

Plädoyer für den Erhalt der Lübecker Hubbrücken Instandsetzung statt Abriss möglich

In dem sehr informativen und anschaulichen Artikel von Johannes Schindler in den BN 113 klang bereits in den letzten beiden Absätzen an, dass das Ensemble der drei historischen und zudem denkmalgeschützten Hubbrücken am Eingang zum Elbe-Trave-Kanal in der Gefahr ist, zerstört zu werden — zerstört durch dilettantisches Zusammenwirken des Eigentümers Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch das Wasser- und Schifffahrtsamt (WSA) Lübeck, und der für den Bereich Planen und Bauen sowie die Denkmalpflege zuständigen Verwaltungsspitzen der Hansestadt Lübeck, für die der Bund als Eigentümer Querungsbauwerke für Fahrzeuge, ehemals auch die Hafentram, für Fußgänger und auch Leitungen vorzuhalten hat. Die feste Fußgängerbrücke ist als Träger für die Leitungen der Brücken selbst wie für die Leitungen der Stadtwerke Lübeck von besonderer technischer Bedeutung. Zudem ist sie im Zusammenwirken mit den beiden beweglichen Brücken ein wesentlicher Bestandteil des Gesamtdenkmals, ganz besonders prägt sie aber im Zusammenspiel mit der als komplementäre Bauform gestalteten Burgtorbrücke an diesem Ort das Stadtbild Lübecks, wo die Altstadtinsel mit dem Festland verbunden wird wie die mittelalterliche Kaufmannsstadt mit der vor 130 Jahren neuen Welt des Industriezeitalters und ihren Errungenschaften im Stahlbau- und Transportwesen zu Lande wie zu Wasser.

Inzwischen ist bekannt, dass die beiden oben genannten Protagonisten laut vorliegendem Protokoll am 17. Juni 2013 im WSA zusammensaßen und, sei es aus Mangel an Fachwissen, sei es aus unzureichender Durchdringung aller Möglichkeiten unter Zuhilfenahme untauglicher wie auch widersprüchlich gestellter Kostenkalkulationen, einen unheilvollen Plan schmiedeten. Ob die gesamte Verwaltung Lübecks, letztlich der Senat einschließlich des Bürgermeisters als Finanzinstanz entsprechend eingeschaltet war, darf deshalb bezweifelt werden, weil die laut WSA auf Lübeck dadurch zukommenden Kosten (für die Leitungsdükerung, möglicherweise auch noch infolge anderer im Protokoll erwähnten Kostengrößen) gemäß der Beantwortung einer diesbezüglichen Anfrage im Bauausschuss unterschlagen wurden. Ein ganz wesentlicher Punkt für diese Entwicklung ist wohl der (nachvollziehbare) Wunsch Lübecks nach treppenfrier, niveaugleicher Querungsmöglichkeit für Fußgänger, Rad- und Rollstuhlfahrer und andere. Dieser Wunsch führte offenbar zu der Variante des Abrisses und dann Neubaus einer breiteren Straßenbrücke

wie der ersatzlosen Abrisses der jetzigen Fußgängerbrücke (eigentlich Leitungsbrücke, die Fußgänger konnten im Ursprungsentwurf niveaugleich über die Straßenbrücke auf einem breiteren Streifen queren, siehe historische Aufnahme in Bürgernachrichten Nr. 113 auf Seite 21), also zu einem schweren Schaden für Lübecks denkmalgeschützte Bauwerke.

Der Verfasser trug dem WSA bereits seit Ende 2013 eine Lösung für niveaugleiches Queren von Fußgängern und anderen unter Sanierung und Erhalt aller drei Bauwerke vor. Er fand seinerzeit hierfür auch zunächst bis hinauf zum Leiter des WSA offene Ohren. Am 10. April 2014 jedoch wurde ihm und Herrn Der Kallen plötzlich und konträr die am 17. Juni 2013 abgestimmte „Lösung“ aus Kostengründen als unumstößlich dargestellt. Vor diesem Hintergrund sei an dieser Stelle den Protagonisten wie der Öffentlichkeit noch einmal plausibel aufgezeigt, wie sich die denkmalgeschützten Brücken retten ließen und dabei auch die Fußgänger zukünftig niveaugleich queren könnten:

1. Die Stahlkonstruktionen aller drei Brücken sind nach Auffassung des bereits 2007 seitens der Abteilung Denkmalpflege eingeschaltet gewesenen Fachmannes Dr. Rudolf Käpplein aus Karlsruhe sanierungsfähig. Diese Möglichkeit wird von Seiten der Lübecker Denkmalpflege nunmehr auch verfolgt und notfalls rechtlich durchgesetzt.
2. Die ehemalige Eisenbahnbrücke wird zur Fußgängerbrücke (auch für Rad-, Rollstuhlfahrer, Kinderwagen etc.) umgebaut. Die Schienen bleiben sichtbar erhalten (Denkmalschutz). Die Konstruktion wird in Höhe der Oberkante der Schienen mit z. B. Bongossiholz (beim Bau von Fußgängerbrücken ein bewährter, dauerhafter Baustoff) ausgebohrt. Die Schienenkehlen werden z. B. mit Hartbitumen vergossen. So entsteht eine ebene Verkehrsfläche, auf der sich Fußgänger, Rad- wie Rollstuhlfahrer, Rollatoren, Kinderwagen und anderes problemlos bewegen können.
3. Die Beweglichkeit der ehemaligen Eisenbahnbrücke wird wiederhergestellt. Ihr unterer Absetzpunkt, der zur Zeit ihrer Funktion als Eisenbahnbrücke um einige Dezimeter niedriger lag als derjenige der Straßenbrücke, wird höhergelegt auf deren Niveau, damit in dieser unteren Stellung (die ja die häufigste Position ist) kleine Boote ebenso leicht passieren können wie die etwas höher liegende Straßenbrücke. Die Niveaugleiche in der Verkehrsebene wird, wenn erforderlich, straßenbaulich gelöst.



MODE IN LÜBECK



Nähatelier fraj
Große Burgstr. 30
23552 Lübeck

www.modemacher-fraj.de

4. Die Vorhalteverpflichtung seitens des Bundes für diese nun zur Fußgängerbrücke umgewidmete Kanalquerung wird fortan mit ihrer neuen Funktion begründet und vereinbart.
5. Die Verkehrsführung für Fußgänger wird auf die „richtige“ Straßenseite verlegt. Diese Verkehrsteilnehmer stehen nach Querung z. Zt., wie aber auch bei der aktuell geplanten breiteren Straßenbrücke, hüben wie drüben gleich wieder auf einer Kreuzung — Lichtzeichenanlage hin oder her. Die in der StVO verankerte Leichtigkeit und damit geminderte Gefährlichkeit des Verkehrs ist auf der Westseite wesentlich besser zu erreichen.
6. Die jetzige Fußgängerbrücke bleibt nach ihrer Sanierung (jetzt im wesentlichen, wie seinerzeit, als Leitungsbrücke, es besteht weiterhin die Vorhalteverpflichtung für Leitungsquerungen) erhalten. Lübeck entstehen aus der nach jetziger Planung erforderlichen Dükerung der Leitungen keine Kosten, welche die Stadt nach Aussage des WSA andernfalls zu tragen hätte. Die Fußgängerbrücke kann nach wie vor auch als Aussichtsplattform von Fußgängern genutzt werden. Ihre denkmalgeschützten massiven Treppenaufgänge mit Geländern bleiben erhalten.

Wenn man den Denkmalschutz als Aufgabe und Verpflichtung begrift, ist die von mir vorgeschlagene Lösung gangbar und deswegen die richtige. Man muss sie nur wollen. Nach unseren Informationen gibt die Rechtsprechung es her, dass die Sanierung denkmalgeschützter Bauwerke dann auch rechtlich durchgesetzt werden kann, wenn sie technisch möglich und, wie in diesem Fall, dem Eigentümer der betreffende Aufwand zuzumuten ist. Hier ist es sicherlich hilfreich, zu wissen, dass der Bund bereits mehr als 13 Mio. Euro für die Grundinstandsetzung der Hubbrücken in Lübeck (zunächst für die Jahre 2013 bis 2015) vorgesehen hat.

Es liegt nun in der Hand Lübecks, ihr denkmalgeschütztes Hubbrückenensemble zu erhalten und dabei eine optimale Lösung für die Querung des Kanals für Fußgänger etc. zu erreichen. Der Verfasser ist gern bereit, mit seinem bisschen Sachverstand zum weiteren Vorgehen beizutragen. Dabei stehen ihm Dr. Käpplein und die Firma Norddeutscher Eisenbau Sande zur Seite, die bei vergleichbaren Bauwerken in Wilhelmshaven (Kaiser-Wilhelm-Brücke) und Oldenburg (Cäcilienbrücke) Sanierungserfahrungen sammeln konnten.

Dipl.-Ing. Detlev Holst



Bild linke Seite: Die Burgtorbrücke und darunter die Hubbrücken auf einer kolorierten Fotopostkarte vom Anfang des 20. Jhs. Noch säumen die im gleichen Geist gestalteten Geländer, Kandelaber und Straßenlaternen das funktional zusammengehörige Ensemble von Kanal, Kaimauern und Brücken.

Oben: Die Eisenbahnhubbrücke als logische Querungsmöglichkeit für die Uferpromenade entlang der Kaianlagen der Untertrave bis zum Schuppen 10/11.

Unten: Die feste Fußgängerbrücke ist künstlerisch und technisch als frühes Brückenbauwerk in Stahlfachwerkkonstruktion ein wesentlicher Bestandteil des Denkmalbestands. Ihr drohender Abbruch wird in Fachzeitschriften (Industriekultur, Ausg. 2.14, Seite 20-21) von Fachleuten der Industriedenkmalpflege in Deutschland harsch beanstandet. Fotos: Jörg Sellerbeck.

