



► Nr. VO/2019/08385
öffentlich

Lübeck, 13.11.2019

Bericht -öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
5.691 - Lübeck Port Authority

Bearbeitung: Christine Woldt (E-Mail: christine.woldt@luebeck.de Telefon: 122-6913)

Bekanntgabe einer Eilentscheidung des Bürgermeisters über die Beauftragung der Fa. Siemens im Rahmen der Instandsetzung der Eisenbahnüberführung über die B 75 in Lübeck-Kücknitz in Höhe von 739.561,58 EUR zzgl. MwSt.

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
18.11.2019	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
02.12.2019	Bauausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
10.12.2019	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anlass:

Eilentscheidung über die Beauftragung der Firma Siemens, alle angebotenen Leistungen zur Herstellung eines Bauzustandes mit Bauweiche zwischen der DB-Strecke nach Travemünde und der LPA-Strecke zum Bhf Lübeck-Skandinavienkai im elektronischen Stellwerk Lübeck-Dänischburg und an der Außenanlage mit Ausnahme der Tiefbauarbeiten zu erbringen. Die Leistungen sind für die Umsetzung der Instandhaltungsarbeiten an der Eisenbahnüberführung über die B 75 Lübeck-Kücknitz zwingend erforderlich.

Bericht:

Siehe Anlage 1.

Anlagen:

Anlage 1: Anordnung und Begründung einer Eilentscheidung vom 21./29.10.19

Senatorin Joanna Hagen

Fachbereich: 5 Planen und Bauen
Bereich: 691 Lübeck Port Authority
Az.:

Datum: 21.10.2019
Sachbearbeiter/in: Christine Woldt
Telefon: 6913
E-Mail:
Christine.Woldt@luebeck.de

Herrn Bürgermeister

über

1.101 – Bürgermeisterkanzlei (2-fach)

Anordnung einer Eilentscheidung

Hiermit wird gemäß § 65 (4) der Gemeindeordnung (GO) für Schleswig-Holstein in der Fassung vom 28.02.2003 (GVOBl. Schl.-H. S. 57) folgende Eilentscheidung beantragt:

Fa. Siemens wird der Auftrag erteilt, alle angebotenen Leistungen zur Herstellung eines Bauzustandes mit Bauweiche zwischen der DB-Strecke nach Travemünde und der LPA-Strecke zum Bf Lübeck-Skandinavienkai im ESTW Lübeck-Dänischburg und an der Außenanlage mit Ausnahme der Tiefbauarbeiten in Höhe von 739.561,58 EUR zzgl. MwSt. zu erbringen.

Finanzielle Auswirkungen: s. Anlage Begründung

Begründung: s. Anlage



Fachbereichsleiterin / Fachbereichsleiter

Der Bürgermeister

Lübeck, den

29.10.2019

Hiermit ordne ich die vorstehende Eilentscheidung an. Die Gründe für die Eilentscheidung sowie die Art der Erledigung sind dem Hauptausschuss in der nächsten Sitzung unverzüglich mitzuteilen. Die Mitteilung erfolgt in der Vorlagenart Bericht.



Bürgermeister

Unterschriebene Eilentscheidung an: 5.691.4-1 LPA, Christine Woldt
Beantragender Bereich

Begründung zur Eilentscheidung

Die Hansestadt Lübeck, Bereich Lübeck Port Authority (HL), ist seit April 2011 Eisenbahninfrastrukturunternehmen der Lübecker Hafenbahn und damit gemäß § 4 Abs. 3 Allgemeines Eisenbahngesetz verpflichtet, ihre Eisenbahninfrastruktur sicher zu bauen und in betriebs-sicherem Zustand zu halten.

Zur Eisenbahninfrastruktur der Lübecker Hafenbahn gehört unter anderem die Eisenbahnüberführung (EÜ) über die B 75 Lübeck-Kücknitz. Über diese Brücke verläuft das Streckengleis der Lübecker Hafenbahn Richtung Terminal Skandinavienkai und KV-Terminal der Baltic Rail Gate GmbH, sowie das Streckengleis der DB Netz AG Richtung Lübeck-Travemünde. Aufgrund der gemeinsamen Nutzung der EÜ durch die Hafenbahn und DB Netz wurde zum Zeitpunkt des Baus 1974 zwischen dem Bund und der Hansestadt Lübeck vereinbart, dass das Brückenbauwerk ideell hälftig eigentumsrechtlich geteilt ist, während der Gleisoberbau jeweils im Eigentum des Bundes bzw. der Hansestadt oder ihren Rechts-nachfolgern verbleibt.

Das Streckengleis Richtung Skandinavienkai bzw. Baltic Rail Gate stellt die einzige schie-nentechnische Erschließung des umschlagstärksten Lübecker Terminals dar und ist ent-scheidend für den kombinierten Ladungsverkehr von und nach Skandinavien. Die Betriebs-sicherheit und Zuverlässigkeit dieser Anbindung hat unmittelbare Auswirkungen auf ein funkti-onierendes Umschlaggeschäft, die Zuverlässigkeit des Hafens als Eisenbahnhafen und trägt damit entscheidend zur Entlastung der Straßen von LKW bei.

Zustand der EÜ über die B 75 Lübeck-Kücknitz

Bei der Brücke handelt es sich um eine Stahlstabbogenbrücke mit direkt auf dem Fahrbahn-blech aufgeschweißten Schienenstützpunkten aus dem Jahr 1974. Insbesondere das Fahr-bahnblech der Eisenbahnbrücke weist starke Abrostungen auf; die direkt auf dem Fahrbahn-blech aufgeschweißten Schienenstützpunkte sind abgängig, die Entwässerung nur noch ein-geschränkt funktionsfähig. Ersatzteile für die Schienenstützpunkte sind aufgrund des Alters und der Art der Konstruktion nicht mehr zu beschaffen. Die Brücke muss dringend instand-gesetzt werden, um Einschränkungen für den Schienenverkehr wie Lasttonneneinschrän-kungen zu vermeiden. Der Zustand der Brücke hat sich in den letzten Jahren deutlich ver-schlechtert, es treten vermehrt Probleme wie Schienenbrüche aufgrund der nicht mehr funkti-onstüchtigen Schienenstützpunkte auf.

Die Nachrechnung der Brücke hat zudem ergeben, dass die Brücke verstärkt werden muss. Aufgrund von 1974 noch nicht erforderlichen Nachweisen hat die Brücke nach heutigen Er-kenntnissen nur die Hälfte der erforderlichen Querträger und muss verstärkt werden. Diese zu schwach ausgebildete Konstruktion kann eine Ursache des schlechten Zustandes des Fahrbahnbleches der Brücke sein.

Fachlicher Hintergrund zur Instandsetzung der EÜ über die B 75

Probleme mit dem Korrosionsschutz insbesondere im Bereich des Fahrbahnblechs traten bei der Brücke bereits einige Jahre nach der Inbetriebnahme auf, so dass nach anfänglichen Ausbesserungen die Beschichtung bereits Mitte der 80er Jahre komplett erneuert wurde. Das Problem der Neigung zu Rostbildung insbesondere am Fahrbahnblech konnte mit der neuen Beschichtung allerdings nicht behoben werden. Die Rostbildung setzte im Vergleich zu anderen ähnlich konstruierten Brücken sehr schnell wieder ein. Ursächlich hierfür ist das zu weich ausgeführte Quertragsystem der Brücke einschließlich eines verhältnismäßig dünn ausgebildeten Fahrbahnbleches in Verbindung mit zu gering ausgebildeten Entwässerungs-öffnungen. Das Fahrbahnblech beult aufgrund der Konstruktion stärker aus, Wasser bleibt auf der Brücke stehen, der Korrosionsschutzanstrich löst sich aufgrund der größeren Bewe-gungen leichter vom Stahlblech und so kommt es vermehrt zur Rostbildung. Die Entwicklung des Schadensbildens hat sich in den letzten Jahren überproportional verstärkt. Aufgrund der höheren Belastung des Hafengleises durch schwere Güterzüge im Vergleich zur gerin-

geren Belastung des DB Netz-Gleises mit leichten Personenzügen, sind die Schäden auf der Hafenseite stärker ausgebildet.

Vor dem Hintergrund des sich abzeichnenden Schadensverlaufes ist die LPA seit 2008 mit DB Netz in Gesprächen, um die Instandsetzung der Brücke auf der Basis des Vertrages von 1973 gemeinschaftlich durchzuführen. Die Prioritätensetzung der DB Netz AG bei dem Einsatz der verfügbaren Instandhaltungsmittel verzögerte die Einigung derart, dass die HL DB Netz anbot die Maßnahmen vorzufinanzieren. Wesentlichen Ausschlag für diese Entscheidung gab das Ergebnis der Begutachtung der Brücke im Jahr 2016. Danach müssen bei Nichtumsetzung von Instandsetzungsmaßnahmen unmittelbar Maßnahmen zur Einschränkung des Eisenbahnverkehrs erfolgen.

Basierend auf diesem Befund konnte die LPA mit DB Netz eine Vereinbarung über die Planung der Instandsetzung der EÜ über die B 75 Lübeck-Kücknitz treffen, in der eine hälftige Kostenteilung für die Planung und das Umsetzungsziel 2018 vereinbart wurde. Federführend für die Planungen und das gesamte Projekt ist entsprechend dieser Vereinbarung die HL. Die Planungen laufen in Abstimmung mit DB Netz seit Ende 2017, Anfang des Jahres 2019 wurden in Zusammenarbeit mit DB Netz fristgerecht die erforderlichen Sperrpausen für März 2020 festgelegt und angemeldet. Die HL hat sich aufgrund der erheblichen Wichtigkeit der über die Brücke verlaufenden Schienenanbindung für das Terminal Skandinavienkai zudem bereit erklärt, das gesamte Projekt vorzufinanzieren und auch die Umsetzung der Maßnahme federführend zu bearbeiten.

Mehrfache Mitarbeiterwechsel in Kombination mit einem unterdurchschnittlichen Know-How-Transfer führten bei DB Netz dazu, dass das gesamte Projekt in der ersten Jahreshälfte 2019 wieder in Frage gestellt wurde, obwohl es zu diesem Zeitpunkt eigentlich um die Umsetzung der Maßnahme gehen sollte. Begründet wurde diese Haltung mit nicht vorhandenen finanziellen Mitteln, keinen personellen Kapazitäten und Unwissenheit darüber, dass das Projekt umgesetzt werden sollte. Die bereits angemeldeten und für die Umsetzung der Maßnahme unerlässlichen Sperrpausen sollten nicht 2020, sondern erst Jahre später gewährt werden. Augenscheinliches Interesse seitens DB Netz war es, die aufwandsfinanzierte Instandsetzung der Brücke und des Oberbaus soweit hinauszuzögern, dass nur noch eine investive Grundinstandsetzung bzw. ein Ersatzneubau möglich wäre.

Vor diesem Hintergrund fand am 29.8.2019 eine Besprechung zwischen der Bereichsleitung der LPA und dem Arbeitsgebietsleiter „Planung und Steuerung“ der DB Netz AG statt. Im Rahmen dieses Gesprächs wurde seitens der HL-Vertreter deutlich gemacht, dass die HL eine weitere Verzögerung der Instandsetzung mit der dann unweigerlich notwendigen Einschränkung des Eisenbahnverkehrs vom und zum Skandinavienkai nicht akzeptieren kann. Da sich das Projekt somit auf einem äußerst kritischen Pfad befand, wurde vereinbart, dass die LPA und DB Netz bis zum 14.10.2019 klären, welche Maßnahmen und Ressourcen erforderlich sind, um die Instandsetzung der Eisenbahnüberführung wie vorgesehen umzusetzen.

Da seitens DB Netz deutlich gemacht wurde, dass aufgrund der konzerninternen Prioritäten derzeit weder finanzielle noch personelle Ressourcen für diese Maßnahme vorgesehen sind, bestand zu diesem Zeitpunkt das Risiko, dass nur über eine politische Intervention ein Scheitern der Maßnahme mit den damit verbundenen Auswirkungen auf den Hafenseite Lübeck vermieden werden kann.

Am 14.10.2019 fand die Folgebefragung statt, in der folgender Sachstand berichtet wurde:

- DB Netz hat die notwendigen personellen Ressourcen geschaffen, um die Instandsetzung der EÜ B75 zu realisieren
- das Projektziel ist von beiden Seiten anerkannt und wird gemeinsam verfolgt

- die Planungsleistungen sind zügig weiter zu betreiben, um die Maßnahme fristgerecht umsetzen zu können
- die HL veranlasst umgehend die Beauftragung bzw. Beschaffung aller erforderlichen Vorabmaßnahmen (Beschaffung einer Bauweiche, Beauftragung Fa. Siemens zur Anpassung des ESTW Lübeck-Dänischburg)
- die HL kann soweit möglich auf Rahmenvertragsbedingungen der DB Netz zugreifen

Begründung für Anpassung des ESTW Lübeck-Dänischburg

Für die Durchführung der notwendigen Instandsetzungsmaßnahmen ist eine halbseitige Sperrung der Brücke mit der dann notwendigen Abwicklung der Verkehre über das verbleibenden Gleis erforderlich.

Aus Lübeck kommend besteht in Fahrtrichtung Travemünde bzw. Skandinavienkai hinter der Eisenbahnüberführung derzeit keine Verbindung zwischen den beiden Gleisen. Damit alle Züge weiterhin ihre unterschiedlichen Ziele erreichen können und nicht ein Bereich über Monate vom Schienenverkehr abgeschnitten ist, muss hinter der Brücke eine Bauweiche eingebaut werden. Diese Weiche ist durch den Fahrdienstleiter Lübeck zu bedienen, der auch die neue Weiche von der Betriebszentrale in Hannover aus die Schienenverkehre mittels eines Elektronischen Stellwerkes (ESTW) steuert. Das betroffene Stellwerk ist das der DB Netz gehörende ESTW Lübeck-Dänischburg, ein Produkt der Fa. Siemens. Es muss sowohl in seiner Außen- als auch Innenanlage und Software an die Bauweiche und veränderte Signalstandorte angepasst werden. Eine Anpassung des Stellwerkes kann nur vom Hersteller des Stellwerkes, der Fa. Siemens, vorgenommen werden. Aus technischen Gründen kommen andere Firmen dafür nicht in Frage.

Die DB Netz AG hat einen bundesweit gültigen Rahmenvertrag mit Fa. Siemens über die Anpassung und Erweiterung von ESTW geschlossen, kann aber auf diesen Vertrag intern nicht zugreifen, weil sie keine Mittel bereitgestellt hat und die Fristen aufgrund der langen Entscheidungsphase mittlerweile für eine reguläre Abarbeitung verstrichen sind.

Die HL hat aus diesem Grund selber Kontakt zu Firma Siemens Mobility GmbH aufgenommen und sich auf Grundlage der vorhandenen Leit- und Sichtungstechnik-Planung ein Angebot erstellen lassen. Fa. Siemens hat dieses Angebot, da es sich um eine Anlage der DB Netz und ein gemeinsames Projekt mit DB Netz handelt, auf Grundlage der Preise des Rahmenvertrages mit der DB Netz AG erstellt. Dieses Vorgehen hat den Vorteil, dass Siemens der HL günstigere Preise anbieten kann. Die DB hat das Angebot fachlich auf Übereinstimmung mit dem Rahmenvertrag und die rechnerische Richtigkeit geprüft.

Ausführungszeitraum und Begründung für die besondere Eilbedürftigkeit der Auftragsvergabe

Für die Softwareanpassung des ESTW Lübeck-Dänischburg sind ebenso wie für den Weicheneinbau Sperrpausen erforderlich. Die Softwareanpassung des ESTW hat Auswirkungen bis in den Hamburger Bereich. Die Sperrpausen sind deswegen mindestens 1 Jahr im Voraus anzumelden und stehen dann mit Datums- und Uhrzeit-Vorgaben fest.

Für diese Maßnahme sind Sperrpausen **Ende März 2020** vorgesehen.

Um diese halten zu können, muss umgehend mit der Planung der Softwareanpassung begonnen werden, da neben der eigentlichen Softwareanpassung auch umfangreiche Probelaufe erforderlich sind. Fa. Siemens hat bei einer kurzfristigen Beauftragung, **d.h. spätestens im Oktober 2019**, zugesagt, alle erforderlichen Leistungen zu den erforderlichen Terminen unter Einhaltung der angemeldeten Sperrpausen erbringen zu können. Das abgestimmte Angebot der Fa. Siemens ist aufgrund der ursprünglich nicht vorgesehenen Beauftragung durch die HL und die aufwendigen internen Abläufe bei Fa. Siemens zur Erstellung,

Prüfung und Unterzeichnung eines Angebotes erst am 08.10.19 eingegangen und direkt zur Prüfung an die DB weitergegeben worden. Eine Beauftragung innerhalb der erforderlichen Frist noch im Oktober 2019 ist mit Beteiligung des Senats, des Bauausschusses und des Hauptausschusses aufgrund der zu geringen Frist nicht möglich. Eine Eilentscheidung des Bürgermeisters ist aufgrund dieser engen Terminlage unerlässlich.

Auswirkungen bei Nichtumsetzung der Maßnahme

Sollte die Beauftragung von Fa. Siemens nicht erfolgen, können die vorgesehenen Sperrpausen nicht erreicht und der Terminplan für die Instandsetzung nicht gehalten werden. Damit wird eine Neuausrichtung des Instandsetzungsplans erforderlich, die aufgrund der eintretenden ggf. mehrjährigen Verzögerungen zu einer Reduktion der eisenbahntechnischen Erreichbarkeit des Skandinavienkais bis auf Null führen kann. Der wirtschaftliche Schaden des Hafens im kombinierten Ladungsverkehr sowie die Steigerungsraten der straßenseitigen Zu- und Ablaufverkehre zum Skandinavienkai sind nicht abschätzbar

Die fortschreitende Korrosion an der Brücke wiederum wird den Zustand des Bauwerks weiter verschlechtern und so zu einer frühzeitigeren Ersatzinvestition führen.

Kosten

Für die Softwareanpassungen des ESTW Lübeck-Dänischburg mit Anpassung der Außenanlage (ohne Tiefbauarbeiten und Kabel) sowie die Anpassung der Technischen Sicherungsanlage der angrenzenden Bahnübergänge, der Integration einer Gleissperre und die Anpassung und Erneuerung der Zugnummernmeldeanlage des angrenzenden Spurplanstellwerkes Skandinavienkai entstehen Kosten in Höhe von 739.561,58 EUR zzgl. MwSt..

Kostenteilung

Bei dem Projekt handelt es sich um eine Instandsetzungsmaßnahme und in diesem Fall um die Herstellung eines Bauzustandes. Eine Förderung nach dem Schienengüterfernverkehrsförderungs-gesetz ist daher nicht möglich. Da es sich um ein gemeinsames Vorhaben mit der DB Netz AG handelt ist von einer Kostenteilung von 50 % auszugehen. Die Hansestadt Lübeck wird diese Maßnahme aufgrund der bei der DB Netz AG zur Zeit nicht eingeplanten Mittel komplett vorfinanzieren und nach Abschluss des Gesamtvorhabens „Instandsetzung der EÜ über die B 75 Lübeck-Kücknitz“ eine Erstattung von ca. 50 % der Kosten durch DB Netz erhalten.

Haushaltsmäßige Ordnung

Die Kosten für diesen Teil der Herstellung des Bauzustandes in Höhe von 739.561,58 EUR zzgl. MwSt. sind unter dem Konto 552001 5221001 – Instandhaltung Hafenbahn zur Verfügung.