

In der Senatssitzung am 15. Oktober 2024 beschlossene Fassung

Die Senatorin für, Bau, Mobilität und
Stadtentwicklung

07.10.2024

Vorlage für die Sitzung des Senats am 15.10.2024

Ersatzbau Eisenbahnüberführung (EÜ) Sebaldsbrücker Heerstraße (Zeppelin- tunnel) einschließlich Trogbauwerk und Verkehrsanlage

**Hier: Genehmigung zusätzlicher Finanzmittel nach einer Mitteilung der Deutschen
Bahn AG bezüglich der Erhöhung der Baukosten**

A. Problem

Mit dem Beschluss des Senats vom 12.06.2018 wurde die Zustimmung zum Abschluss einer Kreuzungsvereinbarung mit der Deutschen Bahn AG (DB) für die Erneuerung der Eisenbahnüberführung (EÜ) Sebaldsbrück einschließlich Trogbauwerk und Verkehrsanlage eingeholt, sowie die Bereitstellung der Baumittel für deren Umsetzung in Höhe von 39 Mio. EUR (brutto, bremischer Anteil) abgesichert.

Mit weiteren Senatsbeschlüssen vom 23. November 2021 (14,033 Mio. EUR) und 21. März 2023 (18,767 Mio. EUR) wurden aufgrund von Kostenerhöhungen nach Submission und Baukostensteigerungen zusätzliche Mittel genehmigt. Seitens der DB wurde mitgeteilt, dass diese durch die Stadt Bremen bislang bewilligten Mittel nicht ausreichen werden und deshalb zur Fertigstellung der Maßnahme eine Zusage zur Bereitstellung weiterer Finanzmittel durch Bremen erforderlich ist.

Das im Bremer Stadtteil Hemelingen befindliche Kreuzungsbauwerk der DB Netz AG ist Bestandteil der zweigleisigen Strecke Bremerhaven – Wunstorf und bereits seit 1913 im Betrieb. Die letzte Regelinspektion hat ergeben, dass sich das Gesamtbauwerk in erneuerungsbedürftigem Zustand befindet und dringend Handlungsbedarf besteht. Die DB Netz AG beabsichtigt als Schieneninfrastrukturunternehmen der Deutschen Bahn AG mithin die Eisenbahnüberführung (EÜ) über die Sebaldsbrücker Heerstraße zu erneuern. Ebenfalls altersbedingte Probleme an der Bausubstanz weist das 1923 erbaute Trogbauwerk unterhalb der Eisenbahnüberführung auf, durch das die Sebaldsbrücker Heerstraße im Kreuzungsbereich geführt wird. Hinzu kommen massive Entwässerungsprobleme im Bauwerksbereich, insbesondere bei Starkregenereignissen, die zu Lasten der Verkehrssicherheit gehen. Auf Grund der sehr geringen Durchfahrtshöhe unterhalb der EÜ kommt es seitens der BSAG darüber hinaus fortwährend zu Einschränkungen beim Straßenbahnbetrieb. Die Abstellung der vorgenannten Defizite an der Bausubstanz bzw. die Herbeiführung eines regelkonformen Zustandes ist ebenfalls nur durch einen Ersatzbau möglich.

Die den Straßenbau betreffenden Maßnahmen sollen Ende 2025 abgeschlossen werden. Der Rückbau einer DB-Hilfsbrücke sowie flankierende Arbeiten können aufgrund nicht eher genehmigungsfähiger Sperrpausen an der DB-Strecke erst 2027 erfolgen.

Die DB ist gemäß der mit der Freien Hansestadt Bremen geschlossenen Kreuzungsvereinbarung vom 13.05.2020 als Durchführende der Gesamtmaßnahme allein verantwortlich für die

Vergabe von Aufträgen und die Umsetzung des Projekts. Sie ist laut dem Allgemeinen Rundschreiben Straßenbau 10/2014 ermächtigt, sämtliche Aufträge in ihrem Namen und auf Grundlage der für die DB geltenden Vergaberichtlinien zu erteilen. Die Durchführende ist außerdem zur wirtschaftlichen und zweckentsprechenden Verwendung der Projektmittel verpflichtet.

Gemäß der o.g. Kreuzungsvereinbarung werden der DB die für die Anlagen Bremens entstandenen Planungskosten, die nicht durch die ohnehin zu zahlende Verwaltungskostenpauschale gedeckt sind, auf Nachweis separat erstattet. Hierbei handelt es sich um die Planungskosten für das Trogbauwerk und die Verkehrsanlagen.

Aufgrund der deutlichen Kostensteigerung seit Baubeginn hat die Freie Hansestadt Bremen eine externe Prüfung der Projektunterlagen in Auftrag gegeben. Es soll unter anderem überprüft werden, ob die von der DB gemeldeten Nachtragsforderungen der bauausführenden Unternehmen bzgl. Anlass und Summe berechtigt sind oder ob es Anteile an den Kostensteigerungen gibt, die ggf. nicht von der Freien Hansestadt Bremen getragen werden müssen. Sollte dies nachweislich der Fall sein, wird geprüft, inwiefern die entsprechenden Kostenanteile einbehalten werden können und dementsprechend alleine von der DB zu tragen wären. Da die Prüfung der umfangreichen Unterlagen einige Zeit in Anspruch nehmen wird und eine weitere Gremienbeteiligung nach Möglichkeit vermieden werden soll, wird hier trotzdem bereits um Freigabe der vollständigen aktualisierten Projektmittel gebeten.

In diesem Zusammenhang soll auch der durch Fiktiventwürfe errechnete Kostenteilungsschlüssel, nach dem die Freie Hansestadt Bremen ca. 70% der kreuzungsbedingten Kosten trägt, noch einmal kontrolliert werden.

Die nunmehr erneut angezeigten Mehrkosten i.H.v. 28,450 Mio. EUR resultieren lt. DB aus einer Neubewertung und Anpassung der noch ausstehenden Vergabepakete im Hinblick auf die aktuelle Preisentwicklung und Marktlage. Des Weiteren wird eine Anpassung der erforderlichen Baumittel aufgrund vorliegender Nachträge, Mehrkostenanzeigen und im Vorfeld nicht absehbarer Risiken und sich daraus ergebender Bauerschwernisse erforderlich, die sich zusätzlich nachteilig auf die Bauzeit und die Kosten ausgewirkt haben.

Zu den bereits genehmigten 71,800 Mio. EUR sind somit zusätzliche Mittel von 28,450 Mio. EUR zu finanzieren. Die Kostensteigerung stellt sich demnach zusammenfassend wie folgt dar:

	Bremischer Anteil an den Gesamtkosten (in Mio. EUR, brutto)
Gremienbeschluss 2018/2021	53,033
Gremienbeschluss 2023	18,767
Genehmigte Mittel insgesamt	71,800
Gesamtkosten Stand März 2024	92,100
Zusätzliche Kosten Freie Hansestadt Bremen (wie oben genannt):	
Gutachter zur Prüfung der Projektunterlagen	150
Planungskosten für Anlagen Bremens	8,000
Neuer Gesamtkostenanteil Bremens	100,250

B. Lösung

Nach den vertraglichen Vereinbarungen mit der DB zum Ersatzbau Zeppelin-Tunnel ist die Stadtgemeinde Bremen verpflichtet, sich mit rd. 70 % an den Mehrkosten des Zeppelin-Tunnels zu beteiligen.

Die DB benötigt von Bremen die Zusage der Finanzierung, um den Bau weiter zu betreiben. Falls diese Zusage nicht vorliegt, verzögert sich die Baumaßnahme bis zur Finanzierungszusage. Eine Unterbrechung führt zwangsläufig zu einer längeren Bauzeit, die sich nachteilig auf die Umsetzung weiterer Maßnahmen auswirken würde, z.B. „Linie 2 verbindet“.

Da bestehende Baustellenabsperungen aus Sicherheitsgründen nicht ohne Weiteres aufgehoben werden können, droht zusätzlich ein langer Zeitraum von Sperrungen ohne Bautätigkeit. Der Stillstand der Bauarbeiten würde zusätzliche Kosten durch Nachträge der beauftragten Firmen nach sich ziehen, deren Fortführung der Arbeiten behindert wäre.

C. Alternativen

Es werden keine Alternativen empfohlen. Das Projekt befindet sich bereits in der Umsetzung und muss fortgeführt werden. Eisenbahnbrücke und Trogbauwerk waren altersbedingt abgängig und dringend erneuerungsbedürftig.

D. Finanzielle, personalwirtschaftliche Auswirkungen und Gender-Prüfung

Die Finanzierung der zusätzlichen Mittel ist wie folgt vorgesehen:

Im Wirtschaftsplan des SV Infra/TV Verkehr sind im Rahmen der Haushaltsaufstellung insgesamt 72,504 Mio. EUR bis 2025 nach ersten erwarteten Meldungen über Mehrkosten für die Umsetzung des Zeppelin-Tunnels eingeplant; somit rd. 0,500 Mio. EUR mehr gegenüber Beschlusslage. Die Mehrkosten gemäß nun vorliegender Kostenberechnung betragen insgesamt rd. 28,450 Mio. EUR.

Die zusätzlichen bremischen Mittel in Höhe von 27,729 Mio. EUR sind bei der Zuweisungshaushaltsstelle 3687.88410-7 „Zuweisung für Investitionen an Sondervermögen Infrastruktur“ und für die ÖPNVG-Mittel in Höhe von insgesamt 0,721 Mio. EUR bei der Haushaltsstelle 0687.89120-1 „An öffentliche Unternehmen Ausgaben gem. BremÖPNVG (investiv)“ in der Haushaltsaufstellung 2026/27 gem. obiger Tabelle im Rahmen der Haushaltsaufstellung 2026 ff. prioritär im PPL 68 und innerhalb der zugewiesenen Eckwerte vorrangig zu berücksichtigen.

Zur haushaltsrechtlichen Absicherung der Maßnahme für den bremischen Anteil ist die Erteilung einer veranschlagte Verpflichtungsermächtigung in Höhe von 27,729 Mio. EUR mit Abdeckung in den Jahren 2025 (0,150 Mio. EUR) 2026 (13,579 Mio. EUR) und 2027 (14,000 Mio. EUR) bei der Haushaltsstelle 3687.884 10-7 „Zuweisungen für Investitionen an das Sondervermögen Infrastruktur / Verkehr (ASV)“ durch den Haushalts- und Finanzausschuss erforderlich. Die Abdeckung mit Barmitteln erfolgt im Rahmen 2025 der bestehenden Ansätze im Produktplan 68 bei der genannten Zuweisungshaushaltsstelle.

Die Beantragung einer Verpflichtungsermächtigung für die ÖPNVG-Mittel ist nicht erforderlich, da es sich hierbei um gesetzlich verpflichtete Mittel des Bundes handelt.

Der Ersatzbau Eisenbahnüberführung (EÜ) Sebaldsbrücker Heerstraße (Zeppelin-Tunnel) einschließlich Trogbauwerk und Verkehrsanlage richten sich grundsätzlich an alle Bevölkerungsgruppen und haben daher keine besondere Gender-Relevanz. Die Beschlüsse in der Senatsvorlage haben, auf Basis des Klimachecks, voraussichtlich keine Auswirkungen auf den Klimaschutz.

E. Beteiligung und Abstimmung

Die Vorlage wurde mit dem Senator für Finanzen und der Senatskanzlei abgestimmt.

F. Öffentlichkeitsarbeit und Veröffentlichung nach dem Informationsfreiheitsgesetz

Die Vorlage ist zur Veröffentlichung geeignet.

G. Beschluss

1. Der Senat nimmt den Bericht zu den Mehrkosten im Bereich Ersatzbau Eisenbahnüberführung Sebaldsbrücker Heerstraße von 28,450 Mio. EUR zur Kenntnis.
2. Der Senat stimmt der Fortführung der Maßnahme sowie der dargestellten Finanzierung für die Mehrkosten von 28,450 Mio. EUR und dem Eingehen von weiteren Verpflichtungen in Höhe von 27,729 Mio. EUR zu.
3. Der Senat bittet die Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung die Senatskanzlei und den Senator für Finanzen über die Ergebnisse der Überprüfung der Mehrkosten und den Finanzierungsschlüssel im ersten Quartal 2025 zu informieren.
4. Der Senat bittet die Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung, die Vorlage der Fachdeputation zur Beschlussfassung vorzulegen und die erforderliche Ermächtigung über den Senator für Finanzen beim Haushalts- und Finanzausschuss einzuholen.

Anlage : Wirtschaftlichkeitsuntersuchungs-Übersicht (WU-Übersicht)

Anlage zur Vorlage :

Datum : 26.08.2024

Die Beibehaltung der jetzigen Verkehrssituation führt dazu, dass die aufgezeigten Defizite nicht beseitigt werden können. Zudem kann die u.a. im VEP benannte Premiumradroute D15 nicht umgesetzt werden, was den Zielen des Senats entgegenlaufen würde.

Aus fachlicher Sicht ist Variante 1 die wirtschaftlichste Lösung und wird vorgeschlagen.

Weitergehende Erläuterungen

--

Zeitpunkte der Erfolgskontrolle:

1. Ende 2025	2. Ende 2025	n.
--------------	--------------	----

Kriterien für die Erfolgsmessung (Zielkennzahlen)

Nr.	Bezeichnung	Maßeinheit	Zielkennzahl
1	Einhaltung des Budgetrahmens (bremische Mittel)	T€	100.250
2	Bauliche Fertigstellung des Projektes in 2025	Datum	31.12.2025
n			

Baumaßnahmen mit Zuwendungen gem. VV 7 zu § 44 LHO: die Schwellenwerte werden nicht überschritten / die Schwellenwerte werden überschritten, die frühzeitige Beteiligung der zuständigen technischen bremischen Verwaltung gem. RLBau 4.2 ist am erfolgt.

Wirtschaftlichkeitsuntersuchung nicht durchgeführt, weil:

Ausführliche Begründung

--