

Lieber praktisch
als abstrakt

Bauzeitverzögerung
durchsetzen

Editorial

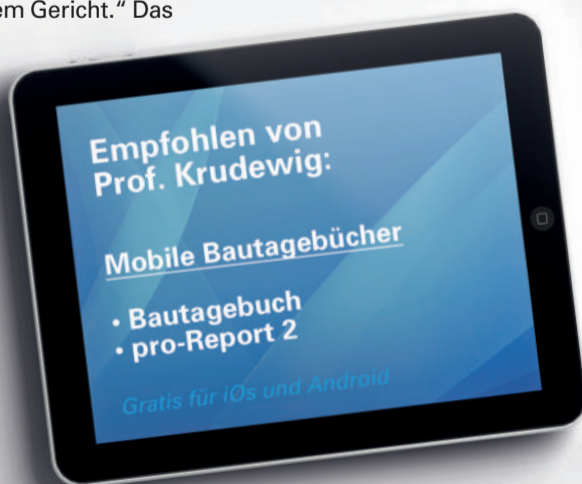
Macht ein Auftraggeber seine Hausaufgaben nicht, dann knirscht es gewaltig im Getriebe. In der Folge heißt es schnell: Bauzeitverzögerung. Wer als Auftragnehmer darunter leidet und Mehrkosten in Rechnung stellt, der braucht vor allem eins: gute Argumente. Die liefert jedoch nicht allein ein baubetriebliches Gutachten, sondern vor allem eine stichhaltige Dokumentation. Ein Blick in die aktuelle Rechtsprechung verrät mehr.

Im konkreten Fall machte ein Auftragnehmer Mehrkosten geltend, die sich aus einer Bauzeitverlängerung von 4,5 Monaten ergaben. Ein baubetriebliches Gutachten lieferte hierfür die Grundlage. Was das Gericht jedoch stutzen ließ, war eine abstrakt berechnete Bauzeitverzögerung von 10 Monaten, die das besagte Gutachten aus insgesamt 14 auftraggeberseitigen Störungen bestimmte. Ein rein theoretisches Ergebnis, das den tatsächlichen Rückstand erheblich überstieg. Wie es dazu kam, beantwortete das Gutachten nicht.

Das Oberlandesgericht Köln lehnte – wie zuvor das Landesgericht – die Klage ab. Die Liste der offenen Fragen war ihm zu lang: Wie kam es zu den berechneten, aber nicht beanspruchten Pufferzeiten? Konnten Arbeiten auf der Baustelle vorgezogen oder umgestellt werden? War der Auftragnehmer am Tag X überhaupt leistungsbereit? Hätte die Aufgabe – ohne Störungen – innerhalb der geplanten Zeit kostengerecht realisiert werden können? Und: Was hat im Einzelfall an welchem Tag in welchem Umfang den Bauverzug behindert? Der Auftragnehmer meinte, zu all diesen Details nicht verpflichtet zu sein – solange er sich innerhalb der theoretisch berechneten Bauzeitverzögerung bewege. Das Gericht sah das anders.

„Wenn die Dokumentation auf der Baustelle nicht funktioniert, dann hilft im Nachhinein nur selten ein Gutachten“, bilanziert Prof. Dr. Norbert Krudewig. Mehr noch: „Eine abstrakte, rein baubetriebliche Berechnung hat keine Chance auf Erfolg. Wer allein die Störungen des Auftraggebers betrachtet, völlig isoliert vom tatsächlichen Baustellenverlauf, punktet vor keinem Gericht.“ Das

gilt für kleine Bauvorhaben ebenso wie für Großprojekte. Seine Empfehlung: mobile Bautagebücher, die via Tablet oder Smartphone den kompletten Projektverlauf begleiten. Ein wertvolles, da simpel zu bedienendes Hilfsmittel, das Mängel und Baustände fotografiert, kommentiert und direkt archiviert. Tag für Tag. ◀



Liebe Leserin, lieber Leser!

Schütteln auch Sie leicht mit dem Kopf, wenn Sie wieder einmal von den enormen Kostensteigerungen lesen, die deutsche Großbaustellen derzeit in Serie produzieren? Uns haben die Zahlen irgendwann keine Ruhe mehr gelassen: Wir schauten uns den Berliner Flughafen, Stuttgart 21 und Co. einmal genauer an. Dabei zeigten sich erstaunliche Gemeinsamkeiten. Welche? Das lesen Sie hier in der Blue.

Beste Grüße
Ihr Team von K+MAGIS –
Prof. Krudewig und Partner

Seminar „Erfolgreiche Baustellendokumentation“

K+MAGIS bietet am 26. September 2014 ein Gratis-Seminar zur erfolgreichen Baustellendokumentation an. Unter dem Motto „Vorbeugen ist besser als streiten“ zeigt Prof. Krudewig bewährte Praxiswege auf. Unterstützt durch konkrete Fallbeispiele und kleine, aber feine Tipps aus seinem langjährigen Erfahrungsschatz. Das Seminar findet von 9.00 bis 13.00 Uhr in Hennef statt. Teilnahme „solange der Vorrat reicht“. Bitte um vorherige Anmeldung per Telefon (02242.96990-10) oder E-Mail (office@kmagis.de).

Wirtschaftsingenieurwesen in Koblenz

Im kommenden Wintersemester startet an der Hochschule Koblenz ein neuer Master-Studiengang: Wirtschaftsingenieurwesen. Den Schwerpunkt bildet das Bauingenieurwesen, zu dem der Fachbereich bereits einen Bachelor-Studiengang anbietet. In bewährter Weise verteilen sich die vertieften Inhalte zu je 50 Prozent auf Bauwirtschaft und Betriebswirtschaftslehre. Da die Absolventen einmal Führungsaufgaben übernehmen sollen, kommen verstärkt Management-Techniken hinzu. Die Regelstudienzeit beträgt drei Semester, 15 Studierende kann die Hochschule im ersten Semester aufnehmen. ◀



Milliardengräber der Steuerzahler ▶

Steuerzahler beerdigen ihre Euros derzeit im Bundesnachrichtendienst in Berlin, der für 350 Millionen Euro geplant wurde und 1,5 Milliarden Euro kosten soll, ebenso wie in der Elbphilharmonie in Hamburg. Das Wahrzeichen der neuen Hafen-City stand ursprünglich mit 77 Millionen Euro in den Rechnungsbüchern, jetzt tendieren die Schätzungen zwischen 330 und 575 Millionen Euro. Den Vogel allerdings schießt der neue Berliner Flughafen ab: Seinerzeit für 1,7 Milliarden Euro geplant, soll er nun mindestens 4,5 Milliarden Euro kosten. Da müssen nicht nur Berliner schlucken, denn die Stuttgarter schlucken noch schwerer: Ihr neuer Hauptbahnhof soll statt geplanter 2,5 Milliarden nun 6 Milliarden Euro kosten. ◀

Impressum ▼

Blue wird herausgegeben von:

K+MAGIS GmbH
Prof. Krudewig und Partner
Josef-Dietzgen-Straße 6
53773 Hennef
Telefon 0 22 42.9 69 90-10
Telefax 0 22 42.9 69 90-39
office@kmagis.de
www.kmagis.de

Verantwortlich: Prof. Dr.-Ing., Dipl.-Wirtsch.-Ing. (FH) Norbert Krudewig

Konzept & Design: del din design
Agentur für Unternehmenskommunikation
Redaktion: Kerstin Rubel

Berliner Flughafen und Co.:
Kostenexplosion bei Großprojekten

Über den Wolken muss die Freiheit wohl ...



Haben die Deutschen das Bauen verlernt? Großprojekte laufen reihenweise aus dem Ruder, sowohl Kosten- als auch Terminpläne explodieren geradezu. Das Debakel um den neuen Berliner Flughafen ist nur eines unter vielen. Was ist da los? „Wenn man sich mit den Projekten genauer beschäftigt, dann fallen überraschend viele Ähnlichkeiten auf“, antwortet Prof. Dr. Norbert Krudewig. Er hat sich auf Ursachenforschung begeben. Sieben Gründe sind ihm dabei ins Auge gesprungen.

1. Extrem kurze Fristen: Eine Konzept- und Ausschreibungsphase braucht Zeit. Vor allem bei Großprojekten, an denen mehrere Planungsbüros mitwirken. Verkürzt sich diese, etwa aus politisch motiviertem Aktionsdruck, dann kalkulieren die Bieter auf unsicherem Terrain. Sie suchen ihr Heil letztlich in den Nachtragsforderungen.

2. Kurzsichtiges Sparen: Die Ausführungsplanung bedarf einer detaillierten, aufwendigen Abstimmung mit Fachingenieuren. Werden einzelne Planungsleistungen jedoch gestrichen, um kurzfristig Kosten zu sparen, dann wirkt sich dies auf den gesamten Bauverlauf aus. Beim Berliner Flughafen kam es auf diese Weise etwa zu einer weltweit einmaligen, in ihrer Größe gänzlich unerprobten Rauchgasabzugsanlage, die unterirdisch funktionieren soll – und es bis heute nicht tut.

3. Billig gewinnt: Erfolgt die „Wertung nur nach dem Preis“ bekommt der kostengünstigste Bieter den Zuschlag. Das birgt die Gefahr, dass ein Unternehmer zum Zuge kommt, der all die Lücken im Vergabeverfahren übersah. Unachtsamkeit trifft hier auf Unachtsamkeit. Im Bauverlauf wird er schlauer und tut alles, um seine zu knappe Kalkulation auszugleichen.

4. Unrealistische Termine: Das Schwimmbad muss vor der Kommunalwahl eröffnet sein. Unbedingt! Politisch motivierte Forderungen dieser Art sind an der Tagesordnung – vor allem bei repräsentativen Bauten. Schon während der Ausschreibungsphase entstehen unrealistische Terminpläne, die vom Bieter jedoch un-

kommentiert bleiben, um die Auftragsvergabe nicht zu gefährden. Wird es dann schließlich eng, produziert der Unternehmer Behinderungsanzeigen am laufenden Band – allein schon, um Vertragsstrafen auszuweichen. Die Mehrkosten schießen in die Höhe.

5. Baubegleitende Planung: Auf Basis einer ersten Genehmigungsplanung kommt es bereits zum Vertragsabschluss und damit zum möglichst schnellen Baubeginn. Geradezu eine Todsünde, die alle Beteiligten wider besseren Wissens begehen. Denn ein geregelter und auch kostensicherer Projektablauf gelingt ohne stichhaltige und verfeinerte Planung nicht.

6. Politische Kosten: Um ein Projekt „erst einmal“ auf den Weg zu bringen, kommen unrealistische Zahlen in Umlauf. Frei nach dem Motto: „Ist die Baugrube ausgehoben, dann wird auch fertig gebaut – koste es, was es wolle.“ Konkret heißt das: Die Kosten explodieren nicht, sie werden von vornherein künstlich klein gehalten.

7. Späte Wunschzettel: Leistungen, die nach Baubeginn hinzukommen, verlängern die Bauzeit und resultieren regelmäßig in Mehrkosten. Beim Berliner Flughafen summierten sich die Änderungsanforderungen durch den Betreiber beispielsweise auf 500. Dazu gehörten „Lappalien“ wie zu wenig Check-in-Schalter, eine zu kleine Gepäckanlage oder Fluchtwege, die Rollstuhlfahrer nicht befahren können. ◀