



Kleine Anfrage

der Abgeordneten Birte Pauls (SPD)

und Antwort

**der Landesregierung – Minister für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit,
Technologie und Tourismus (MWVATT)**

Kostenentwicklung beim Neubau der Schleibrücke Lindaunis

Vorbemerkung der Fragestellerin:

Laut Medienberichten vom 8.6. haben sich die Baukosten Schleibrücke Lindaunis gegenüber den ursprünglichen Planungen erheblich erhöht und liegen mittlerweile im dreistelligen Millionenbereich.¹ Zwei Drittel der Baukosten trägt dabei das Land, während die Bahn ein Drittel der Baukosten tragen wird.

Vorbemerkung der Landesregierung:

Der Ersatzneubau der Schleibrücke Lindaunis wird federführend durch die DB InfraGO AG geplant und umgesetzt. Eigentümerin und Baulastträgerin des Bauwerks ist die Deutsche Bahn AG. Das Land Schleswig-Holstein ist aufgrund der straßenseitigen Mitnutzung des Bauwerks an der Finanzierung beteiligt. Grundlage ist der vereinbarte Kostenteilungsschlüssel von 68 Prozent Land Schleswig-Holstein und 32 Prozent Deutsche Bahn, der im Jahr 2012 im Rahmen der damaligen Planungsvereinbarung geschlossen wurde.

¹ Vgl. <https://www.shz.de/deutschland-welt/schleswig-holstein/artikel/neue-schleibruoecke-lindaunis-kostet-dreistelligen-millionenbetrag-50740806>

Die Landesregierung begleitet das Vorhaben eng und steht hierzu fortlaufend mit der DB InfraGO AG, dem Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein (LBV.SH), der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV), den Kommunen sowie der regionalen und maritimen Wirtschaft im Austausch. Die nachfolgenden Angaben beruhen auf den der Landesregierung vorliegenden Mitteilungen, Kostenfortschreibungen und Erläuterungen der DB InfraGO AG sowie den hierzu laufenden Prüfungen des LBV.SH.

1. Welche Kenntnisse liegen der Landesregierung über die aktuelle Kostenentwicklung des Projekts „Neubau Schleibrücke Lindaunis“ vor (bitte ursprüngliche Kostenschätzung, zwischenzeitliche Kostenprognosen und aktuell erwartete Gesamtkosten darstellen)?

Antwort:

Die ursprüngliche Kostenermittlung der DB, die dem Vertrag über die Kostentragung der Maßnahme aus dem Jahr 2017 zu Grunde liegt, ging von Gesamtkosten in Höhe von rund 42 Mio. Euro brutto aus. Hinzu kamen aus dem Vertrag für die Planungsleistungen rund 5 Mio. Euro. Der rechnerische Anteil des Landes Schleswig-Holstein betrug auf dieser Grundlage rund 31 Mio. Euro brutto (Kostenschlüssel 68% Land, 32 % DB).

Die DB InfraGO AG hat seitdem mehrere Kostenfortschreibungen vorgelegt. Der Landesregierung liegen hierzu folgende Kostenstände vor:

Zeitpunkt / Kostenstand	Von der DB mitgeteilte Entwicklung der anerkannten Gesamtkosten
2017	rd. 39 Mio. € netto / 47 Mio. Euro brutto Vertragsgrundlage
Januar 2020	rd. 65 Mio. Euro netto / rd. 73 Mio. Euro brutto inklusive Antrag auf Kostenfortschreibung und Anerkennung
Juni 2020	rd. 70 Mio. Euro netto / rd. 83,3 Mio. Euro brutto ohne Antrag auf Kostenfortschreibung und damit ohne weitere Prüfung oder Anerkennung
August 2021	rd. 84 Mio. Euro netto / rd. 100 Mio. Euro brutto ohne Antrag auf Kostenfortschreibung und damit ohne weitere Prüfung oder Anerkennung
März 2023	rd. 152,2 Mio. Euro netto / rd. 181,1 Mio. Euro brutto inklusive Antrag auf Kostenfortschreibung und Anerkennung
Oktober 2024	rd. 169,3 Mio. Euro netto / rd. 201,4 Mio. Euro brutto inklusive Antrag auf Kostenfortschreibung und Anerkennung
Mai 2025	von der DB dargestellte Größenordnung von rd. 246,0 Mio. Euro noch nicht abgeschlossen, nicht vom Land anerkannt

2. Welche konkreten Ursachen haben nach Kenntnis der Landesregierung zu den Kostensteigerungen geführt?

Antwort:

Nach den der Landesregierung vorliegenden Erläuterungen der DB InfraGO AG beruhen die Kostensteigerungen nicht auf einer einzelnen Ursache, sondern auf mehreren sich überlagernden Faktoren. Wesentlich sind insbesondere:

- allgemeine Baupreissteigerungen und Preisgleitungen, insbesondere infolge verschobener Ausführungszeiträume;
- Nachträge und Mehrkosten im Los 1, unter anderem bei Widerlagern, Pfeilern, Dükern, Uferwänden, Messungen, Betriebsgebäude, Leitwerk, Baugruben und Baugrundthemen;
- Mehraufwendungen infolge geänderter Bauabläufe, verlängerter Bauzeiten, verlängerter Bauüberwachung und zusätzlicher Planungscoordination;
- zusätzliche Planungs-, Prüf- und Gutachterleistungen;
- technische Komplexität des Bauwerks als kombinierte Straßen-/Schienen-Klappbrücke mit gemeinsamer Verkehrsfläche;
- Abweichungen vom technischen Regelwerk, die unternehmensinterne Genehmigungen, Nachweise gleicher Sicherheit und Sicherheitsbewertungen erforderlich machen;
- Umplanungen gegenüber früheren Planungsständen, insbesondere zur Anpassung an den aktuellen Regelwerksstand;
- konstruktive Anpassungen, unter anderem bei der Lagerung, den maschinenbautechnischen Lagern, der Unterbaugeometrie, den Ermüdungsnachweisen und dem Oberbau;
- zusätzliche Anforderungen aus Prüf- und Begutachtungsverfahren, unter anderem zu Sonderschienenstützpunkten, Schienenspannungsberechnung, Windgutachten und Lastannahmen;
- Mehrkosten beim Rückbau des Klappteils, insbesondere aufgrund der Havarie-/Sondersituation und der kurzfristigen Marktabfrage entsprechender Leistungen sowie erhöhter Entsorgungskosten infolge festgestellter Asbestbelastungen im Anstrich;
- Mehrkosten aus der Vergabe des Loses 2, insbesondere für Überbau, Oberbau, Ausstattung des Betriebsgebäudes, Strecke, Kabeltiefbau und Straßenbau;
- Marktlage und Kapazitätsengpässe im Bau- und Infrastruktursektor, insbesondere im Bereich des Oberbaus.

3. Welche finanziellen Auswirkungen haben die Kostensteigerungen des Projekts auf den Landeshaushalt Schleswig-Holsteins, und welche Vorsorge hat die Landesregierung getroffen, um die auf das Land entfallenden Mehrkosten zu finanzieren?

Antwort:

Die finanziellen Auswirkungen auf den Landeshaushalt ergeben sich aus dem vereinbarten Kostenteilungsschlüssel von 68 Prozent Land Schleswig-Holstein und 32 Prozent Deutsche Bahn, soweit die jeweiligen Kosten dem Finanzierungsanteil des Landes zuzuordnen und anererkennungsfähig sind.

Auf Grundlage der Kostenfortschreibung Oktober 2024 mit Gesamtkosten von rd. 201,4 Mio. Euro brutto ergab sich rechnerisch ein Landesanteil von rd. 137,0 Mio. Euro brutto. Abzüglich bereits geleisteter Zahlungen verblieb auf dieser Grundlage ein weiterer Finanzierungsbedarf. Dieser hängt wesentlich davon ab, in welchem Umfang sich die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) an den Kosten beteiligt.

Die WSV hat nach Kenntnis der Landesregierung grundsätzlich anerkannt, dass eine Mitfinanzierungspflicht der Wasserstraße in Betracht kommt. Die konkrete Höhe der Kostenbeteiligung der WSV ist jedoch weiterhin zwischen DB InfraGO AG und WSV zu klären. Nach früheren Szenariobetrachtungen ergibt sich bei einer WSV-Beteiligung eine mögliche Reduzierung des Landesanteils.

Der Kostenanteil des Landes wird aus dem Infrastrukturprogramm IMPULS 2040 im Rahmen der für die Landesstraßen zur Verfügung stehenden Mittel finanziert. Zur haushaltsgerechten Steuerung der auf das Land entfallenden Finanzierungsanteile hat der LBV.SH die DB InfraGO AG aufgefordert, die erwarteten Mehrkosten nach Haushaltsjahren aufzuschlüsseln, um eine sachgerechte Reservierung der Finanzmittel zu ermöglichen. Nach den hierzu vorliegenden Informationen sah die damalige Aufstellung der DB InfraGO AG noch Abrechnungen bis 2029 vor, wobei für das Jahr 2029 nur noch ein geringer Betrag erwartet wurde.

Vor diesem Hintergrund wird der Mittelabfluss fortlaufend beobachtet und mit der DB InfraGO AG abgestimmt. Ziel ist eine transparentere und

kontinuierlichere Abrechnung der tatsächlich anfallenden Kosten. Darüber hinaus wirkt die Landesregierung in den Abstimmungsgesprächen mit der DB konsequent darauf hin, dass die Kostenbeteiligung der WSV zügig geklärt wird, um eine mögliche Entlastung des Landeshaushalts zu erreichen.

4. Gibt es für das Projekt einen Kostenrahmen oder eine Obergrenze der vom Land zu tragenden Kosten? Wenn ja, wie hoch ist dieser? Wenn nein, warum nicht?

Antwort:

Eine starre, einseitig vom Land festgelegte absolute Obergrenze der vom Land zu tragenden Kosten besteht nicht. Maßgeblich ist der vertraglich vereinbarte Kostenteilungsschlüssel sowie die jeweils prüffähige und anerkannte Kostenfortschreibung.

Das Land ist nicht Vorhabenträger und nicht Bauherr des Ersatzneubaus. Die Planung, Vergabe und Umsetzung erfolgen federführend durch die DB InfraGO AG. Das Land ist als Mitfinanzierer beteiligt und prüft die ihm vorgelegten Kostenfortschreibungen im Rahmen der vertraglichen Regelungen.

Nach den vorliegenden vertraglichen Regelungen bedürfen Kostensteigerungen erst oberhalb bestimmter Schwellenwerte der Zustimmung des Landes.

Der faktische Kostenrahmen ergibt sich daher aus der jeweils fortgeschriebenen, geprüften und anerkannten Gesamtkostenermittlung, dem Kostenteilungsschlüssel sowie aus den vertraglichen Prüf- und Zustimmungserfordernissen.

Bezüglich der Mit-Finanzierung der WSV wurde in den Vertrag aufgenommen, dass deren Kostenbeteiligung von den Gesamtkosten abgezogen wird, sodass nurmehr der verbleibende Restbetrag unter die Kostenteilung zwischen Bahn und Land fällt.

5. In welchen Zeiträumen gab es aus welchen Gründen seit 2020 Bauunterbrechungen an der Schleibrücke Lindaunis und welche Kosten sind während diesen Unterbrechungen konkret angefallen?

Antwort:

Eine abschließende, von der DB InfraGO AG vollständig aufbereitete Gesamtübersicht aller Bauunterbrechungen seit 2020 mit isolierter Kostenzuordnung liegt der Landesregierung nicht vor.

6. Rechnet die Landesregierung mit weiteren Kostensteigerungen oder zeitlichen Verzögerungen bis zur Fertigstellung der Schleibrücke Lindaunis?

Antwort

Nach dem der Landesregierung zuletzt mitgeteilten Stand hält die DB InfraGO AG an einer Inbetriebnahme der neuen Brücke im Jahr 2027 einschließlich Probetrieb bis zum dritten Quartal 2027 fest. Die nächsten wesentlichen Meilensteine liegen nach aktuellem DB-Stand im Jahr 2026. Der Einhub der Vorlandbrücke Nord soll im Juni 2026 erfolgen; das Einschwimmen bzw. die Montage des Klappteils ist weiterhin für den Winter 2026 vorgesehen.

Gleichwohl bestehen aus Sicht der Landesregierung weiterhin Termin- und Kostenrisiken. Diese betreffen insbesondere die noch ausstehende Vorlage eines belastbaren, mit den Auftragnehmern abgestimmten Terminablaufplans, die noch weiter zu konkretisierende Planung der Probeklappungen und des Probetriebs im Jahr 2027, technische Abstimmungen zwischen Planern, Prüfern und Gutachtern, Freigaben für Ausführungs- und Werkstattplanung, insbesondere bei der Klappbrücke, Lagerung und maschinenbautechnischen Bauteilen, Materialisierung und Lieferzeiten einzelner Sonderbauteile, Logistik, Schifffahrt, Montagefenster und Schwimmkraneinsatz, weitere Nachträge und Preisentwicklungen sowie die noch nicht abschließend geklärte Kostenbeteiligung der WSV.

Weitere Kostensteigerungen können daher nicht ausgeschlossen werden. Die Landesregierung erwartet von der DB InfraGO AG eine vollständige Transparenz über Kosten, Termine, Risiken und kritische Abhängigkeiten bis zur Inbetriebnahme. Angesichts der erheblichen finanziellen Beteiligung des

Landes wird die Landesregierung das Projekt weiterhin eng begleiten und die DB InfraGO AG auf eine termingerechte Fertigstellung, eine belastbare Kostensteuerung und eine verlässliche Kommunikation gegenüber Region, Schifffahrt, Tourismus, Pendlerinnen und Pendlern sowie Gewerbe drängen.