

**Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr,  
Stadtentwicklung, Energie  
und Landwirtschaft (S)**  
**Vorlage Nr. 19/59 (S)**

**Deputationsvorlage  
für die Sitzung der Deputation  
für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung,  
Energie und Landwirtschaft (S)  
am 05.11.2015**

**Autobahnzubringer Hemelingen (BAB A1) – Sanierung**  
Mehrkosten für Planungs- und Bauleistungen

**A. Sachdarstellung**

Für den über 2 km langen Sanierungsabschnitt des Autobahnzubringer Hemelingen wurden bisher verschiedenste Planungs- und Bauaufträge vergeben.

Grundlage hierfür sind die bisher beschlossenen Deputationsvorlagen, sowohl für die Mittelbereitstellung für Planungsleistungen (Vorl.-Nr. 18/273 (S)), für Straßenbauleistungen und Ausstattungsgewerke (Vorl.-Nr. 18/433 (S)) sowie für die Brückenbauleistungen (Vorl. Nr. 18/471 (S)).

Die Planungsleistungen bezogen sich auf die notwendigen Objektplanungen für Verkehrsanlagen und Ingenieurbauwerke, die Tragwerksplanung als Fachplanung sowie auf Berater- und Projektsteuerungsleistungen. Bauleistungen ergaben sich vorrangig aus den Hauptgewerken des Brücken- und Straßenbaus, des Weiteren aus der Erneuerung der Schutzeinrichtungen und der Entwässerungsanlagen.

Im Zuge der bisher erfolgten Arbeiten haben sich zur fachtechnisch einwandfreien und infolgedessen wirtschaftlichen Umsetzung der Sanierungsmaßnahme gegenüber den ursprünglichen Kostenkalkulationen mehrkostenauslösende Leistungsänderungen bzw. Massenmehrungen ergeben.

Bei den Sanierungsarbeiten am 278 m langen Hemelinger Brückenstrang (BW 543) hat sich nach dem Abriss der Kappen und des Fahrbahnbelages ergeben, dass Leistungen erforderlich sind, die in der Ausschreibung nicht berücksichtigt wurden. Eine Kappenverankerung war in den Bestandsplänen aus den 1960-Jahren weder dokumentiert noch zu erwarten. Die Beschichtung der gesamten Fahrbahntafel war entgegen der Ausschreibung mit Epoxidharz ausgeführt und in den Bestandsunterlagen ebenfalls nicht vermerkt. Dieses und einige weitere kleinere Positionen führten zu erheblichem Mehraufwand und demzufolge zu Mehrkosten.

Im Bereich der Straßen- sowie der Entwässerungsanlagenerneuerung erfolgte die Leistungsvergabe auf Grundlage im Vorfeld durchgeführter Untersuchungen. In beiden Gewerken haben sich bei Aufnahme der Arbeiten dennoch schlechtere Zustände als vermutet herausgestellt. Diese Abweichungen führten dazu, dass im Kanal- und Straßenbau Umstellungen der Bauverfahren erforderlich wurden. Im Zuge der Entwässerungsanlagensanierung stellte sich bei Freilegung sowie ergänzenden Kanalbefahrungen heraus, dass die Leitungen

und Schächte, die in den Voruntersuchungen als noch ausreichend eingestuft wurden, doch sanierungsbedürftig waren. Diese zusätzlichen Leistungen führten ebenfalls zu Mehrkosten.

Im Zuge der Asphaltfräsarbeiten stellte sich heraus, dass die vorhandene Asphaltunterlage der stadteinwärtigen Fahrbahn zum Wiederaufbau nicht ausreichend qualifiziert war. Um eine Dauerhaftigkeit des Oberbaus für die nächsten 10-15 Jahre zu ermöglichen, war daher ein weiterer Schichtenabtrag und hieraus resultierend ein erhöhter Asphaltaufbau erforderlich. Des Weiteren hatte die seitliche Einfassung der Fahrbahnen (Betonrandstreifen) ebenfalls nicht die erforderliche Qualität und Stärke und musste zusätzlich ausgebaut und entsorgt werden.

Desweiteren wurde während der Baudurchführung festgestellt, dass der Straßenkörper des Zubringers in Höhe der Anschlussstelle Am Saal (Bauwerk 447-2) durch eine zweite Deichlinie gequert wird. Der integrierte Deichschart mit massiven Einbauten (in der Baulast des Deichverbandes) machte ebenfalls eine unvorhergesehene Anpassung der Bauweisen im Straßenbau und der Schutzeinrichtungen erforderlich.

Die Änderungen und zusätzlich erforderlichen Leistungen im Rahmen der Bauplanung und Baudurchführung führen auch zu einer Erhöhung der Kosten für Ingenieurdienstleistungen.

### **B. Finanzielle, personalwirtschaftliche und genderspezifische Auswirkungen**

Für die Sanierung des Autobahnzubringer Hemelingen wurden für die Planungsleistungen sowie die Straßen- und Brückenbauleistungen bisher Mittel mit einer Gesamtsumme von 6.170.000 € zur Verfügung gestellt.

Die nunmehr für die Sanierung benötigten Planungs- und Baumittel ergeben sich wie folgt:

	<b>Deputationsbeschluss</b>	<b>Mehrkosten</b>
18-471-S: Brückenbau	1.700.000 €	350.000 €
18-433-S: Straßenbau	3.800.000 €	400.000 €
18-273-S: Planungsmittel Straße	670.000 €	80.000 €
<b>Gesamtsumme</b>	<b>6.170.000 €</b>	<b>830.000 €</b>

Die Maßnahme wird im Sondervermögen Infrastruktur – Teilbereich Verkehr im Jahr 2015 durchgeführt. Dabei sind die Baukosten und Teile der Planungsleistungen mit bis zu 75 % nach dem Entflechtungsgesetz förderungsfähig. Unter Berücksichtigung der aktuellen Bauablauf- und Kostenplanung ergibt sich für die Mehrkosten daraus folgende Finanzierung:

<b>2015</b>	<b>Brem. Mittel</b>	<b>EntflechtG</b>	<b>Gesamt</b>
Straße (Planung + Bau)	180.000 €	300.000 €	480.000 €
Brücke (Bau)	87.500 €	262.500 €	350.000 €
<b>Gesamt</b>	<b>267.500 €</b>	<b>562.500 €</b>	<b>830.000 €</b>

Die bremischen Mittel für den Bereich Straße in Höhe von 180.000 Euro stehen im Wirtschaftsplan des Sondervermögens Infrastruktur – Teilbereich Verkehr – bei Grundsanierungen im Jahr 2015 zur Verfügung.

Die bremischen Mittel für den Bereich Brücke in Höhe von 87.500 Euro stehen im Wirtschaftsplan des Sondervermögens Infrastruktur – Teilbereich Verkehr – bei der Erhaltung von Großbrücken im Jahr 2015 zur Verfügung.

Die Mittel nach dem EntflechtG in Höhe von insgesamt 562.500 Euro werden im Jahr 2015 bei der Haushaltsstelle 0687/891 10-4 „An öffentliche Unternehmen, Finanzhilfen nach dem GVFG (Bremen)“ eingeplant.

Die Durchführung der Maßnahme fällt nicht unter die Bewirtschaftungsmaßnahmen nach § 41 Landeshaushaltsordnung. Es greift die durch den Senat beschlossene Ausnahmeregelung (Punkt 2), die Ausgaben für Maßnahmen zulässt, sofern sie durch den Bund zu mindestens zu 50% mitfinanziert werden. Der Finanzierungsanteil des Bundes liegt in diesem Fall bei 75 % der Baukosten. Auch unter Hinzuziehung der Planungskosten liegt der Anteil des Bundes noch deutlich über 50%.

### **C. Beschlussvorschlag**

Die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft (S) nimmt die Mehrkostenermittlung zur Kenntnis und stimmt der Finanzierung zu.

**Anlage : Wirtschaftlichkeitsuntersuchungs-Übersicht (WU-Übersicht)**

Anlage zur Vorlage: 19/59 (S)

Datum : 08.10.2015

Benennung der(s) Maßnahme/-bündels

**Autobahnzubringer Hemelingen (BAB A1) – Sanierung**  
Mehrkosten für Planungs- und Bauleistungen

**Wirtschaftlichkeitsuntersuchung für Projekte mit**  **betriebswirtschaftlichen**  
 **gesamtwirtschaftlichen Auswirkungen**

Methode der Berechnung (siehe Anlage)

Rentabilitäts/Kostenvergleichsrechnung  Barwertberechnung  Kosten-Nutzen-Analyse  
 Bewertung mit standardisiertem gesamtwirtschaftlichen Berechnungstool

Ggf. ergänzende Bewertungen (siehe Anlage)

Nutzwertanalyse  ÖPP/PPP Eignungstest  Sensitivitätsanalyse  Sonstige (Erläuterung)

Anfangsjahr der Berechnung :

Betrachtungszeitraum (Jahre):

Unterstellter Kalkulationszinssatz:

Geprüfte Alternativen (siehe auch beigefügte Berechnung)

Nr.	Benennung der Alternativen	Rang
1	Die Leistungsänderungen werden nicht durchgeführt.	2
2	Die Leistungsänderungen werden durchgeführt.	1
3		

**Ergebnis**

Vorbemerkung: Die Mehrkosten für Planungs- und Baukosten basieren auf Leistungsänderungen, die zur zweckmäßigen und fachtechnisch einwandfreien Fertigstellung der Maßnahme notwendig sind. Die Notwendigkeit der Leistungsänderungen war im Vorfeld nicht absehbar und wurde erst im Zuge der Baudurchführung, u.a. durch großflächige Freilegung der Asphalt-Bindeschicht, ersichtlich.

**Variante 1:** Die Leistungsänderungen werden nicht durchgeführt. Dies hätte u.a. zur Konsequenz, dass der Wiederaufbau der Asphaltdeckschicht auf einen wesentlich schadhaften Untergrund zu erfolgen hätte und somit eine erhebliche Verkürzung der Lebensdauer der neu hergestellten Deckschicht zu verantworten wäre. Im Weiteren wäre der Verlust der Gewährleistungsansprüche gegenüber dem Auftragnehmer zu erwarten.

**Variante 2:** Die Leistungsänderungen werden durchgeführt und tragen so dazu bei, dass die Arbeiten fachgerecht zu Ende ausgeführt werden. Dadurch wird gleichsam die Lebensdauer des gesamten Asphaltoberbaus verbessert.

**Aus fachlicher und wirtschaftlicher Sicht ist Variante 2 die wirtschaftlichste Lösung und wird vorgeschlagen.**

Weitergehende Erläuterungen

--

Zeitpunkte der Erfolgskontrolle:

1. 2016	2. 2015	n.
---------	---------	----

Kriterien für die Erfolgsmessung (Zielkennzahlen)

Nr.	Bezeichnung	Kennzahl
1	Einhaltung des Budgetrahmens	7,0 Mio. €
2	Einhaltung des Baufertigstellung	Mitte November 2015
n		

Baumaßnahmen mit Zuwendungen gem. VV 6 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.

**Anlage : Wirtschaftlichkeitsuntersuchungs-Übersicht (WU-Übersicht)**

Anlage zur Vorlage: 19/59 (S)

Datum : 08.10.2015

Wirtschaftlichkeitsuntersuchung nicht durchgeführt, weil:

Ausführliche Begründung

--