

SenStadtUm
X PS E T 2

Berlin, 8. September 2014
Tel.: 90139 3913
Fax: 90139 3911
beate.riedel@senstadtum.berlin.de

An den
Vorsitzenden des Hauptausschusses
über
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin
über Senatskanzlei - G Sen -

**Kapitel 1255, Titel 72776
Technische Erneuerung der Überbauung Schlangenbader Straße - ÜBS**

Anlagen: Lageplan
Baupreis-Index

40. Sitzung des Abgeordnetenhauses am 12. Dezember 2013 - Drucksache Nr. 17/1400
(II.A.28) Auflagenbeschlüsse 2014/2015

Ansatz 2013:	1.250.000 €
Ansatz 2014	3.000.000 €
Ansatz 2015:	3.900.000 €
Ansatz ab 2016:	15.588.000 €
Ist 2013:	342.965,82 €
Verfügungsbeschränkungen:	2.456.839,56 € *)
Aktuelles Ist (Stand 06.08.2014):	88.169,36 €

*) Sperre nach § 24 Abs. 3 LHO

Gesamtkosten: 23.555.000 €

Das Abgeordnetenhaus hat in seiner oben bezeichneten Sitzung Folgendes beschlossen:

„Der Senat und die Bezirke werden aufgefordert, die Aufhebung der nach § 24 Abs. 3 LHO gesperrten Ausgaben und/oder Verpflichtungsermächtigungen durch den Hauptausschuss mit einem Bericht über das Prüfergebnis der BPU gesondert zu beantragen. Mit diesem Bericht ist sowohl die Notwendigkeit der Baumaßnahme zu begründen als auch der Berlin bei einem Verzicht der Baumaßnahme erwachsende Nachteil darzustellen. Ferner muss der Bericht eine Darstellung der zu erwartenden Nutzungskosten (Betriebs- und Instandsetzungskosten gemäß Vordruck 123BauWohn, wo keine Kostenrichtwerttabellen von SenStadtUm vorhanden sind, können ersatzweise normierte Richtkostenvergleichswerte verwendet werden) und daraus abgeleitet eine Bestätigung der Wirtschaftlichkeit der Gesamtbaumaßnahme enthalten; betrágliche Abweichungen sind synoptisch darzustellen und zu begründen.“

Hierzu wird berichtet:

Beschlussempfehlung

Der Hauptausschuss stimmt dem Antrag zur Aufhebung der Sperre bei der Maßnahme „Technische Erneuerung der Überbauung Schlangenbader Straße – ÜBS“ (Kapitel 1255, Titel 72776) zu und nimmt den Bericht zur Kenntnis.

1. Ausgangssituation / Planungsstand

Mitte der 70er Jahre war die Wohnraumsituation im durch den Mauerbau isolierten West-Berlin angespannt. Zur Verbesserung der Wohnraumsituation wurde neben der Errichtung von Großsiedlungen in Randlage wie dem Märkischen Viertel und der Gropiusstadt auch das Projekt Autobahnüberbauung Schlangenbader Straße realisiert. Die Autobahnüberbauung Schlangenbader Straße ist ein Wohnkomplex auf der Autobahntrasse in der Architektur der 1970er Jahre im Berliner Ortsteil Wilmersdorf.

Der unterhalb der Überbauung liegende Tunnel wurde 1980 in Betrieb genommen. Er ist Bestandteil der ehemaligen BAB A104 und liegt zwischen den Anschlussstellen Mecklenburgische Straße und Schildhornstraße.

Die ehemalige BAB A104 wurde gemäß § 2 Abs. 4 und 6 des Bundesfernstraßen - Gesetzes zum 24.03.2006 in diesem Bereich zur Straße 1. Ordnung mit Autobahncharakter abgestuft und liegt daher in der Baulast des Landes Berlin.

Das ca. 531 m lange, aufgeständerte Tunnelbauwerk besteht aus zwei separaten Tunnelröhren, die auf Höhe des 2. und 3. OG durch den Wohngebäudekomplex Überbauung Schlangenbader Straße der degewo mit 1.064 Wohnungen und ca. 900 PKW- Stellplätzen (1. OG und EG) verlaufen. Zwischen den Tunnelröhren befindet sich ein Wartungsgang für die technischen Anlagen. Das Bauwerk wird längs durch die Brücke Wiesbadener Straße unterbrochen. Das unterirdische Betriebsgebäude-Mitte befindet sich im Bereich der Brücke Wiesbadener Straße. Der Zugang ist bisher nur über den Flur der Wohnbauung Wiesbadener Straße 59 möglich.

Die von SenStadtUm für das Jahr 2025 prognostizierten Verkehrsbelastungen im Tunnel betragen in Fahrtrichtung Süd 31.000 Kfz/Tag und in Fahrtrichtung Nord 33.000 Kfz/Tag für einen durchschnittlichen Wochentag (DTV).

Die Bauplanungsunterlagen (BPU) für das Gesamtbauvorhaben bestehen aus folgenden Teil- Bauplanungsunterlagen (Teil- BPU):

• Teil- BPU 01 - Bauliche Instandsetzung Tunnel und Brücke	12.023 T €
• Teil- BPU 02 - Sanierung Regenentwässerungsanlagen	238 T €
• Teil- BPU 03 - Neubau verkehrstechnischer Ausstattung	1.700 T €
• Teil- BPU 04 - Erneuerung betriebstechnische Ausstattung	8.700 T €
• Teil- BPU 05 - Straßenbau Mittelstreifen-Verbreiterung Seite Nord-Anteil Land	357 T €
• Teil- BPU 06 - Verkehrsführung / Umleitungsstrecken bauzeitlich	537 T €

Die Prüfung aller Teil-Bauplanungsunterlagen wurde am 9. Juli 2013 mit Gesamtkosten von 23.555.000 € abgeschlossen.

2. Notwendigkeit der Baumaßnahme bzw. Auswirkungen eines Verzichts

Die beabsichtigte Grundinstandsetzung des Tunnels ÜBS begründet sich aus der gesetzlich vorgeschriebenen Umsetzung der geltenden „Richtlinien für die Ausstattung und den Betrieb von Straßentunneln“ (RABT) aus dem Jahr 2006, welche für alle Tunnelbauwerke, für die das Land Berlin Träger der Baulast ist, zum 22.09.2006 eingeführt wurde. Diese Richtlinien gelten für alle für den KFZ-Verkehr bestimmten Tunnel ab einer Länge von 80m.

Um den Tunnel entsprechend der verbindlichen Vorschriften betriebs- und verkehrstechnisch auszustatten, ist die Erneuerung bestehender Anlagen (z.B. Stromversorgung, Beleuchtung, Lüftung, Fluchtweg- und Orientierungsbeleuchtung, Notrufanlagen, Kabel- und Schaltanlagen) sowie der Neubau zusätzlicher technischer Anlagen (z.B. Gebäudeleittechnik, Brandmelde-, Videoüberwachungs-, Lautsprecher- und Verkehrsbeeinflussungsanlagen, Feuerwehrüberfahrt mit Schranke, Kabel- und Schaltanlagen Verkehrsbeeinflussungsanlagen) notwendig.

In Bereichen von Schrankenanlagen (außerhalb des Tunnels) zur Tunnelsperrung im Havariefall müssen die vorgeschriebenen seitlichen Sicherheitsabstände zum fließenden Straßenverkehr eingehalten werden. Um diese zwingende Vorgabe realisieren zu können, sind Fahrspuren seitlich zu verschieben, um den vorhandenen Mittelstreifen entsprechend verbreitern zu können. Deshalb müssen die vorhandenen Schutz- und Leitplanken entsprechend den gültigen „Richtlinien für passiven Schutz an Straßen durch Fahrzeug- Rückhaltesysteme“ (RPS) erneuert werden und die Befahrbarkeit der vorhandenen, derzeit im unbefahrenen Randstreifen befindlichen, Entwässerungsschächte hergestellt werden.

Während der Planungsphase zur notwendigen Erneuerung bzw. Erweiterung der betriebs- und verkehrstechnischen Ausstattungen wurden Materialbeprobungen durchgeführt. Diese ergaben, dass diverse als „gesundheitlich bedenklich“ eingestufte Baustoffe (z.B. krebserzeugende WHO- Fasern der Kategorie 2 in Dämmmaterialien) vorhanden sind, die nach aktuellen Richtlinien zwingend ersetzt werden müssen. Deshalb und aufgrund weiterer festgestellter baulicher Schäden (u.a. an Fahrbahnbelag, Brückenübergangskonstruktionen, Regenentwässerungsanlagen, Fluchttüren und Deckenputz) erhöhte sich der vorgesehene Umfang der bautechnischen Instandsetzung des Tunnel- und Brückenbauwerkes erheblich.

Aufgrund bautechnologischer Erfordernisse können die Instandsetzungsarbeiten im Tunnel nur unter umfangreichen Verkehrseinschränkungen durchgeführt werden. Zur Umleitung dieser Verkehre ist, auch aufgrund der hohen Verkehrsmengen, die Anordnung komplexer verkehrslenkender Maßnahmen einschließlich Umprogrammierung und Anpassung von diversen Lichtsignalanlagen notwendig.

Bei der im Jahr 2008 durchgeföhrten Prüfung nach DIN 1076 wurden Schäden am Bauwerk festgestellt, die die Verkehrssicherheit beeinträchtigen und für die Sicherung der Dauerhaftigkeit eine Instandsetzung dringend erforderlich werden lassen. Die vorhandenen technischen Anlagen der Überbauung (insbesondere die Beleuchtungs- und Stromversorgungsanlagen) sind stark veraltet und in einem desolaten Zustand. Bei einem Ausfall von Einzelkomponenten besteht die Gefahr, dass Reparaturen wegen der veralteten Technik nur noch eingeschränkt möglich sind und das demzufolge eine Sperrung des Tunnels unvermeidlich werden würde.

Die Durchführung der Maßnahme ist auf Grund der Notwendigkeit zur Umsetzung der gesetzlichen Vorschriften zur Gewährleistung der Sicherheit in Straßentunneln und einer möglichst einheitlichen technischen Ausstattung sowie zur Verbesserung der Möglichkeiten zur Selbstrettung der Nutzer im Ereignisfall zwingend erforderlich.

Die Beseitigung der in diesem Zusammenhang festgestellten schadstoffbelasteten Materialien ist ebenfalls unabewisbar notwendig, um die Gesundheit der Tunnelnutzer, der Anwohner, der Nutzer der Tiefgaragenstellplätze und des Betriebspersonals nicht zu gefährden.

Eine Grundsanierung ist für den Funktionserhalt des Tunnels ÜBS und zum Schutz von Gesundheit und Leben unerlässlich. Es gibt dazu keine Alternativlösungen. Bei Verzicht auf die Sanierungsmaßnahme müsste der Tunnel ÜBS mittelfristig gesperrt werden. Die oben beschriebene, für das Jahr 2025 prognostizierte, Verkehrsbelastung ließe sich durch das im Tunnelumfeld befindliche Straßennetz nicht bewältigen.

3. Baupreis-Index

Die Kostenermittlung der vorliegenden Bauplanungsunterlagen in Höhe von 23.555.000 € basiert auf dem Baupreisindex Stand 12/2013. Die Gesamtkosten könnten zum geplanten Fertigstellungstermin im Dezember 2019 und einer durchschnittlichen Indexsteigerung von rd. 2,2 % pro Jahr auf rd. 26.675.000 € ansteigen (Berechnung siehe Anlage 2).

Als Basis für die fiktive Indizierung auf den Fertigstellungszeitpunkt der Baumaßnahme ist die durchschnittliche Indexentwicklung der letzten 5 Jahre (Stand Februar 2009 bis Februar 2014) von rd. 2,2 %*) zugrunde gelegt.

*) Quelle: Februarwerte des vom Statistischen Bundesamt herausgegebenen Baupreisindexes für Neubauten (Basisreihe 2005 = 100)

4. Wirtschaftlichkeit / Betriebs- und Instandsetzungskosten

Für die Grundsanierung des Tunnel ÜBS sowie alle in diesem Kontext integrierten Umgestaltungen des Straßenraumes wurde im Rahmen der Vor- und Entwurfsplanung unter Beachtung der maßgebenden Vorschriften sowie des Regelwerkes des Landes eine wirtschaftliche Lösung aufgezeigt. Während des Planungsprozesses wurden verschiedene bauliche und technische Varianten erarbeitet und miteinander abgewogen.

Betriebs- und Instandsetzungskosten steigen mit fortschreitendem Alter einer Tunnelanlage. Daraus folgt, dass die zu erwartenden Nutzungskosten einer grunderneuerten Tunnelanlage geringer sein werden. Die Funktionssicherheit und Zuverlässigkeit könnte nur mit hohem Aufwand erhalten werden, soweit keine Grundinstandsetzung erfolgt. Außerdem erfüllen die Anlagen nicht mehr die aktuellen technischen Standards und Sicherheitsansprüche.

Finanzierung

Die Finanzierung der Baumaßnahme stellt sich nunmehr wie folgt dar:

finanziert bis 2013	911 T€
2014	3.000 T€
2015	3.900 T€
<u>ab 2016</u>	<u>15.744 T€</u>
	23.555 T€

Von der Gesamtmaßnahme wurden für folgende bautechnische Ausführungen Fördermittel aus der Gemeinschaftsaufgabe zur „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ GRW) beantragt:

Neubau der verkehrstechnischen Ausstattung (Teil-BPU 03)	1.700.000 €
Erneuerung der betriebstechnischen Ausstattung (Teil-BPU 04)	8.700.000 €

Insgesamt	10.400.000 €
-----------	--------------

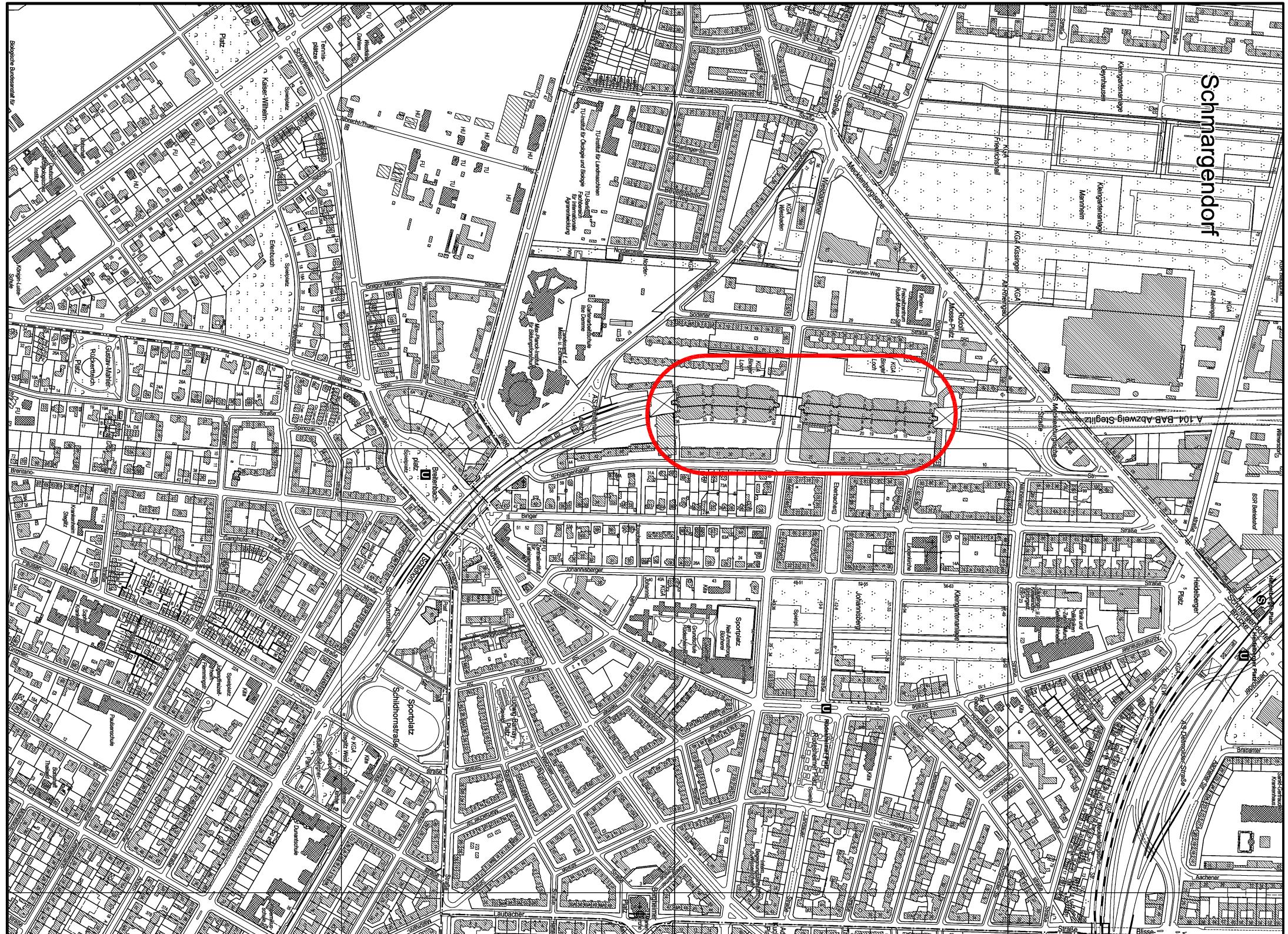
Ein Förderbescheid steht noch aus.

Im Falle einer positiven Entscheidung zur Förderung wäre für Kosten der Teil-BPU 03 und 04 in Höhe von 10.400.000 € im Einzelplan 12 nur der 10%ige Eigenanteil zu veranschlagen, da die Ausgaben im Übrigen im Kapitel 1330, Titel 88307 veranschlagt würden. Damit sind bei Kapitel 1255, Titel 72776 Ausgaben in Höhe von insgesamt 14.195.000 € zu veranschlagen.

Die notwendigen haushaltstechnischen Folgerungen werden entsprechend der Entscheidung der Senatsverwaltung für Wirtschaft, Technologie und Forschung mit der Aufstellung des Doppelhaushaltsplans 2016/2017 bzw. der Investitionsplanung 2015 bis 2019 gezogen.

In Vertretung

Christian Gaebler
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt



Senatsverwaltung für Stadtentwicklung  **Berlin**

Württembergische Straße 6, 10707 Berlin

- Projektbereich Ingenieurbauwerke, Entwurf - PIE
aufgestellt

Berlin, den i.A.

Entwurfsbearbeitung:

 **Dorsch Gruppe**
BDC

BDC Dorsch Consult
Ingenieurgesellschaft mbH
Storkower Straße 207A
10369 Berlin
Tel.: (030) 263 924 0
Fax.: (030) 263 924 44

Bauvorhaben: **Instandsetzung Tunnel Schlangenbader Straße und Brücke über die Wiesbadener Straße**

Bauteil: **Tunnel / Brücke**

Zeichnungsinhalt **Übersichtskarte**

Bauwerks-Nr.: **35 45 165**
(A1/A2/B1/B2/C1/C2)

Bauwerks-Nr.: **(intern)**
09082

Zeichnungs-Nr.:

3

Blattgröße:	Maßstab	Planungsphase:
29,7*42	o. M.	Vorplanung

Bauteil:	Tunnel / Brücke
Barcode	

Berechnung der fiktiven Gesamtkosten zum voraussichtlichen Zeitpunkt der Fertigstellung

KostenBPU	23.555 T€
Baupreisindex *)	rd. 2,2 %
	rd. 520 T€ pro Jahr
	rd. 130 T€ pro Quartal
Erstellung BPU	IV. Quartal 2013
voraussichtliche Fertigstellung	IV. Quartal 2019
entspricht	24 Quartalen
130 T€ pro Quartal x 24 Quartale	rd. 3.120 T€
Kostenermittlung	23.555 T€
zuzüglich mögliche Kostensteigerung	3.120 T€
fiktive Gesamtkosten zum voraussichtlichen Zeitpunkt der Fertigstellung	26.675 T€

*) Quelle: Februarwerte des vom Statistischen Bundesamt herausgegebenen Baupreisindexes für Neubauten
(Basisreihe 2005 = 100)