



► 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 Eigenseite) 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 Steuerkanzle 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 Straßebaukosten 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 Straßebaukosten 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



Bundesministerium für Digitales und Verkehr • 11030 Berlin

Herrn
Tim Klüssendorf MdB
Deutscher Bundestag
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Betreff: Hubbrücken in Lübeck

Bezug: Ihr Schreiben vom 14.06.2023
Aktenzeichen: WS 11/5221.36-30
Datum: Berlin, **04. Juli 2023**
Seite 1 von 3

Sehr geehrter Herr Kollege, *lieber Tim,*

vielen Dank für Ihr Schreiben vom 14.06.2023, mit dem Sie sich für die Erhaltung der über 120 Jahre alten Hubbrücken in Lübeck einsetzen.

Die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) ist sich der Verantwortung des Betriebs und Erhalts des geschichtsträchtigen Hubbrückenensembles über die Trave in der nahen Umgebung des UNESCO-Weltkulturerbes bewusst.

Um dem Schiffs- und Straßenverkehr gleichermaßen eine zuverlässige Verkehrsanlage zu bieten, wurden bereits im Mai 2021 aufgrund des sich verschlechternden Zustands der alten Antriebstechnik die Betriebszeiten minimiert und damit die Nutzungsdauer der Hubbrücken verlängert. Zusätzlich wurden die Fahrstufen von 4 auf 2 reduziert. Durch die Verringerung der Anzahl der Brückenöffnungen wurden die Kräfteinwirkungen auf die Bestandstechnik minimiert und der Betrieb der Anlage gesichert. Diese Abwägungen und Entscheidungen basierten einerseits auf der Betreiberverantwortung und andererseits mit Bezug auf die bevorstehende Grundinstandsetzung.

Aufgrund eines technischen Defekts an einem Antriebsmotor ist die Straßenhubbrücke seit dem 09.02.2023 im gehobenen Zustand außer Betrieb. Der Straßen- und Radverkehr wird zwar umgeleitet, die Fußgänger können jedoch uneingeschränkt die Brücke nutzen. Der Schiffsverkehr ist ebenfalls nicht betroffen.

Im Zuge der fortlaufenden Untersuchungen sind noch weitere Schäden im Bereich des Antriebs, hier zum Beispiel Hubzylinderabriss und weitere Schadensentwicklungen sowie Materialschwächung ersichtlich geworden. Aus diesem Grunde ist vor der Wiederinbetriebnahme eine maschinen- und elektrotechnische Begutachtung erforderlich geworden. In dieser wurde die

Oliver Luksic, MdB

Parlamentarischer Staatssekretär
Koordinator der Bundesregierung
für Güterverkehr und Logistik

Invalidenstraße 44
10115 Berlin

Postanschrift:
11030 Berlin

Tel. +49 30 18-

Fax +49 30 18-

psts-l@bmdv.bund.de

www.bmdv.bund.de





Seite 2 von 3

Betriebssicherheit, Dauerhaftigkeit, Gebrauchstauglichkeit und Verkehrssicherheit beurteilt. Daraus resultiert ein Planungs-, Vergabe und Instandsetzungszeitraum von ca. 20 Monaten und ein Haushaltsmittelbedarf von mindestens 450.000 Euro.

In der Vergangenheit fanden bereits intensive Abstimmungen zwischen dem WSA Ostsee (damals WSA Lübeck) und der Hansestadt Lübeck statt mit dem Ziel, eine Lösung für den zukünftigen Betrieb des Hubbrückenensembles Lübeck zu finden. Der Ersatzneubau des Brückenensembles als Replikat wurde in Abstimmung mit der Hansestadt Lübeck planerisch umgesetzt. Nach öffentlicher Diskussion wurde die favorisierte Variante 2016 aufgrund des Denkmalschutzes verworfen.

Seit 2016 wird als Ergebnis der Voruntersuchung und einer vorausgehenden vertieften Bauwerksprüfung die Grundinstandsetzung der Anlage im Ist-Zustand bei Ersatz der Antriebs- und Nachrichtentechnik verfolgt.

Die weiteren Abstimmungen zwischen der WSV und der Hansestadt Lübeck waren geprägt von Unsicherheiten bezüglich des Denkmalschutzes und der Kostenbeteiligung seitens des Kreuzungspartners. Die Hansestadt wurde schriftlich darauf hingewiesen, dass es dadurch zu einer Verzögerung der Grundinstandsetzung bis hin zur Sperrung des Brückenensembles kommen kann. Seit März 2023 sind die unterbrochenen Verhandlungen zur Kreuzungsvereinbarung nach § 41 Bundeswasserstraßengesetz wiederaufgenommen, da die Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck ihrer Verwaltung Ende 2022 das Mandat zur Verhandlung gegeben hat. In Abhängigkeit dessen kann der weitere Planungsprozess und der Beginn der Grundinstandsetzung prognostiziert werden.

Auf Einladung der WSV fand am 08.05.2023 ein Termin zwischen der Hansestadt Lübeck, u.a. vertreten durch die Bausenatorin Frau Hagen, dem für die Planung zuständigen Wasserstraßenneubauamt Magdeburg (WNA) und dem WSA Ostsee statt. Dort wurde vereinbart, dass bis Ende August eine Planungsvereinbarung abgeschlossen werden soll. Diese stellt die Grundlage zur weiteren rechtssicheren Planung und zur abzuschließenden Kreuzungsvereinbarung dar. Gemäß dem jetzigen Verhandlungs- und Planungsstand unter Voraussetzung der genehmigten Haushaltsunterlage und Haushaltsmittelzuweisung wird von einer Bauzeit für die Brückenanlagen von Ende 2025 bis Ende 2028 ausgegangen. Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass aufgrund des Denkmalschutzes diverse Bauteile als Sonderanfertigungen geplant und produziert werden müssen.

Wie Sie meinen vorhergehenden Ausführungen entnehmen können, arbeitet die WSV sowohl im Bereich des Betriebes und der Unterhaltung als auch im Bereich der Planung der Grundinstandsetzung aktiv an der Modernisierung der Brückenanlagen in Kooperation mit der Hansestadt Lübeck, um für alle Beteiligten und Nutzer eine verlässliche und sichere Verkehrsanlage umsetzen und vorhalten zu können.





Seite 3 von 3

Mit freundlichen Grüßen

Dein Oliver Luksic

Oliver Luksic



Tim Klüssendorf
Mitglied des Deutschen Bundestages

325

Tim Klüssendorf, MdB, Große Burgstraße 51, 23552 Lübeck

Bundesministerium für Digitales und Verkehr
z.Hd. Herr Staatssekretär Oliver Luksic
Invalidenstraße 44
10115 Berlin

Bundesministerium für Digitales und Verkehr		MIN	
- Büro PSts Luksic -		PSts T	
Eingang 14. Juni 2023		PSts L	X
Az:		PSts in K	
Frist: 04.07.		Sts Sch	
Wv:		Sts H	
Kopie für: WV		Sts in SH	
Kopie vorab an:		MB	
		AL	

Sts SH
AL WS
UAL WS 1
WS 12

SP
15/06

WS 12 L) WS 11, L 11

Berlin, 14.06.2023
Bezug: Sanierung Hubbrücke Lübeck
Anlagen: -

Dringende Sanierung der Hubbrücke in Lübeck

Tim Klüssendorf, MdB
Große Burgstraße 51
23552 Lübeck
Telefon: +49 451-
tim.kluessendorf.wk@bundestag.de

Sehr geehrter Herr Staatssekretär Luksic,

ich erlaube mir, Sie um Unterstützung in einer dringenden Angelegenheit aus meinem Wahlkreis Lübeck zu bitten.

Berliner Büro
Platz der Republik 1
11011 Berlin
Büro: Wilhelmstraße 65
Raum: 5.18-5.20
Telefon: +49 30 227-
tim.kluessendorf@bundestag.de

Das Zentrum Lübecks, die mittelalterliche Altstadtinsel, wird im Osten von der Kanaltrave umschlossen, die südlich aus dem Elbe-Lübeck-Kanal hervorgeht und sich am Burgtor mit der Stadtrave vereinigt. An diesem Knotenpunkt verbindet die denkmalgeschützte Marstallbrücke, bekannt als Hubbrücke, Innenstadt, Hafen und den Stadtteil St. Gertrud und prägt mit ihrem neogotischen Äußeren die Silhouette der als UNESCO-Weltkulturerbe geschützten Lübecker Altstadt. Als einziger die Trave querender Brückenbau in Lübeck liegt sie vollständig in der Verantwortung des Bundes.

Die 1900 eingeweihte Brücke gilt als technisches Unikum, dessen für den Auto- und Radverkehr genutzter mittlerer Brückenteil bei Schiffsverkehr hydraulisch angehoben wird. Antrieb und Mechanik befinden sich seit Jahren in einem Zustand der technischen Verwahrlosung, Reparaturen wurden stets nur bei Störungen im allernotwendigsten Rahmen durchgeführt. Die hieraus resultierende Unzuverlässigkeit des Bauwerks war sowohl absehbar als auch vermeidbar und führt in der komplexen Verkehrssituation der Lübecker Innenstadt zu einer sich potenzierenden Belastung sowohl aller Verkehrsteilnehmer:innen als auch der Anwohner:innen.

Seit dem 09. Februar diesen Jahres ist die Brücke im gehobenen Zustand außer Betrieb, ein kürzlich abgeschlossenes Gutachten hat umfangreiche Defekte an diversen Stellen des Antriebs und der Antriebsperipherie festgestellt.

Tim Klüssendorf

Mitglied des Deutschen Bundestages

Es kann nicht sein, dass der Bund die Sanierung dieses für Lübeck enorm wichtigen Verkehrsweges auf letztlich unbestimmte Zeit vertagt. Schon der Zeitrahmen für den Beginn der notwendigsten Instandsetzungsmaßnahmen wird von Seiten der GDWS auf frühestens 2024 / 25 datiert – solange können die Lübecker:innen nicht warten. Die Hubbrücke stellt eine Schlüsselstelle für Verkehre ins und am Stadtzentrum vorbei und einen wichtigen Zubringer für die überregionalen Verkehre der nördlich gelegenen Eric-Warburg Brücke dar. Nun muss die aufgrund ökologischer und verkehrsberuhigender Maßnahmen für den Durchgangsverkehr gesperrte mittelalterliche Innenstadt wieder für den Verkehr geöffnet werden. Der Bund gibt hier ein schlechtes Beispiel ab, eine vernünftige Interessensabwägung in der die Bedarfe der Lübecker Bevölkerung sowie der direkten Anlieger:innen Berücksichtigung fanden, kann es beim derzeitigen Sachstand nicht gegeben haben. Da durch den Defekt der Brücke nur die landgebundenen Verkehre beeinträchtigt sind, scheint das WSA Elbe weder Dringlichkeit noch Notwendigkeit in der zeitnahen Instandsetzung zu erkennen.

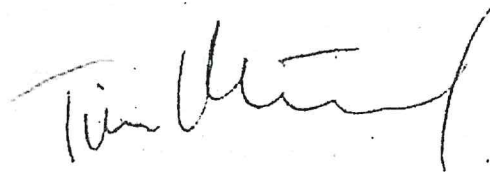
Dieser Zustand ist den mehr als 14.000 Lübecker:innen, die täglich auf die Brücke angewiesen sind, nicht länger zuzumuten. Weder ist eine klare Perspektive für die Wiederinbetriebnahme der Hubbrücke zu erkennen, noch steht eine langfristige Verbesserung der Situation in Aussicht. Auch die von der Hansestadt Lübeck vorgenommenen, über die Planung des Bundes hinausgehenden Planungen, die Brücke barrierefrei zu gestalten, fanden bisher keine Unterstützung.

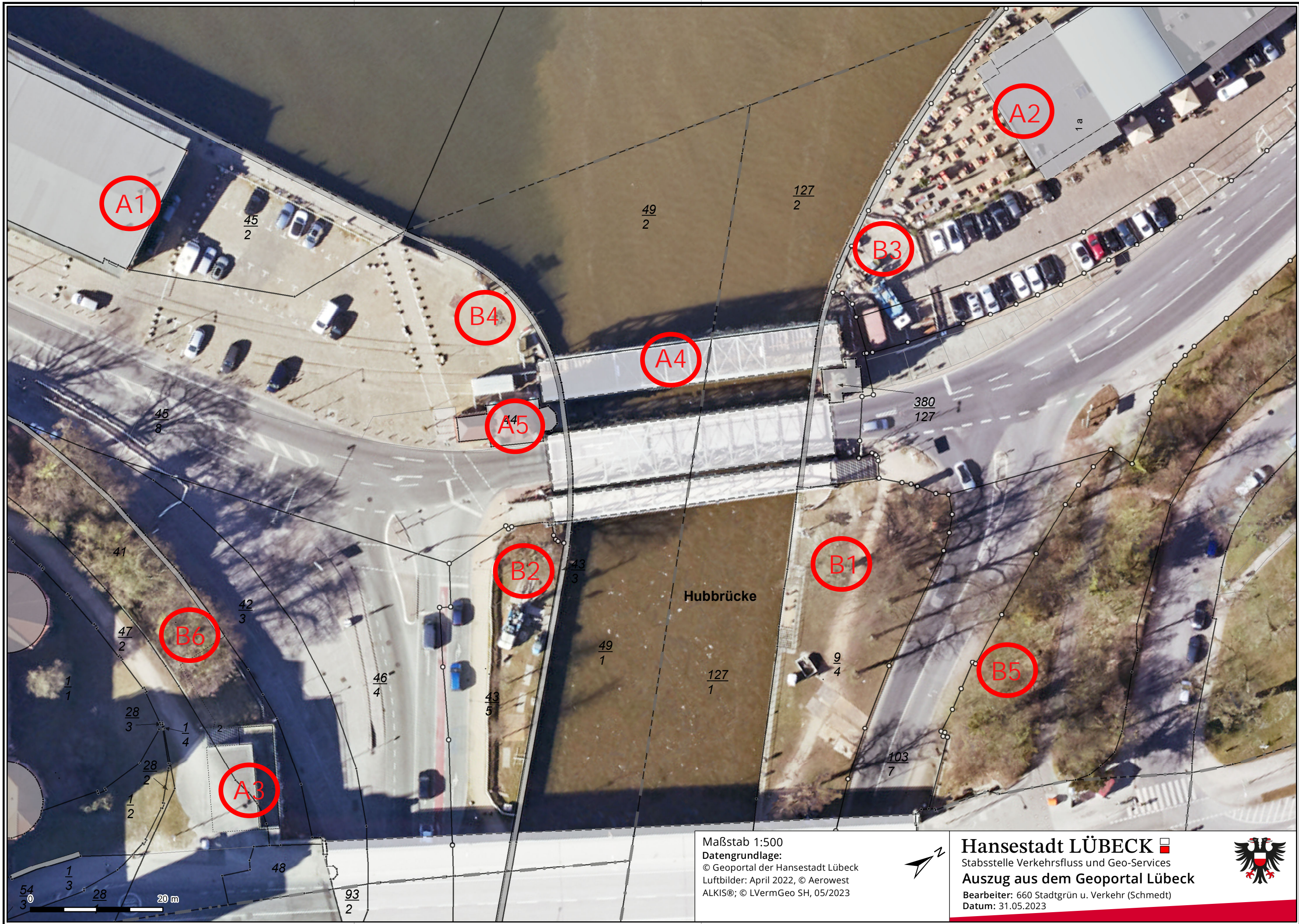
Die Stadt Lübeck hat es trotz klammer Haushaltslage, massivem Investitionsstau und großen verkehrsplanerischen Herausforderungen bei allen Brücken in eigener Hand stets zu tragfähigen Lösungen in mittlerer Frist gebracht. Der Bund sollte hier nicht hinter diese Leistung zurückfallen.

Gerne möchte ich Sie einladen, sich in meiner Begleitung einen persönlichen Eindruck vor Ort zu verschaffen. Bitte teilen Sie mir mit, wann Sie hierfür zur Verfügung stehen würden. Für Ihren Einsatz in dieser Sache wäre ich Ihnen sehr dankbar.

Mit freundlichen Grüßen


Ihr





Maßstab 1:500
 Datengrundlage:
 © Geoportal der Hansestadt Lübeck
 Luftbilder: April 2022, © Aerowest
 ALKIS®; © LVermGeo SH, 05/2023



Hansestadt LÜBECK 
 Stabsstelle Verkehrsfluss und Geo-Services
Auszug aus dem Geoportal Lübeck
 Bearbeiter: 660 Stadtgrün u. Verkehr (Schmedt)
 Datum: 31.05.2023



Nr.	Standort	Verfügbarkeit			Randbedingungen			Auflagen			Erschließung			Gebäude		Gesamteindruck auf das Stadtbild	Gestaltungsmöglichkeiten
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14		
	A = Unterbringung im vorhandenen Gebäude B = Neubau	Eigentümer	derzeitige Nutzung	langfristig geplante Nutzung	Lage und Entfernung z. d. Hubbrücken	Leitungen	Weitere Besonderheiten des Grundstücks, die nicht anderweitig genannt werden (z. B. Hanglage)	Denkmalschutz, Archäologie	Naturschutz	weitere	Erreichbarkeit	Sichtbeziehung	Kabellängen	Langfristige Verfügbarkeit	Keller, Trennung zw. Antriebs- und Bedienung, Hochwassersicherheit	Zusammenwirkung mit Hubbrückensembles, Auswirkungen auf Stadtbild	Architektur, Nebenfunktionen (WC, Inlässe)
A.1	Unterbringung im Schuppen 9	Schuppen 9 ist ein ehemaliger Hafenschuppen, Eigentümer LPA.	derzeitige Nutzung als Event-Räumlichkeit	zukünftige Nutzung als Event-Räumlichkeit Der Schuppen soll langfristig verpachtet werden auf der Basis eines Erbbaurechts, d.h. Grundstück bleibt bei LPA, das Gebäude geht in das Eigentum und die Verwaltung des Erwerbsberechtigten über	Lage südwestlich der Hubbrücken, in ca. 70 m Entfernung zum Widerlager.	Regenwasserammier vom Pumpwerk zur Kalkante, Telekom-Hausanschluss (Für die Hubbrücke -;)				Herrichten des Gebäudes unter Beachtung aktueller Vorschriften (Brandschutz, Maschinenrichtlinie, Arbeitsstättenverordnung usw.) Gebäude steht (vermutlich) unter Denkmalschutz	Gute Erreichbarkeit für Personal und Service, keine Zugänglichkeit für Großgerät	Keine Sichtbeziehung auf die Schifffahrt, weit weg, keine Sicht zum Straßenverkehr	sehr groß, vorbehaltlich geneuerer Planung > 70 m	Für die Einrichtung eines Betriebsgebäudes muss der Betrieb für mindestens 60 Jahre sicher gestellt werden. Das ist bei der angestrebten Konsultation mit einem Erbbaurecht nicht sicher gestellt.	Sämtliche technische Einrichtungen auf engem Raum. Hochwassersicherheit sollte herzustellen sein	Städtebaulich wäre diese Lösung vermutlich optimal, da kein Neubau erforderlich wird vorhandene Gebäude genutzt werden.	
A.2	Unterbringung im Schuppen 10 (Bar Celona)	Eigentümer der Flächen ist SPA, die Rechte an dem Grundstück sowie das Gebäude sind in Erbschaft abgeben worden.	Derzeitige Nutzung als Restaurant	Zukünftige Nutzung als Restaurant	Lage nördlich der Hubbrücken, in ca. 45 m Entfernung zum Widerlager. Querung von Hafentflächen erforderlich Leitungen?					Gebäude steht (vermutlich) unter Denkmalschutz	Gute Erreichbarkeit für Personal und Service, keine Zugänglichkeit für Großgerät	Keine Sichtbeziehung auf die Schifffahrt, weit weg, keine Sicht zum Straßenverkehr	Mittlere Kabellängen erforderlich, vorbeh. geneuerer Planung ca. 50 m	Für die Einrichtung eines Betriebsgebäudes muss der Betrieb für mindestens 60 Jahre sicher gestellt werden. Das ist bei der vorhandenen Konsultation mit einem Erbbaurecht nicht sicher gestellt.	Sämtliche technische Einrichtungen auf engem Raum. Hochwassersicherheit sollte herzustellen sein	Städtebaulich wäre diese Lösung vermutlich optimal, da kein Neubau erforderlich wird vorhandene Gebäude genutzt werden.	
A.3	Pumpwerk im Hang des Burgbergs	Eigentum und Nutzung durch Entsorgungsbetriebe.	Pumpwerk für Haupt-SW-Sanierer der gesamten Innenstadt	Pumpwerk für Haupt-SW-Sanierer der gesamten Innenstadt	Lage südlich der Hubbrücken, in ca. 70 m Entfernung zum Widerlager.		Kein Gebäude steht nicht für eine Umnutzung zur Verfügung										
A.4	Eisenbahnhubbrücke	Eigentum der WSV,	Derzeit stillgelegte Brücke	Nutzung für Geh- und Radverkehr durch Bürgerschaft beschlossene	Unmittelbare Nähe zu den Widerlagern	Keine	Altes Brückenbauwerk, statischer Nachweis erforderlich, Anstrichschutz nachrüsten	Die Hubbrücken sollen so unverändert wie möglich erhalten werden		Bauwerk steht unter Denkmalschutz	Gute Erreichbarkeit für Personal und Service, Zugänglichkeit auch für Großgerät (Kran)	optimale Sichtbeziehungen zur Schifffahrt, gute Sicht zum Straßenverkehr	Minimal	Brücke befindet sich bereits im Eigentum der WSV	Sämtliche technische Einrichtungen hochwassersicher und auf engem Raum		
A.5	vorh. Betriebsgebäude	Eigentum der WSV,	Betriebsgebäude	Museum	Unmittelbare Nähe zu den Widerlagern	Keine		Die Hubbrücken sollen so unverändert wie möglich erhalten werden, insbesondere auch die alte Maschinenteknik, die in dieser Variante weichen musste		Herrichten des Gebäudes unter Beachtung aktueller Vorschriften (Brandschutz, Maschinenrichtlinie, Arbeitsstättenverordnung usw.) Gebäude steht unter Denkmalschutz	Gute Erreichbarkeit für Personal und Service, Zugänglichkeit auch für Großgerät (Kran)	optimale Sichtbeziehungen zur Schifffahrt, gute Sicht zum Straßenverkehr	Minimal	Brücke befindet sich bereits im Eigentum der WSV	Platzangebot sehr knapp, könnte nicht ausreichen	Städtebaulich wäre diese Lösung vermutlich optimal, da kein Neubau erforderlich wird vorhandene Gebäude genutzt werden.	
B1	Nördliche Grünfläche zwischen Burgtorbrücke und Hubbrücken	Bereich Stadtgrün und Verkehr (eigener Bereich, leichter Zugriff)	öffentl. Grünfläche (geringer Erholungswert)	öffentl. Grünfläche (geringer Erholungswert)	Lage östlich der Hubbrücken, ca. 25 m zum Widerlager	Druckleitung der EBL 3 x DN 600 an der östl. Seite, Trasse für 110 KV-Leitung an der westlichen Seite (Umverlegung von der Gehwegbrücke) 10 KV-Leitung parallel zum Kanal mittig im Grundstück	Treppenanlage in Kaimauer, Alte Kaimauer, Gründung ungewiss Muss bei entspr. Abstand aber nicht störend sein	Am wenigsten Störung der Stadtsilhouette	Alter, wertvoller Baubestand, Beeinträchtigung der Gebäude wäre je nach Abmessungen des Gebäudes schwierig zu vermeiden		Gute Erreichbarkeit für Personal und Service, Zugänglichkeit auch für Großgerät (Kran)	gute Sichtbeziehung zur Schifffahrt, geringe Sicht zum Straßenverkehr	Moderat		1-stöckiger Bau mit Keller, Hochwassersicher durch weiße Wanne, auf engem Raum		
B2	Südliche Grünfläche zwischen Burgtorbrücke und Hubbrücken	Bereich Stadtgrün und Verkehr (eigener Bereich, leichter Zugriff)	öffentl. Grünfläche (sehr geringer Erholungswert)	öffentl. Grünfläche (sehr geringer Erholungswert)	Lage östlich der Hubbrücken, ca. 20 m zum Widerlager möglw. zu klein	Druckleitung der EBL 3 x DN 600 an der östl. Seite, Trasse für 110 KV-Leitung an der westlichen Seite (Umverlegung von der Gehwegbrücke)	Alte Hafemauer, Gründung ungewiss gegenseitige Einflussnahme aufgrund der Grundstückgröße gewiss, möglw. Tiefgründung erf.	Umweltbare ungewollte Wirkung vor der Altstadt	Grünfläche mit dem geringsten Widerstand seitens der UNV		Gute Erreichbarkeit für Personal und Service, Zugänglichkeit auch für Großgerät (Kran) mit Straßensperrung	gute Sichtbeziehung zur Schifffahrt, geringe Sicht zum Straßenverkehr	Gering		1-stöckiger Bau mit Keller, Hochwassersicher durch weiße Wanne, sehr beengte Verhältnisse, möglw. nicht ausreichend für ein Gebäude		
B3	Nördliche Hafenfäche neben den Hubbrücken an der Mündung des ELK in die Trave/ den Burgtorhafen	LPA, Hafenfäche (gleicher Fachbereich, Zugriff denkbar)	Parkplatz, Außengastronomie	Parkplatz, Außengastronomie	Lage nordwestlich der Hubbrücken, ca. 25 m zum Widerlager	keine Leitungen bekannt	Alte Hafemauer, Gründung ungewiss gegenseitige Einflussnahme je nach Lage des Betr.-Geb. wahrscheinlich, möglw. Tiefgründung erf.	Störung der alten, geschworenen Hafentoptik	Vorzugsvariante/-fläche, keine Bedenken		Gute Erreichbarkeit für Personal und Service, Zugänglichkeit auch für Großgerät (Kran)	gute Sichtbeziehung zur Schifffahrt, keine Sicht zum Straßenverkehr	Moderat		1-stöckiger Bau mit Keller, Hochwassersicher durch weiße Wanne, auf engem Raum		
B4	Südliche Hafenfäche neben den Hubbrücken an der Mündung des ELK in die Trave/ den Burgtorhafen	LPA, Hafenfäche (gleicher Fachbereich, Zugriff denkbar)	Parkplatz (Betriebs-PPF für WSA)	Parkplatz (Betriebs-PPF für WSA)	Lage westlich der Hubbrücken, ca. 20 m zum Widerlager	Telekom ein Hausanschluss (Hubbrücke (-;))	Alte Hafemauer, Gründung ungewiss gegenseitige Einflussnahme je nach Lage des Betr.-Geb. wahrscheinlich, möglw. Tiefgründung erf.	Erbliche Störung der alten, geschworenen Hafentoptik	Vorzugsvariante/-fläche, keine Bedenken		Gute Erreichbarkeit für Personal und Service, Zugänglichkeit auch für Großgerät (Kran)	gute Sichtbeziehung zur Schifffahrt, keine Sicht zum Straßenverkehr	Gering		1-stöckiger Bau mit Keller, Hochwassersicher durch weiße Wanne, auf engem Raum		
B5	Hang zum Gustav-Radbruch-Platz	Bereich Stadtgrün und Verkehr (eigener Bereich, leichter Zugriff)	Grünfläche (dicht bewachsene Böschungsfäche, Klimarelevanz)	Grünfläche (dicht bewachsene Böschungsfäche, Klimarelevanz)	Lage östlich der Hubbrücken, ca. 50 m zum Widerlager	Im Hang keine Leitungen, Querung von Gas, 110 KV und Abwasserdrückung.	Hanglage, Stützwände erforderlich, möglw. Gehweg verlegen	Geringste Störung aus Sicht des DMS, Archäologische Erfassung erf., aber Bebauung möglich	Ausschluss, ist mit hoher Wahrscheinlichkeit Außenbereich		Gute Erreichbarkeit für Personal und Service, Zugänglichkeit auch für Großgerät (Kran) mit Straßensperrung	Keine Sichtbeziehung auf die Schifffahrt, weit weg, keine Sicht zum Straßenverkehr	Mittlere Kabellängen erforderlich, vorbeh. geneuerer Planung ca. 50 m		2-stöckiger Bau möglich, Hochwassersicher, auf engem Raum		
B6	Hang des Burgbergs, neben des EBL-Pumpwerk	Bereich Stadtgrün und Verkehr (eigener Bereich, leichter Zugriff)	Grünfläche (dicht bewachsene Böschungsfäche, Klimarelevanz)	Grünfläche (dicht bewachsene Böschungsfäche, Klimarelevanz)	Lage südlich der Hubbrücken, in ca. 60 m Entfernung zum Widerlager.	Neben dem Pumpwerk besteht noch ein Travo o. ä., sonst keine Leitungen, Querungen von div. Gas-, Wasser-, Stromltg.	Hanglage, Stützwände erforderlich	Geringste Störung aus Sicht des DMS, Archäologische Erfassung erf., aber Bebauung möglich	Ausschluss wegen Beeinträchtigung der geschützten Bauweise		Gute Erreichbarkeit für Personal und Service, Zugänglichkeit auch für Großgerät (Kran)	Keine Sichtbeziehung auf die Schifffahrt, weit weg, keine Sicht zum Straßenverkehr	sehr groß, vorbehaltlich geneuerer Planung > 70 m		2-stöckiger Bau möglich, Hochwassersicher, auf engem Raum		

PROTOKOLL

Teilnehmende

Gestaltungs- und Welterbebeirat

Frau Boesch
Herr Bruun
Herr Prof. Pedersen
Frau Schmid
Herr Prof. Dr. Tubbesing

weitere Teilnehmende

Frau Senatorin Hagen
Herr Schröder
Herr Matzka
Herr Eckhardt
Herr Schmedt, Brückenbau
Herr Wojtkiewitz, Denkmalpflege

Sitzungstermine 2023

09.-10.02.2023

13.-14.07.2023

23.-24.11.2023

Herr Richter, Wasserstraßen-Neubauamt Magdeburg
Frau Rauch, Wasserstraßen-Neubauamt Magdeburg

Betriebsgebäude Hubbrücken Rahmenbedingungen für Neubau

Hansestadt Lübeck, Abteilung Brückenbau

Adresse: Hafensstraße, An der Untertrave (Brückenweg, Kanalstraße) Lübeck

Planungsrecht

<input checked="" type="checkbox"/>	§35 BauGB	<input checked="" type="checkbox"/>	§ 37 BauGB
<input checked="" type="checkbox"/>	Erhaltungssatzung tlw.	<input checked="" type="checkbox"/>	Gestaltungssatzung tlw.
<input type="checkbox"/>	Bauvoranfrage	<input type="checkbox"/>	Bauantrag

Planungsrechtliche Hinweise: s.u.

Bauordnungsrechtliche Hinweise: k.A.

Eigentumsrechtlicher Hinweis: Bundeswasserstraßenverwaltung

UNESCO-Welterbe

<input checked="" type="checkbox"/>	UNESCO Kernzone tlw.	<input checked="" type="checkbox"/>	UNESCO Pufferzone
<input checked="" type="checkbox"/>	UNESCO Sichtachse		

Denkmalschutz

<input checked="" type="checkbox"/>	Einzeldenkmal	<input checked="" type="checkbox"/>	Umgebungsschutz
<input checked="" type="checkbox"/>	Bestandteil einer Mehrheit baulicher Anlagen „Hafenanlagen um 1900“ (Nr. 1110)	<input checked="" type="checkbox"/>	Sachgesamtheit und bauliche Anlage „Hubbrücken“ (Nr. 588)

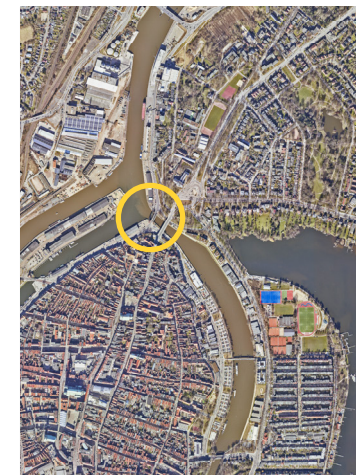
Beratungsfolge

<input checked="" type="checkbox"/>	Erstvorstellung (Grundlagenermittlung)
<input type="checkbox"/>	Wiedervorstellung

Projekt

Ziel der Beratung:

Zum dauerhaften Betrieb der denkmalgeschützten Hubbrücken ist die Errichtung eines neuen Betriebsgebäudes notwendig. Da die Hubbrücken einen unmittelbaren Einfluss auf das Stadtbild, hier insbesondere auch auf den Welterbestatus, haben, wird auch die Errichtung eines Betriebsgebäudes ein wesentliche Bedeutung erhalten. In dieser frühen Phase der Planung werden Standorte mit ihren Möglichkeiten aber auch mit ihren Beschränkungen diskutiert. Weiterhin sind Rahmenbedingungen für die bauliche Gestaltung abzustimmen. Die zurzeit zweigeschossige Baumasse kann sich in Abhängigkeit vom Standort und den technischen Gegebenheiten in Grundriss und Höhe (evtl. Teilkeller) flexibel entwickeln.



Verortung



Luftbild

Betriebsgebäude Hubbrücken Rahmenbedingungen für Neubau

Hansestadt Lübeck, Abteilung Brückenbau

Adresse: Hafenstrasse, An der Untertrave (Brückenweg, Kanalstrasse) Lübeck

Protokoll - Ergebnis

- Votum -

Im Rahmen seiner 71. Sitzung befasste sich der Welterbe- und Gestaltungsbeirat erstmalig mit einem geplanten Neubau eines Betriebsgebäude zur Steuerung einer neuen Antriebstechnik für die Hubbrücke an der Hafenstrasse. Bei der Hubbrücke handelt es sich um ein technisches Denkmal von 1899 aus der Zeit des Kanalbaus. Zum Zeitpunkt der Errichtung der Brücke sorgte eine Hydraulik dafür, die Fahr- und Eisenbahnschienen zu heben und zu senken. Zur Einfügung in den städtischen Kontext wurden Antriebstechnik, Hydraulik und das nötige Gegengewicht in einen neogotisch ausformulierten Turm eingehaust.

Nach einer Ortsbesichtigung u.a. mit Herrn Schmedt (Abteilung Brückenbau der Hansestadt Lübeck), Herrn Wojtkiewicz (Denkmalamt Lübeck) sowie Herrn Richter und Frau Rauch (Wasser- und Schifffahrtsamt Magdeburg) wurde das Vorhaben in einer anschließenden nicht-öffentlichen Sitzung gemeinsam mit Senatorin Hagen diskutiert und am 14. Juli in der öffentlichen Sitzung vorgestellt.

Problematik der nötigen Erneuerung der Antriebstechnik

Eine aufwändige Vorprüfung ergab, dass die bauzeitliche Technik nicht mehr den gültigen Sicherheitsnormen entspricht und zwingend durch eine neue Technik ersetzt werden muss. Der Gestaltungsbeirat bedauert, dass damit das letzte noch funktionierende Technikdenkmal dieser Gattung in Deutschland außer Betrieb genommen wird, erachtet aber das Ergebnis der Voruntersuchung als gegeben. Herr Wojtkiewicz erläutert, dass das Technikdenkmal vor seiner Umrüstung filmisch dokumentiert wird und künftig im denkmalgeschützten Turm präsentiert werden kann. Der Beirat beschäftigt sich deshalb ausschließlich mit der Lage und Ausformulierung des geplanten zukünftigen Betriebsgebäudes.

Diskussion über die notwendige Größe und Lage des Betriebsraums

Der Gestaltungsrat regt zunächst eine Diskussion über den vorgesehenen Flächenbedarf des Betriebsgebäudes an. Herr Schmedt erläutert, dass die im 1. Obergeschoss geplanten Arbeitsräume, die Pantryküche sowie der Waschraum samt Toilette möglicherweise entfallen können. Auch können Teile der Anlagen im geplanten Erdgeschoss möglicherweise flächensparender und - mit Ausnahme des Trafos - unterirdisch angeordnet werden. Allerdings ist bei der Anordnung in einem Untergeschoss auf Hochwassersicherheit zu achten.

Standortdiskussion

Ausführlich werden die im Variantenstudium verbliebenen möglichen Standorte am Pumpenwerk, vor dem Schuppen 9, vor der Bar Celona, in der Grünfläche und

an der Quaimauer diskutiert. Der Beirat kommt zu dem Schluss, dass die bestehende Hubbrücke und das künftige Betriebsgebäude eine bauliche Einheit bilden sollen und die Lösung nicht in einem freistehenden Betriebsgebäude zu suchen ist.

Städtebauliche, architektonische und denkmalpflegerische Setzung und weitere Vorgehensweise

Da der nach 1950 errichtete Backsteinanbau an der Südseite des Turms betriebstechnisch obsolet geworden ist und aus Sicht des Denkmalschutzes kein Bestandteil des Denkmals ist, hält der Gestaltungsbeirat diesen Anbau für sehr geeignet, um den Zugang zum unterirdisch angelegten Betriebsraum sowie gegebenenfalls weitere technische Funktionen aufzunehmen. Es ist für den Beirat denkbar, den Bestand umzunutzen, ihn geringfügig zu vergrößern oder zu ersetzen. Zudem eignet sich der südlich vor dem Anbau gelegene Vorplatz für ein größeres unterirdisches Bauwerk, da der bestehende Außenraum im Zuge der des zukünftigen Radwegekonzepts ohnehin baulich überformt werden muss.

Der Beirat regt an, ein neues Layout des Betriebsgebäudes zu prüfen, wo der bestehende, gegebenenfalls geringfügig vergrößerte Backstein-Anbau als Zugang zu einem neu zu erstellenden flächenoptimierten Untergeschoss genutzt wird. Der Zugang soll für das Betriebspersonal wie auch für technisches Material und Geräte ausgelegt werden. Er bittet ferner um Varianten für die Unterbringung des Trafos, sei es innerhalb des projektierten Betriebsgebäudes oder extern. Herr Schmedt bietet an, diese Prüfung in die Wege zu leiten. Der Beirat wiederum bietet an, vor der nächsten Beiratssitzung (November) beispielsweise im September für eine Videokonferenz zur Verfügung zu stehen.

Sobald diese Vorprüfung erfolgt ist und die nötigen Grundlagen vorliegen, soll in einem nachfolgenden Verfahren entweder anhand von Studienaufträgen oder in Form eines kleinen Wettbewerbs die architektonische Ausformulierung einer Adaption des Backsteinanbaus oder ein möglicher Ersatzneubau für den Backsteinanbau gefunden, und die Anpassung des Aussenraums an die technischen Gegebenheiten des neuen Betriebsgebäudes und des zukünftigen Radwegekonzepts erarbeitet werden.

Hinweise:

Der Beirat ist ein beratendes Gremium.

Die Freigabe der Projekte durch den Beirat impliziert keine planungs-, bauordnungs- oder denkmalrechtliche Genehmigung.



Bundesministerium für Digitales und Verkehr • Postfach 20 01 00, 53170 Bonn

Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt
Am Propsthof 51
53121 Bonn

(ausschließlich per E-Mail)

Robert-Schuman-Platz 1
53175 Bonn

Postanschrift:
Postfach 20 01 00
53170 Bonn

Tel. +49 228 99- [REDACTED]

Fax +49 228 99- [REDACTED]

bearbeitet von:
[REDACTED]

ref-ws11@bmdv.bund.de

www.bmdv.bund.de

Betreff: Trave, Hubbrückenensemble Lübeck
- **Genehmigung des Entwurfes-HU Nr. 801**

Bezug: Ihr Bericht Az. 3800W24-235.03/6601/512-3546110-004
„Grundinstandsetzung der Hubbrücken und Gehwegbrücke, Kanaltrave-
km 5,551“ vom 25.03.2024, Az. 3800W24-235.03/4801/513-2130001-004
(eingegangen per Mail)

Erlass WS 11/5221.36-30 vom 03.09.2020

Aktenzeichen: WS 11/5221.36-30

Datum: Bonn, 08.04.2024

Seite 1 von 1

Hiermit genehmige ich den Entwurf-HU Nr. 801 (SAP) Ident-Nr.
I3732.801 für die „Grundinstandsetzung der Hubbrücken und Gehweg-
brücke - Kanaltrave km 5,551“. Die Entwurfsbezeichnung wurde ent-
sprechend § 3 (7) VV-WSV 2107 geändert.

Die genehmigte Entwurfssumme beträgt **40.370.000,00 Euro (brutto)**.
Der von der WSV zu zahlende Kostenanteil beträgt **27.820.000,00 €**
(brutto). Der Kostenanteil der Hansestadt Lübeck in Höhe von
12.550.000,00 € (brutto) ist durch Abschlagszahlungen, zu regeln in der
abzuschließenden Kreuzungsvereinbarung, parallel zum Bauablauf ein-
zufordern, damit die Zahlungen direkt in den Bautitel eingehen können.
Die Maßnahme wird zum HH 2025 in den VWIB-C berücksichtigt.

Ich bitte darauf hinzuwirken, dass § 16 (6) VV-WSV 2107 beachtet wird.

Den entsprechenden Statuswechsel in DVtU führe ich zeitnah durch.
Den Genehmigungserlass bitte ich ebenfalls in DVtU einzustellen.

Im Auftrag
[REDACTED]



Kostenübersicht der geschätzten Gesamtkosten	HBGR + SHB	GB	Summe
Leistung	Kosten (netto)	Kosten (netto)	Kosten (netto)
Instandsetzung Hubbrücken Lübeck	29.324.660,00 €	4.595.417,00 €	33.920.077,00 €

Annahme HL: EHB und SHB je 1/2 = 43,25 % ← = 86,5 % = 13,5 % brutto: 40.365.000 ←
= 17.450.000

Kostengruppen der Gesamtkosten

Kostenübersicht nach Kostengruppen gem. DIN 276-1/-4		HBGR + SHB	GB	Summe
Kostengruppe	Beschreibung	Kosten (netto)	Kosten (netto)	Kosten (netto)
100	Grundstück	8.400,00 €	2.400,00 €	10.800,00 €
200	Herrichten und Erschließen	- €	- €	- €
300	Bauwerk (Baukonstruktion)	17.221.660,00 €	3.284.577,00 €	20.506.237,00 €
400	Bauwerk (Technische Anlagen)	6.766.560,00 €	9.000,00 €	6.775.560,00 €
500	Außenanlagen	- €	- €	- €
600	Ausstattung und Kunstwerke	- €	- €	- €
700	Baunebenkosten	5.328.040,00 €	1.299.440,00 €	6.627.480,00 €
300 + 400	Herstellungskosten (HOAI)	23.988.220,00 €	3.293.577,00 €	27.281.797,00 €
200 bis 500	Gesamtkosten für Bauleistungen	23.988.220,00 €	3.293.577,00 €	27.281.797,00 €

20 %

Bauleitungsausgaben gemäß § 19 (3), Anlage 4 der VV-WSV 2107
(20 % der Gesamtkosten für Bauleistungen netto, gerundet) **netto: 5.456.359,40 €**

Anteil der Hansestadt Lübeck (HBGR)

Kostenübersicht nach Kostengruppen gem. DIN 276-1/-4		Kosten (netto)
Kostengruppe	Beschreibung	Kosten (netto)
100	Grundstück	- €
200	Herrichten und Erschließen	- €
300	Bauwerk (Baukonstruktion)	4.908.428,00 €
400	Bauwerk (Technische Anlagen)	3.201.480,00 €
500	Außenanlagen	- €
600	Ausstattung und Kunstwerke	- €
700	Baunebenkosten	2.435.900,00 €
Summe:		10.545.808,00 €

Bauleistungen: 8,1 Mio. netto
= 9.650.000 brutto

20 %

brutto: 12.550.000

Bauleitungskosten brutto: 1.930.000

Anteil der WSV (Summe HBGR, SHB, GB)

Kostenübersicht nach Kostengruppen gem. DIN 276-1/-4		Kosten (netto)
Kostengruppe	Beschreibung	Kosten (netto)
100	Grundstück	10.800,00 €
200	Herrichten und Erschließen	- €
300	Bauwerk (Baukonstruktion)	15.597.809,00 €
400	Bauwerk (Technische Anlagen)	3.574.080,00 €
500	Außenanlagen	- €
600	Ausstattung und Kunstwerke	- €
700	Baunebenkosten	4.191.580,00 €
Summe:		23.374.269,00 €

brutto: 27.815.000

Kommentare in der Gesamtübersicht von 5.660 eingefügt zur Darstellung der Kostenherleitung

Tabellarische Zusammenfassung der
Kostenschätzung zur Sanierung der Hubbrücken

Zahlen aus den Vorlagen VO/2020/09391, 2022/11183 und 22/11688 :

1	Gesamtinvestition (alle Brücken, Brutto):	16.200.000	EUR ¹	(Ermittlung HL)
2	davon Eisenbahnhubbrücke (EHB):	7.340.000	EUR ³	(Ermittlung HL)
3	Kreuzungsanteil HL	65,7	% ³	(Ermittlung HL)
4	Anteil HL an der EHB (65,7 %):	4.825.000	EUR ¹	(= Z2 x Z3)
5	Ablösung der Betriebs- und Unterhaltungskosten:	4.220.000	EUR ¹	
6	Summe Kostenanteile HL:	9.045.000	EUR ¹	(=Z4 + Z5)
7	<u>Preissteigerung von 2019 - 2023</u>	33,3	% ²	
8	Steigerung Gesamtkostenanteil EHB um 33,3 %:	9.785.000	EUR ⁴	(= Z2 x (1+ Z7))
9	davon Anteil HL (65,7 %):	6.435.000	EUR ⁴	(= Z8 x Z3)
10	Steigerung Ablösung um 33,3 %:	5.625.000	EUR	(= Z5 x (1+ Z7))
11	Summe Kostenanteile HL (12.057 EUR in VO):	12.060.000	EUR ²	(=Z9 + Z10)
12	Anteil Straßenbau: Gesamtkosten (Brücke und Straße)	1.000.000	EUR ²	
13	der Hansestadt Lübeck (13.057 EUR in VO):	13.060.000	EUR ²	(=Z11 + Z12)
<u>Entwurf HU 801 gem. Genehmigungsbescheid</u>				
14	Gesamtbaukosten Hubbrückenensemble:	40.365.000	EUR ⁵	
15	Davon Anteil EHB:	17.450.000	EUR ⁴	(Ermittlung HL)
16	Davon Anteil der Hansestadt Lübeck:	12.550.000	EUR ⁵	
17	Davon Baukosten	9.650.000	EUR ⁵	
18	Bauleitungskosten 20 % der Baukosten:	1.930.000	EUR	(= Z17 x 20 %)
19	Summe Kostenanteile HL:	14.480.000	EUR ⁴	(=Z16 + Z18)
20	<u>Preissteigerung von 2019 - 2025</u>	48,6	% ⁴	
21	Steigerung Ablösung um 48,6 %:	6.270.000	EUR ⁴	(= Z5 x (1+ Z20))
22	Steigerung Anteil Straßenbau um 48,6 %:	1.485.000	EUR ⁴	(= Z12 x (1+ Z20))
23	Gesamtkosten (Brücke, Ablösung und Straße) der Hansestadt Lübeck:	22.235.000	EUR⁴	(=Z19 + Z21 + Z22)

1) aus Vorlage VO/2020/09391

2) aus Vorlage VO/2022/11183

3) aus Vorlage VO/2022/11688

4) für Vorlage VO/2024/13497 neu berechnet

5) Zahl aus dem Genehmigungsbescheid des BMDV bzw. aus der Entwurf-HU

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

Zwischen der

Bundesrepublik Deutschland,

vertreten durch das Bundesministerium für Digitales und Verkehr,

dieses vertreten durch die

Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt,

diese vertreten durch das

Wasserstraßen-Neubauamt Magdeburg,

Kleiner Werder 5 c

39114 Magdeburg

nachstehend **„WSV“ bzw. „WNA Magdeburg“** genannt

und der

Hansestadt Lübeck,

Bereich Stadtgrün und Verkehr,

Mühlendamm 11

23539 Lübeck

vertreten durch den Bürgermeister Jan Lindenau

nachstehend **„Hansestadt Lübeck“** genannt

wird folgende

Planungsvereinbarung

geschlossen:

§ 1

Gegenstand der Vereinbarung

- (1) Diese Vereinbarung regelt die Durchführung und Kostenbeteiligung der Planungsleistungen, welche für die Baumaßnahme „Instandsetzung des Hubbrückenensembles (HBE) in Lübeck „An der Untertrave/Hafenstraße“ über die „Kanal-Trave“, km 5,54 erbracht werden. Es werden sowohl das Planungs-Soll als auch die Aufteilung und Abrechnung der Planungskosten festgelegt.
- (2) Diese Planungsvereinbarung ersetzt nicht andere vor Beginn der Baumaßnahme erforderliche Vereinbarung, insbesondere nicht eine noch zu schließende Kreuzungsvereinbarung.

- (3) Diese Vereinbarung trifft auch keine Vorfestlegungen im Hinblick auf die kreuzungsrechtliche Einordnung der geplanten Maßnahme und der daraus resultierenden Kostentragungspflichten.
- (4) Die kreuzungsrechtliche Beurteilung richtet sich ausschließlich nach den kreuzungsrechtlichen Regelungen der §§ 40 ff Bundeswasserstraßengesetz (WaStrG) und wird zu einem späteren Zeitpunkt geklärt.

§ 2

Beschreibung der zu planenden Maßnahme

(1) Allgemein:

Mit der zu planenden Baumaßnahme „Instandsetzung des Hubbrückenensembles in Lübeck, „An der Untertrave/Hafenstraße“ über die „Kanal-Trave“, km 5,54 soll eine weitere Nutzungsdauer von 60 Jahren realisiert werden.

Der Umfang der geplanten Instandsetzung beinhaltet im Wesentlichen den Erhalt des Ist-Zustandes des HBE bei Ersatz der Antriebs-, Elektro- und Nachrichtentechnik, die Ertüchtigung des Überbaus der Gehwegbrücke (GB), auch gegen Schiffsstoß sowie die Umstellung der Anlage auf eine Fernbedienung. Für die Erneuerung der Antriebstechnik und den zukünftigen Betrieb der Hubbrücken ist zudem der Neubau des Anbaus mit Kaverne (Technikräume für Anlagen- und Verkehrstechnik – TR für AT&VT) zwingend erforderlich.

Die Grundinstandsetzung ist eine Kombination aus Instandsetzung und Ersatz. Dabei handelt es sich um Maßnahmen zur Wiederherstellung und Ertüchtigung des baulichen/technischen bzw. funktionalen Zustand mit einhergehendem Umbau in einen neuwertigen Zustand entsprechend dem heutigen Stand der Technik.

Der geplanten Baumaßnahme liegt die vom Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMVD) genehmigte Voruntersuchung vom 03.09.2020 zugrunde.

(2) Änderung des bisherigen Zustands:

Aufgrund der geplanten Instandsetzung des HBE fordert die Hansestadt Lübeck die Umgestaltung der Eisenbahnhubbrücke (EHB) zu einer Hubbrücke für Geh- und Radweg - im Folgenden HBGR- (Anl. 1). Die dafür notwendigen Planungen sollen zusammen mit den Planungen zur Instandsetzung des HBE erfolgen und sind Gegenstand dieser Vereinbarung. Nicht von dieser Vereinbarung umfasst sind Planungsleistungen für die bautechnisch notwendige Umgestaltung der zur HBGR führenden Verkehrsflächen sowie die Planung und Vorbereitung der Einholung der zur Umgestaltung erforderlichen

rechtlichen Genehmigung. Diese obliegen allein der Hansestadt Lübeck als Baulastträgerin des öffentlichen Verkehrsweges „An der Untertrave/Hafenstraße“.

(3) Die baulichen Maßnahmen im Einzelnen:

Im Zuge der Grundinstandsetzung sind folgende Maßnahmen vorgesehen:

- a) Instandsetzung der Brückenüberbauten:
 - i. Gehwegbrücke (GB); (Anl.2, Querschnitt)
 - ii. Hubbrücke für Geh- und Radweg (HBGR); (Anl. 3, Querschnitt)
 - iii. Straßenhubbrücke (SHB); (Anl. 3, Querschnitt)
- b) Ertüchtigung/Neubau der Führungskonstruktionen zur Aufnahme der Kräfte (Windlast und Temperatur/Ausdehnung) bzw. zum Sichern halten der Position und Richtung der Überbauten
- c) Ertüchtigung der Widerlager (WL) der SHB und HBGR für den Einbau der Elektrohubzylinder (EHZ); (Anl. 4+5, Antriebsgrube und Antriebsschema)
- d) De- und Montageöffnungen für die EHZ; (Anl. 6, Lageplan Wartungsschächte)
- e) Ertüchtigung der GB und HBGR gegen Schiffsanprall; (Anl. 7+8, Stoßschutz/Opferverband GB und HBGR)
- f) Anpassung der WL und Treppen der GB an die erforderliche Durchfahrtshöhe (DFH)
- g) Sicherung der Widerlager (Sanierung der Uferwände)
- h) Herrichtung der Kanalsohle
- i) Instandsetzung der Hochbauten
- j) Sicherung der maschinentechnischen Einrichtungen (Bestand)
- k) Ersatz der Antriebe durch Elektrohubzylinder
- l) Ersatz der elektrotechnischen Anlage inkl. Lichtsignalanlage
- m) Umstellung der Anlage auf Fernbedienung
- n) Errichtung eines BG zur Unterbringung der Anlagen für Elektro-, Nachrichten- und Steuerungstechnik sowie der Starkstromanlagen

- (4) Die zur Energieversorgung, Steuerung und Überwachung der beweglichen Brücken notwendigen Systeme sind in dem neuen TR für AT&VT unterzubringen. Die Größe des TR für AT&VT richtet sich nach den technischen Erfordernissen aus dem geltenden Regelwerk der WSV. Die Hansestadt Lübeck erkennt die TR für AT&VT als Bestandteil des HBE an. Der Standort der TR für AT&VT muss in unmittelbarer Nähe des HBE errichtet werden. Dabei sind von der Hansestadt Lübeck auf Basis der genannten technischen

Randbedingungen geeignete Standorte vorzuschlagen. Die endgültige Entscheidung über den Standort wird einvernehmlich zwischen den Beteiligten getroffen.

- (5) Die architektonische Gestaltung des neuen Anbaus mit Kaverne erfolgt in Abstimmung mit der Hansestadt Lübeck, wobei die Gestaltung dem des derzeit bestehenden Anbau inklusive Außenanlagen gleicht. Forderungen darüber hinaus sind durch die Hansestadt Lübeck zu tragen.
- (6) Bei den geplanten Instandsetzungsarbeiten des HBE handelt es sich nach derzeitigem Erkenntnisstand um Unterhaltungsmaßnahmen gemäß §§ 7 ff. WaStrG. Die WSV ist gem. § 7 Abs. 1 WaStrG für die Unterhaltung der Bundeswasserstraße und den Betrieb der bundeseigenden Schifffahrtsanlagen zuständig. Der im Zuge der Erneuerung der Antriebstechnik erforderliche neue Anbau mit Kaverne ist zwingend für den zukünftigen Betrieb der Hubbrücken erforderlich und unterliegt damit als notwendigem Bestandteil der Anlagen dem Regime des WaStrG.
- (7) Maßnahmen zur Unterhaltung der Bundeswasserstraßen bedürfen gemäß § 7 Abs. 3 WaStrG keiner Erlaubnis, Bewilligung oder Genehmigung, wobei die Maßnahmen geltendes materielles Recht zu beachten haben.
- (8) Ausdrücklich sind gemäß § 7 Abs. 4 WaStrG die Belange des Denkmalschutzes zu berücksichtigen.
- (9) Die Qualifizierung als Unterhaltungsmaßnahme trifft noch keine Vorfestlegung im Hinblick auf die kreuzungsrechtliche Einordnung der Maßnahmen. Diese richtet sich nach den Vorgaben der §§ 40 ff. WaStrG.

§ 3

Grundlagen und Umfang der Planungsleistung

- (1) Der Planung werden folgende Unterlagen zugrunde gelegt, die Bestandteil dieser Vereinbarung sind:
 - a) Unterlagen des WNA Magdeburg:
 - i. Machbarkeitsstudie vom 21.05.2019 (liegt der Hansestadt Lübeck vor)
 - ii. Genehmigte VU mit Genehmigungserlass vom 03.09.2020 (Anl. 9)
 - iii. Machbarkeitsstudie zum Betriebsgebäude vom 05.07.2022 (Anl. 10)
 - iv. Untersuchung technischer Randbedingungen bei Meeresspiegelanstieg vom 09.06.2023 (Anl. 11)
 - b) Unterlagen der Hansestadt Lübeck:
 - i. Forderung der Hansestadt Lübeck zum Umbau der EHB zur HBGR, Schreiben vom 04.05.2021 (Anl. 1)

- (2) Die Planung beinhaltet sämtliche Leistungen, die zum sicheren Betrieb der Anlagen erforderlich sind (ausgenommen (7)) und endet grundsätzlich direkt hinter den WL. Sie erfolgt auf der Grundlage der gesetzlichen Bestimmungen, der technischen Regelwerke der WSV sowie sonstiger anerkannte Regeln der Technik.
- (3) Mit Abschluss dieser Planungsvereinbarung werden durch das WNA Magdeburg die nachfolgenden Planungsleistungen erbracht:
- a) Aufstellung eines Entwurf-AU (E-AU) gemäß § 8 VV-WSV 2107, in der Planungstiefe der LPh 3, teilweise LPh 4 und 5 der entsprechenden Leistungsbilder der HOAI, inkl. BIM-Methodik.
 - b) Für die TR für AT&VT wie a., jedoch beginnend mit der Voruntersuchung gemäß § 6 VV-WSV 2107, in der Tiefe der LPh 2 der HOAI für die entsprechenden Leistungsbilder, einschl. Variantenuntersuchung und Bedarfsermittlung nach § 18 VV-WSV 2107 (in Anlehnung an die RBBau).
 - c) Die Umnutzung der EHB in eine HBGR: Dies geschieht auf Grund der Anforderung der Hansestadt Lübeck. Die hieraus erwachenden technischen Änderungen (z.B. Stoßschutz/Opferverband) werden als notwendig durch die Hansestadt Lübeck anerkannt, da diese Maßnahme der konstruktiven Sicherung der Funktionstüchtigkeit der HBGR dient (Anl. 8). Die Brückenanfahrung ist deshalb neu zu betrachten, obwohl die VU ursprünglich vorsah, die EHB als Stoßschutz für die SHB im angehobenen Betriebszustand zu nutzen.
 - d) Die Konstruktionsunterkante (KUK) wird mit 6,0 mNHN geplant, analog dem Lichtraumprofil der Possehlbrücke.
- (4) Mit Abschluss der Kreuzungsvereinbarung werden durch das WNA Magdeburg die nachfolgenden Planungsleistungen erbracht:
- a) Zusammenstellung der voraussichtlichen Kosten der Ausführungslösung und der vorläufigen Ablösungsberechnung.
 - b) Planung des Gesamtbauwerkes fortführend in der Planungstiefe der LPh 4 und 5 der entsprechenden Leistungsbilder der HOAI, inkl. BIM-Methodik.
 - c) 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.

- (5) Durch die Hansestadt Lübeck erfolgt planerisch (und später bautechnisch) die Anpassung an die vorhandenen oder zu schaffenden öffentlichen Verkehrsflächen hinter den WL und im Bereich des neuen Anbaus mit Kaverne, z.B.:
 - a) Die Anbindung der Brückenbauwerke an den vorhandenen Bestand.
 - b) Verkehrsbauliche Zuwegung für den Übergang zur HBGR und zur GB.
 - c) Lichtsignalanlage (LSA) des Straßenverkehrs einschließlich Schnittstellendefinition zur Steuerungstechnik der SHB und HBGR
- (6) Nicht Planungsbestandteil der WSV ist der vollständige Schutz des Hubbrückenensembles vor der prognostizierten Beeinflussung durch klimawandelbedingte Wasseranstiege der Trave/Kanaltrave (Anl. 11).

§ 4

Durchführung der Planung

- (1) Das WNA Magdeburg lässt die Planung gemäß § 2 und § 3 Abs. 2 – 5 durch die Ingenieurgemeinschaft (INGE) HBE GbR, bestehend aus den Büros Tractebel Hydroprojekt GmbH und der Böger + Jäckle Ges. Ber. Ing. mbH & Co. KG. erstellen. Sofern die Planung nicht durch die INGE HBE GbR erfolgen kann, bestimmt das WNA Magdeburg ein gleichfalls geeignetes Ingenieurbüro.
- (2) Die Hansestadt Lübeck führt ihre Planung entsprechend § 3 Abs. 6 durch.
- (3) Der Baubeginn ist im IV. Quartal 2025 vorgesehen. Bis dahin ist die begleitende Planung der Hansestadt Lübeck gemäß (2) der Planung nach (1) beizustellen.
- (4) Das WNA Magdeburg und die Hansestadt Lübeck stimmen sich planerisch und bautechnisch zu den Schnittstellen ihrer jeweiligen Betroffenheit ab. Als Schnittstelle gelten u.a. die Bauteile, die in die Unterhaltungslast der Hansestadt Lübeck übergehen. Die betreffenden Unterlagen bedürfen der schriftlichen Zustimmung des anderen Beteiligten.
- (5) Die Planungen werden EDV-gerecht durchgeführt. Als Austauschplattform wird der BSCW-Server des Bundes und als Übergabeformat das PDF/A-1a Format (Mindeststandard) vereinbart.
- (6) Die Hansestadt Lübeck wird die übergebenen Planungsunterlagen prüfen und dem WNA Magdeburg mit Freigabevermerk innerhalb von sechs Wochen nach Eingang über den BSCW-Server zurückgeben. Die baurechtliche Freigabe der Planung bleibt Sache des WNA Magdeburg. Sollte seitens der Hansestadt Lübeck keine Rückäußerung innerhalb dieser Prüffrist erfolgen, wird durch das WNA Magdeburg die einvernehmliche Zustimmung der Hansestadt Lübeck zu den Unterlagen unterstellt.

§ 5

Kostentragung

- (1) Diese Vereinbarung regelt die vorläufige Kostentragungspflicht für erbrachte Planungsleistungen. Die endgültige Kostentragungspflicht ergibt sich aus den kreuzungsrechtlichen Regelungen und der noch abzuschließenden Kreuzungsvereinbarung.
- (2) Darüber hinaus regelt diese Vereinbarung die Zuordnung und die Kostentragungspflicht für erbrachte Planungsleistungen, die, aus welchen Gründen auch immer, nicht Teil der kreuzungsrechtlichen Vereinbarung werden. Dies ist insbesondere dann der Fall, wenn durchgeführte Planungen sich letztlich nicht im Kreuzungsbauwerk realisieren.
- (3) Die hier zu regelnden Planungskosten ergeben sich aus den Fremdkosten, insbesondere der im Rahmen der Planung abgeschlossenen bzw. abzuschließenden Verträge. Kosten für die eigenen erbrachten Leistungen der Vertragsparteien sind nicht Bestandteil dieser Vereinbarung, sondern bleiben einer noch zu schließenden Kreuzungsvereinbarung vorbehalten. Zum Zeitpunkt des Abschlusses der Vereinbarung sind folgende Ingenieurverträge bereits beauftragt worden:
 - a) Ingenieurvertrag Hubbrückenensemble Lübeck (Objekt- und Tragwerksplanung, Technische Ausrüstung, Antriebstechnik, Elektro- und Nachrichtentechnik).
 - b) Prüfindenieurvertrag.
 - c) Erstellung Baugrundgutachten.Die Vergabe der Leistungen erfolgte auf der Grundlage der Regelungen im Verhandlungsverfahren nach VgV.
- (4) Bei den o.g. Verträgen handelt es sich um freiberufliche Leistungen, welche nicht abschließend beschreibbar sind und im Wesentlichen auf der Basis von anrechenbaren Kosten und nach Aufwand vergütet werden. Die Forderungen der Hansestadt Lübeck werden im Rahmen der bestehenden Verträge einfließen, wobei sich der Umfang der Vergütung dementsprechend ändert.
- (5) Die Hansestadt Lübeck stimmt ausdrücklich der Integration der Planungsleistungen, die aus den Forderungen der Hansestadt Lübeck erwachsen, in die bereits bestehenden Verträge des WNA Magdeburg und der dort vertraglich vereinbarten Vergütung zu.
- (6) Die Abrechnung der Verträge nach (3) erfolgt durch das WNA Magdeburg.
- (7) Des Weiteren wurde durch das WNA Magdeburg bereits Leistungen zur Erstellung der Baugrundsondierungen beauftragt, durchgeführt und schlussgerechnet. Die hier entstandenen Kosten werden im Zuge der noch aufzustellenden Kreuzungsvereinbarung mitberücksichtigt.

- (8) Für die kreuzungsbedingten Kosten der Planung der Instandsetzung des HBE vereinbaren die Beteiligten, die anfallenden Planungskosten zunächst hälftig zu tragen. Dies trifft auch für die bereits erfolgten Planungsleistungen zu. Es werden Abschlagszahlungen durch die Hansestadt Lübeck an das WNA Magdeburg entsprechend dem Planungsfortschritt geleistet. Dabei handelt es sich weiterhin um eine vorläufige Kostentragungspflicht. Die endgültige Kostentragungspflicht bleibt der noch abzuschließenden Kreuzungsvereinbarung vorbehalten.
- (9) Gegenfalls entstehende nicht kreuzungsbedingte Planungskosten werden vom Veranlasser getragen.
- (10) Die endgültige Zuordnung und Abrechnung der Planungskosten erfolgt im Zuge der kreuzungsrechtlichen Abrechnung. Bei Durchführung der Baumaßnahme, auch wenn diese erst zu einem späteren Zeitpunkt erfolgt, werden die kreuzungsbedingten Kosten der Planung Bestandteil der Kostenmassen der kreuzungsrechtlichen Abrechnung.
- (11) Soweit die kreuzungsbedingten Kosten der Planung den Verwaltungskosten zuzurechnen sind, werden diese auf die Verwaltungskostenpauschale nach § 5 1. EKrV (Anlage 2) vom 18.05.2021 angerechnet und sind damit abgegolten.
- (12) Soweit Maßnahmen oder Leistungen nach § 4 1. EKrV (Anlage 1) zu den Baukosten zuzurechnen sind, werden diese auf die jeweiligen Baukostenanteile der Kreuzungsbeteiligten im Rahmen der Kreuzungsvereinbarung abgerechnet. Dies trifft insbesondere auch auf die Leistungen der Ausführungsplanung in den bereits beauftragten Ingenieurverträgen zu.
- (13) Veranlasst einer der Beteiligten nach Abschluss des Entwurfs-AU eine nicht nur unwesentliche Planungsänderung, so hat er alle Kosten für die nicht mehr verwertbare Planung sowie ggf. für notwendige Anpassung der Planung des anderen Beteiligten zu tragen.
- (14) Kostentragungspflichtig ist in diesem Fall der Beteiligte, in dessen Verantwortungsbereich der Grund für den Abbruch oder die Nichtrealisierung entstanden ist.
- (15) Die Höhe der in diesem Fall zu tragenden Kosten, die auf der Basis dieser Vereinbarung abschließend abgerechnet werden, ergibt sich aus der mit Dritten vereinbarten Vergütung für die von dieser erbrachten Leistung und zuzüglich einer Vergütung für die Eigenleistungen der Beteiligten.
- (16) Beim Abbruch der Planung werden vom Verursacher auch die Aufwendungen ersetzt, die trotz Kündigung von Planungsverträgen mit Ingenieurbüros infolge fortbestehender Vergütungsansprüche nach § 648 BGB entstehen. Außerdem werden bereits angefallene Gebühren für Verwaltungsakte auf Nachweis erstattet.
- (17) Für die Abrechnung der Eigenleistungen vereinbaren die Beteiligten folgendes:

- a) WSV: Kostenerstattungsvorschrift (KEV) der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung
 - b) Hansestadt Lübeck: Personalkostendurchschnittswerte auf der Grundlage der KGSt-Bewertung im jeweiligen Jahr.
- (18) Notwendige Erweiterungen bestehender Verträge, welche im Zusammenhang mit den Planungsleistungen am Hubbrückenensemble Lübeck stehen, obliegen dem Grunde und der Höhe nach ausschließlich dem WNA Magdeburg. Die Hansestadt Lübeck wird über die Erweiterung der vertraglich geschuldeten Leistungen informiert. Diese ggf. erforderlichen Vertragserweiterungen unterliegen vollumfänglich dieser Planungsvereinbarung und werden dementsprechend abgerechnet.

§ 6

Abrechnung der Kosten

- (1) Die Abrechnung der Planungsleistungen nach § 5 (3), einschließlich der Abschlagszahlungen, erfolgt auf Grundlage der durch das WNA Magdeburg geprüften Unternehmerrechnungen für Drittleistungen (z.B. Planungsleistungen).
- (2) Die Abrechnung der Planungsleistungen nach § 3 (6) erfolgt durch die Hansestadt Lübeck.
- (3) Sämtliche Rechnungslegungen erfolgen in digitaler Form.
- (4) Der von der Hansestadt Lübeck aus der Vereinbarung erwachsene Kostenanteil wird der Hansestadt Lübeck inklusive Umsatzsteuer in Rechnung gestellt.
- (5) Es wird eine Zahlungsfrist von 4 Wochen vereinbart.
- (6) Rechnungsanschrift Hansestadt Lübeck:

Hansestadt Lübeck, Bereich Stadtgrün und Verkehr
Abt. Brückenbau
23539 Lübeck

§ 7

Sonstiges

- (1) Als Ansprechpartner benennen die Beteiligten:

WSV: Wasserstraßen-Neubauamt Magdeburg
 Sachbereich 4, Brücken und Wehre
 Kleiner Werder 5c
 39114 Magdeburg

[REDACTED]

Hansestadt Lübeck: Hansestadt Lübeck, Bereich Stadtgrün und Verkehr
Abt. Brückenbau
Mühlendamm 1
23552 Lübeck

[REDACTED]

§ 8

Schlussbestimmung

- (1) Sollten einzelne Bestimmungen dieser Planungsvereinbarung rechtsunwirksam sein oder werden, so soll dadurch die Gültigkeit der übrigen Bestimmungen nicht berührt werden. Die ungültige Bestimmung wird schnellstmöglich durch eine andere Bestimmung ersetzt, die dem rechtlichen und wirtschaftlichen Gehalt der ursprünglichen Bestimmung am nächsten kommt.
- (2) Änderungen und Ergänzungen dieser Planungsvereinbarung bedürfen der Schriftform.
- (3) Kollidiert die Wahrung denkmalrechtlicher Anforderungen mit den Anforderungen an die Verkehrsfunktion der Bundeswasserstraße, so sind die widerstreitenden Interessen gegeneinander abzuwägen. Die zuständige Denkmalschutzbehörde ist dabei ins Benehmen zu setzen. Die Abwägung zwischen den widerstreitenden Erfordernissen nimmt die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes vor.
- (4) Diese Planungsvereinbarung wird 2-fach gefertigt. Das WNA Magdeburg und die Hansestadt Lübeck erhalten je eine Ausfertigung.
- (5) Die Planungsvereinbarung tritt mit dem Datum des zuletzt unterzeichneten Beteiligten in Kraft.
- (6) Sollte der Planungsfortschritt durch einen Beteiligten, durch nicht ausreichende Mitwirkung hinsichtlich der vereinbarten technischen und zeitlichen Zielsetzung gefährdet oder stark erschwert sein, besteht für den anderen Beteiligten das Recht der Kündigung der Planungsvereinbarung. Voraussetzung hierfür ist eine vorherige schriftliche Aufforderung zur Mitwirkung. Sollte dieser Aufforderung zur Mitwirkung nicht innerhalb von vier Wochen nachgekommen werden, besteht nach Ablauf dieser Frist für den anderen Beteiligten das Recht zur Kündigung der Planungsvereinbarung. Die auf Grund der Kündigung bereits entstanden Kosten trägt der aufgekündigte Beteiligte. Dies betrifft vor allem die Kosten, welche auf einseitiges Verlagen des aufgekündigten Beteiligten entstanden sind.

Lübeck, den 10.11.2023

Hansestadt Lübeck

[Namen in Druckschrift wiederholen]

Jan Lindenau

Magdeburg, den 04. DEZ. 2023

Wasserstraßen-Neubauamt Magdeburg

STRAßMANN

Verzeichnis der Anlagen:

- Anl. 1 – Schreiben der HL vom 04.05.2021 mit Beschluss der Umnutzung der EHB zur HBGR
- Anl. 2 – Abstimmungsskizze GB
- Anl. 3 – Abstimmungsskizze HBGR und SHB
- Anl. 4 – Antriebsgrube
- Anl. 5 – Antriebsschema
- Anl. 6 – Lageplan Wartungsschächte
- Anl. 7 – Opferverband unter der GB
- Anl. 8 – Opferverband unter der HBGR
- Anl. 9 – Genehmigungserlass der VU
- Anl. 10 – Machbarkeitsstudie zum BG
- Anl. 11 – Untersuchung technischer Randbedingungen bei Meeresspiegelanstieg