Beschlussvorlage

Stadt Karlsruhe
Der Oberbürgermeister

Vorlage Nr.: 2026/0832

Verantwortlich: **Dez. 6**
Dienststelle: **Tiefbauamt**

Fortsetzungsbeschluss: Gemeindestraßen, Sanierung Schlossplatztunnel

Gremien	Termin	TOP	Ö / N	Zuständigkeit
Bauausschuss	05.11.2026	5	N	Vorberatung
Gemeinderat	24.11.2026	26	Ö	Entscheidung

Kurzfassung

Der Gemeinderat nimmt nach Vorberatung im Bauausschuss von der Projektentwicklung und der Kostensteigerung Kenntnis und stimmt der Fortsetzung der Maßnahme zu.
Der Gemeinderat erklärt sich bereit, die erforderlichen Mittel in Höhe von 2,3 Mio. Euro über das Sondervermögen aus den LUKIFG-Mittel zur Verfügung zu stellen. Er ermächtigt die Verwaltung, die hierzu erforderlichen Schritte in die Wege zu leiten.

Finanzielle Auswirkungen	Ja ☒ Nein ☐	
☒ Investition ☐ Konsumtive Maßnahme	Gesamtkosten: 10.900.000 Euro Jährliche/r Budgetbedarf/Folgekosten: 446.000 Euro	Gesamteinzahlung: Land ca. 1.400.000 Euro Parkraum GmbH 100.000 Euro LUKIFG Mittel 8.100.000 Euro Jährlicher Ertrag: 327.000 Euro
Finanzierung ☐ bereits vollständig budgetiert ☒ teilweise budgetiert ☐ nicht budgetiert	**Gegenfinanzierung durch** ☒ Mehrerträge/-einzahlung ☐ Wegfall bestehender Aufgaben ☐ Umschichtung innerhalb des Dezernates	Die Gegenfinanzierung ist im Erläuterungsteil dargestellt.

CO_2-Relevanz: Auswirkung auf den Klimaschutz Bei Ja: Begründung | Optimierung (im Text ergänzende Erläuterungen)	Nein ☒	Ja ☐	positiv ☐ negativ ☐	geringfügig ☐ erheblich ☐
IQ-relevant	Nein ☒	Ja ☐	Korridorthema:	
Abstimmung mit städtischen Gesellschaften	Nein ☒	Ja ☐	abgestimmt mit	

Gedruckt auf 100 Prozent Recyclingpapier

Erläuterungen

Die Verwaltung wurde beauftragt, den Schlossplatztunnel zu sanieren.

Die Projektvorstellung erfolgte im Oktober 2023 im Bau- und Hauptausschuss mit Vorlage 2023/1023. Mit Vorlage 2025/0259 wurde die Verwaltung im Mai 2025 ermächtigt, die Vergabe vorzunehmen. Der Baubeschluss wurde - nach Neuausrichtung der Bau- und Planungsprozesse - mit Vorlage 2025/0938 im November 2025 gefasst.

Das Projekt sieht vor, den Tunnel baulich instand zu setzen und danach die notwendige Betriebstechnik (Beleuchtung und Fluchtwegkennzeichnung) zu installieren.
Im Zuge der Bauarbeiten und mit der Planung der Betriebstechnik haben sich unvorhersehbare und für die Sicherheit unabdingbare Zusatzleistungen ergeben, die zu einer deutlichen Erhöhung der Kosten führen.

(Im Folgenden ist der Text der Projektvorstellung *kursiv* dargestellt und die neuen Ergänzungen in normaler Schrift eingefügt.)

1. Beschreibung der Maßnahme

Im Jahr 2019 wurde die regelmäßige Hauptprüfung des Schlossplatztunnels durchgeführt. Dabei wurden Schäden erkannt, die einer vertieften Untersuchung bedurften. Das Ergebnis zeigte massive Schädigungen des Betons und der Bewehrung durch Chloride. Werden diese Tausalzschäden nicht saniert, so schreiten sie voran und gefährden innerhalb weniger Jahre die Standsicherheit des Bauwerks. Die bisher durchgeführten Sanierungen blieben zu sehr an der Oberfläche, so dass nun eine aufwendige Sanierung notwendig ist. Diese Maßnahmen müssen auch die Schadensursache, das Eindringen von tausatzbelastendem Wasser, durch eine Fugensanierung und Erneuerung der Abdichtung an den entscheidenden Stellen verhindern.
Die Bauzeit beträgt 1,5 bis 2 Jahre.

1.1. Sanierung der Fugen

Auf dem Schlossplatz werden abschnittsweise die Fugen freigelegt und erneuert. Am Deckenrand wird eine neue Abdichtungsbandage mit Verbund zur Betondecke und zur bestehenden Abdichtung hergestellt. Auch in der Zwischendecke werden neue Fugenprofile mit einem wasserdichten Anschluss an die neue Abdichtung eingebaut. Unter den Gehwegen wird die Abdichtung erneuert. Hierzu müssen die Kappen abgebrochen und nach der Abdichtung wiederhergestellt werden. Alle alten PCB-belasteten elastischen Fugenmassen werden ausgebaut und entsorgt. Nach dem Vorbereiten der Fugenflanken werden neue elastische Materialien eingebracht.

Zusätzliche Feststellungen und Auswirkungen auf die Bauausführung

Im Zuge der Arbeiten wurde festgestellt, dass die vorhandene Abdichtung auf dem Tunnel asbesthaltig ist. Der Ausbau der Abdichtung im Bereich der Fugen und auf den Galerien musste daher unter Einhaltung der geltenden Arbeitsschutzvorgaben erfolgen.
Um den Ausbau des asbesthaltigen Materials maschinell und unter Einsatz einer Absaugung durchführen zu können, mussten die Öffnungen im Schutzbeton über den Fugen größer als ursprünglich vorgesehen hergestellt werden. Das asbesthaltige Material musste zudem als gefährlicher Abfall getrennt erfasst und gesondert entsorgt werden.
Die erforderlichen zusätzlichen Schutzmaßnahmen, der erweiterte Rückbau und die gesonderte Entsorgung führten zu einem erheblichen Mehraufwand und zusätzlichen Kosten.

1.2. Instandsetzung Stahlbeton

An den Stützen und Wänden kommt es auf Grund der hohen Chloridbelastung zu Abplatzungen und Korrosionsschäden. Der Beton wird bis auf den unbelasteten Teil abgetragen und neu aufgebaut, gegebenenfalls wird zusätzliche Bewehrung eingebunden. Anschließend wird ein Oberflächenschutzsystem aufgetragen. Die bestehenden Schrammborde sind so stark mit Tausalz belastet, dass eine Instandsetzung nicht mehr möglich ist. Sie werden demontiert und durch neue ersetzt.
Die Geländer weisen an den Fußpunkten erhebliche Korrosionsschäden auf. Eine Instandsetzung ist nicht mehr möglich. Sie sind nicht mehr dauerhaft verkehrssicher und werden einschließlich der Fußpunkte ersetzt.

Zusätzliche Schäden und Auswirkungen auf die Baukosten

Im Zuge der Sanierungsarbeiten wurden über die ursprünglich bekannten Chloridschäden hinaus erhebliche weitere Schäden durch Tausalzeintrag an der Tunnelzwischendecke festgestellt. Betroffen ist die Fahrbahnplatte über dem zweiten Untergeschoss.
Der geschädigte und tausalzbelastete Beton musste mittels Höchstdruckwasserstrahlverfahren abgetragen werden. Die beschädigte Bewehrung wurde ergänzt und die Betonbereiche anschließend wiederhergestellt.
Die zusätzlichen Schäden und die erforderlichen Instandsetzungsarbeiten wurden bereits im Jahr 2025 im Rahmen eines Pressetermins mit Herrn Bürgermeister Fluhrer und Mitgliedern des Bauausschusses vorgestellt.
Die über den ursprünglich festgestellten Schadensumfang hinausgehenden Instandsetzungsarbeiten verursachten zusätzliche Kosten.

1.3. Erneuerung Fahrbahnbelag

In der gesamten Unterführung wird der Fahrbahnbelag einschließlich der Abdichtung erneuert. Der Fahrbahnbelag und die darunterliegende Abdichtung weisen so große Schädigungen auf, dass eine partielle Erneuerung weder sinnvoll noch wirtschaftlich ist.

1.4. Verkehrsführung

Durch die umfangreichen Betonarbeiten und die vollständige Erneuerung des Belages muss während der Bauzeit jeweils eine Fahrtrichtung gesperrt werden. Die Zufahrt zur Schlossplatztiefgarage ist teilweise nur über die tiefliegende Zufahrt möglich. Es wird eine Umleitungsstrecke eingerichtet.

1.5. Straßenbeleuchtung

Die Leuchten im Tunnel entsprechen nicht mehr dem aktuellen Stand der Technik.
In der Tiefspur sind Neonröhren verbaut, im Haupttunnel Natrium-Dampf-Lampen.
Diese Leuchten sowie der zugehörige Transformator sind zu ersetzen.
Es wird moderne und energiesparende LED-Technik eingesetzt.

1.6. Betriebstechnik und Brandschutz

Die Planung der Betriebstechnik wurde Anfang 2024 aufgenommen. Der Schlossplatztunnel ist nach den geltenden technischen Anforderungen auszustatten. Eine Beschilderung der Fluchtwege, eine unterbrechungsfreie Stromversorgung, neue Technik für die Pumpwerke und eine Steuerung sind notwendig. Diese Leistungen waren ursprünglich berücksichtigt.

Zusätzlich erforderliche technische Ausrüstung:

Bei Abstimmungen mit dem Parkhausbetreiber und der Branddirektion wurde zusätzlicher Handlungsbedarf im Bereich des Brandschutzes festgestellt.
Zwischen dem Tunnel und dem ersten Brandabschnitt des Parkhauses besteht keine bauliche Trennung. Daher müssen die Verkehrsbereiche im Brandfall gegenseitig gesichert werden: Bei einem Brand im ersten Brandabschnitt des Parkhauses muss der Tunnel gesperrt werden. Umgekehrt müssen bei einem Brandereignis im Tunnel die Ausfahrten aus dem Parkhaus gesperrt werden.
Zur Umsetzung dieser Anforderungen sind eine Brandmeldeanlage im Tunnel sowie ergänzende verkehrstechnische Einrichtungen erforderlich. Dazu gehören insbesondere Beschilderungs- und Signalanlagen, mit denen sowohl der Tunnel als auch die Parkhausausfahrten im Bedarfsfall gesperrt werden können.

Dies führt in Summe zu hohen unerwarteten Investitionskosten.

2. Kosten

Die Gesamtkosten der Maßnahme haben sich deutlich erhöht.
Diese setzen sich nach aktuellem Stand wie folgt zusammen:

Baukosten	
<u>Bauliche Sanierung</u>	
Bauvertrag (Leonhard Weiss GmbH & Co. KG)	4.160.000 Euro
Mehrkosten Leonhard Weiss Asbest, Chloridschäden, Mehrmengen	1.750.000 Euro
Sonstige Baumaßnahmen und Dienstleistungen (Türen, Verkehrssicherung, Markierung, Inliner, usw.)	840.000 Euro
<u>Betriebstechnik</u>	1.550.000 Euro
Mehrkosten Brandmeldeanlage, Verkehrstechnik	350.000 Euro
Ingenieurleistungen und Gutachten	950.000 Euro
Verwaltungskosten	300.000 Euro
Kosten Projekt	**9.900.000 Euro**
Straßenbeleuchtung	1.000.000 Euro
Gesamtkosten	**10.900.000 Euro**

Die Kosten für die Straßenbeleuchtung sind direkt bei der Straßenbeleuchtung veranschlagt.

Auf Grundlage einer vertraglichen Vereinbarung aus den 1990er-Jahren beteiligt sich das Land Baden-Württemberg, vertreten durch Vermögen und Bau Baden-Württemberg, an den Kosten der Maßnahme.

Nach derzeitigem Kostenstand beläuft sich der vom Land zu tragender Anteil auf rund 1,4 Mio. Euro.

Weiterhin beteiligt sich die Parkraum Baden-Württemberg GmbH mit 100.000 Euro an den Gesamtkosten.

Die Maßnahme wird bereits über LuKIFG-Mittel in Höhe von 5.800.000 Euro gegenfinanziert. Die Mehrkosten in Höhe von 2,3 Mio. Euro müssen ebenfalls aus dem Sondervermögen zur Verfügung gestellt werden.

Von der maximalen Fördersumme in Höhe von 204.100.000 Euro stehen mit Blick auf die unscharfen Projektkosten bei den einzelnen Projekten, die über LUKIFG Mittel finanziert werden sollen, als Sicherheit noch 16.976.282 Euro zur Verfügung (s. auch Vorlage Nr. 0400/2026).

Beschluss:

Antrag an den Gemeinderat

Der Gemeinderat nimmt nach Vorberatung im Bauausschuss von der Projektentwicklung und der Kostensteigerung Kenntnis und stimmt der Fortsetzung der Maßnahme zu.
Der Gemeinderat erklärt sich bereit, die erforderlichen Mittel in Höhe von 2,3 Mio. Euro über das Sondervermögen aus den LUKIFG-Mittel zur Verfügung zu stellen. Er ermächtigt die Verwaltung, die hierzu erforderlichen Schritte in die Wege zu leiten.