



► Nr. VO/2024/13497
öffentlich

Lübeck, 11.03.2025

**Antwort
-öffentlich-**

Verantwortliche Bereiche:
5.660 - Stadtgrün und Verkehr

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

Antworten auf Anfragen zu der Hubbrücke aus dem Bauausschuss

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
24.03.2025	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
05.05.2025	Bauausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anlass:

Mit dieser Antwortvorlage sollen fünf Anfragen aus dem Bauausschuss beantwortet werden:

A. Anfrage des AM Pluschkell in der Sitzung des Bauausschusses am 20.03.2023 (VO/2023/12039):

Im Haushalt 2023 sind für den Umbau der Hubbrücke 100TEUR Planungsmittel und für die Folgejahre jeweils 2,0 Mio EUR Investitionsmittel geordnet. In den LN vom 02.03.2023 wurde die Sprecherin des Wasserstraßen- und Schifffahrtsamtes (WSA) Ostsee dahingehend zitiert, dass sie nicht wisse, ob die defekte Hubbrücke wieder geöffnet werde. Dieses vorausgeschickt, frage ich wie folgt:

- A1. Welche Erkenntnisse liegen der Stadtverwaltung hinsichtlich des Reparaturzeitraums vor?
- A2. Wie weit sind die Planungen seitens der WSA hinsichtlich der Instandsetzung, sowohl zeitlich als auch konzeptionell?
- A3. Welche Planungen gibt es bezüglich der Wiederinbetriebnahme der ehemaligen Eisenbahnhubbrücke?
- A4. Welche Leistungen müssen seitens der Hansestadt Lübeck für eine zügige Instandsetzung erbracht werden?
- A5. Welche verkehrlichen Erfordernisse ergeben sich für die Hansestadt Lübeck aus einer eventuell längeren Sperrung der Hubbrücke?

B. Anfrage des AM Prieur in der Sitzung des Bauausschusses am 18.09.2023 (VO/2023/12572):

- B1. Welche Alternativen und Lösungsansätze wurden im Gestaltungsbeirat bezüglich der Hubbrücke besprochen?

C. Anfrage des AM Pluschkell in der Sitzung des Bauausschusses am 18.09.2024:

Die Verwaltung wird gebeten, dem Bauausschuss schriftlich zu berichten über

- C1. die seitens der Bauverwaltung untersuchten Möglichkeiten zur Errichtung eines Betriebsgebäudes im Rahmen der Sanierung der Hubbrücken
- C2. die diesbezügliche Empfehlung des Gestaltungsbeirats der Hansestadt Lübeck und
- C3. das weitere Vorgehen bei der Sanierung der Hubbrücken, insbesondere hinsichtlich des Betriebsgebäudes.

Begründung:

Am 13. Juli 2023 fand in Lübeck eine Sitzung des Welterbe- und Gestaltungsbeirats der Hansestadt Lübeck statt, in der auch eine Empfehlung für den Bau eines neuen Betriebsgebäudes für die Hubbrücke ausgesprochen wurde. Das Thema Hubbrücken hat für Lübeck eine große Bedeutung und dementsprechend im Bauausschuss seit vielen Jahren einen hohen Stellenwert. Deshalb wird um eine zeitnahe Berichterstattung gebeten.

D. Anfrage des AM Matthies in der Sitzung des Bauausschusses am 06.11.2023 (VO/2023/12715):

- D1. Technik, Planungsstand:
 - D1.1 Sind bereits (von der Eigenerseite) Leistungsphasen nach HOAI beauftragt und, wenn ja, welche, mit welcher Terminsetzung?
 - D1.2 Gibt es bereits Terminvorstellungen für den Beginn und für die Dauer der Maßnahmen für die Instandsetzungsvariante I-2?
 - D1.3 Ist noch aktuell, dass die originäre, historische Hotopp'sche Antriebstechnik nicht weiter für den Betrieb saniert und genutzt werden soll? Wenn ja, mit welcher Begründung außer zu hohen Kosten? Was ist mit der historischen, denkmalgeschützten Antriebstechnik geplant?
 - D1.4 Ist es richtig, dass es für den Umbau bzw. die Reaktivierung der (ehemaligen) Eisenbahnbrücke nach der Vorgabe der Instandsetzungslösung I-2 zwischen dem WNA-Magdeburg und der Hansestadt Lübeck eine Planungsvereinbarung (PV) gibt?
 - D1.5 Wann ist mit der Unterzeichnung der PV und deren Rechtswirksamkeit zu rechnen?
- D2. Kosten:
 - D2.1 Wie hoch sind die Gesamtkosten für die Teilbaumaßnahme gemäß der o. g. PV?
 - D2.2 Wie hoch ist der Anteil für Lübeck (in % sowie in €)?
 - D2.3 Konnte hinsichtlich der 'Zukunftskosten' (Unterhaltung, Betrieb) ein erträglicher Zahlungsmodus vereinbart werden und, wenn ja, welcher?
 - D2.4 Wie hoch sind die (Lübecks) Kosten für die sogenannten Vorlandmaßnahmen (Straßenführung, Verkehr)?
- D3. Vorlandmaßnahmen:
 - D3.1 Gibt es für die Variante I-2 bzw. für die o. g. PV bereits Pläne für eine angepasste Straßen- bzw. Verkehrsführung und, wenn ja, welcher Art?

Um eine schriftliche Antwort wird bis zum 18.12.2023 gebeten

E. Anfrage des AM Teschner in der Sitzung des Bauausschusses am 19.09.2024 (VO/2024/13555):

Laut Presseartikel in HL Live vom 26.08.2024 hat die Stadt Ende 2023 eine Planungsvereinbarung bezgl. der Sanierung der Hubbrücke mit dem Wasserstraßen Neubauamt unterzeichnet.

- E1. Warum musste diese Vereinbarung nicht im Bauausschuss genehmigt werden?
- E2. Wann wird der Inhalt der Vereinbarung dem Bauausschuss zur Kenntnis gegeben?

Antwort:

Vorab: Die Hubbrücken befinden sich im Eigentum und in der Unterhaltungslast der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung. Hierbei handelt es sich um eine Bundesbehörde, die in ihren Entscheidungen nur bedingt an kommunale Belange und Vorgaben gebunden ist. Die Hansestadt Lübeck wird im Rahmen einer guten Zusammenarbeit beteiligt und hat vor allem hinsichtlich des Denkmalschutzes und der Verkehrswegeplanung erhebliche Begehren einbringen dürfen. Sie wird allerdings auch für deren finanziellen Auswirkungen in die Pflicht genommen.

Auf Seiten der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung arbeiten mehrere Behörden an dem Projekt Hubbrücken. Hier erfolgt eine Übersicht der Beteiligten:

- Die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) ist eine Bundesbehörde zur Verwaltung der Schifffahrtsstraßen und ihrer begleitenden Bauwerke. Sie gliedert sich in die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt mit Sitz in Bonn und die Wasserstraßen- und Schifffahrtsämter sowie die Wasserstraßen-Neubauämter in den Regionen.
- Die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS) ist die übergeordnete Behörde und erteilt die Zustimmungen und Genehmigungen für Bau und Betrieb der Anlagen.
- Das Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Ostsee (WSA) ist das hier zuständige WSA und für den Betrieb und die Unterhaltung der Hubbrücken zuständig.
- Das Wasserstraßen-Neubauamt Magdeburg (WNA) ist das regional zuständige Neubauamt und übernimmt größere Sanierungs- oder Neubauplanungen für die örtlichen WSÄ.

Zu A1.: Welche Erkenntnisse liegen der Stadtverwaltung hinsichtlich des Reparaturzeitraums vor?

Zum Zeitpunkt der Anfrage lag der Verwaltung keine weiteren Erkenntnisse vor, als die durch die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung in der Presse bekannt gegebenen Hinweise. Später hat am 08.05.2023 ein Termin zwischen der Hansestadt Lübeck, der WSA Ostsee und dem WNA Magdeburg stattgefunden. Bei diesem Termin wurden die Schäden an den Hubbrücken erläutert und dargestellt, dass die geschädigten Bauteile nicht mit einem vertretbaren Aufwand repariert oder nachgefertigt werden können. Somit wurde deutlich, dass eine Wiederinbetriebnahme der Hubbrücken erst nach der ohnehin anstehenden Grundinstandsetzung und Modernisierung möglich sein wird. Der dafür vorgesehene Zeitrahmen plant die Ausschreibung der Arbeiten in 2025, Fertigstellung in 2028.

Es gab eine Anfrage des MdB Tim Klüssendorf vom 14.06.2023 an das Bundesministerium für Digitales und Verkehr, auf das der Staatssekretär Oliver Luksic am 04.07.2023 in einem Antwortschreiben die gleichen Aussagen zu Termin und zum Umfang der erforderlichen Planungsleistungen macht. Diese beiden Schreiben werden als Anlage 1 dieser Vorlage beigelegt.

Zu A2.: Wie weit sind die Planungen seitens der WSA hinsichtlich der Instandsetzung, sowohl zeitlich als auch konzeptionell?

In 2023 wurde eine Planungsvereinbarung erarbeitet, die im Nov./Dez. 2023 von beiden Parteien ratifiziert wurde. Diese Vereinbarung regelt die Planungsverantwortlichkeiten, -termine und -inhalte sowie die Zusammenarbeit mit dem Bereich Archäologie und Denkmalpflege als untere Denkmalschutzbehörde der Hansestadt Lübeck. Nach Abschluss der Vereinbarung wird die Planung derzeit weitergeführt aus dem Entwurfsstadium in die Genehmigungs- und Ausschreibungsplanung. Die Ausführungsunterlage liegt der HL bisher noch nicht vor. Die Vorplanung mit der Machbarkeitsstudie liegt vor und ist dem Bauausschuss mit der Vorlage VO/2020/09391 zur Entscheidung vorgelegt worden.

In der jüngeren Vergangenheit lag ein Hauptaugenmerk der Planung auf der späteren Ansteuerung der Brücke. Der derzeitige Steuerstand entspricht nicht mehr den Anforderungen an einen Arbeitsplatz hinsichtlich des Arbeits- und Gesundheitsschutzes und den Vorgaben der Maschinenrichtlinien.

Zwischenzeitlich war die Genehmigung einer ausschließlichen Fernsteuerung der Brücken von der zentralen Leitstelle für Norddeutschland in Lehrte durch die GDWS in Frage gestellt worden, so dass die Suche für einen neuen Steuerstand erfolgen musste. Hier konnte jedoch eine ausreichende Ausfallsicherheit nachgewiesen werden, so dass kein weiteres Gebäude mehr notwendig wird und die Planung wieder fortgesetzt werden konnte.

Zu A3.: Welche Planungen gibt es bezüglich der Wiederinbetriebnahme der ehemaligen Eisenbahnhubbrücke?

Es wurden die möglichen Querschnitte auf dem Bauwerk skizziert und erörtert, der weitere Stand ist analog zu Pkt. 2.

Zu A4.: Welche Leistungen müssen seitens der Hansestadt Lübeck für eine zügige Instandsetzung erbracht werden?

Für eine zügige Wiederaufnahme der Instandsetzungsplanung war vor allem die Position der Hansestadt Lübeck zu den vertraglichen Gegebenheiten wichtig. Diese liegt mit dem Beschluss des Bauausschusses vom 05.12.2022 (VO/2022/11688) vor und wurde der WSV mitgeteilt.

Die Vertragsverhandlungen zur Kreuzungsvereinbarung sind noch nicht abgeschlossen, weil hier die Ergebnisse der endgültigen Planung anteilig eingehen.

Neben der Instandsetzung der Eisenbahnhubbrücke ist aber wesentlich durch die Hansestadt Lübeck der Anschluss der Brücke an das Radwegenetz erforderlich mit den notwendigen Rampenbauwerken (Höhe ca. 1,00 m) und den Umbaumaßnahmen an den Knotenpunkten. Die Rampen und zuführende Geh- und Radwege werden weitgehend auf der alten Hafenbahntrasse verlaufen. Diese ist entwidmet und wird für einen Eisenbahnbetrieb nicht mehr benötigt.

Die betroffenen Grundstücke befinden sich im Besitz der Hansestadt Lübeck, und sind derzeit an die KWL zur Parkraumbewirtschaftung im Rahmen eines Erbpachtvertrages übergeben worden. Eine Herauslösung der ehemaligen Bahntrasse aus dem Vertrag wurde seinerzeit bereits vorgesehen.

Nach ersten Planungen muss davon ausgegangen werden, dass auf der Nordseite (vor Schuppen 10 und 11) voraussichtlich 20 Parkplätze entfallen werden. Hierbei handelt es sich um Parkplätze im direkten Umfeld der Hubbrücke. Die betroffenen Parkplätze sind vollständig den Betrieben in den Hafenschuppen 10 und 11 (z. B. Bar Celona u. a.) im Zuge der Bau- und Betriebserlaubnis von der Bauordnung zugewiesen. Für die Geh- und Radweganbindung entfallende Plätze werden also ersetzt werden müssen. Die KWL sucht bereits nach Möglichkeiten, z. B. werden freiwerdende Dauerparkgenehmigungen nicht mehr neu vergeben.

Auf der Südseite (vor Schuppen 9) werden voraussichtlich bis zu 18 Parkplätze entfallen. Das ist noch wesentlich abhängig von der Konstruktion des neuen Technikellers. Bauaufsichtlich zugewiesen sind hier zehn Parkplätze, u. A. für den Betrieb des Schuppens 9. Diese sollten von der Planung nicht betroffen sein. Die betroffenen Parkplätze sind als Dauerparkgenehmigungen privat vermietet und können gekündigt werden.

Zu A5.: Welche verkehrlichen Erfordernisse ergeben sich für die Hansestadt Lübeck aus einer eventuell längeren Sperrung der Hubbrücke?

Die Sperrung der Hubbrücken stellt aus Sicht der Leitstelle Verkehrsflussmanagement ein einschränkendes Ereignis für den Verkehr dar.

Der ankommende Verkehr wird in den Brückenweg und die Kanalstraße abgeleitet. Für die Planung der Maßnahmen aus der Erhaltungsstrategie Fahrbahnen und Radwege/ Nebenflächen auf dem Streckennetz rund um die Hubbrücken wird diese Einschränkung berücksichtigt.

Aufgrund der bestehenden Einschränkungen der Nachbarbrücken (Burgtorbrücke, Hüntertorbrücke, Rehderbrücke), die ihrerseits teilweise dringender Sanierungsmaßnahmen bedürfen, kann eine dauerhafte und tragfähige Umleitung nicht ausgewiesen werden. Inzwischen haben sich die Verkehre angepasst und jeweils individuell ihre optimalen Ausweichrouten gefunden.

Darüber hinaus sollen Verkehrsteilnehmende rechtzeitig über Maßnahmen informiert werden, um betroffene Bereiche umfahren zu können oder Alternativen zu nutzen.

Zu B1.: Welche Alternativen und Lösungsansätze wurden im Gestaltungsbeirat bezüglich der Hubbrücke besprochen?

Zu C.: Die Verwaltung wird gebeten, dem Bauausschuss schriftlich zu berichten über C1. die seitens der Bauverwaltung untersuchten Möglichkeiten zur Errichtung eines Betriebsgebäudes im Rahmen der Sanierung der Hubbrücken

C2. die diesbezügliche Empfehlung des Gestaltungsbeirats der Hansestadt Lübeck und

C3. das weitere Vorgehen bei der Sanierung der Hubbrücken, insbesondere hinsichtlich des Betriebsgebäudes.

Die Antworten für die Anfragen B und C werden für beide Anfragen gemeinsam und nicht streng zugeordnet gegeben, da sie inhaltlich teilweise identisch sind und thematisch ineinandergreifen:

Für den weiteren sicheren Betrieb der Hubbrücken werden neue Betriebsräume für die Technischen Anlagen benötigt. Außerdem schreibt die GDWS vor, dass vergleichbare Anlagen neben einer Fernsteuerung auch eine autark funktionsfähige Steuerung besitzen müssen, die eine Bedienung vor Ort ermöglicht. Das hatte zur Folge, dass neben den erforderlichen neuen Technikräumen auch eine Steuerkanzel zu errichten wäre, die bei Einhaltung aller arbeitsrechtlichen Vorgaben erhebliche Abmessungen gehabt hätte. Daraufhin erfolgte die Suche nach einem geeigneten Standort für einen neuen Steuerstand, der auch die nötigen Sichtbeziehungen zu den Hubbrücken sicherstellt.

Aus folgenden Gründen musste ein neuer Standort gesucht werden:

- Die Hubbrücken sollen, inklusive der vorhandenen Betriebsgebäude, denkmalgerecht erhalten werden.
- Die alte Technik ist aus arbeitsrechtlichen und technischen Gründen nicht mehr zulässig und verwendungsfähig.
- Die alte Technik soll außerdem als Museum erhalten werden.
- Die Eisenbahnhubbrücke soll wieder in Betrieb genommen und für den Geh- und Radverkehr an das Straßennetz angeschlossen werden.
- Die Brücken müssen betrieben werden, sonst funktioniert entweder die Schifffahrt oder der Straßenverkehr nicht mehr.
- Selbst bei Verzicht auf den Erhalt der alten Technik und einer Entkernung der vorhandenen Betriebsgebäude reicht der Platz nicht für die neue Technik.
- Das Betriebsgebäude muss für die weitere Nutzungsdauer der Hubbrücken (70 Jahre) zur Verfügung stehen.

Folgende Faktoren spielen für die Größe des Gebäudes eine Rolle:

- Die Unterbringung (zumindest von Teilen) der benötigten Anlage in einem Keller. Allerdings bleiben Teile, die zwingend oberirdisch stehen müssen.
- Die Größe ist auch dem Umstand geschuldet, dass zukünftig zwei Brücken statt nur eine damit angetrieben werden müssen.
- Es wird nach Möglichkeiten gesucht, vorhandene Gebäude in der Nähe zu nutzen.

Gemeinsam mit dem Wasserstraßen-Neubauamt Magdeburg wurde eine Standortsuche für ein solches Gebäude durchgeführt. Dafür wurden mehrere Varianten in Augenschein genommen. Diese sind in dem Luftbild (Anlage 2) dargestellt und in der Matrix (Anlage 3) unter verschiedenen Gesichtspunkten bewertet worden. Dabei mussten bereits alle möglichen Standorte, die sich im Inneren von vorhandenen Gebäuden befinden, verworfen werden, weil eine gemeinsame oder langfristige Nutzung nicht gewährleistet werden kann.

Die möglichen Standorte auf bisher unbebauten Flächen wurden in einem gemeinsamen Ortstermin mit dem Welterbe- und Gestaltungsbeirat besichtigt und begutachtet.

Alle neuen Standorte haben gemeinsam den Nachteil, dass dort ein neues Gebäude im Umfeld der Hubbrücken entsteht, das zwar zwingend mit den Hubbrücken verbunden ist, aber architektonisch keinen Bezug zu ihnen herstellt. Deswegen ergab sich als Empfehlung des Welterbe- und Gestaltungsbeirats die Variante, den Anbau aus den vermutlich 1950er Jahren an das südliche Betriebsgebäude abzubrechen und mit einer neuen Gestaltung für die benötigten Zwecke neu zu errichten. Dabei sollten die technischen Anlagen soweit wie möglich in einem unterirdischen Gebäudeteil untergebracht werden (Anlage 4).

Da die mechanische Betriebssicherheit unabhängig von einer Fernsteuerung ist, konnte die zusätzliche Risikobetrachtung auf die Datenverbindung reduziert und eine ausreichende Ausfallsicherheit nachgewiesen werden, so dass kein vollständiger Steuerstand mehr notwendig wird. Außerdem ist es gelungen, die erforderlichen Technikräume in einen neu zu bauenden Keller direkt südlich der Hubbrücke einzufügen. Dieser muss lediglich einen Zugang über ein Treppenhaus erhalten, das in etwa in den Abmessungen des vorhandenen Anbaus errichtet werden kann. Außerdem wird es noch eine Schachtabdeckung in der Freifläche geben, die für temporäre Zugänge für größere Bauteile benötigt wird.



Südliches Hubbrückengebäude von Osten (Kanalstraße) gesehen



Südliches Hubbrückengebäude von Süden (Untertrave) gesehen

Das weitere Vorgehen zur Sanierung der Hubbrücken und zum Bau des Zugangsgebäudes

wird im Zuge einer gemeinsamen Planung erfolgen. Hierzu wurde eine Planungsvereinbarung erarbeitet, die die jeweils zu leistenden Anteile an der Planung regelt. Die Ergebnisse der Planung werden zu gegebener Zeit dem Bauausschuss vorgestellt.

Zu D1.1: Sind bereits (von der Eigenseite) Leistungsphasen nach HOAI beauftragt und, wenn ja, welche, mit welcher Terminsetzung?

Die Objekt- und Tragwerksplanung für den Brückenbau und die Maschinenplanung für die Antriebe ist an eine Planungsgemeinschaft aus entsprechenden Fachbüros vergeben worden. Folgende Leistungen sind beauftragt:

Stufenweise Aufstellung der Ausführungsunterlagen, in der Planungstiefe der LPh 3, teilweise LPh 4 und 5 der entsprechenden Leistungsbilder der HOAI.

Für die neu zu bauenden Technikräume für Anlagen- und Verkehrstechnik für die entsprechenden Leistungsbilder einschl. Variantenuntersuchung und Bedarfsermittlung.

In der Fortsetzung ist die Planung des Gesamtbauwerkes in der Planungstiefe der LPh 4 und 5 der entsprechenden Leistungsbilder der HOAI vorgesehen. Hinsichtlich der Brückenüberbauten wird die LPh 4 der Tragwerksplanung und LPh 5 der Objekt- und Tragwerksplanung nach Vergabe der Bauleistungen und nach der Demontage der Überbauten erbracht. Diese baubegleitende Tragwerks- und Ausführungsplanung sieht eine Begutachtung der Überbauten nach erfolgtem Aushub, Einhausen und Entschichten vor. Auf deren Basis werden die notwendigen Maßnahmen für die Bauausführung festgelegt.

Zu D1.2: Gibt es bereits Terminvorstellungen für den Beginn und für die Dauer der Maßnahmen für die Instandsetzungsvariante I-2?

Der Baubeginn ist im IV. Quartal 2025 vorgesehen. Der Abschluss der Bauarbeiten wird für Ende 2028 prognostiziert.

Zu D1.3: Ist noch aktuell, dass die originäre, historische Hotopp'sche Antriebstechnik nicht weiter für den Betrieb saniert und genutzt werden soll? Wenn ja, mit welcher Begründung außer zu hohen Kosten?

Siehe hierzu VO/2022/11688, Sanierungsbeteiligung an den Hubbrücken, Fortsetzung Verhandlung mit WNA, hier Anlage 1: Vermerk zum weiteren Vorgehen i.S. Hubbrücke, S. 9:

„Ungeachtet [der Kosten im Rahmen des Zumutbaren] dürfte die Zumutbarkeitsgrenze aber auch dann überschritten sein, wenn die Wiederherstellung der alten Antriebstechnik dazu führen würden, dass damit die gemäß den heutigen technischen Vorgaben notwendigen Standards nicht erfüllt werden könnten. Denn es geht ja nicht nur um ein Museumsstück, sondern um eine zur zweckentsprechenden Nutzung vorgesehene wasserstraßenrechtliche Kreuzungsanlage. Hier wendet die WSV ein, dass die Antriebstechnik für die instandgesetzte Anlage nicht mehr zu nutzen sei. Dies begründe sich zum einen aus dem technischen Zustand der Anlage und zum anderen aus den einzuhaltenden Vorschriften hinsichtlich der Arbeitssicherheit und des Gesundheitsschutzes sowie den Ergebnissen der Beurteilung der Anlagenach der Maschinenrichtlinie. Überdies sei die Eisenbahnbrücke im Jahr 2009 zunächst außer Betrieb gesetzt worden und genieße daher bei Neuinbetriebnahme keinen Bestandsschutz mehr. Das bedeute, dass eine Wiederinbetriebnahme nur unter Einhaltung der aktuellen rechtlichen Vorgaben hinsichtlich technischer Normung, Arbeitsschutz, Gesundheitsschutz, Umweltschutz etc. erfolgen könne.

[...]

Die Einwände der WSV lassen sich in dem als Anlage 2 beigefügten Auszug der Machbarkeitsstudie zur Modernisierung des Hubbrückenensembles vom 21.05.2019 im Einzelnen nachlesen.“

Was ist mit der historischen, denkmalgeschützten Antriebstechnik geplant?

Ebenda, S. 10:

„Die WSV weist auch darauf hin, dass sie nicht die Absicht habe, die vorhandene Technik zurückzubauen. Vielmehr solle diese im vorhandenen Gebäude verbleiben, jedoch ohne Nutzung.“

Zu D1.4: Ist es richtig, dass es für den Umbau bzw. die Reaktivierung der (ehemaligen) Eisenbahnbrücke nach der Vorgabe der Instandsetzungslösung I-2 zwischen dem WNA-Magdeburg und der Hansestadt Lübeck eine Planungsvereinbarung (PV) gibt?

Es gibt eine Planungsvereinbarung.

Zu D1.5: Wann ist mit der Unterzeichnung der PV und deren Rechtswirksamkeit zu rechnen?

Seitens der Hansestadt Lübeck wurde sie am 10.11.2023 und vom Wasserstraßen-Neubauamt Magdeburg am 04.12.2023 unterzeichnet.

Zu D2. Kosten:

Siehe hierzu die Vorlagen VO/2020/09391, Stellungnahme der Hansestadt Lübeck zur Modernisierung des Hubbrückenensembles, VO/2022/11183, Gutachterliche Stellungnahme zur Kostentragung Hubbrücken, und die Vorlage VO/2022/11688, Sanierungsbeteiligung an den Hubbrücken, Fortsetzung Verhandlung mit WNA, hier Anlage 1: Vermerk zum weiteren Vorgehen i.S. Hubbrücke, S. 11:

Dort werden die Kosten abhängig von unterschiedlichen Szenarien dargestellt und auf das Jahr 2023 berechnet, dem ursprünglich geplanten Termin für die Auftragserteilung für die Sanierung der Hubbrücken. In der Berechnung auf Basis des Baupreisindex (BPI) des Statistischen Bundesamts wurde eine Kostensteigerung von 33,3 % vom Jahr 2019 (Kostenschätzung) bis 2023 (gepl. Auftrag) ermittelt. Durch die starke Inflation in 2022 wurde bereits Ende 2022 der prognostizierte Wert erreicht.

Am 08.04.2024 genehmigt das Bundesministerium für Digitales und Verkehr mit einem Schreiben an die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt die Haushaltsunterlage „Grundinstandsetzung der Hubbrücken und Gehwegbrücke“ und damit die Umsetzung der Maßnahme durch die WSV. Die Haushaltsunterlage hat eine Kostenschätzung zur Grundlage, die von einem Baukostenanteil der Hansestadt Lübeck von 12.550.000 EUR ausgeht. Die Genehmigung und die Haushaltsunterlage sind dieser Vorlage als Anlagen 5 und 6 beigefügt

Derzeit steht der Baukostenindex 37,1 % über den Schätzwerten von 2019. Im Zuge dieser Vorlage werden die nicht in der Haushaltsunterlage genannten Kosten auf das Jahr 2025 aktualisiert, dem derzeitigen geplanten Auftragsdatum. Das sind zum einen die Ablösungskosten für den Betrieb und die Unterhaltung, zum anderen die Straßenbaukosten. Für die Fortschreibung des PBI für das Jahr 2025 wird der gemittelte Kostenzuwachs der letzten 5 Jahre angenommen. Er ergibt sich mit ca. 1,75 Prozentpunkten je Quartal. Damit ergibt sich eine Kostensteigerung von 48,6 % gegenüber der ursprünglichen Kostenschätzung.

In der Anlage 7 zu dieser Vorlage werden alle im Folgenden genannten Kosten tabellarisch aufgeführt.

Hinweis: Die Zahlenangaben werden auf 5.000 EUR gerundet, deswegen können sie bei einer Nachrechnung oder zu den Angaben in den benannten Vorlagen geringfügig abweichen.

Zu D2.1: Wie hoch sind die Gesamtkosten für die Teilbaumaßnahme gemäß der o. g. PV?

Die Gesamtkosten für den Umbau der Eisenbahnhubbrücke zur Geh- und Radwegbrücke wurden in der Vorlage VO/2020/09391 mit 7.340.000 EUR auf der Basis des Jahres 2019 berechnet. Gemäß der Vorlage VO/2022/11183 wurde bis zum Jahr 2023 eine Preissteigerung von 33,3 % angenommen, daraus ergaben sich Gesamtbaukosten nur für den Umbau der Eisenbahnhubbrücke mit 9.785.000 EUR für 2023.

Mit der Vorlage der Entwurfs-HU durch das Wasserstraßen-Neubauamt Magdeburg sind die Baukosten nur für das gesamte Hubbrückenensemble mit 40.370.000 EUR angegeben. Der Anteil für den Umbau der Eisenbahnhubbrücke wird nicht ausgewiesen, er kann aufgrund der Anteile der Teilbauwerke auf etwa 17.450.000 EUR geschätzt werden.

Zu D2.2: Wie hoch ist der Anteil für Lübeck (in % sowie in €)?

Der Teilungsschlüssel wird anhand der ursprünglichen Schätzwerte mit rd. 66 % für die Hansestadt Lübeck und rd. 34 % für die WSV hergeleitet (siehe hierzu VO/2022/11688, hier Anlage 1 S. 12). Daraus ergab sich in der Vorlage 2020/VO/09391 ein Baukostenanteil von 4.825.000 EUR.

Unter Berücksichtigung der Kostensteigerung gem. Vorlage 2022/2022/11183 von 33,3 % erhöhte sich der ein Baukostenanteil für die Hansestadt Lübeck von auf 6.430.000 EUR.

Einschließlich der Ablösung der Betriebs- und Unterhaltungskosten sowie der Straßenbaukosten für den Anschluss der Brücke an das Straßennetz werden wurden die Kosten in der Vorlage VO/2022/11688 auf 13.057.000 EUR prognostiziert.

Mit der Vorlage der Entwurfs-HU durch das Wasserstraßen-Neubauamt Magdeburg wird der Baukostenanteil der Hansestadt Lübeck mit 12.550.000 EUR angegeben. Das entspricht einem neuen Teilungsschlüssel von 71,9 % für die Hansestadt Lübeck.

Einschließlich der Ablösung der Betriebs- und Unterhaltungskosten sowie der Straßenbaukosten für den Anschluss der Brücke an das Straßennetz unter Beachtung der Kostensteigerung bis 2025 können die Gesamtkosten der Hansestadt Lübeck an dem Umbau der Eisenbahnhubbrücke zu einer Geh- und Radwegbrücke mit 22.235.000 EUR angenommen werden.

Zu D2.3: Konnte hinsichtlich der 'Zukunftskosten' (Unterhaltung, Betrieb) ein erträglicher Zahlungsmodus vereinbart werden und, wenn ja, welcher?

Diese Kosten für Unterhaltung und Betrieb wurden noch nicht verhandelt, sie sind Teil der Kreuzungsvereinbarung und werden erst bei der Ermittlung genauerer Kosten und der endgültigen Festlegung des Teilungsschlüssels berechnet. Sie werden üblicherweise in einer Summe bei Fertigstellung des Bauwerks abgelöst. Eine jährliche Zahlungsweise wurde bereits von der WSV abgelehnt.

Zu D2.4: Wie hoch sind die (Lübecks) Kosten für die sogenannten Vorlandmaßnahmen (Straßenführung, Verkehr)?

In der Vorlage VO/2022/11183 werden diese Kosten mit 1.000.000 EUR geschätzt. Unter Berücksichtigung der Kostensteigerung ergibt sich ein aktueller Wert von 1.485.000 EUR.

Zu D3.: Vorlandmaßnahmen:

Zu D3.1: Gibt es für die Variante I-2 bzw. für die o. g. PV bereits Pläne für eine angepasste Straßen- bzw. Verkehrsführung und, wenn ja, welcher Art?

Hierzu gibt es bisher nur skizzenhafte Vorüberlegungen, Planungsaufträge an Ingenieurbüros werden in Kürze vergeben.

Zu E1: Warum musste diese [Planungs-] Vereinbarung [mit der WSV] nicht im Bauausschuss genehmigt werden?

Mit dem Beschluss der Vorlage VO/2022/11688 am 05.12.2022: „Die Gespräche mit der WSV werden wiederaufgenommen, mit dem Ziel, den Umbau der Eisenbahnhubbrücke zur Geh- und Radwegbrücke im Sinne des Beschlusses der Bürgerschaft vom 25.03.2021 planerisch weiter zu führen. Eine Kostenbelastung der Hansestadt Lübeck soll nach Möglichkeit im Rahmen der Mehrkostenregelung durchgesetzt werden.“ erhielt die Verwaltung den Auf-

trag, die Planungen an den Hubbrücken fortzuführen. Die Ausgestaltung der dafür notwendigen Verträge ist Teil der Verwaltungsarbeit.

Zu E2: Wann wird der Inhalt der Vereinbarung dem Bauausschuss zur Kenntnis gegeben?

Es ist normalerweise nicht vorgesehen, dass Verwaltungsvereinbarungen zur Kenntnis in die Gremien gegeben werden. Sie sind Teil der Umsetzung der politischen Beschlüsse durch die Verwaltung.

Anlagen:

- Anlage 1: Anfrage des MdB Tim Klüssendorf und Antwort des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr vom 04.07.2023
- Anlage 2: Luftbild mit mgl. Standorten, Maßstab 1:500
- Anlage 3: Matrix
- Anlage 4: Votum des Welterbe- und Gestaltungsbeirats zu den Hubbrücken
- Anlage 5: Erlass Genehmigung EHU Hubbrücken Lübeck
- Anlage 6: Entwurf-HU des Wasserstraßen-Neubauamt Magdeburg
- Anlage 7: Tabellarische Zusammenfassung der Kostenschätzung

Senatorin Joanna Hagen