

## **Schriftliche Kleine Anfrage**

der Abgeordneten Martina Koeppen (SPD) vom 08.11.17

### **und Antwort des Senats**

**Betr.: Ausbau A7 – Deckel Schnelsen**

*In einem Pressegespräch am 8. November 2017 hat Via Solutions Nord GmbH & Co. KG, die Projektgesellschaft zum Ausbau der A 7, verkündet, dass sich die Arbeiten am Schnelsener Deckel verzögern.*

*Ich frage daher den Senat:*

Der Ausbau der Bundesautobahn A 7 in Hamburg und Schleswig-Holstein ist ein prioritäres Vorhaben des Bundes zum bedarfsgerechten Ausbau seiner Autobahnen in Norddeutschland. Zugleich ist es eines der bedeutendsten Verkehrs- und Stadtentwicklungsprojekte Hamburgs, das die trennende Wirkung der A 7 im dicht besiedelten Raum verringert. Durch die Bereitstellung umfangreicher investiver Mittel aus dem Bundeshaushalt konnte die frühzeitige Realisierung der Maßnahme begonnen werden.

Die Via Solutions Nord (VSN) plant und baut die A 7 zwischen dem Niendorfer Gehege und dem Bordesholmer Dreieck im Rahmen eines ÖPP-Projektes im Auftrag der DEGEG von sechs auf acht beziehungsweise von vier auf sechs Fahrstreifen aus. Die DEGEG wurde mit der Projektleitung durch die Auftragsverwaltungen für die Bundesfernstraßen Hamburg und Schleswig-Holstein beauftragt. Die Auftragsverwaltungen betreuen die Bundesfernstraßen im Auftrag des Bundes. Die VSN hat am 8. November 2017 die Öffentlichkeit über Verzögerungen in einem der acht Bauabschnitte des Projekts, dem Bauabschnitt Hamburg (Schnelsen), informiert.

Dies vorausgeschickt, beantwortet der Senat die Fragen wie folgt:

- 1. Wann wird die erste Tunnelröhre in Schnelsen für den Verkehr freigegeben? Welche Auswirkungen ergeben sich daraus für die Fertigstellung des ÖPP-Gesamtprojektes?*

Die erste Tunnelröhre soll nach dem aktuell von VSN vorgelegten Zeitplan im 2. Quartal des Jahres 2018 in Betrieb gehen. Die VSN hat weiterhin mitgeteilt, dass die Gesamtstrecke im zweiten Halbjahr des Jahres 2019 fertiggestellt sein wird. Der sechs-streifige Ausbau von 62 km von der Landesgrenze Schleswig-Holstein bis zum Bordesholmer Dreieck soll fristgerecht bis Ende des Jahres 2018 fertiggestellt werden. Damit ist der überwiegende Teil des ÖPP-Gesamtprojektes (circa 95 Prozent) ab Ende des Jahres 2018 unter Verkehr.

- 2. Wie ist es zu dem Bauverzug gekommen? Sind weitere Bauzeitveränderungen möglich?*

In diesem Gesamtkonzept werden am Schnelsener Tunnel Sicherheitsanforderungen für ein erfolgreiches Zusammenspiel von Sicherheitselementen der zukünftigen Tunnelkette entwickelt, programmiert und umfassend getestet. Dies führt beim Schnelse-

ner Deckel zu einer Verzögerung, wird aber die späteren Inbetriebnahmen der Tunnel in Stellingen und Altona erleichtern.

Nach Kenntnis der für Verkehr zuständigen Behörde sind folgende Gründe für die Verzögerung maßgeblich:

Bei der Errichtung des Tunnels Schnelsen musste das System der Bohrpfähle für die Gründung geändert und den geologischen Gegebenheiten angepasst werden.

Produktionsengpässe bei wichtigen Zulieferern haben zu längeren Lieferzeiten geführt. Hierbei handelt es sich um Sonderprodukte, wie zum Beispiel maßgefertigte Spezialbauteile für Ingenieurbauwerke. Die Marktlage hat sich seit Angebotslegung im Jahr 2012 in diesen Bereichen deutlich verändert.

Vertiefende Gutachten während der Projektlaufzeit haben ergeben, dass aus Sicherheitsgründen eine durchgehende Beleuchtung auch der Tunnelvorfelder mit Schranken- und Leiteinrichtungen erforderlich ist. Dieser Umstand machte ergänzende Planungen erforderlich.

Seit geraumer Zeit gibt es erhebliche Schwierigkeiten, Planer und Ingenieure mit ausreichender Kapazität zu finden. Erforderliche Umplanungen sind deshalb vom Auftragnehmer nicht im vorgesehenen Zeitplan realisierbar gewesen.

Im Abschnitt Schnelsen entsteht das erste Bauwerk der neuen Tunnelkette nördlich des Elbtunnels. Das verkehrstechnische Konzept sieht vor, die Tunnelbauwerke Schnelsen, Stellingen und Altona mit einer umfänglichen Leit- und Sicherheitstechnik auszustatten. Die Steuerung der Tunnel erfolgt in der Tunnelleitzentrale des Elbtunnels, die zu diesem Zweck ausgebaut wird.

Weitere Änderungen im Zeitplan sind durch äußere Einflüsse, wie zum Beispiel das Bauen in kritischen Jahreszeiten (Winterbau), möglich.

3. *Warum wird die Öffentlichkeit erst jetzt darüber informiert? Wann hat das Baukonsortium VSN die DEGES, die Freie und Hansestadt Hamburg und Schleswig-Holstein über die Verzögerung informiert? Wer ist für den Ausbau zuständig, der Bund oder die Freie und Hansestadt Hamburg?*

Am 9. Oktober 2017 wurden seitens Via Solutions Nord die fortgeschriebenen Bauzeitenpläne an die DEGES als die vertragsführende Stelle übergeben. Nach Prüfung der Pläne durch die DEGES erfolgte am 12. Oktober 2017 die Information an die zuständigen Auftragsverwaltungen des Bundes in Hamburg und Schleswig-Holstein sowie an das zuständige Bundesministerium. Die Behördenleitung der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (BWVI) wurde am 12. Oktober 2017 über den gemeldeten Bauverzug informiert. Danach hat die DEGES im Auftrag der BWVI fortlaufende Gespräche mit dem Baukonsortium zu den einzelnen Fachthemen und Beschleunigungsmöglichkeiten geführt. Als erkennbar war, dass der Vertragstermin für den Ausbau der Gesamtstrecke nicht länger haltbar ist, hat die VSN die Öffentlichkeit darüber informiert.

Darüber hinaus hat die BWVI sichergestellt, dass alle unmittelbar in das Projekt involvierten Behörden zeitnah informiert werden. Im Übrigen siehe Vorbemerkung.

4. *Welche Maßnahmen zur Beschleunigung des Bauprozesses haben VSN, DEGES und des BWVI seither getroffen? Kann ein Mehrschichtbetrieb die verloren gegangene Zeit wieder aufholen?*

Die BWVI als zuständige Auftragsverwaltung des Bundes hat die DEGES am 12. Oktober 2017 aufgefordert, die Abläufe im Sinne einer weiteren Optimierung zu prüfen. Daraufhin hat die DEGES die oben genannten Fachgespräche mit der VSN und der beteiligten Bauarbeitsgemeinschaft geführt. Daraufhin hat die DEGES die in der Antwort zu 3. genannten Fachgespräche mit der VSN und der beteiligten Bauarbeitsgemeinschaft geführt.

Aufgrund der Ausführung im städtischen Bereich ist eine Einflussnahme über die Arbeitszeit begrenzt. Die Richtlinien hinsichtlich Lärmschutz, Kapazitäten und Arbeitszeitgesetz sind zu beachten. Die Enge des Baufeldes bedingt einen sinnvollen Arbeitseinsatz der Gewerke. Es ist erkennbar, dass bereits jetzt über das normale

Maß hinaus gearbeitet wird. Dies gilt insbesondere für die Fertigung diverser Bauteile, die in Werken vorgefertigt werden.

5. *Wie wirkt sich der Verzug auf die Verkehrsführung auf der A 7 aus? Was bedeutet das für die Rampensperrung in Schnelsen? Ist dadurch mit mehr Stau zu rechnen?*

Gegenüber der vorhandenen Verkehrssituation treten keine Änderungen ein. Die Sperrung der Rampe der Auffahrt an der Anschlussstelle HH-Schnelsen in Richtung Süden wird nach derzeitigem Kenntnisstand um circa sechs Monate verlängert. Der gesamte Abschnitt ist in diesem zusätzlichen Zeitraum auch geprägt von den südlich angrenzenden Baustellen in Stellingen. Eine Verschlechterung der derzeitigen Verkehrssituation ist nicht zu erwarten.

6. *Wie läuft es bei den Baustellen Langenfelder Brücke und Tunnel Stellingen? Bringt der neue Zeitplan beim Tunnel Schnelsen auch Verzögerungen bei den Bauprojekten Stellingen und Langenfelder Brücke mit sich?*

Bei den Projekten Tunnel Stellingen und Langenfelder Brücke entspricht der Baufortschritt den Erwartungen. Der neue Zeitplan für das Tunnelbauwerk Schnelsen hat keine Auswirkungen auf die benachbarten Bauprojekte.

7. *ÖPP-Projekte stehen hohe Qualität, Kosten- und Termintreue. Sind die Zielsetzungen hier verfehlt worden und wer trägt die Verantwortung dafür? Welche finanziellen Konsequenzen ergeben sich daraus?*

Bei ÖPP-Projekten plant und baut der Auftragnehmer und er betreibt darüber hinaus für einen definierten Zeitraum (an der A 7 30 Jahre) die Autobahn. Hieraus entsteht für die Auftragnehmerin oder den Auftragnehmer eine größere unternehmerische Verantwortung bei Planung, Bau und Betrieb. Er bestimmt auch selbst die Bauabläufe innerhalb des Zeitraums bis zum vereinbarten Fertigstellungstermin. Die Verantwortung liegt daher in erster Linie bei der ÖPP- Auftragnehmerin oder beim ÖPP-Auftragnehmer.

Die Auftragnehmerin oder der Auftragnehmer ist an den vereinbarten Fertigstellungstermin vertraglich gebunden. In diesem Vertrag sind eine Vertragsstrafe und der Umgang mit Mehrleistungen geregelt.

Die von der VSN genannten Gründe für die Bauzeitverlängerung können auch bei konventionellen Bauvergaben auftreten. Diese sind nicht ÖPP-spezifisch.

Über die finanziellen Auswirkungen kann erst nach erfolgter Fertigstellung der gesamten Maßnahme entschieden werden.