



Wenn Bauherr, Planung und Bauwirtschaft in einem Boot sitzen, lässt sich ein großer Teil der lähmenden Streitigkeiten während der Bauabwicklung vermeiden.

SUT
INTERVIEW



Hülskens

Besser zusammenarbeiten

Das BMDV will die Charta für partnerschaftliches Bauen an den Bundeswasserstraßen stärken und auf die Zusammenarbeit mit Ingenieurbüros übertragen. SUT sprach darüber mit Thomas Groß, dem Vorsitzenden des Vorstands der BFA Wasserbau.

SUT: „Verhandlungsverfahren, die die Vertragsparteien frühzeitig einbeziehen und alle Parteien auch vertraglich ins selbe Boot holen, sind der richtige Weg“, sagte Eric Oehlmann, der neue Leiter der GDWS auf der BMDV-Veranstaltung „Dialog für die Beschleunigung von Baumaßnahmen“. Die Anfänge dazu kennen wir schon von der „Charta für die Zusammenarbeit auf Baustellen an Bundeswasserstraßen“. Waren denn die Maßnahmen, die in der Charta aufgeführt waren, nicht ausreichend?

Thomas Groß: Die Charta, die Sie hier ansprechen, ist ja eine Charta der guten Zusammenarbeit. Somit sollten die Baumaßnahmen in der Tat beschleunigt werden. In 2021 entwickelt und 2022 veröffentlicht, entfaltet diese Charta seitdem auch durchaus Wirkung. Die Charta greift immer mehr um sich und verbessert das Klima. Dadurch arbeiten wir zusammen besser und schneller. Die ersten Projekte, die unter dieser Prämisse umgesetzt wurden, liegen oftmals deutlich besser im Zeit- und Kostenrahmen. Doch man hat seinerzeit leider die Planung nicht in diese Charta mit einbezogen. Die Planer entwickeln demzufolge nun ihre eigene Charta. Das ist sogar ganz sinnvoll, weil die Planer noch ein paar andere Schwerpunkte haben als die Bauausführung und diese in ihre eigene Charta besser mit einarbeiten konnten. Diese steht nun kurz vor Fertigstellung und soll bald veröffentlicht werden. Dann haben wir auf beiden Ebenen Instrumente zur effizienten Zusammenarbeit und können die Projekte so beschleunigen.

SUT: Dann sind Sie nach dem „Dialog“ in Berlin nun da, wo Sie sein müssen um effektiv und schnell Bauvorhaben umzusetzen?

Thomas Groß: Nicht ganz, denn was jetzt auf die Charta unbe-

dingt noch aufsatteln muss, ist das Thema andere Vertragsformen. Und das geht los bei „Planen und Bauen“ oder wie man es international nennt, „design and build“, bis hin zum Thema „Integrierte Projektabwicklung“ (IPA). Zum IPA-Thema haben die Bauindustrie, die Planer und die WSV gemeinsam den Auftrag an ein Gutachter-Konsortium erteilt, Leitlinien zu erstellen. Diese Leitlinien stehen kurz vor der Veröffentlichung. Sie sind ein umfangreiches, auch wissenschaftliches Werk, für diejenigen, die ein IPA-Projekt machen möchten. Leider gibt es aus dem BMDV heraus noch Widerstände, die auch in möglichen Compliance-Problemen begründet sind.

SUT: Können Sie das spezifizieren?

Thomas Groß: Bei IPA sucht man seitens des Bauherren die besten Partner aus. Das meint die technisch und kompetenzmäßig besten Partner. Die Preiskomponente spielt dort nur eine ganz untergeordnete Rolle. Es geht erstmal nur um Referenzen, Knowhow und Erfahrungen. Also gibt es, wenn man sich diesen Partner aussucht, noch keinen Preis für das Bauvorhaben. Dieser Zielpreis wird dann gemeinsam von Bauherren, Planern und Bauausführenden entwickelt. Am Ende der Preisfestlegung hat der Bauherr noch ein Ausstiegsszenario, indem er sagen kann, das ist nicht wirtschaftlich, ich kann das gar nicht umsetzen – aus welchen Gründen auch immer. Aber ansonsten würde er das Bauvorhaben dann mit diesem Konsortium umsetzen. Dieses Verfahren der Preisentwicklung wird wohl in Teilen des BMDV kritisch gesehen. Dabei lässt man außer Acht, dass bei diesem Verfahren das ganze Theater mit Nachforderungen und Nacharbeiten wegfällt und eine mögliche Risikobetrachtung gleich



Hülkens

Thomas Groß ist Vorsitzender des Vorstands der BFA Wasserbau des Hauptverbands der deutschen Bauindustrie.

mit eingepreist wird. Ein ähnliches Problem hatten wir schon einmal vor der endgültigen Veröffentlichung der zuvor genannten Charta in 2022. Wir konnten die Bedenken aber ausräumen und ich denke, das sollte uns auch hier gelingen.

SUT: Könnten Sie seitens der Bauindustrie vielleicht ein überschaubares Projekt unter den beschriebenen Konditionen umsetzen, um zu zeigen, dass es so besser, effektiver und schneller geht?

Thomas Groß: Natürlich testen wir solche Verfahren vom Plan bis zur Realisation. Mein Appell an die WSV ist in der Tat, dass sie dafür nicht die kompliziertesten Projekte nimmt. Ein überschaubares Projekt könnten wir am Rhein-Herne-Kanal (RHK) durchführen. Dort hat sich bei Kilometer 19,975 die Spundwand auf einer Länge von etwa 25 Metern zum Kanal hin verschoben. Die Bereiche vor und hinter der Schadstelle sind auch schon sanierungsbedürftig. Seit die Spundwände dort versagten, wurde es immer schlimmer. Ein Bauprojekt zur Sanierung der Spundwand auf mehreren Kilometern Länge wäre ein Paradebeispiel für „Planen und Bauen“. Oder die Poller in den Schleusen des Wesel-Datteln-Kanals (WDK), auch hier könnte man schnell und effektiv das Problem aus der Welt schaffen, statt für teures Geld seit fünf Jahren Jahr um Jahr einen teuren Festmacherdienst zu beauftragen und bisher nur eine Schleuse zu sanieren.

SUT: Selbst wenn die genannten Punkte abgearbeitet und akzeptiert sind, stehen wir ja immer noch vor dem Problem, dass es in der aktuellen Regierung einen Widerstand gegen Baumaßnahmen an Wasserstraßen gibt.

Thomas Groß: Das stimmt. Auf dieser Konferenz haben wir aber nicht das Thema der langfristigen Finanzierung behandelt und auch nicht das Thema Genehmigungen. Das ist ein anderes umfangreiches Thema. Da bleibt nur zu hoffen, dass wenn zum Beispiel im Moment gerade jemand bei der BAW die Schiffsbe-

wegungen nach AIS-System auswertet, er nicht zu dem falschen Ergebnis kommt, dass auf der Oberelbe schiffahrtsmäßig nichts los ist, denn das Gegenteil ist der Fall: Jedes Mal, wenn auf der Oberelbe ausreichend Wasser ist, starten die Schiffe sofort ab Magdeburg und fahren bis nach Dresden und noch weiter und sparen jede Menge Lkw ein. Und die Elbe ist ja zum Beispiel einer der Flüsse, die unter Umweltbedenken besonders leidet. Weil durch die Nicht-Anfassen-Politik auch die Fluss-Biotope gefährdet sind und der Grundwasserspiegel beständig absinkt.

SUT: Man war ja auch vor ganz langer Zeit mal der Meinung, dass der Schleusenbau auf der Mosel Teufelswerk ist. Und heutzutage ist man der Meinung, dass die Mosel ein ökologisch wertvolles System ist – mit ihren Schleusen.

Thomas Groß: Bei Kanälen verstehe ich ehrlich gesagt den Widerstand der Umweltschützer noch weniger. Wenn da Schleusen oder Wehre marode sind, muss ich sie ersetzen, sonst droht viel größere Gefahr. Und es handelt es sich ja zudem um künstlich geschaffene Räume. Ich bin der festen Überzeugung, dass der Neubau einer Schleuse, also der Ersatzneubau, eigentlich planfeststellungsfrei sein sollte. Das gilt auch für eine Brücke, die ich über einen Kanal baue. Auch wenn die mit einer größeren Durchfahrthöhe als vorher gebaut wird, befindet sie sich ja trotzdem exakt an der gleichen Stelle wie die alte Brücke. Auch das müsste meiner Meinung nach unbedingt planfeststellungsfrei sein.

Martin Heying

Anzeige

HBS | MARINE GROUP

HBS Hamburg Bunker Service GmbH

- » Bunkerungen weltweit
- » Schiffsausrüstung für Binnen- und Seeschifffahrt
- » Gasöl-, GTL- und Diesellieferungen
- » Bunkerstationen, eine an den Landungsbrücken und eine im Ellerholzhafen

HBS Marine Supply GmbH & Co. KG

- » Schmierstoffhandel für Reedereien, Werften, Wasserbau etc. per Bunkerboot, TKW und LKW
- » Schmierstoff-Lagerhallen und Floating Storage
- » Internationale Schmierstoff-Logistik mit maßgeschneiderten Transportleistungen

HBS Shipping GmbH

- » Schiffsmanagement und Bereederungsdienste
- » Befrachtung und individuelle Transportlösungen für den Mineralölhandel

Ulmenstraße 23a · 22299 Hamburg
Tel.: +49 (40) 320 300 000 · www.h-bs.eu

BUNKER
LUBRICANTS
TRANSPORT