

Schriftliche Kleine Anfrage

der Abgeordneten Dr. Anjes Tjarks und Dr. Till Steffen (GRÜNE) vom 28.01.13

und Antwort des Senats

Betr.: Alter Elbtunnel

Der Alte Elbtunnel war die erste Flussuntertunnelung auf dem europäischen Kontinent und ist bis heute sowohl Sehenswürdigkeit als auch eine wichtige Verbindung von einer Elbseite auf die andere.

Seit 1995 wird der Alte Elbtunnel schrittweise saniert. Eigentlich sollten die Arbeiten zum 100. Geburtstag des Bauwerks abgeschlossen sein.

Vor diesem Hintergrund fragen wir den Senat:

Die Sanierung des St. Pauli Elbtunnels erfolgt in mehreren Bauabschnitten. Das komplexe und aus mehreren, sehr unterschiedlichen Bauteilen bestehende Denkmal weist altersbedingte Defekte und Undichtigkeiten auf, die ohne Demontage der Fliesen und der Betondecke nicht genau identifiziert und spezifiziert werden konnten. Die einzelnen Bauabschnitte wurden daher jeweils nacheinander geplant und umgesetzt, um bei den Planungen jeweils Erkenntnisse aus den vorherigen Bauabschnitten mit einfließen lassen zu können. Die Arbeiten haben 1994 mit der Sanierung des Betriebsgebäudes begonnen. Die Bezeichnungen der einzelnen Bauabschnitte beziehen sich auf die heutige, der HPA vorliegende Projektplanung und die heutigen Bezeichnungen. Daraus ergeben sich folgende Bauabschnitte:

Bauabschnitt	1	2	3	4	5
	Sanierung des Betriebsgebäudes Elbtunnel, 1994 bis 1998	Sanierung des Schachtgebäudes Steinwerder, 1998 bis 2004	Sanierung des Schachtgebäudes St. Pauli, 2004 bis 2012	Sanierung der Ost-röhre, begonnen 2010	Sanierung der West-röhre, noch nicht begonnen.

Die vorausgeschickt, beantwortet der Senat die Fragen auf der Grundlage von Auskünften der HPA wie folgt:

1. *Wie lange sollte die Sanierung ursprünglich dauern?*

Die insgesamt fünf Bauabschnitte sind nacheinander jeweils einzeln geplant worden. Insofern gibt es keinen zusammenfassenden Bauablaufplan, der ein einziges Enddatum angibt. Es sollte vielmehr erst ein Projektabschnitt abgeschlossen werden, bevor der nächste beginnen sollte. Die Sanierung der Oströhre sollte bis 2011 fertiggestellt sein.

Die grobe, heutige Bauzeitenplanung für die Weströhre, und damit für den Abschluss der Gesamtmaßnahme, sieht eine Fertigstellung im Jahr 2019 vor. Genaue Angaben sind erst nach der Detailplanung für den letzten Bauabschnitt möglich.

2. *Wie lange wird sie voraussichtlich jetzt noch dauern?*

Die Sanierung der Oströhre, einschließlich der Erneuerung der Fahrbahn im Tunnel, soll voraussichtlich 2016 abgeschlossen sein. Zur Weströhre siehe Antwort zu 1.

3. *Wie ist der aktuelle Stand der Sanierungsarbeiten?*

4. *Welche Teile sind schon saniert? Mit welchen Teilen wurde bereits begonnen? Wo haben die Sanierungsarbeiten noch nicht begonnen? Wird immer noch an der ersten Röhre gearbeitet?*

Bauabschnitt	1	2	3	4	5
	Die Arbeiten sind abgeschlossen	Die Arbeiten sind abgeschlossen	Die Arbeiten sind abgeschlossen.	Die Oströhre ist bis zur Oberfläche der Stahl-Tübbings komplett entkernt. Nieten und Schraubverbindungen, die Wasserundichtigkeiten zeigten, sind fast vollständig ausgetauscht worden. Parallel zu diesen Arbeiten werden die defekten (wasserführenden) Bleifugen zwischen den einzelnen Tübbing-Segmenten saniert.	Die Sanierung der Weströhre hat noch nicht begonnen.

5. *Woraus ergeben sich die Verzögerungen bei der Tunnelsanierung? Welche Probleme sind im Einzelnen aufgetreten?*

- Eine Rüge vor der Vergabekammer führte zu einer Verzögerung des Vergabeverfahrens und damit des Baubeginns um rund ein Jahr.
- Nach Vergabe des Bauauftrages musste die vorliegende von einem externen Ingenieurbüro angefertigte Ausführungsplanung überarbeitet werden.
- Im Rahmen der überarbeiteten Ingenieurplanung stellte sich heraus, dass der Tunnel zusätzlich von außen mit Ballaststeinen beschwert werden musste.
- Bei den Abbrucharbeiten konnte die ursprünglich angebotene Bauzeit nicht eingehalten werden, da die vorgefundene Betonqualität nicht dem ausgeschriebenen „Drainagebeton“ entsprach und die höheren Festigkeiten zu einer längeren Abbruchdauer führten.
- Bei Schadstoffprüfungen wurde festgestellt, dass erhöhte Bleiwerte in den Abbruchstäuben vorlagen.
- Nach der kompletten Freilegung der Bleifugen wurde festgestellt, dass der Sanierungsaufwand um ein Vielfaches höher war, als vorherige Stichproben vermuten ließen.
- Im Übrigen wird sich das bisherige Projekt durch die zusätzliche, bisher nicht eingeplante Sanierung der Fahrbahnen in den Bauabschnitten vier und fünf um rund ein weiteres Jahr verlängern.

6. *Was hat die Sanierung bis jetzt gekostet?*

7. *Welche Einzelmaßnahmen haben wie viel gekostet? Aufgeschlüsselt nach: Gebäude und Tunnelröhren.*

8. *Wie hoch sind die Kosten für die Sanierung bis jetzt?*

Bauabschnitt	1	2	3	4	5
	3.067.751,29 €	2.855.000 €	7.417.828 €	11.626.390 €	777.881 €*

* Auf die Oströhre entfallende anteilige Kosten der Ballastierung des gesamten Tunnels.

9. *Wie viel wird die Sanierung voraussichtlich insgesamt kosten?*

Bauabschnitt	1	2	3	4	5
	3.067.751,29 €	2.855.000 €	voraussichtlich 7.660.865 € (Schlussabrechnung folgt)	voraussichtlich 31.693.000 € (gemäß Wirtschaftsplan HPA)	voraussichtlich 31.109.000 € (gemäß Wirtschaftsplan HPA)

10. *Wie hoch waren die ursprünglich eingeplanten Kosten für die Sanierung bei Baubeginn?*

Bauabschnitt	1	2	3	4	5
	3.067.751,29 €	2,505 Mio. € (laut Haushaltsplanung 1998)	4,2 Mio. € (gemäß Haushaltsunterlage Bau 2004)	16,986 Mio. €	siehe Antwort zu 9.

11. *Was sind die Gründe für die Kostensteigerungen?*

Siehe Antwort zu 5.

12. *Ab wann ist der Alte Elbtunnel wieder für alle Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer vollständig nutzbar?*

Der Tunnel kann während der gesamten Bauphasen von allen Verkehrsteilnehmern genutzt werden, da immer eine Röhre in Betrieb ist. Im Übrigen siehe Antwort zu 1.