

# Grundhafter Ausbau des Straßenabschnitts „Am Spitzberg Nr. 1 - 8“ Markersdorf

## BAUBESCHREIBUNG

### INHALTSVERZEICHNIS

<b>1</b>	<b>Allgemeine Angaben .....</b>	<b>2</b>
1.1	Veranlassung.....	2
1.2	Grundlagen.....	2
1.3	Standort.....	2
1.4	Örtliche Verhältnisse.....	3
<b>2</b>	<b>Notwendigkeit der Baumaßnahme .....</b>	<b>4</b>
<b>3</b>	<b>Darstellung der Baumaßnahme .....</b>	<b>5</b>
3.1	Planerische Beschreibung .....	5
3.2	Straßenbauliche Beschreibung .....	5
<b>4</b>	<b>Technische Gestaltung der Baumaßnahme.....</b>	<b>6</b>
4.1	Trassierung.....	6
4.2	Querschnitt .....	6
4.3	Oberbau .....	7
4.4	Baugrund/Erdarbeiten.....	10
4.5	Entwässerung.....	11
4.6	Ausstattung.....	11
4.7	Medien.....	11
<b>5</b>	<b>Schutz-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen.....</b>	<b>12</b>
5.1	Lärmschutzmaßnahmen .....	12
5.2	Maßnahmen in Wassergewinnungsgebieten .....	12
5.3	Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zum Schutz von Natur und Landschaft..	12
<b>6</b>	<b>Verfahren zur Erlangung der Baurechte .....</b>	<b>12</b>
<b>7</b>	<b>Durchführung der Baumaßnahme .....</b>	<b>13</b>
<b>8</b>	<b>Allgemeines .....</b>	<b>14</b>
<b>9</b>	<b>Grundsätze zum Leistungsverzeichnis .....</b>	<b>15</b>

## **1 Allgemeine Angaben**

### **1.1 Veranlassung**

Die Gemeinde Markersdorf beabsichtigt einen Abschnitt der kommunalen Straße „Am Spitzberg“ in Deutsch-Paulsdorf. Der betroffene Straßenabschnitt befindet sich innerorts zwischen bereits ausgebauten Straßenabschnitten. Die Baumaßnahme schließt unmittelbar an die ausgebauten Abschnitte an.

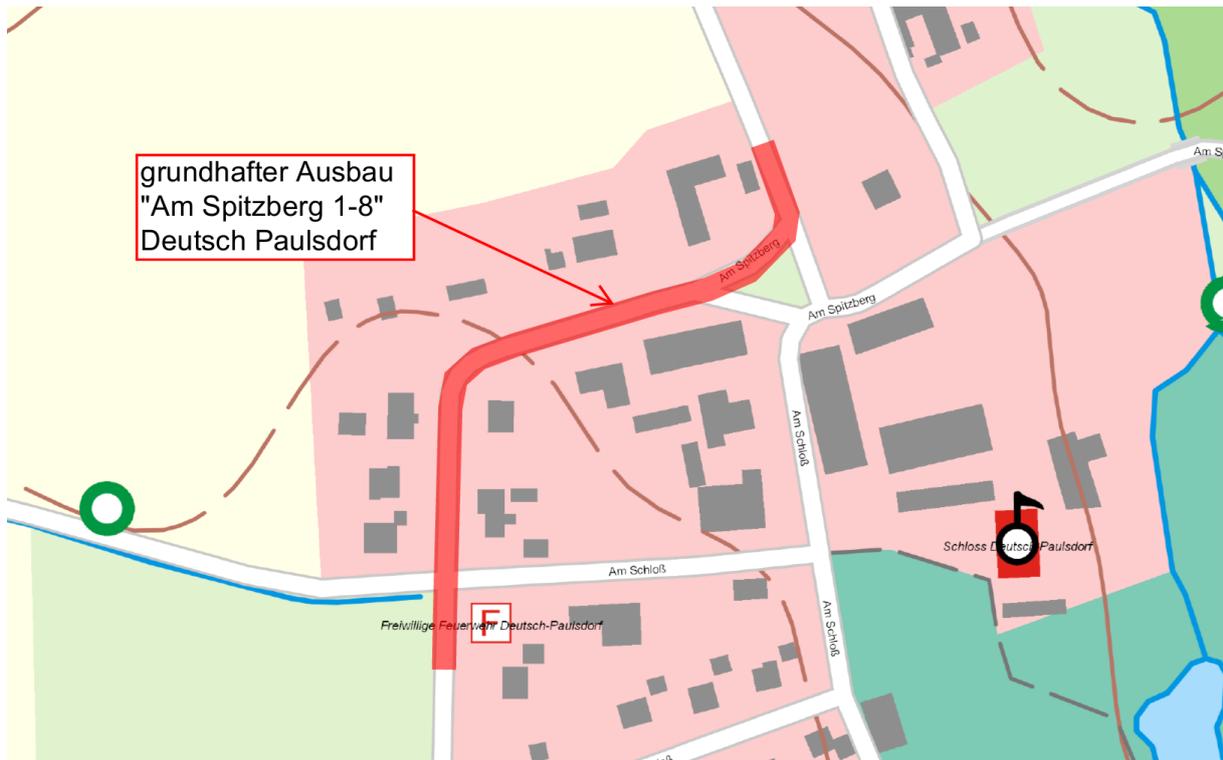
### **1.2 Grundlagen**

Folgende Arbeitsgrundlagen standen zur Verfügung:

- [1] Entwurfsvermessung, Vermessungsbüro Schrimpf; 2023
- [2] Ortsbegehungen, Abstimmungen mit AG
- [3] Regelwerk der FGSV
- [4] Baugrunderkundung P-097-06-24; Prüftechnik Oberlausitz GmbH
- [5] Entwurfs- und Genehmigungsplanung „Grundhafter Ausbau des Straßenabschnitts „Am Spitzberg Nr. 1 – 8“ in Deutsch-Paulsdorf; IBOS GmbH Görlitz; August 2024

### **1.3 Standort**

Die Gemeinde Markersdorf befindet sich im Landkreis Görlitz. Das Bauvorhaben befindet sich im Ortsteil Deutsch-Paulsdorf, welcher über die S 111 und S 129 erschlossen wird. Das Vorhaben erstreckt sich über einen ca. 265 m langen innerörtlichen Abschnitt der Straße „Am Spitzberg“, der von 2 bereits ausgebauten Abschnitten begrenzt wird.



#### 1.4 Örtliche Verhältnisse

Das Baufeld des zu erneuernden Straßenabschnittes befindet sich im Ortskern von Deutsch-Paulsdorf im Bereich der Feuerwehr bzw. des Schlosses. Der Abschnitt wird von bereits ausgebauten Straßenabschnitten begrenzt. Lage- und höhenmäßige Änderungen sind nicht geplant.

Sowohl an den Bauanfängen als auch Bauenden sind Anschlüsse der neuen Asphaltbefestigung an den Bestand notwendig.

Vorrangig wird die Straße durch den örtlichen und regionalen Verkehr genutzt. Zusätzlich wird die Straße durch den ÖPNV (OVO) genutzt, der von Reichenbach/O.L. kommend durch den Ort fährt, am Ortsende wendet und wieder zurück Richtung Gersdorf fährt. Die Haltestelle im Ort befindet sich „Am Schloß“ neben der Freiwilligen Feuerwehr.

## 2 Notwendigkeit der Baumaßnahme

Aufgrund des schlechten allgemeinen Zustandes der Fahrbahnbefestigung beabsichtigt die Gemeinde Markersdorf die grundhafte Erneuerung des Straßenabschnittes.

Die Fahrbahn weist eine Vielzahl von Schäden, Rissen und Unebenheiten auf. Sie ist geprägt von einer Vielzahl von Flickstellen mit unterschiedlichem Zustand der Asphaltbefestigung.



### **3 Darstellung der Baumaßnahme**

#### **3.1 Planerische Beschreibung**

Die Baumaßnahme umfasst den Ausbau eines Abschnittes der Straße „Am Spitzberg“ im Ortsteil Deutsch-Paulsdorf im Bereich der Feuerwehr/des Schlosses.

Die Ausbaubereiche beginnen an den Enden der bereits ausgebauten Abschnitte. Aufgrund des schlechten Zustandes der vorhandenen Fahrbahn ist eine grundlegende Erneuerung in vorhandener Lage und Breite vorgesehen.

#### **3.2 Straßenbauliche Beschreibung**

Der grundhaft auszubauende Streckenabschnitt besitzt eine Ausbaulänge von ca. 265 m. Die Ausbaubreite beträgt 4,50 m/4,10 m und entspricht dem Bestand.

Die Ausführung des Straßenoberbaues ist mit einer asphaltgebundenen Oberflächenbefestigung vorgesehen.

Fahrbahnbegleitende Gehwege sind im gesamten Ortsteil nicht vorhanden und nicht vorgesehen.

Die Entwässerung der Fahrbahnen wird durch Dach- und Pultgefälle der Straße in vorhandene Straßengräben sichergestellt. Das Niederschlagswasser wird anschließend in den Gräben abgeleitet und versickert.

Randbefestigungen der Fahrbahn sind nicht vorgesehen, beidseitig werden nur Bankette vorgesehen.

An Beginn und Ende der Baustrecken (Anschluss an Bestand) sind die Oberkanten der Fahrbahn gleich dem Niveau der anbindenden Straßen auszuführen.

Die Grundstückszufahrten werden analog dem Bestand ausgebaut und mit einem Rundbord abgehängt. Als Befestigung sind neben ungebundenen Befestigungen mit sandgeschlämmter Schotterdecke auch Pflasterbauweisen aus Granit Kleinpflaster 9/11 in den Zufahrten vorhanden.

## **4 Technische Gestaltung der Baumaßnahme**

### **4.1 Trassierung**

Bei der auszubauenden Straße handelt es sich um eine innerörtliche, dörfliche Hauptstraße, die aufgrund der Trassenlage mit geringer Geschwindigkeit befahren wird. Eine fahrgeometrische Trassierung ist für die Baustrecke ausreichend, fahrdynamische Parameter wie Kuppen- oder Wannenhalmesser und Kurvenradien müssen nicht berücksichtigt werden.

Aus diesem und anderen Gründen wie zum Beispiel vorhandene Bebauung und Grundstücksgrenzen bleibt die bestehende Trasse der Straße weitestgehend unverändert. Ebenfalls weitestgehend unverändert bleibt die Gradienten der Straße, das heißt die höhenmäßige Lage.

### **4.2 Querschnitt**

Die Breite des geplanten Querschnitts orientiert sich am Bestand und beträgt 4,50 m. Am Ende der Baustrecke nach dem Knoten „Am Spitzberg“/„Am Schloß“ verjüngt sich die Fahrbahnbreite auf 4,10 m, welche dem bereits ausgebauten Abschnitt entspricht.

Gemäß RAS 06 kann die Straße „Am Spitzberg“ hier als dörfliche Hauptstraße eingestuft werden. Der Begegnungsfall Pkw/Pkw wird mit der geplanten Fahrbahnbreite abgedeckt. Eine Fahrbahnverbreiterung ist unter Berücksichtigung des Verkehrsaufkommens nicht erforderlich. Bei der derzeit schon vorhandenen Breite von 4,50 m sind keine Gefährdungen aufgrund unzureichender Begegnungsbreite oder unzureichender Sichtverhältnisse bekannt.

Da es sich um eine gering frequentierte Straße handelt, welche hauptsächlich durch die dort ansässigen Anlieger genutzt wird, reicht diese Fahrbahnbreite zur Abwicklung des Verkehrs aus.

Eine kleinräumige Verbindungsfunktion ist vor allem für den landwirtschaftlichen, den regionalen gewerblichen Verkehr und den ÖPNV gegeben.

Die Fahrbahn wird in Asphaltbauweise mit Dach- und Pultneigung hergestellt und erhält stand-sichere 0,50 m breite Bankette, die im Begegnungsfall Lkw/Pkw überfahren werden können.

Es wurde eine Belastungsklasse Bk 0,3 festgelegt. Der gesamte Fahrbahnaufbau ist entsprechend den RStO 12/24<sup>1</sup> festgelegt und beträgt insgesamt 65 cm. Die Breite des Querschnittes orientiert sich an der Ausbaubreite des Bestandes.

Die Seitenränder der Asphaltfläche erhalten keine Randeinfassung. Nur die Bereiche der Grundstückszufahrten werden mit Beton-Rundborden abgehängt.

### **4.3 Oberbau**

#### **4.3.1 Bestimmung der Mindestdicke des frostsicheren Oberbaus**

Zur Bestimmung der Mindestdicke des frostsicheren Oberbaus wird angenommen, dass der anstehende Boden der Straße einer Frostepfindlichkeitsklasse F 3 entspricht.

Damit beträgt der Ausgangswert für die Bestimmung der Mindestdicke des frostsicheren Oberbaus 50 cm.

Das Bauvorhaben befindet sich gemäß der Karte der Frosteinwirkungszonen in der Frostzone III.

Damit ergibt sich gemäß den RStO 12/24<sup>1</sup>, unter Berücksichtigung von Mehr- oder Minderdicken infolge örtlicher Verhältnisse, eine Gesamtaufbaustärke des frostsicheren Oberbaus von 65 cm.

Ist der in Höhe des Planums anstehende Boden nicht ausreichend tragfähig, um die geforderte Mindesttragfähigkeit von  $E_{v2} \geq 45$  MPa auf dem Planum zu erreichen, sind zusätzliche tragfähigkeitsverbessernde Maßnahmen (z. B. Bodenaustausch) notwendig.

---

<sup>1</sup> Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen, Ausgabe 2012, Fassung 2024

Für die Baustrecke können somit folgende Randbedingungen für die Bemessung des frostsicheren Oberbaus angesetzt werden:

- Belastungsklasse Bk0,3
- Boden der Frostepfindlichkeitsklasse F 3
- Frosteinwirkungszone III
- günstige Grundwasserverhältnisse

Nachfolgende Mehr- oder Minderdicken sind aufgrund örtlicher Verhältnisse bei der Berechnung der Gesamtstärke zu berücksichtigen:

Mindestdicke frostsicherer Oberbau; Belastungsklasse Bk 0,3

Zeile	Örtliche Verhältnisse		A	B	C	D	E
1.1	Frosteinwirkung	Zone I	±0 cm				
1.2		Zone II	+5 cm				
1.3		Zone III	<b>+15 cm</b>				
2.1	Kleinräumige Klimaunterschiede	ungünstige Klimaeinflüsse z. B. durch Nordhang oder in Kammlagen von Gebirgen		+5 cm			
2.2		keine besonderen Klimaeinflüsse		<b>±0 cm</b>			
2.3		Günstige Klimaeinflüsse bei geschlossener seitlicher Bebauung entlang der Straße		-5 cm			
3.1	Wasserverhältnisse im Untergrund	kein Grund- und Schichtenwasser bis in einer Tiefe von 1,5 m unter Planum			<b>±0 cm</b>		
3.2		Grund- oder Schichtenwasser dauernd oder zeitweise höher als 1,5 m unter Planum			+5 cm		
4.1	Lage der Gradiente	Einschnitt, Anschnitt				+5 cm	
4.2		Geländehöhe bis Damm ≤ 2,0 m				<b>±0 cm</b>	
4.3		Damm > 2,0 m				-5 cm	
5.1	Entwässerung der Fahrbahn/ Ausführung der Randbereiche	Entwässerung der Fahrbahn über Mulden, Gräben bzw. Böschungen					<b>±0 cm</b>
5.2		Entwässerung der Fahrbahn und Randbereiche über Rinnen bzw. Abläufe und Rohrleitungen					-5 cm

Tabelle 1: Mehr- oder Minderdicken infolge örtlicher Verhältnisse

Grundwert (F 3, Bk0,3)	=	50 cm
+ Wert A (Frosteinwirkzone III)	+	15 cm (Zeile 1.3)
+ Wert B (Klimaunterschiede)	±	0 cm (Zeile 2.2)
+ Wert C (Wasserverhältnisse)	±	0 cm (Zeile 3.1)
+ Wert D (Gradiente)	±	0 cm (Zeile 4.2)
+ Wert E (Entwässerung/Randbereiche)	±	0 cm (Zeile 5.1)
<u>Gesamtdicke frostsicherer Oberbau Bk0,3 = 65 cm</u>		

#### 4.3.2 Bauweisen der Oberflächenbefestigung

Entsprechend der Bauweise setzt sich der Aufbau der Befestigungen wie folgt zusammen:

(1) „Am Spitzberg“, Belastungsklasse Bk0,3

4 cm	Asphaltdeckschicht AC 11 D S, Bindemittel 70/100 nach ZTV Asphalt-StB 07/13
10 cm	Asphalttragschicht AC 22 T N, Bindemittel 70/100 nach ZTV Asphalt-StB 07/13
<u>51 cm</u>	Frostschuttschicht 0/45 nach ZTV SoB-StB 20, $E_{V2} \geq 100$ MPa
65 cm	Oberbau auf Planum $E_{V2} \geq 45$ MPa

Anmerkung:

Nach den ZTV Asphalt-StB 07/13<sup>2</sup> ist die Asphaltdeckschicht mit Splitt 2/5: 1,0 bis 2,0 kg/m<sup>2</sup> abzustreuen. Für den Schichtenverbund wird Bitumenemulsion C40B5-S 200 bis 300 g/m<sup>2</sup> auf die Tragschicht vor Einbau der Deckschicht aufgesprüht.

<sup>2</sup> Zusätzliche technische Vertragsbedingungen und Richtlinien für den Bau von Verkehrsflächenbefestigungen aus Asphalt, ZTV Asphalt-StB 07/13 - Ausgabe 2007/Fassung 2013

#### 4.4 Baugrund/Erdarbeiten

Für die Baumaßnahme liegt eine Baugrunderkundung P-097-06-24 von der Prüftechnik Oberlausitz GmbH vor. Diese ist als Anlage 1 dokumentiert. Der anstehende Baugrund wird wie folgt charakterisiert:

Unter 6 bis 14 cm dicken Asphaltsschichten stehen sandig, kiesige Auffüllungen mit Schotter an, deren Mächtigkeit ca. 30 – 50 cm beträgt. Darunter schließt sich noch eine schluffige Auffüllung aus Kiesen und Sanden an, die mit 15 – 50 cm unterschiedlich dick ist.

An die Auffüllungen schließt sich eine Schicht aus Lehm (Schluff) an, deren Konsistenz steif bis halbfest ist. Unter der Lehmschicht wurden im Bereich von RKS 1 Sande angetroffen.

In keiner der 3 Rammkernsondierungen wurde Grundwasser angetroffen.

Für die Schadstoffanalytik Asphalt wurden 3 Mischproben analysiert. Alle 3 Proben weisen unterschiedliche Belastungen auf:

MP 1 → Verwertungsklasse B, ASN 170302

MP 2 → Verwertungsklasse A, ASN 170302

MP 3 → gefährlicher Abfall, ASN 170301\*

Die auszubauenden Böden unter dem Asphalt weisen keine Belastungen auf und sind nach EBV der BM-0 (Feststoff) und BM-F1 (Eluat) zuzuordnen.

Laut Gutachten wird eingeschätzt, dass die Mindesttragfähigkeit des Planums im Bereich der Lehmschicht nicht erreicht wird und eine Nachverdichtung des Untergrundes nicht möglich sein wird. Deshalb ist von einem Bodenaustausch mit grobkörnigen Böden/Materialien mit einer Dicke von 30 cm auszugehen.

Die unterschiedlichen Asphaltbefestigungen sind, soweit technologisch möglich, getrennt aufzunehmen. Es wird davon ausgegangen, dass die halbe Aufbruchmenge als gefährlicher Abfall deklariert werden muss.

Von den unterschiedlichen Asphaltmischgutflächen sind mindestens 3 Rückstellproben dem Auftraggeber zu übergeben.

#### **4.5 Entwässerung**

Die Ableitung des Niederschlagswassers wird durch die Querneigung der befestigten Oberflächen sowie die entsprechende Längsneigung garantiert. Über das Gefälle wird das anfallende Oberflächenwasser breitflächig über das Bankett in vorhandene Straßengräben geleitet. Diese werden im Rahmen des Bauvorhabens nachprofilert und beräumt.

Das vorhandene Entwässerungssystem wird unverändert beibehalten.

In den Straßengräben sind jedoch Reprofilierungen und Maßnahmen zur Räumung vorgesehen.

#### **4.6 Ausstattung**

Es sind im Rahmen der Bauausführung keine Straßenausstattungs-elemente vorgesehen.

#### **4.7 Medien**

Die Medienabfrage der zuständigen Medienträger ergab, dass sich Anlagen im Baubereich befinden. Die zugehörigen Bestandsdaten wurden im beiliegenden Lageplan eingetragen.

Vor Beginn der Bauarbeiten ist der Leitungsbestand (Schachtscheine) bei den Ver- und Entsorgungsträgern einzuholen sowie bei Notwendigkeit durch Suchschachtung zu ermitteln und zu sichern.

Die alten (nicht einwalzbaren) herkömmlichen Schachtabdeckungen des Schmutzwasserkanals sind auszubauen und durch neue, einwalzbare Schachtabdeckungen zu ersetzen. Die Erschwernisse beim Asphalteinbau durch diese Einbauten sind zu berücksichtigen.

## **5 Schutz-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen**

### **5.1 Lärmschutzmaßnahmen**

Da das Bauvorhaben keine wesentliche Änderung der vorhandenen Verkehrsanlagen im Sinne der 16. BImSchV darstellt (Erneuerung ohne grundlegende Änderung der Verkehrsanlage) sind keine Untersuchungen zu Lärmschutzmaßnahmen erforderlich.

### **5.2 Maßnahmen in Wassergewinnungsgebieten**

keine Relevanz

### **5.3 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zum Schutz von Natur und Landschaft**

Durch den Ausbau der vorhandenen Straße in gleichem Umfang kommt es zu keinen zusätzlichen Versiegelungen von vorhandenen, umgebenden Flächen. Es erfolgt keine Verbreiterung und es werden keine zusätzlichen Flächen versiegelt.

Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind nicht notwendig.

## **6 Verfahren zur Erlangung der Baurechte**

Für die Einleitung des Oberflächenwassers ist keine neue Wasserrechtliche Erlaubnis erforderlich, da die vorhandenen Verhältnisse unverändert beibehalten werden und die vorhandene Straßenentwässerung in einen vorhandenen, offenen Graben (kein Gewässer) im Bestand mündet.

Die Grundstücksbetroffenheiten werden im Zuge der Planung durch die Gemeinde geklärt. Die Zustimmungen der betroffenen Eigentümer werden durch die Gemeinde eingeholt.

## **7 Durchführung der Baumaßnahme**

Die Vollsperrung des Abschnittes ist aufgrund der geringen Ausbaubreite und des Platzangebotes zwingend geboten. Da es sich bei der auszubauenden Straße um eine Straße mit Durchgangsverkehr und ÖPNV handelt, sind weiträumige Umleitungen für den Schwerverkehr über Sohland am Rotstein und Reichenbach/O.L. zu führen. Eine kleinräumige, innerörtliche Umleitung für Fahrzeuge bis 7,5 t ist über die Eichenallee und Straße „Seehäuser“ möglich. Die Anwohner der Straße „Am Spitzberg“ sind durch die bauausführende Firma zeitnah über das Ausmaß der zu erwartenden Behinderungen zu informieren. Da die auszubauende Straße sowohl über die S 111 am Bauanfang als auch über die S 129 am Bauende erreicht werden kann, sind die Bautechnologien so zu wählen, dass eine Zufahrtsmöglichkeit für die Anwohner bestehen bleibt.

Ist aus technologischen Gründen die Zufahrtsmöglichkeit zu einzelnen Grundstücken zeitweise ausgeschlossen, so sind die betroffenen Anwohner rechtzeitig über den Zeitpunkt, die Dauer und den Umfang der Behinderungen zu unterrichten. Die Zugänglichkeit zu den Grundstücken muss jedoch jederzeit durch die Baufirma sichergestellt werden.

Aufgrund des ÖPNV, der während der Bauzeit über die Straße „Am Schloß“ Haltestelle und Wendestelle erreichen muss, ist eine Ausführung in 2 Bauabschnitten notwendig:

- 1. Bauabschnitt: Station 0+000 bis 0+110
- 2. Bauabschnitt: Station 0+110 bis 0+265

Der Knoten am Bauanfang ist so schnell wie möglich fertig zu bauen, damit die Sperrzeit für den ÖPNV (während der Ferienzeit) so gering wie möglich ist. Der gesamte erste Bauabschnitt ist (einschließlich Asphaltbau) in 4 Wochen fertigzustellen. Es ist ein mehrmaliger (zweimaliger) Fertigerinsatz zu kalkulieren.

Für die Erreichbarkeit der Freiwilligen Feuerwehr (am Bauende) muss der Knoten bei Station 0+235 so lange wie möglich offen bleiben, auf jeden Fall während der Bauzeit des 1. Bauabschnittes.

## **8 Allgemeines**

Einschlägige Vorschriften und Richtlinien sowie die anerkannten Regeln der Technik sind zu berücksichtigen und einzuhalten.

Besonderer Beachtung bedürfen:

- Richtlinie für die Standardisierung des Oberbaues von Verkehrsflächen – RStO 12
- Zusätzliche Technische Vertragsbedingungen und Richtlinien für den Bau von Fahrbahndecken aus Asphalt – ZTV Asphalt-StB 07/13
- Zusätzliche Technische Vertragsbedingungen und Richtlinien für den Bau von Schichten ohne Bindemittel im Straßenbau – ZTV SoB-StB 20
- Zusätzliche Technische Vertragsbedingungen und Richtlinien für Erdarbeiten im Straßenbau – ZTV E-StB 17
- Merkblatt für Flächenbefestigungen mit Pflasterdecken und Plattenbelägen in ungebundener Ausführung sowie Einfassungen – M FP (2015)
- Zusätzliche Technische Vertragsbedingungen u. Richtlinien zur Herstellung von Verkehrsflächen mit Pflasterdecken, Plattenbelägen sowie von Einfassungen – ZTV Pflaster-StB 20

sowie die

- ATV DIN 18299 – Allgemeine Regeln für Bauarbeiten jeder Art
- ATV DIN 18300 – Erdarbeiten
- ATV DIN 18317 – Verkehrswegebauarbeiten – Oberbauschichten aus Asphalt
- ATV DIN 18318 – Pflasterdecken und Plattenbeläge, Einfassungen

Abweichungen vom Projekt sind nur nach Zustimmung durch den Entwurfsverfasser zulässig.

Die Schachtabdeckungen des vorhandenen Schmutzwasserkanals werden im Rahmen des Bauvorhabens ausgewechselt. Im Fahrbahnbereich werden einwalzbare Schachtabdeckungen anstelle der herkömmlichen Gussabdeckungen vorgesehen.

## **9 Grundsätze zum Leistungsverzeichnis**

Änderungen des Projektes sind nur nach Zustimmung durch die Entwurfsverfasser zulässig.

Einschlägige Vorschriften und Richtlinien sowie die anerkannten Regeln der Technik sind zu berücksichtigen und einzuhalten.

Wenn nichts Gegenteiliges erwähnt, verstehen sich die im Leistungsverzeichnis enthaltenen Leistungspositionen immer einschließlich Herstellung, Lieferung und Einbau aller Materialien und Baustoffe.

Alle Nebenleistungen gemäß VOB Teil C sowie Leistungen nach Abschnitt 4.1 VOB Teil C, soweit diese für die Ausführung erforderlich werden, sind mit den Einheitspreisen abgegolten, auch wenn diese Leistungen im Leistungsverzeichnis nicht besonders erwähnt sein sollten.

**Mischkalkulationen sind unzulässig und können zum Wertungsausschluss führen. Es sind nur die in den jeweiligen Positionstexten beschriebenen Leistungen auch in den Positionen zu kalkulieren.**

Mengen- und Lieferangaben des Leistungsverzeichnisses sind nicht Grundlage für die Materialbestellung.

Zu beachten ist die Sicherung von Baustellen entsprechend den Festlegungen RSA und ZTV-SA.

Gemäß Gesetz über die Vergabe öffentlicher Aufträge im Freistaat Sachsen (Sächsisches Vergabegesetz – SächsVergabeG) vom 14. Februar 2013 § 6 Abs. 1 ist die Weitergabe von Leistungen an Nachunternehmer grundsätzlich nur bis zu einer Höhe von 50 vom Hundert des Auftragswertes und nur mit Zustimmung des Auftraggebers zulässig.

Im Angebot sind Art und Umfang der Leistungen, die weitervergeben werden sollen, vollständig und eindeutig anhand der Ordnungszahlen und einer Beschreibung der Leistung in den Unternehmer-/Nachunternehmerlisten anzugeben. Es ist zu beachten, dass die in den Preisblättern (221/222 sowie 223) angegebenen Kalkulationssummen für die Leistungen von Nachunternehmern (NAN) mit den Angaben in den Unternehmer-/Nachauftragnehmerlisten übereinstimmen.

Änderungen an den Verdingungsunterlagen sind laut VOB/A unzulässig. Die Schreiben bzw. Briefköpfe der Bieter dürfen generell keine Klausel beinhalten, die der VOB bzw. den Verdingungsunterlagen widersprechen (z. B. Zahlungsbedingungen, Allgemeine Geschäftsbedingungen, Gerichtsstand, Eigentumsvorbehalte).