

Mitteilung

öffentlicher Teil

Gremium	Datum
Verkehrsausschuss	02.07.2013

Erhöhung der Honorarkosten für die HOAI-Leistungen Generalplanung für 7 Kölner Straßentunnel sowie die Projektsteuerung

Im Jahr 2010 wurden nach europaweiten VOF-Verfahren für die externe Vergabe von Planungsleistungen für die Generalsanierung der 7 großen Kölner Straßentunnel gemäß der Vorschrift „Richtlinien für die Ausstattung und den Betrieb von Straßentunneln“ (RABT), Ausgabe 2006, zwei Ingenieurbüros beauftragt.

Noch im selben Jahr konnte nach einem weiteren europaweiten VOF-Verfahren der Auftrag „Projektsteuerung für 7 Kölner Straßentunnel“ an ein weiteres Ingenieurbüro vergeben werden.

Die Planungen umfassen die Sanierung, die bauliche sowie die betriebstechnische Ertüchtigung der Straßentunnel nach RABT 2006.

Im Zuge der Planungsleistungen für die Tunnel Herkulesstraße, Am Domhof und Grenzstraße ergaben sich in der Zeit von 2010 bis heute erhebliche Baukostensteigerungen gegenüber den Grobkostenschätzungen, die den Ausschreibungen zugrunde lagen. Daraus ergeben sich gemäß der HOAI entsprechend höhere Honorare für die Planungsbüros. Zusätzlich wurden erst im Zuge der Planung weitere Leistungen der Planungsbüros in Form weitergehender Untersuchungen und Planungen erforderlich, die zum Zeitpunkt der Beauftragungen nicht erkennbar waren, aber zum Gelingen der Baumaßnahmen notwendig sind. Diese zusätzlichen Leistungen werden teilweise nicht durch die HOAI abgedeckt.

Die zusätzlichen Planungsleistungen und Abstimmungen mit weiteren an der Planung Beteiligten führten zu einem höheren Betreuungsaufwand durch den Projektsteuerer.

Die Gründe für die unzureichenden Grobkostenschätzungen der Baukosten und der Planungsleistungen werden im Folgenden erläutert.

Der Ermittlung der Grobkosten für die 7 Tunnel lagen für den baulichen Sanierungsbedarf und den baulichen Brandschutz nach RABT eine einfache überschlägige Berechnung der Flächen der Tunnelwände und Decken zugrunde. Die Einheitspreise entsprachen den Erfahrungswerten des Amtes in der Bauwerksunterhaltung. Pauschalen wurden für Verkehrslenkung und Entwässerung angesetzt. Alle Ansätze waren aufgrund fehlender Erfahrungen zu niedrig bewertet worden. Eine Fachgruppe existierte zu diesem Zeitpunkt nicht.

Auf Veranlassung des Beigeordneten Dezernat VI wurde 2004 ein Ingenieurbüro für Technische Gebäudeausrüstung mit der Erstellung von gutachterlichen Stellungnahmen für 5 Straßentunnel und anschließend ein weiteres Büro mit der Erstellung von Gutachten für 2 weitere Tunnel beauftragt. Diese Gutachten dienten zur Ermittlung des Bedarfs der betrieblichen Ertüchtigungsmaßnahmen und der zu erwartenden Kosten. Die Gutachten wurden 2005 auf Basis der RABT 2003 vorgelegt. Die Kostenansätze der Gutachten wurden in die Grobkostenschätzung 2008 ohne prozentuale Zuschläge übernommen.

Die Grobkostenschätzungen insbesondere der baulichen und verkehrlichen Erfordernisse für das Bauen im Bestand beruhten daher auf unzureichenden Ansätzen.

Folgende Aspekte gingen nicht in die Berechnung der Baukosten und der Planungskosten ein oder wurden unterschätzt:

- Beschränkung der Mengenermittlungen oberflächlich auf Decken und Wandflächen.
- Der Zustand der Tunnelsohlen unter der Straßendecke bzw. der Unterbau war unbekannt.
- Unzureichende bzw. fehlende Bestandsunterlagen. Der Aufwand für Beschaffung und Erstellung von Bestands- und Grundlagenplänen wurde unterschätzt.
- Der notwendige Bau von Verkehrszeichenbrücken nach RABT war nicht eingerechnet.
- Großräumige Verkehrskonzepte und deren Auswirkungen im großräumigen Umfeld fehlten. Ergebnisse einer stadtweiten Verkehrssimulation lagen bei Planungsbeginn noch nicht vor.
- Die Bausubstanz hat sich seit den letzten Prüfungen verschlechtert.
- Kostenannahmen für bauliche Sanierungs- und Ertüchtigungsmaßnahmen waren zu gering angesetzt bzw. nicht hochgerechnet.
- Ergebnisse zu Untersuchungen (Geotechnik, Chloridbelastung, Karbonatisierung, Wasserwegigkeiten usw.) lagen nicht vor und wurden erst im Zuge der Planung abgerufen.
- Zum Aufwand für den baulichen Brandschutz lag erst Ende 2009 ein Gutachten der STUVA vor.
- Der Umfang der erweiterten Sicherheitsausstattung gemäß RABT, die für Tunnel mit besonderer Charakteristik und Tunnelgruppen notwendig ist, war noch nicht festgelegt.
- Die notwendigen Komponenten für die betriebstechnische Ertüchtigung auf Grundlage von Gutachten aus dem Jahr 2005 wurden mengen- und kostenmäßig unterschätzt.
- Der Aufwand für notwendige Zusatzleistungen der Planer und der Projektsteuerung z. B. wegen fehlender Unterlagen, notwendiger Abstimmungen und Genehmigungen, von durch den Auftraggeber geschuldete Leistungen, der verkehrlichen Fragestellungen der Großprojekte und der Abhängigkeiten von anderen städtischen Großprojekten war nicht bekannt.
- Zur Erhöhung der Honorarkosten haben auch die allgemeinen Baukostensteigerungen und die Veränderungen der HOAI während der Planungs- und Vorbereitungszeit beigetragen.

Der erforderliche Umfang der baulichen, betriebstechnischen und verkehrstechnischen Erfordernisse der Generalsanierungen konnte vor allem aufgrund der mangelnden personellen Ressourcen, des fehlenden betriebstechnischen Wissens im Fachamt und der fehlenden Erfahrung mit der RABT nicht realistisch erkannt werden.

Daher muss zum Verständnis der Ursachen der aus heutiger Sicht zu geringen Kostenansätze auf die personelle Situation zum damaligen Zeitpunkt hingewiesen werden.

Die Aufgabe der baulichen Instandhaltung der Kölner Straßentunnel lag organisatorisch bei der Abteilung Unterhaltung im Amt für Brücken und Stadtbahnbau. Die Straßentunnel wurden im Sachgebiet Bauwerksunterhaltung neben allen anderen Brücken und Stadtbahnanlagen mit betreut.

Die betriebstechnischen Anlagen wurden von der Gebäudewirtschaft gewartet und die veralteten Anlagen nur soweit möglich repariert.

Vor Zusetzung von Personal musste die grundsätzliche Frage geklärt werden, ob die RABT auch für kommunale Straßentunnel Gültigkeit hat und die Sicherheitseinrichtungen in den Kölner Straßentunneln nachzurüsten sind.

Die Einführung der RABT 2006 für die Instandhaltung der Straßentunnel hat neben höheren Anforderungen technischer Art auch zur Folge, dass eine umfangreiche Organisation zum Tunnelmanagement von den Verwaltungsbehörden aufzubauen ist.

Die Verwaltung erkannte den Personalmehraufwand für die Umsetzung der Nachrüstungsmaßnahmen und konnte nach entsprechendem Vorlauf für die Stellengenehmigung im März 2008 einen ers-

ten Mitarbeiter speziell für die Tunnelsanierung einstellen. Im Oktober 2009 folgte eine zweite Mitarbeiterin. Erst 2010 wurden zwei Ingenieure der Elektrotechnik eingestellt und ein eigenes Sachgebiet zur Instandhaltung der Straßentunnel (Bautechnik und Betriebstechnik) begründet.

Auf der Basis der vorgelegten aktuellen Baukostenberechnungen für die Tunnel Grenzstraße, Herkulesstraße und Am Domhof werden höhere Honorare durch die beiden Generalplaner und den Projektsteuerer geltend gemacht.

In der HOAI sind die Honorare prinzipiell an die Baukosten über die sogenannten „anrechenbaren Kosten“ gekoppelt. Grundlage hierfür ist die Kostenberechnung, die erst in einem fortgeschrittenen Planungsstadium als Ergebnis der Entwurfsplanung aufgestellt wird. Die Veränderungen der Planungskosten umfassen somit die Erhöhung der HOAI-Leistungen infolge Baukostensteigerungen und notwendige Zusatzleistungen. Die Baukostenerhöhungen wurden bereits im Baubeschluss für die Generalsanierung des Tunnels Grenzstraße deutlich.

Die Planungskosten stellen sich zum aktuellen Zeitpunkt wie folgt dar.

Planung Tunnel Herkulesstraße und Am Domhof

ursprünglich	530.423 € brutto
aktuell	1.722.640 € brutto durch Baukostenerhöhung
aktuell	70.000 € brutto für Zusatzleistungen

Bei Ansatz der bisher entstandenen Kostensteigerungen auch für die restlichen vier noch nicht beplanten Tunnel ist eine Überschreitung der genehmigten Kosten zu erwarten. Diese werden zu gegebener Zeit mitgeteilt.

Planung Tunnel Grenzstraße

ursprünglich	571.200 € brutto
aktuell	1.814.213 € brutto durch Baukostenerhöhung
aktuell	115.749 € brutto für Zusatzleistungen

Projektsteuerungsleistungen für 7 Straßentunnel

ursprünglich	715.458 € brutto
aktuell	1.721.336 € brutto durch Planungszeitverlängerung und Baukostenerhöhung

Es ist geplant, die entsprechenden Beschlussvorlagen zu den erforderlichen Kostenerweiterungsbeschlüssen nach Prüfung durch das Vergabeamt und das Rechnungsprüfungsamt in den nächstmöglichen Verkehrsausschuss einzubringen.

Finanzierung

Die benötigten Aufwendungen stehen im städt. Haushaltsplanentwurf 2013/2014 im Teilergebnisplan 1202 - Brücken, Tunnel, Stadtbahn, ÖPNV - in Teilplanzeile 13 – Aufwendungen für Sach- und Dienstleistungen, Hj.2013 zur Verfügung.

RPA

Das Rechnungsprüfungsamt wurde mit Schreiben vom 08.05.13 über die Kostensteigerung der Leistungen für Planung und Projektsteuerung informiert. Die detaillierten Aufstellungen der Mehraufwendungen durch Planungszeitverlängerung und Baukostenerhöhung für die Projektsteuerung liegen dem Vergabeamt zur Weiterleitung an das Rechnungsprüfungsamt vor.

gez. Höing