

Aus einer Hand

Neue Vertragsmodelle für Bau und Betrieb der Infrastruktur gewinnen in der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) an Boden. Zudem will das Bundesverkehrsministerium (BMDV) die Charta für partnerschaftliches Bauen auf die Zusammenarbeit mit Ingenieurbüros übertragen.



Ein Blick auf die Hindenburgschleuse bei Hannover-Anderten.

Das waren die wesentlichen Erkenntnisse der dritten Veranstaltung „Dialog für die Beschleunigung von Baumaßnahmen an Bundeswasserstraßen“ Ende Februar im Verkehrsministerium. Bundesverkehrsminister Volker Wissing persönlich kündigte an, dass das Ministerium die Vergabepraxis reformieren will und zu „dialogorientierten Verfahren“ übergehen will. Die bisherige Vergabepraxis ist bei komplexen Projekten wie dem Schiffshebewerk Niederfinow oder der fünften Schleusenkammer Brunsbüttel ersichtlich an Grenzen gestoßen.

GDWS-Leiter Eric Oehlmann konkretisierte, was unter „dialogorientierten Verfahren“ zu verstehen ist: Danach sollen potenzielle Bieter frühzeitig – auf jeden Fall vor der Ausführungsplanung – einbezogen werden. Ziel ist zum einen, Schwachstellen der WSV-eigenen Referenzplanung zu erkennen und zum anderen, aus Sicht der Bauwirtschaft mögliche Optimierungspotenziale aufzudecken. Um dem regelmäßigen Gezanke um Gewährleistungsfragen aus dem Weg zu gehen, kann neben dem eigentlichen Bau auch der anschließende Betrieb und Unterhalt im Vertrag enthalten sein.

Exemplarisch wurden Vertragslaufzeiten zwischen 20 und 30 Jahren genannt. „WSV und Bauindustrie sind Systempartner“, betonte Oehlmann. Ein Beispiel ist der Neubau eines Instandsetzungsdocks für Schleusentore am Nord-Ostsee-Kanal. Hier hat die WSV – konkret das mit dem Projekt betraute Wasserstraßen-Neubauamt (WNA) Magdeburg – die Ausführungsplanung komplett den Baufirmen überlassen. Dadurch konnte der Personalaufwand in der WSV für die Projektbetreuung von rechnerisch fünf bis sechs Stellen auf 2,5 Stellen verringert werden. Unter dem Strich bleibt der Personalaufwand gleich – auch die Baufirmen können die Planung nicht aus dem Hut zaubern.

Für die WSV bleibt aber der Vorteil, dass sie keine Fehler im Leistungsverzeichnis machen kann, die bei derart komplexen Projekten kaum zu vermeiden sind. Damit bleiben auch zeit- und nervenraubende Nachtragsforderungen aus, denn selbstverschuldete Fehlkalkulationen gehen auf die Kappe des Auftragnehmers. Er hat dafür einen Risikopuffer eingepreist. Wird er nicht benötigt, macht das Unternehmen zusätzlichen Gewinn. Unter der Hand war zu hören, dass in der Praxis Gebote für „Planen und Bauen aus einer Hand“ akzeptiert werden, die zunächst 20 Prozent teurer erscheinen als die eigene Referenzkalkulation. Dafür erhält die WSV eine hohe Sicherheit, dass die Kosten stabil bleiben. Auch die Termintreue ist höher, weil Streitigkeiten, die zu einem Stillstand der Baustelle führen können, nahezu ausgeschlossen sind. Aus streng haushalterischer Sicht ist dieses Vorgehen allerdings angreifbar, denn das Sparsamkeitsgebot der Bundeshaushaltsordnung deckt versteckte Risikopuffer nicht. Sowohl aus der Bauwirtschaft als auch aus der WSV war daher zu hören, dass man sich mehr rechtliche Rückendeckung für das eben beschriebene Vorgehen wünscht.

Wibke Mellwig, seit 15. November 2023 neue Abteilungsleiterin für Wasserstraßen und Schifffahrt im BMDV, stellte sich hinter Oehlmanns Plädoyer für dialogorientierte Vergabeverfahren. Ziel müsse sein, dass das beste Team den Zuschlag erhalte. Sie forderte, Bauprojekte künftig leistungsorientiert und nicht abwicklungsorientiert zu betreiben. Bauzeitverlängerungen und Kostensteigerungen wie beim Schiffshebewerk Niederfinow sollten sich nicht wiederholen. Sie wies noch einmal darauf hin, dass die Verwaltungsvorschrift für die Entwurfsaufstellung zum 1. Dezember 2023 (VV-WSV 2107) neu gefasst worden sei. Schulungsangebote würden auch für Ingenieurbüros angeboten. Mellwig sagte aber auch zu, alle internen Abläufe zu prüfen.

Oehlmann kündigte ferner an, in Anlehnung an die 2022 unterzeichnete Charta für partnerschaftliches Bauen an Bundeswasserstraßen auch eine Charta für die partnerschaftliche Zusammenarbeit mit Ingenieurbüros aufzulegen. Die Charta stehe kurz vor dem Abschluss, sagte er. Jeanette Ebers-Ernst vom Ingenieurbüro GRBV ergänzte, dass die Charta für die Planungsbüros andere Akzente setzen werde als die Charta für das Bauwesen. Die Ingenieurbüros seien zum Teil auch Vertreter des Bauherrn, erläuterte sie. Unterdessen ist die „Charta für die Zusammenarbeit auf Baustellen an Wasserstraßen“ bisher noch nicht flächendeckend angekommen. Es gebe Baustellen, wo die Charta tatsächlich gelebt werde, sagte Thomas Groß, Vorsitzender der Bundesfachabteilung Wasserbau beim Hauptverband der deutschen Bauindustrie (HDB). „Es gibt aber auch Baustellen, wo mir glaubhaft versichert wurde, dass man noch nie davon gehört hat.“

Matthias Roeser