



EINGEGANGEN

16. DEZ. 2015

über
Herrn Oberbürgermeister
Sven Gerich

f

Der Magistrat

über
Magistrat

Dezernat für Stadtentwicklung,
Bau und Verkehr

und
Herrn Stadtverordnetenvorsteher
Wolfgang Nickel

Stadträtin Sigrid Möricke

an den Ausschuss für
Planung, Bau und Verkehr

27. November 2015

**Beschluss Nr. 0046, Ausschuss für Planung, Bau und Verkehr vom 25. März 2014
(Vorlagen Nr. 14-F-33-0035) „Wiesbadener Brücken aufwerten“-Bericht**

In Wiesbaden gibt es zahlreiche historisch bedeutende Brückenbauwerke, die nicht nur einen verkehrlichen Nutzen für den Kraft-, Schienen-, Fahrrad- und Fußgängerverkehr besitzen, sondern auch städtebaulich eine hohe Bedeutung haben. Aufgrund oftmals unklarer oder komplizierter Verantwortlichkeiten sind die teilweise imposanten Bauwerke inklusive der unmittelbaren Umgebung häufig in einem sehr unansehnlichen Zustand.

Der Ausschuss für Planung, Bau und Verkehr wolle beschließen:

Der Magistrat wird gebeten,

1. eine Kurzübersicht über die verkehrlich und städtebaulich maßgeblichen Brückenbauwerke vorzulegen, aus dem folgende Inhalte hervorgehen:
 - Eigentümer der Bauwerke und der unmittelbar umgebenden Flächen
 - Verkehrliche Nutzung und Bedeutung der Bauwerke
 - Denkmalschutzrechtliche Bewertung der Bauwerke
2. Vorschläge zu erarbeiten, wie Bauwerke mit besonderer städtebaulicher oder historischer Bedeutung aufgewertet werden könnten, zum Beispiel durch Pflegemaßnahmen, Entfernung/Austausch von Großflächenplakaten und Werbebannern, künstlerische Inszenierungen, Illuminationen, Grünpflege im Umfeld etc.
3. kurzfristig zwei Musterbauwerke auszuwählen, die (z. B. im Rahmen einer Sanierung oder eines Neubaus) als Vorbildfunktion aufgewertet werden könnten (z. B. in den Stadteingangsbereichen Autobahnbrücke A 671, Amöneburger Kreisel, Bahnbrücke Ländchesbahn, Mainzer Straße)
4. zu prüfen, unter welchen Bedingungen mit den Brückeneigentümern (bspw. Straßenbaulasträger oder Deutsche Bahn AG) Kooperationen zur Aufwertung der Bauwerke und deren unmittelbarem Umfeld denkbar und möglich sind.
5. zu berichten, ob es für die dargestellte Aufwertung Fördermöglichkeiten durch den Bund, das Land oder ggf. auch Stiftungen gibt.

Sehr geehrte Damen und Herren,

zu den Prüfaufträgen des oben genannten Beschlusses nehme ich wie folgt Stellung:

zu 1.

In der Landeshauptstadt Wiesbaden gibt es ca. 400 Ingenieurbauwerke, die Brücken und Unterführungen in sämtlichen Größen und Ausprägungen darstellen. Aus der Bauwerksliste wurden zunächst 25 Brücken und Unterführungen zusammengestellt, die verkehrlich und städtebaulich von Bedeutung sind. Als Anlage findet sich eine entsprechende Liste mit Angaben über die Eigentümer der Bauwerke und die denkmalschutzrechtliche Bewertung (Anlage 1).

zu 2.

In der Studie zu den Stadteingängen der Landeshauptstadt Wiesbaden aus dem Jahr 2012 (Verfasser bs+, Frankfurt am Main) wurde bereits ausgeführt, dass bei einer Vielzahl der Brücken und Unterführungen Handlungsbedarf besteht. Zu Analyse und Vorschlägen siehe auch beigefügten Auszug aus der Studie (Anlage 2: Seite 29 „Brücken“). Dort finden sich auch die im Beschluss benannten Maßnahmen.

Zum Teil reichen diese Maßnahmen jedoch nicht aus. Bei einigen Eisenbahnbrücken sind grundsätzliche und z. T. denkmalgerechte Sanierungen erforderlich. Die Bauwerkspflege sowie grünpflegerische Maßnahmen sind Daueraufgaben, die sehr kostenintensiv sind. Hier kann die Stadt bei den im Eigentum befindlichen Brücken mit Bereitstellung der erforderlichen Mittel vieles bewirken. Schwierig und zäh werden Überlegungen und Bemühungen bei Brücken, die zum Beispiel im Eigentum von Hessen Mobil oder der Deutschen Bahn sind. Oftmals werden diese Eigentümer nur aktiv, wenn die Standsicherheit der Bauwerke gefährdet ist. Auf meine Anfrage zum Zustand sämtlicher Bahnbrücken im Stadtgebiet vom August 2014 hat die DB Netz AG im Januar 2015 Auskunft über ihre Einstufung von Bauwerken in Zustandskategorien gegeben. Demnach befinden sich drei Brücken (Wiesbadener Straße, Berliner Straße in Erbenheim und eine Feldwegebrücke in Auringen/Medenbach) in der Zustandskategorie 4 („gravierende Schäden am Bauwerksteil, welche die Sicherheit nicht beeinflussen. Eine wirtschaftliche Instandsetzung ist nicht mehr möglich“). Diese Brücken stehen ab 2018 zur „Erneuerung“ an, was nicht unbedingt einen Neubau der Brücke bedeutet, sondern ggf. die Erneuerung eines Bauteils. Weitere Brücken, die jetzt in der Kategorie 3 geführt werden („umfangreiche Schäden...“) stehen eher mittel- bis langfristig an. Bezüglich Brückensanierungen, angeblich in der Regel kleinere Maßnahmen, wurde keine Auskunft über Prioritäten oder zur zeitlichen Umsetzung erteilt. Grünpflegemaßnahmen sind von Seiten der DB Netz AG erfahrungsgemäß nicht vorgesehen. Erst wenn hieraus ein Sicherheitsproblem „erwächst“ wird in der Regel ein Kahlschlag vorgenommen, wie zum Beispiel 2014 am Herzogsplatz/Äppelallee in Biebrich.

Zum Thema Werbegroßflächen allgemein verweise ich auf meinen mündlichen Bericht im Ausschuss für Planung, Bau und Verkehr am 10.11.2015 (Beschluss Nr.: 0212, 15-F-33-0074). Bezüglich Werbung an Bahnbrücken oder anderen Brücken an den Stadteingängen liegen nachfolgende Erkenntnisse vor:

Die DB AG hat für die Vermarktung aller ihrer Flächen und Bauwerke einen Werbevertrag abgeschlossen. Baurechtlich hat die Landeshauptstadt Wiesbaden hierauf nur insofern Einfluss, als die Anträge der Gestaltungssatzung, bzw. dem Denkmalrecht unterliegen. Die vorhandenen Genehmigungen existieren z. T. bereits seit Jahrzehnten und haben somit Bestandsschutz. Nur bei Austausch der Anlagen hat die Bauaufsicht die Möglichkeit, die Zulässigkeit erneut zu prüfen und die Anträge abzulehnen, sofern sie der Gestaltungssatzung oder dem Denkmalrecht entgegenstehen. Das führt in Einzelfällen immer wieder zu Verwaltungs-

streitverfahren, wie zum Beispiel an der Mainzer Straße oder im Bereich der Brücke am 2. Ring.

Seit Beschluss der Studie zu den Stadteingängen aus dem Jahr 2012 geht das Bauaufsichtsamt verstärkt gegen Werbeanlagen an den Stadteingängen und den denkmalgeschützten Brückenbauwerken vor. Aufgrund von fünf abgelehnten Anträgen, vorhandene Werbeanlagen durch neue hinterleuchtete zu ersetzen, verpflichtete das Verwaltungsgericht Wiesbaden die Landeshauptstadt Wiesbaden im November 2013 diese fünf Baugenehmigungen für insgesamt sieben Werbetafeln an Eisenbahnbrücken über den Theodor-Heuss-Ring bzw. die Mainzer Straße zu erteilen. Die Landeshauptstadt Wiesbaden hat im Anschluss gegen alle fünf Urteile des Verwaltungsgerichts Wiesbaden das Rechtsmittel der „Zulassung der Berufung“ beim hessischen VGH eingelegt. Der hessische VGH ist der städtischen Argumentation gefolgt und hat die Berufung zugelassen. Die Antragsteller haben daraufhin im Laufe des Jahres 2015 ihre Klagen zurückgenommen.

Im Bereich der Eisenbahnbrücke über die Mainzer Straße befinden sich sechs Werbetafeln für die eine Baugenehmigung aktenkundig vorliegt bzw. durch die Betreiberin vorgelegt werden konnte. Für weitere drei Werbeanlagen konnte bisher eine Baugenehmigung nicht nachgewiesen werden. In allen drei Fällen sind bereits Verfahren zur Beseitigung der Werbeanlagen eröffnet worden. In einem Verfahren wurde zwischenzeitlich ein Bauantrag gestellt, mit dem die vorhandene Werbeanlage durch eine neue Werbeanlage ersetzt werden sollte. In dem Bauantragsverfahren ist zwischenzeitlich ein ablehnender Bescheid ergangen. Die Bestandskraft des Bescheides ist noch nicht eingetreten. In allen Fällen ist davon auszugehen, dass eine abschließende Entscheidung über den Rückbau noch dieses Jahr ergehen kann. Für die über den Fahrbahnen angebrachte Werbeanlage liegt eine Baugenehmigung vor. Im Umfeld der Eisenbahnbrücke über die Mainzer Straße wurden weitere Werbeanlagen überprüft und in 8 Fällen deren Beseitigung angeordnet. Die Bestandskraft der Beseitigungsanordnung ist noch nicht eingetreten.

Die im Bereich der denkmalgeschützten Eisenbahnbrücke am Theodor-Heuss-Ring/An der Kupferlache eingeleiteten baurechtlichen Verfahren sind abgeschlossen. Beidseitig an den Brückenpfeilern wurde jeweils eine nicht genehmigte Großwerbetafel abgebaut. Die an beiden Brückenpfeilern verbliebenen Großwerbetafeln sind aufgrund vorliegender Baugenehmigungen bestandsgeschützt.

Gemäß dem obigen Beschluss hat das Stadtplanungsamt Vorschläge erarbeitet, in welcher Form Brückenbauwerke und Unterführungen gestalterisch aufgewertet werden könnten (Anlage 3 „Präsentation von Vorschlägen“). Die Vorschläge beinhalten kurz gefasst, dass für denkmalrechtlich geschützte Eisenbahnbrücken eine denkmalrechtliche Sanierung und ein Pflegekonzept empfohlen wird, mit dem die Bauwerke langfristig erhalten werden können. Die Konzepte müssen jeweils individuell für jede Brücke erarbeitet werden. Für die Gestaltung von Brückenbauwerken und Unterführungen wird ein grundsätzliches Farbkonzept vorgeschlagen, das sich an einem Schichtenmodell orientiert. Alle oberirdischen Bauteile (Brückenbauwerke) sollen dabei im Farbspektrum grün/grau angelegt oder beleuchtet werden (grün für die durchgrünte Stadt und grau für die dicht bebaute Stadt), alle unterirdischen Bauteile sollen das Thema Wasser in der einen oder anderen Art thematisieren. Das könnte z. B. in Form einer entsprechenden Lichtinstallation und/oder einer farbigen Wandgestaltung geschehen. Näheres entnehmen Sie bitte der Anlage 3.

zu 3.

Als Musterbauwerke (ein Brückenbauwerk und eine Unterführung) werden vorgeschlagen,

- die Eisenbahnbrücke an der Schiersteiner Straße denkmalrechtlich zu sanieren und

ggf. im Sinne des oben beschriebenen Gestaltungskonzepts künstlerisch zu beleuchten. In der Studie zu den Stadteingängen der Landeshauptstadt Wiesbaden ist der Stadteingang Schiersteiner Straße vertieft untersucht worden. Neben einem städtebaulichen Konzept für den Bereich bis zum 2. Ring, für den gerade aufgrund des Beschlusses der Studie als städtebauliches Entwicklungskonzept ein Bebauungsplan vorbereitet wird, wurden auch konkrete Gestaltungsvorschläge für das Umfeld der Brücke entwickelt. Diese müssen vertieft untersucht und konkretisiert werden. Die denkmalgerechte Sanierung der Brücke ist jedoch auch ohne Umfeldgestaltung vonnöten, da die Brücke sich in einem ungepflegten und desaströsen Zustand befindet. Hier ist die Zusammenarbeit mit der Deutschen Bahn AG erforderlich. Außerdem wäre die Deutsche Bahn AG, bzw. die DB Netz AG für die Beseitigung des wild wuchernden Bewuchses entlang des Bahndamms zuständig sowie für eine dauerhafte Pflege der Flächen. Erfahrungsgemäß sind die Aussichten, hier zu einer Vereinbarung zu kommen, eher als mäßig zu bewerten. Im Rahmen des Börsengangs wurden Unterhaltungsmaßnahmen systematisch vernachlässigt. Außerdem stehen für Neu- und Ersatzbauten Mittel aus dem Etat des Verkehrsministeriums bereit, während Bauunterhaltungsmaßnahmen von der DB Netz AG zu bezahlen wären.

Dieselbe Problematik und Aufgabenstellung stellt sich im Bereich der historischen Eisenbahnbrücke über die Mainzer Straße. Auch hier sind im Zuge einer vertiefenden Betrachtung durch die Studie zur Gestaltung der Stadteingänge der Landeshauptstadt Wiesbaden bereits Vorschläge erarbeitet worden, die jedoch nur gemeinsam mit der Bahn umgesetzt werden können.

- die Unterführung Berliner Straße als ein weiteres Musterbauwerk im Sinne der anliegenden Vorschläge zu gestalten. Es handelt sich dabei um einen bedeutenden Stadteingang, der durch eine künstlerische Gestaltung den Besuchern der Stadt einen positiven Eindruck vermitteln kann. Die Sanierung der Unterführung steht ohnehin (HH-Jahr 2018/19) an, sodass der Zeitpunkt günstig wäre, in die Gestaltung zu investieren. Wie in beigefügter Präsentation dargestellt käme als Gestaltungsthema auch hier wieder das Wasser in Frage, das in Wiesbaden ständig präsent ist und zum Beispiel in der Fußgängerunterführung am Bahnhof beispielhaft umgesetzt wurde. Die Untertunnelung kann man bildhaft mit Unter- und wieder Auftauchen darstellen, während man im Untergrund dem Grund- oder Thermalwasser begegnet. Dieser Eindruck könnte mittels farbiger Beleuchtung im dargestellten Farbspektrum vermittelt werden mit oder ohne zusätzliche Wandgestaltung.

zu 4.

Prinzipiell ist es möglich mit Dritten, den Eigentümern von Bauwerken, die nicht in der Baulast der Landeshauptstadt Wiesbaden stehen, Kooperationen zur Aufwertung bzw. Neugestaltung von Bauwerken zu schließen. Die Funktion des Bauwerks darf durch die neue Gestaltung nicht beeinträchtigt werden. Jedes Bauwerk ist nach Konstruktion und seiner verkehrlichen Nutzung einzeln zu betrachten. Pauschale Vorgaben, ob und inwieweit sich ein Eigentümer bereit erklärt, sich an einer gestalterischen Änderung seines Bauwerks zu beteiligen, bestehen dabei nicht. Da die vorhandenen Mittel auch bei den Fremdeigentümern der Bauwerke knapp sind, schafft es sicherlich einen Anreiz sich bei geplanten Erneuerungen oder Instandsetzungen von Bauwerken eines Gestaltungskonzepts zu bedienen, das im Rahmen der Baumaßnahme umgesetzt werden kann. Durch die im Bauablauf entstehenden Synergien können für beide Seiten Kosteneinsparungen erzielt werden. Hierzu bedarf es eines zeitlich größeren Planungsradius, um beidseitig alle Belange detailliert auf vertraglicher sowie auf technischer Seite zu fixieren, mit dem Ziel eine technisch und wirtschaftlich attraktive Maßnahme mit einem Kooperationspartner umzusetzen.

zu 5.

Nach Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG „Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden“) sind Umbau und Ausbau von Ingenieurbauwerken förderfähig, wenn durch das Vorhaben eine Verbesserung der Verkehrsverhältnisse zu erwarten ist.

- Änderung der Verkehrsflächen (Bsp.: Verbreiterung der Fahrbahn)
- Wiederherstellung oder Erhöhung der Tragfähigkeit oder der Belastbarkeit
- Schaffung größerer Durchfahrthöhen, die den Vorgaben zur lichten Höhe in den Regelwerken entsprechen

Der Baulastträger ist verpflichtet, die Brücke regelmäßig zu warten. Die erforderlichen Unterhaltungs- und Instandsetzungsarbeiten sind anhand von Brückenbaubüchern nachzuweisen. Bei lückenhaftem oder fehlendem Nachweis werden die zuwendungsfähigen Kosten pauschal bis zu 25 % gekürzt. Ausgenommen sind Brückenbauwerke, deren Nutzungsdauer abgelaufen ist. Die Entscheidung zur Förderfähigkeit erfolgt je nach Lage des Einzelfalles in Abstimmung mit dem Zuschussgeber. Eine Förderung von Unterhaltungs- bzw. Instandsetzungsmaßnahmen, die nicht der Verbesserung der Verkehrsverhältnisse dienen, ist ausgeschlossen. Bei Unterhaltungsmaßnahmen, die zur Vermeidung weiterer Schäden durchgeführt werden, tritt keine nennenswerte Anhebung des Gebrauchswertes ein. Aus diesem Grund sind diese Maßnahmen von einer Förderung durch Zuschüsse ebenfalls ausgeschlossen.

Im Jahr 2010 initiierte die Stiftung „Lebendige Stadt“ eine künstlerische Illumination der Sternschanzenbrücke in Hamburg-Altona als Pilotprojekt, woran sich ein Aufruf an Städte und Kommunen anschloss, sich für die Förderung eigener Brückenilluminationen zu bewerben. Die Stiftung förderte nach einem Auswahlverfahren 24 deutsche Städte und insgesamt 31 künstlerischer Illuminationen mit einem Gesamtvolumen von rund 775 000 Euro. Das Förderprogramm ist abgeschlossen. Im Ergebnis liegt ein „Handbuch für die Illumination von Bahnunterführungen“ vor, das im Internet unter der Adresse www.lebendige-stadt.de abgerufen werden kann.

Auf Anfrage beim Landesamt für Denkmalpflege in Bezug auf eine denkmalgerechte Sanierung denkmalgeschützter Bahnbrücken wurde mitgeteilt, dass es keine Landesmittel für Brücken, die sich im Eigentum des Bundes befinden, geben würde.

Einige denkmalgeschützte Brücken der anliegenden Brückenliste befinden sich im Bereich der Aartalbahn. Diese Bahnstrecke ist seit Ende 2014 an die Aartalbahn Infrastruktur GmbH als Nachfolgerin von ESWE Verkehr verpachtet, mit dem Ziel, die Strecke zu erhalten und zu nutzen. Es ist ggf. im weiteren Planungsverfahren zu klären, inwieweit hier eine Zusammenarbeit möglich ist, ohne den Eigentümer der Brücken von seiner Verantwortung zu entlasten.

Mit freundlichen Grüßen



Anlagen

1. Liste ausgewählter Brückenbauwerke unter Berücksichtigung der verkehrlichen und städtebaulichen Bedeutung mit Hinweisen zu Denkmalschutz und Eigentümern
2. Auszug aus der „Studie zu den Stadteingängen in der Landeshauptstadt Wiesbaden“, Seite 29, Grundsatzaussagen zum Thema Brücken
3. Präsentation von Vorschlägen zur Gestaltung von Brücken und Unterführungen