

Schriftliche Kleine Anfrage

des Abgeordneten Dr. Anjes Tjarks (GRÜNE) vom 11.03.14

und Antwort des Senats

Betr.: Alter Elbtunnel (III)

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. Dabei sind laut Medienberichten die Kosten auf 100 Millionen Euro gestiegen.

Vor diesem Hintergrund frage ich den Senat:

Aufgrund des hohen Alters und der Komplexität des Bauwerks war der gesamte Umfang der erforderlichen Sanierungsarbeiten erst im Laufe des Baufortschritts erkennbar. Aus diesem Grund sind im Verlauf der Arbeiten immer wieder neue Erkenntnisse über den Zustand des Bauwerks erlangt worden, die zu einer Anpassung der Einzelmaßnahmen und damit auch zu Budgeterhöhungen führten. Solche unvorhergesehenen Ereignisse sind auch im weiteren Verlauf nicht völlig auszuschließen.

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

1. *Mit welchen Gesamtkosten für den Alten Elbtunnel rechnen der Senat, die zuständige Behörde und die Hamburg Port Authority (HPA)?*

Der aktuelle Planungsstand entspricht der Projektkostenunterlage (PKU) – Planungsstand 5, 4. Ergänzung vom 10. September 2013. Danach ist mit folgenden Gesamtkosten zu rechnen:

Bauabschnitt (BA)	Planungsstand vom 4.9.2012	Kostensteigerung	aktueller Planungsstand vom 10.9.2013
3. BA: Schachtgebäude St. Pauli	7,66 Mio. €	-	7,66 Mio. €
4. BA: Tunnelrohr Ost	30,73 Mio. €	+16,65 Mio. €	47,38 Mio. €
5. BA: Tunnelrohr West	32,04 Mio. €	+10,60 Mio. €	42,64 Mio. €

2. *Bis wann soll die Sanierung des Alten Elbtunnels nach derzeitigem Planungsstand abgeschlossen sein?*

- Schachtgebäude St. Pauli: Die Bauarbeiten sind bis auf den Anschluss der noch nicht fertiggestellten Röhren abgeschlossen.
- Tunnelrohr Ost: 2017
- Tunnelrohr West: Das weitere Vorgehen wird derzeit geprüft.

3. *Woraus ergeben sich die erneuten Kostensteigerungen nach dem 04. September 2012 im Einzelnen?*

Gemäß PKU Planungsstand 5, 4. Ergänzung vom 10.09.2013 ergeben sich für die östliche Tunnelröhre im Einzelnen folgende Mehrkosten (siehe hierzu auch Frage 1.):

1. Nachträge +5,00 Millionen Euro

Zu den bereits bekannten Mehrkostenanzeigen wurden Nachtragsangebote eingereicht, die über das vorher geschätzte Auftragsvolumen hinausgingen. Darüber hinaus wurden neue Nachtragsangebote eingereicht, deren Kosten und zeitliche Auswirkungen zum Zeitpunkt der Aufstellung der vorherigen PKU nicht erfassbar waren. Die nachfolgenden Themen führten unter anderem zu den Nachträgen: geänderte Geometrie der Bleifugen, erhöhter Arbeitsschutz wegen Blei, Bauzeitenverlängerung wegen gestörtem Bauablauf, zusätzliche Maßnahmen wegen Feuchtigkeit und Schwitzwasser.

2. Mehrmengen +1,30 Millionen Euro

Der Leistungsumfang einzelner Positionen hat sich gegenüber den vorher berücksichtigten Volumina deutlich erhöht. Anders als vorher vorgesehen mussten beispielsweise Fugen in ihrer kompletten Länge mit dem Nadelhammer bearbeitet werden. Auch hat sich die erforderliche Menge der auszutauschenden Schrauben und Nieten deutlich erhöht.

3. Sanierung der Fahrbahn +5,00 Millionen Euro

Bei Erkundungsarbeiten zur Erstellung eines Schadstoffkatasters wurden unerwartet erhebliche Mengen an Stahlbrammen (Stahlblöcken) in dem Straßenkörper vorgefunden (circa 3 Tonnen pro laufenden Meter), die entfernt werden müssen. Außerdem trägt das Gewicht der Fahrbahn dazu bei, dass die Röhren des Alten Elbtunnels in ihrer Position am Grund der Elbe bleiben. Aus diesem Grund kann die Fahrbahn nicht wie üblich komplett entfernt und dann erneuert werden. Diese sogenannte Ballastierung und das damit verbundene spezielle Abbruchverfahren führen zu einer längeren Bauzeit und zu Mehrkosten bei der Sanierung.

4. Personalkosten aus Bauzeitverlängerung +2,35 Millionen Euro

Durch die Verkomplizierung des Bauablaufs und der damit verbundenen Verlängerung der Bauzeit erhöhen sich die Personalkosten zur Betreuung des Projektes sowohl für externe Ingenieurbüros, Gutachter und Sachverständige, als auch für Personal der HPA.

5. Budget Unvorhergesehenes +3,00 Millionen Euro

Das Budget wurde aufgebraucht. Zur Abdeckung neuer Risiken wurde daher ein weiteres Budget für Unvorhergesehenes in einer Größenordnung von circa 10 Prozent der Restbausumme Tunnelrohr Ost angesetzt. Bei der Übertragung der bisherigen Erfahrungen mit der Oströhre wird für die Weströhre eine Kostensteigerung in Höhe von 10,6 Millionen Euro erwartet. Aufgrund der bisherigen Erfahrungen könnten voraussichtlich Optimierungen im Bauablauf realisiert werden, die zu Kosteneinsparungen führen.

4. *Waren diese Kostensteigerungen beziehungsweise die Gründe dafür 2012 nicht absehbar?*

Wenn nein, weshalb nicht?

Wenn doch, welche Konsequenzen hat man daraus gezogen?

Im Jahr 2012 waren diese Kostensteigerungen nicht absehbar. Im Übrigen siehe Frage 3.

5. *Seit wann sind*

a) *der HPA,*

- b) *der zuständigen Behörde und*
 - c) *dem Senat*
- die erneuten Kostensteigerungen bekannt?*

Die Erkenntnisse zu den Kostensteigerungen haben sich für die HPA sukzessive ergeben. Das Bild hat sich bei der Aufstellung der PKU – Planungsstand 5, 4. Ergänzung vom 10. September 2013 vervollständigt. Die zuständige Behörde hat von der Situation im August 2013 erfahren. Der Senat hat sich hiermit nicht befasst.

- 6. *Wie sind diese Kostensteigerungen trotz der Bemühungen des Senats für Kostenstabiles Bauen (Drs. 20/6208) zu erklären?*

Siehe Antworten zu Fragen 3., 8. und 9.

- 7. *Welche konkreten Maßnahmen zur Kostenstabilität haben der Senat, die zuständige Behörde und die HPA nach den am 4. September 2012 bekannt gewordenen Kostensteigerungen ergriffen?*

Wie bereits ausgeführt, sind die Kostensteigerungen im Wesentlichen der technischen Unvorhersehbarkeit dieses historisch einmaligen und durch zahlreiche Eigenarten geprägten Großbauwerks geschuldet. Eine Maßnahme, die diesen Umstand grundsätzlich ändern könnte, ist derzeit nicht erkennbar.

Gleichwohl hat die HPA das Ziel verfolgt, das Vertragswerk mit den ausführenden Firmen als Globalpauschalpreisvertrag neu zu fassen, um die Risiken von weiteren und unvorhersehbaren Kostensteigerungen zu erfassen. Darüber hat es in 2013 langwierige Verhandlungen gegeben, die – wegen des hohen Risikopotenzials dieses Projektes – auch für den Auftragnehmer – nicht zum Erfolg geführt werden konnten. Im Übrigen siehe auch Antworten zu Fragen 8. und 9.

- 8. *Hat sich das neue Planungs- und Controlling-System der HPA, in das das Projekt „Sanierung St. Pauli Elbtunnel“ laut Drs. 20/6783 integriert werden sollte, um so alleine die Kostenstabilität für die weitere Sanierung des Alten Elbtunnels sicherzustellen, bewährt?*

Wenn ja, welche positiven Effekte konnte durch dieses System erreicht werden?

Wenn nein, warum nicht?

Die Vorgaben und Anforderungen der Drucksache Kostenstabiles Bauen sind bei HPA weitgehend umgesetzt und eingeführt. Die Einführung erfolgte schrittweise über die letzten Jahre und ist geeignet, die Kostenstabilität von Baumaßnahmen zu verbessern. Die Drucksache weist zu Recht aus, dass die Beeinflussbarkeit von Projektkosten in der Vorbereitungs- und Planungsphase am größten, in der Realisierungsphase nur noch gering ist.

Das Projekt „Sanierung des Alten Elbtunnels“ wurde in den 1990er Jahren aufgesetzt, also weit vor der Veröffentlichung der vorgenannten Drucksache. Die Beeinflussbarkeit der Kostenentwicklung in der Realisierungsphase ist insbesondere im Bereich des Nachtragsmanagements gegeben. Zur Minimierung der Kostensteigerung wird im Projekt ein intensives Nachtragsmanagement gemäß vorgenannter Drucksache unter anderem mit externen Gutachtern und Sachverständigen betrieben.

- 9. *Wurden nach dem 4. September 2012 bei der Sanierung des Alten Elbtunnels alle Anforderungen des Senats für „Kostenstabiles Bauen“ eingehalten?*

Wenn nein, welche Anforderungen wurden ignoriert, wer hat sie ignoriert und warum wurden sie ignoriert?

Wenn ja, hält der Senat seine eigenen Anforderungen an „Kostenstabiles Bauen“ weiterhin für tauglich und wirksam, um Kostensteigerungen zu verhindern?

Ja.

10. *Wurden Prüfungs- und Berichtersuchen bezüglich der Sanierung des Alten Elbtunnels vom Senat oder vom Finanzsenator an den Rechnungshof gerichtet?*

Wenn nein, warum nicht?

Wenn ja, mit welchen Ergebnissen?

Nein, hierzu bestand kein Anlass. Der Rechnungshof hat die Baumaßnahme bereits geprüft, siehe Jahresbericht des Rechnungshofes 2011.

11. *Ist der Rechnungshof von sich aus in dieser Angelegenheit aktiv geworden?*

Wenn ja, weshalb?

Wenn nein, warum nicht?

Der Rechnungshof hat Planung und Kostenentwicklung der Sanierung des St. Pauli Elbtunnels im Rahmen seiner regelhaften Prüfungstätigkeit im Jahr 2010 aufgegriffen und eine qualifizierte Bedarfsbegründung und Kostenberechnung gefordert (vergleiche Jahresbericht des Rechnungshofs 2011, Tz. 539 fortfolgende).

Die zuständige Behörde stellt dazu ergänzend fest, dass sich die grundsätzlich zutreffende Kritik des Rechnungshofs auf die nicht rechtzeitige und nicht vollständige Vorlage einer Unterlage nach § 24 LHO bezog. Dabei handelt es sich um eine allererste Kostenschätzung einer Baumaßnahme zur Veranschlagung im Haushalt.

12. *Welche Firmen wurden mit den Voruntersuchungen zur Ermittlung des Schadensumfanges und zu Fragen nach Sanierungsoptionen beauftragt? Welche Kosten sind dadurch jeweils entstanden? Welche Ergebnisse hatten diese Untersuchungen jeweils im Hinblick auf den Schadensumfang und auf die Sanierungsoptionen?*

Mit der Voruntersuchung wurde das Ingenieurbüro Götsch + Partner im Jahre 1992 beauftragt. Bei dieser Voruntersuchung wurden Teile der Tunnelwand geöffnet und Schäden an den Bleifugen der Tübbinge festgestellt. Diese Schäden sind die Ursache für die Betondurchnässung und aufgrund dieser Erkenntnisse wurden unterschiedliche Sanierungsoptionen als Varianten der Grundinstandsetzung der Tunnelröhren betrachtet. Die Komplettsanierung war zu diesem Zeitpunkt noch keine Variante. Die Kosten der Maßnahme fallen unter das Betriebs- und Geschäftsgeheimnis.

13. *In welcher Form wurden Voruntersuchungen zur Ermittlung des Schadensumfanges und zu Fragen nach Sanierungsoptionen durchgeführt? Worauf basierten die Ermittlungen des Schadensumfanges und die Sanierungsoptionen? Wurden exemplarische Bauteilöffnungen durchgeführt?*

Voruntersuchungen wurden visuell, analytisch und mittels einiger exemplarischer Bauteilöffnungen durchgeführt. Auf Grundlage dieser Voruntersuchungen wurden der Schadensumfang abgeschätzt und die Sanierungsoptionen abgeleitet.

14. *Gab es einen Wettbewerb für die Planung der Sanierung und für deren Ausführungen?*

Wenn ja, in welcher Form, mit welcher Beteiligung, welchen konkreten Vorschlägen und welchem Ergebnis?

Wenn nein, warum nicht?

Die Frage bezieht sich auf Ereignisse aus dem Zeitraum 1994 bis 2004. Sie lassen sich nur partiell rekonstruieren, weil die Projektbeteiligten zwischenzeitig gewechselt haben und das umfangreiche Aktenmaterial in der Kürze der zur Verfügung stehenden Zeit nicht vollständig gesichtet werden konnte. Nach Erkenntnis der derzeitigen Projektbeteiligten wurde das Ingenieurbüro Götsch + Partner im Jahr 2001 mit der Planung beauftragt, das schon vorher bereits über mehrere Jahre als verantwortlicher Planer am St. Pauli Elbtunnel tätig war. Definitive Aussagen zur Durchführung eines Teilnahmewettbewerbes könnten nur nach Durchsicht der kompletten Projektunterla-

gen im Zeitraum von 1994 bis 2004 gemacht werden. Dazu müssten circa 80 Aktenordner durch fachkundige Mitarbeiter gesichtet und ausgewertet werden. Dies ist in der für die Beantwortung einer Parlamentarischen Anfrage zur Verfügung stehenden Zeit nicht möglich.

15. Gibt es einen Generalplaner für die Sanierung des Alten Elbtunnels?

Wenn ja, welche Firma hat die Generalplanung übernommen? Wie wurde der Auftrag für den Generalplaner vergeben? Gab es eine Ausschreibung?

Wenn ja, welche?

Wenn nein, warum nicht? Wurde der Auftrag freihändig vergeben?

Wenn ja, durch wen?

Wenn nein, warum nicht?

Es wurde kein Generalplaner beauftragt. Im Übrigen siehe Antwort zu 14.

16. Welche Kritik führte im Einzelnen zu der Rüge der Vergabekammer, die zu einer Verzögerung des Vergabeverfahrens und damit des Baubeginns um rund ein Jahr führte? Wie wurde auf diese Kritik seitens des Senats, der zuständigen Behörde und der HPA konkret reagiert?

Das Angebot einer Bietergemeinschaft wurde mit Schreiben vom 21. Oktober 2009 vom Vergabeverfahren ausgeschlossen, weil es nicht alle in den Verdingungsunterlagen gestellten Bedingungen erfüllte. Im Einzelnen wurde durch die Bietergemeinschaft erläutert, dass die Befestigung der ausgeschriebenen speziellen Drainagematte durch punktuelles Kleben, anstatt mit speziellen Ankern erfolgen sollte. Außerdem wurde auf Nachfrage zum Bauzeitenplan keine ausreichende Erklärung zu den geforderten Zeitabschnitten für Leitungsverlegungsarbeiten Dritter geliefert, obwohl die Dauer dieser Arbeiten konkret im beigelegten Bauzeitenplan festgelegt wurde. Am 23. Oktober 2009 wurde der Ausschluss gerügt und führte letztendlich zu den Vergabekammerverfahren. Im Laufe der Vergabekammerverfahren erfolgte die Neuwertung der Angebote durch die HPA.

17. Weshalb musste nach Vergabe des Bauauftrages die vorliegende von einem externen Ingenieurbüro angefertigte Ausführungsplanung überarbeitet werden? Welche zusätzlichen Kosten sind durch die Überarbeitung entstanden?

Die Ausführungsplanung war in Teilen nicht vollständig und für die Ausführung mangelhaft. Die Ausführungsplanung wurde von den ausführenden Firmen nach der Auftragsvergabe bemängelt. Für die ergänzende Planung sowie weitere Umplanungen wurde bisher eine Summe von netto 622.472 Euro bezahlt.

18. Wer hatte die ursprüngliche Ausführungsplanung angefertigt? Wer wurde mit der Überarbeitung beauftragt? Weshalb stellte sich erst im Rahmen der überarbeiteten Ingenieurplanung heraus, dass der Tunnel zusätzlich von außen mit Ballaststeinen beschwert werden musste? Welche zusätzlichen Kosten sind durch die Beschwerung des Tunnels mit Ballaststeinen entstanden?

Die Ausführungsplanung wurde durch das Ingenieurbüro Götsch + Partner angefertigt. Die fehlende Planung wurde durch die ausführenden Firmen erbracht. Dieses wurde seitens HPA so vereinbart, um insbesondere drohende Baustillstände und Behinderungen im Bauablauf zu vermeiden.

Der im Rahmen der Planung erstellte Auftriebsnachweis war falsch. Die Ballastierung des Tunnels hat in der Ausführung und Planung circa netto 1.060.000 Euro gekostet.

19. Weshalb war bei der Ausschreibung für die Abbrucharbeiten „Drainagebeton“ ausgeschrieben und nicht die tatsächlich existierende, festere Betonqualität? Wurde die Betonqualität in den Voruntersuchungen nicht geprüft?

Wenn nein, warum nicht? Welche zusätzlichen Kosten sind durch die höhere Festigkeit des Betons und dem damit größeren Aufwand bei den Abbrucharbeiten entstanden?

Im Rahmen der Voruntersuchung wurde die Betonqualität an punktuellen Aufschlüssen untersucht. Diese Ergebnisse führten durch den Planer zur Einstufung als Drainagebeton. Bei den Abbrucharbeiten stellte sich dann heraus, dass der Beton eine höhere Festigkeit besaß. Dies führte letztlich zu Mehrkosten in Höhe von circa netto 800.000 Euro.

20. Weshalb konnte erst nach der kompletten Freilegung der Bleifugen festgestellt werden, dass der Sanierungsaufwand um ein Vielfaches höher war, als vorherige Stichproben vermuten ließen? Welche zusätzlichen Kosten haben sich bei der Sanierung der Bleifugen ergeben?

Die in der Ausschreibung aufgenommenen Mengen wurden auf Grundlage der punktuellen Öffnungen geschätzt. Erst beim Bearbeiten der Bleifugen konnte das tatsächliche Ausmaß des Schadens und somit der Umfang der Bleifugensanierung ermittelt werden. Die Mehrkosten bei der Bleifugensanierung im Tunnelrohr Ost belaufen sich auf circa netto 1.540.000 Euro.

21. Weshalb war die Sanierung der Fahrbahnen in den Bauabschnitten vier und fünf nicht eingeplant? Welche Mehrkosten entstehen hierdurch?

Die Fahrbahnsanierung war nicht Bestandteil der ursprünglichen Planung. Sanierungsarbeiten wurden im Zuge der Bauwerksunterhaltung schrittweise nach Schadens Eintritt und -anfall umgesetzt. Ein Gesamtkonzept für die Grundinstandsetzung des St. Pauli Elbtunnels ist erst im Jahre 2011 aufgesetzt worden. Hierbei wurde auch die Sanierung der Fahrbahn in Betracht gezogen. Die Plankosten für die Fahrbahnsanierung werden zum Schutze der wirtschaftlichen Interessen der HPA nicht genannt, weil damit die noch anstehende Ausschreibung dieser Maßnahme zuungunsten der HPA beeinflusst werden könnte.

22. Welche Maßnahmen mussten ergriffen werden, weil erhöhte Bleiwerte in den Abbruchstäuben vorlagen? Welche zusätzlichen Kosten sind hierdurch entstanden?

Umfangreiche technische, organisatorische und persönliche Schutzmaßnahmen wurden erforderlich. Hierdurch entstanden Kosten in Höhe von circa netto 800.000 Euro.

23. Welche Aufträge (Planungsleistungen, Bauleistungen et cetera) wurden im Einzelnen im Rahmen der Sanierung des Alten Elbtunnels an welche Firmen vergeben? Wie (EU-weite Vergabe, öffentliche Ausschreibung, beschränkte Ausschreibung, freihändige Vergabe) wurden diese Aufträge jeweils vergeben? Wann wurden sie vergeben? Wann konnten die Aufträge abgeschlossen werden? Bei welchen Aufträgen haben sich welche Kostensteigerungen und welche Zeitverzögerungen ergeben? Was waren die Gründe dafür im Einzelnen?

Für die Beantwortung dieser Frage müssten weit über 300 Verträge und Nachträge einzeln ausgewertet werden. Dies ist in der für die Beantwortung einer Parlamentarischen Anfrage zur Verfügung stehenden Zeit und angesichts des Umfangs der vorliegenden Anfrage nicht möglich. Im Übrigen vergleiche Drs. 20/6783.

24. Haben der Senat, die zuständige Behörde oder die HPA Schadensersatzforderungen gegen den Generalplaner, die Hauptauftragnehmer der einzelnen Bauabschnitte oder die beteiligten Planungsbüros geprüft?

Wenn ja, in welchen Fällen und mit welchem Ergebnis?

Wenn nein, warum nicht?

Es wurde kein Generalplaner beauftragt. Grundsätzlich erfolgt bei allen Projekten der HPA eine Prüfung auf Schadensersatzansprüche. Die bisherigen Prüfungen bei diesem Projekt ergaben keinen Fall, der Aussicht auf Erfolg hätte.

25. *Gab es Hinweise auf Straftaten oder Ordnungswidrigkeiten, die heute in § 2 des Gesetzes zur Einrichtung eines Registers zum Schutz fairen Wettbewerbs aufgeführt sind, durch im Rahmen der Sanierung des Alten Elbtunnels beauftragte Firmen und ihre Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter?*

Wenn ja, welche? In welchen Fällen haben sich diese bestätigt? Welche Firmen waren betroffen? Wie ist man damit umgegangen?

In den Bauabschnitten 4 und 5 ist dies nicht der Fall. Soweit dies zurückverfolgt werden konnte, trifft dies auch auf die vorherigen Bauabschnitte zu.

26. *Erwägen der Senat, die zuständige Behörde oder die HPA die Sanierung der Weströhre zu verschieben?*

Wenn ja, wie lange soll sie geschoben werden? Bis wann muss die unsanierte Röhre saniert werden?

Die Überlegungen sind hierzu noch nicht abgeschlossen.

27. *Erwägen der Senat oder die zuständige Behörde, die HPA von den Kosten für die Sanierung des Alten Elbtunnels zu entlasten?*

Wenn ja, warum?

Wenn nein, warum nicht?

Mit Drs. 19/1518 wurden alle laufenden Investitionsmaßnahmen der HPA, die bis dato im Investitionshaushalt im Einzelplan 7 der damaligen Behörde für Wirtschaft und Arbeit berücksichtigt waren, in die Finanzierungsform der sogenannten HHLA-Milliarde überführt. Dazu zählte auch die Grundinstandsetzung des St. Pauli-Elbtunnel. Die mit der Drs. 19/1518 getroffene Entscheidung der Bürgerschaft hat für den Senat Bestand.

28. *Gibt es im Senat, der zuständigen Behörde oder der HPA Überlegungen,*

a) den Alten Elbtunnel für Fußgänger und Radfahrer kostenpflichtig zu machen,

b) die Preise für Autofahrer zu erhöhen?

Wenn ja, welche Preise stehen für Fußgänger, Radfahrer und Autos im Raum?

Wenn nein, warum nicht?

Auf Fachebene wurden dazu grundsätzliche Überlegungen angestellt. Der Senat hat sich damit nicht befasst.