

Lübeck, 11.03.2021

Antrag eines Ausschuss-Mitgliedes

Verantwortliche Bereiche:
Geschäftsstelle der Fraktion Die Unabhängigen

Bearbeitung: Joanna Kjer (E-Mail: joanna.kjer@luebeck.de Telefon: 122-1070)

Antrag des AM Detlev Holst (Die Unabhängigen): Kostentragung und Leistungsumfang bei der Instandsetzung der Hubbrücke

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
15.03.2021	Bauausschuss	Öffentlich	zur Entscheidung

Antrag:

1. Die Verwaltung wird gebeten, gegenüber der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung im Zuge der eigenseitigen Erneuerungs- sowie Erweiterungspflichten in folge Abgängigkeit die Varianten I-1 oder I-2 mit der Instandsetzung der Hubbrücken einschließlich der beweglichen Aktivierung der Eisenbahnhubbrücke auf der Grundlage der Auffassung des Lübecker Rechtsamtes (Herr Grimm) vom 05.10.1978 (siehe untenstehende Anlage) zu fordern.

2. Der Bauausschuss beauftragt den Bürgermeister, mit dem Bund, vertreten durch die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung, Verhandlungen über die Kostentragung der Brückeninstandsetzung zu führen. Dabei ist der Bund als Eigentümer nach den Grundsätzen für das Abkommen zwischen Reich und Lübeck vom 01.04.1934 für

a) alle Erneuerungs- sowie Erweiterungs-Maßnahmen infolge Abgängigkeit der vorhandenen Brückenanlage, die den Anforderungen zeitgemäßer Verkehrserfordernisse, insbesondere hinsichtlich einer barrierefreien Querung, den aktuellen anerkannten Regeln der Technik, sowie

b) alle Maßnahmen, die gesetzlicher, denkmalpflegerischer Verpflichtungen genügen, die sich neben der Erhaltung des äußeren Erscheinungsbildes auch auf die Wiederherstellung der Funktionsfähigkeit beider beweglichen Brückenteile und deren Antriebe erstreckt, als Kostenträger zu verpflichten.

Begründung:

Die Machbarkeitsstudie der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung beinhaltet drei Instandsetzungsalternativen:

Instandsetzung-1: Grundinstandsetzung des Hubbrückenensembles, Nutzung der ehemaligen Eisenbahnhubbrücke als Straßen- und Gehwegbrücke.

Instandsetzung-2: Grundinstandsetzung des Hubbrückenensembles, Nutzung der ehemaligen Eisenbahnhubbrücke als Geh- und Radwegbrücke.

Instandsetzung-3: Grundinstandsetzung des Hubbrückenensembles, Beibehaltung der aktuellen Brückenstruktur und Verkehrsführung.

Der Bund als Eigentümer der Brückenanlage hat, nach den o.g. Grundsätzen im Zuge einer infolge Abgängigkeit ihm obliegenden Erneuerungs- bzw. Erweiterungspflicht, eine Querung des Kanals, die den Anforderungen einer zeitgemäßen Verkehrsabwicklung auch für Fahrradfahrer und Fußgänger entspricht, sowie eine barrierefreie Überbrückung leistet, sicherzustellen. Weiterhin ist die Hubbrücke, als technisches Denkmal in der Pufferzone des Lübecker Welterbes gelegen, in einer Weise instandzusetzen, die nicht nur das Erscheinungsbild des Brückenensembles, sondern auch die Funktionsfähigkeit der beweglichen Brückenteile gewährleistet. Die Eisenbahnhubbrücke ist in ihrer Beweglichkeit zu reaktivieren und für die Abwicklung des Verkehrs zu nutzen.

Diese Anforderungen erfüllen die Alternativen I-1 und I-2. Sie stellen eine denkmal- und funktionsgerechte Lösung dar, auf die die Hansestadt Lübeck einen Rechtsanspruch gegenüber dem Eigentümer hat.

Bei der Bund favorisierten die Lösung I-3 kann die Barrierefreiheit nur durch den zusätzlichen Anbau zweier Fahrstühle hergestellt werden, die als gestaltungsfremd enorm störende Elemente aus denkmalpflegerischen Gründen abzulehnen sind. Hinzu kommt, dass die Kosten dieser „Notlösung“ von der Hansestadt Lübeck zu tragen wären. Alternativ vorgeschlagene Rampen kommen wegen für Behinderte unzumutbarer Streckenführung nicht infrage.

In diesem Zusammenhang ist auch die Aufteilung der Kosten der Erneuerung auf die einzelnen Alternativen zu durchleuchten und kritisch zu hinterfragen. So sind bei den Varianten I-1 und I-2 allenfalls die ‚Vorlandkosten‘ Aufwendungen, die Lübeck zufallen könnten. Die in der verwaltungsseitigen Beschlußvorlage aufgeführten Kosten sind nicht nachvollziehbar, teils sogar widersprüchlich.

Insofern ist es, nach dringend erforderlicher Sicherstellung der Lübecker Rechtsposition (etwa mittels eines Rechtsgutachtens) dringend geboten, die Verhandlungen mit dem Ziel zu führen, den Bund als Kostenträger für eine denkmalgerechte Instandsetzung der Brückenanlage unter Beachtung der o. g. Grundsätze verpflichten.

Anlagen:

Auszug aus dem Schreiben des Lübecker Rechtsamtes (Herr Grimm, AZ.: 30.35.653) an das Lübecker Bauverwaltungsamt vom 05.10.1978, dort Seite 3:

.....Wir können allerdings nicht der Auffassung der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung folgen, daß diese sie treffende Pflicht nur in dem Maße besteht, wie das Reich im Jahre 1934 die Brücken übernommen hat. U.E. läßt sich eine derartige Rechtsauffassung bei sachgemäßer Interpretation der „Grundsätze“ nicht halten. Würde man dieser Auffassung des Bundes folgen (Festschreibung des Zustandes wie im Jahre 1934 vorhanden), so würde gerade die in den „Grundsätzen“ festgelegte Erweiterungspflicht des Reiches negiert werden. Aus diesem Gedanken heraus ist bereits u. E. der Schluß zu ziehen, daß die vom Bund gesehene Einschränkung der Kostentragungspflicht auf den Zustand von 1934 nicht rechtens ist. Im Extremfall würde diese Auffassung bedeuten, daß der Bund nur verpflichtet wäre, z. B. Bei der Erneuerung der Hubbrücken eine Statik zugrunde zu legen, wie diese beim Bau der Hubbrücke im Jahre 1900 verwandt wurde. Vielmehr kann u. E. diese Erneuerungs- und Erweiterungspflicht nur dahingehend verstanden werden, daß diese Pflicht so weit zu fassen ist, wie die anerkannten Regeln der Technik in Verbindung mit den Verkehrserfordernissen es gebieten. Als anerkannte Regeln der Technik wären die Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen Teil: Querschnittsgestaltung (RAST/QU) heranzuziehen. Zumindestens müßten daher die dort genannten Querschnitte (Hauptverkehrsstraße) herangezogen werden. Außerdem könnte zur Stützung dieses Stand-

punktes weiterhin § 41 Abs. 3 Bundeswasserstraßengesetz herangezogen werden, wonach sich für die Herstellung neuer Kreuzungen die Kostenpflicht des Veranlassers erweitert (neben der Erhaltung der gegenwärtigen Verhältnisse) auf die Berücksichtigung der für die nächsten 10 Jahre übersehbaren Verkehrsentwicklung (vgl. Friesecke, Kommentar zum Bundeswasserstraßengesetz § 41 Anm. 5).

Wir meinen daher, daß die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung verpflichtet ist, einen vollwertigen Ersatz für die abgängige Hubbrücke zu schaffen. Dieser Ersatz muß an heutigen Notwendigkeiten orientiert sein und nicht an denjenigen, wie sie im Jahre 1934 bestanden. Es sollte daher dem Ansinnen der Bundeswasserstraßenverwaltung auf Übernahme des über den Zustand von 1934 hinausshießenden Kostenanteils durch die HL entgegengetreten werden.

Ausschussmitglied