

Landeshauptstadt Magdeburg

Stellungnahme der Verwaltung

öffentlich

Stadtamt	Stellungnahme-Nr.	Datum
Amt 66	S0275/14	12.12.2014
zum/zur		
F0201/14 – Fraktion DIE LINKE/ Gartenpartei Stadtrat Müller		
Bezeichnung		
„Immerwährende„/verfristete Baustellen in Magdeburg		
Verteiler	Tag	
Der Oberbürgermeister	20.01.2015	

In der SR-Sitzung am 04.12.2014 wurde die Anfrage zum Thema „Immerwährende/verfristete Baustellen in Magdeburg“ gestellt. Die möchte die Stadtverwaltung wie folgt beantworten:

a) Wie viele Baustellen in der LH MD konnten in 2013 und 2014 aus welchen Gründen nicht fristgerecht aufgehoben werden? Was sind die jeweiligen Gründe dafür? Wie wären sie vermeidbar gewesen? Ist volkswirtschaftlicher Schaden entstanden, wenn ja, in welcher Höhe?

Grundsätzlich ist festzustellen, dass der überwiegende Teil der Straßen- und Brückenvorhaben der Stadt im geplanten Bauzeitraum ausgeführt werden.

Im Juni 2013 gab es Verzögerungen wegen des Elbehochwassers beim Kanalbau in den Straßen Wiesenweg und Kleine Steinwiese 3. Gartenweg. Der anschließende Straßenbau konnte dadurch erst in diesem Jahr fertig gestellt werden.

Im Jahr 2014 gibt es Verzögerungen bei den Brückenbaustellen Kirschweg und Lorenzweg, weil Brückenübergangskonstruktionen nicht fristgerecht geliefert wurden. Der Neubau der Rampe Lemsdorfer Weg konnte wegen Schwierigkeiten mit einem Abwasserkanal noch nicht beendet werden.

Unbestritten beeinträchtigen Baustellen unter Umständen erheblich den Verkehrsfluss und erfordern von den Betroffenen, ob Verkehrsteilnehmer oder Anlieger, oft Geduld und Toleranz. Von volkswirtschaftlichen Schäden kann in diesen Fällen wohl nicht gesprochen werden, solange die längeren Fahrzeiten in einem akzeptablen Bereich liegen.

b) Aktuell konnte bspw. die Brückenbaustelle am Kirschweg nicht wie geplant fertig gestellt werden und wird (vorerst) um fast 3 Monate verlängert. Warum? Kann es sein, dass die vorbereitenden Planungen mglw. nicht genau genug waren? Gibt es Nachträge seitens der Bau ausführenden Firmen?

Die vorbereitenden Planungen erfolgten umfangreich und komplett. Es wurde eine kurze Bauzeit ausgeschrieben.

Die Maßnahme begann ab dem 23.06.2014 und sollte im Dezember 2014 abgeschlossen sein. Die vorhandenen Übergangskonstruktionen (ÜKO) wurden ausgebaut und werden durch eine hochwertige Gummiteppichkonstruktion mit Verankerung ersetzt. Die ÜKO's sind Stahlbauteile, die eine bundesweite bauaufsichtliche Zulassung haben müssen, da diese verschiedene Kräfte aufnehmen müssen, von Bauteildehnung durch Witterung bis hin zum Lastverkehr. Das Tiefbauamt hat sich in der Ausschreibung für das europaweit tätige Unternehmen Sollinger Hütte mit MAGEBA GmbH entschieden. Es gab daher keine Möglichkeit für einen Lieferantenwechsel. Alle Instandsetzungsarbeiten an der Brücke, wie die Herstellung der Brückenabdichtung, der Kappen mit Geländer und dem Fahrbahnasphalt sind als vor- und nachzubereitende Arbeiten auf den ÜKO-Einbautermin ausgerichtet.

Da die Brisanz der zeitlichen Abfolge bekannt war, wurde bereits am 28.02.2014 mit der Fa. MAGEBA in Magdeburg die Wichtigkeit der Termintreue der Bauvorhaben auf dem

Magdeburger Ring betont. Die Einhaltung von schnellen und festen Lieferzeiten wurde zugesagt. Obwohl durch den Auftragnehmer (Fa. Grötz) wie abgesprochen frühzeitige Vertragsgespräche (02.07.2014) geführt wurden und die fristgemäße Zuarbeit von Aufmaßen erfolgte, wurde leider seitens MAGEBA nicht fristgerecht geliefert. Dies ist auch in einem Anschreiben vom Tiefbauamt am 13.10.2014 gerügt worden. Es sind seitens der Fa. Grötz Inverzugsetzungen an MAGEBA ohne Wirkung angezeigt worden.

Eine weitere Rüge des Tiefbauamtes folgt in Kürze, weil die Lieferzeiten sich wiederholt verschoben haben. Planmäßig hätten die ÜKO's im Oktober geliefert werden müssen. MAGEBA begründet die verspätete Lieferzeit mit der Stahlbaufertigung in Tschechien. Regressforderungen seitens der Fa. Grötz an MAGEBA wegen der verlängerten Bauzeit sind zu erwarten.

Nach der erheblich verspäteten Lieferzeit der ÜKO's in der 49. KW 2014 (nur Lieferung 2 von 3 Bauteilen) wurde vom Auftragnehmer (Fa. Grötz) ein neuer Bauablaufplan mit neuem, möglichem Fertigstellungstermin Ende Februar vorgelegt. Eine Teilfreigabe für den Individualverkehr der Brücke ist wegen der fehlenden ÜKO-Bauteile, die den gesamten Brückenquerschnitt einnehmen, leider nicht möglich, da das Fehlen der ÜKO die Überfahrt verhindert. Ein Überqueren der Baustelle von Fußgängern und Radfahrern ist aber während der gesamten Bauzeit möglich.

Es ist noch darauf hinzuweisen, dass Betonage- und Beschichtungsarbeiten nur witterungsbedingt bis 0° Celsius ausgeführt werden können. Durch die von Dezember bis Februar zu erwartenden Frostperioden kann es wegen der Materialeinbaurichtlinien zu weiteren Bauverzögerungen kommen. Wichtige Arbeiten, z. B. der ÜKO-Einbau und die Kappenherstellung, sind unter einem Witterungsschutzzelt möglich und ausgeschrieben, aber nicht für alle Restarbeiten einsetzbar. Grundsätzlich wird als Fertigstellungstermin der Februar avisiert. Sollten witterungsbedingt weitere Verzögerungen eintreten, werden diese umgehend öffentlich bekannt gegeben.

c) Bereits mehrfach wurde offenbar die bereits mehrjährige Baustelle für die Ringrampen im Bereich Lemsdorfer Weg verlängert. Aktuell war eine Fertigstellung für Dezember durch die LH MD bekannt gegeben worden. Da die Zeit so schnell verrinnt und scheinbar nicht jede/r mit ihr Schritt halten kann, erlaube ich festzustellen, dass seit 4 Tagen Dezember ist! Allein die Baustelle jedoch keineswegs den Eindruck macht, dass der Dezember 2014 gemeint sein könnte. Daher auch hier die Frage: Was sind die konkreten Gründe dafür? Welche Rolle spielen eigentlich Beauftragungen/ Strafen bei deutlichem Bauverzug?

Der geplante vertragliche Bauablauf ist seit dem 08.11.2013 durch Zusatzleistungen am SWM Mischwasser-Kanalbauwerk gestört:

Der Mischwasserkanal (MWK) stellt als ein Bestandteil des in Folge beschriebenen Bauwerkskomplexes eine Behinderung für die Herstellung der Brückengründung Bauwerk 02 dar. Der MWK ist in einem Komplex mit zwei weiteren Bauwerken bautechnisch verbunden. Der MWK liegt unterhalb eines alten Brückenbauwerkes. Vom östlichen Widerlager des Brückenbauwerkes mündet das aus dem Jahr 1903 stammende Abschlagsbauwerk der Klinke in den Mischwasserkanal.

Seitens SWM war vorgesehen, diesen Kanal baulich von dem Anlagenkomplex mit verschiedenartigster Nutzung und rechtlicher Zugehörigkeit unter- und innerhalb des alten Brückenbauwerkes zu trennen. Dazu erfolgten weiterführende Abstimmungen.

Am 12.10.2010 lt. Niederschrift des Planers, Festlegung einer Terminkette und Festlegung der Verantwortlichkeiten. Am 09.06.2011 in der Koordinierungsberatung wurden nochmals Festlegungen zur Verantwortlichkeit der SWM zur Herstellung eines Ei-Querschnitts mit Trennung des MWK's von den anderen baulichen Anlagen (Brücke und Abschlag) getroffen. Termin: Ende September 2011.

Die Abstimmungen erfolgten in Erwartung einer Zusage des Landesverwaltungsamtes zu einer dem Bauvorhaben vorgelagerten „Baufeldfreimachung“ mit Rückbau des Brückenbauwerkes, um diese Leistungen mit in die Förderung einbeziehen zu können.

Die Vollzugsmeldung der baulichen Realisierung durch SWM erfolgte mit Schreiben vom 29.07.2011.

Die Ausschreibung der Stadt für den Rampenneubau einschließlich der Ingenieur-Bauwerke erfolgte im September 2012. Die Ausschreibung berücksichtigte den abgeschlossenen Umbau innerhalb des MWK's.

Im März 2013, im Zuge der ersten Bauberatung, trat der Konfliktpunkt Brückenbauwerk 02 und MWK für alle Beteiligten offen zu Tage. Erst ab dem 14.01.2014 bestand Baufreiheit für den Brückenbau, Bauwerk 02.

Die Bauleistungen am MWK wurden in offener Bauweise abgeschlossen.

Die Zusatzkosten (Anteil Abbruch und Baugrubensicherung) am MWK wurden nach interner Abstimmung zur Förderung beim LVWA eingereicht.

Mit Mail des LVWA vom 23.05.2014 und 30.05.2014 wurde die Erst- und Zweitprüfung dieser Zusatzkosten an das Tiefbauamt gesandt. Im Ergebnis wurden 50 % der Kosten als förderfähig bestätigt. Die verbleibenden 50% sind von SWM zu tragen.

Dem Auftragnehmer des Tiefbauamtes kann hier sicher kein schuldhaftes Verzögern des Bauvorhabens angelastet werden.

d) Nachdem die Ringabfahrt Sudenburg/ Halberstädter Straße in südlicher Richtung ohnehin mehrere Monate gesperrt war, zuvor teilweise die dem Straßenverlauf folgende Ringbrücke, darf nun jede/r Verkehrsteilnehmer/in die halbseitige Sperrung dieser Ringabfahrt bewundern.

Warum dieses? Was wird gerade jetzt hier gebaut? Warum war es nicht möglich diese Baumaßnahme mit der vorherigen zu verknüpfen, während der diese Abfahrt ohnehin voll gesperrt war? Können Sie nachvollziehen, dass sich bei allem Verständnis für derartige Baustellen nicht wenige Verkehrsteilnehmer/innen zunehmend schikaniert fühlen. Gibt es eine Personalstelle

Baustellenkoordinierung/-management und wenn ja, ist diese auch besetzt, wenn ja, vom wem?

Für die derzeit laufende Baumaßnahme Ringabfahrt Sudenburg ist die Telekom verantwortlich. Da diese Maßnahme nicht im Jahrestiefbauplan angemeldet war, konnte sie nicht mit der Vollsperrung koordiniert werden. Grundsätzlich wird die Telekom von der Tiefbaukoordination des Tiefbauamtes in die Jahrestiefbauplanung einbezogen. Gemäß Telekommunikationsgesetz ist die LH Magdeburg auch verpflichtet, dem Anschlussbegehren zuzustimmen. Das Verlegen von Telekommunikationsleitungen wird jedoch oft sehr kurzfristig auf Grund von Kundenwünschen notwendig und kann dann nicht mittel- und langfristig geplant und mit anderen Maßnahmen koordiniert werden. Zwischenzeitlich ist die Maßnahme fristgerecht beendet.

Das Tiefbauamt ist koordinierend für alle Straßen- und Leitungsbauvorhaben im öffentlichen Verkehrsraum tätig. Mit der Information I0149/14 wurde bereits auf den im Tiefbauamt realisierten Verfahrensablauf zur Koordinierung der Baumaßnahmen im öffentlichen Verkehrsraum eingegangen.

Grundlage bildet die Koordinierungs- und Aufgraberichtlinie (KoAuRi), die für alle Maßnahmeträger (Straßenbau, Leitungsverlegung, Straßenbahnanlagen, Einbauten aller Art) bindend ist.

Basierend auf dem kommunalen Rauminformationssystem der Stadt (WebKis) wird seit dem Jahr 2006 das Programmsystem IKoMM (Internetbasiertes Koordinierungs- und Managementsystem Magdeburg) verwendet.

Das IKoMM-System hat zum Ziel, alle Planungs- und Bauvorhaben im öffentlichen Straßennetz zu erfassen, zu koordinieren und wenn koordiniert, möglichst gemeinsam zu realisieren.

Im IKoMM wird genau festgelegt, wer, wann und welchen Zugang zum System erhält. Es bietet allen berechtigten Nutzern verbindliche Informationen zum Einzelvorhaben vom

Planungsansatz bis zu nachvollziehbaren Arbeitsschritten, einer Terminverfolgung und Dokumentenablage.

Der für 2013 erarbeitete Jahrestiefbauplan zum Beispiel enthielt 145 Vorhaben. Im Verlauf des Jahres wurden 34 Nachträge zusätzlich aufgenommen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass in der Jahrestiefbauplanung nur die Großvorhaben enthalten sind, also Straßenbau und Leitungstrassen über 100 Meter.

156 Bauvorhaben konnten so koordiniert werden, dass zum geplanten Vorhaben mindestens ein weiteres mitrealisiert wurde.

Bei 3 Leitungsbauvorhaben (Kanalbau) hat sich die Landeshauptstadt mit anschließendem Straßenbau beteiligt; Osofstraße, Wiesenweg und Kleine Steinwiese 3. Gartenweg.

Die Mitarbeiter der Abteilung Tiefbaukoordinierung des Tiefbauamtes sind sowohl vorbereitend bei der Erteilung von Trassengenehmigungen für Leitungsbaumaßnahmen und Erstellung von Stellungnahmen für Straßenbaumaßnahmen, als auch bei der Kontrolle aller Aufgrabungen im öffentlichen Straßenraum (2013 waren es ca. 4300 Aufgrabungen) tätig.

Dr. Scheidemann