



Vorlagennummer: 20/0342
Vorlagenart: Beschlussvorlage öffentlich
Datum: 22.06.2026
Federführend: 5.660 - Stadtgrün und Verkehr
Bearbeitung: Alexander Köhn

BW 005 Grundinstandsetzung Mühlentorbrücke: Projektfreigabe

Beratungsfolge:

29.06.2026	Senat	zur Senatsberatung
17.08.2026	Bauausschuss	zur Vorberatung
25.08.2026	Hauptausschuss	zur Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Der Bürgermeister wird beauftragt, das Bauvorhaben „BW 005 Grundinstandsetzung Mühlentorbrücke“ mit der Instandsetzung des Stahlüberbaues und der Ergänzung durch zwei Anbauten umzusetzen.

Beteiligungsverfahren:

1.201 Haushalt und Steuerung	zustimmend
------------------------------	------------

Maßnahme:

vorgeschrieben durch: die Verkehrssicherungspflicht der Hansestadt Lübeck gem. §10 StrWG SH

Finanzielle Auswirkungen:

Ja (siehe Anlage 1)

Beteiligung von Kindern und Jugendlichen gemäß § 47 f GO:

Nein Für Kinder und Jugendliche ist der derzeitige Verfahrensstand nicht von Relevanz.

Auswirkungen auf den Klimaschutz:

Ja Durch die Baumaßnahme entsteht ein zusätzlicher CO₂ Ausstoß. Die zu fällenden Bäume und die zusätzliche Flächenversiegelung werden durch flächenferne Aufforstungsmaßnahmen und Ergänzungspflanzungen möglichst im nahen



Abb. 2: Visualisierung – ModellDigital - Variante V-1a (Verbreiterung)

Planungsphase

Da dieses Bauvorhaben als BIM-Pilotprojekt der Hansestadt Lübeck dient, wird im Folgenden etwas ausführlicher auf die BIM-Methodik eingegangen.

BIM steht primär für Building Information Modeling (auf Deutsch: Bauwerksinformationsmodellierung oder Gebäudemodellierung). Es ist eine digitale, kooperative Arbeitsmethode im Bauwesen, bei der alle relevanten Daten eines Bauwerkes in einem zentralen, virtuellen 3D-Modell erfasst und verwaltet werden.

BIM vernetzt alle Planungs-, Bau- und Betriebsdaten in einem digitalen Modell. Dieses Modell ist der sogenannte digitale Zwilling des Bauwerkes.

Die Hauptvorteile sind eine effizientere Zusammenarbeit, frühzeitige Fehlererkennung durch Kollisionsprüfung und geringe Lebenszykluskosten. Alle Planungs- und Baubeteiligte arbeiten mit demselben, stets aktuellen Bauwerksmodell. Die Informationen sind für alle Beteiligten jederzeit abrufbar, was Missverständnisse und Planungsfehler drastisch reduziert.

Durch die Kollisionsprüfungen können Schnittstellenprobleme (z. B. Bewehrung steht im Widerspruch zu Rohrdurchführungen) bereits im Planungsprozess virtuell erkannt und gelöst werden, noch bevor der Bau beginnt. Mengen lassen sich exakt aus dem Modell ermitteln, was die Ausschreibung und Abrechnung sicherer macht.

Das Modell endet nicht mit der Fertigstellung des Bauwerks. Die Daten können über den gesamten Lebenszyklus für Prüfungen, Instandsetzungen und Unterhaltungsarbeiten (z. B. Wartung von Lagern und Fahrbahnübergangskonstruktionen) genutzt werden. Die Methode begleitet das gesamte Bauwerk sozusagen von der ersten Planung über den Bau bis hin zur Unterhalten und späterem Rückbau.

Nach der Errichtung und Inbetriebnahme der Behelfsbrücke, sind die Planungen für die Grundinstandsetzung begonnen worden.

Dabei wurde die Umsetzung des Vorhabens mit der Implementierung der BIM-Methode vorbereitet. In der BIM-Projektphase *Projektvorbereitung* wird die modellbasierte Planung und Projektabwicklung vorbereitet. Im Unterschied zum klassischen Verlauf der Planung und Umsetzung, bei dem der Austausch zwischen den Beteiligten anhand ausgedruckter Papierpläne stattfindet, wird hier ein digitales Bauwerksmodell für die Bearbeitung genutzt und ausgetauscht.

Um die notwendigen Abläufe und Ziele für die Projektdurchführung zu definieren, wurde ein BIM-Manager beauftragt. Mit der Unterstützung des BIM-Managers wurden die Auftraggeber-Informationsanforderungen (AIA) erstellt. Im Laufe des weiteren Verfahrens mit BIM wird auf Basis der AIA ein BIM-Abwicklungs-Plan (BAP) erstellt.

Verschiedene Bundesministerien haben hierzu auf der Webseite www.bimdeutschland.de Begriffsdefinitionen, Informationen über Standards, Normen und Richtlinien etc. zusammengestellt.

Auftraggeber-Informationsanforderungen (AIA): AIA definieren, welche Informationen der Auftraggeber zu bestimmten Zeitpunkten in einer bestimmten Qualität vom Auftragnehmer benötigt.

BIM-Abwicklungsplan (BAP): Der BAP ist ein essenzielles Planungs- und Steuerungsdokument für die Anwendung der BIM-Methodik in Bauprojekten. Er schafft Transparenz, steigert die Effizienz, verbessert die Kommunikation und erleichtert die Qualitätssicherung.

Die zusätzlichen Leistungsbeschreibungen für die Ingenieure, die in dem Projekt mit der BIM-Methode arbeiten, wurden erstellt. Diese Leistungen kommen zum herkömmlich bekannten Leistungsbild der Honorarordnung für Architekten und Ingenieure (HOAI) hinzu.

Die Planungsaufträge für die Objekt- und Tragwerksplanung und weitere Planungsaufgaben, wie Verkehrs- und Landschaftsplanung sowie Baugrundgutachten wurden unter Berücksichtigung der BIM-Leistungen vergeben. Dabei waren teilweise EU-weite Ausschreibungen vorgeschrieben, die im Einzelnen mindestens 6 Monate in Anspruch genommen haben. Die notwendigen Leistungen sind beauftragt.

Grundlage für die Objekt- und Tragwerksplanung ist die Aufnahme des Bestandsbauwerks nach Geometrie, Materialien und Schädigungen. Diese Aussagen sind umfangreich und möglichst vollumfänglich zu erheben, da die Abrostungen und Querschnittsschwächungen die Basis für eine Entscheidung über Erhalt oder Ersatz der Bausubstanz bilden. Das Bauwerk wurde gescannt, so dass eine sogenannte Punktwolke der Oberfläche zur Verfügung steht. Diese Daten sind als eigenes Fachmodell im Gesamtmodell des Bauwerkes hinterlegt und können als farbliche Darstellung im 3D-Modell wiedergegeben werden.

Das 3D-Modell des Bestandsbauwerkes wurde anhand der Bestandspläne von 1889 erstellt. Dabei wurden jedes Blech und jedes Konstruktionsteil einzeln als 3D-Objekt abgezeichnet. Das nahm ebenfalls mehrere Monate in Anspruch und wird im weiteren Planungsfortschritt für die nachfolgenden Planungsphasen ergänzt. Zu ergänzen sind die Konstruktionen, wie

Panzersperren oder Bestandsleitungen und deren Durchbrüche.

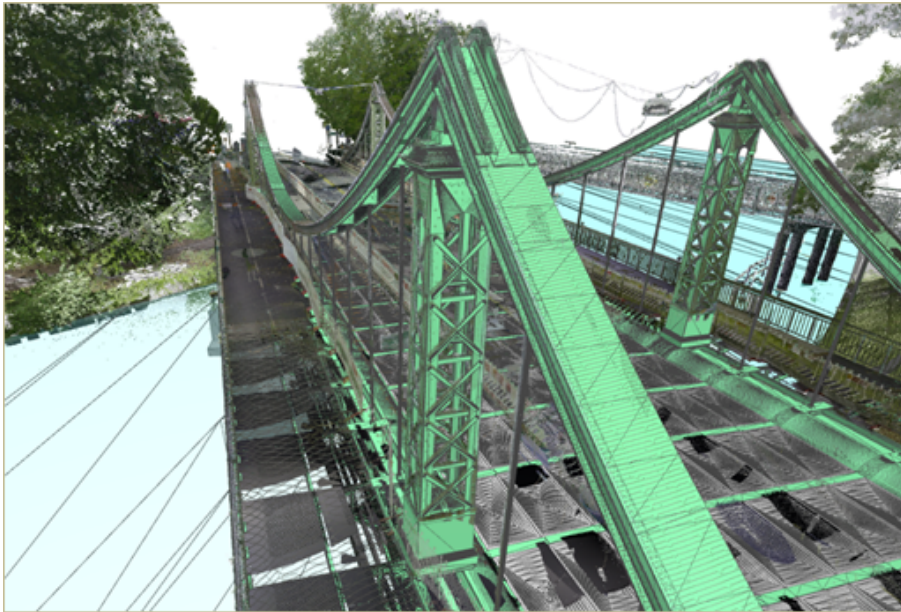


Abb. 3: Visualisierung Überlagerung Punktwolke mit Bestandsmodell

Zu den Fachmodellen des Bestandes kommen die ersten Modelle für die Bauwerksteile der neuen Anbauten und Widerlager hinzu. Ebenso werden die Fachmodelle der Umgebung: Straßen, Parkflächen am Ufer und die Kanaltrave erstellt, so dass das Grundmodell des Bestandes Stück für Stück zu einem Gesamtmodell zusammengesetzt wird.

Mit diesem Planungsstand wurden die Entscheidungen und Abstimmungen für den weiteren Projektfortgang vorbereitet. Mit ausgewählten Darstellungen im 3D-Modell können so auch bildhafte 3D-Grafiken erstellt werden. Dies wird z. B. für eine Abstimmung der stadtplanerischen Vorgaben bei der Stadtbildpflege genutzt.

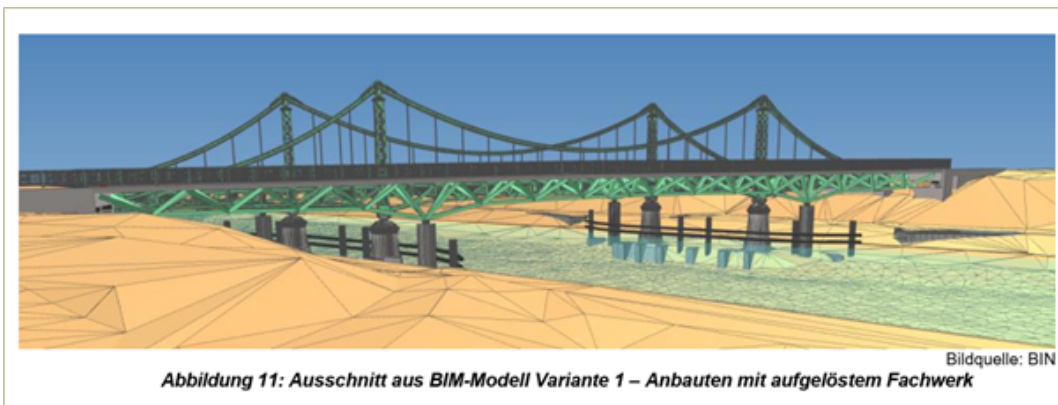


Abbildung 11: Ausschnitt aus BIM-Modell Variante 1 – Anbauten mit aufgelöstem Fachwerk

Abb. 4: Visualisierung aus E-Bericht Vorplanung

Die einzelnen Fachdatenmodelle und das Gesamtmodell stehen für eine Abstimmung und Kollisionskontrollen in einem gemeinsamen allgemeinen Arbeitsraum (CDE – Common Data Environment) zur Verfügung. Jede beteiligte Stelle, z. B. Planung, Denkmalschutz, statische Prüfung oder Ver- und Entsorgungsträger können die Modelle gleichzeitig ansehen und sich über die Vorgaben für die weitere Planung und die Berücksichtigung ihrer Belange gleichzeitig austauschen. Es können Vorgaben gemacht, Aufgaben verteilt und nach der Bearbeitung

kontrolliert werden.

Die BIM basierte Planung kann mit der technischen Ausstattung und den Rahmenbedingungen der Datenverarbeitung bei der Hansestadt Lübeck im Moment nur eingeschränkt durchgeführt werden. Für das Projekt wird daher auf eine internetbasierte Softwareanwendung als CDE zurückgegriffen. Die großen Datenmengen der Modelle werden auf einem externen Server abgelegt und über den Internetbrowser können die Aufgaben: Abstimmung, Kollisionskontrolle und Planablage mit unterschiedlichen Zugriffsrechten in BIM-Prozesse durchgeführt werden. Die vertragsgemäßen und relevanten Datenmodelle, das Arbeitsergebnis, werden dann klassisch auf dem Server der HL abgelegt.

Eine modellbasierte Planung oder selbstbestimmte Änderung durch die Projektleitung der Hansestadt Lübeck ist über das Planungsbüro möglich. Jede Änderung der Modelle kann ausschließlich durch den externen Projektingenieur durchgeführt werden. Bei der Vorbereitung, Ausschreibung und Durchführung der Baumaßnahme wird die CDE als Hilfsmittel eingesetzt, wobei dies immer unter Hinzuziehung des Planungsbüros erfolgt.

Die Beauftragung der Planungsbüros beinhaltet auch die Möglichkeit auf das klassische Planungsverfahren zurückzugreifen. Dabei werden trotzdem die Vorteile modellbasierten Arbeitens genutzt. Die erforderlichen 2D-Pläne stehen als Ableitung aus dem 3D-Modell zur Verfügung.

Die Baumaßnahme wird weitestgehend klassisch umgesetzt. Dabei wird das Ziel eines Bestandsmodells für spätere BIM-Prozesse zur Verfügung zu haben, vertraglich berücksichtigt und mit den Bestandsunterlagen zur Bauwerksunterhaltung abgelegt.

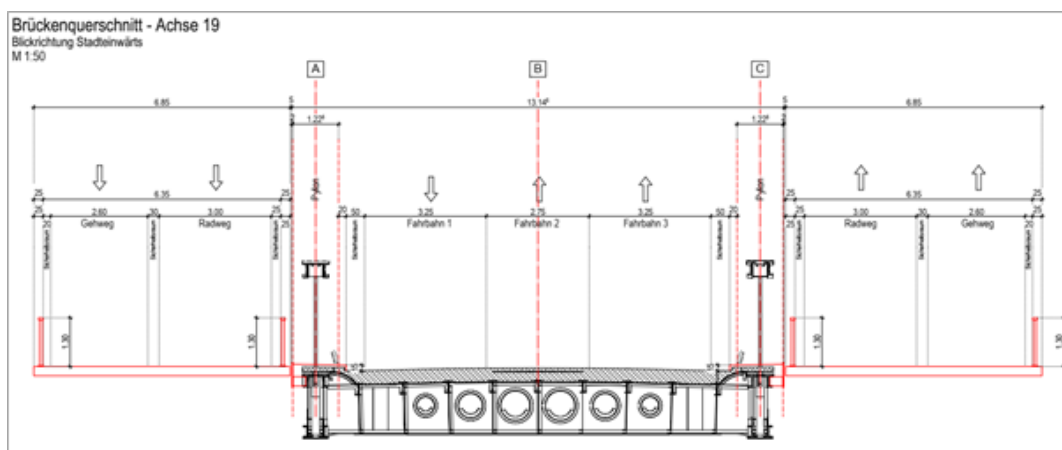


Abb. 5: Schnitt-Darstellung aus der 2D-Vorplanung

In der Abbildung zuvor werden die Einarbeitung der Informationen, wie Maßketten und Beschriftungen in die Ableitung einer 2D-Darstellung aus dem Gesamtmodell gezeigt. Die Planungstiefe entspricht dem Modellierungsgrad in der Vorentwurfsphase ohne Tragwerksmodell.

Wird das Tragwerksmodell einer Variante eingefügt ergibt sich die 2D-Darstellung mit einer Schnittdarstellung für die weitere Abstimmung und Kontrolle.

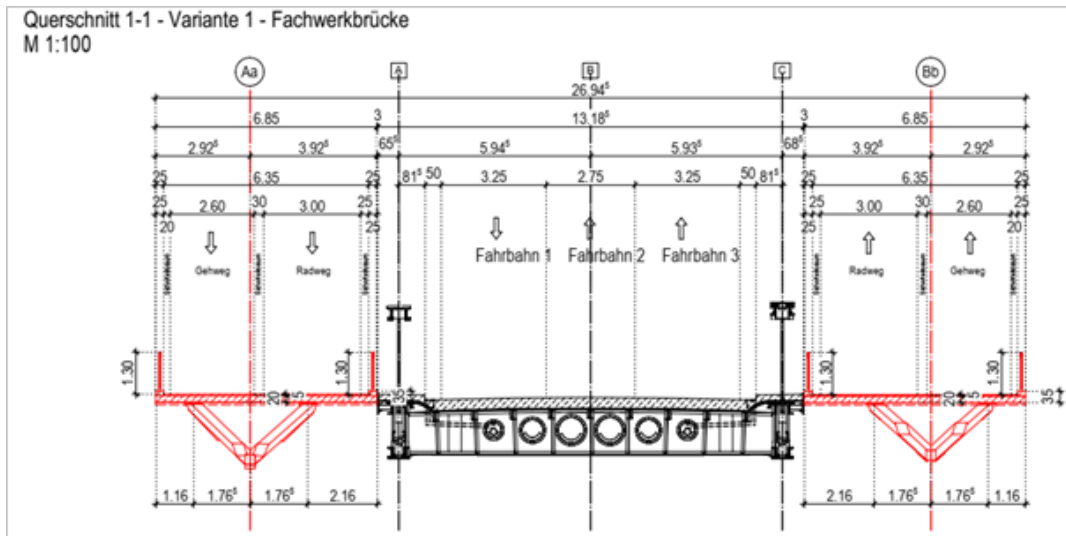


Abb. 6: Schnitt-Darstellung aus der 2D-Vorplanung

Trotz der 2D-Pläne, die hier auszugsweise dargestellt sind, ist im Hintergrund das modellbasierte Arbeiten umgesetzt. Das Gesamtmodell wird im Folgenden weiter detailliert und mit Fachmodellen ergänzt. So kann die Planung in seiner Wirkung im Umfeld global betrachtet werden, aber auch im Zusammenspiel mit der Weiterentwicklung anhand der Bedingungen und Vorgaben der Fachsparten und Genehmigungsstellen zeit- und kostensparend umgesetzt werden.

Mit der Planung war auch die Einteilung der Bauwerke und die wesentlichen Schnittstellen festzulegen. Mit der folgenden Grafik werden die Lage und die Randbedingungen sowie Benennung im technischen Gebrauch verdeutlicht.

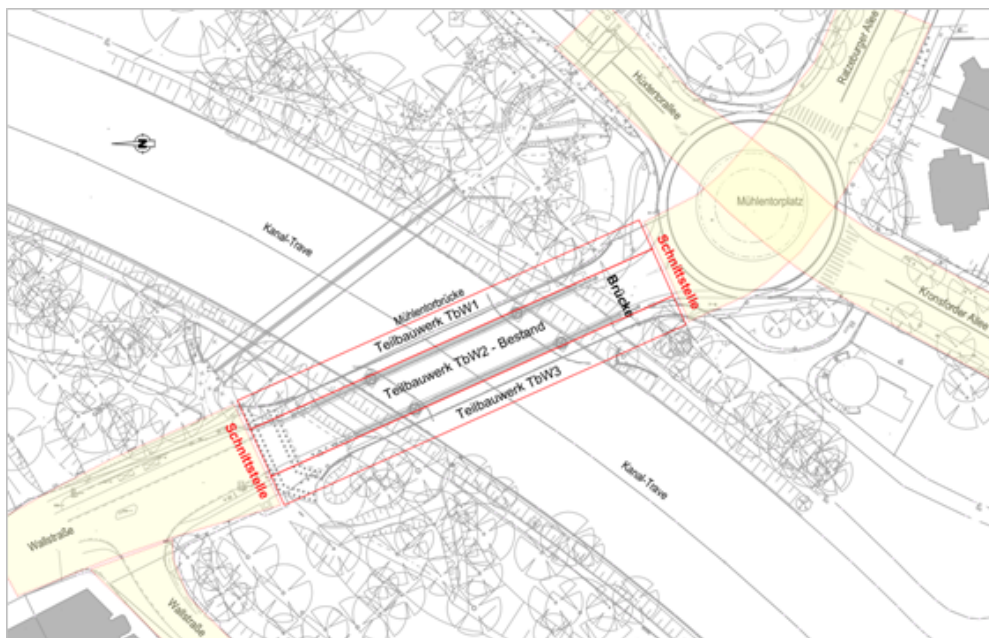


Abb. 7: Darstellung aus Übersichtsplan der 2D-Vorplanung

Derzeit laufen die Anhörungen und Abstimmung mit folgenden Stellen:

- HLVER* Straßenbaulastträger
- HLBEL Verkehrswegebeleuchtung
- HLSEH Straßenerhaltung
- HLSEW Stadtentwicklung
- HLTEN Stadterneuerung
- HLPFS Prüfamts für Standsicherheit
- WSA Wasser- u. Schifffahrtsamt
- HLARC Archäologie
- HLDMP Denkmalpflege
- HLLKL (Amt) Lärm, Klima, Luft
- HLWAB (Amt) Wasser, Boden
- HLTNE Trave Netz
- HLFEW Feuerwehr
- HLPOL Polizei (Lübeck)
- GMHL, VeGes, EBHL, SVHL.

*Abkürzung aus der BIM-Methodik

Neben den laufenden Abstimmungen und vorbereitenden Arbeiten wird auch der Abbruch des ehemaligen Toilettengebäudes Huxtortallee 26 vorgesehen. Das Gebäude liegt unmittelbar im Baufeld der Baugrube und kann auf Grund des Zustandes der Bausubstanz nicht mehr genutzt werden. Die ehemaligen Mietungen sind aus dem städtischen Gebäude gezogen.

Geplanter weiterer Projektablauf

Für die wichtigsten Phasen im Projekt werden folgende Zeiträume geplant:

Bestandsaufnahme, Objekt- und Tragwerksplanung des Brückenbauwerks	ab II/2025
Fachplanungen wie Baugrund, Landschaftsplanung etc.	ab I/2026
Beteiligung der Genehmigungsstellen und Träger öffentlicher Belange	ab I/2026
Projektfreigabe	August 2026
Planung, Ausschreibung und Durchführung des Rückbaus Straßenbelag auf und neben der Brücke	II/2026 - I/2027
Baumfällungen, Herrichtung des Baufeldes	II/2026 - I/2027
Archäologische Grabungen und denkmalpflegerischer Rückbau der Brüstungen	II/2026 - I/2027
Verkehrsplanung der Umleitungen für die Bauphasen entsprechend Logistikkonzept, Straßen- und Wegeplanung für Anpassungen Verkehrsflächen im Bereich des Baufeldes (z. B. Furt Huxtortallee und Zuwegung Behelfsbrücke), sowie Planung Sicherung der Uferwege	II/2026 – IV/2027
Maßnahmen der Leitungsträger (TraveNetz) und Telekommunikation	III/2026 – I/2027
Ausschreibung und Baudurchführung der Sanierung des Bestandsbauwerkes (TbW2) mit denkmalgerechter Zerlegung und Transport an Bauort Korrosionsschutz	II/2027 – IV/2028
Ausschreibung und Baudurchführung der Herstellung der Anbauten	

(TbW 1 + 3) mit Abbruch der WL am Ufer, Einbau der neuen Strompfeiler und des Leitwerks • Ausschreibung • Baudurchführung TbW 3 • Baudurchführung TbW 1	IV/2026 – II/2027 II/2026 – II/2028 IV/2027 – III/2029
---	--

Die Fertigstellung des Teilbauwerkes 3 (TbW3) und die Verkehrsfreigabe für den Geh- und Radverkehr soll mit dem Rückbau der Behelfsbrücke im II. Quartal 2028 verbunden werden. Damit wird die Querung des Kanals für die gesamte Bauzeit möglich.

Geplant ist, dass die Baumaßnahme im III. Quartal 2029 abgeschlossen wird.

Die Ausschreibung der Bauleistungen erfolgt losweise und für die Bauleistungen der Teilbauwerke 1 bis 3 eu-weit und voraussichtlich als Verhandlungsverfahren mit vorgeschaltetem Teilnahmewettbewerb.

Verkehrsführung in der Bauphase und Baulogistik

Umleitungskonzept

Aufgrund der im Dezember 2025 notwendig gewordenen Sperrung der Mühlentorbrücke wurden Umleitungen eingerichtet und Anpassungen für den ÖPNV vorgenommen. Diese haben sich bisher bewährt. Es werden keine zurzeit keine nennenswerten Änderungen durchgeführt werden müssen. Kleinere Nachjustierung ergeben sich u. U. aus den Verkehrsbeobachtungen, die auch weiterhin regelmäßig durchgeführt werden.

Baulogistikkonzept

Zu der Verkehrsführung in der Bauphase ergibt sich ein weiterer wichtiger Aspekt in Folge der baulichen Randbedingungen für die Erneuerung des Korrosionsschutzes des Bestandsüberbaues.

Entsprechend der Abstimmungen der Baumaßnahme mit dem Bereich Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz, der Denkmalpflege, der Stadtbildpflege aber auch Verkehrsplanung und der WSA ergaben sich folgende Randbedingungen für die Korrosionsschutzarbeiten am Bestandsüberbau.

1. Die Schadstoffanalyse des vorhandenen Korrosionsschutzes ergab hohe Anteile von natur- und gesundheitsgefährdenden Stoffen (Asbest, PAK, PCB, Bleimeninge etc.). Die Stahlkonstruktion des Bestandes muss unter der Bedingung eines Abschlusses zur Umgebung erneuert werden. Das heißt, es muss eine Einhausung, wasserdicht und unterdruckgeeignet, inkl. 4-Kammern-Personenschleusen etc., vorgesehen werden.
2. Die Einhausung des Bestandes am jetzigen Standort ist nicht möglich, da die Schifffahrt auf der Bundeswasserstraße aufrechterhalten werden muss. Die ist mit Einhausung aufgrund des Platzbedarfes – auch durch die notwendigen Arbeitsräume innerhalb der Einhausung – nicht möglich.
3. Im Fall einer umfangreichen Zerlegung des Denkmals wäre der Substanzerhalt als Bedingung für den Denkmalanspruch nicht möglich und gefährdete den gesetzlich vorgeschriebenen Schutz als Pflicht bei der Maßnahme.

4. Aus bautechnischer Sicht ist die Zerlegung des Hauptteils zwischen den Ufern ebenfalls nicht möglich. Die Bauteile und Einzelteile, z. B. Bleche und Profile können nach der Zerlegung nicht mehr so zusammengesetzt werden, dass sie in der gleichen Position sind. Die Lagerung auf den Flusspfeilern kann nicht mehr mittig wie jetzt erreicht werden. Die Statik des Tragwerks würde zerstört, wenn die vorhandenen Niete entfernt und nachträglich Schrauben eingesetzt werden.
5. Die Planung ergab, dass das Hauptbauteil, welches in einem Stück transportiert werden muss, eine Länge von ca. 75 m und eine Breite von ca. 12 m hat. Die Pylone und Zügelgurte an der Oberseite werden abgebaut und an den vorhandenen Stößen in größere Einzelteile zerlegt. Die Haupt- und Querträger die zwischen den Flusspfeilern spannen, bleiben als Konstruktion mit einer Bauhöhe bis 3,50 m (Max.-Wert über Pfeiler) zusammengebaut, erhalten. Es ergibt sich ein Gewicht von ca. 450 Tonnen für das verbleibende Stahlgerüst, inkl. Buckelbleche.

Unter den Bedingungen waren Überlegungen notwendig, das Haupttragwerk an einen Ort zu transportieren, an dem die Arbeiten unter einer Einhausung durchgeführt werden können. Hierbei ergab sich zunächst, dass das verbleibende Stahlgerüst nicht über den Kanal ausgeschwommen werden kann. Die Durchfahrtsöffnungen der angrenzenden Brücken lassen den Transport nicht zu. Die Technik, die benötigt wird, würde alle geometrisch möglichen Grenzen überschreiten. Daher wurde der Transport des Bestandsbauwerkes über die Straße betrachtet.

Es werden mehrere Szenarien beachtet:

- Zunächst ein Transport über die Ratzeburger Allee bis zum Wochenmarkt „Am Brink“. Eine befestigte Fläche mit einer guten Erreichbarkeit.
- Des Weiteren kommt ein Transport über die Hüntertorallee bis zum Hünterdamm in Betracht. Dabei wird eine Rampe neben dem Hünterdamm für den Verschub bis auf einen Ponton, der im Klughafen liegt, vorgesehen. Hier ist der Nachteil, dass die Straßen und Wegflächen für den kurzen Transport freigemacht und befestigt werden müssen.
- Zuletzt war eine Betrachtung des Transportes Richtung Genin ins Gewerbegebiet. Der Aufwand für einen Transport von 450 t wäre vsl. unverhältnismäßig.

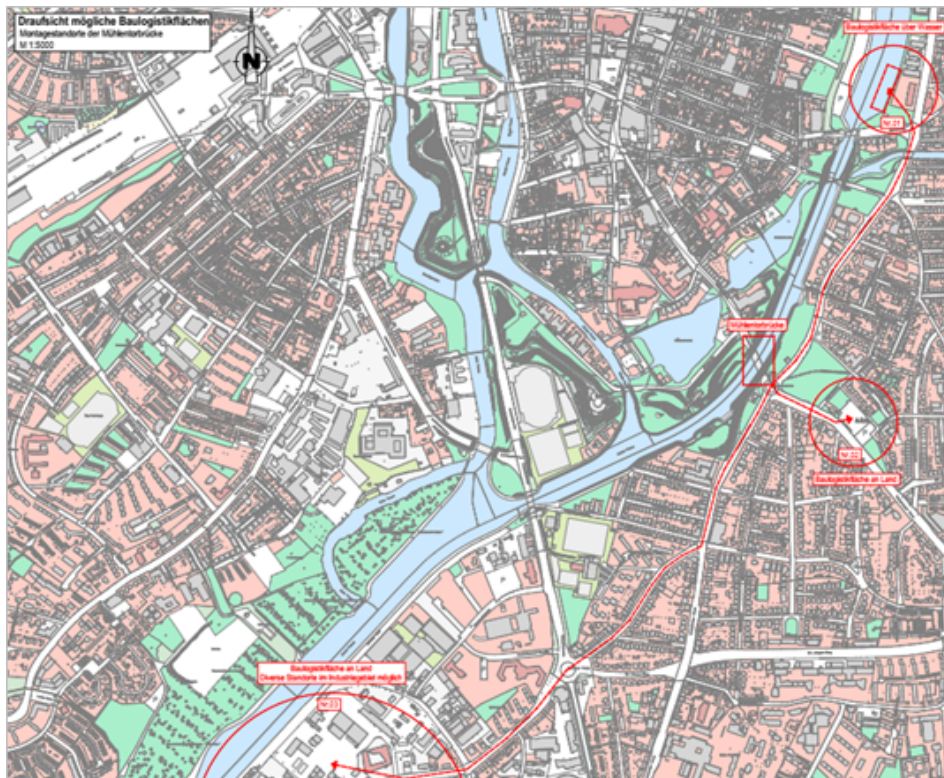


Abb. 8: Darstellung aus Konzeptplan

- Die wirtschaftliche und terminlich optimale Lösung besteht in der Nutzung des nahe-
liegenden Kreisverkehrsplatzes am Mühlentor. Der Fahrweg ist kurz und der Platz
kann für die notwendige Technik hergerichtet werden. Ein längerer Fahrweg wür-
de wesentliche und teure Eingriffe für die Umbauten an den Straßen auf dem Weg
bedeuten.

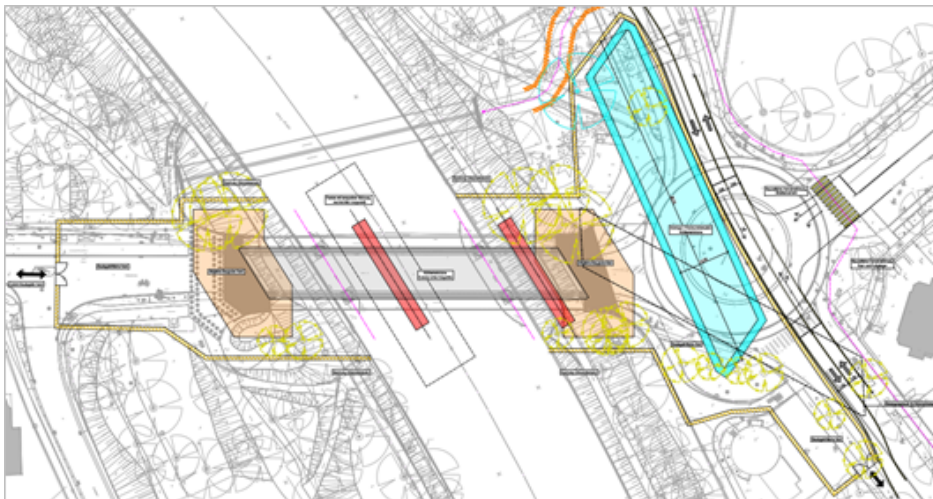


Abb. 9: Darstellung aus Konzeptplan

Die Ausarbeitung dieser Möglichkeit erfolgt derzeit.

Die derzeitigen Fahrbeziehungen am Mühlentorplatz werden vsl. während der Bauphase
erhalten bleiben können. Kurzzeitige Sperrung, z. B. zum Verfahren des Überbaus etc. kön-
nen notwendig werden.

Maßnahmen in der Umgebung

Radschnellweg

Im Mai 2021 wurde der Abschlussbericht der Machbarkeitsstudie „Radschnellweg – Bad Schwartau – Lübeck – Groß Grönau“ veröffentlicht. Der Radschnellweg, der in der Ratzeburger Allee entlanggeführt wird, kann über die Mühlentorbrücke weitergeführt werden. In welcher Form die Trassenführung ab Mühlentorbrücke in Richtung Wallstraße hier möglich ist, hängt jedoch von vielen weiteren Faktoren ab.

Im Zusammenhang mit der Machbarkeit ergeben sich Festlegungen der Gestaltung der Flächen vor und hinter der Brücke. Die planerische Ausgestaltung der Anbindung der Wegebeziehungen Knoten Ratzeburger Allee – Huxtertorallee – Kronsforder Allee und des Knotens Mühlenbrücke – Wallstraße an die Mühlentorbrücke wird erarbeitet.

Die Planungen werden den politischen Gremien selbstverständlich vorgestellt, sobald diese vorliegen.

Mühlentorplatz

Die Auswirkung auf den Umbau des zukünftigen Knotens am KVP (Kreisverkehrsplatz) Mühlentor ist im Wesentlichen durch gemeinsame Nutzung der Flächen gekennzeichnet. Daraus folgt, dass der Verkehrsknoten erst umgebaut werden kann, wenn die Flächen von der Brückenbaumaßnahme nicht mehr genutzt werden.

Für die Termine ergibt sich mit dem Hintergrund der Einrichtung des KVP MTB als Aufstellplatz des Stahlüberbaues für die Korrosionsschutzarbeiten folgendes Bild:

- Lt. Terminplan soll der Stahlüberbau im IV. Quartal 2028 in Endlage zurück transportiert sein.
- Dann soll ab IV. Quartal 2028 bis Ende III. Quartal 2029 der Straßenbau für den Bereich hinter der Brücke erfolgen.

Diese Betrachtung gilt vorbehaltlich, dass die Aufstellfläche am KVP MTB realisiert werden können.

Die Baumaßnahmen *Umbau Mühlentorplatz* und *Grundinstandsetzung Mühlentorbrücke* sind terminlich aufeinander abgestimmt. Störungen in der Planung der Umgestaltung des Mühlentorplatzes führen aller Voraussicht dazu, dass die Grundinstandsetzung des Brückenbauwerks abgeschlossen ist und der Mühlentorplatz noch im Bau bzw. noch nicht begonnen ist.

Beteiligung des Welterbe- und Gestaltungsbeirats

Mit der Modellgrundlage lassen sich Ableitungen als Bilddatei erzeugen, die das Bauwerk im Städtischen Umfeld erfahrbar machen.



Abb. 10: Darstellung aus Präsentation für WEBR

Die Baumaßnahme wird in der Sitzung des Welterbe- und Gestaltungsbeirats der Hansestadt Lübeck im September 2026 vorgestellt. Es wird im nachfolgenden Bauausschuss entsprechend berichtet.

Risikomanagement

Der Fachbereich Planen und Bauen hat für Großprojekte ein Risikomanagement eingeführt. Um Wiederholungen zu vermeiden wird an dieser Stelle auf die Vorlage VO/2019/08247 verwiesen.

In einer Übersicht werden alle identifizierten Risiken aufgeführt, bewertet und Gegenmaßnahmen festgelegt. Im Folgenden werden die Risiken erläutert, die als „vorrangiges Risiko“ (rot) für dieses Bauvorhaben bewertet werden.

Die derzeit handlungsrelevanten Risiken werden überwiegend in der Risikogruppe „Bau“ gesehen und betreffen das Vertragsverhältnis mit dem Auftragnehmer „Bau“ (AN). Im Einzelnen sind das:

1. Vertragliche Zeitvorgaben von Straßenverkehrsbehörde, Polizei, Feuerwehr, WSA
2. Vereinbaren von Vertragsstrafen führt zu zusätzlichem Konfliktpotential
3. Störungen der Bauzeit
4. Spekulationen des AN auf gestörten Bauablauf
5. Personalbedarf bei Auftraggeber (HL) wird unterschätzt

Als Gegenmaßnahmen sind u. a. vorgesehen:

- zu 1. Vorabgespräche mit verkehrlich Beteiligten zum Bauablauf und der Verkehrsführung
Zustimmung zum Bauablauf einholen
- zu 2. – 4. Qualität der Ausschreibung erhöhen (Vorgaben für Führung von Bautagesbe-

richten und die Aufstellung/Fortschreibung von Bauzeitenplänen)
 Vertragliche Vereinbarungen von z. B. Streitschlichtungsverfahren während
 der Bauausführung, Konfliktmanagement
 Einbindung eines externen Gutachters zum Termincontrolling
 Einführung eines Dokumenten- und Fristenmanagements mit Workflow
 Juristische Prüfung der Vergabeunterlagen

zu 5. Kommunikation des Projektstands/Schwierigkeiten an Vorgesetzte ggf. in
 Form von Rückstandsmeldungen)

Beteiligung der Öffentlichkeit

Wesentlicher Bestandteil wird eine Kommunikationsstrategie für die Weiterleitung der In-
 formationen zum Baufortschritt und Einbindung der Pressestellen. Es soll eine Agentur ein-
 gesetzt werden, deren Arbeit zum Ende dieses Jahres 2026 beginnt.

Es ist eine überdachte eingehaute Fläche mit einem Bildschirm für Präsentationen des Bau-
 fortschrittes als „Infopoint“ vorgesehen. Es soll ein ca. 3,00 * 5,00 m großer Container auf
 beiden Seiten des Kanals aufgestellt werden. Begehungen mit interessierten Bürger:innen
 oder für die Lehre mit Studierenden können von hier aus unterstützt werden.

Die Planungen entsprechend der BIM-Methode ergeben die Möglichkeit, Informationen für
 die Interaktion mit der Smart City Plattform auszutauschen. Die Planungsbüros wurden mit
 Ihrem Auftrag für die Bereitstellung entsprechender Informationen beauftragt.

Finanzierung

Für die Grundinstandsetzung ergibt sich gem. Kostenschätzung mit Stand 03/2026 ein Ge-
 samtfinanzbedarf von 29,3 Mio. EUR der sich wie folgt zusammensetzt:

Übergeordnete Kosten wie Baufeldfreimachung, Verkehrssiche- rung etc.	1.100 TEUR
Archäologische Grabungen vor und während der Bauausführung	300 TEUR
Bauleistungen TbW 2 Bestandsbauwerk (Verbauten und Baube- hilfe, Erdarbeiten, Abbruch und Entsorgung, Stahlbetonbau, Ausstattung und Baustelleneinrichtung	15.100 TEUR
Bauleistungen TbW 1 und 3 Anbau Ost+West (Verbauten und Baubehilfe, Erdarbeiten, Abbruch und Entsorgung, Gründung und Stahlbetonbau, Ausstattung und Baustelleneinrichtung	8.500 TEUR
Herstellung Leitwerk	300 TEUR
Ingenieurleistungen (Fachplanungen, örtliche Bauüberwachung, Bauoberleitung)	3.600 TEUR
Leitungsverlegung	400 TEUR
Presse- und Öffentlichkeitsarbeit	200 TEUR
Gesamtprojektkosten (brutto)	29.500 TEUR

Im investiven Haushalt stehen aktuell auf dem Produktsachkonto 542001.077.7852000 - Kreisstraßen, Mühlentorbrücke, Tiefbaumaßnahmen:

- für 2026 Mittel zur Verfügung in Höhe von 2.000.000 EUR
- zzgl. Reste aus 2025 in Höhe von 110.000 EUR

Die Mittel sind in der Haushaltsplanung für die kommenden Jahre (2027 bis 2030) berücksichtigt und werden nach Herstellung der jährlichen haushalterischen Ordnung auf dem Produktsachkonto 542001.007.7852000 entsprechend der Haushaltsanmeldung zur Verfügung gestellt.

Die Förderfähigkeit wurde angefragt und es ergeben sich eventuell Möglichkeiten, die zur Finanzierung der neuen Anbauten genutzt werden können. Derzeit werden die Anfragen konkretisiert.

Anlage(n):

1 - Anlage 1 Finanzielle Auswirkungen (öffentlich)

2 - Anlage 2 Proj-Freigabe (öffentlich)

3 - Anlage 3 Proj.-Frei_V3_Plan (öffentlich)

Senatorin Joanna Hagen