



► **Nr. VO/2017/04833**
öffentlich

Lübeck, 06.04.2017

Bearbeitung: Dirk Sieburg (E-Mail: dirk.sieburg@luebeck.de Telefon: 122-7102)

Prüfungsbericht Ersatzneubau der Wesloer Straßenbrücke
Bereich 5.660 – Stadtgrün und Verkehr – Brückenbau

Beratung, Erörterung und ggf. Empfehlung zum o.a. Bericht im Zuge der Erstbehandlung



Prüfungsbericht

Ersatzneubau der Wesloer Straßenbrücke

Bereich 5.660 – Stadtgrün und
Verkehr – Brückenbau

Impressum

Herausgeber:
Hansestadt Lübeck
Der Bürgermeister
Rechnungsprüfungsamt
Rechnungsprüfer Dipl. Ing. Jochen Pergande
Layout Elke Buller



Inhalt:

	Seite
0	Vorbemerkung 1
1	Prüfungsauftrag und -durchführung 1
2	Prüfungsgegenstand..... 1
3	Prüfungsunterlagen..... 1
4	Informationen zum Bauwerk 1
4.1	Konstruktion und statisches System des alten Bestandsbauwerks. 2
4.2	Konstruktion und statisches System des Ersatzneubaus 2
4.3	Planung..... 2
4.4	Baubeginn und Fertigstellung..... 3
4.5	Kostenermittlungen 3
4.6	Finanzierung 3
4.7	Beauftragung 3
5	Ergebnis der Prüfung 4
5.1	Veröffentlichung, Ausschreibung und Vergabe..... 4
5.1.1	Bedarfspositionen 4
5.1.2	Nebenangebote über „Pauschalierungen im Erdbau“..... 5
5.1.3	Mischkalkulation hier: Vorhaltung in der Baustelleneinrichtung 6
5.1.4	Zuschlagsfrist..... 6
5.1.5	Vergabevermerk 7
5.1.6	Absageschreiben 7
5.2	Bauausführung und Nachträge 7
5.2.1	Schlussrechnung 7
5.2.2	Nachträge 8
6	Zusammenfassung 13

Abkürzungsverzeichnis

AR	–	Abschlagsrechnung
BW	–	Bauwerk
GVFG-SH	–	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz – Schleswig-Holstein
FAG	–	Finanzausgleichsgesetz
HVA B-StB	–	Handbuch für die Vergabe und Ausführung von Bauleistungen im Straßen- und Brückenbau
HL	–	Hansestadt Lübeck
HV	–	Hauptvertrag
LAGA	–	Länderarbeitsgemeinschaft Abfall
LV	–	Leistungsverzeichnis
PAK	–	Polyzyklische Aromatische Kohlenwasserstoffe
RPA	–	Rechnungsprüfungsamt
SR	–	Schlussrechnung
Tz.	–	Textziffer
VOB	–	Vergabe– und Vertragsordnung für Bauleistungen
ZTV-ING	–	Zusätzliche Technische Vertragsbedingungen und Richtlinien für Ingenieurbauten



0 Vorbemerkung

Da es sich um eine nationale Vergabe handelt, wurde sich auf die Basisparagrafen (Abschnitt 1) der VOB/A bezogen. Die Paragrafen aus Abschnitt 2 für EU-Verfahren gelten sinngemäß.

1 Prüfungsauftrag und -durchführung

Die Prüfung wurde gemäß Ziffer 2.1.9 des Prüfungsplans für das Jahr 2015 durchgeführt. Die Prüfung wurde mit Schreiben vom 19.11.2015 angekündigt. Mit der Prüfung wurde in der 8. KW 2016 begonnen, die Prüfung wurde in der 12. KW unterbrochen, da andere Prüfungshandlungen Vorrang hatten. Der Beginn der konsequenten Prüfung war somit die 26. KW.

2 Prüfungsgegenstand

Gegenstand der Prüfung war die Planung, Ausschreibung, Vergabe, Ausführung und Abrechnung des Bauvorhabens „Ersatzneubau der Wesloer Straßenbrücke“.

3 Prüfungsunterlagen

Für die Prüfung wurden dem RPA auf schriftliche Anforderung am 16.02.2016 14 DIN A 4-Ordner mit Unterlagen (Schriftstücke, Berechnungen, Rechnungen, zum Teil Pläne etc.) zur Verfügung gestellt. Die Bereitstellung der Unterlagen verzögerte sich aufgrund der Tatsache, dass zu der Zeit die Schlussrechnung beim Bereich einging und geprüft wurde. Die Vollständigkeit der angeforderten und überlassenen Unterlagen wurde mit Schreiben des Bereiches Stadtgrün und Verkehr - Abt. Brückenbau vom 12.04.2016 bestätigt. Ein Ansprechpartner im oben genannten Bereich wurde für die zu prüfende Baumaßnahme benannt.

Im Laufe der Prüfung wurden noch fehlende Ordner (5+3+1 Stück) nachgefordert.

4 Informationen zum Bauwerk

In diesem Abschnitt werden Aussagen zur Konstruktion des Bauwerkes, Planung, Baubeginn und Fertigstellung, Kostenermittlung, Finanzierung und Beauftragung dargestellt.



4.1 Konstruktion und statisches System des alten Bestandsbauwerks

Bei der alten Wesloer Straßenbrücke handelte es sich um eine dreifeldrige Brücke in Plattenbauweise aus dem Jahre 1955. Der Überbau war sowohl längs als auch quer vorgespannt. Die Stützen waren auf Pfählen tiefgegründet. Die Widerlager waren flachgegründet.

Beim Bau wurde spannungsrissskorrosionsgefährdeter Spannstahl verwendet. Im Zuge einer Nachrechnung wurde festgestellt, dass kein ausreichendes Ankündigungsverhalten bei Versagen infolge Spannungsrissskorrosion gegeben war.

4.2 Konstruktion und statisches System des Ersatzneubaus

Der Neubau des Brückenbauwerks ist als Stahlbetonrahmenbauwerk (Integrales Bauwerk) hergestellt. Die Gründung ist erfolgt in Form einer Tiefgründung mittels Bohrpfählen. Die Gründungsart war notwendig, da im Bereich der Gründungsebene nur bedingt tragfähiger Beckenschluff vorhanden ist.

4.3 Planung

Am 26.10.2010 wurde ein Ingenieurbüro von der Hansestadt Lübeck (HL) beauftragt, verschiedene Varianten für den Ersatzneubau auszuarbeiten und eine Wirtschaftlichkeitsuntersuchung vorzunehmen. Mit der Untersuchung sollte geklärt werden inwieweit es sinnvoll wäre, als Erstmaßnahme eine Sanierung/Instandsetzung der Unterbauten und Erneuerung der Überbauten durchzuführen und im Jahre 2045 als Zweitmaßnahme einen Ersatzneubau zu erstellen oder einen sofortigen Ersatzneubau als Erstmaßnahme ohne weitere folgende Zweitmaßnahme vorzunehmen.

Die Hansestadt Lübeck entschied sich aus wirtschaftlicher Sicht zum sofortigen Herstellen eines Ersatzneubaus in Form eines Stahlbetonrahmenbauwerks (Integrales Bauwerk).

Am 25.05.2011 wurde das Ingenieurbüro beauftragt, die Vorentwurfs- sowie die Entwurfsplanung für den Ersatzneubau zu erstellen. Im März 2012 wurde der HL die Entwurfsplanung übergeben.

4.4 Baubeginn und Fertigstellung

Mit der Entwurfsplanung wurde eine Kostenberechnung übergeben. Offizieller Baubeginn war am 30.07.2012. Im Vorlauf erstellte die Baufirma die Ausführungsunterlagen, was bei Ingenieurbauwerken ein üblicher Vorgang ist. Die Abnahme nach § 12 VOB/B des Bauvorhabens erfolgte durch die Mitarbeiter der örtlichen Bauüberwachung am 19.12.2013.

4.5 Kostenermittlungen

Die Kostenberechnung vom 08.02.2012 und 13.03.2012 schloss für die Baumaßnahme, wie in der nachfolgenden Tabelle 1 dargestellt, mit zu erwartenden Baukosten in Höhe von rund 2.400.000 EUR brutto ab.

Tabelle 1: Kostenberechnung BW 021 – Ersatzneubau – Wesloer Straßenbrücke, Stand: 08.02.2012/13.03.2012

Kostenberechnung	Betrag in EUR brutto
01 – BW 021 - Ersatzneubau Wesloer Straßenbrücke	1.898.849,68
02 – BW 021 - Behelfsbrücke Wesloer Straßenbrücke	483.341,11
03 – BW 021 - Grundstück 34/237 Wesloer Straßenbrücke	17.540,60
Gesamtsumme	2.399.731,39

4.6 Finanzierung

Entsprechend den vorliegenden Unterlagen hat der Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein den Bauentwurf der HL geprüft. Danach belaufen sich die zu erwartenden Gesamtkosten einschließlich Baunebenkosten (Planung, Vermessung, allgemeine Verwaltungskosten usw.) auf 2.620.400,00 EUR. Die zuwendungsfähigen Kosten wurden mit 2.382.200,00 EUR ermittelt. Die Anteilsfinanzierung, die sich zu 75 % aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz-Schleswig-Holstein (GVFG-SH) und zu 10 % aus dem Finanzausgleichsgesetz (FAG) zusammensetzt, liegt somit bei 2.024.800,00 EUR. Für die HL ergibt sich ein aufzuwendender Betrag in Höhe von 595.600,00 EUR.

4.7 Beauftragung

Nach Prüfung und Wertung der eingegangenen Hauptangebote nebst Nebenangebote erfolgte am 12.07.2012 der Zuschlag an den Mindestbietenden. Der Vertrag zwischen der bauausführenden Firma und der HL schloss mit einem Betrag in Höhe von 1.616.088,57 EUR brutto ab; unter Berücksichtigung eines Nebenangebotes für die Behelfsbrücke. Die Auftragssumme ist in der Tabelle 2 dargestellt.

Tabelle 2: Beauftragung, BW 021 – Ersatzneubau – Wesloer Straßenbrücke, am 12.07.2012

Vertrag (Beauftragung), mit Nebenangebot 1*	Betrag in EUR brutto
01 – BW 021 - Ersatzneubau Wesloer Straßenbrücke	1.237.902,83
02 – BW 021 - Behelfsbrücke Wesloer Straßenbrücke*	366.813,18
03 – BW 021 - Grundstück 34/237 Wesloer Straßenbrücke	11.372,56
Gesamtsumme	1.616.088,57

5 Ergebnis der Prüfung

Erläuterung der Ergebnisse aus der Bauvorbereitung und der Baudurchführung.

5.1 Veröffentlichung, Ausschreibung und Vergabe

Unter 5.1 werden Feststellungen zu Bedarfspositionen, Nebenangeboten, Mischkalkulation, Zuschlagsfrist, Vergabevermerk und Absageschreiben getätigt.

5.1.1 Bedarfspositionen

In der vorliegenden Leistungsbeschreibung wurden „Bedarfspositionen“ verwendet. Nach § 7 Abs. 1 Nr. 4 VOB/A sollen Bedarfspositionen grundsätzlich nicht in die Leistungsbeschreibung aufgenommen werden. Eine Bedarfsposition zeichnet sich dadurch aus, dass der Auftraggeber in seinem Leistungsverzeichnis kenntlich macht, dass er sich nicht sicher ist, ob er die fragliche Position am Ende überhaupt benötigt und vom Auftragnehmer ausführen lassen will. Für den Fall des „Bedarfs“ will er sich aber vom Auftragnehmer diese „eventuell“ zur Ausführung kommende Leistung schon einmal bepreisen lassen. Die Motivation für die Aufnahme von Bedarfspositionen in ein Leistungsverzeichnis kann sehr unterschiedlich sein.

So kommt es durchaus vor, dass der Auftraggeber trotz größter Planungsanstrengungen nicht sicher ist, ob er zur mangelfreien Herstellung eines Werkes nicht doch noch auf eine unter einer Bedarfsposition verzeichneten Leistung zugreifen muss.

Wesentlich häufiger ist in der Praxis allerdings der Fall anzutreffen, dass der Auftraggeber vorhandene Planungslücken durch Bedarfspositionen schließen will. Die vom Auftraggeber erstellte Planung ist in diesen Fällen schlicht lückenhaft und unzureichend und der Auftraggeber will diesen Umstand dadurch kaschieren, indem er zusätzlich zu den Hauptleistungen Eventualpositionen ausschreibt, auf die er im Bedarfsfall zugreifen kann.

Die Vergabeordnungen sehen Bedarfspositionen mit gutem Grund sehr skeptisch. Stehen doch Bedarfspositionen dem Grunde nach in einem direkten Gegensatz zu der jeder Ausschreibung zugrunde liegenden Prämisse, wonach die gewünschte

Leistung nämlich so „eindeutig und erschöpfend“ zu beschreiben ist, dass der Bieter seinen Preis „sicher und ohne umfangreiche Vorarbeiten berechnen“ kann.

Mit einer Bedarfsposition räumt der Auftraggeber ein, dass er die Leistung weder eindeutig, noch erschöpfend beschreiben kann. Er signalisiert vielmehr durch die Aufnahme einer Bedarfsposition in sein Leistungsverzeichnis deutlich, dass er selber nicht genau weiß, welche Leistungen er für die Herstellung des ausgeschriebenen Werkes benötigt.

Vor diesem Hintergrund ist es nicht weiter verwunderlich, dass die Vergabeordnungen Bedarfspositionen ablehnend gegenüber stehen. So gilt zum Beispiel nach § 7 Abs. 1 Nr. 4 VOB/A für den Baubereich sowohl im Unterschwellen- als auch im Bereich oberhalb der Schwelle Folgendes:

Im Baubereich hat sich der Verordnungsgeber danach klar positioniert: Bedarfspositionen haben in einer Leistungsbeschreibung grundsätzlich nichts verloren.

Noch drastischer als die VOB/A formuliert das Vergabehandbuch des Bundes seine Meinung zu Bedarfspositionen im Bereich von Ausschreibungen der öffentlichen Hand, welches auch in der HL entsprechend der hausinternen Vergabeordnung zu berücksichtigen ist.

Nach Nr. 4.6 der allgemeinen Richtlinien zum Vergabeverfahren gilt nämlich Folgendes:

Öffentliche Auftraggeber laufen bei der Verwendung von Bedarfspositionen insbesondere im Bereich oberhalb der Schwellenwerte immer latent Gefahr, dass ihre Ausschreibung im Rahmen eines Nachprüfungsverfahrens von einem Bieter beanstandet wird.

5.1.2 Nebenangebote über „Pauschalierungen im Erdbau“

Es wurden Nebenangebote „zur Pauschalierung der Leistungen im Erdbau“ zugelassen.

Aufgrund des nicht auszuschließenden Mengenrisikos sollten Nebenangebote zur Pauschalierung der Leistungen im Erdbau laut dem HVA B-StB nur in besonderen Ausnahmefällen zugelassen werden. Für diesen Fall sind besondere Anforderungen an die Bauvorbereitung zu stellen, z. B. durch nachvollziehbare Mengenermittlung. Es ist § 4 Abs. 1 Nr. 2 VOB/A zu beachten.

Bei der Verwendung von „Bedarfspositionen“ ist weder eine ausreichende Bauvorbereitung betrieben worden, noch ist § 4 Abs. 1 Nr. 2 VOB/A, „...Ausführungsart und Umfang genau bestimmt ist und mit einer Änderung bei der Ausführung nicht zu rechnen ist“, beachtet worden.



5.1.3 Mischkalkulation

hier: Vorhaltung in der Baustelleneinrichtung

Der Urkalkulation, die als Grundlage aller weiteren Forderungen (Nachträge) dient, ist zu entnehmen, dass die Position Baustelleneinrichtung Ansätze für Vorhaltungskosten über die Gesamtbauzeit z. B. für den Hochbaukran usw. enthalten.

Die Position Baustelleneinrichtung ist eindeutig mit dem Satz „Kosten für Vorhalten, Unterhalten und Betreiben der Geräte ... werden nicht mit dieser Pauschale, sondern mit den Einheitspreisen der betreffenden Teilleistungen vergütet.“ beschrieben. Aus der Urkalkulation geht allerdings hervor, dass der Auftragnehmer trotz der Beschreibung Vorhaltekosten in die Position eingerechnet hat. Somit liegt der Tatbestand einer Mischkalkulation in diesem Falle in Form einer Kostenverlagerung vor. Mischkalkulation ist entsprechend der VOB/A und dem HVA B-StB nicht zulässig. Kann der Bieter nicht schlüssig nachweisen, dass seine Einheitspreise sachgerecht kalkuliert und Kostenanteile nicht in andere Positionen verschoben wurden, dann hat die Vergabestelle schlüssig und anhand von Tatsachen (keine Mutmaßungen und subjektiven Einschätzungen) den Nachweis für eine Mischkalkulation zu erbringen. Gelingt dies, ist das Angebot wegen unvollständiger Preisangaben von der Wertung auszuschließen. Ein Ausschluss des Bieterangebots ist auch dann vorzusehen, wenn eine Aufklärung zur möglichen Mischkalkulation vom Bieter verweigert wird. Kann der Bieter Unklarheiten zu seinem Angebot ausräumen oder eine Mischkalkulation objektiv nicht nachgewiesen werden, ließe sich evtl. noch die weitere Prüfung hinsichtlich einer Preisspekulation vorsehen.

Die RPA-Prüfung hat ergeben, dass aus der Kalkulation der Nachweis der Kostenverschiebung eindeutig zu erkennen ist. Das Angebot hätte von der weiteren Wertung ausgeschlossen werden müssen.

5.1.4 Zuschlagsfrist

Die öffentliche Ausschreibung wurde nach den vorliegenden Unterlagen am 19.04.2012 auf das Internetportal eingestellt und war somit den Bietern kostenlos einsehbar bzw. abrufbar.

Der Eröffnungstermin war auf den 22.05.2012 datiert und der Ablauf der Zuschlagsfrist war mit dem 31.07.2012 benannt worden.

Nach § 10 (6) VOB/A „Soll die Zuschlagsfrist so kurz wie möglich und nicht länger bemessen werden, als der Auftraggeber für eine zügige Prüfung und Wertung der Angebote benötigt. Eine längere Frist als 30 Kalendertage soll nur in begründeten Fällen festgelegt werden“. Im vorliegenden Fall beträgt die Zuschlagsfrist 70 Kalendertage, dem Vergabevermerk bzw. der Dokumentation nach § 20 VOB/A ist keine Begründung der äußerst langen Zuschlagsfrist zu entnehmen.

Mit § 10 (6) VOB/A ist klar zum Ausdruck gebracht, dass eine längere Zuschlagsfrist nur ausnahmsweise in Betracht kommen kann, die Gründe hierzu müssen nachprüfbar sein und gegebenenfalls vom Auftraggeber offen gelegt werden, also im Streitfall beweisbar sein. Das ist auch dem einschlägigen Kommentar von Ingenstau/Korbion auf den Seiten 394 – 398 der 18. Auflage zu entnehmen.

5.1.5 Vergabevermerk

Das gesamte Vergabeverfahren ist gemäß § 20 VOB/A in einem Vergabevermerk zeitnah zu dokumentieren. Der Vergabevermerk muss die einzelnen Stufen des Verfahrens, die einzelnen Maßnahmen, die maßgebenden Feststellungen sowie die Begründung der einzelnen Entscheidungen enthalten. Der Vergabevermerk beginnt zeitlich vor der Bekanntmachung und endet mit der Auftragserteilung bzw. Aufhebung des Verfahrens. Für Ausführungen von Bauleistungen im Straßen- und Brückenbau ist der Vergabevermerk des HVA B-StB (siehe Vergabeordnung der HL) anzuwenden, da dann eine Vollständigkeit gegeben ist, die einem eventuellen angestrebten Nachprüfverfahren standhält.

5.1.6 Absageschreiben

Nach § 19 VOB/A sollen Bieter, die ausgeschlossen worden sind und die, deren Angebote nicht in die engere Wahl kommen, unverzüglich unterrichtet werden.

Bei der nationalen Vergabe sind keine Fristen nach § 101a GWB einzuhalten. § 101a GWB findet nur Anwendung bei EU-Verfahren. Im vorliegenden Fall wurde nach der Vorgehensweise „Vergabe oberhalb des Schwellenwertes vorgegangen“, bei der Berücksichtigung der genannten Vorgehensweise kommt es unwillkürlich zu der Vereinbarung einer unnötig langen Zuschlagsfrist und im schlechtesten Fall zur Verzögerung beim Baubeginn.

5.2 Bauausführung und Nachträge

Unter 5.2 werden Feststellungen zur Schlussrechnung und Nachträgen beschrieben.

5.2.1 Schlussrechnung

Am 01.12.2015 ging bei der HL die Schlussrechnung für das Bauvorhaben ein. Die geprüfte Schlussrechnung endet mit einer Summe in Höhe von 2.358.692,19 EUR brutto. Die Aufstellung der Abrechnung ist der Tabelle 3 zu entnehmen.



Tabelle 3: geprüfte Schlussrechnung, BW 021 – Ersatzneubau – Wesloer Straßenbrücke, vom 01.02.2016

geprüfte Schlussrechnung (Abrechnung)	Betrag in EUR netto	Betrag in EUR brutto
01 – BW 021 – Ersatzneubau Wesloer Straßenbrücke	1.118.082,41	1.330.518,07
02 – BW 021 – Behelfsbrücke Wesloer Straßenbrücke	328.634,42	391.074,96
03 – BW 021 – Grundstück 34/237 Wesloer Straßenbr.	4.577,64	5.447,39
zusätzliche bzw. geänderte Leistungen (Nachträge)	553.488,88	658.651,77
Gesamtsumme	2.004.783,35	2.385.692,19

In der folgenden Tabelle 4 ist die Abweichung zwischen der Auftragssumme und der vorläufigen Schlussrechnungssumme dargestellt.

Tabelle 4: Differenz zwischen Auftrags- und Schlussrechnungssumme, BW 021 – Ersatzneubau – Wesloer Straßenbrücke

Differenz zwischen Auftrags- und Schlussrechnungssumme (Abrechnung)	Betrag in EUR brutto Auftragssumme (Tab. 2)	Betrag in EUR brutto geprüfte Schlussrechnung (Tab. 3)
01 – BW 021 – Ersatzneubau Wesloer Straßenbrücke	1.237.902,83	1.330.518,07
02 – BW 021 – Behelfsbrücke Wesloer Straßenbrücke	366.813,18	391.074,96
03 – BW 021 – Grundstück 34/237 Wesloer Straßenbr.	11.372,56	5.447,39
zusätzliche bzw. geänderte Leistungen (Nachträge)	0,00	658.651,77
Gesamtsumme	1.616.088,57	2.385.692,19

Aufgrund von 39 Nachträgen und Massenänderungen **gegenüber dem Angebot erhöhte sich die Auftragssumme um 47,62 %**. Eine Erhöhung von beinahe 1/2 der Auftragssumme bei einer derart kleinen und überschaubaren Baumaßnahme lässt auf eine lückenhafte und unvollständige Bauvorbereitung schließen.

5.2.2 Nachträge

Das angegebene und beauftragte Kostenvolumen setzt sich aus den sogenannten „Sowieso-Kosten“, welche auch bei einer vollständigen Ausschreibung angefallen wären und den zusätzlichen Kosten, welche unter Wettbewerbsbedingungen nicht entstanden wären, zusammen.

Nachtrag 2

Bei der Herstellung der Baugrube für die Behelfsumfahrung wurden Polyzyklische Aromatische Kohlenwasserstoffe (PAK) belastete Unterbauschichten vorgefunden.

Nachtrag 3

In der Baugrube hinter den Bestandswiderlagern wurde Straßenbefestigung angetroffen, die PAK belastet ist.

Nachtrag 6

Die Bestandsfundamente des vorhandenen Bauwerks waren erdseitig mit einer PAK belasteten Beschichtung versehen.

Nachtrag 11

Bei dem Ausbau der Asphaltsschichten der Hauptfahrbahn mittels fräsen wurde festgestellt, dass diese Schichten teilweise PAK belastet waren.

Fazit zu Nachtrag 2, 3, 6 und 11

Bei den Nachträgen 2, 3, 6 und 11 wurde während der Planungs- bzw. Bauvorbereitungsphase es unterlassen, eine Untersuchung der auszubauenden Baustoffe vorzunehmen. Die Untersuchungen wären schnell und kostengünstig durchzuführen gewesen. Die Beseitigung der PAK belasteten Stoffe wäre dann über die Ausschreibung dem Wettbewerb unterworfen worden und es hätten ggf. niedrigere Angebotspreise erzielt werden können.

In den vier oben genannten Nachträgen wurden jeweils das Aufnehmen aus dem Zwischenlager, der Transport zur Annahmestelle und die Entsorgungskosten angeboten und später abgerechnet. In den Positionen des Hauptvertrages (HV) wurde seitens der Firma der Ausbau, der Transport und die Entsorgung bepreist. Die Preisgestaltenden Elemente Transport und Entsorgung im HV hätten dem Auftraggeber gutgeschrieben werden müssen.

An den oben genannten Nachträgen ist musterhaft zu erkennen, dass im Rahmen der Bauvorbereitung es unerlässlich ist, ein aussagekräftiges Bodengutachten zu erstellen, in dem auch Aussagen über die LAGA-Einstufung oder ähnliches für die Ausbaustoffe vorgenommen werden.

Das Nachtragsvolumen beträgt 26.209,56 EUR brutto.

Nachtrag 4

Ein Baugrundgutachten für die Behelfsbrücke wurde in der Planungs- bzw. Bauvorbereitungsphase nicht beauftragt. Der Nachtrag beinhaltet das nachträgliche Bodengutachten, sowie Änderungen am Verbau und des Behelfsbrückenaufagers (Änderung der Gründungsträger). Die Änderung der Träger ist dem fehlenden Bodengutachten geschuldet.

Nachtrag 34

Rückbau (Ziehen) der Verbausträger des Nachtrags 4

Fazit zu Nachtrag 4 und 34

Auch hier ist zu erkennen, dass es unumgänglich ist, ein aussagekräftiges Bodengutachten in der Planung/Bauvorbereitung zu erstellen.

Das Volumen der Nachträge 4 und 34 beträgt 103.645,33 EUR brutto.

Für die Stirnseite des Baugrubenverbau wurde der Nachtrag 4 entwickelt, da sich die Gründungsträgerlänge von 20,00 m auf 26,25 m geändert hat. Die Seitenwände der



Baugrube wurden vertraglich nach der Position 03.0010 der Behelfsbrücke abgerechnet.

Der genannten Position 03.0010 liegt jedoch eine „Mischkalkulation“ aus Seitenwänden und Stirnwand zugrunde und ergibt somit einen mittleren Einheitspreis pro m² für den gesamten Verbau.

Die Firma wird bei dieser jetzt vorgenommenen Abrechnung weitaus besser gestellt. Es ist somit ein gesonderter Nachtrag für die Seitenwände aufzustellen und im Gegenzug entfällt die Position 03.0010.

Nachtrag 7

Die Umverlegung von Gas- und Wasserleitung während der Bauzeit hätte einen gestörten Bauablauf dargestellt, da die Firma in der weiteren Ausführung behindert gewesen wäre. Die Behinderung hätte unweigerlich zu einer Bauzeitverlängerung geführt, aus diesem Grunde hat man sich zu der in diesem Nachtrag angebotenen Medienbrücke entschieden.

Nachtrag 8

Leerrohre zur Aufnahme von Versorgungsleitungen wurden trotz Absprache nicht ausgeschrieben.

Nachtrag 15

Die Gas- und Wasserleitungen mussten umverlegt werden. Der Versorgungsträger konnte die Leitungen nicht verlegen, sondern hätte einen Nachunternehmer beauftragen müssen. Aufgrund von Konzessionsverträgen trägt die HL die Kosten der Verlegung; deshalb wurden die Arbeiten als zusätzliche Arbeiten vergeben.

Im anderen Falle hätte es eine Bauzeitverlängerung gegeben.

Nachtrag 18

Es war beabsichtigt, dass der Versorgungsträger die anfallenden Erdarbeiten vergibt. Um zeitliche Verzögerungen zu vermeiden, hat die HL sich entschieden, die Arbeiten als zusätzliche Leistungen an die Firma zu vergeben.

Fazit zu Nachtrag 7, 8, 15 und 18

Anhand der Nachträge 7, 8, 15 und 18 ist zu erkennen, dass Leitungsumverlegungen aller Art grundsätzlich vor dem Beginn der Baumaßnahme erfolgen sollten, damit der bauausführenden Firma ein freies Baufeld übergeben werden kann. Die Termine für die Verlegungen sollten mit den Versorgungsträgern detailliert und schriftlich festgehalten werden. Im Falle einer Verzögerung, die dem Versorgungsträger angelastet werden kann, und damit verbundenen späteren Baubeginn bzw. gestörten Bauablauf können Schadensersatzforderungen geltend gemacht werden.

Auch wenn die HL aufgrund der Konzessionsverträge die Kosten für die Bergung und Umverlegung trägt, entstehen aus diesen zusätzlichen Arbeiten Kosten, die höher sind als unter Wettbewerbsbedingungen. Die zusätzlichen Arbeiten führen grundsätz-

lich, wie auch in diesem Falle zu einer Bauzeitverlängerung aufgrund eines gestörten Bauablaufes.

Das Nachtragsvolumen der Nachträge 7, 8, 15 und 18 beläuft sich auf 104.469,55 EUR brutto.

Nachtrag 16

Für den Spundwandverbau Ecke Nord/Ost wurde eine Umplanung erforderlich, da die Verpressanker auf privatem Gelände gelegen hätten und der Besitzer eine Einwilligung nicht gegeben hat. Auch verschiedene Gespräche blieben erfolglos.

Nachtrag 19

Aufgrund der Umplanung in der Ecke Nord/Ost während der Bauzeit entfielen Gurtungen und Verpressanker. Die Materialien befanden sich jedoch zu dieser Zeit bereits schon auf der Baustelle.

Dieser Nachtrag ist eine Folge aus Nachtrag 16.

Nachtrag 25

Umplanung aufgrund einer entfallenden Stützwand infolge der Baugrubenänderung im Bereich Nord/Ost.

Dieser Nachtrag ist ebenfalls eine Folge aus Nachtrag 16.

Fazit zu Nachtrag 16, 19 und 25

Spätestens bei der Entwurfsplanung hätte dem Planer die oben beschriebene Lage der Verpressanker auffallen müssen. Zu dieser Zeit hätte man das Gespräch mit dem Besitzer finden oder eine alternative Umplanung vornehmen müssen. Allein durch diese unzulängliche Planung entstand der HL ein Nachtragsvolumen aus den Nachträgen 16, 19 und 25 von 18.707,20 EUR brutto.

Nachtrag 10

Geändertes Abbruchkonzept für die Bestandsbrücke, da mit Durchtrennung der Spannglieder keine bzw. nur eine unzureichende Vorspannung anliegt.

Fazit zu Nachtrag 10

Dass es sich um eine vorgespannte Brücke handelt, war dem Planer und alle an der Planung beteiligten hinreichend bekannt. Bei Erstellung der Entwurfsunterlagen hätte eine Abbruchstatik erstellt werden müssen. Aufgrund dieser Unzulänglichkeit ist ein Nachtragsvolumen von 38.080,00 EUR brutto entstanden.

Nachtrag 9

Fehlende Entwässerung der Behelfsbrückenfläche. Die Entwässerung der Brückenfläche wurde in der Planung und der Ausschreibung nicht berücksichtigt.

Fazit zu Nachtrag 9

Während der Planungsphase wäre einem erfahrenen Planer die Entwässerungsproblematik der Behelfsbrücke nicht unentdeckt geblieben.



Nachtrag 26

Anschluss der Bohrpfahlbewehrung an die Fundamentbewehrung mittels Schraubanschlüsse.

Nachtrag 29

Anschluss der Stützwandbewehrung an die Widerlagerbewehrung mittels Schraubverbindung.

Fazit zu Nachtrag 26 und 29

Die Nachträge 26 und 29 wären vermeidbar gewesen. Beim Erstellen der Entwurfsplanung kann vom Planer erwartet werden, dass er sich gewisse Detailpunkte mit der entsprechenden Bewehrungsführung sorgsam und eingehend ansieht. Das Volumen der beiden Nachträge beläuft sich auf 38.785,17 EUR brutto.

Nachtrag 30

Zusätzliche Arbeiten zur Abdichtung des Überbaus.

Es wurden eine Versiegelung und eine Kratzspachtelung auf Anordnung des Auftraggebers ausgeführt.

Fazit zu Nachtrag 30

Der zweite Arbeitsgang der Versiegelung war nicht ausgeschrieben. Nur der erste Arbeitsgang welcher der Grundierung entspricht war im Leistungsverzeichnis vorhanden.

Die Kratzspachtelung musste aufgrund der Beton-Feinfräsung ausgeführt werden. Die Fräsung war notwendig, da die Firma die vorgeschriebene Abreißfestigkeit nicht erzielte. Die Firma hatte bis zu diesem Zeitpunkt ein Gewerk zu erstellen, das mit einer Versiegelung und anschließend aufgebrachtener Schweißbahn abgedichtet werden kann. Es lag somit nach § 4 Abs. 7 VOB/B ein Mangel während der Bauausführung vor, der von der Firma zu beheben ist. Die Kosten zur Beseitigung des Ausführungsmangels hat im vollen Umfang der AN zu tragen.

Die Kratzspachtelung in Höhe von 9.371,25 EUR brutto wurde zu unrecht von der Firma gefordert und von der HL ausgezahlt.

Nachtrag 27

Baustillstand und Verzugszinsen

Hier werden die Kosten für den Baustillstand aufgrund verzögerter Zahlung und die hieraus entstandenen Verzugszinsen zum Ansatz gebracht.

Nachtrag 39

Mehrkosten aufgrund der Bauzeitverlängerung

Fazit zu Nachtrag 27 und 39

Die im Nachtrag 27 berücksichtigten Tage sind im Nachtrag 39 nicht zum Abzug gebracht worden, was jedoch hätte geschehen müssen.

Im Vermerk zur Nachtragsbearbeitung wurde die Aussage getätigt, dass Bauleitungspersonal usw. bei der Bauzeitverlängerung nicht berücksichtigt wurden. Das genannte Personal wird über die Baustellen-Gemeinkosten (prozentuale Umlage) in Höhe von 23,2 % berücksichtigt, da Nachträge in einer Höhe von 47,62 % abgeschlossen wurden, hat man unweigerlich 47,62 % mehr an Bauleitungspersonal usw. bezahlt.

Nachtrag 40

Kosten für nicht eingebaute Spundwände und Gurtungen

Hier werden die Kosten für schon angelieferte Spundwände und Gurtungen berücksichtigt, die jedoch aufgrund einer Umplanung nicht verwendet wurden.

Fazit zu Nachtrag 40

Mit diesem Nachtrag wurde für die nicht eingebauten Spundbohlen eine Mietzeit von fünf Monaten in Rechnung gestellt. Der Unternehmer hätte die verbleibenden Spundbohlen jederzeit abfahren und zu seiner Mietstation transportieren können. In Anlehnung an § 6 Abs. 3 VOB/B hat der Unternehmer eine Schadensminimierungspflicht, der er anscheinend nicht nachgekommen ist. Bei der Bearbeitung/Verhandlung des Nachtrages 40 hätte der AG maximal einen Monat Mietkosten anerkennen dürfen.

6 Zusammenfassung

Die Mehrkosten in einer Höhe von 47,62 % zeigen, dass noch verstärkter auf das Projektmanagement (PM) zu achten ist. Das PM beinhaltet unter anderem die Prozessgruppe Planung. Unter Planung werden alle Prozessschritte zur Planung des Projektes oder zur Detaillierung der jeweiligen Projektphase zusammengefasst. Alle Schritte orientieren sich am definierten Ziel des Projektes.

Um eine qualitative Planung zu erreichen muss im Baubereich unabdinglich ein dem Projekt angemessenes Bodengutachten angefertigt, ein Gutachten für Ausbaustoffe, die Randbedingungen wie z. B. Grundstücksgrenzen usw. formuliert werden. Im Falle der Wesloer Straßenbrücke wurden die genannten grundlegenden Schritte nicht in Gänze abgearbeitet, was zu einer dementsprechend mäßig und nachtragsanfälligen Planung führte.

Nur bei einer tiefgreifenden und qualitativ hochwertigen Planung kann man, wie in der VOB/A § 7 Abs. 1 Nr. 4 gefordert, auf „Bedarfspositionen“ verzichten und in Ausnahmefällen „Pauschalierungen im Erdbau“ vornehmen.

Für jedes Vergabeverfahren ist eine belastbare Dokumentation in Form eines Vergabeberichtes nach HVA B-StB zu erstellen.

Für die Nachträge 2, 3, 6 und 11 sind die preisgestaltenden Elemente Transport und Entsorgung aus dem HV, Nachtrag 30 Kratzspachtelung, Nachtrag 39 die im Nachtrag 27 berücksichtigten Tage und im Nachtrag 40 Mietzeit für nicht eingebaute Spundbohlen die Kosten zu ermitteln und bei dem Auftragnehmer zurück zu fordern.



Die Schlussbesprechung fand am 08.02.2017 statt.

Eine Stellungnahme vom Bereich Stadtgrün und Verkehr wird zu folgenden Textziffern erbeten:

Tz.	Bezeichnung	Seite
5.1.1	Bedarfspositionen	4
5.1.2	Nebenangebote „Pauschalierungen im Erdbau“	5
5.1.3	Mischkalkulation hier: Vorhaltung in der Baustelleneinrichtung	6
5.1.5	Vergabevermerk	7
5.2.1	Schlussrechnung Tabelle 4 Differenz zwischen Auftrags- und Schlussrechnungssumme	7
5.2.2	Nachträge 2, 3, 6 und 11; 30; 39 und 40 (s. Zusammenfassung)	8 ff.

Unabhängig davon wird anheim gestellt, sich darüber hinausgehend zu äußern. Sollte sich der Fachbereich zu den Bemerkungen nicht äußern, wird das Prüfungsergebnis lediglich aus der Sicht des RPA im Schlussbericht dargestellt.

Lübeck, 20.02.2017

14.5.660.07.15.02

per/bu

Dr. Katja Schur

Jochen Pergande

5.660 – Stadtgrün und Verkehr
660.4-2 Sonderinvestitionsprogramm
Brückenbau (SIP)
Zeichen: Schö./-

Lübeck, 21.04.2017
Sachbearbeiter/in: Ulrike Schölkopf
Zimmer: 2.10
Telefon: 0451/ 122 – 66 78
Telefax: 0451/ 122 – 66 97
E-Mail: ulrike.schoelkopf@luebeck.de

1.140 Rechnungsprüfungsamt

Prüfungsbericht „Ersatzneubau der Wesloer Straßenbrücke im Bereich 5.660 - Stadtgrün und Verkehr“ – Brückenbau vom 20.02.2017

Ihr Schreiben vom 20.02.2017, Ihr Zeichen: 14.5.660.07.15.02 per/bu (Eingang beim Bereich Stadtgrün und Verkehr: 28.02.2017)

Stellungnahme des Bereiches Stadtgrün und Verkehr

1 Vorbemerkung

Mit Schreiben vom 20.02.2017 (Eingang beim Bereich Stadtgrün und Verkehr: 28.02.2017) übersandte das Rechnungsprüfungsamt seinen Prüfungsbericht „Ersatzneubau der Wesloer Straßenbrücke“ und bat um eine Stellungnahme des Bereiches Stadtgrün und Verkehr bis zum 24.03.2017. Diese Arbeit ist nur von der zuständigen Projektleiterin zu leisten. Da diese krankheitsbedingt bis Mitte März 2017 ausfiel und aufgrund der betreuungs- und arbeitsintensiven Baumaßnahme Ersatzneubau Possehlbrücke, wurde das Rechnungsprüfungsamt von der Abt. Brückenbau um Fristverlängerung bis zum 24.04.2017 gebeten. Diese wurde dankenswerterweise gewährt.

2 Allgemeines

Bei der Sichtung des Prüfungsberichtes vom 20.02.2017 fiel zunächst auf, dass unter Pkt. 4.6 (Finanzierung) die zu erwartenden Gesamtkosten des Projektes lt. Kostenberechnung aus dem Jahr 2012 in Höhe von 2.620.440,00 EUR genannt wurden, im folgenden aber ausschließlich auf den Bauauftrag mit der Bauunternehmung Gebr. Echterhoff GmbH & Co. KG, NL Hamburg vom 12.07.2012 eingegangen wird. Über die zu erwartenden Gesamtkosten wurde der GVFG-/FAG-Förderantrag beim Land Schleswig-Holstein gestellt. Zu den tatsächlichen Gesamtkosten des Projektes s. Pkt. 10 dieser Stellungnahme.

3 Zu Pkt. 5.1.5 (Vergabevermerk) des Prüfungsberichtes vom 20.02.2017

Es ist zutreffend, dass der Vergabevermerk vom 04.06.2012 im Nachhinein betrachtet wahrscheinlich zu knapp gefasst ist, da er die Entscheidungen vor der Bekanntmachung der Ausschreibung nicht umfasst. Die notwendigen Erläuterungen zu den Punkten 5.1.1 und 5.1.2, die in den Akten in einzelnen Schriftstücken, Abstimmungen mit dem planenden und aus-

schreibenden Ingenieurbüro, Besprechungsprotokollen etc. dokumentiert sind, werden im Folgenden nachgereicht.

Für nachfolgende Baumaßnahmen wurde der Vordruck des Vergabevermerkes aus dem HVA B-StB verwendet.

4 Zu Pkt. 5.1.1 (Bedarfspositionen) des Prüfungsberichtes vom 20.02.2017

Zum Zeitpunkt der Veröffentlichung der Ausschreibung (19.04.2012) galt die VOB 2009.

Es ist zutreffend, dass bei drei Leistungen Bedarfspositionen ausgeschrieben wurden. Wir weisen darauf hin, dass die Ausschreibung im April 2012 erfolgte. In der damals gültigen VOB 2009 heißt es unter § 7 Abs. 1 Nr. 4, dass Bedarfspositionen grundsätzlich nicht in die Leistungsbeschreibung aufgenommen werden dürfen. In der Rechtssprache hat „grundsätzlich“ anders als umgangssprachlich die Bedeutung von „in der Regel“, „im Prinzip“ oder „Ausnahmen sind erlaubt“. Diese sind entsprechen zu begründen.

In der Planungsphase ist ein Schadstoffgutachten beim Ingenieurbüro Dr. A. Berg GmbH, Hamburg in Auftrag gegeben worden. Gegenstand des Auftrages war die Untersuchung der verwendeten Baustoffe auf Asbest, PAK (Polyzyklische Aromatische Kohlenwasserstoffe) und PCB (polychlorierte Biphenyle) sowie die Untersuchung und Einstufung von Bauschutt, Brückenbeton und Erdstoff gemäß LAGA.

Das Gutachten lag am 16.03.2012 mit dem Ergebnis vor, dass der Erdstoff in der Zuordnungsklasse Z2 einzuordnen ist. Bei einem innerstädtischem Bauwerk war diese LAGA-Klasse zu erwarten. Entsprechend dem Gutachten sind im LV 01 für das Brückenbauwerk unter der Pos. 01.01.0100 Boden abfahren und entsorgen (Z2) 4.500,000 m³ als Mengenan-
satz und im LV 02 für die Behelfsumfahrung unter der Pos. 02.01.0180 Boden abfahren und entsorgen (Z2) mit 1.750,000 m³ ermittelt worden. Da die Untersuchungen per se nur Stichproben sein und Untersuchungen nicht flächendeckend erfolgen können, hat sich der Bereich Stadtgrün und Verkehr entschlossen, Bedarfspositionen für andere LAGA-Zuordnungsklassen auszuschreiben. Im Leistungsverzeichnis ist die Leistung „Probeentnahme und Prüfung der Bodenproben zur Feststellung der Zuordnungsklasse nach LAGA Boden“ der Leistung „Boden abfahren und entsorgen“ vorgeschaltet. Erst aus diesen Ergebnissen lässt sich ökologisch und ökonomisch sinnvoll festlegen, wie mit dem Bodenaushub weiter zu verfahren ist. Diese Beprobungen erfolgten für den vollständigen Erdaushub. Folgerichtig wurden daher Bedarfspositionen für die Entsorgung des Bodens der verschiedenen LAGA-Klassen ausgeschrieben.

Bedarfspositionen wurden darüber hinaus vorsorglich für den Fall ausgeschrieben, dass das Gleis der unter der Straßenbrücke verlaufenden Hafenbahn trotz mangelfreier Ausführung durch die Brückenbauarbeiten bzw. deren Auswirkungen in Mitleidenschaft gezogen würde. In einem solchen Fall würden die Leistungen Vorhalten, Einsetzen einer Stopfkolonne und ggf. maschinelles Nachstopfen des Hafenbahngleises erforderlich werden. Weder die Notwendigkeit noch der Umfang einer solchen projektbedingten Schadensbeseitigung lässt sich im Vorhinein planen. Dieses als Nachtrag auf sich zu kommen zu sehen, hätte im Bedarfsfall zu höheren Kosten geführt, weil sie eben nicht mehr dem Wettbewerb unterliegen.

Das Vorhalten der Behelfsbrücke wurde entsprechend der Bauzeitenplanung für zwölf Monate ausgeschrieben. Vorsorglich wurde für den Fall einer Bauzeitverlängerung eine Bedarfsposition für eine verlängerte Vorhaltung der Behelfsbrücke aufgenommen, die dann nicht nur monatlich, sondern taggenau hätte abgerechnet werden können. Hier spielte die Überlegung eine Rolle, dass die Hansestadt Lübeck aus verkehrlichen Gründen auch bei einer Bauzeitverlängerung zwangsläufig auf die Behelfsbrücke angewiesen sein würde und daher der

Auftragnehmer unbedingt vertraglich an eine unvorhersehbare verlängerte Vorhaltezeit der Behelfsbrücke gebunden werden musste.

Unter Hinzuziehung des für den Bereich Stadtgrün und Verkehr anzuwendenden HVA B-StB (Handbuch für die Vergabe und Ausführung von Bauleistungen im Straßen- und Brückenbau, Fassung Februar 2011) liest sich unter Pkt. 1.4 Leistungsbeschreibung „Bedarfspositionen (§ 7 Abs. 1 Nr. 4 Satz 1 VOB/A) ... sind grundsätzlich nicht zulässig“. An dieser Stelle wird auf die zuvor gemachten Ausführungen hinsichtlich der rechtlichen Bedeutung von „grundsätzlich“ und der damit möglichen begründeten Ausnahmen verwiesen.

U. E. ist der Bereich Stadtgrün und Verkehr daher bei der Ausschreibung VOB-konform vorgegangen, indem für besondere vorab nicht genau planbare Eventualitäten Bedarfspositionen ausgeschrieben wurden, was durch den umsichtige und sparsame Nutzung von Bedarfspositionen gezeigt wurde. Den Vorwurf, dass „die vom Auftraggeber erstellte Planung ... ist schlicht lückenhaft und unzureichend“ weisen wir als nicht zutreffend zurück.

5 Zu 5.1.2 (Nebenangebote über „Pauschalierungen im Erdbau“) des Prüfungsberichtes vom 20.02.2017

Es ist zutreffend, dass bei der Ausschreibung Nebenangebote zur Pauschalierung der Leistungen im Erdbau zugelassen wurden. Jedoch bedeutet die Abgabe eines Nebenangebotes nicht zwingend, dass dieses beauftragt wird. Im Aufklärungsgespräch vor der Vergabeentscheidung werden solche Nebenangebote mit dem Bieter ausführlich besprochen und bewertet. Bei der Angebotsabgabe wurde von keinem der Bieter ein solches Nebenangebot abgegeben.

Der Hinweis vom RPA zu den „besonderen Anforderungen an die Bauvorbereitung“ wird zur Kenntnis genommen und bei künftigen Maßnahmen berücksichtigt.

6 Zu 5.1.3 (Mischkalkulation, hier: Vorhaltung in der Baustelleneinrichtung) des Prüfungsberichtes vom 20.02.2017

Gem. HVA B-StB sind wegen möglicher Mischkalkulationen bei Hauptangeboten mit Hilfe des Preisspiegels wesentliche Positionen der Angebote auf überhöhte und unteretzte Einheitspreise zu prüfen. Werden solche festgestellt, sind die Einheitspreise und alle wesentlichen Pauschalpositionen des Angebotes nach § 15 VOB/A aufzuklären.

Anhand des Preisspiegels über die fünf Angebote ist zu erkennen, dass der Einheitspreis für die Baustelleneinrichtung im Angebot der Fa. Gebr. Echterhoff GmbH & Co. KG, NL Hamburg sowohl für den LV-Teil Ersatzneubau als auch für den LV-Teil Behelfsbrücke im Mittelfeld (jeweils an 3. Stelle) lag. Insofern ergab sich bei der Auswertung der fünf Angebote für diese Pauschalposition und die Fa. Gebr. Echterhoff GmbH & Co. KG, NL Hamburg kein Verdacht auf eine Mischkalkulation, die hätte aufgeklärt werden müssen.

Da die Urkalkulation bekanntermaßen nicht Bestandteil des Angebotes ist, sind die Feststellungen des Rechnungsprüfungsamtes auf der Grundlage der Urkalkulation bezogen auf den Zeitpunkt der Angebotsauswertung von hiesiger Seite nicht nachvollziehbar.

7 Zu 5.1.4 (Zuschlagsfrist) und zu 5.1.6 (Absageschreiben) des Prüfungsberichtes vom 20.02.2017

Es ist zutreffend, dass gem. § 10 (6) VOB/A 2009 die Zuschlagsfrist so kurz wie möglich und nicht länger als der Auftraggeber für eine zügige Prüfung und Wertung der Angebote benötigt und nicht länger als 30 Kalendertage betragen soll. In begründeten Ausnahmefällen ist eine längere Zuschlagsfrist möglich.

Dies ist jedoch eine Frist, die mit den Entscheidungswegen bei der Hansestadt Lübeck nicht zu vereinbaren ist. Ein Beispiel dafür ist die Ausschreibung und Vergabe des Ersatzneubaus der Straßenbrücke Wesloe.

Eröffnungstermin der Angebote:	22.05.2012	
Prüfung und Auswertung der Angebote und Aufklärungsgespräche inkl. Vorlage zur Vergabeentscheidung	22.05.2012 bis 08.06.2012	18 KT
Vorlage für die politischen Gremien:	08.06.2012	
Empfehlung Bauausschuss:	18.06.2012	10 KT
Eilentscheidung des Bürgermeisters, (da die letzte Sitzung des Finanz- und Personalausschusses vor der Sommerpause nicht mehr erreicht werden konnte):	27.06.2012	9 KT
Information gem. § 101 a GWB	28.06.2012	} * 14 KT
Ablauf der Informationsfrist	11.07.2012	
Vergabe der Bauleistungen (Auftragserteilung) durch den Bürgermeister (a. d. D.)	20.06.2012 bis 05.07.2012	14 KT
Rücklauf im Bereich Stadtgrün und Verkehr	12.07.2012	
Zuschlag:	12.07.2012	
Ende der Zuschlagsfrist	31.07.2012	

* Die Information gem. § 101 a GWB erfolgte fälschlicherweise auch bei dieser unterhalb des Schwellenwertes liegenden Vergabe. Entsprechend GWB ist diese nur oberhalb des Schwellenwertes erforderlich. **Diese Informationsfrist hatte keine verlängernde Wirkung auf die Zuschlagsfrist.** Maßgebend für die Ermittlung der Zuschlagsfrist war der Entscheidungsweg über die politischen Gremien der Hansestadt Lübeck.

Eine Information der unterlegenen Bieter über die beabsichtigte Vergabe ist gemäß §10 (1) der Vergabeordnung der Hansestadt Lübeck jedoch auch unterhalb der Schwellenwerte erforderlich. Diese hat spätestens 14 Tage vor dem Vertragsabschluss zu erfolgen. Künftig wird darauf geachtet, dass die richtigen Formblätter verwendet werden.

8 Zu 5.2.1 (Schlussrechnung Tabelle 4 Differenz zwischen Auftrags- und Schlussrechnungssumme) des Prüfungsberichtes vom 20.02.2017

Die Differenz zwischen Auftrags- und Schlussrechnungssumme bei dem Bauauftrag der Fa. Gebr. Echterhoff GmbH & Co. KG, NL Hamburg begründet sich in den Nachtragsleistungen,

die teilweise auch aus Leistungsverchiebungen innerhalb des Projektes (z.B. Leitungsverlegungen für die Versorgungsträger) kommen. Unter Pkt. 9 dieser Stellungnahme wird detaillierter darauf eingegangen.

9 Zu 5.2.2 (Nachträge 2, 3, 6 und 11; 30,39 und 40 (s. Zusammenfassung)) des Prüfungsberichtes vom 20.02.2017

- 9.1 Nachtrag 2 – Entsorgung PAK-belasteter Straßenunterbau
Nachtrag 3 – Entsorgung PAK-belasteter Straßenaufbruch
Nachtrag 5 – Entsorgung PAK-belasteter Widerlagerbeton
Nachtrag 11 – Entsorgung teilweise PAK-belasteter Asphaltsschichten

In der Planung wurde davon ausgegangen, dass die Widerlager der ersten Wesloer Brücke erhalten bleiben können, diese wären von der Baumaßnahme nicht berührt worden.

Diese belasteten Unterbauschichten und Straßenmaterialien wurden im Bereich des ehemaligen Zufahrtbereiches der Bestandsbrücke von 1919 angetroffen und lagen teilweise unterhalb des Fuß- und Radweges und im Böschungsbereich. Es handelt sich dabei nicht um die Widerlager des abzubrechenden und neu zu errichtenden Bauwerks im Zuge der Wesloer Landstraße, sondern um die Bestandswiderlager der ursprünglichen Holzbrücke aus dem Jahr 1919, deren Verlauf südöstlich der jetzigen Brücke lag.

Durch die notwendigen Erdarbeiten für die Gründung der Behelfsumfahrung im angrenzenden Bereich wurden Ziegelschutteintrag etc. angetroffen. Die Beprobung ergab, dass dieser PAK-belastet ist. Der Bereich Stadtgrün und Verkehr hat entschieden, dass diese komplett auszubauen und zu entsorgen sind und diese schadstoffbelasteten Materialien nicht teilweise im Boden verbleiben können. Dadurch vergrößerte sich der Umfang der Erdarbeiten. Aufgrund dieser Schadstofffunde war die Erhaltung der Bestandswiderlager nicht möglich und mussten als zusätzliche Leistungen entsprechend abgebrochen und entsorgt werden.

Zum Nachtrag 11 ist zu ergänzend anzumerken, dass auch aus dem Straßenbereich Bohrkern zur Analyse entnommen wurde und bei den Bohrkernen keine PAK-Belastung festgestellt werden konnte. Durch die gängige Praxis, partiell auszubessern, anstatt komplette Sanierungsmaßnahmen auszuführen, ist es nicht ungewöhnlich, dass unter der Asphaltdeckschicht sich in unmittelbarer Nähe auch Materialien finden lassen, die entsprechend belastet sind und ob ausgerechnet diese bei der Bohrkernentnahme gefunden werden, ist zweifelhaft.

Dem Fazit des Rechnungsprüfungsamtes, dass es hier unterlassen wurde, Schadstoffuntersuchungen vorzunehmen, muss klar widersprochen werden. Wir verweisen an dieser Stelle auf die Ausführungen zu 4 Pkt. 5.1.1 Bedarfspositionen – speziell zum Thema „Stichproben“ – um Wiederholungen zu vermeiden.

Es wird dem RPA zugestimmt, dass die preisgestaltenden Elemente „Transport und Entsorgung“ unter Berücksichtigung der Mehrkosten für ggf. längere Transporte zur Deponie etc. dem Auftraggeber hätten gutgeschrieben werden müssen. Es werden diesbezüglich Verhandlungen mit dem Auftragnehmer geführt.

9.2 Nachtrag 4 – Rammträger für Behelfsauflager
Nachtrag 34 – Ziehen der Verbauträger (Nachtrag 4)

Es ist richtig, dass ursprünglich für die Behelfsumfahrung kein gesondertes Baugrundgutachten beauftragt und erstellt wurde, sondern lediglich für den Ersatzneubau. Hier stellt der Bereich Stadtgrün und Verkehr fest, dass der Baugrundgutachter wenig beratend aufgetreten ist und eben nicht darauf hingewiesen hat, dass bei den vorgefundenen Baugrundverhältnissen im Umfeld des geplanten Ersatzneubaus eine Beplanung der Behelfsgründung mit den vorhandenen Werten so nicht möglich ist. Bei nachfolgenden Baumaßnahmen ist dieses anders gehandhabt worden und durch ortsansässige Baugrundgutachter ist eine besserer Beratung/ Betreuung der Baustellen erfolgt. So erfolgt z. B. in regelmäßigen Planungsbesprechungen eine direkte Abstimmung aller Planenden.

9.3 Nachtrag 7 – Herstellung Medienbrücke
Nachtrag 8 – Konsolen und Leerrohre für Medien
Nachtrag 15 – Bergen der Gas- und Wasserleitung
Nachtrag 18 – Erdarbeiten Medienverlegung

Die Leistungen der o. a. Nachträge sind notwendige Leistungen, die zur Umverlegung der Versorgungsleitungen notwendig wurden.

Der Bereich Stadtgrün und Verkehr stimmt dem Rechnungsprüfungsamt in der Aussage zu, dass „Leitungsumverlegungen grundsätzlich vor Beginn der Maßnahme erfolgen sollten“. Dieses ist leider nur in wenigen Fällen umsetzbar. Da die Versorgungsleitungen bis auf wenige Ausnahmen durchweg versorgungswirksam bleiben müssen, wird versucht, die Leitungsumverlegung in den Bauablauf zu integrieren. Umverlegungen vor Beginn einer Baumaßnahme, die ohnehin schon erhebliche verkehrliche Auswirkungen hat, würden diese noch verlängern.

Im Fall der Wesloer Brücke war das aufgrund der beengten Platzverhältnisse nicht ohne Weiteres möglich. Um Behinderungen etc. des Bauunternehmers zu vermeiden, hat der Bereich Stadtgrün und Verkehr entschieden, diese Leistungen, die ursprünglich durch die Stadtwerke Lübeck (heute: Netz Lübeck GmbH) ausgeführt werden sollten, bei dem Hauptauftragnehmer nachträglich zu beauftragen. Damit haben diese Nachträge nicht oder nur zu einem geringen Maß zu Mehrkosten in der Gesamtbaumaßnahme geführt.

Beispielhaft für die Schwierigkeit bei den Versorgungsleitungen sei angemerkt, dass die Versorgungsleitungen für Gas und Wasser unter der Hafenbahn durchführen. Eine Umverlegung im Vorfeld wäre mit erheblichen Aufwendungen wie z. B. großen/ tiefen Baugruben mit aufwändiger Wasserhaltung verbunden. Die Leitungen hätten die noch genutzte Wesloer Landstraße queren müssen. Ein weiteres Problem ist, dass es vom Versorgungsträger zu oft keine genauen Lageangaben gibt, so dass aufwändige Suchschachtungen durchzuführen sind. Diese Leistungen hätten dann erheblichen Einfluss auf den Verkehrsfluss gehabt, da die Behelfsumfahrung noch nicht vorhanden gewesen wäre.

Grundlage für die Preisermittlung z. B. für die Erdarbeiten ist die Urkalkulation, so dass ein Großteil der Nachtragsleistungen „Sowieso-Leistungen“ sind, die andernfalls bei den Stadtwerken Lübeck angefallen wären, die diese aufgrund des Konzessionsvertrages an die Hansestadt Lübeck weiterberechnet hätten.

- 9.4 Nachtrag 16 – Techn. Bearbeitung Spundwandverbau „Ecke NordOst“
Nachtrag 19 – Entfallene Verpressanker Verbau „Ecke NordOst“
Nachtrag 25 – Techn. Bearbeitung Wegfall Stützwand Achse 10 Nord

Die Ursache der notwendigen Leistungen liegt in diesem Fall in den unterschiedlichen Planungstiefen zwischen Entwurfs- und Ausführungsplanung. In der detaillierten und genaueren Ausführungsplanung ergaben sich größere Längen der Verpressanker, die zur Sicherung des Baugrubenverbaus notwendig wurden. Entsprechend der Ausführungsplanung ragten ein Teil der Verpressanker minimal auf das Grundstück des Anwohners. Dieser gab keine Zustimmung zur Ausführung. Daher wurde die Umplanung eines Spundwandverbaus notwendig.

Für künftige Maßnahme werden ggf. in der Leistungsphase 3 Entwurfsplanung bestimmte Detailplanungen in Ausführungsplanungstiefe bei den planenden Ingenieurbüros als besondere Leistungen beauftragt, um größere Planungssicherheit zu erhalten.

9.5 Nachtrag 10 – Geändertes Abbruchkonzept

Der Amtsentwurf sah vor, dass der Brückenüberbau mittels Sägen getrennt wird und die entstandenen Betonteile (ca. 1,0 to/ Stck.) mit einem Kran herausgehoben werden. Abstimmungen mit dem Hafenbahnbetreiber LPA haben ergeben, dass maximale Sperrzeiten von 6 Stunden sicher gewährt werden können, da es für die Hafenbahn keinen festen Fahrplan gibt und dem Zugverkehr der Vorrang zu geben ist, um wirtschaftlichen Schaden abzuwenden. Unter den Randbedingungen war kein anderes Abbruchkonzept möglich. Daher wurde dieses in die Ausschreibung aufgenommen.

Im Zuge der Ausführungsplanung war durch den Auftragnehmer eine Abbruchstatik zu erstellen, die dieses Abbruchkonzept umsetzt. Leider gelang es dem Auftragnehmer nicht, einen Abbruchstatiker für diese Leistungen zu binden. Aufgrund erneuter Abstimmungen mit der LPA konnte sich dann auf eine Vollsperrung der Zugstrecke für ein Wochenende geeinigt werden und ein alternatives Abbruchkonzept erarbeitet und entsprechend ausgeführt werden.

Für künftige Maßnahme werden ggf. in der Leistungsphase 3 Entwurfsplanung bestimmte Detailplanungen in Ausführungsplanungstiefe bei den planenden Ingenieurbüros als besondere Leistungen beauftragt, um größere Planungssicherheit zu erhalten.

9.6 Nachtrag 9 – Fehlende Entwässerung der Behelfsbrücke

Den Ausführungen des Rechnungsprüfungsamtes wird zugestimmt.

9.7 Nachtrag 26 – Schraubanschlüsse der Bohrpfahlbewehrung
Nachtrag 29 – Schraubanschlüsse der Bohrpfahlbewehrung

Die Ursache der notwendigen Leistungen liegt in diesem Fall in den unterschiedlichen Planungstiefen zwischen Entwurfs- und Ausführungsplanung.

Für künftige Maßnahme werden ggf. in der Leistungsphase 3 Entwurfsplanung bestimmte Detailplanungen in Ausführungsplanungstiefe bei den planenden In-

genieurbüros als besondere Leistungen beauftragt, um größere Planungssicherheit zu erhalten.

9.8 Nachtrag 30 – Zusätzliche Arbeiten zur Abdichtung des Überbaus

Den Ausführungen des Rechnungsprüfungsamtes wird zugestimmt. Es werden diesbezüglich Verhandlungen mit dem Auftragnehmer geführt.

9.9 Nachtrag 27 – Baustillstand und Verzugszinsen
Nachtrag 39 – Mehrkosten aufgrund von Bauzeitverlängerung

Der Bereich Stadtgrün und Verkehr stellt fest, dass die angesetzte prozentuale Umlage vom 23,2% auf Nachunternehmerleistungen vertraglich festgeschrieben und damit zu zahlen ist. Da keine weiteren Forderungen für Bauleitungspersonal etc. gestellt worden, hat es auch keine Überzahlung an Bauleitungskosten gegeben.

Es ist richtig, dass die Baustillstandszeit im Nachtrag 27 vergütet wurde und im Nachtrag 39 hätte in Abzug gebracht werden müssen. Es werden diesbezüglich Verhandlungen mit dem Auftragnehmer geführt.

9.10 Nachtrag 40 – Kosten für nicht eingebaute Spundwände und Gurtungen

Den Ausführungen des Rechnungsprüfungsamtes wird zugestimmt. Es werden diesbezüglich Verhandlungen mit dem Auftragnehmer geführt.

10 Projektabschluss; Schlussverwendungsnachweis

Die Reduzierung des Prüfberichtes auf den Hauptbauauftrag und die darin festgestellten Mehrkosten vom 47,62% werfen ein falsches Bild auf die Kostenentwicklung des Gesamtprojektes. Unter Pkt. 9.3 wurde bezüglich der Versorgungsleitungen dargestellt, dass an andere Stelle Aufträge eingespart wurden.

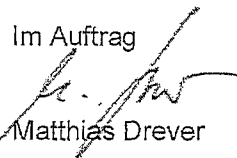
Mit Schreiben vom 23.12.2016 wurde dem Rechnungsprüfungsamt der vom Bereich Stadtgrün und Verkehr aufgestellte Schlussverwendungsnachweis zu dem Antrag auf Gewährung einer Zuwendung nach dem GVFG und dem FAG zur Prüfung übersandt. Danach belaufen sich die Gesamtkosten für die Baumaßnahme auf 2.860.616,55 EUR brutto, die für den Schlussverwendungsnachweis wie in der folgenden Tabelle dargestellt aufgegliedert wurden.

Gesamtkosten Ersatzneubau Wesloer Brücke	2.860.616,55 EUR
Grunderwerb (Pacht/ Miete/ Wiederherrichtung)	42.491,52 EUR
Bauverträge	2.621.305,83 EUR
Ingenieurverträge	196.819,20 EUR

Die Kosten für die Gesamtmaßnahme Ersatzneubau Straßenbrücke Wesloe liegen somit um rd. 9 % über den kalkulierten Gesamtkosten in Höhe von 2.620.410 EUR (s. Pkt. 4.6 des Prüfungsberichtes vom 20.02.2017).

Im Brückenbau wird bewusst eine gewisse Unschärfe zwischen der Planungstiefe der Ausschreibung und der tatsächlichen Bauausführung in Kauf genommen, um das Know-How der Fachfirmen mit einzubinden. Das daraus auch Umplanungen erfolgen können, ist naheliegend.

Im Auftrag


Matthias Drever