

**SR-Sitzung vom 21.04.2016**

**TOP 5 – Grundsatzausprache zum aktuellen Stand Eisenbahnunterführung  
Ausführungen des Bg VI**

Herr Dr. Scheidemann

Herr Vorsitzender, sehr geehrte Damen und Herren Stadträte.

Zunächst auf eine Frage, die auch Herr Canehl gestellt hat, abstellend und Sie daran erinnernd:

Wir haben ja mit der DB AG eine Kreuzungsvereinbarung geschlossen. Die Stadt wollte an die Eisenbahnüberführung – ich betone auch immer, dass es eine Eisenbahnüberführung ist und kein Tunnel! – nicht selbst herangehen, weil wir die verkehrliche Situation am Damaschkeplatz mit dem Ausschluss des LKw-Verkehrs als durchaus für die Stadt sinnvoll erachtet hatten. In § 4 Abs. 4 der Kreuzungsvereinbarung ist aufgeführt, dass die zeitliche Durchführung der Maßnahme den vertraglichen Abstimmungen entsprechen muss. Wir sind insofern an die Sperrpausen der DB gebunden. Sperrpausen heißt, dass in diesen Zeiträumen der Gleisverkehr gesperrt wird. Das hat nationale und internationale Folgen auf den Güterverkehr; ist also eine volkswirtschaftliche Größe, die wir zu beachten haben, die wir auch beachten wollen, weil, die Zielstellung ist, den Zeitablauf der Maßnahme, den Bauzeitablauf, einzuhalten. Dies auch deshalb, weil wir natürlich dann nach der Fertigstellung des Brückenbauwerkes die Verkehre auch wieder freigeben wollen. Heißt, dass jede Verzögerung im Bauablauf auch die Verkehre in diesem Bereich länger behindert.

Herr Canehl hat ausgeführt, dass wir mit der Drucksache zur Finanzierung der Baumaßnahme am 25. Juni 2015 den Stadtrat unterrichtet haben, dass wir in der Ausführungsplanung der Ingenieurbauwerke aus Sicht der Stadt und der DB AG Mängel haben. Der Planer bestreitet das. Wir haben gleichwohl eine Ersatzvornahme durchgeführt, um diese Mängel, die statischer Art sind, zu korrigieren. Das läuft parallel. Ich werde Ihnen nachher zeigen, wie die einzelnen Planungsabschnitte sind. Im Ergebnis ist vor allen Dingen herauszuheben, dass wir die Bohrpfähle von den 90er Bohrpfählen auf 120 cm erhöhen müssen. Wir haben im Baufeld auch vorher schon 120er Bohrpfähle gehabt, vor allen Dingen unter den Brückenbauwerken der Bahn und in den Eingangsbereichen, haben also auch 120er Baupfähle in dem Angebot der Fa. PORR enthalten. Herr Canehl hat richtigerweise gesagt, dass die Entwurfsstatik fehlerhaft war. Wir haben in der Ausführungsstatik dann erfahren, dass für die endgültige Herstellung des Bauwerkes die 90er an einigen Stellen ausgereicht hätten, aber für die Bauphase nicht. Das liegt schlichtweg daran, dass die Minus-Eins-Ebene und die Null-Ebene zur Aussteifung des Bauwerks benötigt werden, also in der Endherstellung die Bohrpfahldicke durchaus geringer sein kann. Das alles ist Gegenstand der Information gewesen, die wir Ihnen vorgelegt haben.

Etwas ist wichtig zu beachten: Alle bereits erbrachten Bauleistungen entsprechen den Ergebnissen der überarbeiteten Planung. Wir haben also in dem Bereich der Baustelle der Eisenbahnüberführung keine Baumaßnahmen, die wir zurückbauen oder ändern müssen, sondern, all das, was umgesetzt worden ist, entspricht auch der veränderten Planung.

Wir werden in der Kostenerhöhung allein schon aus der Mengenmehrung ein Nachtragsangebot erhalten. Das ist auch angekündigt, liegt jedoch nicht vor. Ich hatte gehofft, dass es jetzt bzw. bis Mai vorliegt. Das liegt schlichtweg an der Tatsache, dass beide – der Auftraggeber wie der Auftragnehmer PORR – an der Veränderung der Planung gearbeitet haben, um möglichst keinen Baustillstand zu erzeugen.

Wir haben neben der Bohrpfahl- und Statiksituation eine weitere Problematik, allerdings im Baulastbereich der DB AG. Wir haben an den Stützwänden feststellen müssen, dass Hohlräume existieren, – das sind die vielen kleinen Maßnahmen, die Sie mit den kleineren

Geräten vor allen Dingen unter den Brücken gesehen haben – also, auch dort ist der Baugrund nicht so, wie wir und die DB AG erwartet haben. Das wird auch zu einem Nachtrag führen. Nur an dieser Stelle schon der Hinweis, um Ihnen das Baugeschehen etwas zu verdeutlichen, dass die Verpressung der Hohlräume mit Zementsuspension geschehen ist.

Wir haben die Leistungsverzeichnisse vor der Ausschreibung umfänglich geprüft. Wir haben die Leistungsverzeichnisse des Entwurfsplaners nochmal einem weiteren Planer zur Plausibilitätsprüfung gegeben. Dabei ist festgestellt worden, dass auf den Bohrpfählen Pfahlkopfbalken fehlen. Die konnten wir vor der Herausgabe der Leistungsverzeichnisse noch einarbeiten. Aber tatsächlich ist die unterschiedliche Stellungnahme des Statikers erst nach der Zuschlagserteilung im Vergabeverfahren erfolgt.

Ich will Ihnen kurz darstellen, wie viele Planer beteiligt und wo die wesentlichen Schnittstellen sind. Wir haben von der DB AG den Entwurfsplaner beauftragt, haben dann eine eigene Ausschreibung für die Weiterführung der Planungen gemacht. Und bei Ingenieurbauwerken nicht unüblich, wird ein Teil der Ausführungsplanung vom Bauunternehmen durchgeführt. Wenn Sie daran denken Bewehrungspläne, Schalungspläne, das ist sinnvoll aufgehoben beim Bauunternehmen, dass man das dort direkt macht. Dort ist auch die Schnittstelle. Wir haben hier im Bild die gesamten Planungssituationen aufseiten der Auftraggeber und bei PORR dann immer die Situation, dass er die Ausführungsplanung macht, die vor Ort direkt umgesetzt wird. Und da haben wir eben jetzt das Problem, dass wir die Ausführungsplanung, die Entwurfsplanung, an die veränderten statischen Rahmenbedingungen anpassen müssen. PORR führt das dann weiter in der Ausführungsplanung. Wir haben hier ein ganzes Paket an Planungen, das für die Eisenbahnüberführung Ernst-Reuter-Allee nur noch von untergeordneter Bedeutung ist. Das sind die Maßnahmen von AGM und SWM. Das Wichtige war ja der Kanal, der Hauptsammler, der im Norden der Eisenbahnüberführung durchörtert wurde. Also, diese ganzen Schnittstellen haben sich ergeben.

Herr Canehl hat es angesprochen, wir werden einen veränderten Bauablauf haben, um den Planungsnachlauf, den wir zurzeit vor allen Dingen bei den Tunneldecken haben, mit den Maßnahmen aufzufangen. Der ursprüngliche Bauablauf sah vor, eine komplette Herstellung der Tunneldecke Süd bis Juni 2016, dann die Führung des MVB-Gleises von der Nordseite auf die Südseite, quasi schon im Endzustand und die Führung des motorisierten Individualverkehrs stadteinwärts. Das ist im jetzigen Zeitplan nicht mehr möglich, weil die Planungen für die Tunneldecke nicht vollständig vorliegen. Wir haben uns entschlossen, um den Gesamtplanungszeitraum einzuhalten, gleichwohl die MVB-Trasse in dem Bereich zu halten. Wir müssen allerdings die MVB-Trasse, weil jetzt ja die neuen Brückenbauwerke kommen, auf ungefähr die Höhe legen, die nachher die Null-Ebene hat. D. h., sie wird in diesem Bereich etwas tiefergelegt. In dem Bereich des Bildes, da sind wir im Augenblick dabei. Das ist der Bauzeitplan, den wir jetzt in der ersten Stufe haben.

Das, was Sie dort sehen, ist der Bauzeitraum vor dem 29.03., vornehmlich Bautätigkeit (rote Flächen) für das, was auf der Südseite erfolgt - Kampfmittelsondierung, Bauwerksverfestigung, Stützwände, Widerlager der DB AG und vor allen Dingen Rückbau der Eisenbahnbrücken Gleis 10 bis 12. Auf der Nordseite blieb der Radfahrer-/Fußgängerbereich geöffnet, MIV stadtauswärts und Betrieb der MVB einspurig.

Die nächste Folie zeigt jetzt den geänderten Bauzeitraum 29.03. bis 19. April. Auf der Nordseite haben wir (rote Flächen) Bautätigkeit im gesamten Bereich Eisenbahnüberführung Ernst-Reuter-Allee. Vorbereitende Arbeiten Oberflächenbefestigung, Suchschachtung, Medien, Bauarbeiten Stützwandinjektion, Kampfmitteluntersuchung, um die Nordseite vorzubereiten. Auf der Südseite - weitere Bohrpfähleherstellung, Medienumverlegung, insbesondere auch Kommunikationstrasse, damit wir die südliche Tunneldecke vorbereiten. Wir haben die Abschottung der Zufahrten City Carré umgesetzt und vor allen Dingen auch die alten Verbauanker im Bereich City Carré im Spundwandverbau getrennt und ausgebaut.

Die MVB-Trasse blieb in Betrieb; für die sonstigen Verkehrsarten wurde der Verkehr gesperrt.

Die nächste Folie zeigt den Bauzeitraum vom 20.04. bis 05.09., also das, was jetzt vor uns liegt.

Auf der Nordseite: Rückbau der Dinge, die unter den Gleisen 10 bis 13 liegen, wie Widerlager und Medienleitungen. Übliche Kampfmitteluntersuchung - Bombenverdachtspunkte müssen wir dort noch klären -, Stabilisierung der alten Brückenlager – auch wieder durch Mauerwerksinjektion –, Herstellung Bohrpfähle unter den Bereichen, wo die Gleise entfernt worden sind – also in diesem Bereich, wo später die neuen Brücken erstellt werden –, der Bau der Bohrpfähle, Herstellung der Kopfbalken, Tunneldecken, damit wir in dem Bereich den Endzustand möglichst zeitnah erreichen, und die Herstellung des Gleisprovisoriums für die Straßenbahn im abgesenkten Zustand.

Ebenfalls auf der Nordseite: Medienumverlegung und Stabilisierung Brückenseite.

Auf der Südseite: Herstellung der Bohrpfähle ebenfalls unter den entfernten Bauwerken der Bahn AG in diesem Bereich und Herstellung Wasserhaltung, Kopfbalken und Tunneldecken schon im Bereich der Südseite.

Wir haben in diesem Zeitraum den Bereich für alle Verkehre gesperrt und hoffen, dass wir in dieser Zeit die entsprechenden Provisorien schaffen. Es ist dann für den Bauzeitraum vom 05.09. bis 17.10. auf der Südseite – insbesondere Gleise 10 bis 13 – die Herstellung der Brückenbauwerke vorgesehen. Also dort werden dann die Brücken für die Bahn wieder hergestellt, damit dann die Gleistrassen gelegt werden können und in diesem Bereich der Bahnverkehr wieder erfolgen kann. Der Radfahrer- und Fußgängerbereich wird auf der Nordseite wieder in Betrieb gesetzt und die MVB-Trasse – eben dieser tiefergelegte Bereich – wird wieder freigegeben. Das sehen Sie an dem grünen Bereich der MVB. Die MVB – Herr Canehl hat es auch schon erwähnt – hat reagiert. Sie hat eine Baustellenlinie 41 eingerichtet, mit den Haltestellen

Klinikum Olvenstedt – Westring – Südring – Hasselbachplatz – City Carré – Alter Markt – Listemannstraße – Herrenkrug

und in ihren Publikationen darauf hingewiesen, dass durch die Bauarbeiten der Hauptbahnhof auch während der Sperrung der Bahnhofsbrücken nicht direkt mit der Straßenbahn erreichbar ist. Fahrgäste sollten folgende Haltestellen nutzen, um fußläufig den Hauptbahnhof erreichen zu können;

das ist Damaschkeplatz/Adelheidring – die Linien 1, 3, 4 – nicht barrierefrei, Haltestelle City Carré – Linien 6, 8, 41 – barrierefrei; Haltestelle Verkehrsbetriebe – Linien, 6, 8, 41 – barrierefrei; Nachtlinie N 4, N 5 – nicht barrierefrei. Für den Fußweg von den Haltestellen zum Hauptbahnhof sollten je nach Haltestelle fünf bis zehn Minuten Zeit eingeplant werden.

Herr Canehl, die Anregung, die Sie gegeben haben zum Fuchsberg, ist tatsächlich in einer Sitzung der Interessengemeinschaft Innenstadt mit mir am 4. April besprochen worden. Dort haben wir überlegt, ob wir die Maßnahme Fuchsberg stadteinwärts zweispurig umsetzen können und das mit der dortigen Baumaßnahme der MVB in Abstimmung bringen können. Das war ein Thema der Sitzung der Interessengemeinschaft. Wir haben weitere Dinge besprochen, das sind zwei große Hinweisschilder im Norden und Süden für die Umleitungsverkehre und dass wir an jeweils drei ausgewählten Brücken aus Süd- und Nordrichtung kommend, Hinweisbanner für die Gäste der Stadt aufhängen werden. Ein Problem ist das Navigationssystem. Wir haben sehr frühzeitig die dafür zuständige Bundesanstalt für Straßenwesen gebeten, die Baustelle mit hineinzunehmen. Die Einführung des Verkehrswarndienstes wird erst am 14.06.2016 um 11:00 Uhr geschehen. Navigationssysteme schließen sich dann an.

Die Auswirkungen, die die Veränderung der Planung aufgrund der Statik bedingen, sind tatsächlich die Veränderungen in dem Bauablauf, die ich eben genannt habe. Sicherlich

auch finanzielle Auswirkungen. Wir haben ja bei den Bohrpfählen allein eine Mengenmehrung.

Ziel ist, die Baustelle weiter durchzuführen, um zu dem Bauzeitenablauf zu kommen, den wir einmal vorgesehen haben.

Warum?

Es sind nicht allein die Sperrpausen der Deutschen Bahn, die für uns allerdings von der volkswirtschaftlichen Bedeutung her schon eine ganz wichtige Zielstellung sind.

Es ist auch die schnellstmöglich Freigabe der Eisenbahnüberführung Ernst-Reuter-Allee für den Verkehr.

Und es sind auch Kostensituationen. Wenn ich eine für eine Baustelleneinrichtung, Baustellengemeinkosten weiter vorhalten muss, weil die Bauzeit sich verlängert, werden die finanziellen Belastungen schlicht noch höher. Ein Nachtragsangebot für die geänderte Bohrpfahldimensionierung und Planung liegt bisher nicht vor. Die Fa. PORR arbeitet daran und hat gesagt, dass in den nächsten Tagen den Auftraggebern Bahn und Stadt dieser Nachtrag vorgelegt werden soll. Wir haben für die Prüfung des Nachtrages ein Prüfschema. Wir haben – Bahn und Stadt - eine Oberbauleitung, die das Nachtragsangebot zunächst einmal prüfen wird. Wir haben in den Entscheidungsstrukturen noch einige Dinge gemeinsam vereinbart, um das strukturiert über die Bühne zu bekommen.

Die veränderte Planung wird auch Auswirkungen auf den Masterplan haben. Wir werden in den Tunnellein- und -ausfahrten Versteifungen vorsehen müssen aufgrund der statischen Situation, die einmal angedachten Lösungen einer Abrundung der Ein- und Ausfahrtssituation dergestalt nicht mehr zulassen. Wir werden horizontale Aussteifungen, 60 x 60 cm, einbauen müssen, damit ist diese Abrundung schwerlich möglich. Das, was an Leuchtkonzepten vorhanden ist, prüfen wir derzeit. Wir wollen die Leuchtringe allerdings nicht in der Art durchführen, wie sie einmal Gegenstand der Diskussion gewesen sind, sondern als LED-Leuchttypen, die wesentlich leichter sind und auch nach unten gerichtetes Licht abstrahlen. Ein technisches Lichtband ist weiterhin vorgesehen. Wir haben eine weitere Ausschreibung für diese Parameter geplant.

Die letzte Folie, das Bild 9, soll Ihnen nochmal die Entscheidungsstrukturen, die wir 2014 schon festgelegt haben zwischen Bahn und Stadt, verdeutlichen. Wichtig war auch, dass wir beiden Bauherren gemeinsam eine Rechtsanwaltskanzlei für die Begleitung der Baumaßnahme gebunden haben, weil uns aus anderen Baumaßnahmen, insbesondere aus den Erfahrungen der DB AG klar ist, dass solche großen Baumaßnahmen immer mit Nachträgen und Nachtragsprüfungen verbunden sind. Für uns war wichtig, gleich von Anfang an diesen Schritt zu gehen. Wir haben weiterhin einen strategischen Koordinator auf Stadtseite gebunden, Herrn Rack, ein Tiroler, der PORR bestens kennt. Insofern auch eine Beratung der Stadt, die hohen Sinn macht. Ich bin mit der Arbeit von Herrn Ragg mehr als zufrieden.

Sie haben bei der aktuellen Stunde gefragt, ob ein Nachtrag des Haushaltes notwendig wird? Nach unserer derzeitigen Kenntnis, wie gesagt, es liegt noch kein Nachtragsangebot der Fa. PORR vor, eher nicht, weil die Mittelabflüsse in dieser Baumaßnahme bisher sehr zurückhaltend gewesen sind. Wir haben ja für 2015 nicht die erwarteten Abflüsse gehabt, haben Haushaltsreste für 2015 in dem Projekt und damit eine erhebliche Deckung. Ich kann nicht sagen, dass kein Nachtrag notwendig wird, ich kenne den Nachtrag der Fa. PORR noch nicht. Das ist unsere augenblickliche Einschätzung. Ich hoffe, dass wir nicht zu einem Nachtrag kommen und hoffe in jedem Fall, dass ich mit meinen Ausführungen Ihrem Informationsbedürfnis nachgekommen bin.

Dankeschön.

