

# Schriftliche Kleine Anfrage

des Abgeordneten Dennis Thering (CDU) vom 09.11.2017

## und Antwort des Senats

- Drucksache 21/10948 -

**Betr.: Von wegen „Deckel drauf und fertig“ – Warum verzögert sich der Bau des A7-Deckels in Schnelsen, welche Mehrkosten kommen dadurch auf die Steuerzahler in Hamburg zu und mit was müssen Pendler und Anwohner noch so rechnen?**

*Das Baukonsortium „Via Solutions Nord“ (VSN), bestehend aus den Unternehmen HOCHTIEF, Kemna und Tesch, hat am 8. November 2017 in einer Pressemitteilung (PM)<sup>1</sup> eine „Veränderte Bauzeit beim Schnelsener Deckel“ bekanntgegeben.*

*Vor diesem Hintergrund frage ich den Senat:*

Der Ausbau der Bundesautobahn A 7 in Hamburg und Schleswig-Holstein ist ein prioritäres Vorhaben des Bundes zum bedarfsgerechten Ausbau seiner Autobahnen in Norddeutschland. Zugleich ist es eines der bedeutendsten Verkehrs- und Stadtentwicklungsprojekte Hamburgs, das die trennende Wirkung der A 7 im dicht besiedelten Raum verringert. Durch die Bereitstellung umfangreicher investiver Mittel aus dem Bundeshaushalt konnte die frühzeitige Realisierung der Maßnahme begonnen werden. Die Via Solutions Nord (VSN) plant und baut die A 7 zwischen dem Niendorfer Gehege und dem Bordesholmer Dreieck im Rahmen eines ÖPP-Projektes im Auftrag der DEGES von sechs auf acht bzw. von vier auf sechs Fahrstreifen aus. Die DEGES wurde mit der Projektleitung durch die Auftragsverwaltungen für die Bundesfernstraßen Hamburg und Schleswig-Holstein beauftragt. Die Auftragsverwaltungen betreuen die Bundesfernstraßen im Auftrag des Bundes. Die VSN hat am 8. November 2017 die Öffentlichkeit über Verzögerungen in einem der acht Bauabschnitte des Projekts, dem Bauabschnitt Hamburg (Schnelsen), informiert.

Dies vorausgeschickt, beantwortet der Senat die Fragen wie folgt:

1. *Wann wird der Schnelsener A7-Deckel nach aktuellem Stand fertiggestellt sein?*

Siehe Drs. 21/10892.

2. *Wann wird der Ausbau der A7 nördlich des Elbtunnels auf acht bzw. sechs Spuren auf Hamburger Gebiet nach aktuellem Stand abgeschlossen sein?*

Der Ausbau nördlich des Elbtunnels wird erst mit der Fertigstellung des Abschnitts Altona abgeschlossen sein. Der Ausbau soll nach derzeitigem Stand im Jahr 2020 beginnen und voraussichtlich im Jahr 2025 abgeschlossen werden. Einwendungen und Klagen im laufenden Planfeststellungsverfahren können zu Verzögerungen führen.

3. *In seiner PM vom 8. November 2017 nennt VSN vier wesentliche Gründe für die Bauzeitveränderung des Schnelsener Deckels. Welche weiteren, in der besagten PM von VSN*

---

<sup>1</sup> <http://www.via-solutions-nord.de/aktuelles/>, letzter Zugriff: 9.11.2017.

*nicht genannten, Gründe liegen aus Sicht des Senats bzw. der zuständigen Behörde hierfür vor?*

Die von der VSN genannten Gründe liegen der DEGEGES vor und werden auf ihre vertragliche Relevanz geprüft. Im Übrigen siehe Drs. 21/10892.

4. *Als ersten von vier wesentlichen Gründen führt VSN in seiner PM vom 8. November 2017 an:*  
*„Mit den drei neuen Hamburger Deckeln Schnelsen, Stellingen und Altona entsteht eine Tunnelkette entlang der A7, die auch mit dem Elbtunnel korrespondieren muss. Daher werden nun bereits am Schnelsener Tunnel alle Sicherheitsanforderungen für ein erfolgreiches Zusammenspiel von Sicherheitselementen der zukünftigen Tunnelkette vorweggenommen programmiert und getestet. Dies führt beim Schnelsener Deckel zu einer Verzögerung, wird aber die späteren Inbetriebnahmen der Tunnel in Stellingen und Altona erleichtern.“*
- a) *Stimmt der Senat bzw. die zuständige Behörde dieser Argumentation vollumfänglich zu? Wenn nein, bei welchen Punkten und aus welchen Gründen vertritt der Senat bzw. die zuständige Behörde einen anderen Standpunkt?*

Die Erfahrungen bei Planung und Bau der Sicherheitselemente und der Anbindung des Tunnel Schnelsen an die Tunnelleitzentrale fließen in die Planung und Umsetzung der Tunnel Stellingen und Altona ein.

- b) *VSN ist nicht für den Bau der A7-Deckel in Stellingen und Altona zuständig. Inwiefern genau kann nach heutigem Stand der Dinge dann davon ausgegangen werden, dass die vorweggenommene Programmierung der Sicherheitsanforderung des Schnelsener Deckels die spätere Inbetriebnahme der Deckel/Tunnel in Stellingen und Altona erleichtern wird?*

Die Auftragsverwaltung hat bei allen Ausbauprojekten die DEGEGES als Projektrealisierungsgesellschaft mit weitreichenden Bauherrenaufgaben beauftragt. Das stellt sicher, dass sämtliche projektübergreifenden technischen Aspekte entsprechend den Anforderungen berücksichtigt werden.

5. *Als zweiten von vier wesentlichen Gründen führt VSN in seiner PM vom 8. November 2017 an:*  
*„Bei der Errichtung des Tunnels Schnelsen mussten wir, und darüber wurde 2016 hinlänglich berichtet, das System der Bohrpfähle für die Gründung ändern und den geologischen Gegebenheiten anpassen.“*  
*Stimmt der Senat bzw. die zuständige Behörde dieser Argumentation vollumfänglich zu? Wenn nein, bei welchen Punkten und aus welchen Gründen vertritt der Senat bzw. die zuständige Behörde einen anderen Standpunkt?*
6. *Als dritten von vier wesentlichen Gründen führt VSN in seiner PM vom 8. November 2017 an:*  
*„Darüber hinaus sorgen Produktionsengpässe bei einigen für uns wichtigen Zulieferern für längere Lieferzeiten. Hierbei handelt es sich um Sonderprodukte wie zum Beispiel maßgefertigte Spezialbauteile für Ingenieurbauwerke. Die Marktlage hat sich seit Angebotslegung im Jahr 2012 deutlich verändert.“*

*Stimmt der Senat bzw. die zuständige Behörde dieser Argumentation vollumfänglich zu? Wenn nein, bei welchen Punkten und aus welchen Gründen vertritt der Senat bzw. die zuständige Behörde einen anderen Standpunkt?*

Siehe Antwort zu 3.

7. *Als vierten von vier wesentlichen Gründen führt VSN in seiner PM vom 8. November 2017 an:*  
*„Nicht nur wir als VSN, sondern alle die, die Bauprojekte abwickeln, haben seit geraumer Zeit erhebliche Schwierigkeiten Planer und Ingenieure mit ausreichender Kapazität zu*

*finden. Erforderliche Umplanungen wie die zusätzliche Beleuchtung der Tunnelvorfelder sind deshalb nicht im ursprünglichen Zeitplan realisierbar.“*

- a) *Stimmt der Senat bzw. die zuständige Behörde dieser Argumentation vollumfänglich zu? Wenn nein, bei welchen Punkten und aus welchen Gründen vertritt der Senat bzw. die zuständige Behörde einen anderen Standpunkt?*

Aufgrund der bauwirtschaftlichen Konjunktur und des Investitionshochlaufs im Bereich des Straßenbaus in der Bundesrepublik generell besteht ein Ingenieurmangel in Deutschland, von dem nicht nur VSN betroffen ist.

Es wird an dieser Stelle auf das Ergebnis der aktuellen Studie des Institut der deutschen Wirtschaft (IW) verwiesen, wo es z. B. heißt: „Die Herbstbelegung zeigt sich auch auf dem Ingenieurarbeitsmarkt, der im dritten Quartal des Jahres 2017 erneut angezogen hat. Mit bundesweit durchschnittlich 81.340 offenen Stellen im dritten Quartal 2017 ist seit Beginn der Aufzeichnungen im Jahr 2010 ein Rekordhoch erreicht. Verglichen zum Vorjahresquartal legte die Arbeitskräftenachfrage insgesamt um mehr als 16 Prozent zu. Haupttreiber dieser Entwicklung ist die weiterhin rasant steigende Nachfrage nach Bauingenieuren“ (www.vdi.de/ingenieurmonitor).

In Bezug auf das hier behandelte Projekt siehe Antwort zu 3.

- b) *Was haben der Senat bzw. die zuständigen Behörden seit 2011 unternommen, um die Zahl der für Infrastrukturgroßprojekte zur Verfügung stehenden Planer und Ingenieure zu erhöhen?*

Auf Initiative des Präses der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation wurde im Dezember des Jahres 2013 der Verein Bauingenieure für Hamburg e.V. gegründet. Sie ist Bestandteil der Fachkräftestrategie des Senats. In dem Verein haben sich mit der Freien und Hansestadt Hamburg aktuell 27 Mitglieder aus dem Kreis der Unternehmen der Bauwirtschaft, der Ingenieurbüros, der Ingenieurberufsverbände, der Hamburgischen Ingenieurkammer-Bau, der öffentlichen Unternehmen und der Hochschulen aus Hamburg und aus der Metropolregion Hamburg zusammengeschlossen, um gemeinsam dem Fachkräftemangel bei den Bauingenieuren zu begegnen und für den Standort Hamburg qualifizierte Ingenieurfachkräfte zu gewinnen.

Zudem wurde für die Bauverwaltung der Freien und Hansestadt Hamburg angesichts der absehbaren altersbedingten Personalabgänge die Stellenanzahl für Nachwuchskräfte des technischen Verwaltungsdienstes im Beamtenbereich zum 1. Januar 2017 von 30 auf 60 verdoppelt. Gleichwohl steht der öffentliche Dienst in Konkurrenz zur Privatwirtschaft und hat in der jüngeren Vergangenheit eine abnehmende Anzahl geeigneter Bewerberinnen und Bewerber zu registrieren.

Es gibt darüber hinaus vielfältige Anstrengungen (wie beispielsweise Ausstellung auf Berufsmessen, Traineeprogramm, Maßnahmen als attraktiver Arbeitgeber), um sowohl Berufseinsteiger als auch qualifizierte Ingenieurinnen und Ingenieure für die Aufgaben der Bauverwaltung anzuwerben.

- c) *Kann der Senat bzw. die zuständige Behörde zusichern, dass*
- I. *für den Bau des A7-Deckels in Stellingen,*
  - II. *für den Bau des A7-Deckels in Altona,*
  - III. *für den Ausbau der A7 südlich des Elbtunnels und die Sanierung der „Hochstraße Elbmarsch“,*
  - IV. *für den Bau der „Hafenquerspange“ bzw. den Bau der A26-Ost*
  - V. *für den Ausbau der A1 zwischen dem Autobahndreieck Hamburg-Südost und der Anschlussstelle Hamburg-Stillhorn*
  - VI. *für den Ausbau der A23 zwischen der Anschlussstelle Tornesch und der Anschlussstelle Eidelstedt*
- ausreichend viele Planer und Ingenieure zur Verfügung stehen werden, so dass aus einem Mangel an Planern und Ingenieuren resultierende Bauzeitverlängerungen und damit zusammenhängende Kostensteigerungen für die öffentliche Hand bei diesen Projekten ausgeschlossen werden können?*

Die Auftragsverwaltung hat mit der langfristigen Bindung der DEGES als Projektrealisierungsgesellschaft für die in Bearbeitung befindlichen Großprojekte eine stabile Grundlage zur Abdeckung der Pro-

jektbedarfe geschaffen. Dennoch sind die unter der Antwort zu 7.a genannten Rahmenbedingungen am Arbeitsmarkt weiterhin existent.

8. *Trifft es zu, dass VSN für jeden Tag an Bauzeitverzögerung eine Vertragsstrafe i.H.v. 55.000 Euro droht? Wenn nein, was trifft dann zu? Wenn ja, inwiefern wurde eine entsprechende Vertragsstrafe bereits verhängt und auf welche Summe belaufen sich die entsprechenden Forderungen?*

Ja, der Auftragnehmer ist an den vereinbarten Fertigstellungstermin vertraglich gebunden. In diesem Vertrag sind eine Vertragsstrafe und der Umgang mit Mehrleistungen geregelt. Über die finanziellen Auswirkungen kann erst nach erfolgter Fertigstellung der gesamten Maßnahme entschieden werden.

9. *Wann und durch wen wurde welche Stelle erstmalig über die oben erwähnte Bauzeitverlängerung betreffend den Schnelsener Deckel informiert und welche Maßnahmen hat diese Stelle unmittelbar daraus abgeleitet?*
- in der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (BWVI),*
  - in der Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen (BSW)*
  - im Bezirksamt (BA) Eimsbüttel*
10. *Wann und durch wen wurde*
- der Leiter des BA Eimsbüttel,*
  - der fachlich zuständige Staatsrat der BWVI,*
  - der Staatsrat der BSW,*
  - der Präses der BWVI,*
  - der Präses der BSW,*
  - der Erste Bürgermeister*

Siehe Drs. 21/10892.

11. *Wurden Vertreter der Regierungsfractionen vor dem 8. November 2017 durch Vertreter des Senats bzw. der zuständigen Behörden oder des BA Eimsbüttel über die oben erwähnte Bauzeitverzögerung informiert? Wenn ja, wer durch wen und wann?*

Die örtliche Wahlkreisabgeordnete, die zugleich Mitglied des Verkehrsausschusses der Bürgerschaft ist, wurde am 3. November 2017 durch den Staatsrat für Verkehr telefonisch davon in Kenntnis gesetzt, dass es beim Projekt A 7 im Abschnitt Schnelsen zu Zeitverzögerungen kommen und eine Information an die Presse erfolgen werde.

12. *Welche Mehrkosten resultieren aus der am 8. November 2017 verkündeten Bauzeitverlängerung beim Schnelsener Deckel und welche Kostenträger werden diese zu welchen Anteilen tragen?*
13. *Mit welchen Gesamtkosten wird nach aktuellem Stand und unter Berücksichtigung der am 8. November 2017 verkündeten Bauzeitverlängerung für*
- den Ausbau der A7 zwischen HH-Othmarschen und dem Bordesholmer Dreieck insgesamt,*
  - den Ausbau der A7 nördlich des Elbtunnels auf Hamburger Gebiet,*
  - den Bau des Schnelsener Deckels gerechnet?*

Siehe Antwort zu 8.