

## **Schriftliche Kleine Anfrage**

des Abgeordneten Norbert Hackbusch (DIE LINKE) vom 09.11.16

### **und Antwort des Senats**

**Betr.: Retheklappbrücke**

*Der Ersatzbau der aus den Dreißigerjahren stammenden und altersbedingt abgängigen Rethhubbrücke gehört zu den großen Infrastrukturmaßnahmen im Hamburger Hafen, um vor allem den Verkehr zu den Mineralölbetrieben und zwischen den Hafenbahnhöfen Süd und Hohe Schaar gut organisieren zu können. Dies dient letztlich auch dem Hafenhinterlandverkehr per Schiene.*

*Haushalterisch geplant wurde die Maßnahme für das Jahr 2009. Die Fertigstellung sollte im Jahre 2012 erfolgen (siehe Drs. 20/14001).*

*Im Jahre 2016 stellen wir fest, dass die Maßnahme noch lange nicht abgeschlossen ist. Die Bahntrasse ist noch nicht im Betrieb, obwohl die Fertigstellung im Jahr 2014 im Haushalt für den Herbst 2015 angekündigt wurde.*

*Die Kosten haben sich in diesem Zeitraum kräftig erhöht: Wurden bei der Entscheidung im Jahre 2009 noch 95 Millionen Euro geplant, wurden im Wirtschaftsplan 2015 der HPA schon 153 Millionen Euro Kosten eingeplant. Im Wirtschaftsplan 2016 wurde dieser Betrag auf 173 Millionen Euro erhöht. Die neue Verzögerung droht diesen Betrag noch einmal zu erhöhen.*

*Vor diesem Hintergrund frage ich den Senat:*

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

1. *Als Gründe für die Verlängerung der Projektlaufzeit wurden in der Drs. 20/14001 angegeben: „Vergabeverfahren, zusätzliche Sicherungsmaßnahmen wegen Vopak-Düker und bestehender Hub-Brücke, technische Konzepte für die Baugruben, Baupreisanpassung wegen Berücksichtigung einer Inflationsrate, Fortschreibung Risikobudget.“ Angesichts der hohen Kostensteigerung ist eine differenzierte Darstellung der Gründe nötig:*
  - a. *Welche Kostenerhöhung hat sich aufgrund welchen Grundes ergeben?*

Mit der Kostenschätzung aus dem Jahr 2009 war noch keine Investitionsentscheidung verbunden. Diese Entscheidung wurde erst mit der Kostenermittlung und in Verbindung mit dem Wirtschaftsplan 2011 getroffen. In diesem Rahmen wurde die Kostenplanung konkretisiert und umgestellt auf die Berechnung gemäß der Drs. 20/6208 „Kostenstabiles Bauen“. Die hieraus resultierende Kostenanpassung ist im Wesentlichen einer Umstellung bei der Systematik der Kostenkalkulation geschuldet. Mit Drs. 20/6208 wurde eingeführt alle relevanten Kostenpositionen, insbesondere Baupreis-

steigerungen, Kostenvarianz sowie internen Aufwand auf Basis einer Vollkostenrechnung in der Gesamtkostenermittlung zu berücksichtigen. Bei Berücksichtigung der durch das „Kostenstabile Bauen“ vorgegebenen Kostenpositionen und der heutigen Kalkulationsansätze der HPA hätten auch die frühen Baukostenangaben für die Rethelbrücke in etwa dem 2011 im Wirtschaftsplan angesetzten Budget entsprochen.

Des Weiteren erfolgten Anpassungen wegen der Berücksichtigung von Baukosteninflation, der Verlängerung der Projektlaufzeit (unter anderem wegen Vergabeverfahren), zusätzlicher Sicherungsmaßnahmen wegen des Vopak-Düker und der bestehenden Hubbrücke, technischer Konzepte für die Baugruben sowie der Einführung und Fortschreibung eines Risikobudgets. Zudem ergeben sich im Bauablauf Bauhilfszustände sowie Anpassungen für sicherheitsrelevante Anforderungen.

Über diese Kostenanpassungen wurde in verschiedenen Drucksachen sowie im Wirtschaftsausschuss der Bürgerschaft berichtet (siehe Drs. 20/7395, Drs. 20/10595, Drs. 20/14001, Drs. 21/2368 sowie Protokoll des Wirtschaftsausschusses vom 7. April 2016). Zudem wurde ein Kostenrisikomanagement aufgebaut und das Nachtragsmanagement intensiviert.

- b. Wann wurde welche Kostenerhöhung aufgrund welchen Grundes gegenüber der Wirtschaftsbehörde beziehungsweise dem Aufsichtsrat dargestellt?*

Der Wirtschaftsplan für das Folgejahr einschließlich der darin enthaltenen Anpassungen bei den Kostenplanungen wurde jeweils im Dezember des Vorjahres vom Aufsichtsrat beschlossen. Im diesem Rahmen wurde die zuständige Behörde informiert.

- 2. Die Erhöhung der Kosten von 153 Millionen Euro im Wirtschaftsplan 2015 auf 173 Millionen im Wirtschaftsplan wurde begründet mit „zudem ergeben sich im Bauablauf unvorhersehbare, aufwändige Bauhilfszustände“.*
  - a. Welche Bauhilfszustände haben sich in diesem Zeitraum ergeben?*
  - b. Wann wurden diese der HPA angezeigt?*

Bei Bauhilfszuständen handelt es sich um Tätigkeiten oder Bauten, die wegen Beeinträchtigungen der Infrastruktur durch den Bau notwendig werden. Bei der Rethelbrücke wurden die Herstellung der Umgehung Eversween, der Bau einer provisorischen Zuwegung zum Anleger Reiherstieg oder die Herstellung einer temporären Fuß- und Radwegeverbindung erforderlich.

- 3. Dem Wirtschaftsausschuss der Bürgerschaft wurde in seiner Sitzung vom 6.4.16 von der HPA angezeigt, dass der Posten für besondere Kostenrisiken in Höhe von 20 Millionen Euro nicht mehr benötigt werde. Daher sei die zu verkraftende Kostenerhöhung damit gedeckt.*
  - a. Ist es üblich im Rahmen des Kostenstabilen Bauens, die Kostenrisiken vor Beendigung der Baumaßnahme aufzulösen?*

Ja. Entsprechend der Verwaltungsvorschrift Bau (VV-Bau) sind Kostenrisiken auf den Einzelfall bezogene Risiken, die konkret für jedes Risiko einzeln benannt und gesteuert werden. Wenn konkrete Risiken ganz oder teilweise eintreten, sind die entsprechenden Risikopositionen aufzulösen. Im Übrigen ist die VV-Bau eine Durchführungsvorschrift, welche auch die Inhalte der Drucksache Kostenstabiles Bauen integriert.

- b. Bestehen angesichts der fehlenden Inbetriebnahme der Eisenbahntrasse keinerlei Kostenrisiken mehr?*

Kostenrisiken werden gemäß Drs. 20/6208 „Kostenstabiles Baues“ erfasst und dargestellt. Im Übrigen siehe Antwort zu 1.a.

- 4. In der Wirtschaftsausschusssitzung wurden 8 Millionen Mehrbedarf für den Rückbau der Rethelhubbrücke zugeordnet. Wird nach dem gegenwärtigen Informationsstand diese Summe ausreichen, die Kosten zu decken?*

Dies wird von der HPA derzeit geprüft.

5. *Wann rechnet die HPA mit einer Gesamtinbetriebnahme der neugebauten Rethelbrücke?*

Die Teilfreigabe für die Straße erfolgte im Juli 2016. Bis zur Aufnahme des Bahnverkehrs sind noch Arbeiten notwendig, eine Freigabe kann erst nach Abschluss dieser Arbeiten erfolgen. Der Zeitpunkt steht noch nicht fest.