



► **Nr. VO/2025/14059**
öffentlich

Lübeck, 11.03.2025

Vorlage
-öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
5.660 - Stadtgrün und Verkehr

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

Sanierungsbeteiligung an den Hubbrücken

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
28.04.2025	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
05.05.2025	Bauausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
12.05.2025	Ausschuss für Kultur und Denkmalpflege	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
20.05.2025	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
22.05.2025	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Angesichts der Entwicklung der Gesamtkosten steigt die Hansestadt Lübeck aus dem Umbau der Eisenbahnhubbrücke aus und errichtet zur Herstellung der Barrierefreiheit an der feststehenden Gehwegbrücke zwei Aufzüge.

Die Teil-Beschlüsse 3 und 7 der Vorlagen VO/2021/09391-03 und -04 (am 15.03.2021 (BA) und 25.03.2021 (BÜ) beschlossen) werden hiermit aufgehoben.

Verfahren:

Bereiche/Projektgruppen	Ergebnis
1.201 Haushalt und Steuerung	Zustimmend
4.491 Archäologie und Denkmalpflege	Zustimmend

Beteiligung von Kindern und Jugendlichen gem. § 47 f GO ist erfolgt:

Ja
 Nein-

Begründung:

Für Kinder und Jugendliche ist der derzeitige Verfahrensstand nicht von Relevanz

Die Maßnahme ist:

neu
 freiwillig
 vorgeschrieben durch:

neu

freiwillig

vorgeschrieben durch:

--	--

Finanzielle Auswirkungen:

<input checked="" type="checkbox"/>	Ja (Werden im Zuge der Projektfreigabe dargestellt)
<input type="checkbox"/>	Nein

Auswirkung auf den Klimaschutz:

<input checked="" type="checkbox"/>	Nein
<input type="checkbox"/>	Ja – Begründung:

--	--

Begründung der Nichtöffentlichkeit gem. § 35 GO:

--	--

Begründung:

1. Anlass

Die Vorlage VO/2024/13497 beantwortet die offenen Anfragen aus vergangenen Bauausschusssitzungen und nennt die aktuellen Kosten.

Angesichts der Preissteigerung von der Kostenschätzung zur Kostenberechnung auf das ca. 2,5-fache der ursprünglich genannten Kosten (von 9,045 auf 22,235 Mio. EUR) sieht die Verwaltung die Notwendigkeit, eine weitere Beschlussvorlage in das Verfahren zu geben. In dieser Beschlussvorlage wird erläutert, wie sich die aktuellen Kosten errechnen und gibt den genannten Beschlussvorschlag zur Abstimmung. Es gibt gerade aktuelle Entwicklungen an den Hubbrücken, die neue Optionen mit sich bringen.

Der aktuelle Stand der Beschlussfassung zu diesem Thema entspricht der Vorlage VO/2021/09391-4, die am 25.03.2021 in der Bürgerschaft einstimmig beschlossen wurde (Beschlusstext gekürzt):

1. Kein Brückenneubau
2. Erhalt des historischen Erscheinungsbildes
3. Umbau der Eisenbahnhubbrücke für barrierefreie Nutzung, keine Fahrstuhlösung
4. Klärung der Fördermöglichkeiten
5. Ausgiebige Prüfung der Rechtslage zur Kostentragungspflicht
6. Regelung für eine haushaltsverträgliche Finanzierung
7. Sicherung der Option auf eine spätere Wiederherstellung der Funktionsfähigkeit

Die Punkte 1 bis 3 enthalten Planungsvorgaben. Sie sind in die Planungsvereinbarung zwischen der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) und der Hansestadt Lübeck eingeflossen.

Zu Punkt 4 wurde beim Land Schleswig-Holstein eine Fördervoranfrage gestellt. Diese stellt eine Förderfähigkeit in Aussicht. Allerdings wird angesichts der Förderbedingungen nur eine marginale Förderquote erwartet:

1. I. d. R. werden nur die jeweils günstigsten Varianten gefördert (wäre hier die Aufzugslösung),
2. Angesichts der aktuellen Landes-Haushaltslage wird derzeit nur eine sehr geringe Förderquote ausgezahlt.

3. Der Umbau der Eisenbahnhubbrücke bewirkt nur eine sehr enge, lokale Verbesserung des Radverkehrs, die Anschlussradwege in der Hafenstraße führen die Verbindung unter nicht ausreichenden Bedingungen weiter.

Zu Punkt 5 gab es die Vorlage VO/2022/11183, in der das Rechtsgutachten vorgestellt wurde. Das Gutachten bestätigt, dass die Kosten für den Umbau der Eisenbahnhubbrücke durch die Hansestadt Lübeck zu tragen sind.

Zu Punkt 6 ergab die Verhandlung mit der WSV, dass eine jährliche Ablösung der Unterhaltskosten seitens der WSV nicht akzeptiert wird. Die Baukosten sind parallel zum Baufortschritt zu zahlen.

Der Punkt 7 ist ebenfalls in der Planungsvereinbarung berücksichtigt worden.

Alle weiteren Vorlagen zu dem Thema teilen im Wesentlichen Sachstände mit. Außerdem wurde der Beschluss zur Fortsetzung der Verhandlungen mit der WSV mit dem Ziel einer Planungsvereinbarung gefasst.

2. Kostenentwicklung

Als seitens der WSV in 2019 die Machbarkeitsstudie zur Modernisierung des Hubbrückenensembles vorgelegt wurde, waren darin Baukostenschätzungen zu verschiedenen Baugruppen enthalten, die dann je nach dem betrachteten Szenario (die verschiedenen Instandsetzungs- und Neubauvarianten) kombiniert werden konnten.

Außerdem wurden die Kosten ermittelt, die für die Unterhaltung und den Betrieb der verschiedenen Varianten benötigt werden. Diese wurden seitens der WSV auf die angestrebte verlängerte Betriebszeit von 60 Jahren berechnet. Aus diesen Vorgaben wurde eine erste Kostenschätzung für die verschiedenen Varianten errechnet, die durch die Hansestadt Lübeck zu übernehmen wären.

Deren Höhe und Steigerung in den folgenden Jahren ist in mehreren Vorlagen dargestellt worden, siehe hierzu die Vorlagen:

- VO/2020/09391, Stellungnahme der Hansestadt Lübeck zur Modernisierung des Hubbrückenensembles,
- VO/2022/11183, Gutachterliche Stellungnahme zur Kostentragung Hubbrücken,
- VO/2022/11688, Sanierungsbeteiligung an den Hubbrücken, Fortsetzung Verhandlung mit WNA, hier Anlage 1: Vermerk zum weiteren Vorgehen i. S. Hubbrücke, S. 11
- VO/2024/13497, Antwort auf diverse Anfragen aus den Bauausschuss

Am 08.04.2024 genehmigte 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. In dieser Aufstellung sind einige Kostenarten detaillierter ausgewiesen.

Neben einer grundsätzlichen Kostenerhöhung lassen sich jetzt aufgrund der aufgeschlüsselten Bau- und Baunebenkosten weitere Kosten genauer nachvollziehen.

Erläutert werden die Kosten auf der Anlage 1, Gesamtübersicht, aus der Haushaltsunterlage der WSV sowie aus der Zusammenstellung der Kostenentwicklung:

2.1 Gesamtkosten

Die Gesamtkosten ermitteln sich aus einem Leistungsverzeichnis, das durch die WSV aufgestellt wurde. Sie werden aufgeteilt nach den Anteilen der umzubauenden Hubbrücke für

Geh- und Radweg (HBGR, vormals Eisenbahnhubbrücke) und der Straßenhubbrücke (SHB) sowie für die hochstehende Gehwegbrücke (GB). Angegeben sind die Nettokosten:

- HBGR + SHB = 29.324.660 EUR netto (86,5 % der Gesamtkosten)
- GB = 4.595.417 EUR netto (13,5 % der Gesamtkosten)
- Gesamt = 33.920.077 EUR netto bzw. 40.365.000 EUR brutto

Seitens der Hansestadt Lübeck wurde daraus der Kostenanteil der HBGR abgeleitet. Unter der Annahme, dass die HBGR und die SHB in etwa den gleichen Kostenanteil erhalten, ergeben sich aus

- $86,5\% \times \frac{1}{2} = 43,25\% \times 40.365.000 \text{ EUR} = 17.450.000 \text{ EUR brutto.}$

2.2 Anteil Hansestadt Lübeck

In dem o. g. Leistungsverzeichnis wird eine Zuordnung der Kosten für den Umbau und die Inbetriebnahme der HBGR vorgenommen und diese der Hansestadt Lübeck als Kostenträger zugeordnet. Dadurch wird kein Teilungsschlüssel mehr errechnet, nach dem später die Gesamtkosten anteilig übernommen werden, sondern die Hansestadt Lübeck trägt nur die Mehrkosten, die durch die Umnutzung entstehen. Das entspricht dem Verhandlungsziel, das mit der Vorlage VO/2022/11688 beschlossen wurde.

- Anteil HL (HBGR) 10.545.808 EUR netto
12.550.000 EUR brutto

Bei der Vorbereitung des Hubbrückenensembles für einen späteren Umbau der Eisenbahnhubbrücke zu einer Geh- und Radwegbrücke würden die bereits jetzt anfallenden Baukosten immer noch einen erheblichen Anteil ausmachen. Dieser Kostenanteil wird in der Berechnung der WSV nicht ausgewiesen, er wird hier geschätzt:

- Anteil HL (HBGR_{später}) 6.000.000 EUR netto
7.140.000 EUR brutto

2.3 Bauleitungskosten

In den Bauleitungskosten sind die Projektkosten der WSV enthalten, in erster Linie die Personalkosten der Projektbeteiligten. Auch diese Kosten sind anteilig durch die Hansestadt Lübeck zu übernehmen.

Die Kostengruppen teilen die Gesamtkosten in mehrere Untergruppen wie Grunderwerb, Bauleistungen und Baunebenkosten.

Aus der Kostengruppe „Bauleistungen“ errechnen sich mit einem pauschalierten Ansatz von 20 % die Bauleitungskosten:

- Gesamtkosten für Bauleistungen 27.281.797 EUR netto
- Bauleitung psch. 20 % = 5.456.359 EUR netto
6.493.000 EUR brutto
- Anteil HL (HBGR) für Bauleistungen 8.109.908 EUR netto
9.650.000 EUR brutto
- Bauleitung psch. 20 % = 1.621.981 EUR netto
1.930.000 EUR brutto

Anteilige Bauleitungskosten für einen späteren Umbau (geschätzt):

- Anteil HL (HBGR_{später}) für Bauleistungen 3.500.000 EUR netto
4.165.000 EUR brutto

- Bauleitung psch. 20 % = 700.000 EUR netto
833.000 EUR brutto

2.4 Preissteigerung von 2019 – 2025

Derzeit steht der Baukostenindex (BKI) des Statistischen Bundesamts 37,1 % über den Werten von 2019.

Im Zuge dieser Vorlage werden die Kosten, die nicht in der Haushaltsunterlage der WSV genannt werden, 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 BKI 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.

2.5 Ablösung der Betriebs- und Unterhaltungskosten

Wenn die Betriebs- und Unterhaltungskosten (BuUk) bei dem Kreuzungspartner liegen, hier die WSV, werden diese üblicherweise kapitalisiert und abgelöst.

Dabei wird eine Summe bezahlt, die bei einem bestimmten Zinssatz und über die Laufzeit die benötigten BuUk erwirtschaftet. Diese Ablössungssumme wurde mit in die von der Hansestadt Lübeck zu tragenden Kosten aufgenommen. Hierzu liegt noch keine erneuerte Berechnung vor. Das erfolgt erst im Zuge der Kreuzungsvereinbarung.

Um den Betrag abschätzen zu können, wird der 2019 errechnete Betrag der Ablösung mit der Kostensteigerung von 48,6 % hochgerechnet:

- Ablösung der BuUk 2019 4.220.000 EUR
- Kostensteigerung 48,6 % = 2.050.00 EUR → 6.270.000 EUR

2.6 Straßenbaukosten

Die Planungs- und Baukosten für die Anbindung der HBGR liegen vollständig bei der Hansestadt Lübeck und sind ursprünglich mit 1,0 Mio. EUR angenommen worden. Auch diese Kosten werden mit der Kostensteigerung von 48,6 % hochgerechnet:

- Straßenbaukosten 2019 1.000.000 EUR
- Kostensteigerung 48,6 % = 485.00 EUR → 1.485.000 EUR

2.7 Gesamtkosten der Hansestadt Lübeck bei Beteiligung zum jetzigen Zeitpunkt

- Baukosten Anteil HL (HBGR) 12.550.000 EUR
- Bauleitungskosten 1.930.000 EUR
- Ablösung der BuUk 6.270.000 EUR
- Straßenbaukosten 1.485.000 EUR
- **Gesamt 22.235.000 EUR**

2.8 Gesamtkosten der Hansestadt Lübeck bei Umbau zu einem späteren Zeitpunkt

• Baukosten Anteil HL (HBGR)	7.140.000 EUR
• Bauleitungskosten	833.000 EUR
• Ablösung der BuUk	0 EUR
• Straßenbaukosten	0 EUR
• Gesamt	rd. 8.000.000 EUR

2.9 Kosten für eine Aufzuganlage

Die Planungs- und Baukosten für eine Aufzuganlage an die hochstehende Gehwegbrücke liegen vollständig bei der Hansestadt Lübeck und sind ursprünglich mit 540.000 EUR angenommen worden. Auch diese Kosten werden mit der Kostensteigerung von 48,6 % hochgerechnet:

• Aufzugkosten 2019	540.000 EUR
• Kostensteigerung 48,6 % =	262.440 EUR → ~ 800.000 EUR

3. Erläuterungen zum Beschlussvorschlag

Die Verwaltung ist sich bewusst, dass mit der Entscheidung der Bürgerschaft am 25.03.2021, VO/2020/09391-04, Beschluss-Pkt. 3, eine eindeutige Aufforderung zum Umbau der Eisenbahnhubbrücke sowie eine eindeutige Ablehnung von angebauten Aufzügen erfolgte. Allerdings könnte die Formulierung des Beschlusspunkt 7 der gleichen Vorlage implizieren, dass unter bestimmten Bedingungen ein Ausstieg aus der Forderung des zeitgleichen Umbaus der Eisenbahnhubbrücke zu einer Geh- und Radwegbrücke mit der Instandsetzung und Modernisierung des Hubbrückenensembles gewünscht wurde:

„7. Für den Fall, dass wider Erwarten der Bund aus der Kostentragungspflicht für die Funktionsfähigkeit der Eisenbahnbrücke tatsächlich entlassen sein sollte und eine Einigung gemäß Punkt 6 [Regelungen zu Zahlungsmodalitäten] nicht erreicht werden kann, muss bei der geplanten Sanierung der Eisenbahnbrücke die Option auf eine spätere Wiederherstellung der Funktionsfähigkeit gesichert werden.“

Nach dem externen Rechtsgutachten liegt die Kostentragungspflicht für die Umbauten bei der Hansestadt Lübeck. Aus diesem Grunde und angesichts der eklatant gestiegenen Kostenprognose hält die Verwaltung es für geboten, die Frage nach dem Umbau der Eisenbahnhubbrücke noch einmal zu erörtern.

3.1 Umbau der Eisenbahnhubbrücke gem. Bürgerschaftsbeschluss

Der Beschluss zum Umbau der Eisenbahnhubbrücke zur Geh- und Radwegbrücke für eine barrierefreie Nutzung erfolgte in 2021 einstimmig. Dieser Beschluss hat Bestand.

Die WSV saniert das Hubbrückenensemble und prognostiziert dadurch eine Nutzungsverlängerung von weiteren 60 Jahren. Die Hansestadt Lübeck schließt sich der Baumaßnahme an und verlangt den Umbau der ehemaligen Eisenbahnhubbrücke zu einer Geh- und Radwegbrücke.

Für die Nutzbarmachung der bisherigen Eisenbahnhubbrücke für Geh- und Radverkehre müssen die Schienen entfernt und eine geschlossene Fahrbahndecke eingebaut werden. Außerdem sind die Geländer den entsprechenden Vorschriften anzupassen. Die neue Hubmechanik muss auch für diese Brücke installiert werden, dafür sind entsprechende Baumaßnahmen an den Widerlagern und Ufermauern erforderlich sowie die Anbindung an die Steuerungselektronik.

Die Gesamtmaßnahme wird durch die WSV umgesetzt. Die Hansestadt Lübeck ist kostenpflichtig, da der Umbau der Eisenbahnhubbrücke nach dem Kreuzungsrecht eine Erweiterung des bestehenden Bauwerks darstellt. Die Anbindung der umgebauten Brücke an das bestehende Geh- und Radwegenetz mit den entsprechenden Querungen der Straßen erfolgt zeitlich abgestimmt durch die Hansestadt Lübeck.

Schließlich sind die Betriebs- und Unterhaltungskosten für die erwarteten 60 Jahre an die WSV abzulösen.

Die gemeinsame Umsetzung der Maßnahme ist sinnvoll, weil durch die gemeinsame Baumaßnahme Synergien gewonnen werden, da einige der erforderlichen Kosten ohnehin durch die Sanierung des Brückenensembles anfallen, wie z. B. Krankkosten, Baustelleneinrichtung. Außerdem ist es sinnvoll, eine Planung zeitnah baulich umzusetzen, da durch eine verzögerte Umsetzung weitere zusätzliche Kosten anfallen. Diese werden umso größer, je später die Realisierung erfolgt.

Nach heutigem Stand betragen die zu erwartenden Bau- und Ablösungskosten voraussichtlich ca. **22.235.000 EUR**.

3.2 Aussetzen des Umbaus der Eisenbahnhubbrücke sowie Option auf spätere Wiederinbetriebnahme

Wie oben dargestellt, lässt die Formulierung Pkt. 7 der VO/2020/09391-04 eine Option für einen Ausstieg aus dem Umbau der Eisenbahnhubbrücke zu.

Unter den Zahlungsmodalitäten gem. Pkt. 6 der VO/2020/09391-04 wurde gefordert, „[...] dass etwaige Mehrkosten und anteilige Unterhaltungskosten durch die Hansestadt Lübeck nicht in einer Summe abgelöst werden müssen, bzw. auf Grundlage von § 42 (5) Bundeswasserstraßengesetz (WaStrG) mit der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung eine Regelung zu vereinbaren, die der Hansestadt Lübeck eine haushaltsverträgliche Finanzierung etwaiger Mehr- und Unterhaltungskosten ermöglicht.“

Unter Beschluss-Pkt. 7 der gleichen Vorlage wurde beschlossen, dass bei der geplanten Sanierung der Eisenbahnbrücke die Option auf eine spätere Wiederherstellung der Funktionsfähigkeit gesichert werden solle, wenn „[...] wider Erwarten der Bund aus der Kostentragungspflicht für die Funktionsfähigkeit der Eisenbahnbrücke tatsächlich entlassen sein sollte und eine Einigung gemäß Punkt 6 nicht erreicht werden kann [...]“.

Nach dem externen Rechtsgutachten liegt die Kostentragungspflicht für die Umbauten bei der Hansestadt Lübeck. Auch wird eine jährliche Ablösung der Unterhaltskosten seitens der WSV nicht akzeptiert. Somit sind die Voraussetzungen des Bürgerschaftsbeschlusses gegeben, dass ein Umbau der Eisenbahnhubbrücke nicht im Zuge der jetzigen Sanierung, sondern zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen soll.

Um den späteren Umbau der Eisenbahnhubbrücke zur Geh- und Radwegbrücke zu ermöglichen, sind bereits einige Anteile des Umbaus vorzuziehen und im Zuge der Sanierung durchzuführen. Hierzu gehört im Wesentlichen:

- die vollständige Planung aller baulichen und maschinen- und steuerungstechnischen Erfordernisse an beiden Brücken,
- teilweise Planung der zukünftigen Verkehrsführung, soweit sie Einfluss auf die baulichen Anlagen der Brücke hat,
- der Umbau der Fundamente und Uferwände, die für eine spätere Aufnahme der Hubzylinder vorbereitet werden müssen,
- Platz für die Steuerungs- und Antriebstechnik inklusive dem neuen Technikeller.

Die Kosten für die bereits jetzt notwendigen Anteile des späteren Umbaus werden auf **rd. 8.000.000 EUR** geschätzt.

Vorläufige Einsparungen können erfolgen bei:

- der abschließenden Planung der zukünftigen Verkehrsführung,
- dem Umbau der Eisenbahnhubbrücke zur Geh- und Radwegbrücke,
- der Montage der Maschinen-, Steuerungs- sowie Überwachungstechnik,
- der Ausführung der zukünftigen Verkehrsführung,
- Ablösung der zusätzlichen Betriebs- und Unterhaltungskosten.

Zusätzliche Kosten sind zu erwarten für:

- doppelt anfallende Kostenanteile, z. B. Korrosionsschutz, Krankkosten, Planungsleistungen, Anpassung der Steuerung usw.
- Änderungen von Normen und Baugesetzen, die ggf. dazu führen, dass Baumaßnahmen – gerade im Bestand – aufwändiger und damit kostenträchtiger werden.
- Inflationsbedingte Preissteigerungen.

Es bleibt zu beachten, dass durch den zeitlich verschobenen Umbau faktisch nur eine Sanierung im Status Quo erfolgt. Die schon durchzuführenden Teilumbaumaßnahmen sind nicht nutzbar und damit wird nach wie vor die Barrierefreiheit des Hubbrückenensembles nicht erreicht. Es besteht keine Pflicht der WSV, diese im Zuge der Sanierung herzustellen.

3.3 Aufhebung des Teilbeschlusses 3: „Umbau der Eisenbahnhubbrücke für barrierefreie Nutzung sowie Ausschluss der Aufzuglösung“

Es sei hier noch einmal darauf hingewiesen, dass das Ziel einer Barrierefreiheit der Hubbrücken mit einem weitaus geringeren Aufwand als dem Umbau der Eisenbahnhubbrücke durchaus zufriedenstellend zu lösen ist, während der Umbau der Eisenbahnhubbrücke nur zu einer relativ geringen Verbesserung der Verkehrsführung für den Geh- und Radverkehr führt:

- Die Eisenbahnhubbrücke befindet sich auf der westlichen Seite des Hubbrückenensembles.
- Eine ausreichende Qualität der weiterführenden Gehwege ist für mobilitätseingeschränkte Menschen auf der westlichen Seite der „Hafenstraße“ und „An der Untertrave“ nicht gegeben. Dort befindet sich nur Kopfsteinpflaster. Auf der Ostseite der Straßen befinden sich weitgehend barrierefreie Wege. Die Nutzer:innen müssten für die Passage der Hubbrücken zweimal die Straßenseite wechseln.
- Mit der „Kanalstraße“ und dem „Brückenweg“ schließen zwei weitere Straßen auf der östlichen Seite direkt an die Hubbrücken an.
- Auch Fahrradfahrende Fahrtrichtung stadtauswärts müssten für eine Nutzung der Geh- und Radwegbrücke den KFZ-Verkehr zweimal queren. Das wird in der Praxis meistens unterbleiben.
- In der Praxis würde die zur Geh- und Radwegbrücke umgebaute Hubbrücke voraussichtlich lediglich von Fahrradfahrenden Fahrtrichtung stadteinwärts und von mobilitätseingeschränkten Menschen genutzt werden.
- Schließlich würde noch der Verzicht auf den Umbau der Eisenbahnhubbrücke zu kürzeren Wartezeiten der Straßenverkehre bei den Öffnungen für den Schiffsverkehr führen. Das Bedienungspersonal ist nur in der Lage, jeweils eine Brücke beim Sperrvorgang für eine Öffnung zu beobachten. Der Öffnungsvorgang für die beiden Brücken erfolgt deswegen zeitversetzt und summiert sich.

Weiterhin spricht für die Aufzuglösung, dass im Zuge der fortgeschrittenen Planung erkannt wurde, dass die Zugangstreppen zu der Gehwegbrücke für den Ausbau der Straßenhubbrü-

cke abgebrochen werden müssen. Die bisher nicht im ausreichenden Maße berücksichtigten Horizontalkräfte an der Straßenhubbrücke beim Hebevorgang benötigen Führungsschienen, die nur auf der Seite der Treppen errichtet werden können um die Türme nicht zu beeinträchtigen. Außerdem werden einige zusätzliche Maschinenelemente erforderlich, die ebenfalls einen Platzbedarf im Bereich der Treppen haben. Zur Ableitung der Kräfte müssen die Treppen statische Aufgaben erfüllen, für die sie bisher nicht ausgelegt waren. Daraus folgt, dass die vorhandenen Treppen nicht wieder genutzt werden können, weder in der jetzigen Lage noch die vorhandene Konstruktion.

Seinerzeit wurde davon ausgegangen, dass die Zugangstreppen erhalten bleiben können und Aufzüge seitlich davorgesetzt werden müssten und als störend wahrgenommen würden. Durch die Sanierungsarbeiten und Modernisierung der Hubbrücken ist der Abbruch und ein versetzter Wiederaufbau der Treppen erforderlich. Damit ergibt sich die Gelegenheit, jeweils einen Aufzug an die hochgestellte Gehwegbrücke anzuschließen und baulich optimal zu integrieren.

Eine denkmal- und UNESCO-gerechte Gestaltung kann durch Beteiligung eines Architekten und des WGBR sichergestellt werden, wodurch das Spannungsfeld zwischen einem neuen Aufzug und dem historischen Bild des Hubbrückenensembles zu lösen ist.

Aus Sicht der Verwaltung gäbe es zu dieser Lösung nur zwei mögliche Alternativen:

- a) Die Straßenhubbrücke wird im Zuge der Sanierungsarbeiten mit einer einspurigen Straße und einem breiten Gehweg eingerichtet. Die Straße wird durch eine wechselseitige Signalisierung stadtauswärts oder stadteinwärts freigegeben. Die Einrichtung einer wechselseitig zu befahrenden Spur würde zu einer erheblichen Senkung der Verkehrsqualität für Kfz führen.
- b) Der vollständige Verzicht auf eine barrierefreie Lösung (Wiederherstellung des bisherigen Zustands) ist zulässig, entspricht aber nicht den Vorgaben einer zeitgemäßen Straßenplanung.

Die Kosten für die bereits aufgelaufenen Anteile an der Planung werden auf 900.000 EUR geschätzt. Hierin sind die Teilplanungen, die sich aus dem Umbau der Eisenbahnhubbrücke ergeben und für die die Hansestadt Lübeck aufkommen muss, enthalten. Die Kosten für die Ergänzung des Hubbrückenensembles durch eine Aufzugsanlage werden auf 800.000 EUR geschätzt. Damit können die Kosten für den Ausstieg aus der Planung auf zusammen 1.700.000 EUR geschätzt werden. Das bedeutet eine **Einsparung von rd. 20.500.000 EUR** gegenüber dem bestehenden Bürgerschaftsbeschluss.

3.4 Verzicht auf eine spätere Wiederherstellung der Funktionsfähigkeit der Eisenbahnbrücke

Die Bedingungen für die spätere Wiederherstellung der Funktionsfähigkeit der Eisenbahnbrücke sind unter dem Punkt 3.2 ausführlich beschrieben worden. Für die Aufhebung des Teilbeschlusses 7, Sicherung der Option auf eine spätere Wiederherstellung der Funktionsfähigkeit, sprechen folgende Punkte:

- Durch eine (vorläufige) barrierefreie Lösung durch einen Aufzug entfällt ein wesentlicher Grund für die Notwendigkeit des Umbaus überhaupt.
- Wenn der Hansestadt Lübeck zu einem späteren Zeitpunkt ausreichend finanzielle Mittel zur Verfügung stehen, müsste dann die WSV als Eigentümerin die Eisenbahnhubbrücke für die Hansestadt Lübeck umbauen und betreiben und dafür die notwendigen personellen Kapazitäten haben. Es ist anzunehmen, dass die Prioritäten im Bauprogramm der WSV künftig – also nach Abschluss der jetzt anstehenden Baumaßnahme – woanders liegen werden und eine Umsetzung einer weiteren Baumaßnahme an den Hubbrücken nicht vordringlich betrieben wird.

- Bei einer realistischen Betrachtung ist die Wahrscheinlichkeit zur Umsetzung dieser Option sehr gering, weil die Finanzen der Hansestadt Lübeck auch zukünftig immer knapp sein werden.

4. Aktuelle Entwicklungen

Im Sommer 2024 fand eine weitere Bauwerksprüfung des Hubbrückenensembles statt. Diese ergab vor allem für die hochstehende Gehwegbrücke eine rapide Verschlechterung der Zustandsnote auf 4,0. Diese bedeutet die sofortige Sperrung und Maßnahmen zur Sicherung des Bauwerks. Die Sperrung wurde durch das WSA Ostsee umgehend durchgeführt und eine weitere Maßnahme war, dass die Passage von Schiffen unterhalb der Brücken ab Windstärke 8 gesperrt wurde. Hintergrund ist die Feststellung von erheblichen Mängeln an den Querträgern der Gehwegbrücke unterhalb des Holzbohlenbelags. Diese waren vorher nicht sichtbar gewesen.

Als Konsequenz hat das WSA Ostsee den Aushub der Gehwegbrücke beschlossen. Diese Maßnahme wurde Ende November 2024 durchgeführt. Die Brücke wurde durch einen Schwimmkran in einem Stück ausgehoben und auf dem Bauhofgelände des WSA abgelegt, hier wird sie bis zur endgültigen Entscheidung über das weitere Vorgehen eingelagert.

Durch die bisherigen Überlegungen der Hansestadt Lübeck zum Umbau der Eisenbahnhubbrücke wird die Querung des Elbe-Lübeck-Kanals auch ohne die Gehwegbrücke sichergestellt. Deswegen prüft die WSV, ob der Erhalt der Gehwegbrücke überhaupt erforderlich ist. Daraus könnte sich die Möglichkeit einer weiteren Kostenpflicht der Hansestadt Lübeck ergeben, falls die Gehwegbrücke für den Erhalt der Gesamterscheinung des Hubbrückenensembles weiterhin erhalten werden soll.

Anlagen:

Anlage 1 Kostenzusammenstellung
Anlage 2 Ausgabenberechnung (WNA)

Senatorin Joanna Hagen