

18. **Brückenbau und Brückenerhaltung in der Hansestadt Lübeck**

Die Hansestadt Lübeck sollte den Bau und die Erhaltung ihrer Brücken fachlich und organisatorisch deutlich verbessern.

Dazu ist ein Brückenerhaltungsmanagement mit Priorität aufzubauen. Die nicht ordnungsgemäße Abwicklung von Neubau- und Erhaltungsmaßnahmen führte zu erheblichen Mehrkosten und Risiken.

Mit dem Bau der Obertravebrücke hat die Hansestadt Lübeck gegen die Grundsätze von Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit verstoßen.

18.1 **Aufgaben für Brücken bündeln**

Auf dem Gebiet der Hansestadt Lübeck befinden sich **216** Ingenieurbauwerke, davon liegen **164** in der Baulast der Hansestadt Lübeck (51 Straßenbrücken, 49 Fuß- und Radwegbrücken, 9 Fuß- und Radwegunterführungen und 37 Durchlässe sowie 18 Lärmschutzwände/Schilderbrücken/Geländer/Brunnen/Treppen).

Die Baulastträgeraufgaben der Hansestadt Lübeck werden in 3 Fachbereichen wahrgenommen. Mangelnde Aufgabenabgrenzung und Aufgabenredundanzen weisen darauf hin, dass die Organisation unzureichend ist und der Korrektur bedarf. Auch können Bauhöfe zusammengefasst werden.

Insbesondere im Fachbereich 5 „Planen und Bauen“, der schwerpunktmäßig die Baulastträgeraufgaben abwickelt, sollten die Organisation optimiert, Aufgabenbeschreibungen und ein Geschäftsverteilungsplan erstellt und damit die Zuständigkeiten geordnet werden.

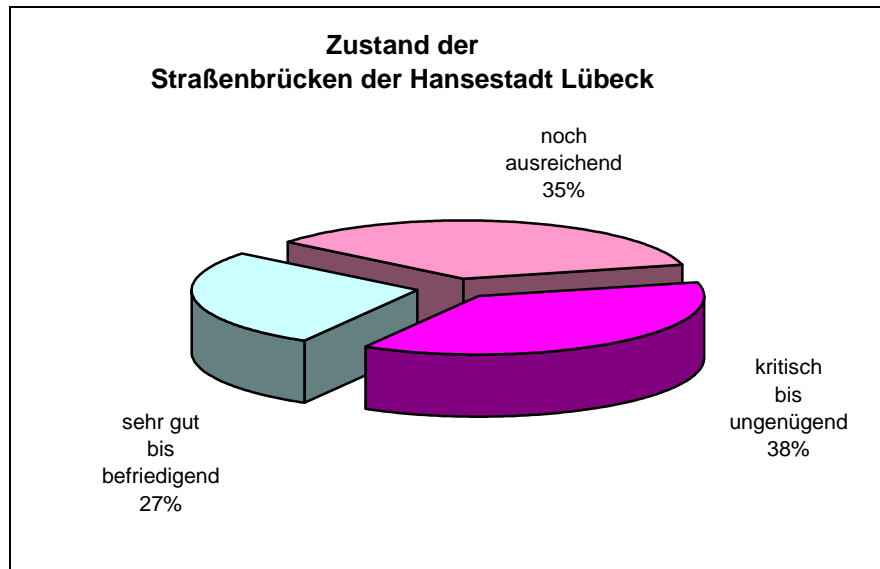
18.2 **Kompetenz im Brückenbau verbessern**

Die fachliche und verwaltungsmäßige Kompetenz der Aufgabenerledigung muss verbessert werden.

Bei der Überprüfung von Erhaltungs- und Neubaumaßnahmen zeigten sich erhebliche Defizite. Die großen Abweichungen zwischen ausgeschriebenem und ausgeführtem Leistungen sind Beleg für eine unzureichende Bauvorbereitung und nicht fachkundige Ausschreibung. Rechnungen wurden z. T. ohne Prüfung der zahlungsbegründenden Unterlagen oder Abgleich mit Vertragsunterlagen angewiesen.

18.3 Viele Brücken in schlechtem Zustand

Das Durchschnittsalter der **Straßenbrücken** liegt bei 67 Jahren. Von den 51 Straßenbrücken sind 15 Brücken 100 Jahre und älter. 2 Brücken sind älter als 150 Jahre. 19 Straßenbrücken (38 %) sind in einem kritischen bis ungenügenden Bauwerkszustand. Bei diesen Brücken können umgehende Instandsetzungen, Erneuerungen oder Maßnahmen zur Schadensbeseitigung und Nutzungseinschränkungen sofort erforderlich werden.



Die Stadt steht vor einem erheblichen Erhaltungs- und Erneuerungsbedarf, dem sie nur mit einem schlüssigen Erhaltungsmanagement begegnen kann.

18.4 Brückenerhaltungsmanagement dringend erforderlich

Die Hansestadt Lübeck verfügt über kein Brückenerhaltungsmanagement. Brückenerhaltungen werden nach Kassenlage durchgeführt. Ein Brückenerhaltungsmanagement muss mit Priorität aufgebaut werden und den kurz-, mittel- und langfristigen Finanzbedarf der Hansestadt Lübeck für ihre verkehrliche Infrastruktur ausweisen. Ein Brückenerhaltungsmanagement zielt darauf ab, strategische Entscheidungen für den Brückenerhalt zu optimieren. D. h. die notwendige und wirtschaftlich günstigste Maßnahmeart zum optimalen Zeitpunkt soll bestimmt werden. Es ergibt eine Prioritätenreihung der Brücken und ermöglicht eine längerfristige Prognose des Erhaltungsbedarfs.

Die Hansestadt Lübeck sollte das Straßenerhaltungsmanagement, das sich im Aufbau befindet, mit dem Brückenerhaltungsmanagement zusammenführen. Durch die große Brückendichte und die zentrale Bedeutung

der Brücken für den Verkehr könnten zeitliche, verkehrliche und auch personelle Synergieeffekte genutzt werden.

18.5 **Landesrechnungshof sieht keinen Bedarf für Obertravebrücke**

Der **Bau der Obertravebrücke** im Rahmen der städtebaulichen Einzelmaßnahme Umgestaltung „An der Obertrave“ ist nicht zwingend erforderlich. Der Bedarf ist nicht hinreichend kritisch geprüft worden. Bereits die räumliche Nähe der „Holstenbrücke“ und der „Dankwartsbrücke“ in Abständen von 150 m und 225 m spricht gegen einen Bedarf. Mit dem Brückenbau wurde gegen die Grundsätze von Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit verstoßen. Bis Mitte 2007 wurden für die Brücke rd. 1,15 Mio. € verausgabt (ursprünglich geplantes Bauvolumen: 580 T€). Die endgültigen Gesamtkosten dürften noch deutlich höher ausfallen. Eine unzureichende Kostenschätzung sowie eine mangelhafte Bauvorbereitung und Baudurchführung sind Gründe für die Kostenexplosion. Bei der Abrechnung sind die Sorgfaltspflichten missachtet worden.

Die **Hansestadt Lübeck** hat nicht Stellung genommen. Das **Innenministerium** weist darauf hin, dass eine Bedarfsprüfung stattgefunden habe, auch wenn diese aus Sicht des LRH nicht hinreichend dokumentiert worden sei. Die Planung der Obertravebrücke durch die Hansestadt Lübeck und die Förderung durch das Innenministerium ließen sich nur im Zusammenhang mit den Sanierungszielen der Hansestadt Lübeck zur Verkehrsberuhigung und Umgestaltung des gesamten westlichen Altstadttrandes bewerten. Die zusätzliche Brücke sei im Rahmen eines städtebaulichen Wettbewerbs als sinnvoll und zweckmäßig angesehen worden.

Der **LRH** bleibt bei seiner Auffassung.