

Lübeck, 20.05.2019

Anfrage

Bearbeitung: Nadine Wallnewitz (E-Mail: nadine.wallnewitz@luebeck.de Telefon: 122-1051)

Anfrage des AM Thomas-Markus Leber (FDP) zu den Auswirkungen einer Havarie eines Stagesegelschoners mit der Drehbrücke

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
20.05.2019	Bauausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anfrage:

Am 19.05.2019 kam es im Bereich der Drehbrücke zu einem folgenschweren Schiffsunfall. Aus zunächst ungeklärter Ursache kollidierte ein 23,75 m langer Zwei-Mast-Segler bei der Einfahrt in den Museumshafen mit dem Brückenbauwerk der Drehbrücke. Sowohl am Brückenbauwerk selbst als auch am Stagesegelschoner sind erhebliche, sichtbare Schäden festzustellen. Diese lassen auf enorme Kräfte schließen, die im Moment der Havarie gewirkt haben müssen. Nach ersten Einschätzungen von Brückenexperten beschränken sich die Schäden an der Brücke auf leichte Beschädigungen ohne Auswirkung auf den Brücken- und Schiffsverkehr.

Die Art des Unfalls, die großen Kräfte, das Alter und die konstruktiven Besonderheiten der Brücke mit Wasserhydraulikanlage werfen Fragen auf und lassen weitere Untersuchungen sinnvoll erscheinen.

- Welche Auswirkungen hatte die Havarie auf die Statik des Brückenbauwerkes. Von zentraler Bedeutung dabei der Königstuhl, der sich im Moment des Unfalls im angehobenen Zustand befand und so alleine das Gesamtgewicht von 350 t des 38 m langen Hauptträgers trug? Das hochkomplexe und hochsensible System ruht seit 127 Jahren in sich und funktioniert nahezu einwandfrei. Bei einer Havarie wirken aber ungewöhnliche Kräfte, die Einfluss auf das gesamte System haben könnten.

- Welche Auswirkungen hatte die Havarie auf die Steuerung der Brücke? Im Moment des Unfalls befand sich die Brücke in einer Drehbewegung und damit „auf Zug“. Bei einer Drehbewegung wird die Zugkraft der Hydraulikzylinder über ein Gestänge übertragen, das an den Enden über eine Gallsche Kette den Königstuhl umgreift. Auch diese Technik ist hochsensibel und verträgt keine störenden Eingriffe von außen. Alle wesentlichen Bauteile, wie Königstuhl, Zylinder, Pumpe und Steuerung sind noch original erhalten.

- Hat die Havarie Auswirkungen auf die angenommene Rest Lebensdauer der Drehbrücke (20-30 Jahre)?

Begründung:

Die Drehbrücke ist eine ehemals kombinierte Straßen- und Eisenbahnbrücke. Sie wurde 1892 von der Gutehoffnungshütte Oberhausen im Zuge des Ausbaus der Infrastruktur der Lübecker Stadthäfen gebaut. Sie ist wesentlicher Bestandteil der nach dem Lübecker Wasserbauingenieur Peter Rehder benannten Rehder-Planung von 1884. Die voll funktionsfähige hydraulische Brückenanlage aus genietetem Stahlfachwerk bildet mit dem Betriebsgebäude in neugotischen Backsteinformen und einem Rohrkanal entlang des Behnkais bis zum Bockdrehkran Nr. 1 an der Spitze der Nördlichen Wallhalbinsel eine technische und funktionale Einheit.

Anlagen :