

## Schriftliche Kleine Anfrage

des Abgeordneten Dr. Anjes Tjarks (GRÜNE) vom 04.02.13

### und Antwort des Senats

**Betr.: Alter Elbtunnel (II)**

*Die Kosten für die Sanierung des alten Bauwerks laufen völlig aus dem Ruder. Statt der geplanten 15 bis 17 Millionen Euro rechnet die HPA mittlerweile mit 62 Millionen Euro.*

*Vor diesem Hintergrund frage ich den Senat:*

Der Senat beantwortet die Fragen teilweise auf der Grundlage von Auskünften der Hamburg Port Authority (HPA) wie folgt:

1. *Seit wann sind der HPA die Kostensteigerungen auf 62 Millionen Euro bekannt?*

Diese Kostensteigerungen betreffen die Bauabschnitte 4 und 5 und sind der HPA seit Vorliegen der Projekt-Kosten-Unterlage (PKU) vom 4. September 2012 bekannt.

2. *Wann wurde die Wirtschaftsbehörde darüber informiert?*

Die Wirtschaftsbehörde wurde laufend durch die HPA informiert, zuletzt im November 2012 mit dem Wirtschaftsplan 2013. Im Übrigen siehe Antwort zu 3.

3. *Wann mussten der Zeitplan und die Kosten für die Sanierung des Alten Elbtunnels jeweils korrigiert werden? Was waren die jeweiligen Gründe für die Korrekturen? Bitte jeweils das Datum, den Zeitpunkt der geplanten Fertigstellung und die vorgesehenen Kosten zu diesem Datum sowie die Gründe für die jeweilige Korrektur aufzuführen.*

Kosten für die Bauabschnitte 4 und 5:	Zeitpunkt der geplanten Fertigstellung gemäß PKU (WP):	Gründe:
18.428.000 €	24.09.2010 (WP 2009/2010)	Die erweiterte Zustandsuntersuchung der Tunnelröhren durch ein externes Ingenieurbüro hat ergeben, dass eine partielle Sanierung des Fliesenschildes und der Tunnelfugen im Bereich von oberflächlich auftretenden Undichtigkeiten nicht ausreichend ist. Es wurde als erforderlich angesehen, eine komplette Erneuerung der Tunnel-Innenschale durchzuführen. Im Zusammenhang mit den Starkstromleitungen (zwei in der West-, eine in der Oströhre) wurde beschlossen, die Instandsetzung entgegen der vorherigen Planung nicht mit der West-, sondern mit der Oströhre zu beginnen. Durch ein Vergabekammerverfahren aufgrund von Bieterinsprüchen verzögerte sich der Baubeginn um 9 Monate.

Kosten für die Bauabschnitte 4 und 5:	Zeitpunkt der geplanten Fertigstellung gemäß PKU (WP):	Gründe:
31.989.000 €	08.10.2010 (WP 2011)	Um die Gewölbefliesen in der Weströhre vor dem Herausfallen zu sichern, wurden diese mit einer Folie überklebt. Neue Erkenntnisse über den baulichen Zustand der Stahlübblinge führten zu einer weiteren Bauwerksuntersuchung. Die Ausführungsplanung wurde entsprechend ergänzt. Die Außenballastierung für beide Bauabschnitte wurde im Zeitraum Juli/August 2011 durchgeführt. Aufgrund der verlängerten Bauzeit mussten die Kosten für die baubegleitende Projektsteuerung, Bauoberleitung und Bauüberwachung sowie der internen Leistungen für Projektmanagement und Tunnelpersonal angepasst werden.
47.468.000 €	17.07.2012 (Oströhre + 13 Mio. € Weströhre + 2,5 Mio. €) (WP 2012 WP 2013)	Aufgrund der vorgefundenen Betonqualität verlängerten sich die Abbrucharbeiten. Eine Verunreinigung der Oströhre mit Bleistäuben bei den Sanierungsarbeiten der Bleifuge führte zudem zu einem Baustillstand. Durch die im Abbruchmaterial und dessen Stäuben festgestellten Bleiwerte mussten zusätzliche Schutzmaßnahmen für Arbeiten im kontaminierten Bereich getroffen werden. Dieser Umstand führte zur dauerhaften Beauftragung eines Koordinators für Arbeiten im kontaminierten Bereich (BGR128-Koordinator) als Berater des Bauherrn. Während dieses Baustillstands und des nachfolgenden Abbruchs wurden seitens der ARGE u.a. Probesanierungen mit Arbeitsplatzmessungen durchgeführt, um geeignete, emissionsarme Arbeitsverfahren für die einzelnen Arbeitsschritte zu finden. Anders als in der Bauablaufplanung 2009 vorgesehen konnten keine weiteren Arbeitsschritte parallel zu den Abbrucharbeiten durchgeführt werden, um Emissionen nicht auf parallel stattfindende Arbeitsprozesse zu verschleppen. Einzelne Arbeitsschritte müssen daher nacheinander durchgeführt werden. Die Mehrkosten ergeben sich überwiegend durch zusätzliche Leistungen für die Instandsetzungsarbeiten und technische Ausrüstung sowie für Sicherheitstechnik beider Röhren. Zusätzlich wurde die Fahrbahnsanierung der Oströhre (4. Bauabschnitt) als Maßnahme hinzugenommen. Hinzu kommen die fortlaufenden Kosten für die baubegleitende Projektsteuerung, Bauoberleitung und Bauüberwachung sowie Kosten für interne Leistungen für Projektmanagement und Tunnelpersonal. Außerdem wurden Kosten für zusätzliche Sicherheitstechnik für die Weströhre berücksichtigt.

Kosten für die Bauabschnitte 4 und 5:	Zeitpunkt der geplanten Fertigstellung gemäß PKU (WP):	Gründe:
62.770.000 €	04.09.2012 (WP 2013)	Die Erhöhung der Gesamtkosten für die Baumaßnahme ergibt sich aus der Berücksichtigung der zusätzlichen Leistungen für die Instandsetzungsarbeiten/Technische Ausrüstung sowie der Fahrbahnsanierung der Weströhre (5. Bauabschnitt). Die Komplettsanierung beider Tunnelröhren ermöglicht die Entfernung der durch den TÜV festgestellten sehr hohen Belastung mit polycyclischen aromatischen Kohlenwasserstoffen (PAK) in der Fahrbahn.

4. *Wie wurden die Sanierungsarbeiten für den Alten Elbtunnel jeweils ausgeschrieben? Bitte alle Ausschreibungen im Zusammenhang mit der Sanierung des Alten Elbtunnels vorlegen.*

Die im Zusammenhang mit der Baumaßnahme stehenden Aufträge (Bauleistungen) wurden unter Beachtung der geltenden Vergabevorschriften sowie unter Berücksichtigung des Auftragsumfangs im Rahmen EU-weiter Vergaben, im Rahmen öffentlicher und beschränkter Ausschreibungen sowie mittels freihändiger Vergaben vergeben. Im Übrigen siehe Drs. 20/6689.

Für den Bauabschnitt 4 gemäß Drs. 20/6689 wurde der Hauptauftrag in einem EU-weiten Vergabeverfahren Ende 2009 vergeben. (Titel „Grundinstandsetzung St. Pauli Elbtunnel“; Vergabe-Nummer F 532/09 O (EU)).

Für die Bauabschnitte 4 und 5 gemäß Drs. 20/6689 wurde der Bauauftrag zur Ballastierung in einer beschränkten Ausschreibung im Jahre 2011 vergeben. (Titel „Grundinstandsetzung Alter Elbtunnel/Auftriebssicherung Alter Elbtunnel“; Vergabe-Nummer E 043811 B).

Diese Ausschreibungsunterlagen umfassen jeweils mehrere Ordner mit unterschiedlichsten Unterlagen in verschiedenartigsten Formaten und können daher dieser Antwort nicht beigefügt werden; sie können jedoch bei der HPA eingesehen werden.

5. *Wie wollen der Senat und die HPA die Kostenstabilität für die weitere Sanierung des Alten Elbtunnels bis zu seiner Fertigstellung sicherstellen?*

Das Projekt „Sanierung St. Pauli Elbtunnel“ ist in das neue Planungs- und Controlling-System der HPA gemäß den Anforderungen des Senats für „Kostenstabiles Bauen“ integriert.