



Ein Schlitzwandbagger steht in dem Umbaubereich, wo später die Straßenunterführung entsteht (Oktober 2021) [Quelle: DB Netz AG]



Die Bauarbeiter füllen mit einem Trichter Beton in die vorbereiteten Stützwände, die später die Baugrube

umschließen werden (Oktober 2021) [Quelle: DB Netz AG]



Blick auf den Bahnhof Ludwigslust vor dem Umbau  
[Quelle: DB Netz AG/FALCON CREST AIR]



Visualisierung: Das Umfeld des Bahnhofs Ludwigslust nach dem Neubau der Eisenbahnüberführung (September 2020) [Quelle: DB Netz AG]



Visualisierung: Der Bahnhof Ludwigslust mit der neuen Eisenbahnüberführung (September 2020) [Quelle: DB Netz AG]