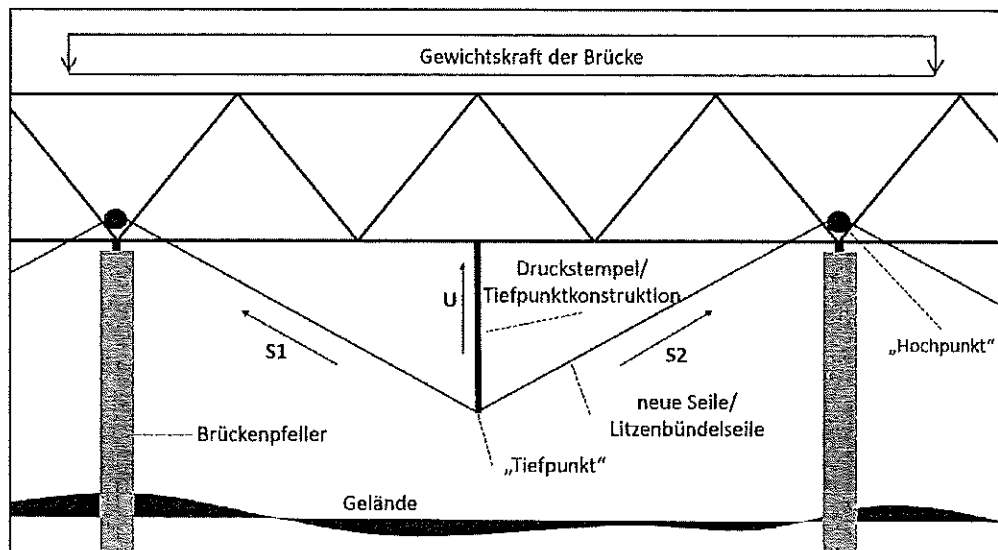


3.2 Störungssachverhalt 1 – Spannanweisung

Nr. 01

3.2.1 Kurzzusammenfassung des Störungssachverhalts

- 3.2.1.1 Der Überbau Nord sollte mit einer Unterspannung ertüchtigt werden. Diese besteht aus sog. Hoch- und Tiefpunkten sowie sog. Litzenbündelseilen (siehe vereinfachte Darstellung):



Die Litzenbündelseile werden auf ein gewisses Spannkraftniveau gebracht, um über die Tiefpunkte die Feldmitten nach oben zu drücken. Die Seilkräfte müssen schrittweise aufgebracht werden, um ungünstige Belastungsspitzen auf den geschädigten Überbau zu vermeiden. Daher ist – als Voraussetzung für die Herstellung der Unterspannung – mithilfe einer statischen Berechnung bzw. Spannanweisung zu planen, welche einzelnen Litzen welcher Seile in welcher Reihenfolge mit welcher Kraft belastet werden sollen (56 Seile).

3.4 Störungssachverhalt 2b - Litzenbündelseile Korrosionsschutz

Nr. 02b

3.4.1 Kurzzusammenfassung des wesentlichen Störungssachverhalts

- 3.4.1.1 Die Ausschreibung sah für die Unterspannung am nördlichen Überbau die Verwendung von Litzenbündelseilen vor; siehe Position „01.03.0001 Stahlkonstruktion herst. u. mont.“ des vertraglichen Leistungsverzeichnisses.

*Hinweis zur OZ 01.03.0001.
Einschl. aller Verankerungskonstruktionen.
Schrittweises Vorspannen mit geringen Differenzkräften ist einzurechnen.
Einsatz eines Pressenstuhls.*

01.03.0001. 15.120/112.99.01.00 -- -- -- -- -- TA 108,00 t
Stahlkonstruktion herst. u. mont.
Stahlkonstruktion entsprechend statischen und konstruktiven Erfordernissen nach Unterlagen des AG einschl. aller Verbindungsmittel herstellen und montieren. Vorbereiten der Stahloberfläche sowie Aufbringen der Beschichtungen werden gesondert vergütet.
Bauteil '= Litzenseil. '
Stahlsorte '= St 1570/1770. '
Abgerechnet wird nach Masse durch Berechnen.

Gemäß der gelb markierten Passage sind das Vorbereiten der Stahloberfläche und das Aufbringen von Beschichtungen ausdrücklich ausgeschlossen und sollten – im Falle einer Ausführung – gesondert vergütet werden.

Die bauaufsichtlichen Zulassung für die Litzenbündelseile schrieb jedoch vor, dass die Seile gegen Korrosion zu schützen sind. Daher wäre die Ausführung der Unterspannung ohne die Ausführung eines Korrosionsschutzes der Seile bauordnungsrechtlich nicht zulässig gewesen.

3.5 Störungssachverhalt 3 - Montagekonzept zu den Hoch- und den Tiefpunkten

Nr. 03

3.5.1 Kurzzusammenfassung des Störungssachverhalts

Nach den Ausschreibungsunterlagen sollten die Konstruktionen der Hoch- und Tiefpunkte für den Überbau Nord im Werk vorgefertigt, unterhalb der Brücke zusammengebaut und anschließend an den Bestimmungsort gebracht sowie dort montiert werden. Der Einhub der Bauteile sollte – überschlägig zusammengefasst – mit Hilfe von auf der Brückenoberseite zu errichtenden Litzenhebern erfolgen.

Das ausgeschriebene Montagekonzept – als wesentlicher Teil des Kerns und der schwierigsten Aufgabe bei diesem Projekt – war jedoch aus mehreren Gründen nicht umsetzbar, weil in der Planung der Klägerin insbesondere die tatsächlichen örtlichen Bedingungen nicht ausreichend berücksichtigt wurden. Diese Gründe werden im Gutachten des Sachverständigen Dr.-Ing. Dipl.-Wirt.-Ing. Himmel (**Anlage B 6**) ausführlich und detailliert erläutert.

Das ausgeschriebene Montagekonzept wurde daher von der Beklagten nach Vertragsschluss – überobligatorisch – zeitintensiv geändert bzw. neu geplant. Das Ergebnis war schließlich eine Montage mittels Kraneinhub, was eine völlige Abkehr von der (fehlerhaft) ausgeschriebenen Lösung der Klägerin darstellte.

3.6 Störungssachverhalt 4 – Nachtarbeit/Lärmemission

Nr. 04

3.6.1 Kurzzusammenfassung des Störungssachverhalts

Die Baubeschreibung sah es ausdrücklich vor, die Leistungen aufgrund der kurzen Bauzeit in einem Mehrschichtbetrieb (Wochenend- und Nachtarbeiten) durchzuführen. *Der streitgegenständliche Vertrag enthielt hinsichtlich des Themas Lärm keine*

Einschränkungen oder Hinweise. Es wurden auch keine einzuhaltenden Grenzwerte/Richtwerte angegeben. Die Leistungen, die während der Nachtarbeiten ausgeführt werden dürfen, wurden in der Leistungsbeschreibung weder vorgegeben noch eingeschränkt. Angaben zur Wahl bestimmter Bauverfahren oder Werkzeuge oder zur Installation von Bauteilen zur Immissionsbegrenzung wurden nicht gemacht. Dies, obwohl der Klägerin und deren Planern bewusst war, dass es sich bei der Brücke um eine stählerne Konstruktion handelt, bei deren Bearbeitung unvermeidlich hohe Schallemissionen entstehen.

Nachdem die Beklagte erste Arbeiten während der Nachtstunden ausgeführt hatte, forderte die Klägerin die Beklagte aufgrund von Anwohnerbeschwerden (nächtlicher „Baulärm“) vollkommen pauschal auf, die Grenzwerte der Lärmimmission nach dem Bundesimmissionsschutzgesetz und der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm einzuhalten sowie schallreduzierende Maßnahmen zu ergreifen.

Nach mehreren Nachfragen der Beklagten teilte die Klägerin schließlich lapidar mit, dass sich das Bauvorhaben in einem reinen Wohngebiet befinde (hiernach wäre – soweit ersichtlich – ein Richtwert von 35 dB(A) nachts maßgebend). Die Klägerin forderte die Beklagte – wieder nur pauschal – auf, den Nachweis der Einhaltung der „gesetzlichen Grenzwerte“ zu erbringen und mitzuteilen, welche Maßnahmen für diese Einhaltung getroffen würden.

Anschließend stellte sich heraus, dass die Brücke bereits ohne Baustellenbetrieb nachts Lärmbelastungen in der Größenordnung von über 60 dB (A) produziert und dass die Klägerin keinerlei Überlegungen, Gedanken oder Untersuchungen etc. zum Thema Lärm gemacht hatte, sodass diese logischerweise auch nicht in ihre Ausschreibung einfließen konnten, was sie aber nicht davon abhielt, pauschal das Erfordernis von Nacharbeit für Stahlbauarbeiten in ihre Ausschreibung aufzunehmen. Dies belegt einmal mehr, dass die Ausschreibung/Planung der Klägerin massiv mangelhaft und unausgegoren war. Bezeichnend für die Passivität der Klägerin ist auch, dass sie nach dem Hervortreten ihrer Planungsdefizite während des Bauablaufs keinerlei Versuche einer Heilung/Nachholung unternahm, sondern lediglich hilflos mit pauschalen Verweisen auf irgendwelche Grenzwerte agierte.

Aufgrund der dargestellten Umstände und Planungsdefizite musste die Beklagte im Ergebnis sämtliche Stahlbauaktivitäten in den Nachtschichten einstellen; dies zudem auch deshalb, weil die maßgeblichen Stahlbauarbeiten nicht unter Einhaltung von 35 dB(A) hätten ausgeführt werden können.

Die Verzögerungen, die sich daraus ergaben, dass die Beklagte ihren Bauablauf umstellen musste und insbesondere nicht nachts arbeiten konnte, gehen daher zu Lasten der Klägerin.

3.7 Störungssachverhalt 5 – Traglast Besichtigungswagen

Nr. 05

3.7.1 Kurzzusammenfassung des Störungssachverhalts

Die Ausschreibung sah vor, Risse an den Unterfangungen der Fahrbahnplatten des nördlichen und des südlichen Überbaus zu verschweißen und die Längsrippen zu verstärken. Gemäß der Baubeschreibung, sollten für die Ausführung der Leistungen die an der Brücke angebrachten Besichtigungswagen (3 je Überbau) genutzt werden. Die Ausschreibung enthielt auch eine Beschreibung der Brückenbesichtigungswagen und Angaben zur Tragfähigkeit und Fahrgeschwindigkeit der Wagen.

Während des Bauablaufs zeigte sich jedoch, dass die tatsächliche Tragfähigkeit und Fahrgeschwindigkeit der Besichtigungswagen beträchtlich hinter den Angaben aus der Ausschreibung der Klägerin zurückblieb. Zudem fielen die Besichtigungswagen aufgrund technischer Probleme mehrfach aus und mussten Zeit intensiv repariert werden. Des Weiteren stellte sich heraus, dass die Schienenbefestigungen in einem sehr schlechten Zustand waren und teilweise ausgetauscht werden mussten.

Aus diesen Umständen resultierten erhebliche Verzögerungen für die Ausführung der Leistungen.

3.8 Störungssachverhalt 6 – Lastannahmen Fahrgerüst

Nr. 06

3.8.1 Kurzzusammenfassung des Störungssachverhalts

- 3.8.1.1 Um bei den beiden Überbauten an die Arbeitsstellen an den Untergurten der Fachwerkhauptträger zu gelangen, und um die neuen Wartungsstege installieren zu können, war gemäß Baubeschreibung von der Beklagten ein Baubehelf zu montieren. Als Möglichkeit wurden „an der Brückenkonstruktion befestigte Gerüste“ genannt. In der Baubeschreibung waren zudem Bedingungen zum Einbau der Gerüste beschrieben:

„3.10.3 Gerüste allgemein

Für die Arbeitsgerüste zur Umsetzung der Verstärkungsmaßnahmen sind im Allgemeinen keine Vorgaben bzw. Einschränkungen hinsichtlich der Belastung zu berücksichtigen. Eine Ausnahme sind die Gerüste für den Überbau Süd (siehe Abschnitt 3.10.4).“

„3.10.4 Gerüste Überbau Süd

Die Belastung des Überbaus aus den Arbeitsgerüsten (Eigengewicht + Nutzlast) ist entsprechend Anlage Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden. Anlage Plan 66 und 67 zu beschränken.“

Dementsprechend sollten hinsichtlich der Gerüste für den nördlichen Überbau ausdrücklich keine Einschränkungen hinsichtlich der aufnehmbaren Lasten zu beachten sein, während für den südlichen Überbau die Beschränkungen der Ausschreibungspläne 66 und 67 beachtet werden sollten (Pläne 66 und 67 existieren nicht, so dass die Pläne 66 c und 67 c gemeint sein dürften). Plan 66 c zeigt die zulässigen Lasten an der Fahrschiene im Bereich des Untergurtes, Plan 67 c zeigt die zulässigen Lasten auf der Oberfläche der Fahrbahn; jeweils Südseite.

3.9 Störungssachverhalt 7 – Kollision Querverbände

Nr. 07

3.9.1 Kurzzusammenfassung des Störungssachverhalts

Am nördlichen Überbau sollten die Hochpunkte oberhalb der Betonpfeiler in das stählerne Rahmentragwerk eingebaut werden (Hochziehen und Einschieben, vgl. auch Störungssachverhalt 3). Die Baubeschreibung teilt hierzu ausdrücklich mit, dass es zu keiner Kollision kommen werde:

Die Konstruktion ist so entworfen, dass es planmäßig zu keinen Kollisionen mit Bauteilen des Bestandüberbaus kommt, allerdings muss beim Vorspannen an den Hochpunkten aus Platzgründen ein Pressenstuhl eingesetzt werden.

Unter der entsprechenden Annahme, dass es insoweit zu keinen Kollisionen kommen werde, fertigte die Beklagte die Hochpunkt konstruktion nach den Planvorgaben der Klägerin. Beim Einheben des ersten Hochpunkts durch die Beklagte wurde jedoch festgestellt, dass die Konstruktion mit dem Bestand (den Wind- bzw. Querverbänden innerhalb des Rahmentragwerks) kollidierte und nicht in die endgültige Lage gebracht werden konnte. Die Konstruktion musste – bis zu einer Lösungsfindung – zunächst gesichert und abgelegt werden.

Nach einer entsprechenden Mitteilung ordnete die Klägerin den Ausbau der entsprechenden Windverbände an und erstellte die hierfür erforderliche Planung sowie statische Berechnung. Nach einer Prüfung und Freigabe konnte die Montage der Hochpunkt konstruktion fortgesetzt werden.

3.10 Störungssachverhalt 8 – Kollision der Trapezlaschen mit Bestand **Nr. 08**

3.10.1 Kurzzusammenfassung des Störungssachverhalts

Am Überbau Nord sollten die Hochpunktstrukturen nach der Ausschreibung der Klägerin über Trapezlaschen über eine Schweißnaht mit dem Untergurt verbunden werden.

Während der Bauausführung zeigte sich, dass die örtliche Situation tatsächlich anders war, als sie in der Baubeschreibung, im Leistungsverzeichnis und den Plänen dargestellt ist. Im Bereich der aufzubringenden Schweißnaht war nämlich ein mit Nieten ausgeführter Stoß am Untergurt vorhanden. Die neu aufzuschweißende Lasche wäre mit der vorhandenen Nietplatte kollidiert und es wäre auch kein Platz für eine erforderliche Schweißbadsicherung vorhanden gewesen.

Nach einer entsprechenden Mitteilung dieser Problematik ordnete die Klägerin ein Entschichten der zusätzlichen Kante der vorhandenen Nietplatte sowie ein Beschleifen aller neuen und bereits hergestellten Trapezlaschen auf der Baustelle, um die Anschlussbreite zu reduzieren, und Platz für die Schweißbadsicherung zu schaffen.

Mit der Planung und Umsetzung der Problemlösung gingen entsprechende Verzögerungen einher.

3.11 Störungssachverhalt 9 – Kollision Leiterabgänge **Nr. 09**

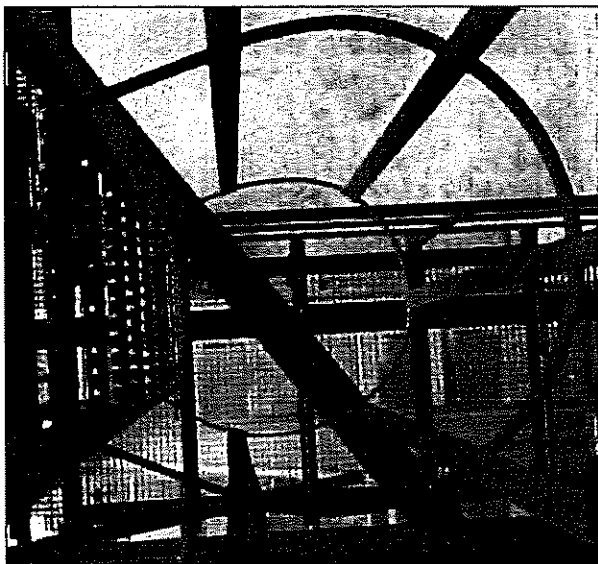
3.11.1 Kurzzusammenfassung des Störungssachverhalts

3.11.1.1 Zur Kontrolle und Wartung der neu einzubauenden Tiefpunktstruktur waren nach der Ausschreibung stationäre Zugangsmöglichkeiten zu schaffen. In Brückenlängsrichtung und innerhalb des Rahmentragwerks sollte ein Wartungssteg gebaut werden. Von diesem Wartungssteg sollte eine Leiter zur einer neu herzustellenden Wartungsplattform führen. Die Wartungsplattform sollte unmittelbar unterhalb des Untergurtes hängen. Die Leiter vom Wartungsweg zur Wartungsplattform muss damit durch das Rahmentragwerk und damit durch die Windverbände geführt werden,

die aus diagonal durch das Fachwerk laufenden Streben bestehen. Hierzu enthielt die Ausschreibung auch verschiedene Ausführungspläne.

In der Ausschreibung findet sich kein Hinweis auf Kollisionen. Es ist Aufgabe der Ausführungsplanung (die nach dem Vertrag von der Klägerin zu erbringen waren), die geplante Konstruktion auf Kollisionsfreiheit mit dem Bestand zu prüfen.

Bei der Probemontage eines Leiterabstiegs gemäß der oben dargestellten Planung der Klägerin stellte die Beklagte fest, dass die Leitern mit den Windverbänden kollidieren, sodass die Leiter nicht ordnungsgemäß genutzt werden konnte.



Die Beklagte überprüfte daraufhin an allen weiteren Installationsstellen die örtliche Situation und stellte fest, dass die der Klägerin vorgegebene Lage der Leitern an keiner Stelle möglich war. Nach einer entsprechenden Mitteilung an die Klägerin stellte die Beklagte eine weitergehende Untersuchung der Ausführungszeichnungen der Klägerin an. Dabei stellte sich heraus, dass die Klägerin es offenbar versäumt hatte, den geplanten Wartungssteg, den geplanten Leiterabgang, den geplanten Tiefpunkt mit Quertraverse, die geplante Wartungsplattform und die vorhandenen Bauteile der Brücke gemeinsam darzustellen. Ganz offensichtlich wurde von der Klägerin im Rahmen ihrer Planungen keine ganzheitliche Kollisionsprüfung der neuen Bauteile am Bestand durchgeführt.

Es konnte keine kollisionsfreie Lage für den Leiterabgang innerhalb des vorgegebenen/maßgebenden Raumes gefunden werden. Es lag somit ein Planungsfehler der Klägerin vor, der zu den Kollisionen führen musste.

3.12 Störungssachverhalte 10 und 11

Nr. 10 + 11

~~Noch nicht besetzt.~~

10. Kollision von Wartungstegkonsolen mit den Trapezlaschen der Hochpunkte

Bei der Montage der Trapezlaschen wurde festgestellt, dass die Wartungstegkonsolen am Überbau Nord im Bereich der Hochpunkte mit den Laschen kollidieren. Die montierten Konsolen wurden demontiert und der Wartungsteg temporär gesichert. Nach Erarbeitung einer planerischen Lösung hierzu durch ihr Büro IGB sind die Bestandskonsolen umgearbeitet und wieder remontiert worden. Die dadurch verursachte Bauverzögerung haben Sie als AG zu vertreten. Durch Ihre Pflichtverletzung hat sich der SEH vertraglich zustehende Bearbeitungszeitraum verzögert. Diese Verzögerung stellt bereits, unabhängig von einer schriftlichen Behinderungsanzeige, eine offensichtliche Behinderung des Bauablaufs gemäß § 6 Abs. 1 Satz 2 VOB/B dar und ist der Grund für die Verlängerung der Ausführungszeit über den 31.12.2018 hinaus.

11. Kollision von Wartungstegkonsolen mit den Betonscheiben der Widerlager

Im Bereich der Betonscheiben im Widerlager Achse A und H kam es zu einer Kollision der Wartungstegkonsolen mit den Betonscheiben, da die vorgesehene Befestigung hier nicht ausführbar ist. Die Planung musste geändert und Sonderkonsolen gefertigt werden. Die dadurch verursachte Bauverzögerung haben Sie als AG zu vertreten. Durch Ihre Pflichtverletzung hat sich der SEH vertraglich zustehende Bearbeitungszeitraum verzögert. Diese Verzögerung stellt bereits, unabhängig von einer schriftlichen Behinderungsanzeige, eine offensichtliche Behinderung des Bauablaufs gemäß § 6 Abs. 1 Satz 2 VOB/B dar und ist der Grund für die Verlängerung der Ausführungszeit über den 31.12.2018 hinaus.

3.13 Störungssachverhalt 12 – zusätzliche Leerrohre

Nr. 12

3.13.1 Kurzzusammenfassung des Störungssachverhalts

- 3.13.1.1** Nach der Ausschreibung sollten die Seile (Überbau Nord) auf der westlichen und der östlichen Seite der Brücke in Betonscheiben verankert werden, über die die Kräfte zur Erhaltung des Gleichgewichts in die Untergurte geleitet werden.

Hierfür ist es technisch jedoch erforderlich, in der Betonscheibe durch die Einbringung eines Leerrohrs einen Kanal zu schaffen, durch den das Litzenbündelseil geführt wird. Der Kanal ist notwendig, um zu vermeiden, dass die Umhüllung des Litzenbündelseils Kontakt mit dem Beton erhält, daran reibt und dadurch beschädigt wird. Je Widerlager sind vier Leerrohre erforderlich, insgesamt also acht Stück.

- 3.13.1.2** In dem von der Beklagten zu bepreisenden Leistungsverzeichnis der Klägerin fehlt jedoch eine entsprechende Leistungsposition zu Lieferung und Einbau der Leerrohre. Die Leistung ist auch nicht Bestandteil vorhandener Positionen, sodass es sich bei den technisch notwendigen Leerrohren um zusätzliche Leistungen im Sinne des § 1 Abs. 4 VOB/B handelt.

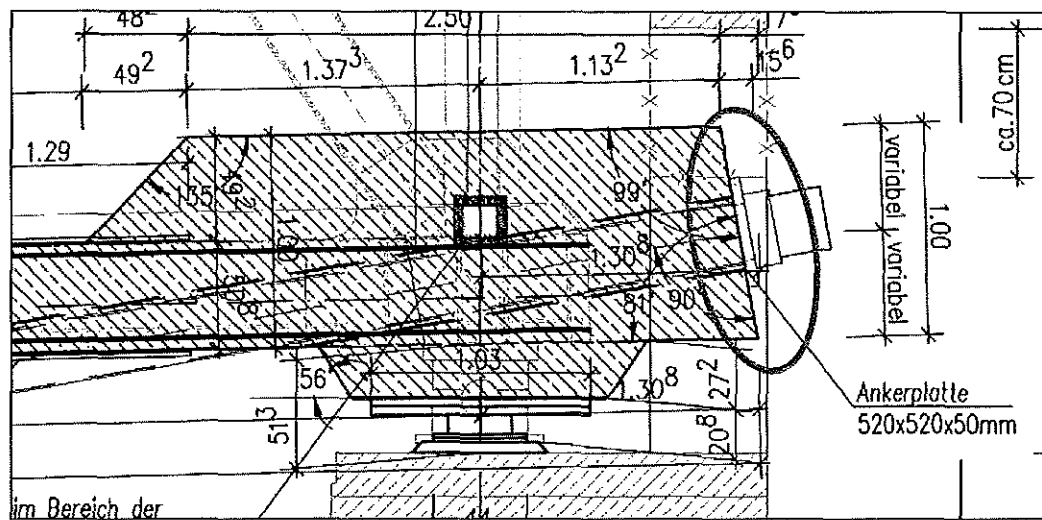
Nachdem die Beklagte auf dieses Problem aufmerksam gemacht hatte, erarbeitete sie überobligatorisch Lösungsvorschläge und stellte diese dem Planer der Klägerin vor. Nach einer entsprechenden Freigabe durch die Klägerin führte die Beklagte die entsprechenden – zusätzlichen – Planungs- und Bauleistungen aus.

3.14 Störungssachverhalt 13 – Verguss Ankerplatte

Nr. 13

3.14.1 Kurzzusammenfassung des Störungssachverhalts

3.14.1.1 Am östlichen und westlichen Widerlager (Überbau Nord) waren die Seile in den oben im Störungssachverhalt 12 beschriebenen Betonscheiben zu verankern. Dabei werden über eine Ankerplatte und die Kontaktfläche zur Betonscheibe die Seilkräfte auf die Betonscheibe geleitet; kurzum: daran hängt die Brücke. Die Verankerungskonstruktion sollte daher sorgfältig geplant werden. Gemäß der Ausführungsplanung der Klägerin liegt die Ankerplatte direkt auf der Betonfläche auf.



3.14.1.2 Nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik (hier: ZTV-Ing) war es jedoch erforderlich, die Fugen zwischen Ankerplatten und Betonscheiben mit einem „geeigneten Mörtel“ zu verfüllen. Der Grund dafür besteht darin, dass der Stahl der Ankerplatte sehr plan und eben ausgebildet ist, während die Betonoberflächen rau und uneben ausgebildet sind. Der Mörtel dient dazu, zwischen dem Stahl und dem Beton einen vollflächigen Kontakt herzustellen, um Spannungsspitzen im Betongefüge und damit eine Schädigung des Betonkörpers zu vermeiden. Eine Mörtelschicht/Vergrussfuge war jedoch weder in den Ausführungszeichnungen noch im Leistungsverzeichnis der Klägerin enthalten.

3.14.1.3 Nachdem die Beklagte die Klägerin auf die fehlende Mörtelschicht/Vergussfuge hingewiesen hatte, wies die Klägerin jegliche Verantwortung von sich und unternahm nichts, um ihren Planungsfehler zu heilen. Sie teilte lediglich mit, die Herstellung

einer Mörtelschicht/Vergussfuge sei „möglich“ und die Beklagte solle ihren entsprechenden „Vorschlag“ in den Prüflauf geben.

Aufgrund der Untätigkeit der Klägerin musste die Beklagte sodann – überobligatorisch – die Planung und Ausführung der zusätzlichen Mörtelschicht/Vergussfuge vornehmen.

3.15 Störungssachverhalt 14 – Untergurtverstärkung am südlichen Überbau

Nr. 14

3.15.1 Kurzzusammenfassung des Störungssachverhalts

Diese Thematik bzw. dieser Störungssachverhalte wurde bereits oben unter II. im Zusammenhang mit dem vermeintlichen Rückzahlungsanspruch der Klägerin hinsichtlich der Vereinbarung vom 02.11./26.10.2018 (**Anlage K 8**) behandelt.

3.15.1.1 Am südlichen Überbau waren die vorhandenen Untergurte durch das Aufschweißen weiterer Bleche zu verstärken. Während der Bauausführung bzw. der Vermessungsarbeiten stellte sich jedoch heraus, dass die Konstruktion der HT-Untergurtverstärkung aufgrund des Zustands des Bestands in der ausgeschriebenen Form technisch nicht ausführbar war (vgl. die gutachterliche Stellungnahme des Sachverständigen Univ.-Prof. Dr.-Ing. Dipl. Wirt.-Ing. Martin Mensinger vom 02.01.2020 – **Anlage B 5).**

Die Klägerin unternahm jedoch nichts, um die entsprechenden Defizite ihrer Planung zu heilen, obwohl dies ihre Aufgabe gewesen wäre. Aufgrund dessen musste auch hier die Beklagte die Initiative ergreifen und entwickelte eine alternative Ausführungsvariante.

14. Kollision von Sektkelchabfangungen mit Bestandsknaggen im Randbereich des Sanierungsbereiches

Bei der Ausführung der Sektkelchabfangungen wurde festgestellt, dass die vorgegebenen Abmessung der LV-Pos. 01.03.0010 (Plan Nr. 28 b) im Bereich der Brückenkappe nicht montierbar waren, da hier planerisch entsprechende Knotenbleche einschl. Nietbefestigungen nicht berücksichtigt worden sind. Diese Knotenbleche wurden nachgefertigt und im Nachgang montiert. Die dadurch verursachte Bauverzögerung haben Sie als AG zu vertreten. Durch Ihre Pflichtverletzung hat sich der SEH vertraglich zustehende Bearbeitungszeitraum verzögert. Diese Verzögerung stellt bereits, unabhängig von einer schriftlichen Behinderungsanzeige, eine offensichtliche Behinderung des Bauablaufs gemäß § 6 Abs. 1 Satz 2 VOB/B dar und ist der Grund für die Verlängerung der Ausführungszeit über den 31.12.2018 hinaus.

15. Instandsetzung von Durchrostungen im Bereich von Querträgern

Die im Vertrag nicht vorgesehenen Schadstellen in Form von Durchrostungen in Querträgern sind durch SEH ebenfalls saniert worden. Die dadurch verursachte Bauverzögerung haben Sie als AG zu vertreten. Durch Ihre Pflichtverletzung hat sich der SEH vertraglich zustehende Bearbeitungszeitraum verzögert. Diese Verzögerung stellt bereits, unabhängig von einer schriftlichen Behinderungsanzeige, eine offensichtliche Behinderung des Bauablaufs gemäß § 6 Abs. 1 Satz 2 VOB/B dar und ist der Grund für die Verlängerung der Ausführungszeit über den 31.12.2018 hinaus.

16. Instandsetzung von Rissen im Bestandsmaterial Untergurt (Lamellenrisse)

Im Bereich der Untergurte am Überbau Süd sind während der Montagetätigkeiten an der Oberfläche Risse im Bestandsmaterial festgestellt worden. Diese Risse sind im Zuge der Montage / Schweißarbeiten fachgerecht beseitigt worden. Dies führte zu Verzögerungen bei der Sanierung des Überbaus Süd, welcher durch die geometrischen Abhängigkeiten der Gerüste mit dem Überbau Nord auch auf diesen eine entsprechende Auswirkung hat. Die dadurch verursachte Bauverzögerung haben Sie als AG zu vertreten. Durch Ihre Pflichtverletzung hat sich der SEH vertraglich zustehende Bearbeitungszeitraum verzögert. Diese Verzögerung stellt bereits, unabhängig von einer schriftlichen Behinderungsanzeige, eine offensichtliche Behinderung des Bauablaufs gemäß § 6 Abs. 1 Satz 2 VOB/B dar und ist der Grund für die Verlängerung der Ausführungszeit über den 31.12.2018 hinaus.

17. Notwendige Änderung der Knaggenkonstruktion im Bereich der Querverspannungen, um eine zulassungskonforme Ausführung zu erreichen

Die Knaggenkonstruktion im Bereich der Querverspannung musste nach Vorgabe von DSI abweichend zum Leistungsverzeichnis „ertüchtigt“ werden, um hier eine zulassungskonforme Ausführung der Querverspannungen zu erzielen. Hierfür sind vor Ort eine Überbohrung der vorhandenen Öffnungen und der Einbau eines zusätzlichen Einbauteiles notwendig. Dies führte zu Verzögerungen im Ablauf vor Ort. Die dadurch verursachte Bauverzögerung haben Sie als AG zu vertreten. Durch Ihre Pflichtverletzung hat sich der SEH vertraglich zustehende Bearbeitungszeitraum verzögert. Diese Verzögerung stellt bereits, unabhängig von einer schriftlichen Behinderungsanzeige, eine offensichtliche Behinderung des Bauablaufs gemäß § 6 Abs. 1 Satz 2 VOB/B dar und ist der Grund für die Verlängerung der Ausführungszeit über den 31.12.2018 hinaus.

18. Nicht geregelte Reinigung der Bestandskonstruktion von nicht sichtbaren Verschmutzungen (Salze)

Der Sachverhalt zur Kontamination der Bestandskonstruktion durch Salze wurde Ihnen mit Schreiben vom 27.06.2018 zur Kenntnis übersandt. Eine planerische Vorgabe zum Umgang mit diesem Fakt wurde durch Sie pflichtwidrig nicht veranlasst. Der technisch notwendige Reinigungsvorgang „Waschen“ stellt eine zusätzliche Leistung dar und wirkt sich direkt auf sämtliche Beschichtungsarbeiten am Bestand aus. Diese führt wiederum zu Verzögerungen im Korrosionsschutzablauf. Die dadurch verursachte Bauverzögerung haben Sie als AG zu vertreten. Durch Ihre Pflichtverletzung hat sich der SEH vertraglich zustehende Bearbeitungszeitraum verzögert. Diese Verzögerung stellt bereits, unabhängig von einer schriftlichen Behinderungsanzeige, eine offensichtliche Behinderung des Bauablaufs gemäß § 6 Abs. 1 Satz 2 VOB/B dar und ist der Grund für die Verlängerung der Ausführungszeit über den 31.12.2018 hinaus.

19. Ungeeignetes Strahlverfahren (Strahlen mit Direktabsaugung) für die Instandsetzung der Hochpunkte und Zusatzstäbe, zusätzliche Erstellung von Einhausungen

Im Zuge der Begehungen an den Hochpunkten um die notwendigen Vorbereitungen zum Instandsetzen des Korrosionsschutzes ist festgestellt worden, dass das vorgesehene Entschichtungsverfahren „Strahlen mit Direktabsaugung“ bedingt durch die geometrischen Randbedingungen nicht umsetzbar ist. Hierfür werden jetzt zusätzliche Einhausungen nach ZTV-ING mit entsprechender Anlagentechnik notwendig, um hier mittels PSA die Oberflächen für die Beschichtungsarbeiten zu aktivieren. Diese Leistungen waren im Vertrag nicht vorgesehen und müssen nunmehr ausgeführt werden. Die dadurch verursachte Bauverzögerung haben Sie als AG zu vertreten. Durch Ihre Pflichtverletzung hat sich der SEH vertraglich zustehende Bearbeitungszeitraum verzögert. Diese Verzögerung stellt bereits, unabhängig von einer schriftlichen Behinderungsanzeige, eine offensichtliche Behinderung des Bauablaufs gemäß § 6 Abs. 1 Satz 2 VOB/B dar und ist der Grund für die Verlängerung der Ausführungszeit über den 31.12.2018 hinaus.

20. Mehrmengen im Bereich der zeitführenden Herstellung der Hoch- und Tiefpunkte, einschl. der als Haltepunkt der Fertigung zu definierenden Schweißnahtprüfung

Im Zuge der Planung / Werkstattplanung ist festgestellt worden, dass sich hier die Abrechnungsmengen um ca. 27 % bzw. 11 % erhöht haben. Dieser Mehraufwand (27 % mehr Stahl = 27 % mehr zeitlicher Bedarf) verlängert naturgemäß die Zeitbedarfe im Fertigungsprozess. Weiterhin erschwerend kommt hinzu, dass der Schweißnahtprüfungsumfang im Werk vervierfacht hat. Dieser Vorgang ist insofern zeitführend, da dieser einen Haltepunkt zur weiteren Bearbeitung darstellt. Die dadurch verursachte Bauverzögerung haben Sie als AG zu vertreten. Durch Ihre Pflichtverletzung hat sich der SEH vertraglich zustehende Bearbeitungszeitraum verzögert. Diese Verzögerung stellt bereits, unabhängig von einer schriftlichen Behinderungsanzeige, eine offensichtliche Behinderung des Bauablaufs gemäß § 6 Abs. 1 Satz 2 VOB/B dar und ist der Grund für die Verlängerung der Ausführungszeit über den 31.12.2018 hinaus.

21. Mehraufwand bei der Vorbereitung der Laibungen im Bereich des Abbruchs der Widerlagerwand

Bei der Bearbeitung der Laibungsflächen der Widerlagerwände ist im Zuge der örtlichen Überwachung festgelegt worden, dass die abgeschnittenen Bewehrungsseile umlaufend freigelegt und tiefer zurückgeschnitten werden sollen, um die notwendige Betonüberdeckung von 50 mm zu erhalten. Durch Sie als AG war hier nur ein flächiger Auftrag von Reparaturmörtel mit einer Schichtdicke von ca. 30 mm vorgegeben. Dieses führte zu Verzögerungen im Ablauf der Betonsanierungsarbeiten. Die dadurch verursachte Bauverzögerung haben Sie als AG zu vertreten. Durch Ihre Pflichtverletzung hat sich der SEH vertraglich zustehende Bearbeitungszeitraum verzögert. Diese Verzögerung stellt bereits, unabhängig von einer schriftlichen Behinderungsanzeige, eine offensichtliche Behinderung des Bauablaufs gemäß § 6 Abs. 1 Satz 2 VOB/B dar und ist der Grund für die Verlängerung der Ausführungszeit über den 31.12.2018 hinaus.

22. Umplanung des Lagersockels im Bereich der Betonscheibe in Widerlager Achse A und H bedingt durch die geometrischen Bedarfe der geplanten Lager

Im Zuge der planerischen Bearbeitung der Elastomerlager ist festgestellt worden, dass die vorgegebenen Abmessungen der Lagersockel (oben / unten) nicht ausreichend waren. Diese haben wir Ihnen mit Schreiben vom 02.05.2018 schriftlich mitgeteilt. Nach Überarbeitung der Ausführungsplanung konnten die Schalungsarbeiten an den Betonscheiben fortgesetzt werden. Diese Umplanung führte zu Verzögerungen bei der Erstellung der Betonscheiben am Überbau Nord. Die dadurch verursachte Bauverzögerung haben Sie als AG zu vertreten. Durch Ihre Pflichtverletzung hat sich der SEH vertraglich zustehende Bearbeitungszeitraum verzögert. Diese Verzögerung stellt bereits, unabhängig von einer schriftlichen Behinderungsanzeige, eine offensichtliche Behinderung des Bauablaufs gemäß § 6 Abs. 1 Satz 2 VOB/B dar und ist der Grund für die Verlängerung der Ausführungszeit über den 31.12.2018 hinaus.