

BV/2022/897

Beschlussvorlage
öffentlich



Ausbau der Bushaltestellen am Bahnhof Kröpelin und Ausbau der Bahnhofstraße

<i>Organisationseinheit:</i> Bauamt	<i>Datum:</i> 19.05.2022
<i>Bearbeitung:</i> Cornelia Panke	<i>Verfasser:</i>

<i>Beratungsfolge</i>	<i>Geplante Sitzungstermine</i>	<i>Ö / N</i>
Ausschuss für Stadtentwicklung, Bau und Planung, Umwelt und Landschaftsschutz (Vorberatung)	30.05.2022	Ö
Stadtvertretung (Entscheidung)	02.06.2022	Ö

Beschlussvorschlag

Die Beauftragung der Nachträge Nr. 5 - 7 wird beschlossen.

Sachverhalt

Im Zuge des o.a. Vorhabens wurden die durch die bauausführende Fa. EUROVIA GmbH die Nachträge 5 - 7 eingereicht.

Nachtrag 5:

Im Zuge der Ausführung wurde festgestellt, dass für einen optimalen Anschluss an den Bestand, die Längsgefälle in der Straße angepasst werden mussten. Durch diese Anpassung wurden jedoch die Mindestgefälle unterschritten, was zu Problemen in der Entwässerung geführt hätte. Besonders im Kurvenbereich und gegenüber von den Parkplätzen hätte es zu Pfützenbildung kommen können. Dieser Effekt wurde durch den Gefällewechsel weiterführend in Richtung Wismarsche Straße. Hier wurde die Planung angepasst, um das Setzen eines neuen Bords mit Grünstreifen vor den Bestandsbord zu verhindern. Ziel war es hierbei den Gesamteindruck der Straße zu verbessern. Um trotzdem die Richtlinien hinsichtlich der Entwässerung einzuhalten wurde eine zusätzliche Rinne aus Betonsteinen hergestellt. In dieser kann Wasser gesammelt und anschließend zu den Straßenabläufen geführt werden. Die dadurch entstandenen zusätzlichen Kosten bietet der AN mit diesem Nachtrag an.

Weiterhin war die Böschung zwischen den Parkplätzen und dem höhergelegenen Wanderweg mit einem Winkel von $>45^\circ$ sehr steil. Durch Bodenerosion kann es hier zur Verschlammung des Gehweges kommen. Um dieses Risiko zu minimieren wurden Hohlpalisaden aufgestellt. Mit diesen konnte eine Böschung von ca. 1:1,5 bis 2 hergestellt werden, was ein verbreitetes Maß für Hänge, Gräben und Böschungen an Verkehrswegen ist. Die dadurch entstandenen zusätzlichen Kosten werden vom AN mit diesem Nachtrag angeboten.

Im Zuge des Breitbandausbaus ist rechtlich vorgesehen ein zusätzliches Leerrohr im Baufeld zu verlegen. In dieses sollen bei einem Ausbau die Glasfaserkabel eingezogen werden. Um dies zu vereinfachen wurde angedacht über das Baufeld verteilt im Bereich von Kreuzungen und Kurven Kabelziehschächte vorzusehen. Diese hätten anschließend von der zuständigen Firma genutzt werden können, um ihre neue Leitung zu verlegen.

Standardmäßig wird das Kabel eingebaut, vermessen in Bestandsplänen eingezeichnet zu einem späteren Zeitpunkt wird das Pflaster lokal aufgenommen, das Leerrohr freigelegt, aufgeschnitten und das Kabel eingezogen. Das Ziel mit den Kabelschächten war das erneute Aufnehmen des Bürgersteiges zu verhindern. Die dadurch entstehenden zusätzlichen Leistungen werden von dem AN mit diesem Nachtrag angeboten.

Abschließend wurde festgestellt, dass keine Parkplatzmarkierung in der Ausführungsplanung vorgesehen war. Um ein wildes Parken zu verhindern, wurde auf der Baustelle von AG und BOL beschlossen, zusätzlich weiße Betonsteine zu bestellen, die als Markierung in die Pflasterfläche eingebaut wurden. Die dadurch entstandenen Kosten werden von dem AN mit diesem Nachtrag angeboten.

Bewertung durch BOL:

Der durch den AN im Nachtrag 5 vorgebrachte Anspruch auf Vergütung ist gerechtfertigt, da dafür keine Positionen im Leistungsverzeichnis vorhanden sind. Die Position 90.06.0010. wurde dabei im Preis angepasst, da dieser mit 90,24 €/m im Vergleich zu anderen Baumaßnahmen doppelt so teuer ist. Ursache war der Zeitanatz des NU in dem für 125 m eine Woche bei 3 AK kalkuliert wurde. In den Bautagesberichten ist der Zeitraum nicht genau einzugrenzen. Aus dem Grund wurde die übliche Mindestmenge von 40 m am Tag von einer Kolonne angesetzt. Der Preis wurde dementsprechend angepasst. Außerdem wurde aufgrund des sehr hohen Preises für die Kabelziehschächte auf diese Leistung in Abstimmung mit dem AG verzichtet.

Nachtrag 6:

Im Übergangsbereich von Steilböschung auf das Treppenbauwerk wurde festgestellt, dass Gitterkästen mit einer Tiefe von ca. 3 m mit den Stützfundamenten der Treppe kollidieren. Aus diesem Grund musste für den Übergangsbereich eine Alternative gefunden werden, wie die Steilböschung hergestellt werden könnte. Zusammen mit dem Statiker, der ausführenden Firma, dem AN, der BOL und dem AG wurde beschlossen auf Stein Gabionen auszuweichen. Diese passen sich in das Gesamtbild der bewehrten Erde besser ein, als eine Spund- oder Betonwand und erfüllen die gleichen statischen Anforderungen. Die zusätzlichen Leistungen für die Herstellung der Gabionen und der Verdichtung des Füllmaterials hinter den Gabionen werden vom AN mit diesem NT angeboten.

Entsprechend den technischen Richtlinien musste das Treppenbauwerk in seiner Ausführung angepasst werden. Dazu gehörte der Wechsel zu einem Füllstabgeländer entsprechend der derzeit gültigen DIN -Normen sowie die Installation einer Entwässerungsrinne in den jeweiligen Podesten um die Pfützenbildung und eventuelle Bildung von Eisflächen zu vermeiden. Außerdem wurde auf Wunsch des AG noch zusätzlich eine Fahrradschiene auf der Treppe installiert. Die dadurch entstandenen Kosten werden vom AN mit diesem Nachtrag angeboten. Neben diesen größeren Themengebieten gab es noch mehrere, zusätzliche Leistungen, die in diesem Umfang nicht in der Planung berücksichtigt werden konnten. Dazu gehört die zusätzliche Absturzsicherung entlang der Oberkante der Steilböschung und den Säuberungsaufwand für die Umbindung der Abwasserdruckrohrleitung. Grundlegend wichtig ist jedoch der Rückbau des Bahnkabels. Dieses lag als Behinderung um einen sehr langen Zeitraum im Bereich der jetzigen Steilböschung und konnte erst Anfang Oktober zurückgebaut werden. Das Kabel selbst stellte eine Behinderung dar, weshalb sich die Fertigstellung der Maßnahme verzögert hat. Den vorangegangenen zusätzlichen Leistungen werden in diesem Nachtrag die entfallenden Kosten durch die veränderte Bauweise des Treppenbauwerkes und Geländern entgegengestellt. Außerdem konnte nach Prüfung der Richtlinien und Abstimmung mit dem Unternehmen Die Bahn AG das sehr teure Fahrzeugrückhaltesystem (Leitplanke) entlang der Kurve in der Bahnhofstraße weggelassen werden. Die dadurch eingesparten Kosten sind ebenfalls Bestandteil des Nachtrages.

Bewertung durch BOL:

Der durch den AN im Nachtrag 6 vorgebrachte Anspruch auf Vergütung ist gerechtfertigt, da dafür keine Positionen im Leistungsverzeichnis vorhanden sind. Die Position 90.07.0050 wurde in seiner Menge angepasst, da nach Fertigstellung

des Treppenbauwerkes zusammen mit dem AG, dem AN und der BOL entschlossen wurde, das Gelände entlang der Treppe beidseitig aufzustellen, da dies eine schützende und sichernde Funktion erfüllt.

Nachtrag 7:

Im Verlauf der Baumaßnahme hat sich die Besitzsituation des alten Bahnhofgebäudes geändert. Was vorher im privaten Besitz war und somit nicht in der Planung und der Bauausführung berücksichtigt werden konnte, wurde von der Stadt aufgekauft. Aufgrund dieser Veränderung war es nun von Interesse den Gehweg und die Kellerlichtschächte vor dem Bahnhofsgebäude ebenfalls neu herzustellen, um ein einheitliches Gesamtbild herzustellen. Dazu gehörte die Neupflasterung des Bereiches zwischen Bord und Hauswand, die Demontage der alten teilweise maroden Kellerlichtschächte und die dazugehörige Herstellung neuer Kellerlichtschächte. Die dazu nötigen Leistungen sind Bestandteil dieses Nachtrages.

Außerdem sollte in Abstimmung mit dem AG der Wendehammer am Ende der Straße Grüner Weg angeglichen werden. Das alte Bodenmaterial wurde abgefahren und gegen Schotter ausgetauscht. Zusätzlich wurde ein Feinabschluss mit wassergebundenem Brechsand hergestellt, um ein Verschlammen des Wendehammers zu verhindern und die Höhen auszugleichen. Zusätzlich sollte von der Straße herabfließendes Wasser in einer Entwässerungsrinne abgefangen werden, um Pfützenbildung im Bereich des Wendehammers zu minimieren. Für die Entwässerungsrinne wurde aufgrund von Lieferschwierigkeiten auf eine Kastenrinne mit der Belastungsklasse F900 ausgewichen. Diese ist stark überdimensioniert, da eine Rinne mit Belastungsklasse D400 ausgereicht hätte. Bei einer erwarteten Differenz von ca. 900 € war es jedoch kosteneffizienter im Zuge der Baumaßnahme die Hochlastrinne einzubauen, anstatt bis vsl. Ende August zu warten und dann Baustelleneinrichtungskosten für Bagger und Geräte in Höhe von ca. 3.000 € zu bezahlen. Alle diese Leistungen werden vom AN mit diesem Nachtrag angeboten. Weiterhin sind in dem Nachtrag Leistungen welche das behindertengerechte Nachrüsten der Parkplätze und Bushaltestellen beinhaltet. Dies wurde bei einem vor Ort Termin mit einem Vertreter des Behinderten Beirates so abgestimmt.

Bewertung durch BOL:

Der durch den AN im Nachtrag 7 vorgebrachte Anspruch auf Vergütung ist gerechtfertigt, da dafür keine Positionen im Leistungsverzeichnis vorhanden sind.

Mit den Nachträgen sind folgende Kosten verbunden:

Auftragssumme einschl. Nachträge 1-4	brutto:	1.900.362,37 EUR
Nachtrag 5	brutto:	20.489,41 EUR
Nachtrag 6	abzügl. brutto:	18.475,29 EUR
Nachtrag 7	brutto:	35.292,06 EUR
neue Auftragssumme	brutto:	1.937.668,55 EUR

Finanzielle Auswirkungen

Anlage/n

Keine