



Bericht -öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
5.660 - Stadtgrün und Verkehr

Bearbeitung: Dieter Schmedt (E-Mail: Telefon: 6635)

Sachstandsbericht Hubbrücken

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
07.03.2022	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
21.03.2022	Bauausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anlass:

Aktueller Sachstand der Beteiligung der Hansestadt Lübeck an der Sanierung der Hubbrücken durch die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung unter Beachtung der bisherigen Vorlagen sowie Anfragen und Anträge in den Gremien:

- Antrag des AM Christopher Lötsch (CDU) und des AM Ulrich Pluschkell (SPD) im Bauausschuss am 15.03.2021 (VO/2020/09391-03)
- Dringlichkeitsantrag des Bauausschusses in der Bürgerschaft am 25.03.2021 (VO/2020/09391-04)
- Anfrage des BM Ulrich Pluschkell (SPD) im Bauausschuss am 02.08.2021 (VO/2021/10298)
- Anfrage des AM Thomas-Markus Leber (FDP) im Bauausschuss am 06.09.2021 (VO/2021/10426)
- Dringlichkeitsantrag des AM Dr. Ulrich Brock (CDU) und des AM Ulrich Pluschkell (SPD) im Bauausschuss am 01.11.2021 (VO/2021/10564)

Bericht:

Stand der Berichterstattung:

Mit der Vorlage VO/2020/09391 legte die Verwaltung eine Zusammenfassung der Ergebnisse einer Machbarkeitsstudie der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) zu der Sanierungsfähigkeit der Hubbrücken vor. Darin wurden drei Varianten zur Instandsetzung sowie zwei Varianten zu Ersatzneubauten vorgestellt. Verbunden war die Vorlage mit einem Beschlussvorschlag, die Sanierung der Brücken im Status Quo von der WSV zu fordern.

Die Vorlage wurde in den Gremien kontrovers diskutiert und es entstanden Anträge zu der Vorlage. Die VO/2020/09391-04 enthält einen Beschlussvorschlag mit sieben Einzelpunkten, die in der Bürgerschaft am 25.03.2021 beschlossen wurden. Aufs Wesentliche reduziert hat die Verwaltung folgende Punkte umzusetzen:

- Die Hubbrücken sollen im historischen Erscheinungsbild saniert werden, ein Ersatzneubau oder die Errichtung von Aufzügen werden abgelehnt, trotzdem ist im Zuge der Sanierung die Querung barrierefrei herzustellen, hierfür ist die Eisenbahnhubbrücke zu nutzen.
- Die finanzielle Belastung für die Hansestadt Lübeck ist möglichst gering zu halten, dafür sind Fördermittel einzuwerben und die rechtliche Verpflichtung der WSV hinsichtlich der Kostenpflicht als Eigentümerin zu prüfen.

Es gibt seitens der Gremien keine eindeutige Entscheidung, wie die Eisenbahnhubbrücke zukünftig genutzt werden soll, aus dem Kontext und aus den Empfehlungen der Stadtplanung heraus ergibt sich als Vorzugslösung die Nutzung als Geh- und Radwegbrücke.

Mit VO/2021/10298 gab es eine Nachfrage zum Sachstand, die am 06.09.2021 im Bauausschuss beantwortet wurde. Außerdem wurde dem Bauausschuss am 20.09.2021 ein Sachstandsbericht zu dem 7-Punkte-Beschluss der Bürgerschaft zur Kenntnis gegeben.

Die Anfragen in der VO/2021/10426 am 06.09.2021 im Bauausschuss ergaben sich aus der Entscheidung der WSV, den Betrieb der Hubbrücke einzuschränken, um die Maschinenanlage weniger zu belasten. Die dort gestellten Fragen werden durch diesen Bericht beantwortet.

Stand der rechtlichen Prüfung durch eine externe Anwaltskanzlei:

Nachdem der Bereich Recht mit dem internen Gutachten vom 02.03.2021 eindeutig die Pflicht der Hansestadt Lübeck zur Kostentragung der von ihr veranlassten Umbaumaßnahmen bescheinigt hatte, wurde in der Bauausschuss-Sitzung am 20.09.2021 ein Gespräch im kleineren Kreis angeregt, um noch einmal die rechtliche Betrachtung der Kostenpflichten der beteiligten Behörden zu beleuchten.

Das Gespräch fand am 25.10.2021 unter Beteiligung einzelner Vertreter:innen fast aller Fraktionen, dem Bereich Recht und dem Bereich Stadtgrün und Verkehr statt und führte zu einem Auftrag an die Verwaltung, eine Anwaltskanzlei mit der Prüfung der rechtlichen Situation zu beauftragen. Dieser Auftrag wurde mit der VO/2021/10564 durch den Bauausschuss am 01.11.2021 bestätigt.

Im Januar 2022 wurde in Abstimmung mit den Bauausschussmitgliedern Herrn Dr. Brock und Herrn Neskovic vom Bereich Recht ein Auftrag an Herrn Prof. Ramsauer, GÖRG Partnerschaft von Rechtsanwältinnen mbB, Hamburg, erteilt, der folgende Punkte noch einmal rechtlich betrachten wird:

Zur Beantwortung der Kostenfrage sehen die Auftraggeber:innen des Gutachtens insbesondere die nachfolgenden Fragen als klärungsbedürftig an:

1. Wie sind die „Grundsätze für das Abkommen zwischen Reich und Lübeck, betreffend die Verwaltung des Reiches für die Trave und die Elbe-Lübeck-Kanal“ zur Kostentragungspflicht unter Berücksichtigung der einschlägigen Rechtsprechung (vgl. BGH, Urteil vom 16.10.2012 – X ZR 37/12) auszulegen?
 - a. Wie ist der Begriff „Erneuerungspflicht“ nach damaligem Rechtsverständnis zu verstehen?
 - b. Wie ist der Begriff „Erhaltungspflicht“ nach damaligem Rechtsverständnis zu interpretieren?
 - c. Wie ist nach damaligem Rechtsverständnis die Verwendung der Formulierung „verbleibt“ zu verstehen?
2. Welche Auswirkungen hätte die Entwidmung der Eisenbahnstrecke an der Untertrave auf die Kostentragungspflicht, wenn Lübeck die stillgelegte Eisenbahnbrücke zukünftig entsprechend den Instandsetzungsvarianten I-1 bzw. I-2 (vgl. Vorlage – 2020/09391-03-01) nutzen will?

3. Weiterhin soll das Gutachten auch zur folgenden denkmalrechtlichen Frage Stellung nehmen:

Ist die WSV im Hinblick auf den Denkmalschutz dazu verpflichtet, die Antriebstechnik der Hubbrücken in ihrem Bestand zu bewahren sowie instand zu halten bzw. herzurichten? Falls ja, welchen Einfluss hätte dies auf die Kostentragungspflicht der WSV?

Das Gutachten wird für Ende April erwartet.

Stand der finanziellen Ordnung:

Nach einer Voranfrage zur Klärung des Sachstandes der Förderfähigkeit durch GVFG-Mittel wurde Ende April 2021 ein offizieller Antrag auf Anerkennung der Förderfähigkeit gestellt.

Nach Prüfung der Rechtslage im MWVATT ist eine Förderung der Maßnahme nach dem GVFG-SH vorstellbar. Für die Prüfung des Antrages werden allerdings noch weitere Unterlagen, wie z. B. die abgeschlossene Verwaltungsvereinbarung mit der WSV, gebraucht. Diese werden im Laufe der weiteren Bearbeitung erstellt und dem Fördergeber mit dem eigentlichen Förderantrag eingereicht.

Zurzeit wird mit dem Bereich Haushalt und Steuerung geprüft, ob es für die Hansestadt Lübeck sinnvoll sein könnte, statt einer einmaligen Ablösung der Betriebs- und Unterhaltungskosten eine Zahlung einer jährlichen Kostenpauschale zu vereinbaren. Auch nach anderen Finanzierungsmodellen wird dabei gesucht. Dem Ergebnis entsprechend werden die Verhandlungen mit der WSV geführt.

Für den Fall, dass wider Erwarten der Bund aus der Kostentragungspflicht für die Funktionsfähigkeit der Eisenbahnbrücke tatsächlich entlassen sein sollte und eine Einigung auf eine haushaltsverträgliche Finanzierung für die Hansestadt Lübeck nicht erreicht werden kann, soll bei der geplanten Sanierung der Eisenbahnbrücke die Option auf die Unterbrechung der Arbeiten und eine spätere Wiederherstellung der Funktionsfähigkeit gesichert werden (Bürgerschaftsbeschluss am 25.03.2021). Diese Option wurde bereits mit der WSV besprochen und in die Verwaltungsvereinbarung aufgenommen. Aber auch bei einem Ausstieg werden Kosten anfallen, die vom Planungs- und Baufortschritt abhängig sein werden. Außerdem erfordert eine Aktivierung der Eisenbahnhubbrücke, unabhängig vom Zeitpunkt, Maßnahmen, die nur bei der jetzt anstehenden Sanierung umgesetzt werden können, weil sonst die Möglichkeiten dafür verbaut sind. Hier sei als Beispiel die Ertüchtigung der Uferwände genannt, in die die Aufnahme der späteren Hubzylinder integriert werden muss. Bei einer festen Hochlagerung der Brücke sind keine Hubzylinder erforderlich und der dafür anfallende Aufwand erübrigt sich.

Die daraus entstehenden Kosten können im Zuge dieses Berichts noch nicht benannt werden, werden aber voraussichtlich bei der Vorlage für die Projektfreigabe angegeben.

Stand der Verhandlungen mit der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung:

Nachdem am 25.03.2021 die Bürgerschaft beschlossen hatte, die Eisenbahnhubbrücke umzunutzen (die Verwaltung geht von einem Umbau zu einer Geh- und Radwegbrücke aus), wurde das der WSV mit einem Brief vom 04.05.2021 mitgeteilt. Ebenfalls wurde der WSV auf der Grundlage des internen Rechtsgutachtens hinsichtlich der Kostenpflicht eine finanzielle Beteiligung der Hansestadt Lübeck in Aussicht gestellt in der Größenordnung, wie sie bereits in der Vorlage VO/2020/09391 dargestellt war: Baukostenanteil der Hansestadt Lübeck mit ca. 4,8 Mio. EUR, die Ablösung der Betriebs- und Unterhaltungskosten mit ca. 4,2 Mio. EUR. Selbstverständlich wurden diese Summen als vorläufig dargestellt und sind anzupassen entsprechend der tatsächlichen Entwicklung.

Die WSV reagierte darauf mit einem Schreiben vom 21.06.2021, in dem es den gemeinsamen Willen zum Erhalt der Brücken bekräftigt und die Vorbereitung entsprechender Verwaltungsvereinbarungen ankündigt.

Am 12.10.2021 wurde seitens der WSV ein erster Entwurf für die Verwaltungsvereinbarungen vorgelegt. Am 02.11.2021 wurde die erste Verhandlung dazu durchgeführt. Aufgrund der zu diesem Zeitpunkt schon bestehenden Vorgabe der politischen Gremien, die rechtlichen Zusammenhänge noch mal durch einen externen Gutachter beurteilen zu lassen, wurden alle kostenrelevanten Vertragsbestandteile in der Verhandlung ausgeklammert.

Mit Schreiben vom 17.12.2021 weist die WSV darauf hin, dass der vom BMVI genehmigten Variante der Instandsetzung mit Umnutzung der Eisenbahnhubbrücke zur Geh- und Radwegbrücke die Annahme zugrunde liege, dass die durch die Hansestadt Lübeck eingebrachte Forderung auf der Basis des Kreuzungsrechts nach WaStrG durch die Hansestadt Lübeck finanziell zu tragen sei. Sollte sich im Rahmen der rechtlichen Prüfung der Hansestadt Lübeck ein anderslautendes Ergebnis herausstellen, behält sich die WSV vor, die Maßnahme hinsichtlich der Wirtschaftlichkeit für die Bundeswasserstraße neu zu bewerten.

Die WSV teilt in dem Schreiben weiter mit, dass aufgrund der zurzeit auf Seiten der Hansestadt Lübeck sehr unklaren Randbedingungen und der hierdurch bestehenden großen Unsicherheiten hinsichtlich der bisherigen Abstimmungen für die Maßnahme bis zur Vorlage einer rechtsgültigen Kreuzungsvereinbarung mit der Hansestadt Lübeck keine weitere kostenrelevante Forcierung der Maßnahme durch die WSV erfolge. Dies könne im Ergebnis zu einer Verzögerung der Maßnahme führen.

Mit einer Mail am 09.02.2022 legte die WSV einen 2. Entwurf für die Verwaltungsvereinbarungen vor, der befindet sich zurzeit in der Abstimmung, auch hier wieder unter Berücksichtigung des noch offenen Ausgangs des Rechtsgutachtens.

Hinsichtlich des Denkmalschutzes wird von der WSV Gesprächsbereitschaft signalisiert, dieses Angebot wurde bisher (Stand 21.02.2022) noch nicht seitens der Unteren Denkmalschutzbehörde wahrgenommen.

Bauzustand der Hubbrücken:

In der Machbarkeitsstudie der WSV vom 21.05.2019 sowie einer Stellungnahme zur Reduzierung der Öffnungen wird der Bauwerkszustand der Hubbrücken folgendermaßen angegeben:

- Eisenbahnhubbrücke: 3,0 (Zustandsnoten entsprechend DIN 1067)
- Straßenhubbrücke 2,9
- Gehwegbrücke: 3,5
- Massivbauten: 3,9

Ab der Zustandsnote 3,0 legt die DIN 1076 fest: „Kritischer Bauwerkszustand: Die Standsicherheit des Bauwerks und/oder die Verkehrssicherheit sind beeinträchtigt.“

Ab der Zustandsnote 3,5 ist ein „ungenügender Bauwerkszustand“ erreicht: „Die Standsicherheit und/oder Verkehrssicherheit sind erheblich beeinträchtigt oder nicht mehr gegeben.“ Der Bewertungsbereich der Zustandsnoten erfolgt zwischen 1,0 bis max. 4,0.

Die Hauptschadensbilder der stählernen Überbauten betreffen vor allem den Korrosionsschutz, die durch Korrosion geschädigten Bauteile sowie diverse Bauteile, bei denen im Rahmen von früheren Instandsetzungsmaßnahmen Schweißarbeiten an grundsätzlich nicht schweißbarem Material durchgeführt wurden.

Bei der Straßenbrücke wurde zudem in den 1960er Jahren die Fahrbahnkonstruktion in zwei Teilbaumaßnahmen ausgetauscht und der Fahrbahnquerschnitt verändert. Die an der erneuerten Fahrbahnplatte vorgenommenen Schweißarbeiten weisen Ausführungsmängel sowohl hinsichtlich der Qualität als auch bei der Einhaltung von konstruktiven Randbedingungen wie z. B. dem Vermeiden von Nahtanhäufungen auf.

Bei der Gehwegbrücke müssen bereits vor der avisierten Grundinstandsetzung aufgrund erheblicher Rostschäden noch unterstützende Tragwerke installiert werden, um die Standsicherheit weiter zu garantieren und eine Sperrung der Verkehre zu vermeiden.

Die massiven Widerlager sind insbesondere durch verstärkte Rissbildung, Durchfeuchtung mit korrodierten Stahleinbauteilen im Inneren sowie Betonausbrüchen und abbrechender Vorhangfassade an den Uferwänden geprägt. Die Maschinenhäuser sind mit Ausnahme von teils ausgebrochenen Mauerwerksfugen und einzelnen Rissen im Mauerwerk in einem relativ guten Zustand.

Die Untersuchung der maschinentechnischen und elektrotechnischen Anlagenteile hat ergeben, dass eine Instandsetzung aufgrund des festgestellten Zustands und der Ergebnisse der Beurteilung der Anlage hinsichtlich der Arbeitssicherheit, des Gesundheitsschutzes und der Maschinenrichtlinie nicht umsetzbar ist.

Die Antriebsmechanismen sind stark verschlissen und seit ein paar Jahren häufen sich die unplanbaren Reparaturintervalle. Ein Austausch einzelner Bauteile ist jedoch aufgrund der erforderlichen Einzelfertigung vor der geplanten Grundinstandsetzung technisch und wirtschaftlich nicht sinnvoll, so dass der Hubbetrieb zur Sicherstellung des Betriebes bereits auf die halbe Antriebskraft reduziert wurde.

Um den Betrieb der Hubbrücke mit einer konstanten Aufrechterhaltung einer planbaren Dienstleitung für den Individual- und Schiffsverkehr weiter zu garantieren, wurden die Betriebszeiten und -abläufe entsprechend angepasst. Aus Sicht der technischen Unterhaltung birgt jede Brückenöffnung die Gefahr, dass die Brückenmechanik ausfällt. Dies hätte zur Folge, dass die Brücke sowohl für den Straßen- als auch für den Schiffsverkehr für unbestimmte Zeit gesperrt werden müsste.

Deswegen sind die Betriebszeiten in Abstimmung mit der Berufsschifffahrt angepasst worden, um die Schiffsverkehre zu bündeln und somit eine Reduzierung von notwendigen Brückenöffnungen zu erwirken. Zusätzlich wurden zur Erlangung weiterer Hubreduzierungen Wartezeiten für die Freizeitschifffahrt eingeführt.

Zeitlicher Ausblick:

Aufgrund des Bauwerkszustands ist eine weitere Verschiebung der Sanierung nicht mehr möglich. Dabei sind die bestimmenden Elemente vor allem die maschinentechnische Anlage, die jederzeit einen Ausfall der Brücken verursachen könnte sowie die hochliegende Gehwegbrücke.

Nach dem Vorliegen des Rechtsgutachtens, das für Ende März erwartet wird, können die Verhandlungen zu der Verwaltungsvereinbarung weitergeführt und abgeschlossen werden, um die Rechtssicherheit für beide Seiten hinsichtlich der finanziellen Verpflichtungen zu geben. Danach werden die Planungen an der Instandsetzung und dem Umbau der Brücken wieder aufgenommen.

Der Zeitplan sieht bisher vor, dass die Planungen für die Sanierung bis Ende 2022 abgeschlossen sein und die Ausschreibung und Vergabe der Bauaufträge bis Mitte 2023 erfolgen sollten. Die Bauzeit ist von Ende 2023 bis Ende 2026 vorgesehen. Wie im Schreiben vom 17.12.2021 (s. o.) die WSV jedoch mitteilt, sind diese Termine möglicherweise nicht mehr einzuhalten, da zurzeit keine eindeutige Kostenzusage für die seitens der Hansestadt Lübeck veranlassten Baumaßnahmen vorliegt.

Während der Bauzeit kann der derzeit über die Hubbrücken geführte Verkehr nur über die Huxtortorbrücke abgewickelt werden. Deren Bauzustand ist ebenfalls ungenügend (Zustandsnote 3,5). Ein Großteil der Schäden betreffen die Gehwegkonsolen, weswegen sie zurzeit gesperrt sind und der Geh- und Radverkehr mit den entsprechenden Verkehrsführungen auf die Fahrbahn geleitet werden. Es ist vorgesehen, die Gehwegkonsolen bis zum Beginn der Sanierungsmaßnahmen der Hubbrücken instandzusetzen, damit die Brücke wieder vollständig für den Umleitungsverkehr zur Verfügung steht. Eine Überschneidung mit den

Umleitungsverkehren für die zeitgleich geplante Instandsetzung der Mühlentorbrücke dürfte nur marginal sein, da diese über die Possehlstraße und, soweit erforderlich und dann ausschließlich für den ÖPNV, über die Rehderbrücke geführt werden.

Anlagen:

Senatorin Joanna Hagen